

La figure de Didier Daurat non seulement domine l'aviation commerciale — cette prodigieuse entreprise qui caractérise si bien notre siècle de progrès — mais aussi évoque le chef redoutable et redouté de l'Aéropostale, le patron de Mermoz, de Guillaumet, de Saint-Exupéry, le Rivière de **Vol de nuit**.

Il appartenait à Marcel Migeo, qui nous a déjà donné un **Saint-Exupéry** salué unanimement par la critique comme la meilleure et la plus complète des biographies de l'auteur de **Terre des hommes**, d'écrire ce livre sur Didier Daurat. Il l'a fait avec cette conscience, cette lucidité, cette sincérité qu'ont appréciées les nombreux lecteurs de son **Saint-Exupéry**.

Autant que le récit d'une vie animée par l'action, par l'audace, par la force qui pousse les êtres d'exception, l'ouvrage est une étude serrée, méticuleuse d'un caractère, une étude psychologique en profondeur. Cependant le récit est vivant, émaillé d'anecdotes. Nous voyons Daurat évoluer dans un décor rude, aux prises avec des difficultés quasi insurmontables et souvent, solitaire, émerger d'événements dramatiques. Nous découvrons le chef autoritaire, dur, voire inhumain qui forge les caractères, transforme les hommes, les grandit et, comme Rivière, « pétrit la cire vierge ».

En même temps qu'il retrace cette existence extraordinaire, l'auteur nous entraîne, avec la phalange des héros légendaires de l'Aéropostale, sur les chemins du ciel, tourmentés, dangereux. Il nous conduit du modeste aérodrome de Montaudran, en passant par Santiago du Chili, au plus moderne aéroport du monde : Orly, que Didier Daurat, pour terminer son œuvre prestigieuse, marqua de son empreinte.

Daurat est le type même du chef. Il en possède toutes les qualités — volonté, puissance de travail, ascendant, force de l'exemple. Cet homme, un des rares qui influencent Saint-Exupéry, a été l'inspirateur de **Vol de nuit**.

MARCEL
MIGEO

262

DIDIER
DAURAT

DIDIER DAURAT

MARCEL MIGEO

L'AVENTURE VECUE
FLAMMARION

FLAMMARION

DANS LA MÊME COLLECTION

SUR TERRE

M.-A. AZÉMA
La conquête du Fitz-Roy.

BAUDOT ET SÉGUÉLA
La terre en rond.

ALFRED BOELDEKE
Graciela et les chasseurs de têtes.

GUY DES CARS
L'officier sans nom.

NORBERT CASTERET
Ma vie souterraine.

RENÉ CHAMBE
Le bataillon du Belvédère.

ERIC COLLIER
La rivière des castors.

LOIS CRISLER
Chasseurs d'images en Alaska.

ADRIEN DANSETTE
Leclerc.

ANDRÉ DEMAISON
Le grand livre des bêtes dites sauvages.

JACQUES DIETERLEN
Le chemineau de la montagne.

CLAUDE DULONG
Asie jaune, Asie rouge.

ESCARRA, DE SEGOGNE, etc.
Karakoram.

JEAN D'ESME
Bournazel, l'homme rouge.

FERLET ET POULET
Victoire sur l'Aconcagua.

J.-M. FIEVET
L'enfant blanc de l'Afrique noire.

ROGER FRISON-ROCHE
L'appel du Hoggar.

YVES GRIOSSEL
Pyrénées souterraines.

DAVID HOWARTH
Patrouille arctique.

J.-J. LANGUEPIN
Himalaya, passion cruelle.

YVES MANCIET
Amazonie, terre inachevée.

GAVIN MAXWELL
Le peuple des roseaux.

JOSEPH PEYRÉ
La Légende du gommier Saïd

M.-L. PLOVIER-CHAPELLE
Une femme et la montagne.

BERNARD SIMIOT
De Lattre.

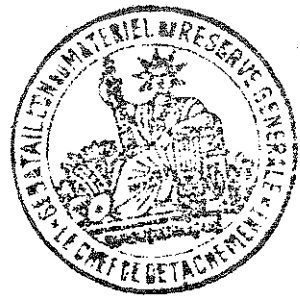
JACQUES WEYGAND
Légionnaire.
Gommier de l'Atlas.

SYDNEY WIGNALL
Prisonniers au Tibet rouge.

DIDIER DAURAT

Suite de la collection « Sur Mer » et « Dans les Airs » à la fin du volume.

MARCEL MIGEO



DU MÊME AUTEUR

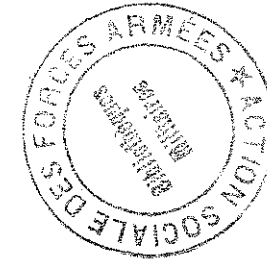
Chez le même éditeur :

SAINT-EXUPÉRY.
VISIBILITÉ ZÉRO.

Chez d'autres éditeurs :

LES ROGNEURS D'AILES.
BATAILLES DANS LE CIEL. (Grand Prix littéraire de l'Aéro-Club de France.)
POUR L'HONNEUR DES AILES.
FILONVILLE.
HENRI GUILLAUMET.
MARYSE BASTIÉ.

DIDIER DAURAT



« L'Aventure vécue »

FLAMMARION, ÉDITEUR
26, rue Racine, Paris

*Il a été tiré de cet ouvrage :
trente exemplaires sur vélin Alfa
dont vingt-cinq exemplaires numérotés de 1 à 25,
et cinq exemplaires numérotés de I à V.*

DIDIER DAURAT

CHAPITRE PREMIER

A ORLY, UN SOIR

C'était l'heure où à l'aéroport d'Orly les lampes multicolores s'allument. Dans le soir à peine perceptible des lumières brillaient déjà dans le hall, au fronton de l'aérogare, dans la tour de contrôle. Des fleurs incandescentes rouges, bleues, vertes éclataient soudain sur les terrasses, tout au long des pistes, aux extrémités des ailes et à l'empennage des avions. Le phare commençait dans le ciel la ronde de ses faisceaux fugitifs et sans cesse renaissants. Orly revêtait son quotidien décor de nuit. Il y avait moins d'animation. Les passagers étaient moins nombreux. Plus rares aussi étaient les équipages aux galons rutilants et les charmantes hôtesse à la démarche assurée et à la taille bien prise dans leur uniforme. Mais ce prélude à la nuit n'annonçait pas le repos, cette suspension de l'activité inconnue en ces lieux où des hommes arrivent, se croisent, partent dans leurs incessantes migrations. Les nomades des temps bibliques se perpétuent en certains individus de notre espèce qui vont de par le monde pour échanger des idées, ou des produits ; s'enrichir dans tous les domaines, ou se ruiner ; nouer des liens, ou en défaire ; poursuivre, plus ou moins conscients de sa gran-

Droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous les pays.

© FLAMMARION 1962.

Printed in France.

deur, leur destin d'hommes. Il y a peu de temps encore ces êtres organisés ne quittaient pas le sol de l'immense boule qu'ils habitent. Ils allaient sur la Terre par des chemins qu'ils avaient tracés et qui les menaient lentement d'un pays à un autre. Maintenant qu'ils s'étaient donné des ailes, ils survolaient les obstacles et fondaient à de grandes vitesses vers les points les plus éloignés de leur planète qui s'était du même coup rapetissée.

Devant l'aérogare, sur l'aire cimentée, un Superconstellation s'apprêtait à partir pour l'Amérique du Sud. Les passagers, l'un derrière l'autre, gravissaient l'escalier mobile et avant de pénétrer dans l'appareil jetaient un regard autour d'eux, vers le bas, quêtant un geste, un sourire — celui-ci un peu triste parfois, car l'arrachement est toujours plus pénible pour ceux qui restent. Des employés passaient. Des passagers qui venaient de quitter un autre avion cherchaient un visage ami.

Tous ces gens qui allaient et venaient ne remarquaient pas un homme immobile au visage impassible et sévère. Il était là tout d'un bloc, planté sur le ciment, les mains derrière le dos. Certains voyageurs le frôlaient en passant. L'un d'eux, même, le heurta de sa valise. Lui semblait ne pas les voir. Nul n'aurait pu dire ce qu'il regardait : l'hôtesse souriante qui accueillait le passager, le visage de celui-ci qui après un dernier signe s'engouffrait dans le ventre de l'appareil, l'avion, ou le ciel rosissant au-dessus de l'échine brillante du mastodonte aérien ? L'œil était fixe sous l'arcade sourcilière qu'alourdissait une ride profonde et volontaire.

Cet homme d'une soixantaine d'années, aux larges épaules un peu voûtées, aux cheveux grisonnants et clairsemés, attentif, n'était pas un voyageur sans bagages ou quelque parent privilégié venu accompagner un passager. C'était M. Daurat, directeur du Centre d'Air France à Orly. Et ceux qui le voyaient ce soir de mars 1953, sur l'aire de départ, devant l'aérogare, ignoraient qu'il en était au dernier jour de son

commandement à ce poste d'une importance capitale. Le lendemain M. Daurat prendrait sa retraite. Jusqu'à la dernière minute il exercerait son autorité, il assumerait ses responsabilités, il remplirait sa tâche. Quatre ans plus tôt, lorsqu'il avait été nommé à la direction du Centre d'Orly, il avait pris son service avant même que sa nomination fût officielle. Durant quinze jours il avait dirigé du matin au soir, au Bourget, le Centre d'Exploitation Postal Métropolitain et il avait passé ses nuits à Orly pour commencer à remettre de l'ordre dans ce grand aérodrome où régnait la confusion.

Le Centre d'Orly était alors une immense ruche à la recherche d'une organisation capable de donner sa pleine efficacité à ses très modernes ressources industrielles. Quatre mille cinq cents personnes, dont huit cents navigants et trois mille sept cents agents à terre, étaient répartis dans les différents services : exploitation, révision, approvisionnement, documentation en vol, bureau d'études, etc... La guerre avait accru et perfectionné les moyens de transport aériens. L'après-guerre avait donné une expansion prodigieuse à ce mode de locomotion. Il s'en était suivi, un peu partout du reste, de sérieuses difficultés d'adaptation et d'organisation qui avaient eu pour conséquence un des plus graves défauts qui puissent grever une entreprise de transport : l'irrégularité.

A Orly, il n'était pas rare qu'un avion d'Air France parte avec plusieurs heures, voire avec une journée de retard. De nombreux voyageurs délaissaient la compagnie française pour emprunter les avions de sociétés étrangères. On avait fini, en haut lieu, par s'alarmer de cette situation et on avait songé à appeler l'homme dont le passé était le plus sûr garant du succès d'un redressement qu'on savait difficile ; l'homme à la volonté impérieuse, à l'autorité dominatrice ; l'organisateur au dynamisme constructif : Didier Daurat.

Lorsque Daurat apprit que le Conseil d'Administration d'Air France avait décidé de le nommer à la direction du

Centre d'Orly, le premier sentiment qu'il éprouva fut une sorte de regret mêlé de résistance. On allait l'arracher à cette aviation postale à laquelle il avait donné la vie, qu'il avait soutenue de sa volonté, nourrie de sa ferveur ; à cette œuvre qu'il avait vue si fragile d'abord et qui, aujourd'hui, lui devait la force et la prospérité.

Didier Daurat regardait rarement derrière lui. Il n'était pas homme à s'appesantir sur le passé. Mais ce jour-là, dans son modeste bureau de la Postale — c'est ainsi qu'on appelait simplement l'aviation postale de nuit —, Daurat avait déroulé par la pensée le film où revivaient les années héroïques de cette branche de l'aviation commerciale française par trop méconnue et pourtant si utile.

En 1935, avec Massimi et l'aide du constructeur Louis Renault, des Chargeurs Réunis, des Messageries Hachette, de la Société Française Radio-Electrique, d'autres encore, Didier Daurat fondait Air Bleu, société d'aviation qui avait pour but le transport aérien du courrier entre certaines grandes villes de la France métropolitaine. Il s'agissait d'accélérer l'acheminement des lettres qui, chaque matin, dans chaque maison, dans chaque bureau, dans tout le pays déclenchent la plupart des activités, alimentent la marche des entreprises, des administrations. Il semblait justement paradoxal à Daurat que le courrier mît moins de temps pour aller de Toulouse à Casablanca que pour aller de Lille à Clermont-Ferrand, parce que le premier empruntait l'avion tandis que le second utilisait le chemin de fer.

Si étrange que cela paraisse aujourd'hui l'entreprise était hasardeuse. Mais elle ne pouvait décourager, ni même faire hésiter l'homme qui quinze ans plus tôt avait lancé par-dessus les montagnes, les déserts et la mer les premiers avions postaux. Les difficultés, si grandes fussent-elles, ne pouvaient l'arrêter. Et puis — Daurat le dira plus tard et cet aveu nous révèle déjà une de ses idées motrices — « l'important était de fournir à l'Administration des Postes une preuve

irréfutable de l'efficacité de l'avion dans les transports postaux métropolitains, et d'ouvrir ainsi une nouvelle voie à notre aviation. »

Après un an de trafic il s'avéra que l'exploitation financière d'Air Bleu était déficitaire. Les lettres confiées à l'avion postal étaient frappées d'une surtaxe de 2 fr. 50 par dix grammes. Tarif élevé si on se rappelle que la lettre ordinaire était timbrée à cinquante centimes pour un poids maximum de vingt grammes. Mais la surtaxe ne suffisait pas à expliquer l'indifférence des usagers à l'égard de la poste aérienne. Seul, ou à peu près, le courrier commercial était susceptible d'acquitter la surtaxe. Or, les horaires des avions postaux ne pouvaient satisfaire les entreprises commerciales et industrielles. Pourtant il ne fallait pas renoncer, mais trouver une autre combinaison.

Heureusement Louis Renault, principal actionnaire, acceptait de continuer son aide. L'expérience se poursuivait et il apparut bientôt que la seule chance de réussite résidait dans le vol de nuit. Celui-ci allait soulever bien des problèmes d'ordre technique et d'ordre humain. Ils seraient tous résolus et le vol de nuit autoriserait Daurat à rendre concrète cette formule qui allait devenir la charte de l'aviation postale métropolitaine : « Une lettre postée le soir doit être remise à son destinataire le lendemain matin en n'importe quel point du territoire. » Plus tard, grâce à des études minutieuses et à des essais parfois dangereux, l'atterrissage de l'avion postal par la brume, tel qu'il se pratique aujourd'hui encore, permettra d'appliquer cette règle dans toute sa rigueur.

Dès 1937, chaque nuit, près de deux cent mille lettres étaient transportées par le ciel et distribuées avec une avance de six à douze heures sur celles ayant emprunté des moyens de transports terrestres.

En septembre 1939 la déclaration de guerre allait interrompre ce merveilleux élan, et c'est seulement en octobre 1945 que s'envola de nouveau du Bourget, sur *l'unique piste en*

grille métallique entourée de cratères de bombes, l'avion postal.

Ce courrier fut un symbole : celui d'une résurrection. Didier Daurat, de son bureau installé dans un baraquement en planches, parmi les ruines, allait au prix de mille difficultés, avec des moyens dérisoires et des hommes venus vers lui comme vingt-cinq ans plus tôt, après une autre guerre déjà, ranimer cette aviation postale qui fut la grande œuvre de sa vie et qui fut aussi la souche de l'aviation commerciale. C'est en portant des lettres d'abord que l'avion ouvrit les premières routes qui sillonnent le ciel de notre planète. C'est en portant des lettres d'abord que l'aviateur apprit à connaître les éléments si redoutables de l'atmosphère. C'est en portant des lettres d'abord que se découvrirent les imperfections des machines volantes et que se développa l'aérodynamique, technique nouvelle dont les progrès allaient être prodigieux. C'est en portant des lettres d'abord que naquit, se modela et s'affermir dans la race humaine une nouvelle lignée qui, poussée vers les hauteurs, ouvrit les voies mystérieuses vers l'infini qui révéleront peut-être un jour à l'homme les secrets de la vie.

Sous l'impulsion de Didier Daurat, des équipages, aussi grands par leur effacement que par leur courage et leur ferveur, allaient poursuivre et développer l'entreprise d'Air Bleu et revivre en même temps l'aventure des pionniers. Car des hommes peuvent aujourd'hui encore connaître l'aventure dans le ciel de la France, comme dans n'importe quel ciel, au-dessus de n'importe quelle portion de territoire dans le monde.

Des équipages allaient payer de leur vie ce qui était un peu comme une reconquête. En janvier 1946 Perrin, Le Coroller et Morin se tuaient à Bordeaux. Deux mois plus tard Gobert, Favreau et Houix tombaient à Pau — seul le pilote Gobert survécut à ses terribles blessures. Un mois après cet

accident Moreau et Fureland s'écrasaient au Bourget. En 1947 c'était l'équipage Cahouet, Ducoudray et Salles qui percutait la colline d'Aubagne, près de Marseille. Des hommes prenaient la relève des disparus. L'aviation postale continuait.

De nouvelles lignes étaient créées, les appareils remplacés par de plus rapides et surtout par d'autres capables d'emporter un tonnage de courrier plus élevé. Des deux cent mille lettres quotidiennes d'Air Bleu on était arrivé chaque nuit au chiffre de deux millions de lettres.

C'est alors que la direction d'Air France appela à Orly Didier Daurat. L'année 1948 se terminait. Au début de 1953 Daurat avait depuis un certain temps déjà redressé une situation quasi désespérée. Il avait soixante-deux ans. On le mettait à la retraite.

La retraite, ce mot pour Daurat était loin d'avoir le sens qu'il a pour tant d'hommes. Ceux-ci, le plus souvent après une vie calme, sans à-coups, meublée simplement d'un travail régulier et assidu, aspirent à un repos qui ne changera pas grand-chose au cours de leur existence. La retraite, pour Daurat, c'était d'abord une sorte de disgrâce qui heurtait son sentiment d'orgueil de chef qui a pleinement réussi dans des entreprises extrêmement difficiles, qui a créé de ses propres mains une œuvre humaine dont la portée est considérable. C'était ensuite comme les prémices d'une déchéance, d'un déclin pour celui qui se savait capable encore d'entreprendre et de créer. C'était enfin — et c'est ceci qui l'affectait le plus — la rupture entre un chef et des hommes. Ne plus commander, ce besoin inné que plus d'un tiers de siècle d'autorité exercée avec rigueur avait renforcé, Daurat ne pouvait s'y résoudre.

Voilà pourquoi ce soir-là, avant de quitter à jamais la direction du Centre d'Air France à Orly, Didier Daurat regardait partir le dernier avion, conduit par le dernier équipage soumis à sa volonté.

Les voyageurs qui embarquaient sur l'appareil et qui tout à l'heure voleraient vers de lointains pays ne remarquaient pas cet homme immobile, comme absent parmi eux et pourtant si présent encore. Ils ignoraient qui il était et ce qu'ils lui devaient. Il leur importait peu même qu'il fût le directeur du Centre le plus en vue d'une des premières compagnies mondiales de transports aériens ; qu'il eût sous ses ordres plus de quatre mille personnes, du commandant de bord au balayeur. Mais pour qu'ils le regardent et qu'ils s'arrêtent, surpris de le voir tel, il aurait suffi de leur dire : « Cet homme c'est Didier Daurat, le patron de Mermoz, de Guillaumet, de Saint-Exupéry, de tant d'autres héros. C'est le Rivière de *Vol de nuit*. C'est l'homme d'une légende. Une légende qui commença après l'autre guerre et qu'il fallut pour l'écrire plus de dix ans de volonté, de courage, de don total de soi. C'est l'homme de ce que Kessel a nommé « la chanson de geste de notre temps » qu'illustra cette fabuleuse entreprise qui, avant de s'appeler l'Aéropostale, porta le nom de son fondateur : Latécoère.

CHAPITRE II

UN PRÉCURSEUR, PIERRE LATÉCOÈRE

Lorsque Pierre Latécoère, en cet après-midi de septembre 1918, sortit du cabinet de M. Dumesnil, Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, il éprouva le besoin d'être seul, de marcher, de respirer profondément. Il aurait même désiré être transporté tout à coup loin de Paris, en pleine campagne et, solitaire, aspirer à pleins poumons l'air vivifiant, n'avoir à sa vue aucun obstacle proche, réfléchir dans le silence de la nature.

Tout en marchant sur le trottoir, parmi les passants, dans le brouhaha de la rue, Latécoère songeait. Le ministre ne l'avait pas compris. Ce projet qu'il venait de lui soumettre Dumesnil l'avait parcouru avec une moue sceptique. Ses questions avaient été celles d'un homme étonné, parfois même incrédule. Il est vrai que nous étions en pleine guerre. Les soldats permissionnaires qui arrivaient du front dans leurs uniformes sales, boueux et que Latécoère croisait au milieu des promeneurs le rappelaient aux Parisiens. Certes, depuis quelque temps l'Allemagne donnait des signes de lassitude, de faiblesse, mais elle se battait encore. Ses armées occupaient toujours, — et cela depuis quatre ans — la Belgique tout entière, le Nord et une partie de l'Est de la France tandis que pas un pouce de son territoire n'était envahi. Sur le

front, ce champ de bataille creusé dans le sol, de la Mer du Nord à la frontière suisse, le canon grondait, les fusillades crépitaient, des hommes tombaient chaque jour. Aussi il pouvait bien paraître insensé le projet que Latécoère venait de remettre au Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique : création d'une ligne aérienne postale qui relierait la France à l'Amérique du Sud, de Toulouse à Buenos Aires, en passant par Casablanca, Dakar, les Iles du Cap Vert, Fernando de Noronha, Récife, Rio de Janeiro. Quelque douze mille kilomètres de terres, de montagnes, de déserts, d'océan à franchir avec des avions dont le rayon d'action ne dépassait pas cinq cents kilomètres et dont les moteurs devaient être révisés avant d'avoir tourné pendant cent heures, parfois moins. Ce projet de M. Latécoère n'était que vision utopique, rêve d'illuminé !

Pourtant l'homme n'était ni un fou, ni un maniaque, ni un visionnaire. A trente-cinq ans il avait déjà un passé d'un bel équilibre, d'une rare densité. Né en 1883 à Bagnères-de-Bigorre, après d'excellentes études au lycée Louis-le-Grand, puis à l'Ecole Centrale — il préparera et obtiendra une licence en droit plus tard alors qu'il sera déjà à la tête d'une entreprise industrielle — Pierre Latécoère, garçon au visage maigre, à l'air sérieux, au regard dur derrière le verre des lorgnons, est doué d'une intelligence fine, pénétrante. C'est le type même de l'actif, de l'absolu, de l'autoritaire, voire de l'autocrate. Son opinion sur les gens et sur les choses est péremptoire. Il n'admet pas la contradiction. Il est sec au moral comme au physique. Mais ce scientifique est avant tout un éclectique et un artiste, un raffiné. Il aime Platon et Bergson, Stendhal et Barrès. Il raffole de Bach, de Schumann, de Berlioz. Il aime les livres rares, les belles peintures, les vieilles gravures, les meubles de style, les somptueuses demeures. Il aime les jolies femmes et s'il change souvent de maîtresse ce n'est pas pour le plaisir que peut procurer ce changement, mais parce qu'il a rencontré une femme plus

jolie que celle qu'il possède alors. Un jour, au cours d'un voyage à Bayonne, il fait la connaissance d'une fille ravissante et il lui demande de venir le retrouver à Toulouse où il sera deux jours plus tard. Au moment où il s'apprête à aller accueillir, à la descente du train, sa dernière conquête, il rencontre une fille qu'il trouve plus jolie encore que l'autre. Aussitôt il dépêche à la gare un ami avec mission d'arranger les choses moyennant quelque mensonge et une appréciable indemnité d'éviction.

Latécoère aime aussi l'argent. Il en a grand besoin pour satisfaire ses désirs, s'offrir ses plaisirs coûteux. Il saura en gagner beaucoup. Le scientifique, l'artiste s'accroît d'un homme d'affaires, d'un financier. Son dynamisme, sa ténacité, une volonté d'acier feront de lui un des plus grands capitaines d'industrie de son époque. Et l'on se demande ce qui, chez ce passionné, cet excessif dont la vie ardente brûlait comme un feu, dominait de tous les éléments composant ce caractère si complexe. Ses passions de la beauté sous toutes ses formes, de l'action, de l'autorité, de l'argent semblaient s'équilibrer. Elles n'offraient, semble-t-il, nulle contradiction et les débats intérieurs qu'elles provoquaient étaient vite tranchés. Ainsi son amour des jolies femmes aurait pu être un frein aux magistrales qualités de Latécoère, nuire au développement de ses entreprises industrielles et financières. Il n'en fut rien.

En 1906 — un séjour de deux années en Allemagne a retardé d'autant ses études — Pierre Latécoère prépare ses examens de sortie de l'Ecole Centrale lorsque son père meurt. Celui-ci laisse à sa veuve la charge de trois enfants et la responsabilité des ateliers de scierie mécanique qu'il a fondés à Bagnères-de-Bigorre. M^{me} Latécoère, petite femme menue qui cache sous son apparente fragilité, derrière son aimable sourire et ses beaux yeux clairs une grande énergie — celle qu'hérita son fils Pierre — ne se laisse point abattre par le chagrin, et sans rien connaître de l'affaire à laquelle elle n'a

jamais été initiée elle prend la relève du mari disparu. Mais bientôt Pierre arrive et le jeune ingénieur, animé déjà par l'esprit d'entreprise, par son incessant besoin d'aller de l'avant, par ce dynamisme qui le caractérise va moins s'attacher à développer l'industrie paternelle, dont il devine les limites étroites, qu'à créer une autre industrie. En quelques mois les terrains vagues qui entourent la scierie sont couverts de bâtiments. Latécoère va y entreprendre la construction de matériel roulant. Le garçon de vingt-trois ans, dont la vie jusqu'alors a été consacrée à l'étude, qui n'est pas rompu aux affaires va solliciter des commandes, discuter des marchés. Pour cela il ira au delà des frontières, jusqu'en Hongrie et en Roumanie. Bientôt l'usine de Bagnères sera trop petite.

Toulouse, la grande ville, attire Latécoère. Il y trouve des terrains dans la banlieue, à Montaudran, où il construit des forges. La main-d'œuvre est rare ; il la formera. Puis il regarde vers la capitale, vient à Paris, y installe un bureau.

En quelques années le jeune ingénieur de Centrale est devenu un industriel avec lequel les concurrents vont être obligés de compter. Un marché important pour la fourniture de wagons de chemin de fer à la compagnie du Midi ouvre entre les constructeurs une sévère compétition. Latécoère l'emporte. Il a dix ans de travail assuré.

Avant que ce laps de temps ne soit révolu un événement capital va bouleverser le monde : la guerre. Certes, elle va ruiner des hommes, en tuer d'autres, semer la détresse. Elle va faire couler à flots le sang et les larmes. Mais aussi elle va aiguillonner le progrès, révolutionner la technique. Pour détruire, les humains vont déployer plus d'activité, plus d'ingéniosité, plus d'intelligence que pour construire. Tandis que pour défendre des libertés, un idéal, ou peut-être seulement des intérêts qui ne sont pas les leurs, des hommes vont souffrir et mourir d'autres ne tireront de la lutte que profit. A côté

des détresses qu'elle accumulera la guerre érigera des fortunes. Certaines seront pétries de misère et de sang. D'autres seront le fait d'une situation propice. Ceci est le cas de Latécoère. Pourtant on a reproché, après 1918, à l'industriel de Toulouse d'avoir été un « profiteur », un « marchand de canons ». Il n'a été ni l'un ni l'autre de ces individus dans le sens — désuet aujourd'hui — qu'on donnait après la Grande Guerre à certains hommes d'affaires enrichis. S'il a gagné beaucoup d'argent dans l'industrie de guerre, Latécoère a eu au moins le mérite de ne pas l'avoir d'abord cherché puisque, dégagé de toute obligation militaire à cause de la faiblesse de sa vue, il s'enrôla, en 1914, dans l'artillerie comme soldat de deuxième classe. C'est, nous raconte son ami Massimi — que nous connaissons tout à l'heure, dont l'esprit chevaleresque n'aurait pu s'accommoder d'une attitude basse ou simplement équivoque — après quatre mois de service qu'un général, entendant discuter cet artilleur — dont il n'ignore sans doute pas la situation dans la vie civile — s'écrie : « Ce phénomène rendra plus de services à son pays à la tête d'une industrie qu'au... derrière d'un canon (1). »

Latécoère reprend donc la direction de ses usines et le Ministère de la Guerre lui confie la construction de matériel et la fabrication d'obus de gros calibre. Cependant l'industriel ne va pas se contenter de cette activité qui satisferait un homme uniquement intéressé par l'appât du gain. On peut penser que ce qu'il va entreprendre lui apportera des revenus plus considérables encore. Ces revenus il les aurait eus en développant la production de ses usines de matériel et de munitions, et cela sans accroître son travail personnel et les soucis que va lui occasionner sa nouvelle industrie.

Poussé par le dieu de l'entreprise et du progrès qui l'habite ; poussé par son incessant besoin d'action et aussi par

(1) *Vent Debout.*

cette force du Destin qui anime les êtres privilégiés, Latécoère, à la faveur du conflit qui bouleverse la plus grande partie de notre planète, va s'engager sur la voie qui semble bien convenir à l'utilisation de son génie.

Au cours de la guerre de 1914 une arme nouvelle est née. Dès le début des hostilités les avions, ces fragiles engins des premières années du « plus lourd que l'air », se hasarrent, timides et pacifiques, au-dessus des terres où s'affrontent les combattants. Mais la guerre se prolonge et les états-majors se rendent bientôt compte du parti qu'on pourrait tirer d'un appareil survolant le champ de bataille, permettant de suivre la marche de l'adversaire et même de porter la destruction et la mort jusque sur les arrières de l'ennemi. Les avions sont armés et ils emportent des bombes. Les aviateurs deviennent des guerriers. Des combats se déroulent dans le ciel. Chaque duel exige un vaincu qui, s'il n'est pas mort là-haut entre ses ailes, ira s'écraser sur la terre. L'artillerie s'en prend aussi à l'avion. Elle dirige vers lui ses canons et l'abat parfois tel le chasseur un gibier. Il faut aux armées des avions comme il leur faut des canons, des obus, des chars d'assaut, des véhicules de toutes sortes. Latécoère construira des avions.

Il se lance dans cette industrie nouvelle avec toute son ardeur et toute son intelligence. Les premiers obstacles qu'il rencontre sont peut-être les plus difficiles à vaincre. Ils viennent de certains constructeurs qui voient d'un mauvais oeil s'installer un concurrent dangereux. Latécoère est de taille à lutter contre eux, à répondre à la médisance, à la calomnie, à la puissance de l'argent. En 1917 il obtient sa première commande : mille avions Salmson. C'est un chiffre considérable pour l'époque et pour un chef d'entreprise qui fait ses premiers pas dans un domaine nouveau pour lui et totalement inconnu. En deux mois il a agrandi et transformé son usine de Montaudran. Il a acheté des terrains, déboisé, nivelé, installé des machines, recruté des ouvriers, des

employés. Il s'est procuré les matières premières. Il livrera ses appareils en avance sur les délais fixés.

Voilà l'homme. Toujours tendu vers l'avenir, il ne peut se contenter de l'acquis. Il construit sans cesse. Il monte inlassablement vers de nouveaux sommets. On comprend qu'il ne pouvait pas, le jour où il devint constructeur d'avions, d'avions de guerre, ne pas porter son regard vers le ciel de la paix. Et nous l'imaginons volontiers après qu'il eut obtenu la commande de mille appareils, dans le wagon-lit qui le ramenait la nuit de Paris à Toulouse — pendant deux mois il travaillera le jour et passera ses nuits, toutes ses nuits en sleeping (1) — bercé par le bruit du train, s'éveillant par instants et songeant à des avions désarmés, pacifiques qui porteraient au delà des frontières, des océans même, vers les pays lointains des lettres et des voyageurs.

C'est peut-être là qu'est née, dans une sorte de rêve éveillé, la première ligne aérienne du monde.

★★

Lorsqu'on s'arrête sur une œuvre, petite ou grande, et qu'on se donne la peine de réfléchir sur ce qu'elle est, sur ses conséquences, sur la part qu'elle occupe dans l'évolution ou dans le bien-être de l'humanité, on pense rarement, pour ne pas dire jamais, à l'idée qui la conçut. Cette idée était-elle un germe déposé en un lobe du cerveau où elle attendait l'étincelle qui la ferait jaillir, l'éclairerait soudain dans l'esprit ? Ou bien le cerveau l'a-t-il enfanté sous les chocs de la pensée, sous les efforts de la concentration cérébrale, sous la pression d'une volonté dirigée vers la recherche ? Cette seconde hypothèse est la plus vraisemblable.

(1) Ce qui faisait dire à l'un de ses collaborateurs : « Quand les trains ne marcheront plus, on mettra un moteur au pied de son lit. »

Il n'est pas juste de prétendre qu'un savant, un inventeur a fait « par hasard » telle découverte. Le hasard peut aider parfois, mais est-ce bien le hasard ? Dans le domaine de la pensée on ne découvre rien si l'on ne cherche pas.

Le cerveau de Latécoère était en perpétuelle gestation. Les idées y foisonnaient. Il jugeait rapidement celle qui méritait d'être retenue, approfondie. Il n'y avait chez lui ni dispersion de la pensée, ni éclatement de l'effort. « L'un des traits saillants de son caractère, nous dit encore Massimi, est la rapidité de ses passages de la pensée à l'action et, en cas d'erreur, de celle-ci au redressement » (1). Nous avons vu avec quelle maîtrise, avec quelle sûreté, avec quelle audace réfléchie Latécoère était passé de la scierie de Bagnères-de-Bigorre à la construction des avions. Les qualités qui lui avaient permis cette réussite, si elles sont rares, se rencontrent cependant chez bon nombre de chefs d'entreprise. Mais cette fois l'idée d'avant-garde, tellement audacieuse qu'elle paraît insensée, cette idée géniale — elle se révélera géniale beaucoup plus tard — Latécoère avait dû la mûrir, la creuser, la travailler pour la développer un jour dans un projet d'une surprenante lucidité. C'est plus tard aussi qu'on se rendra compte de l'intuition — cette forme supérieure de l'intelligence — de l'industriel et c'est parce que le ministre et bien d'autres n'étaient pas au niveau de Latécoère qu'ils ne comprenaient pas la grande idée de l'homme.

Donc on se battait encore de la Mer du Nord à l'Alsace ; personne ne pouvait prévoir quand s'arrêteraient les hostilités, alors que Pierre Latécoère pensait déjà à l'après-guerre. Il imaginait les nombreux avions devenus inutiles, cloués au sol dans des hangars ou en longues files sur les terrains et il pensait que, désarmés, ces appareils pourraient servir à la création de lignes aériennes postales. Il imaginait la vie de demain avec son rythme accéléré, le progrès technique

(1) *Vent Debout.*

dont le développement rapide lui apparaissait à la lumière de la lutte que se livraient les nations. Il décelait le besoin d'aller plus vite, d'étendre et de resserrer à la fois les relations humaines, de faire éclater les frontières, et l'avion lui apparaissait lumineusement comme le moyen idéal à la réalisation des désirs, des besoins nouveaux, des conséquences du conflit.

Latécoère regardait d'abord vers l'Afrique non pas parce que, à Toulouse, on regarde peut-être plus facilement vers le Sud, mais parce que la France s'étendait par ses possessions sur ce vaste continent et surtout parce qu'il voyait plus loin, beaucoup plus loin, jusqu'à l'Amérique du Sud où des pays neufs, des terres vierges, de vastes espaces encore inoccupés attiraient les pionniers, les hommes d'affaires, les financiers européens. Et puis le lettré, l'artiste n'était pas insensible aux affinités que par leur culture les peuples de l'Amérique latine avaient avec nous, affinités qui avaient noué entre ces peuples et nous-mêmes des liens solides de sympathie et même d'amitié.

Le temps, ce temps qui jusqu'alors avait coulé lentement pour la plupart des humains au rythme de la marche à pied, de la calèche et du bateau, allait être un des facteurs essentiels du problème que posera et résoudra Latécoère. Il voit venir le moment où l'homme va forcer le temps, où à la vie calme, ralentie d'avant 1914 va succéder une vie accélérée que le progrès, la compétition, le mimétisme tout ensemble vont animer d'une sorte de frénésie de la vitesse. Cette vitesse, Latécoère va l'appliquer à ce qu'il considère justement comme un des éléments du progrès à l'échelle mondiale et des relations entre les peuples : le courrier.

Il est intéressant de remarquer que depuis que le langage écrit existe, depuis surtout que la découverte du papier l'a rendu transportable, l'homme a toujours désiré, voire exigé que ce langage aille le plus vite possible, qu'il soit porté plus vite que toute autre chose.

Latécoère sait — c'est aussi une des raisons pour lesquelles son projet de ligne aérienne vise l'Amérique latine — que les pays sud-américains échangent annuellement avec l'Europe deux mille tonnes de lettres tandis que la malle des Indes n'en transporte vers l'Orient et l'Extrême-Orient que sept cents tonnes. Il sait que les échanges commerciaux entre la France, l'Afrique et l'Amérique du Sud se chiffrent chaque année à cinquante milliards de francs. Il sait encore que les échanges postaux qui sont le reflet de l'activité économique peuvent, s'ils sont accélérés, devenir un facteur du développement de cette activité.

Le courrier est transporté par les bateaux des compagnies maritimes qui mettent le Brésil à dix-sept jours de l'Europe et l'Argentine à vingt-trois jours. En tenant compte des dates de départ des navires, c'est un délai de cinquante jours qu'il faut entre l'expédition d'une lettre de Buenos Aires en Europe et la réception de la réponse à cette lettre. Dans son projet Latécoère ramène cette durée à dix jours pour la période durant laquelle le courrier sera transporté par des avisos entre les Iles du Cap-Vert et l'Ile de Noronha. Il prévoit la réduction de cette durée à partir du moment où les avisos seront remplacés par des hydravions et où l'on volera la nuit comme le jour.

Pour mener à bien une telle entreprise il fallait des capitaux importants. Latécoère ne pouvait assumer seul les dépenses qu'allait entraîner la réalisation de son projet. Le concours des milieux financiers, il ne l'envisageait pas. L'affaire ne présentait pas pour ceux-ci la sécurité qu'ils exigent toujours. Ils voyaient dans l'aviation une arme efficace en temps de guerre, dans les aviateurs des « têtes brûlées » qui faisaient la noce et aussi, avec beaucoup de panache, le sacrifice de leur vie. Tout cela n'avait rien à voir avec les affaires et n'était guère prometteur de dividendes.

Latécoère avait donc pensé à l'Etat qui accorde des subventions à certaines entreprises d'intérêt public et qui, par surcroît, comme c'était le cas, servent le prestige de la France. Mais c'était la guerre et, de plus, le ministre incrédule était aussi réticent qu'auraient pu l'être les milieux financiers.

Pierre Latécoère allait donc par les rues de Paris en cet après-midi de septembre 1918 et, s'il désirait être seul pour réfléchir et regrettait de ne pas l'être, il était malgré tout bien isolé. Il regardait distraitemment la foule des passants sans la voir, du moins en détail. Il ne distinguait pas des promeneurs insouciantes les hommes graves, les femmes en deuil, les soldats, gais s'ils partaient en permission, tristes s'ils en revenaient, les filles qui les aguichaient. Pensait-il que s'il les avait arrêtés tous pour leur dire : « Après la guerre je ferai porter le courrier par avion de Paris à Buenos Aires » ils auraient répondu : « On s'en moque ! », ou ils auraient simplement pensé, comme le ministre : « Cet homme est fou ! » ? Non. Il était tellement sûr que la chose fût possible ! Il se demandait par quels moyens il pourrait convaincre les incrédules. Il n'avait pas de preuves à leur apporter, mais seulement sa foi.

★★

Si persuadé qu'on soit de la valeur d'une idée qui vous est propre et de sa réalisation, il est pour le moins décevant de voir qu'elle ne rencontre chez les autres qu'incompréhension ou hostilité. Pour dire vrai Latécoère n'était pas resté longtemps seul avec son idée. Un homme déjà partageait avec lui le prodigieux espoir qu'elle avait fait naître dans son esprit. Cet homme partagera aussi les efforts, les peines, les succès de l'industriel toulousain. C'est Massimi, l'ami fidèle de Latécoère.

La rencontre de Massimi et de Latécoère est un de ces coups du destin comme nous en trouverons tant tout au long

de cette histoire, et dont l'enchaînement nous apparaîtra bientôt lumineux. Qu'est-ce qui poussa un jour Massimi vers une petite librairie du Quartier latin et le retint là auprès d'un libraire plus lettré que marchand ? Les deux hommes bavardèrent et Massimi qui aimait les livres et avait sympathisé avec le libraire entraînait souvent dans l'accueillante boutique. Il s'y attardait, feuilletait des ouvrages, caressait une belle reliure, découvrait une rareté. Il voyait souvent parmi les habitués de la librairie un grand garçon au visage sévère, au regard aigu. C'était Latécoère, élève à l'Ecole Centrale, amoureux des livres, lui aussi.

L'étudiant venait parfois accompagné de camarades et les discussions animées, même véhémentes, qu'il avait avec ceux-ci le faisaient remarquer. « Son opinion sur les choses et les gens, un peu à l'emporte-pièce, définitive mais jamais dépourvue d'intérêt » (1) éveillait la curiosité de Massimi. Cependant celui-ci n'avait jamais échangé que de vagues propos avec Latécoère — de huit ans son cadet — jusqu'au jour où les deux hommes convoitèrent le même livre, une édition assez rare de je ne sais plus quel ouvrage. Le prix en était assez élevé. Latécoère le marchandait. Massimi, craignant de voir l'ouvrage lui échapper, l'acheta au prix marqué bien qu'il fût cher aussi pour lui. Latécoère en éprouva quelque dépit et il eut un peu comme le sentiment d'une défaite. Alors il n'eut de cesse que Massimi lui revendît le livre. D'abord Massimi refusa. Il tenait à ce bouquin. Il le garderait. L'autre insistait à chaque rencontre. Ainsi les rapports entre les deux hommes se firent plus étroits. Ils se découvrirent des affinités, celles qui sont bien faites pour réunir des êtres dont les caractères sont en opposition : le goût des livres, l'amour de la musique, la passion des jolies femmes. Pourtant dans ce domaine Massimi portait ombrage au despotique Pyrénéen qui enviait la beauté de son aîné. Il

(1) *Vent Debout.*

se trouvait laid. Certes, il n'était pas beau, mais son visage rayonnait d'intelligence, ce qui n'attire pas toujours les femmes. Elles seront plus sensibles à un attrait qu'aura plus tard Pierre Latécoère : l'argent.

Cet argent, dont le manque l'avait incité à marchander le livre au libraire et continuait à le pousser à en discuter le prix avec Massimi. Car celui-ci avait enfin accepté de céder le bouquin. Quand il en eut dit le prix Latécoère s'écria :

— Mais c'est le prix que me demandait le libraire !

— C'est ce que je l'ai payé, répondit Massimi.

— Eh bien, dit Latécoère, je vous en offre trois francs de moins.

Il ne l'eut jamais. Même quand les deux hommes furent devenus amis intimes, quand leurs vies se mêlèrent étroitement dans l'œuvre conçue par Latécoère.

★★

Le Marquis Beppo de Massimi est né à Naples en 1875. Issu d'une vieille famille italienne, il a une distinction naturelle, un raffinement sans apprêt, une gentillesse exquise. Il a aussi ce que Bergson nommait la « politesse du cœur », les qualités qui attirent. C'est un homme du monde dans le sens vrai du terme qui paraît un peu suranné. Il gardera toute sa vie le goût des belles manières, si rares aujourd'hui, même là où leur absence est choquante.

Beppo est encore un petit garçon lorsque sa mère meurt. Il est intelligent, travailleur et fera d'excellentes études, jusqu'à une licence de lettres. La réussite à cet examen va lui permettre de réaliser un rêve qui le hante depuis l'enfance : voir Paris. Il en a tellement parlé que ses camarades napolitains l'appellent « le Français ». Ils ont même découvert que Beppo n'a pas le nez napolitain, ni — ajoutera plus tard Massimi — les mœurs napolitaines. A Paris demeure un cou-

sin du jeune Italien qui lui offre le voyage et l'accueille pour fêter son succès.

La découverte de la capitale française sous la pluie n'enchantait guère le garçon. Un jour son cousin l'emmène à Dieppe. Il fait beau. Massimi trouve les filles jolies. De retour à Paris il fait connaissance avec la grande ville, s'y promène, ne tarde pas à l'admirer. Il va l'aimer, elle, et la France. Les aimer tellement toutes deux qu'en 1914, tandis que son pays allié à l'Allemagne hésite encore, il s'engage dans l'armée française. Pour lui l'enjeu de la lutte est d'ordre spirituel. Il sait, il sent quelles valeurs sont menacées. En même temps qu'un pays qu'il aime, il défendra une culture dont il est si profondément imprégné. Il y a dans le geste de Beppo de Massimi de l'amour, de la foi et un bel esprit chevaleresque : il choisit l'aviation, l'arme la plus dangereuse. Elle est pour cet excellent cavalier, cet escrimeur d'élite comme la résurgence de la chevalerie. Il a volé en 1910 avec Védrières (qui devait donner aussi le baptême de l'air à Saint-Exupéry). Il a gardé de ce premier vol la nostalgie du ciel. Pendant quatre ans c'est dans le ciel qu'il se battra. Il y gagnera tous ses galons, depuis celui de caporal jusqu'à celui de commandant. Il sera observateur, « emploi fort peu sollicité ».

L'observateur c'était, à bord des appareils de reconnaissance et de certains avions de bombardement, l'autre membre de l'équipage, de cette entité faite de deux hommes unis étroitement dans le combat, dans la gloire ou dans la mort. Pilote et observateur souvent se choisissaient, attirés l'un vers l'autre par sympathie. Alors naissait entre ces deux compagnons un curieux sentiment de sécurité ou de crainte réciproques. Dans ce dernier cas ils se séparaient, allant chacun vers un autre camarade.

Il y eut de grands observateurs comme il y eut de grands pilotes de guerre. Parmi eux on trouve des chefs, des entraîneurs d'hommes, des bagarreurs. Je pense à Weismann, héros de la guerre de 14, que l'on vit arriver en uniforme,

sur un aérodrome, en 1939, marchant sur deux moignons. Car il avait perdu dans un combat aérien, en 1918, la moitié de chacun de ses pieds.

En 1917 il y avait à l'escadrille C 227 qui relevait du Grand Quartier Général, un équipage Daurat-Massimi. Dans *le Vent des Hélices* Didier Daurat nous parle de son observateur dont il vante « le courage véritablement exceptionnel », les belles manières et en même temps déplore le manque de formation militaire et technique dont Massimi s'excusait avec une honnête gentillesse. « Un jour, écrit Didier Daurat, je lui proposai de devenir mon équipier à condition qu'il s'astreignît à un entraînement théorique intensif. Massimi accepta avec bonne humeur et n'hésita pas plus à plonger les mains dans la graisse pour démonter et remonter les mitrailleuses qu'à suivre des cours élémentaires d'observation aérienne. »

La guerre ne devait pas séparer Massimi de Latécoère. Il faut dire que les deux habitués de la petite librairie du Quartier latin étaient devenus de grands amis. Ils se tutoyaient, se rencontraient presque chaque jour pour dîner au restaurant, aller au concert ou pour passer de longues heures à discuter de leurs sujets favoris. Ils firent même ensemble un voyage en Italie, visitant « ces villes qui sont de grandes courtisanes dont on ne peut apprécier les charmes que par soi-même, car, à chaque amant, elles donnent l'illusion d'un premier amour ». Aussi, pendant la guerre, à chacune de ses permissions Massimi allait voir son ami. Celui-ci, toujours curieux, interrogeait l'aviateur. Il le questionnait sur les différents types d'avions, leurs caractéristiques, leur utilisation. Massimi parlait avec enthousiasme de l'aviation. Il communiquait sa foi à Latécoère. Il trouvait chez l'ingénieur et chez l'industriel un terrain favorable. Il préparait, sans s'en rendre compte, la voie dans laquelle son ami allait s'engager corps et âme.

Au mois de mai 1918 Latécoère s'ouvre pour la première

fois à Massimi de son ambitieux projet. Il prévoit la fin de la guerre. Sur les mille appareils qu'il doit construire il en a livré six cents. Combien lui en restera-t-il le lendemain de l'armistice ?

— Que ferai-je, demande Latécoère, de tous ces avions ? Et crois-tu que je devrai fermer mon usine ?

Massimi est perplexe. C'est une question qu'il ne s'est jamais posée. Après la guerre, pour lui, s'il vit encore, l'aviation sera peut-être un sport. Voler pour son plaisir, voyager dans un ciel où la mort ne le guettera plus, où le nuage tout frangé de lumière ne cachera plus un chasseur prêt à l'abattre, où, sous ses ailes, à la place du sol bouleversé, des éclairs des canons, des incendies, des ruines, il découvrira une nature riante que l'homme animera de nouveau de son travail, de son chant, de ses amours...

— Je ne sais pas, répond Massimi rêveur.

Latécoère s'est levé. Il s'appuie contre un classeur Louis XV qui meuble son luxueux bureau du boulevard Haussmann. Les pensées de Massimi lui échappent. Il oublie l'uniforme de son ami, le soldat en permission qui, demain, devra se jeter de nouveau dans la bataille et peut-être y laisser sa vie.

— J'ai une idée, dit Latécoère. Je voulais t'en parler, à toi, le premier.

Une idée de Pierre Latécoère ne peut pas être une idée quelconque, pense Massimi :

— Je t'écoute, Pierre, dit-il.

— Après la guerre il faudra non seulement reconstruire ce qu'on aura détruit, mais renouer les relations entre les peuples, les resserrer. J'ai pensé que l'avion serait un moyen efficace à ce genre d'entreprise. Je l'adapterai à son rôle nouveau. D'abord il transportera du courrier, ensuite des passagers. Je créerai une ligne aérienne postale.

— Une ligne aérienne postale ?

— Oui. Elle partira de Montaudran, du terrain qui est près de l'usine. Elle passera par l'Espagne, le Maroc, Dakar

(pour la traversée de l'Atlantique Sud, les premières années, j'utiliserai des bateaux et après des hydravions), le Brésil, l'Argentine...

— Toulouse-Buenos Aires en avion, murmura le capitaine aviateur de Massimi, comme perdu en un rêve.

— Oui, mon vieux, avant trois ans nous irons à Buenos Aires en quatre jours. Actuellement il en faut vingt-trois.

Latécoère s'exaltait, martelait les mots, appuyait sur les chiffres, faisait ressortir les différences. Massimi l'écoutait attentif et surpris. Il dit enfin :

— Sais-tu, Pierre, que tes avions, comme tous les avions, ont un rayon d'action qui ne dépasse pas cinq cents kilomètres ; que les moteurs tournent rarement pendant cent heures sans avoir besoin de révision ?

— Je le sais.

— As-tu pensé aux montagnes de l'Espagne, au désert de l'Afrique ?

— Oui.

— Et au temps ? Lorsqu'il pleuvra, que le ciel sera bouché, qu'il y aura de l'orage, que la tempête...

Latécoère l'interrompt :

— On écrit tous les jours. L'avion doit voler tous les jours.

Massimi ne répondit pas. Cette phrase était terrible, insensée, peut-être criminelle. Pourtant elle renfermait dans sa forme lapidaire la charte de l'aviation postale. Elle allait devenir la règle de cette aviation qui a ouvert et défriché les routes du ciel.

L'idée allait s'installer, faire aussi son chemin dans l'esprit de Massimi. A chacune de ses permissions, de ses « pointes » poussées jusqu'à Paris, elle sera le sujet des discussions qu'il aura avec son ami. Ensemble ils pèseront les risques — si nombreux —, supputeront les chances — si rares. « L'attrait du projet, écrira plus tard B. de Massimi, m'interdisait de me laisser arrêter par toutes les difficultés que j'entrevois.

Les raisons vont souvent à l'encontre de la raison et il n'est point sage de barrer le chemin à une idée neuve, sans risquer d'en compromettre l'essor par un excès de prudence » (1).

Ces paroles de sagesse et de raison, pour reprendre le mot de Massimi, nous montrent bien la part qu'allait prendre à la réalisation du projet de Latécoère l'homme rencontré un jour dans la petite librairie du Quartier latin. On pourrait même dire que le rôle de Massimi fut déterminant en ce sens que l'intervention de l'aviateur permit de résoudre deux problèmes importants, essentiels au démarrage : l'acceptation du projet par le Ministre de l'Air, donc les subventions et, comme nous le verrons bientôt, le recrutement des pilotes.

Massimi a eu pour chef d'escadrille le Commandant Wateau ; il en est devenu l'ami. Wateau, avoué parisien, passionné d'aérostation, puis d'aviation fut un glorieux aviateur de la guerre 14-18. La paix revenue il consacra tous ses efforts à cette aviation qu'il aimait et dont il entrevoyait, avec quelques rares esprits éclairés, les prodigieuses possibilités et la place qu'elle allait prendre dans la vie de notre planète. C'était un homme dynamique, d'une puissance de travail surprenante et qu'un labeur excessif tua jeune encore.

Massimi pensa que Wateau ne pouvait rester indifférent, et encore moins sceptique, devant le projet de Latécoère. Après avoir commandé un centre d'instruction, puis volé comme observateur, ensuite comme pilote, commandé une escadrille, Wateau venait justement d'être chargé par le Grand Quartier Général, en 1918, de l'étude de différentes liaisons aériennes. Massimi lui demande un entretien au cours duquel il lui remet un exposé détaillé du projet de Latécoère. Le lendemain Wateau dit à son ami, en lui serrant les deux mains :

— Votre projet tient parfaitement. C'est une belle œuvre

(1) *Vent Debout.*



LE LIEUTENANT DAURAT (au milieu, au 2^e rang), EN 1917, SUR UN TERRAIN DE CAMPAGNE.
A sa droite, le sous-lieutenant Huguenin qui sera tué à ses côtés au cours d'une reconnaissance.

DIDIER DAURAT, PILOTE AUX LIGNES LATÉCOÈRE.



à suivre. Faites-moi connaître M. Latécoère. Je tiens à lui dire moi-même ce que j'en pense.

Massimi racontant cette entrevue ajoutait : « Le rapport Wateau devait inspirer la décision favorable du Gouvernement. »

Une autre circonstance heureuse fut le départ de Dumesnil, remplacé par Flandin. Le nouveau ministre qui n'a que trente ans est aviateur, lui aussi. Il s'est battu dans le ciel, mais il proclame que « toute conquête du génie humain ne profite à la civilisation qu'autant qu'elle peut être appliquée dans les relations pacifiques des hommes entre eux ».

Enfin, le 11 novembre 1918, l'armistice met un terme à la lutte sanglante qui durait depuis cinquante et un mois. Massimi est démobilisé. Il rejoint Latécoère à Toulouse. Sans tarder il va aider son ami à organiser cette œuvre sans précédent. Que dis-je ? Ce sera plus qu'une organisation : une création, l'effort continu tour à tour pénible et exaltant d'une gestation, une lutte sans trêve pour soutenir, fortifier, affermir une vie fragile que la moindre défaillance pourrait rejeter dans le néant. Ajoutons à cela l'espoir, la foi à communiquer à ceux qui viendront pour participer à cette création.

Massimi va les attirer ces hommes. Ce seront des pilotes, anciens camarades de combat. Mieux, il va les retenir. Latécoère, malgré sa culture, ses goûts artistiques, était tout entier tourné vers la production matérielle. Son besoin d'argent, sa nature excessive, sa volonté de réussite le poussaient à négliger le caractère humain de son entreprise. Massimi, au contraire, tout mesure et tout sensibilité, inclinait davantage vers ce côté si important, quasi capital.

On connaît maintenant l'aide efficace que Massimi apporta à son ami pour l'acceptation de son projet. Par ailleurs, il a raconté dans *Vent debout* sa vie « d'ambassadeur des Lignes Latécoère » auprès du Gouvernement espagnol. Il montra dans ces délicates fonctions des qualités indéniables de diplo-



PIERRE LATÉCOÈRE.

DIDIER DAURAT, directeur de l'exploitation,
tel que le voyaient les pilotes en arrivant à l'aérodrome.

BEPPO DE MASSIMI.



mate, si bien servi par l'homme du monde, auprès du roi Alphonse XIII et de ses ministres. L'Espagne, c'est-à-dire son sol et celui de sa colonie africaine du Rio de Oro où des escales devaient être installées, était pour Latécoère d'une nécessité vitale. Or, ce pays subissait de fortes pressions étrangères — elles s'exerceront longtemps — particulièrement de l'Allemagne qui s'efforçait d'entraver la réussite d'une ligne aérienne qui devançait ses projets. En effet, l'Allemagne avait perdu, avec la guerre, ses colonies. Son prestige en Europe était sérieusement affaibli. Elle se tournait vers les pays neufs de l'Amérique du Sud qui offraient un champ propice à son expansion, conséquence inéluctable de sa volonté de relèvement, de son dynamisme et de sa poussée démographique.

Mais ce qu'on ignore généralement c'est le rôle de Beppo de Massimi — devenu directeur général des Lignes Latécoère — dans les relations entre son ami et les pilotes. Il soutenait ceux-ci, les défendait contre les exigences, voire les injustices du patron. Il en retint plus d'un qui voulait partir ; s'opposa au renvoi de certains parmi les meilleurs, ceux dont Latécoère disait qu'« ils ont un mauvais esprit », à commencer par Didier Daurat. Car l'homme qui va se révéler bientôt comme le chef incontesté, le meneur de la phalange des pilotes de LA LIGNE, le fondateur d'une mystique ne pouvait pas s'accorder avec Latécoère. Ces êtres, par ailleurs si différents, avaient tous deux un penchant trop marqué pour l'autorité.

Aux exigences rigoureuses de Latécoère, Massimi opposait une sagesse qui souvent désarmait son ami. Ainsi il reprochait rarement aux hommes leurs défauts, à moins que ces défauts ne fussent graves au point d'être un obstacle à toute adaptation. Il savait discerner la qualité qui correspondait au défaut, apprécier l'équilibre de ces forces qui se compensent plus qu'elles ne s'opposent. Il disait à Latécoère, trop enclin à ne voir que le mauvais côté des caractères : « Quand un homme fait une belle moyenne, il faut le conserver. »

Et puis le directeur général des Lignes Latécoère resta toujours, au fond de lui-même, pour les pilotes, le camarade. Il ne pouvait oublier la vie d'escadrille, — les risques courus ensemble dans le ciel, les heures de détente et de joie des popotes avaient noué des liens aussi étroits, aussi solides que ceux de la famille — pas davantage il ne pouvait négliger aujourd'hui l'idéal qui les réunissait de nouveau.

Massimi fut aussi le protecteur des jeunes qui vinrent plus tard. Il demanda la Légion d'honneur pour Guillaumet. Il fut lié d'amitié avec Dubourdieu et avec Saint-Exupéry. Il recevait celui-ci à Paris, à moins que Saint-Ex ne fit irruption à « Voisins », la calme et belle demeure de l'Orléanais où Massimi passait ses week-ends et ses vacances. Le fin lettré, malgré les affaires auxquelles il était mêlé, ne négligeait pas la culture de l'esprit. Il avait écrit une pièce de théâtre, traduit de l'italien des romans et des nouvelles de Butti, de Giacomo, de Salgari (1). Il aimait bavarder longuement avec Saint-Exupéry qui, un soir, vint lui lire le manuscrit de *Vol de nuit*. L'ouvrage n'avait pas encore de titre. L'auteur en avait trouvé plusieurs et aucun ne lui plaisait. Quand la lecture fut terminée Massimi dit à Saint-Exupéry :

— Ne cherchez pas. Il n'y a qu'un titre : *Vol de nuit*.

★★

L'armistice était signé depuis un mois seulement. La France et bien des pays dans le monde avec elle étaient encore dans l'allégresse. Sans doute les larmes n'étaient pas taries à beaucoup d'yeux — des places restaient vides à tant de foyers ! Mais la guerre était finie. On ne se battait plus. On ne tuait plus. On ne détruisait plus et les hommes avaient le droit de se sentir heureux.

Pourtant, à Toulouse, Latécoère s'impatientait de ne pou-

(1) La pièce de théâtre et les traductions parurent respectivement aux éditions Montaigne, Ollendorf, Calmann-Lévy et Tallandier.

voir voler vers l'Espagne, de ne pouvoir planter les premiers jalons de sa ligne. Enfin, le 24 décembre 1918, à bord d'un avion piloté par Cornemont, un de ses pilotes d'essais, Pierre Latécoère s'envolait de Montaudran pour Barcelone. Ce voyage fut sans doute le premier accompli par un civil après la guerre de 1914-18. Latécoère voulait démontrer que son projet n'était pas une chimère. Démonstration douteuse, car si ce voyage vers Barcelone fut sans histoire (les aviateurs français reçurent dans la capitale catalane un accueil enthousiaste), il n'en fut pas de même pour les suivants. Mais si Latécoère rencontra au cours de ces déplacements des tempêtes, des orages violents, le temps le moins propice, le plus dangereux, il fut d'autre part servi par une chance inouïe. Ce constructeur d'avions, ce créateur d'une ligne aérienne a fait preuve, dans le domaine du voyage aérien, non de témérité, mais d'une sorte d'inconscience qui, plus d'une fois, donna la chair de poule aux anciens pilotes de guerre qui le conduisirent.

Le 3 mars 1919 deux appareils attendaient sur le terrain de Montaudran pour décoller. L'un, piloté par Junquet, emmenait Latécoère, l'autre avait à son bord le pilote Lemaître et Massimi. Latécoère voulait que son directeur général qui avait reconnu les terrains — et quels terrains ! — tout au long de la côte méditerranéenne, fût du voyage. Il s'agissait de relier Toulouse à Rabat où les aviateurs devaient rencontrer le Maréchal Lyautey.

Il est cinq heures du matin. Il fait nuit. Du ciel bas et sombre coule une pluie torrentielle. Dans le bureau désert de la comptabilité des Lignes Latécoère, parmi les tables inoccupées et les classeurs, Massimi attend sans rien dire tandis que les deux pilotes, debout, le nez contre la vitre, haussent de temps à autre les épaules ou hochent la tête. Soudain la porte s'ouvre brutalement. Latécoère entre et déclare sur un ton sec :

— Nous partirons dans une demi-heure.

— Si on peut, bougonne Lemaître.

Une demi-heure plus tard les deux avions décollaient dans les cataractes, sans un souffle de vent. Lemaître évita de justesse une rangée de platanes. Puis il piqua Sud-Sud-Est. « Jamais, écrira Massimi, nous n'avions, pendant la guerre, volé par un temps pareil. » Les deux hommes ne voyaient rien autour d'eux et aussitôt le départ ils avaient perdu de vue l'autre appareil.

Après une courte escale à Barcelone, éclairée par le soleil, Massimi et Lemaître étaient repartis pour Alicante où le pilote dut poser son avion sur un terrain minuscule bordé de pierres et de trous. Il heurta un mur contre lequel l'hélice se brisa. Massimi fut légèrement blessé au nez et au front. Quant à Latécoère et Junquet, qui s'étaient posés à Tarragone, ils arrivèrent le lendemain à Alicante. Leur atterrissage se termina par un « pylône », dans un fossé. Latécoère qui occupait la place arrière et n'avait aucun entraînement à la gymnastique, sortit de la carlingue à l'aide d'une échelle. Il ajusta son lorgnon et dit :

— Nous repartirons demain matin à six heures.

— Mais, dit Junquet, le train de notre appareil est faussé.

— Tant pis ! Débrouillez-vous ! s'exclama Latécoère.

Une autre fois Didier Daurat et Vanier qui, dans la tempête, étaient venus jusqu'à Valence pour secourir Beauté et Dombray, deux camarades en panne, furent tout surpris, alors qu'ils dormaient, d'être réveillés en pleine nuit par l'hôtelier.

— Un avion est tombé près de Valence, leur dit l'homme.

Daurat était sceptique. Aucun autre appareil n'avait décollé de Toulouse. L'hôtelier insista :

— Si, si. Un autre, près de Valence. Ses occupants vous attendent à l'hôtel Suizo.

Daurat et Vanier s'habillèrent en hâte, gagnèrent l'hôtel Suizo. Dans le couloir du premier étage, devant une porte, sur trois chaises, trois costumes ruisselaient d'eau. Dans la

chambre trois hommes en caleçon, claquant des dents, se réchauffaient en buvant de l'aguardiente. « Leurs visages, raconte Didier Daurat, étaient encore violacés par le froid et la pluie qui les avaient meurtris pendant tout le voyage. Visiblement, ils étaient à bout de force. » Ces trois hommes c'étaient le patron, le directeur général et le pilote Rodier. Latécoère avait quitté son bureau d'industriel, sa confortable demeure, entraînant avec lui Massimi pour aller porter secours, lui aussi, à Beauté et à Dombray.

Il y avait dans certains gestes de Latécoère, dans certaines de ses attitudes une belle crânerie et le désir louable de participer plus étroitement, plus intimement à l'œuvre naissante avec ses collaborateurs les plus exposés. Mais, pour cela, il n'hésitait pas à les entraîner dans des actions périlleuses. Heureusement Massimi, qui connaissait bien son homme, s'efforçait avec beaucoup de diplomatie de freiner les ardeurs, de limiter les exigences par trop téméraires de son ami. Ainsi, après la démonstration ratée de voyage vers Rabat qui se termina sans trop de mal à Alicante, lorsque Latécoère voulait malgré tout repartir le lendemain pour le Maroc et que Lemaître s'efforçait de lui expliquer qu'on ne décolle pas avec un train d'atterrissage faussé, Massimi dit à part au pilote :

— N'insistez pas. Nous avons du temps devant nous.

Puis, le soir, il demeura longtemps dans la chambre où déjà Latécoère se reposait, étendu sur son lit, les mains sous la tête. Massimi regardait par la fenêtre le ciel criblé d'étoiles, goûtait le calme de la nuit tiède et lumineuse. Soudain Latécoère se redressa :

— Je partirai, dit-il sur ce ton sec, autoritaire qui semblait interdire par avance toute discussion.

— Tu te casseras la figure, murmura doucement Massimi en affectant un air détaché, le regard toujours perdu vers le ciel.

— C'est mon affaire, répliqua Latécoère.

— Peut-être. Tu es libre de risquer ta vie, mais tu n'as pas le droit, Pierre, de mettre en jeu celle du pilote.

— Bien entendu, je lui demanderai son avis.

Alors Massimi se retourna vers Latécoère et, changeant de ton, il lui dit lentement en appuyant sur les mots :

— Aucun pilote ne te répondra négativement.

A cette époque on voyait parfois l'industriel toulousain arriver en avion sur un aérodrome espagnol, à moins que ce ne fût sur un hippodrome ou sur un terrain vague. Avant de descendre de l'appareil, il remplaçait ses lunettes de vol par son lorgnon qu'il ajustait avec précision, et son serre-tête par un canotier ou un chapeau de feutre, selon la saison. Le temps ne semblait pas l'inquiéter. Il se souciait peu des conditions atmosphériques et utilisait l'avion, alors si léger et si vulnérable dans la tempête, comme s'il se fût agi d'une automobile. Il disait au pilote immobilisé par une panne : « Débrouillez-vous ! », ou bien il interrogeait naïvement un autre qui avait eu un pneu crevé à l'atterrissage : « Pourquoi n'avez-vous pas de roue de secours ? »

L'homme qui avait déclaré : « On écrit tous les jours. L'avion doit voler tous les jours » semblait vouloir s'imposer à lui-même cette formule draconienne. Pourtant, après les expériences que nous savons ; après avoir été ballotté dans les remous comme un vulgaire insecte affolé ; après avoir connu l'angoisse qui vous étreignait alors en pénétrant dans l'étau humide et froide d'un nuage ; après avoir vu surgir dans la sinistre grisaille, devant le disque brillant de l'hélice, la crête d'une montagne ; après avoir mesuré réellement les dangers accumulés que la tempête, l'orage, la brume faisaient courir à cette époque aux aviateurs, Latécoère, au soir d'une rude journée, se sentit envahir par le doute. Pour la première fois l'homme qui avait longtemps seul cru à son *idée*, qui l'avait longtemps seule poursuivie, voyait à travers les obstacles que la nature dressait dans le ciel, se dessiner une chimère. Nous verrons comment il reprit bientôt pied ; com-

ment ce soir-là la confiance lui fut rendue par l'un de ceux qui étaient avec lui. Latécoère avait trop de volonté, de ressort pour être à jamais abattu. Après une nuit de repos il regagnait Toulouse par chemin de fer où Lemaître le rejoignait le lendemain et, trois jours plus tard, avec ce pilote, sur un avion neuf, à l'aube, il décollait du terrain de Montaudran. Il faisait escale à Barcelone, Valence, Alicante et, en fin d'après-midi, atterrissait à Rabat.

Lorsque Lemaître eut posé le Salmson sur l'aérodrome marocain, Latécoère descendit de l'appareil et s'avança vers le Maréchal Lyautey qui était venu l'accueillir. Au Maréchal il remit le journal *Le Temps*, daté de Paris la veille, et à M^{me} Lyautey une petite boîte contenant un bouquet de violettes. Des violettes de Toulouse toutes fraîches encore et odorantes.

Pour Lyautey, ce grand bâtisseur, la preuve était faite. Le lendemain il rédigeait une convention par laquelle l'administration des Postes marocaines accordait aux Lignes Latécoère une subvention d'un million. Le 1^{er} septembre 1919 le premier avion du courrier, piloté par Didier Daurat, décollait de Toulouse pour le Maroc.

Quarante ans plus tard, en septembre 1959, on fêtait l'anniversaire de ce premier courrier. A Paris, des rares survivants réunis avec les personnalités, il manquait Beppo de Massimi. Souffrant il n'avait pu venir. Dans sa retraite de « Voisins », un admirable vieillard de quatre-vingt-quatre ans, au regard vif, à la barbe et aux cheveux argentés, revivait les heures héroïques de la LIGNE. Dans sa bibliothèque, au premier étage, face au parc où entre des arbres majestueux apparaissaient des pans de ciel bleu, il parlait. Sa pensée remontait le cours des années. J'étais auprès de lui. De sa voix lente il évoquait avec une émotion qui me gagnait ceux qui n'étaient plus. Il me parlait de Saint-Exupéry, de Guillaumet, de Mermoz, de Lécivain, de des Pallières, ceux-là que j'avais

connus, et de tant d'autres. Il me parlait aussi de ceux qui après des milliers d'heures de vol étaient encore là, de Dubourdieu, de Vachet, de Delaunay, d'Antoine. Il me parlait de Daurat. Tous ces noms qui frappaient mes oreilles, tous ces exploits rappelés avec une mémoire sûre et une ferveur touchante me bouleversaient. De temps à autre une histoire gaie, une anecdote cocasse jaillissait du récit, et au souvenir qu'elle éveillait le regard de Massimi s'allumait et son visage se détendait dans un sourire à la fois doux et malicieux.

Le Marquis de Massimi allumait cigarette après cigarette. Par instant une colombe apprivoisée quittait sa cage posée sur le rebord de la fenêtre ouverte, voletait dans la pièce, puis venait se percher sur mon épaule ou sur celle de son maître que j'écoutais avec avidité. Quelle expérience des hommes et quelle sagesse me révélait cet esprit encore si étonnamment jeune ! Quelle leçon de philosophie aussi je recevais là ! Point de rancœur, point d'amertume, rien de ce qui assombrit l'existence de tant d'hommes ne venait gêner les dernières années d'une vie dense, lumineuse, équilibrée (1).

— Voyez-vous, me dit enfin Beppo de Massimi, le premier voyage important ce n'est pas le premier courrier, c'est celui de Latécoère avec Lemaître. Sa réussite, bien sûr, c'est d'avoir relié Toulouse à Rabat sans encombre, en douze heures ; c'est d'avoir ouvert cette route qui devait aller si loin. Mais sa portée se concrétisait tout entière dans un journal de Paris daté de la veille et dans un bouquet de violettes de Toulouse qu'on venait presque de cueillir. Cette idée, cette petite pensée qui n'avait l'air de rien du tout à côté de la grande idée, c'était encore un des traits du génie de Pierre Latécoère.

Et Massimi une fois de plus me parla de l'ingénieur de Centrale, de l'industriel, du lettré, de l'homme. Il évoqua leur lutte commune, leurs inquiétudes, leurs espoirs. Il parla

(1) B. de Massimi s'est éteint doucement dans son château de Voisins le 29 mai 1961.

des dernières heures de l'ami qui, à soixante ans, allait quitter une vie à laquelle il était si profondément attaché.

En juin 1943 Massimi est au chevet de Latécoère. Celui-ci a appelé le compagnon de toujours. Il lui a écrit : « Viens me consoler. » Latécoère est assis sur son lit. A demi replié, le buste penché en avant, il parle. Il fait des projets. En pleine guerre des projets pour la paix, comme vingt-cinq ans plus tôt. Il dit :

— Je fais étudier un cent vingt tonnes dérivé du 631. Tu comprends nous ne devons pas perdre l'avance que nous avons sur l'étranger...

Moins de deux mois plus tard la mort figeait à jamais cet incomparable homme d'action que fut Pierre Latécoère, ce précurseur génial, créateur de la première ligne française d'où naîtrait cette aviation commerciale qui, aujourd'hui, sillonne à mille kilomètres à l'heure — demain au double — les ciels de notre planète. A ce titre Latécoère demeurera comme un des grands hommes de notre siècle de progrès.

CHAPITRE III

DIDIER DAURAT

Les lueurs de l'aube qui éclairaient ce matin-là l'aérodrome de Montaudran n'annonçaient pas, comme à l'accoutumée, le commencement du travail. La lumière du soleil qui se répandait sur le terrain, baignait les hangars, les ateliers, les bureaux, succédait à l'éclairage des lampes électriques. On avait travaillé une partie de la nuit.

Avec le jour l'activité se faisait plus fébrile, mais tout aussi sérieuse, aussi appliquée. Les gestes étaient précis, calculés, commandés par un désir de perfection, une volonté de ne rien négliger. En ce matin du 1^{er} septembre 1919 se préparait l'envol de l'avion qui emporterait vers l'Afrique le premier courrier. L'*Idée*, la grande idée de Latécoère, à laquelle tant de gens ne croyaient pas encore, allait se matérialiser. Le premier courrier allait s'envoler vers le Maroc.

Il est difficile aujourd'hui de saisir l'importance de cet événement. Il faudrait pour la mesurer avoir devant les yeux le spectacle qu'offrait alors le terrain de Montaudran. On avait si peu confiance dans la mécanique, on craignait tant qu'elle fût la cause d'un échec que trois avions avaient été préparés. Ils étaient là, propres, nets, tout astiqués comme pour une revue. Les mécaniciens s'affairaient encore autour. Les pilotes attendaient en tenue de vol. Latécoère et Massimi, serrés l'un contre l'autre, étaient graves et silencieux. Et

peut-être aurions-nous un sourire narquois en voyant arriver « les autorités toulousaines : M. le Préfet, M. le Maire, M. le Directeur des Postes, en jaquette et chapeau melon » (1).

A 8 heures l'avion désigné décolla et piqua droit vers les Pyrénées. Tous les regards le suivirent jusqu'au moment où il ne fut plus qu'un point brillant absorbé soudain par le ciel lumineux.

A bord le pilote, outre l'euphorie que procure l'envol par un temps limpide et serein, éprouvait une indicible fierté. L'honneur qui lui échéait était rare et chacun de ses camarades avait désiré secrètement, comme lui-même, être choisi pour porter le premier courrier. Courrier bien étrange, il est vrai, puisque les sacs postaux étaient vides. Il ne renfermaient aucune lettre, mais seulement des fiches portant la mention « néant » écrite d'une main appliquée. Le pilote le savait et cela n'enlevait rien à son légitime orgueil. Bien calé sur son siège, glissant dans l'air calme, il lisait sa route à même le sol. Il en avait par avance fixé les points de repère : le canal du Midi, la voie ferrée Toulouse-Narbonne, l'étang de Salces, Perpignan, le Canigou dressé haut dans le ciel et, après, le col du Perthus, Figueras dans la plaine de Catalogne, puis Gérone, enfin la côte qui, avec ses escales de Barcelone, d'Alicante, de Malaga, le guiderait jusqu'à Gibraltar vers Rabat. Ce moyen de naviguer était plus sûr que la boussole dont on ne se servait à l'époque, et encore avec méfiance, que lorsqu'on ne pouvait pas faire autrement.

Du haut de ses deux mille mètres le pilote, dans ses pensées, mêlait ses vols d'hier à celui d'aujourd'hui, à ceux de demain. Surtout il était tout entier tourné vers l'avenir. Le spectacle qui s'offrait à ses yeux, le ciel ami ne lui faisaient pas oublier ce qui pourrait se passer bientôt peut-être. L'agréable promenade pourrait devenir un jour, pour lui-

(1) *Vent Deboul.*

même ou pour un camarade, une lutte difficile, un voyage dangereux. Et tout en admirant Figueras avec ses jardins, plus tard Majorque tout ensoleillée émergeant des eaux bleues de la Méditerranée, plus loin encore l'immense tache verte des palmeraies d'Alicante enchâssée dans la rocaïlle rose, il cherchait l'emplacement de terrains de secours. Le réalisme chez lui dépassait l'émerveillement.

Hier Didier Daurat était pilote de guerre. Il conduisait son avion au-dessus du champ de bataille. Il avait connu cette lutte en plein ciel, âpre, cruelle, dans laquelle le combattant devient gibier sans refuge offert aux chasseurs et aux canons de la D.C.A. Il était sorti de maints coups durs comme par miracle. En juillet 1918, lors de l'offensive qui allait hâter la fin de la guerre, il prit part aux bombardements des lignes allemandes, aux environs de Reims. L'arrosage du front dura quatre jours. Quatre jours pendant lesquels les avions, en groupes, à basse altitude, subirent la riposte de l'artillerie et de la chasse ennemies. Au soir du dernier jour Didier Daurat rentrait seul. Seul des soixante-quatre pilotes engagés dans cette offensive.

Il fut le pilote anonyme qui découvrit la mystérieuse « Bertha », ce canon capable de lancer à plus de cent kilomètres des obus sur Paris. C'était à l'époque tellement surprenant que l'Etat-Major français crut tout d'abord que des bombes étaient lâchées sur la capitale par des avions volant à très haute altitude. Ces bombardements inexplicables, après quatre ans d'une guerre dont on n'entrevoyait pas la fin, avaient sur les Parisiens et sur l'ensemble des Français un effet moral déprimant. La « Bertha », repérée, fut bientôt réduite au silence.

L'armistice trouva Didier Daurat à Haguenau, en Alsace, où était stationnée l'escadrille de chasse Spad 87. Daurat, après avoir été dans l'observation, puis dans le bombardement, avait demandé à être versé dans l'aviation de chasse. Lorsqu'il y fut affecté c'était la fin de la guerre et il n'eut

pas le temps de se distinguer dans cette arme nouvelle pour lui. Cependant ce court passage dans l'aviation de chasse met en lumière un des éléments du caractère de Daurat. Élément qui ne sera pas étranger à sa réussite dans la fonction où nous le verrons bientôt, car il nous révèle l'attachement, la disposition à l'équipe, à l'esprit d'équipe, au groupement d'hommes bien unis et tendus vers un but commun, dans un effort commun. A propos de l'escadrille de chasse il écrit : « Très vite je compris que l'état d'esprit serait différent. La reconnaissance et le bombardement encourageaient la constitution d'équipages, donc de groupes. Ici, l'individualité était maîtresse. » Qu'est-ce à dire ? Que Daurat est pour l'association contre l'individualisme ? Oui. A condition que cet individualiste-né soit à la tête de l'association, qu'il occupe dans le groupe une place prépondérante. Pour mieux comprendre, il faut savoir qu'en entrant dans la chasse Didier Daurat avait perdu le rang de commandant d'escadrille qu'il avait dans le bombardement.

A Haguenau le lieutenant Daurat s'impatiente. Au mois de mai 1919 il a demandé à être libéré. La guerre est finie, il n'a rien à faire là, tandis qu'à Toulouse Massimi l'attend. L'équipage Daurat-Massimi a été disloqué par la fin des hostilités, mais est demeuré entre les deux hommes le lien solide de la camaraderie, un sentiment d'affection discrète et de mutuelle estime. Daurat ne peut oublier l'accueil que Massimi lui réserva lorsqu'il arriva à l'escadrille.

Daurat venait de l'infanterie et se trouvait tout à coup dans un milieu qui n'était pas le sien. En effet le personnel navigant de l'aviation, surtout les deux premières années de la guerre, était composé en majeure partie de jeunes gens issus de la bourgeoisie, voire de la haute bourgeoisie. Beaucoup d'officiers et de sous-officiers de cavalerie qui se recrutaient dans cette classe de la société passèrent dans l'aviation. Parmi eux Didier Daurat n'est pas tellement à l'aise. Il est né et a vécu dans un milieu ouvrier et n'est pas habitué à certaines

manières, qu'il ne peut imiter d'emblée, qu'il ne désire pas imiter et qu'il interprète, parfois non sans raison, comme des gestes de poseurs quelque peu distants.

Et puis, si le pilote a du cran, l'homme est timide. Pourtant cette timidité n'est pas incompatible avec le besoin de dominer, un refus d'accepter d'être inférieur. Daurat va donc se replier sur lui-même, s'enfermer dans cet hermétisme où nous le verrons souvent. Aussi les officiers de l'escadrille l'ont-ils surnommé « le camarade gelé ». Massimi, lui, l'a jugé tout de suite et montre au nouveau pilote une sympathie spontanée. Daurat ne tardera pas à demander à Massimi d'être son coéquipier.

A ses retours de permission Massimi raconte à son pilote les entretiens qu'il a avec Latécoère. Il lui expose l'audacieux projet de son ami et il est tout heureux de trouver en Daurat — dont il apprécie, outre le courage, l'esprit de méthode, l'équilibre, l'intuition et le réalisme — un auditeur attentif et intéressé. Daurat connaît le métier, les risques innombrables, la faiblesse des moyens au regard de l'œuvre à entreprendre, et au lieu de dire comme certains : « C'est un rêve de fou ! », il dit :

— Mon Commandant, si j'en reviens, comptez sur moi.

Démobilisé, ayant rejoint Latécoère à Toulouse, Massimi pense à Daurat et à ses anciens camarades pilotes. Car, si Latécoère a un terrain, des hangars, des ateliers, des bureaux, des subventions, il manque encore des hommes — les plus indispensables : des pilotes.

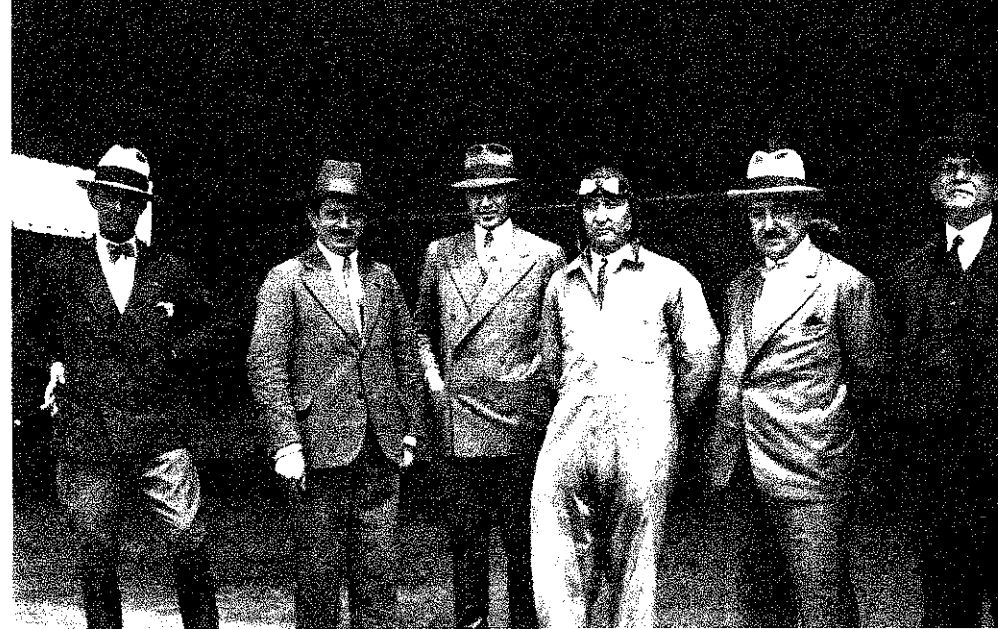
La guerre avait multiplié le nombre des pilotes d'avions. Elle en avait aussi tué beaucoup — l'aviation fut, de toutes les armes, celle qui subit le plus lourd pourcentage de pertes. Lorsque sonna l'armistice les pilotes militaires se classèrent tout de suite en deux catégories : ceux qui ayant choisi l'arme nouvelle, la plus dangereuse, certes, mais celle où les combattants avaient le plus de liberté, d'heures agréables,

de prestige, se dirent que la guerre les ayant épargnés, il n'était pas utile de continuer à risquer sa vie dans un métier ou, par surcroît, les débouchés semblaient plutôt limités. Et ceux qui ayant connu l'ivresse du vol, du pilotage ne pensaient pas pouvoir se libérer de ce qui était devenu chez eux une passion. Passion par ses exigences, par les besoins impérieux qu'elle impose, par les renoncements qu'elle suscite. Passion prenante, charnelle par certains côtés, comparable à l'amour puisqu'elle peut, comme l'amour, pousser à des actes fous et jusqu'au plus grand des sacrifices. Ces pilotes qu'on appelait des « mordus » et que la fin de la guerre laissait désemparés, tels des oiseaux auxquels on aurait rogné les ailes, allaient chercher à voler, à piloter encore par tous les moyens. Certains avaient entendu parler de cette Ligne Latécoère dont ils savaient seulement qu'à Toulouse on engageait des pilotes. Ils allèrent là-bas. D'autres, anciens camarades de Massimi, venaient le rejoindre. Le premier fut Beauté. Puis arrivèrent Morraglia, Rodier, Genthon, Cabanes, Daurat, Dombay, Delrieu, Bonnetête.

Ces pilotes allaient d'abord faire des essais d'appareils, des mises au point et des convoyages. Tout cela n'était qu'un jeu à côté des vols d'hier et de ceux de demain. Le voyage du premier courrier lui-même se déroulait sans histoires. Didier Daurat poursuivait sa route, s'arrêtant aux escales selon les prévisions de l'horaire qu'il avait établi. Il passa une nuit à Alicante. Le lendemain, à Malaga, il fut accueilli par le Consul de France qui avait organisé une petite réception en l'honneur du pilote et qui demanda à celui-ci de l'accompagner jusqu'à Rabat où Daurat et son passager arrivèrent dans l'après-midi. La première liaison postale aérienne France-Maroc était réalisée.

★★

Si le projet de Latécoère avait dans la mesure du possible été étudié dans ses moindres détails, il restait bien des fac-



DIDIER DAURAT (2^e à gauche) ET DELEY (4^e à partir de la gauche) AU CHILI.

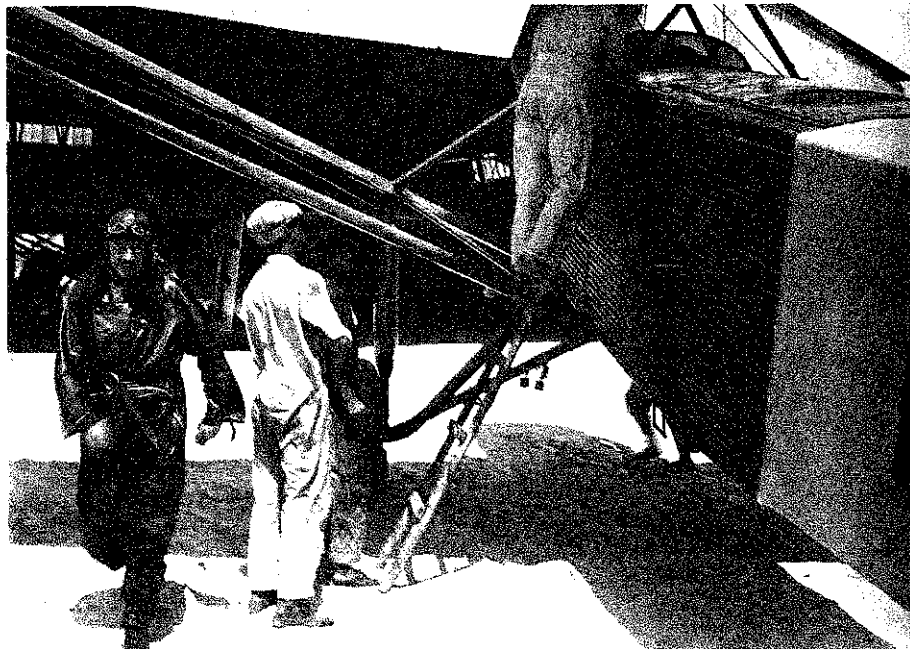
BEPPO DE MASSIMI, ASSIS SUR LA CARLINGUE, A UNE ESCALE A ALICANTE.





EN 1927, DIDIER DAURAT, LAURENT EYNAC ET FRANÇOIS PIETRI ATTERRISSENT SUR LE TERRAIN DE CASABLANCA, ACCUEILLIS PAR LE PACHA DE CASABLANCA.

DIDIER DAURAT EN INSPECTION A BAHIA EN 1929.



teurs inconnus dans ce domaine nouveau du voyage aérien qui ne seraient révélés que par l'expérience. Le rayon d'action des avions limitait considérablement les distances. Les escales devaient être rapprochées. Elles devaient offrir un terrain propice à l'atterrissage et au décollage. Les pannes de moteur étaient fréquentes. Il avait fallu prévoir des pièces de rechange, jusqu'à des moteurs et des avions complets et des moyens de dépannage. Dans chaque escale il avait fallu mettre, avec un mécanicien, un pilote sûr, capable de prendre une décision, de voler au secours d'un camarade, de remplir une mission auprès des autorités espagnoles du lieu. Ce pilote portait le titre de chef d'aérodrome. (On ne disait pas encore aéroport.)

Moins de trois mois après le premier courrier Daurat était nommé chef d'aérodrome à Malaga. Cette fonction ne marquait pas un avancement dans la hiérarchie. Le chef d'aérodrome restait un pilote comme les autres et pouvait, du jour au lendemain, reprendre sa place aux commandes d'un avion transportant le courrier. Beaucoup de pilotes connurent cette alternative. Seul, Daurat ne pilotera plus sur la ligne. Le 1^{er} octobre 1920 il est rappelé à Toulouse pour occuper le poste de chef de l'exploitation, emploi important qui va le devenir davantage et sera comme la clef de voûte de l'œuvre. Le chef de l'exploitation, à qui l'on dira bientôt : « Monsieur le Directeur », va être le patron direct des pilotes, des mécaniciens, de ceux qui volent et de ceux dont dépend la réussite des voyages. Sa responsabilité, son autorité, son emprise vont s'étendre, au fur et à mesure du développement de la ligne, jusqu'à Dakar, jusqu'à Natal, jusqu'à Buenos Aires et, un jour jusqu'à Santiago du Chili.

Pourquoi Daurat plutôt qu'un autre ? Il n'a pas eu le temps, ni les moyens plus qu'un autre de montrer des qualités exceptionnelles. C'est Massimi qui l'a choisi et a conseillé à Latécoère de rappeler à Toulouse le chef d'aérodrome de

Malaga. Mais Latécoère refuse d'abord. Il n'aime pas Daurat. Il n'éprouve pour ce pilote aucune sympathie. Leurs relations ont été jusqu'alors plus troublées par des heurts que fondues dans une mutuelle compréhension. Daurat c'est l'homme qui résiste. C'est ce que Latécoère appelle dans son jugement excessif : « un mauvais esprit ».

Cependant Massimi insiste. Il énumère à son ami les grandes qualités de celui qui fut « le camarade gelé » avant de devenir son coéquipier. Il est un des rares pilotes qui ne soit pas venu là uniquement pour voler. Ce n'est pas la passion du pilotage qui brûle en lui. Il est venu à Montaudran parce que Massimi, à ses retours de permission, lui parlait du projet de Latécoère. Daurat écoutait, comprenait, approuvait et, avant qu'il ne parle, sur son visage attentif se lisait son adhésion. Massimi disait tout cela à Latécoère. Il lui rappelait aussi le terrible voyage qu'ils avaient fait avec Rodier pour porter une hélice de rechange à Beauté et Dombray en panne dans la région de Valence, leur arrivée à l'hôtel, transis de froid, les vêtements trempés par la pluie et qu'ils avaient déposés dans le couloir sur le dossier des chaises. Massimi rappelait à son ami leur détresse, combien il était ce soir-là, lui, Latécoère, abattu. Combien sa confiance d'homme dynamique était entamée. Il venait de faire connaissance avec le plus redoutable des ennemis qui avait balayé d'un seul coup, comme un fétu de paille, son orgueilleuse formule : « On écrit tous les jours, l'avion doit voler tous les jours. » Massimi décrivait la scène, citait à Latécoère les paroles que celui-ci avait prononcées :

— Beauté, Dombray, Morraglia n'ont pu passer. Vous n'êtes pas passés. Nous ne sommes pas passés. On n'y arrivera jamais. La preuve est faite.

Il y avait eu alors dans la chambre un lourd silence. Les compagnons de Latécoère vidaient lentement leur verre d'aguardiente sans se regarder. Ces aviateurs qui avaient fait la guerre, s'étaient battus contre des hommes, rarement contre

les éléments, n'avaient jamais connu dans le ciel une pareille inquiétude. Pour la première fois ils avaient vu les hélices rongées par la pluie comme par une râpe monstrueuse, réduites à une lame de bois informe (1). Eux aussi se sentaient envahis, accablés par le doute. Mais une voix s'était élevée, lente, mesurée, ferme. Daurat parlait. C'était la première fois que ce pilote « parlait à cœur ouvert » au patron sévère, froid, distant. Les événements de la journée, le sort commun de ces hommes se retrouvant dans une chambre d'hôtel après avoir frôlé la mort, cette sorte de détresse qui les égalisait tous autorisaient Daurat à dire ce qu'il pensait : sa confiance, malgré tout, dans la réussite, la nécessité de continuer l'expérience.

— Tu te souviens, Pierre ? dit Massimi.

— Oui.

Depuis cette aventure une année avait passé. Maintenant, deux fois par semaine, le courrier était transporté de Toulouse à Rabat. Les sacs étaient pleins à l'aller comme au retour et, dans les deux sens aussi, les deux places de passagers étaient occupées. Grâce à l'expérience acquise chaque jour, aux risques affrontés, s'élaborait une technique de cette entreprise nouvelle : l'aviation commerciale. L'œuvre née à Montaudran grandissait. Elle s'affermissait dans le ciel des Corbières, de l'Espagne, du Maroc ; se trempait dans les difficultés.

Si Latécoère était fier de sa réussite, il n'était pas heureux. Une ombre gâtait sa joie. Malgré les apparences l'œuvre était malade. Ça se devinait à des signes, à des riens dont les conséquences accumulées pouvaient devenir fatales : défaillances inexplicables, pannes simulées, excuses fallacieuses tel que brouillard incontrôlable pour interrompre un voyage, trafic de certain pilote pour compenser ses bas salaires. « La flamme

(1) C'est à dater de cette aventure que le bord d'attaque des hélices fut protégé par une plaque de duralumin.

des premiers jours semblait éteinte. La grande aventure dont rêvaient Latécoère et Massimi s'embourbait lentement dans les pluies, les débrouillardises, les récriminations et la faiblesse des hommes. » C'est à celui qui écrira ces lignes plus tard que Massimi conseille à Latécoère d'avoir recours.

— Je ne vois que lui, dit Massimi, qui puisse redresser la situation.

— Eh bien, va le chercher.

Et Massimi s'était envolé pour Malaga. Là il trouve un Daurat très au courant de la situation. Il retrouve le camarade de la guerre à qui rien n'échappe, l'officier à qui on n'en compte pas, l'homme à l'oreille tendue, au regard scrutateur, à l'attention toujours en éveil. Le chef d'aéropole voit de nouveaux visages parmi les pilotes qui font escale. Il écoute leurs conversations.

Lorsque Massimi lui propose de prendre la direction de l'exploitation à Toulouse, Didier Daurat dit qu'il a des scrupules parce que Beauté, qu'il doit remplacer, est son ami. Mais nous savons que le directeur général n'a pas à insister beaucoup pour lever ces scrupules. Daurat avouera un jour : « Depuis des semaines je brûlais d'agir et rien ne pouvait me convenir davantage. »

Donc, treize mois après avoir piloté l'avion du premier courrier, Didier Daurat s'installait à Montaudran dans ce bureau d'où il allait diriger. Dans ce petit bureau où, de l'aube à la nuit — souvent avant l'aube et après la nuit tombée — pendant plus de dix ans nous le verrons lutter, construire, forger, résister. Nous le verrons imposer avec énergie et même dureté sa rude discipline aux hommes qui venaient à lui. C'est là qu'il les recevait, les jugeait, les jugeait avant de les retenir ou de les renvoyer. C'est là que plus d'une fois, par une nuit sombre et sinistre, solitaire dans l'attente, lui parvint l'annonce qu'un équipage avait disparu. C'est de là que ce fils d'ouvrier, admiré par les uns, honni par les autres, allait entrer dans la légende, escorté par toute une

phalange de garçons héroïques pétris de ses mains dans la pâte la plus noble qui soit.

« Je brûlais d'agir et rien ne pouvait me convenir davantage. » On ne peut traduire avec plus de netteté, plus de sincérité le désir du pilote Daurat rongé par son frein à Malaga. Cet aveu suffirait à dépeindre au moral l'homme de vingt-neuf ans qui entrevoit son chemin à travers un amas de difficultés dont le seul spectacle suffirait à rebuter la plupart. Il semble que Daurat attendait ce moment, que ce qu'il avait fait jusqu'alors n'était que le prélude à une action secrètement souhaitée et sans doute préparée, élaborée minutieusement, compte tenu de l'imprévisible qui était moins important pour Daurat que pour beaucoup d'autres, convaincu qu'il était que la volonté peut venir à bout de tous les obstacles. Et l'on se demande si lorsque le commandant de Massimi exposait, entre deux missions de guerre, au lieutenant Daurat les grandes lignes du projet de Latécoère, et que le lieutenant Daurat s'offrait à participer à l'œuvre conçue par l'industriel toulousain, Daurat ne voyait pas déjà sa place, non dans le rang parmi les pilotes, mais à un poste où il pourrait utiliser les virtualités qu'il sentait en lui. Si nous n'étions pas sûrs qu'aucune intervention, mais seulement sa connaissance de l'homme et de ses qualités ait poussé Massimi à choisir, dans un moment crucial, Daurat comme chef de l'exploitation, nous penserions que celui-ci a manœuvré pour venir à Toulouse.

Il me faut ici reparler du destin, cette puissance mystérieuse qui nous paraît tantôt aveugle et néfaste — on la nomme alors fatalité — tantôt lumineusement clairvoyante. Ceux qui la nient, à la place, parlent de hasard. Certes, le hasard a aussi parfois sa part dans la conjonction d'événements déterminants et complémentaires l'un de l'autre. Mais on hésite à lui imputer une succession de faits qui se relient l'un à l'autre et sont inséparables d'un tout qui se révèle en

fin de compte solidement organisé, unique, dont on ne pourrait dissocier aucun des éléments sans détruire l'ensemble.

Didier Daurat, mobilisé en 1914 dans l'intendance — on appelait par dérision les militaires de ce service du ravitaillement des « riz-pain-sel » — ne put supporter longtemps de rester en dehors du combat. Le besoin de participer fait partie de sa nature. Il demanda à servir dans l'infanterie, l'arme la plus exposée et où la vie était le plus pénible. Blessé en 1916 au cours de l'effroyable bataille de Verdun, il fut emmené à Vichy pour y être soigné.

Des hôtels de la ville avaient été transformés en hôpitaux. Des blessés nombreux, appuyés sur une canne ou sur des béquilles, ou bien assis dans une petite voiture d'infirme, se promenaient dans le parc. C'était le printemps. Déjà les curistes arrivaient. Ils étaient remplis d'admiration, de respect pour tous ces soldats. Parmi ceux-ci les aviateurs attireraient les regards ; surtout « les regards féminins » écrira Didier Daurat qui ajoutera : « Ils racontaient leurs prouesses en plein ciel et nous n'avions à leur opposer que de sombres histoires de froid, de boue, de pluie, d'angoisse. » Cette supériorité que Daurat juge « immodeste » l'agace tout d'abord. Puis il entre en contact avec eux. Le fantassin, bientôt, s'émerveille aux récits des combats singuliers qui se livrent au-dessus de la terre. Mais, dit-il, « ce qui me captivait encore le plus était l'aspect mécanique de cette arme nouvelle ». Un jour, sans attendre sa guérison, il demande à être versé dans l'aviation. Sa convalescence terminée il rejoint l'école d'Avord où il commence son apprentissage de pilote. Les exigences de la guerre se font sentir là autant, sinon plus qu'ailleurs. C'est une « véritable forcerie aéronautique », à laquelle il faut ajouter la témérité, voire l'inconscience des jeunes élèves et la fragilité des appareils qui ne pardonnent pas la plus légère faute. Les accidents sont nombreux. « La solde, écrit Didier Daurat, suffisait à peine à payer les couronnes mortuaires. » Certains élèves inaptés

étaient éliminés fort heureusement avant que ne se produisît l'irréparable. Daurat est un élève sérieux, méthodique. Il est bientôt breveté et, après un entraînement sur des avions destinés à l'observation, il est affecté à l'escadrille C 227 stationnée à La Cheppe, en Champagne. C'est là qu'il rencontre Massimi, l'affable Massimi qui va prendre en sympathie le « camarade gelé », le connaître, l'apprécier. Il va devenir son coéquipier et, à partir de là, tout s'enchaîne si merveilleusement que nous nous demandons s'il était possible que cela fût autrement. Qu'aurait fait Daurat s'il n'avait rencontré Massimi et que serait devenue la grande idée de Latécoère si Massimi n'avait pas connu Daurat.

Le cas de Didier Daurat n'est pas particulier. Il semble bien que le destin des hommes qui vinrent un jour à Montaudran et demeurèrent attachés à l'entreprise fondée par Latécoère, était par avance virtuellement lié au destin même de l'œuvre.

Mermoz, comme les autres, fut poussé là par son besoin de voler, de piloter. Il aurait pu faire carrière dans l'aviation militaire, devenir officier. Son niveau d'instruction le lui permettait. En outre il avait l'appui du général Denain, homme influent qui fut ministre de l'Air. Mais le dégoût que Mermoz éprouvait pour le métier militaire primait sa passion pourtant vive de l'aviation. Après sa démobilisation en 1924 Mermoz a connu ce qu'il a appelé « une vie de paria ». Sa mère qui voyait de temps à autre ce fils malheureux, au visage pâle, au corps décharné, lui disait :

— Reste avec moi, Jean. Nos amis te trouveront une situation.

Le mot situation le révoltait. « Une situation assise » répétait-il avec un rictus sarcastique. Puis il « repartait vers Paris, vers la faim, vers les nuits sans abri en répétant entre ses dents serrées :

— Je piloterai ; je piloterai, je piloterai (1).

(1) *Mes Vols.*

On croirait qu'il attendait cette lettre qui le convoqua un jour à Toulouse auprès du chef de l'exploitation des Lignes Latécoère. Il avait écrit partout où l'on pouvait avoir besoin de pilotes. Son premier achat avait été un annuaire de l'aviation civile et commerciale. Il avait « écrit à tous les constructeurs, à tous les directeurs et sous-directeurs des terrains, des usines, à tous les chefs et sous-chefs pilotes, à tous les noms des lignes aériennes » (1). De tout cela une seule réponse : celle des Lignes Latécoère qui allaient s'attacher ce pilote prestigieux, ce garçon dynamique, enthousiaste, cette force de la nature, ce pionnier-né qui serait un jour un des sauveteurs de la ligne en péril.

Et Guillaumet l'héroïque, un des plus grands et des plus valeureux pilotes de l'aviation mondiale, qui est-ce qui le poussa vers Montaudran ? Mermoz.

Tous deux s'étaient connus à Thionville, au 1^{er} régiment d'aviation de chasse. Mermoz avait été démobilisé. Les camarades s'étaient perdus de vue. On peut dire qu'au régiment ils avaient été liés davantage par leurs fredaines, leur penchant pour les filles, leur dégoût du métier militaire que par leur passion de l'avion. Un jour de l'été 1925 le sergent-pilote Guillaumet qui venait de remporter le « Military-Zenith », un des trophées aéronautiques les plus enviés de l'époque, se promenait, solitaire et rêveur, à Paris, sur les grands boulevards. Il voyait à peine cette foule à laquelle il était mêlé et qui coulait dense et paresseuse sur les trottoirs. Il songeait au succès qui lui valait une permission exceptionnelle et au jour proche où il quitterait l'armée et en même temps perdrait ses ailes. Que deviendrait-il ? Que serait la vie sans l'avion ?

Soudain une voix vibrante éclata au-dessus du brouhaha de la rue. Guillaumet s'arrêta. Quelqu'un avait crié son nom. Et il vit, à la terrasse d'un café, Mermoz, debout, qui

(1) *Mes Vols.*

lui faisait signe en agitant ses grands bras. Après avoir manifesté bruyamment leur joie de se retrouver, les deux camarades s'attablèrent. Mermoz qui depuis peu avait trouvé sa voie parlait des Lignes Latécoère. Il portait le courrier entre Toulouse et Casablanca. Il s'exalta :

— Après ce sera Dakar, puis, un jour, l'Amérique du Sud : Rio de Janeiro, Buenos Aires.

Guillaumet l'écoutait, silencieux.

— Il faut des types gonflés, dit Mermoz. Tu vas être démobilisé. Viens avec nous.

Quelques mois plus tard Guillaumet arrivait à Montaudran.

Faut-il parler de Saint-Exupéry ? Comme les deux autres il avait renoncé à l'aviation militaire et en même temps il avait été désemparé de ne plus voler. Il cherchait vainement un emploi. Pourquoi s'ouvrit-il de son désir, de son besoin de piloter encore à l'abbé Sudour, son ancien professeur à l'Ecole Bossuet ? Celui-ci n'encouragea guère Saint-Ex. Le métier de pilote était alors dangereux et considéré comme réservé aux casse-cou plutôt qu'aux garçons désireux de s'assurer un avenir stable. Pourtant, devant l'insistance de Saint-Exupéry, l'abbé Sudour accepte de parler de son ancien élève à un ami qui est justement directeur général des Lignes Latécoère, M. de Massimi.

Et j'en pourrais citer bien d'autres de ces hommes que le destin poussa avec une force invincible vers le petit aérodrome de la banlieue toulousaine. Mais revenons à Didier Daurat qui m'écrivait un jour : « Je n'ignore pas par ailleurs qu'il y a dans la vie de chacun de nous des moments d'élection, des moments uniques, mystérieux parfois où se dessine, où s'oriente, où se fixe notre avenir. Ce moment, pour moi, a sans doute été ma rencontre avec de Massimi. Sans lui je n'aurais vraisemblablement pas connu Latécoère et aurais-je pu contribuer à faire une œuvre de l'Aéropostale ? Certainement pas. » Et Didier Daurat ajoutait : « Saint-Exupéry a pleinement exprimé ce qui vivait dans le cœur de chacun

de ceux de « La Ligne » lorsqu'il a dit : « Nous sommes tous liés. »

Cela est vrai. Mais ces liens étroits, solides qui vont donner à l'œuvre sa cohésion, qui vont faire d'hommes si divers, si socialement disparates un tout, une seule volonté, une seule énergie, une seule âme, c'est Daurat qui va les forger. Ses méthodes vont nous surprendre, nous choquer parfois. Elles étaient pourtant les seules qui pussent convenir, assurer la réussite d'une entreprise quasi surhumaine. Pour les imposer, surtout pour les faire accepter il fallait que Didier Daurat eût avant tout, par-dessus tout une qualité rare, celle qui fait le véritable chef, le meneur d'hommes : l'ascendant.

L'ascendant est chez Daurat l'élément prédominant de sa personnalité si fortement marquée. S'il émane de l'homme et se définit difficilement, il est renforcé et comme rendu invulnérable par la faculté — qui est, je crois, plus maîtrise de soi que dissimulation — de pouvoir cacher ses défauts et certains sentiments qu'il met au rang des faiblesses.

La personnalité de Daurat n'apparaît pas, même faiblement, ni chez l'enfant, ni chez le jeune homme. Né le 2 janvier 1891 à Montreuil-sous-Bois, dans la banlieue parisienne, au sein d'une famille d'ouvriers où les vertus essentielles de travail et de droiture se développent dans un foyer uni, sous la « douce sévérité » de la mère, Didier Daurat grandit sans que rien puisse laisser supposer une nature exceptionnelle. Un jour, alors qu'il est encore à l'école communale, il fera preuve d'un tempérament combatif et généreux. Il n'hésitera pas à se jeter, en pleine rue, sur un méchant garçon plus âgé et plus fort que lui qui est en train de rosser un de ses camarades. Mais il avouera plus tard que c'est « le seul souvenir marquant qu'il ait conservé de cette époque ».

A quinze ans Didier Daurat entre à l'Ecole d'Horlogerie de Paris. Depuis son jeune âge les machines l'intéressent et son père qui est chauffeur-mécanicien à la Compagnie du Gaz,

encourage ce penchant et emmène parfois son fils avec lui à l'usine où il travaille. Après l'Ecole d'Horlogerie Daurat est admis à l'Ecole des Travaux Publics. Là, les tracés d'épures, d'engrenages, les calculs de résistance des métaux conviennent bien à son esprit méthodique, à son goût inné de l'ordre, de l'équilibre.

Donc, pas plus dans la formation intellectuelle de l'adolescence que dans l'enfance, dans l'éducation ou dans l'hérédité rien ne prédispose Didier Daurat à l'exercice de l'autorité. On ne perçoit nul signe de son sens, et pour mieux dire de son goût des responsabilités. On ne devine pas le germe de ce qui sera son étonnante psychologie. On ne soupçonne pas les virtualités qui sont en lui et qui apparaîtront sous l'influence de certaines contraintes : événements graves, nécessité de prendre des responsabilités importantes, obstacles difficilement surmontables, et plus particulièrement lorsque Daurat découvrira ce qu'il considère comme le *but* de sa vie. But vers lequel il marchera sans jamais se détourner et qui fixera sa conduite. Alors se révélera tout ce qu'il y avait en lui de volonté, d'opiniâtreté, de force. Alors apparaîtra sa surprenante personnalité. Daurat émergera comme de lui-même, d'abord pour son entourage, pour ceux qui vivront avec lui, qui participeront à son œuvre, qu'il entraînera vers ce but qui deviendra le leur, auxquels il communiquera sa foi et imposera en même temps sa volonté.

Puis, débordant le champ de la notoriété, sortant du cadre étroit où il se meut, Didier Daurat entrera dans l'histoire de l'aviation commerciale si étroitement liée au progrès et à l'évolution des relations humaines.

Enfin la légende, qui plus que l'histoire peut-être assure la pérennité, accueillera le « patron » de Mermoz, de Guillaumet, de Saint-Exupéry ; le Rivière de *Vol de nuit*.

La rencontre Massimi-Daurat fut pour celui-ci, comme il nous l'a dit, un moment décisif, celui qui détermina son

avenir. Mais un autre événement, conséquence du premier, va éclairer la personnalité de Daurat, le tirer subitement de l'ombre pour le mettre en pleine lumière, le hisser d'un seul coup au-dessus des pilotes de Montaudran, révéler le chef : c'est sa nomination en tant que directeur de l'exploitation des Lignes Latécoère.

Les qualités de chef de Daurat — ses qualités innées, d'autres naîtront sous l'effet de l'exercice de l'autorité — nous ne les connaissons pas encore. Massimi, en escadrille, a pu les discerner. Un fait significatif va nous les montrer.

Le 2 août 1914, le jour de la déclaration de guerre, Daurat arrive à la gare régulatrice de Gray, en Franche-Comté, où l'Intendance à laquelle il appartient a installé ses services de ravitaillement. Il y a là, entre autres, une boulangerie de campagne. Les hommes qui y travaillent ressemblent à tous les soldats, à tous les individus que la tenue militaire transforme, retranche de la vie normale, organisée. C'est, au contraire, la vie grégaire avec tout ce qu'elle comporte d'irresponsabilité collective, d'instinct moutonnier, de vulgarité. Il faut ajouter à cela l'état d'esprit du soldat qui part pour la guerre. Celui de 1914 portait la fleur au fusil, la chanson aux lèvres. Pour lui, qui ignorait le rapport des forces bientôt en présence, l'Allemagne était virtuellement battue et il était déjà un vainqueur.

Dans la gare de Gray les trains de ravitaillement passaient nombreux. Les soldats montaient dans les wagons, crevaient d'un coup de pioche les tonneaux de vin et en remplissaient des seaux de toile. Le reste des fûts se vidait pendant le transport. Alors suivaient des beuveries après lesquelles on retrouvait des soldats ivres un peu partout, jusque dans les pétrins, englués de pâte. Cela révoltait et écœurait Daurat qui prit des sanctions, infligea des punitions sévères. Mais les soldats se dressèrent contre ce type sérieux et « vache » qui ne comprenait rien à la guerre, ni au plaisir du militaire et, un soir qu'il se promenait le long de la Saône, Daurat fut brutale-

ment empoigné par derrière et jeté dans la rivière. Il regagna péniblement la rive à la nage. Cette agression n'eut d'autre effet que le renforcement des punitions et, chaque soir, Daurat continua ses promenades solitaires le long de la Saône. Il faisait mieux encore : il défiait ses ennemis. Avant de sortir, il passait dans les baraques où vivaient les soldats et déclarait :

— Je vais faire un tour.

Didier Daurat avait alors vingt-trois ans et n'était que caporal. L'attitude du garçon déjà sûr de lui, de son autorité qui mit en échec les plus malintentionnés, annonçait le chef.

Ce chef comment apparaît-il quelques années plus tard aux pilotes qui arrivent à Montaudran ? Un homme au masque rigide, sévère, froid. Le front, aux lignes géométriques précises, est volontaire et obstiné. Il est couronné d'une abondante chevelure châtain foncé qui, rejetée en arrière, s'élève haut et est drue sur les tempes. A l'ombre de l'arcade sourcilière au rebord aigu, l'œil apparaît dur entre les paupières souvent à demi fermées. Le regard est pénétrant, scrutateur. Il s'attarde sur l'interlocuteur, se vrille jusqu'à l'âme, la dénude. Les lèvres, ombrées d'une petite moustache, sont minces. Elles ferment la bouche d'une ligne nette qui semble retenir les mots et ne les lâche que lentement un à un.

Qu'y a-t-il derrière ce masque ? Nul ne saurait le dire. Il est impénétrable comme une façade de pierre dont les fenêtres ne laisseraient voir que de l'intérieur. Certains peuvent ainsi se confectionner un masque. Il en est peu qui soient capables de n'en jamais sortir. Cette faculté est chez Didier Daurat qualité du chef. Elle en impose et souvent désarme. Elle impressionne toujours. Elle établit tout de suite, et maintient la distance entre le supérieur et le subalterne. Cette attitude est-elle naturelle ou voulue ? On peut dire qu'elle procède et du caractère et de la volonté. La timidité de Daurat nous est connue. C'est elle qui fait du jeune lieu-

tenant d'infanterie arrivant dans une escadrille d'aviation le « camarade gelé ». Daurat s'efforce de cacher une sorte de complexe d'infériorité, dont il souffre beaucoup, sous un air rigide, froid. Derrière ce voile il va observer, réfléchir, s'adapter lentement. Car si l'intelligence est vive, sa vivacité est freinée par la réflexion. Tout est pesé, mesuré, calculé ; jusqu'à l'émotion. C'est pourquoi le débit de la parole est lent, un peu saccadé. Les mots qu'il prononce semblent fabriqués comme ceux du typographe. Ils s'alignent soigneusement l'un après l'autre pour construire une phrase équilibrée, solide, dans laquelle aucun d'eux n'est inutile.

Lorsque Didier Daurat sort du groupe des pilotes pour prendre la direction de l'exploitation, pour devenir tout à coup le patron de ceux qui hier encore étaient ses camarades, ses égaux dans la hiérarchie de la ligne, il n'est pas pris au dépourvu. Il « brûlait du désir d'agir ». Dans sa demi-retraite de Malaga il a pensé plus d'une fois que cette place pouvait lui revenir. Car le timide n'est point modeste. Il est, au contraire, animé par l'ambition de s'élever, d'occuper une place d'où il pourra diriger, commander, imposer cette volonté qui le tenaille, qui a besoin de s'exercer. Pourtant Daurat ignorera toujours la griserie de l'autorité. Il conservera, avec une simplicité rare — puisqu'elle sait maintenir la distance — une espèce de sagesse dans l'ambition. A ce poste de directeur d'exploitation où il s'installe sans transition, dans des circonstances difficiles, le chef va rejeter tout ce qui pourrait entraver ou même diminuer si peu que ce soit son autorité. A cela il va appliquer sa rude volonté. Rien ne comptera plus hors du but qu'il s'est assigné. Ce but est plus une progression continue, pesant dans un sens précis qu'un point immuable. Ce n'est pas celui qu'atteint le sportif ou la balle du tireur. Le but vers lequel marche Daurat on ne le touche jamais. Il n'est point de repos auprès de lui. Il s'éloigne sans cesse. Sans cesse il exige de l'homme persé-

vérance, opiniâtreté. Sa poursuite grandit l'homme, le transforme, le modèle. Mais sa plus grande exigence, la plus pénible surpasse en valeur les qualités pourtant majeures que nous connaissons déjà. C'est le renoncement. Daurat s'y soumettra. Renoncement à tout ce que les hommes recherchent pour construire leur bonheur : la sympathie, l'amitié, l'amour. On peut penser qu'il saura remplacer ces biens inestimables par ce qui lui plaira, ce qui lui conviendra. Son sacrifice, si sacrifice il y a, ne serait pas aussi rare qu'il y paraît. Il ne serait pas supérieur à celui du religieux qui renonce au monde pour trouver Dieu. Qui sait même si Daurat n'aurait pas repris pour sa part la devise de Lyautey — qui fut inspirée à celui-ci par un vers de Shelley — « le bonheur est dans l'action » ? C'est possible. Mais Daurat ira au delà de l'action pure. Son renoncement s'accompagnera d'un effort soutenu qui n'aurait résisté à aucune faiblesse, aucun affaissement, aucune détente. Daurat devra lutter sans répit contre lui-même et contre les hommes. Il devra lutter sans répit avec les hommes pour les conduire, eux aussi, vers ce but dont il ne détournera ni ses yeux, ni son esprit, pas même son cœur.

CHAPITRE IV

LE CHEF

Ce qui est donné à l'homme avant de naître est moins gratuit qu'il ne semble. Le don n'est qu'un germe. Il faudra le développer et l'affermir à la fois. S'il n'est nourri, entretenu par l'effort il s'étiolera. Combien de dons n'ont pu s'épanouir, faute de les avoir exercés !

Le don de l'autorité n'échappe pas à cette règle. Il est peut-être le plus difficile à développer, parce qu'il ne dépend pas uniquement de l'individu qui en est pourvu, mais aussi des autres ; de la résistance, de l'inertie, de l'agressivité qu'ils opposeront à celui qui voudra les plier sous sa volonté.

Didier Daurat a le don de l'autorité et les qualités indispensables à son épanouissement. Il en a le goût. Il aime commander et éprouve une sorte de satisfaction à se faire obéir. Il recherche volontiers la résistance de celui qui doit se soumettre et va jusqu'à la provoquer pour la briser. Il n'y avait pas que crânerie dans l'attitude du jeune caporal lorsqu'il disait : « Je vais faire un tour. »

Daurat a aussi un sens profond des responsabilités et une volonté d'acier. Aucune autre volonté ne peut, ne doit altérer la sienne. D'où ses heurts avec Latécoère et ce débordement dans l'autoritarisme dont nous serons témoins. La guerre a fait de Daurat un officier, mais il a plus imposé sa volonté que la discipline — celle-ci était élastique dans l'aviation.

LE CHEF

63

Les galons lui ont permis de prendre plus nettement conscience encore de ce qu'est l'autorité, surtout à quel point elle est indispensable dès qu'il y a seulement deux hommes en présence, attachés à la même réalisation, à la même œuvre.

Avec l'esprit de méthode qu'il met en toute chose, Daurat va exercer ce don, le développer, le perfectionner au point que lorsqu'il devra en user dans des circonstances exceptionnelles, il le fera d'une manière exceptionnelle. L'entreprise qu'il va diriger étant ardue, semée d'obstacles qui peuvent rebuter les hommes, d'embûches sur lesquelles ils peuvent trébucher, de pièges où ils peuvent se laisser prendre, il va user d'une autorité à la mesure de ces difficultés. L'entreprise est dure, surhumaine, c'est-à-dire inhumaine ; Daurat sera dur, inhumain.

Ici il nous faut reparler de l'ascendant. Il peut expliquer l'acceptation par des hommes de se soumettre à une telle loi. C'est lui qui va permettre au chef de retenir d'abord les hommes, puis de leur faire comprendre la grandeur de l'œuvre, la valeur d'un geste, la nécessité d'affronter le risque. C'est grâce à l'ascendant que Daurat pourra entraîner les hommes vers les difficultés qui les tremperont et feront d'eux des êtres au-dessus du commun.

On a parlé souvent de la crainte que Daurat inspirait à ses pilotes. Riguelle, un des plus hardis qui arriva à Montaudran avec l'équipe des jeunes, avouait sans honte que « Monsieur Daurat aurait pu le faire entrer dans un trou de souris ». C'était à l'occasion d'une faute dont Riguelle s'exagérait la gravité. Un autre excellent pilote n'ayant pas osé passer à cause du mauvais temps revint sur le terrain et, à la pensée que Daurat le regardait atterrir, fit un « cheval de bois », comme aurait fait un élève.

Il y avait dans ces cas une part de crainte, certes, mais aussi une manifestation du respect qu'inspirait Daurat. S'il n'y avait eu que la crainte, ce pilote ne serait pas revenu. Ou il aurait tenté de passer et se serait peut-être tué, ou il se serait posé « en campagne ». S'il n'y avait eu que la crainte,

Riguelle ne serait pas resté aux Lignes Latécoère. Il n'était ni un jouet, ni un esclave entre les mains du chef. Celui-ci ne retenait personne par force. Combien de pilotes sont partis librement ! Ce qui retenait les autres, malgré la vie dure, les risques à courir, la pesante autorité de Daurat ce n'était pas la crainte, mais justement l'ascendant, cette force du chef qui semblait sans défauts, qui n'était qu'exemple. Exemple de l'ardeur au travail, de la volonté, de l'opiniâtreté, du courage tranquille. Et l'exemple n'est-il pas la forme première de l'autorité ?

Pendant la guerre le chef d'escadrille Daurat avait parmi ses pilotes un jeune lieutenant d'infanterie qui était passé sur sa demande dans l'aviation. Ce garçon, chaque fois qu'il participait à une mission au-dessus des lignes ennemies, rebroussait chemin en prétextant des « ratés » de moteur. Une telle régularité dans les ennuis mécaniques attira l'attention de Daurat. Il savait que certains pilotes, parmi les meilleurs, éprouvaient, à l'approche des lignes, une véritable terreur panique. (Il faut dire, pour comprendre cette peur, que les aviateurs de la guerre 14-18 n'avaient pas de parachutes et que lorsque leur appareil était touché par la chasse ou l'artillerie ennemie, ils connaissaient une mort atroce : la chute inéluctable de trois ou quatre mille mètres et presque toujours la fin dans les flammes.) Le jeune lieutenant devait céder à cette terreur-là. C'est ce que pensait Daurat qui, un jour, pour le mettre à l'épreuve, lui ordonna de le suivre en patrouille, et afin de le priver de son prétexte habituel changea d'appareil avec lui.

A l'approche des lignes le chef d'escadrille vit son coéquipier s'éloigner et il continua seul la mission, se promettant bien de régler son cas au retour. Mais alors qu'il avait terminé et s'appêtait à revenir, Daurat aperçut au loin dans le ciel une série d'éclatements qui lui fit supposer qu'un avion était pris à partie par l'artillerie allemande. Il piqua dans cette direction et reconnut bientôt « son » avion.

Ensemble les deux pilotes prirent le chemin du retour où Daurat atterrit presque à court d'essence et où son compagnon lui raconta ce qui s'était passé.

— Dès que j'ai senti les lignes, j'ai eu peur, dit-il. Personne n'aurait pu m'empêcher de faire demi-tour. Mais lorsque je me suis retrouvé au terrain, j'ai eu honte. J'ai pensé que *vous étiez seul dans le ciel ennemi à cause de moi*. J'ai refait le plein et suis revenu à votre rencontre.

C'est peut-être ce garçon — ou un autre, peu importe, en tout cas c'était un ancien camarade subalterne — que Didier Daurat rencontra vingt ans après l'armistice. Ce pilote était devenu industriel. Il dirigeait une importante usine. Lorsqu'il se trouva devant Daurat son attitude fut si figée, si respectueuse que les témoins en furent surpris. Ce n'était point la crainte qui troublait cet homme devant son ancien chef, mais le souvenir, marqué comme une empreinte, de l'ascendant de Didier Daurat.

En 1948, après des vicissitudes que nous connaissons, Daurat prendra la direction de l'aéroport d'Orly. Ce centre important — le plus important de la Compagnie Air France — plaçait sous ses ordres près de 4 500 personnes, dont 3 700 travaillant au sol, à Orly même. Un jour Daurat est avisé qu'une émeute vient d'éclater dans le centre industriel de la base situé à deux kilomètres de son bureau. Une altercation entre un ouvrier et le gardien-chef a soulevé cinq cents manifestants qui ont pris parti pour l'ouvrier.

A cette époque il y avait une recrudescence des conflits sociaux. Les nerfs étaient à fleur de peau. La fièvre montait vite dans une foule qui s'excite rien qu'au contact des corps électrisés, dans la clameur des cris. Daurat, malgré les conseils de certains de ses collaborateurs qui le connaissaient mal, décide de se rendre seul sur les lieux. Là, il se fraye à grand-peine un chemin parmi les ouvriers déchaînés. Il pénètre dans le bâtiment où le gardien-chef est en passe de subir un mauvais sort. Le directeur est accueilli par des cris, des voci-

féractions, des menaces. Enfin, il entre en contact avec les délégués syndicaux dont on connaît l'influence. Une table est dressée, un haut-parleur installé. Plusieurs délégués, de la tribune improvisée, tour à tour exhortent leurs camarades au calme. Leurs paroles d'apaisement se perdent dans les clameurs. Alors Daurat se hisse sur la table. Son dur regard, dans le masque énergique, parcourt les visages rassemblés à ses pieds. Puis, il parle. De sa voix lente, précise il déclare que, lui vivant, aucune violence ne sera faite au gardien-chef et qu'il se refuse à céder à la mise en demeure qu'on veut lui imposer de procéder sans enquête au renvoi de cet employé. Progressivement les esprits s'apaisent, le silence revient, le calme se rétablit.

D'où venait cet ascendant ? L'homme est de taille moyenne, plutôt râblé. Sa tenue alors était sans recherche. Il avait peu piloté sur la ligne et cela aurait suffi à diminuer n'importe quel autre aux yeux des pilotes. Le pilote avait à cette époque conscience d'une certaine supériorité sur les autres mortels. Dans l'aviation militaire, après la guerre 14-18, le chef d'escadron qui ne pilotait plus perdait de son autorité et s'aliénait en partie le respect de ses subalternes navigants. Didier Daurat ne connut pas cette défaveur. Au contraire, son prestige ne cessa de croître particulièrement auprès de ses pilotes. Ceux qui furent ses camarades de combat, qui arrivèrent en même temps que lui à Montaudran, ceux qui portèrent avec lui les premiers courriers n'éprouvèrent aucune gêne à dire « Monsieur Daurat ». Il n'y eut dans cette formule aucune contrainte. Elle vint aux lèvres naturellement. Elle n'était pas signe de servilité, mais de respect. Dire « Monsieur Daurat » c'était accepter la hiérarchie vraie, celle des valeurs.

En 1919 Daurat et Vanier volèrent ensemble. Nous les avons vus, dans la tempête, risquant ensemble leur vie pour porter une hélice à des camarades en panne. Trente ans plus tard les deux hommes étaient encore ensemble. Vanier n'avait

pas quitté Daurat. Il était à ses côtés au Centre d'Exploitation Postal Métropolitain. C'était le soir. Je me trouvais dans le bureau de Vanier, au Bourget. Didier Daurat entra :

— Bonsoir Vanier, dit-il.

— Bonsoir Monsieur Daurat.

Je fus frappé. Trente ans de vie commune, de risques courus en commun ; de soucis, d'angoisses, de deuils, d'espairs partagés. Trente ans de collaboration étroite, amicale même et l'un disait : « Bonsoir Vanier », à quoi l'autre répondait : « Bonsoir Monsieur Daurat ».

Les jeunes — les pilotes de l'après-guerre qui vinrent se joindre aux anciens, prendre la relève, ou remplacer les disparus — connaissaient déjà de réputation le directeur de l'exploitation. Mais lorsqu'ils l'avaient vu et se retrouvaient entre eux, parlant de lui, ils disaient « Monsieur Daurat ».

Mermoz, le révolté qui ne put jamais accepter la discipline militaire, et dont la première entrevue avec Didier Daurat faillit bien être la seule, subit en quelques minutes l'ascendant du chef. Il accepta de servir sous les ordres de celui qui venait de lui dire : « On vous dressera. » Mermoz disait « Monsieur Daurat ». Saint-Exupéry, l'enfant gâté qui refusait toute influence, subit celle de Didier Daurat. Il dédia son *Vol de nuit* « A Monsieur Didier Daurat », sans un mot de plus pour faire ressortir tout le poids, toute la valeur de cette formule.

★★

Si, comme l'a écrit André Chamson : « Nous sommes en potentiel ce que nous pouvons devenir » (1), on ne peut négliger la part prépondérante de la volonté dans le développement de notre potentialité. Développement conditionné aussi par la découverte et plus souvent encore la recherche d'un terrain favorable que certains refusent parce qu'il leur

(1) Devenir ce qu'on est.

semble épineux ou aride. Les grandes œuvres naissent presque toujours dans les difficultés. Ceux qui les créent, les construisent ne craignent ni l'effort, ni la lutte. Ils n'hésitent pas à se lancer contre des obstacles, à tout mettre en œuvre pour les vaincre. Ainsi s'épanouit leur potentialité. En même temps ils deviennent des hommes qui entraînent l'humanité dans sa marche ascensionnelle.

Didier Daurat a trouvé un terrain inculte où l'homme n'a jamais mis la main. Ce terrain va être pour lui, pour sa nature exceptionnelle, quasi providentiel. En effet, peu d'entreprises sont susceptibles de lui offrir les moyens de donner toute sa mesure, d'utiliser toutes ses possibilités et même de se forcer au delà de certaines limites, comme il y sera entraîné.

La Ligne devint légendaire à cause des difficultés extraordinaires qu'elle souleva et de l'héroïsme constant qu'elle exigea. De toutes les lignes aériennes qui furent créées à cette époque aucune ne lui fut comparable. Dire cela ce n'est pas diminuer le mérite, la valeur des hommes qui participèrent aux autres entreprises de transport aérien. Ceux-ci sont les premiers et les plus qualifiés à reconnaître cette vérité. Non seulement les pilotes de la Ligne vont défricher le ciel sur douze mille kilomètres, mais ils trouveront sur ce parcours tous les obstacles que les pionniers de l'air puissent rencontrer : au-dessus de l'Espagne et de son sol hérissé de montagnes, des orages subits et violents ; au-dessus du désert, le vent de sable qui vous secoue et vous noie dans son terrifiant brouillard de feu, projette sa poussière âcre et brûlante dans les poumons et dans les moteurs ; au-dessus de la mer, sous l'équateur, le sinistre « pot-au-noir » qui enlise l'avion pendant des heures dans son déluge d'apocalypse et son calme étouffant ; la côte brésilienne inhospitalière où la forêt vierge déferle jusqu'à l'océan, et, enfin, pour arriver au Chili, la redoutable Cordillère des Andes dont certains sommets dépassent l'altitude maximale que pouvaient atteindre les avions.

Eh bien, ces difficultés quasi insurmontables — il est impossible aujourd'hui d'imaginer leur ampleur et les efforts de volonté qu'elles exigèrent — le directeur de l'exploitation va les accroître encore. Il va imposer au pilote la régularité. Il lui dira non seulement : « Vous volerez par tous les temps », mais encore : « Vous arriverez à l'heure. » Règle draconienne s'il en fut, lorsqu'on considère les circonstances, cette exigence d'un homme nous apparaît autrement terrible que celle qui découle des éléments. Et pourtant, la régularité devenue règle essentielle, intransgressible est plus qu'une qualité : c'est une vertu. Vertu indispensable en nos temps modernes. La vitesse sans cesse accrue, l'augmentation continue du nombre des véhicules terrestres et aériens utilisés par les hommes — de plus en plus nombreux eux aussi — font de la régularité une obligation majeure. Elle est sans aucun doute la vertu première du Créateur, la base même de l'ordre universel. Son contraire est une calamité dont les conséquences sont incalculables. Chacun a pu en mesurer les inconvénients dans les simples relations personnelles.

Didier Daurat a saisi tout de suite l'importance de la régularité pour la réussite de l'entreprise. Ce principe indispensable au succès dépend de lui. C'est lui qui le détient, car il est le seul à oser, à pouvoir l'exiger. Cela nous semble inhumain. Mais Daurat ne se pose pas de question à ce sujet. Il ne doit pas s'en poser. S'il s'interrogeait il n'aurait que deux façons de répondre : la première entraînant pour lui l'obligation de se considérer comme un tyran, la seconde ayant pour conséquence de renoncer à l'entreprise. La régularité sera un des éléments de la discipline qu'il devra imposer pour atteindre le but, pour réaliser l'œuvre à laquelle il s'est lié corps et âme, à laquelle devront se lier corps et âme ceux qui accèperont de servir avec lui.

« Le courrier avant tout » était comme un leitmotiv, une phrase obsédante qui revenait sans cesse au cerveau du pilote

aux commandes de son avion. Cette obligation peut paraître à beaucoup insensée, comme semblent l'être toutes les formules qui donnent la primauté à une idée sans se soucier des risques qu'entraîne l'application sans restriction de cette idée. « Quoi, pensera-t-on, entre la vie d'un homme et des sacs de courrier Daurat n'hésitait pas ? » Ce n'est pas tout à fait cela. C'est le pilote, l'homme lui-même qui n'hésitait pas. Le pilote du premier courrier n'avait pas hésité à partir pour porter des sacs vides. Le temps fut favorable, mais nous savons que s'il avait été mauvais le pilote aurait tenté d'arriver quand même. Et comme il nous paraît maintenant symbolique ce premier voyage — presque inutile, riche toutefois de son symbole — de l'homme qui allait instaurer la MYSTIQUE DU COURRIER.

Mystique du courrier, quelle étrange association de mots ! Et pourtant il ne s'agit pas d'autre chose.

Considérer la mystique surtout comme une attitude métaphysique religieuse, c'est par trop la restreindre. Un moine qui avait quitté le couvent pour devenir prêtre-ouvrier, me la définit comme « la claire vision d'un but à atteindre, la connaissance des moyens pour y arriver, la force pour y parvenir ». Voilà bien la mystique de Didier Daurat. On peut même y ajouter une des qualités que Bergson décèle chez le mystique : « une surabondance de vitalité ». Et comme nous connaissons déjà un peu Daurat, nous imaginons qu'il va communiquer à ses pilotes, du moins à ceux qui accepteront de rester, sa mystique. Ils ne demeureront que parce qu'ils seront déjà touchés et, à partir de là, ils seront pris et comme enchaînés volontairement. Ces hommes, s'ils ne voient pas encore précisément le but poursuivi dans ce qu'il a d'essentiellement humain, saisissent le sens de leur action collective. L'équipe, si chère à Daurat, se fera forcément par la communauté d'efforts, de soumission à une même discipline, le coude à coude indispensable et le tout aboutira à une commu-

nauté d'idéal. Au fond ce sera un peu comme dans un ordre religieux.

La mystique ne rétrécit pas l'homme. Au contraire, elle l'élargit et l'élève à la fois. Entre Toulouse et Santiago du Chili elle aura un nom ; on l'appellera l' « esprit de la Ligne ». Cet esprit immanent en chacun, indivisible de l'ensemble, anima l'équipe dispersée dans l'espace, mais étroitement unie par cette force issue de la volonté d'un homme. C'est cet esprit qui bandait les énergies, maintenait à un labeur sans relâche l'ingénieur, le metteur au point, l'ajusteur, le mécanicien, le tôlier, le manoeuvre, l'employé de bureau. C'est lui qui faisait d'un pilote ou d'un mécanicien un explorateur, un diplomate, un défricheur de brousse, un constructeur. C'est lui qui poussait et maintenait dans le ciel aux heures les plus pénibles, les plus dangereuses, le pilote, seul d'abord, l'équipage ensuite. C'est lui qui les porta tous à accomplir, comme l'a écrit Pierre Viré qui fut l'un d'eux, « des gestes qu'ils n'auraient pas faits pour eux-mêmes ». C'est par lui « qu'ils eurent toutes les audaces, toutes les patiences, toutes les ruses » (1).

Esprit de la Ligne, mystique, ces mots expliquent les prodiges, justifient les sacrifices, le don de soi que rien ne peut surpasser. Ils appellent tout naturellement un autre mot. On interroge : ces hommes étaient donc des surhommes ? Non. C'étaient en puissance des hommes dignes du nom d'homme dont il fallait, selon la propre expression de Saint-Exupéry, « délivrer la vocation ».

★★

Lorsque Didier Daurat prit la Direction de l'exploitation, lorsqu'à Montaudran il retrouva les camarades d'hier dont il était devenu le patron, une courte phrase lui revint à

(1) *Au péril de l'espace*. Pierre Viré, radio-navigant, devait périr seul dans l'accident du Paris-Saïgon, en 1951.

l'esprit. Elle ravivait un souvenir de 1914 quand Daurat entra de plain-pied dans la guerre — son stage à Gray, dans les « riz-pain-sel », n'avait été qu'un prélude. C'était dans un petit village de la Meuse, non loin du front. On lui avait dit, en désignant la porte d'une grange :

— Vos hommes sont là.

Il avait poussé la porte et découvert, à la lueur tremblotante des bougies plantées dans des goulots de bouteilles, un magma de corps couchés sur la paille d'où s'exhalaient, avec une odeur de bêtes, des soupirs, des ronflements, des plaintes. C'étaient « ses hommes », ceux qu'il allait commander.

Cette expression militaire — au régiment le moindre gradé a « ses » hommes — fait perdre au mot son sens véritable. L'homme, dans l'armée, c'est un numéro matricule, un élément de corvée ; pendant la guerre une pièce sur un échiquier qu'on déplace ou qu'on remplace. A Montaudran, pour Didier Daurat, le mot avait repris son sens élevé. Mais ils allaient être quand même « ses » hommes, ceux qui dépendraient de lui, seraient soumis à son autorité. On le sentait bien dans son regard, dans ses paroles, dans son attitude lorsqu'il les recevait dans son bureau, les observait sur le terrain ou dans un hangar, lorsqu'il donnait un dernier conseil avant l'envol ou attendait, le soir, parce qu'un avion n'était pas rentré, l'appel téléphonique qui lui apprendrait peut-être que le visage, une dernière fois entrevu à demi caché sous le serre-tête et les lunettes, il ne le reverrait jamais.

La Ligne était malade. Après un an d'une réussite assez spectaculaire, des faiblesses se révélaient moins dans la technique que chez les hommes. Il faut dire qu'aucun de ceux-ci n'était fait pour entrer d'emblée dans ce métier. Le goût de l'aventure, de l'exploit sportif et même la passion du vol s'émoussaient parfois au contact de dangers jusqu'alors inconnus. Par exemple, les remous au-dessus de l'Espagne, cer-

tains jours, étaient d'une telle puissance que l'avion semblait une plume emportée par le vent. Le pilote mesurait avec effroi sa faiblesse. Une fois, l'un d'eux, après un voyage terriblement mouvementé, se retourna à l'atterrissage vers son passager — un téméraire, peut-être un inconscient — en l'apostrophant :

— Vous avez donc envie de vous tuer ! Pourquoi, diable, voyagez-vous en avion ?

Plus tard, Jaladieu — à qui Saint-Exupéry succéda comme chef d'aéropôle à Juby — bien qu'attaché à son siège, fut arraché de son appareil et, tandis qu'il allait s'écraser deux mille mètres plus bas, son passager, terrifié, attendait pendant de longues minutes sa propre mort.

Certains pilotes abandonnaient après quelques voyages. On rapporte à ce sujet le propos d'un aviateur devenu célèbre qui, avant de partir, dit à ses camarades :

— C'est un métier de fous ! Nous allons tous nous casser la gueule !

C'est alors que Daurat arrive. Il apparaît bien comme l'homme providentiel. Le qualificatif n'est pas exagéré et ne retranche rien au mérite de Latécoère, ni à celui de Massimi. Il ne diminue en rien le courage, la volonté, l'esprit de sacrifice des pilotes, des radios, des mécaniciens. Qu'on aime ou qu'on n'aime pas Didier Daurat, ou même qu'on le déteste, ou encore le haisse, comme certains, on est obligé de reconnaître qu'il arrive au poste-clef de la Ligne au moment où celle-ci va sans doute sombrer. L'échec viendrait de ce que les hommes n'ont pu encore se libérer de certaines attaches, de certaines contraintes qui les enchaînent à une vie qui, pour eux, doit changer.

Daurat arrive avec ses qualités de chef, de conducteur d'hommes, surtout avec cette qualité particulière qui en d'autres circonstances, dans des conditions normales de vie est un défaut : la dureté.

Cette dureté lucide va sans tarder susciter à Daurat ses

premiers ennemis. Ce seront les femmes. Il n'hésite pas à s'attirer leur inimitié. Il déclare : « Lorsqu'un de mes pilotes se marie, il perd la moitié de sa valeur. » C'était vrai en général, sinon dans tous les cas. N'est-ce pas la raison pour laquelle l'Eglise catholique impose le célibat à ses prêtres ?

A Montaudran, les compagnes des pilotes venaient librement sur le terrain. Le nouveau directeur de l'exploitation mesure tout de suite les conséquences néfastes d'une telle liberté. Non seulement ces dames s'occupent de ce qui ne les regarde pas, mais Daurat sait bien aussi que le pilote le plus courageux a, devant la femme, la faiblesse de tous les hommes. Il n'ignore pas que la femme a toujours aimé le héros et recherché l'amour de l'homme audacieux, de celui qui ose affronter le risque, qui ne craint pas la mort. D'autre part, ces garçons téméraires qui ne résistent pas aux attraits de la femme, ne pensent pas toujours aux vertus morales de celles qui leur plaisent. Nous verrons des pilotes s'éprendre de femmes faciles, mais dont la générosité peut être aussi déconcertante que leur goût du scandale est connu. Elles éprouvent pour ces hommes qu'elles admirent réellement une tendresse sincère.

Deux pilotes s'étaient fiancés avec des filles indignes d'eux. La nouvelle bientôt connue par la ville ne tarda pas à venir jusqu'à Toulouse. Le directeur de l'exploitation convoqua les « coupables ». Il ne pouvait tolérer de tels mariages. L'un des deux pilotes — que j'ai bien connu — garçon sensible, à l'âme d'artiste, dont la candeur égalait le courage, désarma M. Daurat en lui rétorquant :

— Comment, Monsieur le Directeur, pouvez-vous m'interdire d'épouser cette femme ! Je veux la sauver. Il n'y a pas de différence entre elle et le camarade perdu au secours duquel je volerai demain.

Ces pilotes se marièrent donc, mais leurs femmes furent bientôt veuves.

Des plaintes de rivaux jaloux arrivaient à la direction géné-

rale des Lignes Latécoère. Un mari infortuné, dont l'épouse était tombée follement amoureuse d'un des plus valeureux pilotes, par surcroît fort beau garçon, suppliait le directeur de déplacer ce pilote, de l'envoyer au loin, en Amérique du Sud, afin de sauver son ménage. Le directeur général ne pouvait conseiller aux maris trompés d'apprendre à piloter, pas plus qu'il ne pouvait faire suivre ou veiller jusque dans l'intimité ses pilotes « don Juan ».

Didier Daurat a dit et répété : « C'est avec les femmes des pilotes — qu'elles fussent ou non légitimes — que j'eus le plus de fil à retordre. » Aussi on se doute bien qu'il va s'attaquer sans tarder à ces difficultés. Elles sont productrices de complications, d'entraves. Il faut les éliminer. D'abord il n'y aura pas de femmes dans le bureau de Didier Daurat, pas de secrétaires du beau sexe. Il sait trop les rivalités que soulèvent entre les hommes la présence féminine, les dommages qu'elle cause à la fraternité si indispensable à l'équipe. Puis il interdira l'accès du terrain à toute visiteuse, quelle qu'elle soit. Ainsi les femmes des pilotes ne pourront plus venir jusqu'aux hangars, jusqu'aux bureaux pour se plaindre des absences prolongées de leur mari, de son traitement, des risques qu'il court. Le directeur de l'exploitation n'acceptera jamais de mêler les soucis des épouses, leurs désirs les plus légitimes, leurs inquiétudes aux impératifs qui conditionnent la réussite de l'entreprise. Il dira un jour : « Mon rôle m'imposait d'écouter des moteurs, non des bavardages. »

Une attitude aussi ferme, aussi intransigeante va rendre tout de suite impopulaire le nouveau directeur de l'exploitation. Les femmes diront de lui : « C'est un misogyne. » Cette réputation durera longtemps. Elle ira de pair avec celle de la dureté, sera accréditée beaucoup plus tard par la position prise à l'égard des hôtesses de l'air par Didier Daurat, directeur du Centre d'Air France à Orly. Là encore nous nous demandons quels sont les véritables sentiments de l'homme. Daurat était-il insensible à la beauté, à la grâce féminines ?

Les tentations ne lui ont pas plus manqué qu'aux autres, moins peut-être à cause de sa place, de son prestige. Sa résistance à certaines tentatrices ayant usé vainement de leurs charmes a peut-être renforcé sa réputation d'ennemi des femmes. La vérité nous ramène toujours au même point : le but. Rien ne devait en détourner Daurat.

Puis vinrent les accidents. Ils étaient nombreux. Des pilotes ne rentraient pas. Ils s'écrasaient au sol et mouraient carbonisés dans leur avion. Alors, à cause de sa dureté, certaines femmes rendirent Daurat responsable de ces morts. Ces femmes ne sont pas étrangères à cette sombre légende qui le représente comme un Moloch dévorant ses propres enfants. A la médisance, à la calomnie, l'hostilité ajoutera l'insulte et la menace, comme cette fois où une femme se dressa devant lui — elle avait trouvé un prétexte pour rencontrer le directeur de l'exploitation hors de l'aérodrome — le poing tendu, en criant :

— Si tu me le tues, mon homme, je te ferai la peau !

Mais Daurat demeurait impassible sous la menace et sous la calomnie. Il ne montrait pas davantage la fierté qu'aurait dû lui donner l'attitude de dignes épouses, devenues veuves, qui manifestaient à M. Daurat des sentiments de respect et d'admiration semblables à ceux que leurs maris avaient eus pour leur chef.

Donc, l'ordre était formel : « Pas de femmes sur le terrain » et la réputation du directeur assez bien établie pour que quiconque se risque à enfreindre cette règle.

Le terrain de Montaudran était situé au sud de la ville de Toulouse. C'était un champ rectangulaire limité sur sa longueur, d'un côté par une voie de chemin de fer, de l'autre par un bois. Il était environné de cultures dont il faisait autrefois partie. C'est dans l'ancienne ferme de l'exploitation agricole, qu'on appelait le « château », qu'avaient été installés les bureaux des Lignes Latécoère. C'est là aussi que le

directeur de l'exploitation habita pendant un certain temps avec sa jeune femme, car il venait de se marier.

Passionné de musique, le lieutenant Daurat, lorsqu'il se trouvait pendant la guerre à proximité de Paris, profitait de la moindre permission pour foncer en automobile vers la capitale afin d'y entendre un concert. Un jour, un de ses camarades l'emmena à un récital de piano donné par une amie de sa famille. Daurat est séduit par l'artiste et par son jeu. Il écoute, ravi, cette jeune pianiste de talent dont les études au Conservatoire de Paris ont été couronnées brillamment par le Prix Claire Pagès qui, tous les cinq ans, opposait avant la guerre les premiers prix de piano femmes du Conservatoire. Après le récital, le pilote aviateur est présenté à l'artiste. Il balbutie de timides compliments, demande pourtant la permission de la revoir. Quelques mois plus tard ils sont fiancés, et le 19 décembre 1919 ils se marient à Paris.

Daurat était alors chef d'aéropôle à Malaga. En guise de voyage de nocces, il proposa à sa jeune épouse de l'emmener au Maroc où il devait « convoyer » un appareil. Le départ de Montaudran eut lieu par un temps médiocre, et une panne de moteur survenue peu après le décollage se termina par un pylône dans une prairie détrempée par la pluie. Le lendemain les jeunes mariés repartaient, mais à leur retour du Maroc une nouvelle panne les arrêtait à Murcie.

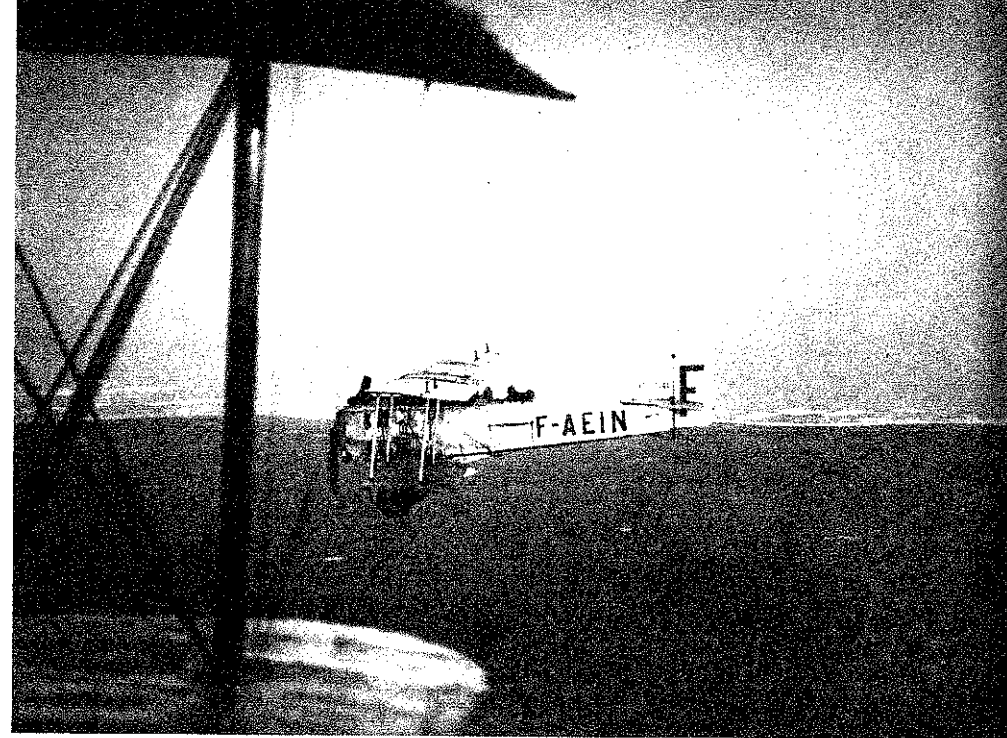
Une femme superstitieuse aurait sans doute vu dans ces incidents un sombre présage. Mais la lune de miel ne pouvait être ternie par des aventures qui faisaient partie du métier. Et puis son mari lui inspirait une telle confiance ! Il y avait chez lui à la fois tant de sûreté et de gentillesse que l'épouse se sentait rassurée. Elle entrait sans appréhension dans une vie toute nouvelle, si différente de celle de la jeune fille qui, hier encore, vivait à Paris. A Malaga le couple se fit des amis chez qui la jeune Française trouva un piano de qualité et

put tout à la fois retrouver son art et charmer ses hôtes et son mari.

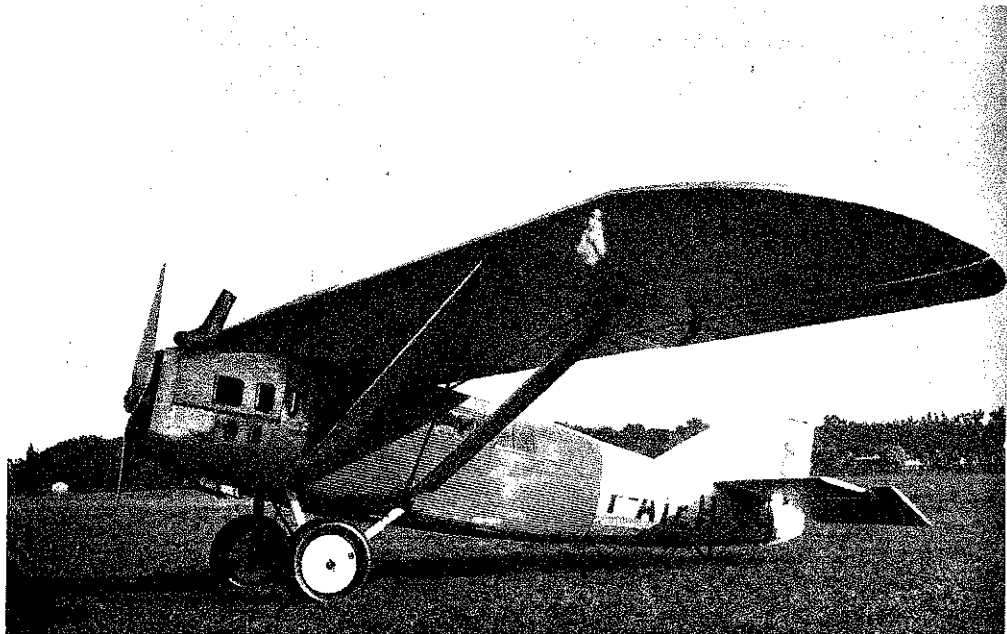
Huit mois passèrent, puis Daurat fut rappelé à Toulouse. Sa femme ne cacha pas sa joie d'aller vivre dans une grande ville où la musique occupait une place de choix. Mais Montaudran n'était pas Toulouse et, malgré le nom un peu pompeux dont l'ancienne ferme avait été parée, ce ne fut pas la « vie de château » pour M^{me} Daurat. Son mari était très occupé. Il consacrait tout son temps à remettre sur pied l'œuvre qui chancelait. De toutes ses forces, de toute sa volonté il s'arc-boutait à ce qui tenait encore. Il déblayait et construisait en même temps. Il renvoyait le pilote dont l'esprit était mauvais, l'exemple néfaste : celui qui n'avait pas la foi. « La guerre était encore trop proche et trop lointaine. Il fallait doubler un cap moral dangereux : celui où l'on abandonnait la discipline tout en conservant des allures de héros (1). » Il chassait les femmes du terrain, forçait les mécaniciens à un travail dur et sérieux. Il surveillait tout, voyait tout avec une acuité et une sûreté qui ne faiblissaient pas un instant.

Le travail incessant, la discipline qu'il s'imposait, les lourdes responsabilités qu'il portait faisaient de Daurat un homme tendu. C'était un lutteur dans l'arène, entouré d'ennemis. Son visage avait changé. Ses traits, son regard s'étaient durcis. C'est ce masque que considère, étonnée, sa jeune femme venue un soir l'attendre sur le terrain. Elle ne reconnaît plus le jeune lieutenant aviateur qui lui faisait la cour, le mari aimable, prévenant. Elle a devant elle un chef, dans son fief où elle a pénétré alors que c'est défendu. Elle doit montrer l'exemple. L'exemple de la discipline, comme il montre, lui, l'exemple de l'application au travail, de la volonté, de l'opiniâtreté. Le but exige tout cela, et plus encore. Et hors du but, il n'est rien.

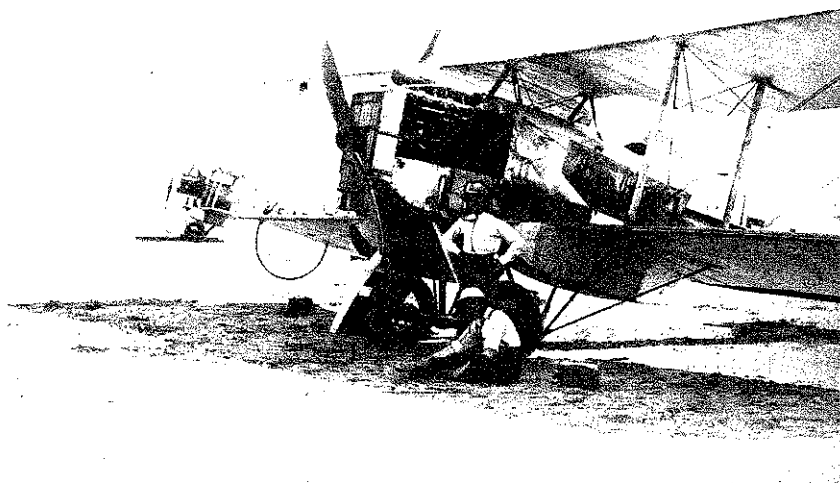
(1) Dans le vent des hélices.



AVION POSTAL BRÉGUET ENTRE CASABLANCA - AGADIR.



LE LATÉCOÈRE 25 SUR LE TERRAIN DE MONTAUDRAN.



ATTERRISSAGE FORCÉ DANS LE DÉSERT.

DEUX INTERPRÈTES MAURES.



LE CHEF

M^{me} Daurat regarde son mari. Elle renonce à interroger le visage soudain fermé. Elle rentre au château pas lents. Ces pas qu'elle comptait il y a peu de temps encore à côté d'autres pas, elle les fera seule désormais. Elle songe. Son esprit est tout embué des souvenirs d'un passé récent qui lui semble tout à coup si lointain. Les brillantes soirées parisiennes, l'émotion que procurent la chaleur d'un auditoire attentif, son silence religieux, ses applaudissements ; et puis, plus tard, dans le recueillement ou même dans le travail, pendant une pause, les perspectives d'un métier étroitement uni à un art, fondu dans une passion, elle avait tout sacrifié pour l'homme qui sacrifiait à son tour cet héroïque abandon parce qu'il avait soudain découvert le but de sa vie. Un but qui ne s'accommodait d'aucun partage et qui avait durci l'homme au point d'en faire un roc sur quoi se brisait la sympathie, l'amitié, l'amour.

Cette transformation qui sera un des éléments de la force de Didier Daurat et qu'ont vu s'opérer ceux qui le connaissent, prend ici un aspect pathétique. Nous plaignons l'épouse tout en jugeant le mari, tout en le critiquant. Nous le trouvons trop dur, trop inhumain — comme il nous apparaîtra plus d'une fois — et nous ne nous demandons pas s'il a souffert, lui aussi ; si le renoncement dont j'ai parlé avait la valeur du renoncement véritable, de ce refus, de cet arrachement qui coûte, est pénible. Et si nous en arrivons à nous poser cette question nous sommes tentés de douter sinon de nier. Peut-être parce que le sacrifice de la femme pèse tellement lourd que le renoncement du mari en est diminué. Et puis il y a cet hermétisme qui nous heurte. On ne sait pas, avec lui, on ne sait jamais. M^{me} Daurat elle-même ne saura pas. Elle découvrira l'idéal de son mari pour rejoindre son propre idéal. A Toulouse, où le ménage habitera bientôt, M^{me} Daurat retrouvera la musique, un piano, des cours au Conservatoire, des récitals. Elle renouera les liens qu'elle avait lâchés et redécouvrira en même temps cette source de



satisfaction, de bonheur élevé qui ne tarit jamais, à laquelle pourtant peu de femmes et d'hommes vont s'abreuver ignorant souvent dans leur désert de quoi ils ont soif.

Didier Daurat mesurera tout cela un jour. Le jour où il aura le temps de détourner son regard du but sur lequel il était rivé depuis de longues années. Les bruns cheveux de sa femme seront striés de gris ; sa fille « trop unique » lui aura donné des petits-enfants ; un tiers de siècle aura passé et l'homme qui ne regarda jamais derrière lui sentira-t-il en son cœur s'éveiller quelque regret ? Nous ne le croyons pas. Non seulement parce que Daurat pense que les regrets sont choses stériles, mais aussi parce qu'il est persuadé que sa vie ne pouvait être autre que ce qu'elle fut.

Lorsqu'en 1956 Didier Daurat publia ses souvenirs, il offrit à sa femme un exemplaire de l'ouvrage avec cette dédicace : « A ma femme qui en se sacrifiant aussi, m'a permis de conduire ma vie tel qu'il le fallait. Avec l'hommage de ma profonde admiration. » Quand on connaît l'homme, quand on sait que tout ce qu'il dit et écrit est réfléchi, pesé, dosé, qu'il n'y a pas un mot de trop et qu'il n'en manque pas un seul, on peut être sûr que dans sa rigueur — une rigueur qui nous choque un peu quand même — ce texte renferme ce qui domina la vie conjugale des Daurat : le sacrifice de chacun des époux de ce qui fait la douceur d'un foyer. Mais, Daurat ne le cache pas, ce sacrifice était indispensable afin que lui, Daurat, « conduise — c'est le mot propre — sa vie tel qu'il le fallait ». Ici, encore, apparaît le but avec ses exigences parmi lesquelles le renoncement à tout ce qui ne sert pas, à tout ce qui n'aide pas à la marche vers le but. Ainsi ceux qui s'attacheront à Daurat accepteront de se soumettre sans réserve à l'impératif de sa discipline. Ainsi il exigera qu'à son propre destin soit lié le destin de « ses hommes ».

Les hommes, nous savons d'où ils viennent, ce qu'ils étaient hier. Nous allons voir ce que seront demain ceux que Daurat

retiendra, car la sélection est impitoyable. D'abord, le directeur de l'exploitation va renvoyer les aviateurs « qui ont perdu la foi et emploient leur expérience à rebours, à user l'enthousiasme des autres ». Puis, ce sera le tour des pilotes incapables de se réadapter, du moins rapidement. Parmi eux il en était qui n'avaient pas piloté depuis la guerre et, bien qu'ayant été des pilotes audacieux et adroits, avaient perdu confiance en eux-mêmes. Le manque d'entraînement, l'habitude vite reprise d'une vie tranquille, exempte de dangers les avaient amollis. Ils n'avaient pas le temps de se ressaisir, de se retremper. La décision intervenait souvent après quelques minutes de vol, par exemple lors de l'épreuve à laquelle ils étaient soumis sous le regard attentif du directeur. Certains éprouvaient à l'approche du sol une sorte de panique et remettaient les gaz au moment même où ils auraient pu atterrir. Ils faisaient ainsi deux ou trois prises de terrain avant de se poser. Quand ils descendaient de l'appareil ils devinaient leur sort au regard qui, sous le rebord du chapeau, les toisait. Ils disaient simplement avec une sorte de résignation :

— Alors, je fais mes valises ?

— Hélas, oui.

Il y avait encore ceux qui, accablés par quelque fatalité, étaient victimes d'accidents comme il arriva à ce pilote qui à peu de temps d'intervalle « cassa deux fois du bois ». M. Daurat l'interrogea. C'était un bon pilote. Il ne pouvait expliquer les raisons de ses mésaventures successives. Il cherchait, réfléchissait et comme il ne trouvait pas il répondit :

— Je n'ai pas eu de chance.

C'était sans doute la seule réponse valable, celle que tout autre dans le même cas aurait faite. Alors M. Daurat lui dit :

— Vous passerez au bureau. On fera votre compte. Je ne veux pas de pilotes qui n'aient pas de chance.

La sélection étant faite, ceux qui restaient avaient aussi

choisi. Ils n'auraient su dire encore quoi. Ils étaient retenus là par un sentiment, mélange d'esprit sportif, de volonté en puissance qui ne demandait qu'à être utilisée, de foi naissante non encore formulée et, sans doute, inconsciemment séduits par ce chef dur qui n'aurait à leur égard ni pitié, ni reconnaissance exprimée. Daurat était plus un aimant qui attire qu'une poigne qui retient, et ces hommes sentaient qu'il allait délivrer les virtualités en eux, encore emprisonnées dans leur gangue, les aider ou, mieux, les forcer à s'épanouir. Aucun de ces garçons n'était venu à Montaudran pour faire fortune. Du reste on ne la leur promettait pas. Ils étaient mal payés bien que le métier fût dangereux, le plus dangereux qui pût exister alors. Leur passion du vol était forte et les aidait à combattre la crainte — ce qui ne les empêchait pas de connaître la peur. Certes cette passion dominait. C'est elle qui poussait les pilotes vers l'aérodrome toulousain. Rappelons-nous Mermoz et ses camarades. Elle n'aurait peut-être pas suffi à les retenir, à les retenir tous. Le courrier, les lettres, les messages entre les hommes, les relations humaines, ces réalités qui les animeront un jour et les conduiront vers les sommets n'étaient que choses abstraites. Le sens élevé qu'elles prendraient pour eux plus tard, ils ne le saisissaient pas encore. C'étaient de jeunes hommes audacieux tournés tout entiers vers le ciel, attirés par ces espaces dont la conquête commençait seulement.

La passion du vol, du pilotage, Didier Daurat va l'utiliser. J'hésite à dire l'exploiter, et pourtant ! C'est elle, d'abord, qui va l'aider à vaincre toutes les résistances : indiscipline, hésitation devant le danger, orgueil. Il fallait « briser la carapace d'orgueil qui caractérisait la majorité d'entre eux », écrira Daurat. Il est vrai que l'aviateur de cette époque se considérait plus ou moins comme un être supérieur. Ils étaient rares les hommes qui quittaient le « plancher des vaches ». Le terrien, bien collé à la glèbe, admirait celui qui osait

voler, se mouvoir dans le ciel et ce sentiment grandissait l'homme de l'air, le faisait se prendre pour un demi-dieu.

Si le nouveau venu à Montaudran était entaché de ce défaut, il ne tardait pas à se soustraire à cette mauvaise influence. C'était peut-être la première victoire que Daurat exigeât que l'homme remportât sur lui-même. Une victoire difficile, car l'orgueil, nous le savons, est de tous les défauts le plus enraciné qui soit.

L'accueil du directeur de l'exploitation impressionnait le jeune pilote. Le regard, le masque de l'homme assis derrière son bureau, la parole, les questions précises qu'aucun préambule aimable, aucun mot de bienvenue ne précédait, inhibait le plus loquace, le plus hardi.

La première entrevue entre M. Daurat et Mermoz est typique. Mermoz l'a racontée (1). Après avoir décrit le directeur « la cigarette aux lèvres, trapu, enfoncé dans son fauteuil, fixant sur moi son regard », Mermoz écrit : « Je me hâtai de lui tendre mon carnet de vol, mes papiers militaires. A part moi, je m'attendais à quelque compliment pour mes citations, à des questions sur mes heures de vol. Glacial, M. Daurat leva son visage au menton volontaire, aux mâchoires dures.

« — Je vois, fit-il, vous n'avez encore rien fait.

« Je ne pus retenir une exclamation :

« — J'ai six cents heures !

« — Ce n'est rien... rien du tout (2).

« J'aurais été terrorisé si je n'avais discerné dans le regard de cet homme si dur une chaude et profonde flamme humaine. Il examinait mon costume brossé jusqu'à la corde, ma crinière soigneusement ramenée dans le cou.

« — Vous avez de beaux cheveux, ricana-t-il. Vous n'avez pas une tête d'ouvrier.

(1) *Mes Vols.*

(2) C'était beaucoup pour l'époque. Peu de pilotes quittaient l'aviation militaire avec un nombre d'heures de vol semblable.

« — Mais j'ai demandé à être pilote...

« — Ici, être pilote, c'est être ouvrier d'abord. Vous passerez par la filière. Je vous engage comme mécano.

« — Bien, monsieur le Directeur... quand pourrai-je piloter ?

« — Ici, on ne pose pas de questions... Vous le verrez bien quand vous volerez... si vous volez... ajouta-t-il en me congédiant. »

Dans ses souvenirs M. Daurat a cité ce texte que nous venons de lire. Il en a même cité davantage, la suite se rapportant au premier vol de Mermoz, à l'épreuve imposée à tout pilote, et il l'a fait précéder du commentaire que voici :

« Quand j'ai lu ce récit « sous la plume » de Jean Mermoz, je n'ai pu m'empêcher de sourire. Certes, les faits sont à peu près exacts, mais l'esprit du dialogue entre le glorieux vainqueur de l'Atlantique Sud et moi-même se trouve complètement faussé. Mermoz pilota ce jour-là, je m'en souviens fort bien, avec son brio coutumier. Mais je ne pouvais, en conscience, approuver ce « style » devant les anciens et les bleus de la ligne. De telles manœuvres, encore aujourd'hui, peuvent avoir des conséquences qu'un responsable — et j'étais responsable — doit condamner. »

Nous aurons l'occasion de voir que Didier Daurat sait éluder les questions indiscrètes ou importunes, esquiver les attaques où il risque de ne pas avoir le dessus. Nous aurons l'occasion de découvrir, de voir s'exercer cette force cachée qui, ajoutée à celles que nous connaissons, rend le caractère plus difficile à analyser encore. Mais ne laissons pas échapper celle-là qui nous montre un Daurat négligeant ce qui peut accréditer sa réputation de chef dur, injuste qui, a priori, abaisse le nouveau pilote.

M. Daurat nous dit que l'esprit du dialogue entre Mermoz et lui se trouve complètement faussé par Mermoz. Or, il y eut entre eux deux dialogues séparés par plusieurs semaines. Le premier, celui que nous venons de lire et qui nous inté-

resse pour juger de la façon dont le directeur recevait les candidats, est, lui, complètement éliminé par le second. Sans doute M. Daurat le cite, mais ne s'y arrête pas. Au contraire, il fixe tout de suite notre attention sur l'autre, sur le dialogue qui se déroula après le vol extravagant de Mermoz qui avait voulu « en mettre plein la vue à ce directeur hérissé » et lui montrer que si « six cents heures de vol n'étaient rien, elles lui avaient du moins appris à tenir un manche à balai » (1). M. Daurat a eu raison de critiquer la démonstration du jeune pilote. Il a soin de nous rappeler qu'il était responsable. Mais n'était-il pas responsable aussi de l'excentricité du vol acrobatique de Mermoz ? Certainement. S'il avait reçu autrement Mermoz, celui-ci n'aurait pas cherché à se venger de ce qu'il considérait comme une offense. Pourquoi M. Daurat dit-il à Mermoz que six cents heures de vol « ce n'est rien... rien du tout » alors qu'il sait bien que c'est déjà quelque chose ? Pourquoi M. Daurat se moque-t-il des cheveux de Mermoz ? Pourquoi lui dit-il « vous n'avez pas une tête d'ouvrier » ? Pourquoi, enfin, dit-il à ce garçon qui vient là pour voler, uniquement pour faire son métier de pilote « Vous le verrez bien quand vous volerez... si vous volez » ? Tout cela parce qu'il a deviné chez Mermoz un sentiment d'orgueil qu'il voulait avant tout abattre.

M. Daurat a-t-il été plus dur envers Mermoz qu'envers d'autres, un Guillaumet, par exemple ? Son intuition lui aurait révélé l'esprit d'indiscipline de Mermoz, le refus de celui-ci de se soumettre, sa réaction instinctive contre toute autorité, tout ce qui est manifestation de l'orgueil dont, il faut bien le dire, le chef saura avoir raison. Nous verrons bientôt le pilote Mermoz refuser à un journaliste qu'il emmenait comme passager, la faveur de voir figurer son nom dans le reportage. « Pardonnez-moi de ne pouvoir accéder à votre demande, écrivait Mermoz à ce journaliste. Ce serait me-faire

(1) *Mes Vols.*

une réclame imméritée vis-à-vis de mes camarades qui font chaque jour ce que je fais personnellement (...) Je ne suis qu'un des nombreux pilotes de la Compagnie Latécoère (...) Oubliez-moi dans votre article pour ne songer qu'à la communauté. » Il est vrai aussi que nous verrons un jour les rapports se tendre entre Didier Daurat et Mermoz parce que le vainqueur de l'Atlantique Sud, fort de ses succès, de ses victoires et tout imbu de sa jeune gloire se permettra de résister au chef pourtant respecté.

Mermoz a parlé, à propos de la première entrevue entre le directeur de l'exploitation et les nouveaux pilotes, de « cette même façon de les accueillir tous ». Le dosage variait selon l'opinion que le directeur se faisait du candidat. Il ne se trompait pas. Il jugeait avec une rapidité et une sûreté étonnantes. Mais son attitude était toujours identique : il s'imposait. Le jeune pilote devait comprendre tout de suite qu'il avait devant lui le chef auquel on obéit. Saint-Exupéry n'avait encore été qu'un grand enfant gâté le jour où il se présenta devant Didier Daurat. A l'issue du court entretien qui lui était réservé dans le bureau de Montaudran, Saint-Exupéry, timidement mais avec ferveur, avait dit :

— Monsieur, surtout, je voudrais voler.

— Vous ferez comme les autres, avait répondu M. Daurat. Vous suivrez la file.

Suivre la file, pour les pilotes, consistait à venir chaque matin au terrain, mêlés aux ouvriers dans le vieil omnibus ferraillant. Puis, dans un hangar, à faire un travail de mécanicien, ou plutôt d'apprenti mécanicien : dévisser des écrous, dégrouter des cylindres, nettoyer des moteurs. Il fallait arriver à l'heure et « pointer » comme des ouvriers. Certains pilotes ne purent accepter ce qu'ils considéraient comme une brimade. Ils se sentaient diminués. Il leur semblait que le directeur attentait à leur dignité. Ils partirent. Bien qu'il n'eût pas trop de pilotes Daurat ne fit rien pour les retenir.

Il pensa simplement que la sélection se trouvait ainsi facilitée. Ceux qui restaient en attendant le jour béni où ils pourraient enfin voler, Daurat allait les égaliser, les confondre dans l'équipe, les soumettre tous ensemble à la même discipline. Ces garçons, issus de milieux si divers, de classes sociales si différentes ; ces fils de paysans, de bourgeois, de prolétaires allaient se côtoyer. Ils allaient échanger leurs outils, tremper leurs mains, qu'elles fussent soignées ou non, dans la même huile de vidange d'où elles sortiraient toutes aussi sales, conservant après la toilette le même cerne noir autour des ongles, les mêmes rides marquées comme des tatouages. Ils allaient apprendre à se connaître et à connaître les ouvriers dont ils partageaient pour un temps la vie. Là commençait à s'ébaucher un type d'homme que, bientôt, l'affrontement des mêmes risques achèverait de modeler. Que de dissemblances s'effaceraient pour produire une race !

La personnalité se forme en fonction du milieu. A Montaudran le milieu était dominé par l'autorité et l'implacable volonté de Didier Daurat. Saint-Exupéry fait dire à Rivière, dans *Vol de nuit*, « l'homme est une cire vierge qu'il faut pétrir ». Si cette réflexion n'est pas de Daurat elle a été inspirée à Saint-Exupéry par l'attitude de Daurat, par son action voulue, pesante et incessante sur les hommes. Pour en comprendre tout le sens il faut savoir ce qu'il va exiger de ses pilotes et qu'ils vont accepter : les épreuves les plus dures, les dangers les plus redoutables.

Après l'Espagne ce fut le désert. Les Lignes Latécoère poussaient toujours plus loin dans le ciel leur chemin. De Casablanca à Dakar, proue du continent africain d'où les avions s'élanceraient un jour au-dessus de l'océan, il y a trois mille kilomètres. Trois mille kilomètres de terre aride, désolée, inhospitalière, souvent hostile, à franchir toujours avec les mêmes appareils légers, fragiles qui devaient affronter le vent de sable, la chaleur torride, subir les effets de la diffé-

rence énorme des températures entre le jour et la nuit, si préjudiciable à la toile des ailes et de l'empennage. A cela s'ajoutait parfois la brume qui cache la côte et dérobe au regard l'ourlet du ressac, seul repère pour guider le pilote d'une escale à l'autre. Ce fil d'Ariane perdu, le pilote volera en aveugle. Il descendra pour le chercher et s'il ne le retrouve pas, au lieu de la terre il découvrira sous ses ailes les vagues de l'océan qui peut-être l'engloutiront après une quête angoissée, s'il est à bout d'essence, comme cela arriva à Lécivain et à son mécanicien Decaud qui n'atterrirent nulle part.

Jamais l'homme et la machine ne furent aussi étroitement liés. Ils ne le seront jamais autant. Ils étaient liés pour une conquête à laquelle ni l'un ni l'autre n'étaient préparés. Ils étaient aussi faibles l'un que l'autre devant les éléments. Ils étaient aussi novices. Tout ce qu'ils affrontaient leur était inconnu. Lorsque Christophe Colomb partit vers l'Amérique avec ses caravelles, déjà, depuis des siècles, les humains naviguaient sur les mers. Aujourd'hui, l'homme qui, dans une fusée est lancé dans l'espace, n'est qu'un passager comme l'ont été avant lui des chiens, des souris, des singes. Sans doute pour oser entreprendre ce voyage lui faut-il un grand courage. Mais son rôle est surtout passif. Le passager de la fusée est un homme qui a perdu son autonomie et sa puissance. Il n'intervient pas dans la réussite. Il ne sera pas davantage responsable d'un échec. Progressivement des êtres vivants, dans des fusées, ont avant lui entrepris un semblable voyage dont des techniciens, avec toutes sortes de moyens, ont étudié les conditions. Scott Grossfield, pilote de l'X-15 — il ne s'agit pas d'un passager d'une fusée, mais d'un pilote d'essai d'un avion américain capable de voler à 6 000 kilomètres-heure à 160 kilomètres d'altitude — répondait à quelqu'un qui lui parlait du danger de ses essais :

— Ce ne sera pas plus dangereux que la traversée de l'Atlantique par Lindbergh.

Ce n'est pas diminuer l'audace, ni la valeur de Scott Gross-

field et de ses émules de rectifier et de dire : « Ce sera moins dangereux. »

Avec le temps l'histoire s'agrandit et les détails s'effacent. Les événements s'éloignent et rapetissent. La perspective réduit pour les générations à venir des faits qui furent importants pour leurs contemporains. Didier Daurat, directeur du Centre d'Orly, reçut, un jour de 1950, les doléances d'une passagère qui se plaignait que le thé qu'on lui avait servi à bord du « *Constellation* » venant de Dakar était froid. A l'instant où ce crime fut commis les passagers de l'appareil, installés confortablement, survolaient à cinq mille mètres d'altitude les régions les plus désolées de la côte africaine où, vingt ans plus tôt, les équipages de Daurat luttèrent au corps à corps avec la tempête, la brume, le vent de sable et aussi, parfois, avec des hommes encore sauvages.

Le premier vol de Casablanca à Dakar eut lieu au mois de mai 1923. Ce voyage d'étude dirigé par Roig fut une véritable expédition. Trois avions y participèrent. L'un, piloté par Delrieu avec Roig et le mécanicien Lefroit comme passagers. Un autre, piloté par Cueille, emmenait G. Louis, rédacteur en chef de la *Vigie marocaine* qui fit un reportage sensationnel, et le mécanicien Bonnard. Le troisième, enfin, piloté par Hamm, emportait des tonnelets d'eau, des vivres, des pièces de rechange. Le voyage aller et retour, coupé de nombreuses péripéties, dura trois semaines. Roig rapporta un rapport détaillé et près de deux cents clichés photographiques pris par lui tout au long du survol de la côte où des escales devaient être installées. C'est alors que les difficultés s'aggravèrent. A la lutte contre les éléments allait s'ajouter la lutte contre les hommes.

Il est curieux et attristant de constater combien cette œuvre si humaine, dont le but était de nouer des liens plus étroits entre les peuples, de les rapprocher, de faciliter leurs échanges à commencer par les plus essentiels, ceux de la pensée, fut entravée par les hommes eux-mêmes.

L'installation des escales où les avions pourraient se poser, se ravitailler en essence ; où les pilotes trouveraient un gîte et aussi un mécanicien et des pièces de rechange ; d'où le chef d'aéroplice s'envolerait au secours du camarade en panne, se heurta à toutes sortes d'obstacles. On imagine difficilement aujourd'hui où des moyens de transport tels que l'avion-cargo permettent d'emporter partout rapidement, à pied d'œuvre, le matériel le plus divers, ce qu'il fallut déployer alors d'ingéniosité, vaincre de difficultés, dépenser d'efforts pour transporter et construire en plein désert un hangar, constituer des stocks de pièces, y compris des moteurs, accumuler des réserves d'essence. Par exemple, à Cap Juby, la baraque qui devait servir de bureau-réfectoire-dortoir, dans laquelle Saint-Exupéry vécut pendant deux ans avec ses mécaniciens, la guenon de l'un d'eux et un caméléon, fut amenée du bateau à la terre ferme par flottaison, car il n'y avait ni port, ni jetée.

La Ligne du désert survolait sur une distance de quinze cents kilomètres les terres insoumises du Rio de Oro, entre l'Oued Draa, frontière méridionale du Maroc, et la Mauritanie. Cette vaste région désertique, possession des Espagnols, était littéralement abandonnée par ceux-ci aux tribus maures qui y vivaient en perpétuelle querelle, toujours en quête de rezzou, de pillages. Les militaires espagnols, eux, vivaient en reclus dans deux postes distants l'un de l'autre de près de cinq cents kilomètres, Juby et Villa Cisneros. C'est à l'abri de ces fortins, derrière des rangées de fils de fer barbelés, que les Français avaient obtenu de pouvoir installer terrain, hangars et baraquements.

Cette concession avait été accordée par les autorités espagnoles après bien des discussions au cours desquelles Massimi déploya toutes ses ressources de diplomate. Elle sera même remise en cause à maintes reprises sous l'influence de pressions étrangères, car la concurrence ne tardera pas à s'installer là où on ne pensait trouver que de l'héroïsme.

Luttes d'influences, difficultés d'ordre politique, astuces diplomatiques, appât de l'argent, tout cela était étranger aux pilotes de Montaudran. Pris par la mystique du courrier, animés par l'ardent désir de vaincre, ils attendaient avec impatience de s'élancer au-dessus du désert pour relier par le ciel Casablanca à Dakar. Cet événement vint enfin. Au mois de mai 1925, Emile Lécivain, à bord de son Bréguet 14, emportait le premier courrier.

Lécivain connaissait le désert. Avant de venir à Montaudran, pendant de longs mois, aux commandes d'un autre Bréguet 14, il avait survolé le désert de Syrie et de Mésopotamie. Il y avait vécu et plus d'une fois, à même le sol, dormi sous son avion. Lécivain n'était pas seulement un bon pilote aimant son métier. C'était aussi un garçon sensible, généreux et un artiste. Il emportait avec lui, dans la carlingue, son violon. Entre ses ailes, lorsqu'il décollait avant le jour, il admirait le lever du soleil. Il guettait vers l'orient la source d'or pâle qui surgissait à l'horizon au-dessus des terres encore sombres. Et lorsque tout à coup la lumière éclatait, inondant le ciel, tirant de l'ombre l'immense étendue fauve, l'émotion gonflait son cœur. Lécivain n'était pas seul à ressentir cet émoi. Combien de camarades, assis dans leur inconfortable appareil, le visage fouetté par le souffle de l'hélice lorsqu'ils penchaient la tête hors du pare-brise, les oreilles tout emplies du long sifflement du vent, bien mêlés au ciel, ont été troublés par la naissance du jour au-dessus du désert. Plus d'une fois le trouble qui les envahissait ne venait pas seulement du spectacle grandiose qui s'offrait à leurs yeux. La lumière qui tirait de la nuit le désert le peuplait de présences invisibles. Que le moteur bafouillât, que l'hélice se mît en croix et ces présences apparaissaient, semblant sourdre des sables.

Le Maure, le « guerrier bleu » — on l'appelait ainsi à cause de la couleur du voile qui recouvrait en partie son visage — vivait, insoumis, dans les tribus parcourant le Rio de Oro. Cet être sauvage, indépendant et cruel qui régnait

en maître sur ce pays implacable, avait vu avec un mélange d'inquiétude, de convoitise et d'un sentiment d'offense surgir dans le ciel les premiers avions postaux. Sa première réaction fut de défense. Il ne tolérerait pas que le Roumi vînt, de là-haut, violer son indépendance farouche. Il tirerait dessus et l'abattrait comme un vautour. Puis, l'esprit de rapine, cette sorte de besoin ancestral des peuples malheureux vivant sur une terre ingrate, prit le dessus. Ces hommes qui parcouraient le ciel emportaient avec eux des objets de valeur, de l'argent. Eux-mêmes représentaient des pesetas par la rançon qu'on pourrait obtenir en échange de leur liberté. Il les retiendrait prisonniers.

Collet qui fut le premier chef d'aéroplice à Port-Etienne, écrivait dans un rapport qu'il avait « questionné un Maure (frère d'un ouvrier travaillant à Port-Etienne) au sujet du traitement qui serait réservé à l'équipage d'un avion en panne. Il m'a répondu qu'il pensait qu'on ne lui ferait aucun mal, mais qu'on le ramènerait au premier poste occupé par des Espagnols ou des Français pour obtenir un cadeau important ».

Dès que commencèrent les travaux à Juby, le jour même, des guerriers arrivèrent du bled, menaçant les ouvriers au travail. Ceux-ci, effrayés, posèrent leurs outils. Pour éloigner les guerriers on leur versa de l'argent. Ils partirent, puis revinrent aussitôt, prétextant qu'ils n'en avaient pas reçu assez. (On connaît, tout au moins de réputation, la propension de ces gens au marchandage.) Ils furent éconduits. Alors, furieux, ils tirèrent sur les soldats espagnols chargés de protéger les ouvriers. Les soldats ripostèrent. Il y eut six blessés du côté espagnol, tandis que les assaillants laissaient un tué sur le terrain.

D'autres incursions de Maures armés demandant de l'argent sous la menace eurent lieu pendant la durée des travaux qui, à cause de cela, des discussions, des palabres étaient souvent interrompus. L'argent, ces êtres misérables et primitifs

le désiraient avec frénésie. Non seulement il leur permettait d'acheter, avant toute autre chose, des armes et des munitions, mais ils aimaient le tenir dans leurs longues mains osseuses ou le serrer dans des bourses de toile rudimentaires et crasseuses, l'en retirer le soir pour palper les pièces brillantes qu'ils contemplaient avec une joie d'enfants égoïstes. La rançon qu'ils demanderaient lorsqu'ils auraient pu se saisir d'un aviateur en panne, quelle belle occasion de se procurer de l'argent !

Les pannes étaient nombreuses, plus fréquentes encore que dans nos pays à cause du climat. C'était presque toujours l'arrêt subit du moteur. Le pilote devait rendre la main et se poser en plein bled, parfois sur un terrain bosselé ou semé de pierres.

On s'était vite rendu compte à Montaudran que le désert mettait sérieusement en péril la sacro-sainte régularité et, par là même, l'œuvre tout entière. Aussi, Daurat avait-il décidé que l'avion du courrier ne partirait jamais seul. Un autre appareil devrait l'escorter. Si l'un d'eux tombait en panne l'autre atterrirait pour lui porter secours. Si la réparation s'avérait impossible, les deux pilotes repartiraient à bord du même appareil en emportant le courrier. Le dépannage de l'avion était alors l'affaire du chef d'aéroplice le plus proche. Ceux qui occupèrent ce poste à Juby, à Villa Cisneros ou à Port-Etienne effectuèrent des dépannages et aussi des sauvetages — car il arriva que le deuxième avion ne pût repartir — dans des conditions inimaginables et souvent périlleuses. Les rapports des chefs d'aéroplices sont édifiants à ce sujet, particulièrement celui que Saint-Exupéry rédigea après avoir dépanné l'avion de Riguelle en juillet 1928. « Pour dépanner cet appareil je me suis heurté à de grandes difficultés matérielles et morales, écrit Saint-Ex (...) J'ai enfin réussi à former en deux jours la caravane suivante : 6 Maures armés à cheval ; 9 manœuvres et chameliers à pied (5 armés) ; 3 chevaux pour le mécanicien Marchal et

moi ; 2 ânes pour les vivres et l'eau ; 1 chameau pour le matériel ; 2 chameaux tirant un chariot à quatre roues d'avion, qui supportait le moteur, le palan et la chèvre. Ce chariot a franchi des séries de dunes les plus difficiles.

« Le lendemain de notre départ nous avons atteint l'appareil ; la situation était décourageante.

« Il était à demi saboté par les Maures.

« La bielle avait sectionné les longerons moteur.

« Il était impossible de le tirer, étant donné l'état du sol, sur une bande propice au décollage.

« (...) je commençai immédiatement, en face de l'avion, la construction d'une route de décollage de huit mètres de large et quatre-vingt-dix mètres de long, terminée par un tremplin. Elle m'a demandé deux jours entiers.

« La nuit fut coupée d'alertes avec coups de fusil, la présence à proximité d'un rezzou d'Aït Toussa rendait les Maures plus nerveux. Etc... »

Saint-Exupéry termine son rapport en disant qu'après deux jours et deux nuits de travail, « le moteur étant enfin monté et la route prête, j'ai décollé et ramené l'avion ainsi que le mécanicien Marchal à Juby. »

Il est difficile d'imaginer ce que fut ce décollage sur « une route de quatre-vingt-dix mètres de long, terminée par un tremplin ».

Deux mois après le premier courrier Casa-Dakar un événement tragique se produisit qui allait ouvrir l'ère redoutée des captures d'aviateurs par les Maures. Ce jour-là... Mais lisons le compte rendu du pilote Ville qui, mieux que l'histoire racontée, restitue par sa simplicité et sa précision le drame dans toute sa réalité :

« Le 22 juillet 1925, écrit Ville, j'assure le courrier avec M. Rozès. Nous arrivons normalement à Agadir et repartons après avoir changé d'appareils.

Après 1 h 20 de vol, alors que nous survolions une nappe



DANS LE DÉSERT, DEUX MAURES AIDENT LES MÉCANICIENS.



CAP JUBY : LE FORT ESPAGNOL ET UN CAMPEMENT DE NOMADES.



SAINT-EXUPÉRY A CAP JUBY.

MERMOZ ET SON MÉCANICIEN, LE « FIDÈLE COLLENOT ».



de brume à environ 1 500 mètres d'altitude, je remarque que l'avion conduit par M. Rozès, volant à quelque distance en avant, descendait progressivement et allait se poser sur une plage non loin de l'Oued Noun (sud-territoire français).

Je descends aussitôt, me pose un peu en avant et fais demi-tour, mais la roue extérieure s'enfonce dans le sable mouvant et je dois descendre pour dégager le sable devant la roue : M. Rozès arrive et, à nous deux, nous déportons le fuselage, mettant l'appareil face à la mer pour le ramener sur la bande consistante où nous roulons jusqu'à l'avion en panne déjà entouré par les Maures.

Ceux-ci, à notre approche, s'éloignèrent de quelques mètres et nous mirent en joue. Deux, je crois, avaient des fusils français — fusils Gras.

Les Maures nous firent signe de descendre, nous n'avions qu'à nous exécuter, ils étaient à peu près une vingtaine.

Je ne me suis fait dès lors aucune illusion sur ce qui allait se passer ; mais il était trop tard et, d'ailleurs, il fallait tenter de sauver le courrier.

Nous descendons bras levés et sommes aussitôt saisis de toutes parts et fortement malmenés. C'est vainement que M. Rozès tente de parler et de raisonner avec cette meute hurlante.

M. Rozès fait dévier un coup de feu qui m'était destiné. Je suis empoigné de toutes parts, on me pousse, on me bouscule. On me frappe à coups de poing, mes lunettes sont brisées sur mon front et cela sans que j'aie opposé aucune résistance.

M. Rozès réussit à se dégager à coups de poing d'une dizaine d'assaillants. Aussitôt dégagé il essuie un coup de fusil à moins de 8 mètres, mais n'est pas touché.

A ce moment, jugeant qu'il n'y avait plus rien à espérer et profitant du fait que le fusil était déchargé, je tente de me dégager en donnant un violent coup de poing dans la poitrine d'un Maure qui me tenait d'une main à droite et de l'autre

avait un poignard. Je libère une partie du bras droit, je saisis dans la poche de mon veston mon pistolet que les Maures n'avaient pas trouvé en me palpant, et j'abats un de mes agresseurs qui, me voyant me débattre, m'avait saisi à la gorge.

D'un autre coup de feu j'abats un autre Maure qui se précipitait sur moi. L'étreinte se desserre, le cercle s'élargit, mais je reçois par derrière un coup de pierre à la nuque qui me fait chanceler. Aussitôt, je réagis et tire à plusieurs reprises sur celui qui avait un fusil, mais ne réussis qu'à l'éloigner.

M. Rozès court à l'avion et arrive juste à temps pour abattre un Maure qui, posté derrière le fuselage, allait nous fusiller dans le dos à moins de 10 mètres. Il saute aussitôt à la place du pilote où je le rejoins rapidement, profitant d'un instant d'hésitation de nos assaillants.

Au moment où l'avion commençait à rouler une balle traverse l'aile supérieure de l'avion, passant à quelques centimètres de la tête de M. Rozès. Les Maures arrivaient de toutes parts dans les dunes et en grand nombre. Ils nous ont tiré de nombreux coups de feu au passage.

Nous avons donc été contraints d'abandonner le courrier. »

C'était grave. Le sang des Maures avait coulé. Ce crime serait vengé. Le prix du sang serait payé avec le sang. Les guerriers au voile bleu seraient plus attentifs que jamais à surveiller le ciel. Ils suivraient du regard, tant qu'ils pourraient le voir, l'avion qui passe en ronronnant au-dessus de leurs têtes. Ils écouterait aussi longtemps que ce serait possible le bruit de son moteur, et si ce bruit venait à s'arrêter soudain, ils courraient vers les dunes derrière lesquelles ils auraient vu l'avion disparaître.

Presque à chaque fois qu'un aviateur devait se poser dans le bled, il ne tardait guère à voir surgir la meute armée et hurlante. Le désert immense et vide peut s'animer tout à

coup comme s'il enfantait des hommes. On le survole. On regarde devant soi, dessous, à gauche, à droite défilé le film morne de cette terre fauve, aride, usée qui semble refuser tout droit à la vie. On ne voit pas un mouvement, pas une ombre. Le moteur bafouille ou s'arrête net dans un bruit de vaisselle cassée. L'hélice se fige devant le capot. On se pose tant bien que mal sur le sable mou ou sur un sol pierreux. On saute de l'appareil et l'on voit bientôt au sommet d'une dune, derrière une bosse, derrière le moindre repli de terrain apparaître des têtes de bronze, dont les yeux vous guettent, et des canons de fusils, entre les longs doigts secs comme des griffes, prêts à lâcher la mort.

Après la tragique aventure de Ville et Rozès, Dubourdieu, pris dans le vent de sable, tomba entre les mains d'une troupe armée. Il fut rapidement libéré grâce à l'intervention du capitaine Roussel, des Affaires indigènes. Puis, ce fut le tour de Reine et de Pivot d'être faits prisonniers. Reine connaîtra plus tard, avec Serre, une effroyable captivité. Durant quatre mois les deux aviateurs seront entraînés par leurs ravisseurs à travers le désert, tantôt à chameau, tantôt à pied, sous l'implacable soleil, ou transis par le froid de la nuit. Les deux camarades avaient été séparés et emmenés par des tribus différentes qui, toutefois, cheminaient non loin l'une de l'autre. Tandis que Serre, prisonnier d'une tribu assez humaine, soigné autant qu'on peut l'être par ces nomades dont la nourriture se compose de dattes, de thé et de lait, dont les remèdes les plus employés contre les maladies sont l'urine et la crotte de chameau, connaissait parfois des moments de plaisir entre les bras de Nine, l'épouse du chef, Reine vécut un véritable martyre. Torturé par Silk, femme cruelle ; maltraité par tous, raillé par les hommes, jouet des enfants, condamné plusieurs fois à mort et assistant au simulacre des préparatifs de son exécution, il souffrit aussi de faim, de soif, fut accablé par la fièvre, anéanti par la dysenterie, rongé par la vermine. Il tenait son journal. Un soir, il note : « Je crois que je n'ou-

blierai jamais les souffrances endurées dans ce pays. » Pour qui a connu Reine, son courage, son optimisme, son ardent désir de vie, ces simples mots sont lourds de douleur.

Mermoz aussi fut capturé par les Maures. C'était à la fin de 1925. Il en était à son quatrième courrier entre Casablanca et Dakar. Ce jour-là il n'avait pas d'avion d'escorte, mais il emmenait comme passager un interprète indigène. Ces interprètes qui accompagnaient les pilotes survolant le Rio de Oro avaient ceci de curieux : ils ne connaissaient que leur langue. Ils étaient choisis parmi les amis des tribus insoumises et avaient pour mission de discuter, en cas de panne, avec les Maures afin d'épargner la vie du pilote. Ils faisaient miroiter aux yeux des pillards fanatiques, la rançon importante qu'ils pourraient retirer de l'échange du prisonnier vivant.

La présence de l'interprète dans l'avion, derrière le pilote, avait quelque chose d'insolite. L'homme qui avait accepté de quitter son douar, de laisser son méhari, de risquer sa vie à bord de cet engin moderne, étrange et vrombissant, n'avait rien abandonné de sa tenue encombrante. Assis parmi les sacs de courrier, il était plein de majesté avec son turban bleu, son large burnous dont l'ouverture laissait apparaître les fétiches pendus à son cou. Il portait toujours, passé dans sa ceinture, le long poignard recourbé, au manche d'ébène incrusté d'argent et de nacre.

L'interprète avait conscience de l'importance de son rôle. Il le tenait avec beaucoup de sérieux et il arriva à certains d'être pris à partie par des coreligionnaires qui leur reprochaient de se mettre au service des Roumis. Pourtant, celui qui accompagnait Mermoz lorsqu'il tomba en panne abandonna le pilote. Peut-être fut-il, sous la menace, chassé par les Maures. Mermoz n'en sut rien car, accablé de fatigue, après avoir erré dans le désert à la recherche de la piste de Juby, il était revenu, toujours accompagné de l'interprète, vers l'avion sous l'aile duquel il s'était endormi. « Quand je me réveillai, écrit Mermoz, l'interprète avait disparu. Je

repartis donc seul, mais ne pus marcher bien longtemps ; des coups de feu me surprirent quand je n'avais aperçu personne. Je me jetai à terre et j'y attendis les événements.

« Enfin les Maures apparurent me tenant en joue. Je ne pensai à rien sinon à éviter le geste qui ferait tirer, comme l'on évite par la douceur des mouvements une piqûre de guêpe qui, pendant quelques secondes, plane sur vous.

« Ils ne tirèrent pas, mais me rossèrent, et quand je fus définitivement assommé, m'attachèrent évanoui sur un chameau sur le dos duquel je repris connaissance au milieu de la nuit seulement, dépouillé de tous mes vêtements, hormis mon caleçon, car les Maures ont de la pudeur. »

Pendant plus d'une semaine les pillards traînèrent dans le désert leur prisonnier. Ils se déplaçaient en tous sens afin d'éviter d'autres tribus qui, au courant de la nouvelle, voulaient s'emparer de l'aviateur. Cette lutte entre tribus pour l'argent de la rançon n'était pas le moindre risque couru par le captif. Celui-ci pouvait fort bien être massacré si la tribu qui le détenait avait le dessous. Heureusement pour Mermoz ses ravisseurs étaient plus forts que ceux qui les attaquaient. Enfin, le dixième jour, le pilote fut poussé sous une tente où on le jeta à plat ventre devant deux Arabes voilés. L'un des deux hommes était le frère du sultan de Taroudan, grand chef religieux. Il avait lutté autrefois contre les Français à Marrakech. Il parlait l'espagnol, le français, l'anglais. Il avait visité l'Europe. « Je sentais que ma vie, dit Mermoz, ne dépendait plus du hasard des mots, des gestes et des vanités, mais d'un jugement réfléchi. J'éprouvais une étrange sécurité à penser que derrière le visage voilé de mes statues bleues j'étais peut-être déjà condamné ou absous, mais qu'en tout cas rien d'absurde ni d'incohérent n'entamerait la décision qui allait à l'instant être prise. Sensation de dépendre enfin d'une pensée d'homme et non d'un réflexe de bête. »

Quelques jours plus tard Mermoz recouvrait la liberté

contre une rançon de douze mille pesetas (environ 50 000 nouveaux francs).

L'équipage qui après Mermoz devait tomber entre les mains des insoumis eut un sort tragique. Ce jour-là l'avion du courrier était piloté par Gourp tandis que Erable, ayant avec lui le mécanicien espagnol Pintado et l'interprète Ataf, pilotait l'avion d'escorte. Les deux appareils, volant de conserve, suivaient la côte désolée qui sépare deux déserts, l'un de sable, l'autre d'eau. De temps à autre les pilotes se faisaient de la main un signe amical. Ce geste symbolisait toujours ce que la présence de l'un apportait à l'autre de sécurité. Ces mains levées au-dessus de chaque carlingue c'était comme l'image de l'entraide, de la fraternité agissante. Ce même geste que des équipages, en vol de groupe, s'adressaient dans le ciel de France prenait un autre sens ici, dans cette redoutable immensité.

Tout à coup Erable vit son compagnon piquer vers le bled et atterrir. Il le suivit, se posa à côté de lui. Le mécanicien jugea rapidement qu'il pouvait réparer la panne et se mit aussitôt au travail. A peine avait-il commencé que des coups de feu claquèrent. Erable s'écroula, tué net. Une deuxième salve coucha sur le sable Gourp et Pintado tandis que cinq Maures surgissaient de la dune voisine. Ataf, tremblant d'effroi, reconnut parmi les assaillants le terrible Ould Haj Rab, réputé pour sa cruauté. Il ajustait Gourp qui, blessé à la cuisse, perdant son sang, remuait encore. L'interprète se jeta aux pieds du bandit :

— Ne le tue pas, implora-t-il. Epargne celui-ci. Tu pourras en tirer une forte rançon.

Mais comme Ould Haj Rab épaulait toujours, les autres guerriers, plus tentés par l'argent que poussés par la vengeance, joignirent leurs conseils aux oburgations d'Ataf. Alors le Maure baissa son fusil, lentement, comme à regret.

Gourp fut chargé sur un chameau, attaché au bât. Ould Haj Rab recouvrit de crottin l'horrible plaie qui saignait à

la cuisse du pilote. Puis la sinistre caravane se mit en route en direction de Juby.

Le martyr de Gourp fut atroce. Ballotté sur la croupe osseuse de son chameau, exposé au soleil et au vent, rongé par la gangrène et la vermine, hurlant parfois de douleur, le malheureux survécut dix jours. Ould Haj Rab, craignant que le prisonnier ne meure avant d'avoir obtenu la rançon, avait envoyé au pas de course deux de ses guerriers à Juby. Ils négocièrent la liberté du pilote pour cinq mille pesetas.

Lorsque Lassalle et Riguelle, accompagnés des émissaires d'Ould Haj Rab, découvrirent la caravane sous leurs ailes, elle était encore à quatre-vingts kilomètres de Juby. Ils se posèrent à côté. Gourp râlait. Bouleversés d'émotion et de rage difficilement contenue, les deux pilotes avec d'innombrables précautions détachèrent leur camarade. Des gestes aussi doux lui firent ouvrir les yeux. Et Riguelle et Lassalle purent lire dans le regard qui allait bientôt s'éteindre ce qu'est le paroxysme de la souffrance humaine.

Ainsi, ligués avec les éléments, des hommes allaient entraver, saper l'œuvre à laquelle s'étaient voués corps et âme les pilotes de Didier Daurat. Ces garçons courageux qui osaient affronter la tempête, l'orage, le vent de sable ; ces garçons qu'une mystique affermissait devant la mort, qui au nom de cette mystique acceptaient de sacrifier leur jeune vie, allaient tout à coup hésiter, suspendre leur élan, renoncer devant d'autres hommes — des sauvages, sans doute, mais des hommes tout de même. Un jour, Didier Daurat reçut de Casablanca un télégramme signé de Roig dont la dernière phrase lui porta un coup : « Pilotes refusent continuer service. » Quoi, la peur s'emparait d'eux, les dominait ? Oui. Une forme de peur qu'ils ne connaissaient pas encore, que peu d'hommes ont connue ; ou, pour mieux dire, rares sont ceux qui l'ayant éprouvée ont pu en parler, raconter ce

qu'elle est, car pour la plupart c'est cette angoisse sans fond, elle seule, qui fonda les affres de la mort.

La peur, les hommes courageux ne nient pas l'avoir sentie plus d'une fois glacer leur sang. Même, ils ont eu plus souvent que d'autres l'occasion de se mesurer avec elle. « Je voudrais bien connaître, disait un de ceux-là — Bassompierre — le Jeanfoutre qui n'a jamais eu peur. » Mais ces hommes ont toujours vaincu la peur. Passé le court instant où elle les a saisis, ils ont su s'en délivrer et, la peau moite, le cœur battant, ils se sont retrouvés eux-mêmes avec leurs idées claires, leurs réflexes sûrs.

Le métier d'aviateur, comme tous les métiers dangereux — il l'est moins aujourd'hui qu'il ne l'était autrefois, mis à part celui de pilote d'essai qui reste le plus dangereux de tous, — apporte à ceux qui l'exercent l'occasion d'avoir peur. Ceux qui l'ont choisi ont reçu en même temps que la vocation une sorte d'état de grâce qui favorise le courage, leur donne les moyens de lutter contre les effets débilissants, paralysants de la peur.

Celui qui est sorti d'un coup dur, s'il analyse ses réactions, s'il se demande de quoi il a eu peur, s'aperçoit que ce n'est pas de la mort. L'idée de la mort n'est pas même venue à son esprit. Cet esprit qui, un instant, a semblé flotter hors du corps. Sans doute pensera-t-on que je parle d'individus sortis vivants de situations périlleuses et que j'ignore l'ultime pensée de celui qui n'en est pas revenu. Eh bien, cette pensée dernière qui, comme une lueur fugace, traverse le cerveau, je crois la connaître. Elle peut être confirmée par certains.

Je me garderai bien dans ces pages consacrées à des hommes qui dépassent de loin le commun des mortels, qui furent tous dans le sens plein du terme des héros, de parler de moi-même. Qu'il me soit permis cependant de faire état d'une expérience.

Cela se passait à l'époque où furent formés les pilotes qui, après un service militaire plus ou moins prolongé, vinrent

s'engager à Montaudran, aux Lignes Latécoère et, plus tard, à l'Aéropostale. L'apprentissage des futurs pilotes militaires à l'école d'Istres tenait plus alors du cirque ou du jeu de massacre que du pilotage proprement dit. Les appareils, des Caudron G3, dataient du début de la guerre de 14. Ils étaient mal entretenus, souvent déréglés. Les moniteurs étaient pour la plupart d'anciens élèves qui n'avaient pas quitté l'école. Après leur brevet ils s'étaient entraînés à piloter à la place avant et on leur avait confié des élèves. Ils avaient alors une trentaine d'heures de vol. Certes, ils étaient courageux, gonflés disait-on, fervents, mais insuffisamment préparés à leur difficile fonction. Les appareils de perfectionnement étaient des Nieuport sensibles, au pilotage délicat, qui ne pardonnaient pas la plus légère faute. Les accidents étaient nombreux. L'avion retourné ou en pylône sur la piste caillouteuse de la Crau était un spectacle familier. On enterrait trois ou quatre camarades par mois, parfois davantage. Mermoz parlant de son passage à Istres écrit dans *Mes vols* : « J'ai vu dix-sept élèves-pilotes se tuer en trois mois. Il y avait à cette époque-là deux genres de corvées à Istres : les corvées de cailloux et les corvées d'enterrement. »

Voilà pour le décor.

J'en étais ce matin-là à mon troisième tour de lâcher. Le chef de piste, un adjudant, me dit :

— Vous savez faire des spirales ?

— Un peu, répondis-je. J'en ai fait avec mon moniteur.

— C'est bon. Vous allez monter à six cents mètres et « me faire » trois tours de spirale à gauche. Bien serrée. Et que ça tourne, hein !

— Bien, mon adjudant.

Le Caudron G3 était un biplace sans fuselage. L'empenage (gouvernails de direction et de profondeur), maintenu par quatre longerons, se baladait derrière les ailes et la petite nacelle en forme de sabot où j'étais assis. Un bon tiers de mon corps dépassait le rebord de la carlingue. Le vent me

fouettait le visage, s'insinuait sous mon casque trop grand, dont la jugulaire m'étranglait et, derrière le verre de mes lunettes de pacotille, faisant pleurer mes yeux. Mais j'étais heureux. Et fier aussi. Mon moteur rotatif ronronnait, non pas comme une mécanique, mais comme un instrument de musique étrange qui avait besoin de tout le ciel pour déployer son harmonie. De temps à autre je jetais un coup d'œil sur l'aiguille de l'altimètre. Lorsqu'elle arriva sur 600, je regardai au-dessous de moi. Les hangars me parurent encore proches, les avions, au repos sur la piste, comme des jouets à portée de la main, et les bonshommes qui s'agitaient autour trop précis. Six cents mètres, de ma petite nacelle, entre les ailes légères de mon coucou, ça me sembla bas. Je tirai sur le manche pour monter encore un peu. Personne ne s'en apercevrait. Cent ou cent cinquante mètres de plus, ils n'y verraient rien les camarades qui, en bas, autour de l'adjutant, levaient à ce moment-là le nez en l'air.

« Bien serrée. Et que ça tourne, hein ! » Il allait voir, le juteux, et les copains aussi. Je réduisis les gaz à fond. Je rendis la main. J'inclinai mon appareil, pied et manche à gauche. Je tirai sur le manche et... je vis se succéder devant mon capot la terre, l'horizon, le ciel. Le ciel lumineux, infini dans lequel, un instant très court, je me sentis suspendu à la verticale. Puis, mon avion tomba sur le nez comme une pierre que les doigts libèrent, brutalement. Je reçus une giclée d'huile en plein visage. Du revers de mon gant gauche j'essuyai prestement les verres de mes lunettes. Devant mes yeux la terre, les hangars, les bonshommes tournaient vertigineusement en montant vers moi. La peur expulsa d'un seul coup la sueur par tous les pores de ma peau. Je me sentis devenir pâle et froid. Mon appareil était en vrille.

Le G 3, avion à ailes souples, n'avait pas d'ailerons. C'est-à-dire qu'il était dépourvu de ces petits plans mobiles se trouvant à l'extrémité des ailes et que le pilote actionne en inclinant le manche à gauche ou à droite pour virer ou

pour rétablir la stabilité compromise par un coup de vent, un remous. Sur le G 3 lorsqu'on inclinait le manche latéralement les extrémités de l'aile supérieure se tordaient à la manière de celles de certains rapaces quand ils planent. Aussi, cet avion avait-il la redoutable réputation de se déformer dans la vrille. Combien de fois avais-je entendu dire, sur le terrain, au réfectoire, dans la chambrée : « Le G 3 ne sort pas de la vrille. » C'était comme une sentence qui signifiait : « En vrille, le G 3 va jusqu'au sol. » Jusqu'à ce sol qui en tournoyant approchait à toute vitesse.

« Le G 3 ne sort pas de la vrille. Le G 3 ne sort pas de la vrille. » A cette terrible pensée qui fut la première à occuper entièrement mon esprit succéda aussitôt un conseil de mon moniteur. « Ne crois pas ça, m'avait-il dit un jour. C'est de la connerie. Si tu te mets en vrille sur G 3, ne t'affole pas. Baisse la tête dans la carlingue, ne regarde pas le sol. Mets tout dans le milieu, pied et manche. Et quand ton appareil cessera de tourner, qu'il sera en piqué, tâte-le et lorsqu'il répondra redresse en mettant progressivement les gaz. » Mon moniteur m'avait dit tout cela, mais jamais il n'avait tenté de mettre un G 3 en vrille. Pourtant, à la peur qui m'avait glacé un grand calme avait succédé. Je faisais tout ce que mon moniteur m'avait enseigné. Je suivais ses conseils comme s'il était là, devant moi, avec sa large carrure, dans le siège vide aujourd'hui ; comme si j'entendais sa voix bien assurée à travers le sinistre froissement de soie qui emplissait mes oreilles. Mais j'attendais la lueur éclatante comme un soleil où j'allais m'évanouir.

Lorsque mon appareil reprit son vol normal la piste caillouteuse défilait tout près, au-dessous de moi. Je regardai mon altimètre. J'avais descendu plus de six cents mètres (ça avait peut-être duré quinze secondes). Eh bien, si j'avais commencé ma spirale — qui n'en était pas une — à l'altitude prescrite par l'adjutant, je me serais certainement tué. Mes pensées n'auraient pas été autres que ce qu'elles ont été.

J'avais été psychiquement jusqu'au seuil de la mort. Si, dans le choc brutal avec le sol, j'avais franchi ce seuil il ne se serait rien passé de plus dans mon esprit.

Saint-Exupéry a raconté comment un jour il crut qu'il allait inévitablement se tuer au terme d'une longue chute qui, contre l'évidence pour le pilote jusqu'au dernier instant, se termina par un atterrissage à peu près normal. « Dans quel monde j'étais entré en fraude, écrit-il. Un monde que l'on ne vient pas souvent décrire. » Ce monde-là plus d'un aviateur de l'époque héroïque l'a connu. La mort, l'aviation la dispensait alors avec une cruelle prodigalité à une jeunesse ardente et aventureuse. Les hommes de la Ligne l'avaient acceptée d'avance. L'esprit de la Ligne n'était peut-être au fond que l'esprit de sacrifice. Pour porter le courrier des hommes avaient accepté de braver les forces de la nature, d'entrer en lutte avec elles, de les vaincre ou de mourir. Mais voilà que soudain ils refusaient le risque, ils redoutaient la mort parce qu'elle venait des hommes. Et quelle mort ! Les éléments n'ont point d'intention. Ils ne sont ni lâches, ni cruels. Tandis que le guerrier au voile bleu qui les guettait, caché derrière sa dune, avait comme eux-mêmes des yeux, des mains, une âme. C'est de cela qu'ils avaient peur.

Cette peur n'est pas comparable à l'autre. Elle s'accroît d'une révolte qui ne peut s'exprimer, ni aboutir. C'est l'atteinte la plus odieuse et la plus stupide à la liberté suprême, au droit de vivre. Elle s'accroît du sentiment de l'innocence bafouée, de la justice méprisée. Elle porte en elle l'angoisse du supplice, de la torture, d'une souffrance inutile et barbare imposée par des êtres conscients chez qui le fanatisme s'oppose à la raison. Rappelons-nous Mermoz, prisonnier, qui n'osait plus faire un geste, « le geste qui ferait tirer » et qui arrivant sous la tente, devant les deux chefs maures « éprouve une étrange sécurité (...) Sensation de dépendre enfin d'une pensée d'homme et non d'un réflexe de bête ». De bête humaine, ce qui est encore plus troublant.

De cette peur terrifiante, paralysante qui annihile toute force et toute faculté de raisonnement, j'ai fait aussi l'expérience. C'est, du reste, à cause de cela que j'ai parlé de l'autre ; pour la comparaison.

Ça se passait en Mésopotamie, en plein désert. J'étais tombé en panne avec un camarade dans ce que nous appelions la dissidence. A pied nous allions vers un bordj, situé à une vingtaine de kilomètres, où nous savions trouver du secours. C'était l'été. Il faisait une chaleur torride. Nous cheminions sur la piste, accablés de soleil. Nous étions silencieux. Mes pensées étaient vagues, plutôt terre à terre. Je maudissais à la fois l'avion, le désert, le soleil : tout ce que j'aimais. Je refoulais de temps à autre la possibilité d'une rencontre avec des dissidents parce que, d'abord, ça n'était qu'une incertitude, ensuite, cette idée me coupait les jambes et, seule, comptait la réalité : vingt kilomètres de piste brûlante ; quatre ou cinq heures à rôtir dans ce four immense, sous sa coupole d'acier chauffée à blanc.

L'air vibrait au-dessus du désert, brouillant la vision lointaine. Et cette troupe de cavaliers que mes yeux découvraient semblait enfantée par la terre. C'était peut-être une patrouille de spahis. Je regardai attentivement. Le disparate des costumes mit le doute dans mon esprit. Ces cavaliers ne portaient pas d'uniformes. Alors ?... Je tournai la tête vers mon camarade à l'instant même où il me regardait, lui aussi. Nos regards se pénétrèrent longuement, intensément, mais nous ne prononçâmes pas une parole. C'étaient des dissidents, des Bédouins contre lesquels nous étions en guerre ; des hommes cruels qui exterminaient leurs prisonniers après les avoir atrocement torturés. Ils s'acharnaient plus sauvagement encore sur les aviateurs. On avait retrouvé, il y avait peu de temps, dans cette région même où nous étions, un des nôtres horriblement mutilé.

Au fur et mesure que les cavaliers approchaient, notre marche ralentissait. Lorsque la troupe fut assez proche de

nous pour que nous n'ayons plus de doute, lorsque je vis leurs visages de terre cuite sous le *keffieh* éclatant (1) mon sang ne fit qu'un tour. (Cette expression qu'on emploie souvent sans savoir ce qu'elle signifie réellement a certainement été inventée par un homme qui avait eu très peur. J'en compris pour la première fois tout le sens.) Je sentis mes jambes mollir, devenir grêles sous mon corps plus pesant. Nous nous étions arrêtés, mon camarade et moi, à quelques mètres des cavaliers, incapables d'aucune réaction. La peur nous avait immobilisés, rendus muets. Dans mon G3 en vrille j'avais retrouvé mon sang-froid. Mais, là, j'étais vide comme une armure de musée, nu comme un tronc d'arbre décortiqué, absent.

Lorsque le chef de la troupe parla, il me sembla d'abord que sa voix était lointaine, que je sortais d'un rêve, ou d'un autre monde. Sans doute de ce monde dont parle Saint-Exupéry et qu'on ne revient pas souvent décrire. Le Bédouin se présentait. Il était le fils de Méchall Pacha, puissant chef de la Djézireh, rallié aux Français. Il s'offrait de nous conduire jusqu'au bordj d'Hassetché.

On peut penser, cette fois, que ma peur était injustifiée. Sans doute, mais elle fut. Les guerriers de Méchall étaient semblables à ceux de Mézoued, ou de Medchem qu'on appelait el Nemer (le Tigre), des dissidents. Ils étaient aussi cruels, capables de faire subir à un ennemi les mêmes tortures, de signoler la même mort. Ce jour-là je n'étais pas un ennemi (2). C'est tout. Ce fut pour mon camarade et moi-même le miracle, comme les cent mètres que j'avais ajoutés aux six cents prescrits par l'adjudant.

Si j'ai raconté ces deux histoires vécues, ces expériences personnelles, c'est pour montrer les effets si différents de la

(1) Grand mouchoir de soie. Coiffure traditionnelle du Bédouin.

(2) En 1945, dans cette même région, des tribus soumises se révoltèrent et des officiers français furent massacrés par leurs hommes qui se recrutaient dans ces tribus.

peur selon ses causes afin que le lecteur comprenne pourquoi, un jour, les pilotes refusèrent de porter le courrier. Quoi, penserait-on, ces garçons audacieux, téméraires qui n'hésitaient pas à opposer leurs jeunes vies à l'orage, au vent de sable reculaient devant des hommes ! On sait maintenant pourquoi.

Et la mystique, cette âme commune, cette force à quoi rien ne résistait, qui avait permis à la Ligne de naître, puis de vivre, de vaincre des obstacles réputés insurmontables ? Eh bien la mystique était ébranlée. Mais l'homme qui l'avait fondée était toujours là. Seul, dans son bureau de Montaudran, Didier Daurat relisait le télégramme, la phrase dont les mots lui martelaient la tête : « Pilotes refusent continuer service. » Était-ce possible ? Lui qui avait tout prévu n'avait jamais pensé que ses pilotes, un jour, refuseraient de partir. C'était bien écrit « refusent ». Le regard fasciné par ce mot Daurat songeait. S'était-il si lourdement trompé sur ces hommes qu'il avait choisis entre d'autres ? Ceux-là avaient-ils perdu la foi qu'il leur avait insufflée ? L'esprit de la Ligne que, lui, Daurat avait forgé, qui soudait leur communauté et les poussait tous d'une seule âme, d'un seul cœur sur les chemins difficiles, vers les sommets ardu, n'était-il qu'une fragile et éphémère exaltation ? Et la discipline, sa discipline ?... Daurat descendait en lui-même, s'interrogeait. N'avait-il pas été trop dur ? Les épreuves qu'il avait imposées à ses pilotes et qu'ils avaient acceptées pour satisfaire la passion du vol qui les dévorait, n'étaient-elles pas au-dessus de leurs forces ? Et cette volonté dont il avait toujours pesé sur eux, qui l'avait conduit à « briser leur carapace d'orgueil », jusqu'à les obliger à tremper leurs mains dans l'huile de vidange pour les « tremper eux-mêmes, comme de l'acier » n'avait-elle pas entraîné des effets réversibles ? Et cet abaissement qu'il avait voulu d'abord pour mieux les dominer n'avait-il pas entamé leur énergie ?

Daurat se surprit à se juger. Le coup qu'il venait de rece-

voir dans sa solitude avait engendré une sorte de dédoublement de sa personne. Un autre soi-même l'examinait, le sondait, enclin à lui trouver des torts, à découvrir des fautes cachées, des erreurs. Daurat se redressa, chassa l'importun. Il ne s'était pas trompé. Il n'avait pas pu commettre d'erreurs. Tout ce qu'il avait fait, exigé avait servi le but vers lequel il marchait, vers lequel ils devaient aller tous. La réussite, pour l'instant compromise, n'absolvait pas des fautes, mais prouvait la valeur, l'efficacité de ses principes, de sa méthode.

Les traits de son visage, son regard un instant apaisés, adoucis par ses pensées avaient repris leur dureté coutumière. Daurat n'allait tout de même pas verser dans le sentimentalisme ! D'un geste lent il poussa le télégramme qu'il avait devant lui. Il prit une feuille de papier et, après s'être recueilli un long moment, il rédigea la réponse à Roig : « Pris bonne note votre message. Stop. Prochain courrier sera assuré par Daurat-Beauregard. Stop. Rejoins immédiatement Casablanca. »

Lorsque l'avion piloté par Beauregard arriva à Casablanca, Roig, entouré de tous les pilotes se trouvant au Maroc, attendait sur le terrain. Daurat sauta de l'appareil. Le regard plus dur, plus pénétrant que jamais il dévisagea les hommes, sans serrer une main, sans prononcer une parole. Après cette sorte de revue silencieuse, le directeur de l'exploitation parla du nouveau matériel à l'étude, d'une visite qu'il allait faire au maréchal Lyautey. Du télégramme, il ne fut pas question.

Le lendemain, à l'aube, Daurat arriva sur le terrain. Tous ses pilotes étaient là, en tenue de vol, au garde-à-vous. Ils s'offraient tous à l'accompagner. Daurat leur serra la main, désigna Reine pour piloter l'avion d'escorte et, avec Beauregard, s'envola pour Tiznit.

CHAPITRE V

AVEC LES HOMMES

Un peu après la guerre — c'était, je crois, en 1947 — j'allai voir M. Daurat au Bourget. Je cherchais des documents pour l'ouvrage auquel je travaillais sur Henri Guillaumet et, en même temps, pour une biographie de Saint-Exupéry que je ne devais écrire que dix ans plus tard. De plus, je peux bien le dire, l'idée d'un ouvrage sur Didier Daurat faisait tout doucement sa place dans mon esprit et je ne manquais pas une occasion de rencontrer, d'observer « mon sujet ». A cette époque l'occasion ne se présentait pas souvent.

Je trouvai M. Daurat dans son bureau de l'aéroport qui renaissait de ses ruines. L'homme était là, tout d'un bloc, solide, calme et puissant, le visage impassible, fumant son éternelle cigarette. Il était là comme vingt-sept ans auparavant à Montaudran, après une autre guerre, construisant, forgeant, luttant avec cette même volonté, cette même ténacité qui désagrège les obstacles. Avec de faibles moyens et des hommes qui une fois encore étaient venus vers lui, il remettait en marche l'aviation postale de nuit métropolitaine que la guerre avait non seulement arrêtée, mais détruite. Il m'en parla, me dit les difficultés que rencontraient ses équipages volant sur de vieux Junkers, assurant le transport du courrier par tous les temps, au-dessus d'un territoire où l'in-

frastructure était presque inexistante. Je comparai ces difficultés à celles d'autrefois et, surtout, je parlai des hommes qui l'avaient aidé à les vaincre.

À l'évocation de ces souvenirs, de certains noms il me sembla que les traits du visage de M. Daurat avaient perdu un peu de leur rigidité, que son regard adouci errait vers des lointains, sans doute sur des images lentement revenues au jour. Et comme je rappelais la rude discipline qu'il avait imposée à ceux qui étaient demeurés avec lui, il me répondit de sa voix lente, au débit saccadé et ferme, le regard toujours perdu au loin :

— Je n'ai pas eu besoin de tant de dureté. Avec les hommes qui restaient avec moi, qui acceptaient de servir, c'était inutile.

M. Daurat avait-il oublié ? Non, certes. Était-ce modestie, laissant à chacun sa valeur, sa part de mérite ? Était-ce fausse modestie, ou bien refus d'admettre comme fondée la terrible réputation qui depuis un quart de siècle était la sienne ?

Il est certain que les hommes qui acceptèrent de rester avec Didier Daurat, de servir — comme il le dit — avec lui étaient des êtres hors du commun. Aussi bien ceux qui sont demeurés dans l'ombre, inconnus, que ceux qui émergèrent, tous portaient en eux cette vocation qui ne demande qu'à être délivrée, dont il faut dénouer les liens qui la retiennent, faire éclater la gangue où elle est prisonnière. Le jeune homme ne sent pas toujours ce germe qui est en lui. Il ne décèle pas toujours ce qu'est cette force naissante et hésitante qui tressaille en son être. Il lui faudra une intervention extérieure, comme il arrive parfois à l'oisillon dans sa coquille que la mère doit briser de son bec pour l'aider à sortir à la lumière, à la vie. Et puis, comme le dit Jean Guilton, « nous avons plusieurs vocations dont il faut accomplir l'unité ». Il faut faire la synthèse de ces éléments qui ont besoin d'être rassemblés pour libérer leurs virtualités qui, fondues, engendreront cette puissance qui poussera l'homme

dans une voie précise, toujours pénible, mais l'aidera à vaincre et, s'il le faut, à se sacrifier.

La vocation qui avait appelé ces jeunes hommes au métier d'aviateur, qui les avait attirés à Montaudran — j'ai parlé de leur passion du pilotage, mais la vocation est inséparable de la passion — n'aurait peut-être pas été suffisante à elle seule pour les retenir auprès du chef intransigeant et dur — certains sont partis qui devinrent ailleurs de grands pilotes. Il fallait qu'une autre vocation, plus secrète, celle-ci, plus profondément cachée les retint auprès de celui qui allait la délivrer. Qui sait si par intuition ils ne sentaient pas que leur destin était là ? C'est pourquoi ils acceptaient l'épreuve, la vie rude, pénible qui leur était imposée, les risques qui à chaque pas barraient le chemin, la mort même si souvent présente. Ils avaient besoin de l'autorité, de l'intransigeance, de la dureté du chef. C'est Daurat qui, avec ces défauts, devenus qualités, allait délivrer l'autre vocation, la plus noble qui soit, celle sans laquelle toute autre perd une grande part de sa valeur : la vocation d'homme.

Le radiologue que la vocation scientifique appelle à son dangereux métier l'exerce d'abord sans ressentir les effets destructeurs du radium. Puis, un doigt est attaqué et perdu. Plus tard c'est un autre doigt. Un jour ce sera la main tout entière. Le radiologue continuera. Il accepte la double souffrance morale et physique de la lente destruction physiologique. La seule vocation scientifique ne peut expliquer ce sacrifice. Le martyr est soutenu surtout par sa vocation d'homme dont l'essence même est la générosité. Vocation souveraine, elle grandit l'homme, le hausse. Elle seule lui permet d'accomplir son destin véritable qui est de s'élever. C'est en cela que réside la réussite. Ce mot, ici, perd le sens vulgaire que lui a donné la recherche exclusive du gain, des bénéfices, d'une « belle situation », des galons, des titres, des honneurs. La réussite c'est de porter le courrier, de partir à l'heure, d'arriver à l'heure ; d'atterrir à Casablanca, à Dakar, à Natal, à

Buenos Aires, à Santiago du Chili. La réussite c'est de vaincre. Vaincre les éléments, la peur ; se vaincre soi-même, se surpasser. C'est sur ces données de grandeur que Daurat forge son type d'homme, en quelque sorte un héros-type. Le héros de notre siècle de progrès technique, scientifique qui vit se réaliser le rêve le plus ambitieux de l'homme : voler, se diriger dans le ciel, tracer les chemins de l'espace. C'est le héros pacifique de l'histoire humaine. Il se distingue des types de héros qui jusqu'alors ont été donnés en exemple — antique, cornélien, germanique, etc. — par le fait qu'il ne combat pas les autres hommes. Il ne fait pas couler le sang de ses semblables. S'il accepte de se sacrifier, ce n'est pas dans une lutte avec des hommes, dans un duel, une guerre ; c'est au contraire pour les rapprocher, nouer des liens entre eux. Il est un peu comme le symbole d'un humanisme naissant qui transforme les notions depuis longtemps admises de l'humanisme : du mode de vie, il nous fait passer à un modèle de vie.

Ce n'est pas par hasard, qu'arrivés là, nous retrouvons Saint-Exupéry, pilote à l'AÉROPOSTALE sous les ordres de Didier Daurat et écrivain le plus représentatif de l'humanisme moderne, à tel point qu'on parle parfois d'un humanisme exupérien (1).

Nous connaissons l'arrivée de Saint-Exupéry à Montaudran, la réponse du directeur de l'exploitation au pilote qui « surtout voulait voler » : « Vous ferez comme les autres. Vous suivez la file » ; l'adaptation rapide de l'enfant gâté à une vie nouvelle, rude, difficile ; l'intégration dans l'équipe du garçon distant qui, en sept ou huit ans d'internat de collège, ne s'était fait qu'un seul ami, qui au régiment ne fréquentait pas les autres soldats et se retirait le soir dans une chambre louée en ville. Saint-Ex qui cherchait sa voie et voulait « se faire une situation » va entrer de plain-pied dans

(1) Luc Estang, *Saint-Exupéry par lui-même*.

un métier qui ouvrira à la fois son esprit et son cœur à la réalité et à la beauté du seul « luxe véritable, celui des relations humaines » (1). Plus tard, se souvenant de ce moment décisif de sa vie, il écrira : « La grandeur d'un métier est, peut-être, avant tout unir des hommes (2). » Phrase souvent citée à laquelle l'expérience de Saint-Exupéry donne tout son poids. Le grand jeune homme nonchalant, lourd, monolithique qui détestait le sport et jusqu'à la marche, va d'un seul coup entrer dans l'action, l'aimer, la prôner. Cette « action qui sauve de tout », dépasse le but. « Le but peut-être ne justifie rien, mais l'action délivre de la mort (3). »

Saint-Exupéry, en qui se trouvent confondues les vocations de pilote, d'écrivain et d'homme, va nous faire pénétrer la psychologie des pilotes de la Ligne, de l'équipe avec au centre le chef qui tient une si grande place. Il ne s'attardera pas sur l'histoire, les événements, les faits en eux-mêmes ; ils ne serviront qu'à nous montrer, à nous faire connaître et apprécier l'aspect humain de l'œuvre, ce qui l'a frappé, attiré, retenu.

Le changement qui va s'opérer en Saint-Exupéry, cette transformation qui, pour ceux qui l'ont connu à cette époque, tient de la métamorphose, éclaire l'influence de Daurat sur « ses » pilotes. Ce changement était plus ou moins apparent, plus ou moins spectaculaire selon le tempérament de l'individu, son comportement antérieur, mais il existait et portait toujours l'empreinte du chef. Saint-Exupéry, citoyen paisible — contre son gré — employé de bureau, représentant de commerce, pilote du dimanche, va se glisser dans la peau d'un pilote d'avion postal. Il va porter le courrier quel que soit le temps. Et il va admirer l'homme qui l'oblige à faire ce pénible et dangereux métier, qui lui donne, à lui pilote, un « but dramatique » (4).

Bien qu'indépendant à outrance, Saint-Exupéry va se plier à la rude discipline qu'impose Didier Daurat. Cette discipline

(1) (2) *Terre des hommes*.

(3) (4) *Vol de nuit*.

qui commence dans le hangar et se poursuit dans le ciel c'est la trempe du métal. Ou bien celui-ci ne résistera pas à l'épreuve, ou, s'il résiste, il sera d'une solidité sans égale. La discipline acceptée et ayant produit ses effets, l'homme sera capable de tous les efforts. Il se soumettra aux exigences du courrier, à la plus ardue et la plus périlleuse : la régularité. C'est cette soumission qui va transformer les hommes. Elle est la cause première de leur ascension. Saint-Exupéry note dans un de ses carnets : « Je n'admire point des hommes de servir le courrier, mais je tiens au mythe du courrier parce qu'il forme de tels hommes. (Et ces hommes, je les admire d'être tels.) »

Saint-Ex parle comme s'il n'était pas de ceux-là. Son admiration, à travers eux, va vers le chef qui par son autorité, sa dureté va faire de lui, Saint-Exupéry, un homme dans le sens élevé qu'il donne à ce terme et qui prend dans ses écrits toute sa valeur, toute sa densité.

Didier Daurat a impressionné Saint-Exupéry. Cela est remarquable, car rares sont les hommes qui ont eu sur lui une influence quelconque. A vingt-quatre ans le futur auteur de *Vol de nuit* qui observe déjà beaucoup ses semblables — s'il ne se lie pas facilement, ses relations, la moindre rencontre lui sont une occasion d'exercer sa curiosité — avouait qu'il « était toujours déçu dès qu'il avait découvert qu'une mentalité qu'il croyait intéressante n'était qu'un mécanisme facile à démêler » (1). Il se plaindra souvent de ne trouver chez un interlocuteur, un camarade, même si le personnage est instruit — ce qu'il signale volontiers — qu'une intelligence moyenne, voire médiocre. Il reprochera à beaucoup de manquer de « substance ». Il enferme dans ce mot, appliqué à l'individu, un ensemble de qualités rarement réunies qui, à ses yeux, donnent à l'homme toute sa valeur.

Avec Didier Daurat Saint-Exupéry ne sera pas déçu. Au

contraire, sa pénétrante psychologie doublée d'une fine intuition va tout de suite lui révéler chez le directeur de l'exploitation une nature étrange, acerbe et attirante à la fois, un mécanisme difficile à démêler. Le jeune pilote va déceler, sous la rude écorce, une intelligence aigüe, une volonté d'acier, un sens peu commun des responsabilités.

Pour mieux comprendre encore l'attraction que Daurat exerça sur Saint-Exupéry et saisir les raisons qui poussèrent celui-ci à observer son chef, à analyser les motifs de son comportement, à le disséquer, enfin à le prendre un jour pour modèle du héros central d'un de ses ouvrages, il faut savoir qu'à cette époque Saint-Exupéry s'était entiché de Nietzsche — « J'aime ce type immensément » (1), écrivait-il — et que le personnage de Daurat est, sous de nombreux aspects, un personnage nietzschéen.

Nous retrouvons chez Daurat le refus, le mépris de la pitié recommandé par Nietzsche. « On perd de la force quand on compatit : par la pitié s'augmente et se multiplie la déperdition de force (...) La pitié contrarie la loi de l'évolution qui est celle de la sélection. » Ainsi parle Nietzsche, ainsi raisonne Daurat lorsqu'il renvoie le pilote qui n'a pas eu de chance ou le vieux mécano qui une fois, une seule fois, a commis une erreur, ou encore lorsqu'il se sépare sans attendre du pilote qui serait trop long à s'adapter. Le faible est un obstacle à la marche en avant. Seul compte « l'homme fort, celui auquel appartient l'avenir, qui va de l'avant, brise tout ce qui s'oppose à son instinct de domination ; toute volonté rivale constitue pour lui l'ennemi, et l'ennemi il doit l'écraser ». C'est F. Palhoriès qui écrit cela à propos de l'homme célébré par Nietzsche (2), et l'on pourrait sans exagérer appliquer cette réflexion à Didier Daurat.

« Soyons durs » dit encore Nietzsche, durs pour les autres et plus encore pour nous-mêmes, « car la vie de celui qui

(1) *Lettres à sa mère.*

(1) *Lettres de jeunesse.*

(2) *Vies et Doctrines des Grands Philosophes.*

créer les valeurs est chose difficile, douloureuse, tragique » (1). Ne reconnaissons-nous pas ici encore Didier Daurat chez qui la dureté s'accompagne d'une volonté de puissance, toutes deux mises entièrement au service d'une création ? Daurat crée une œuvre exceptionnelle, unique dans des conditions difficiles, quasi insurmontables. Il crée dans le travail absolu, sans relâche ; dans le renoncement, dans la souffrance et il impose à ceux qui sont avec lui le travail, le renoncement, la souffrance — un renoncement moins grand peut-être pour eux-mêmes, mais une souffrance plus pénible. « C'est à l'école de la souffrance, de la grande souffrance, c'est sous ce dur maître seulement que l'homme a accompli tous ses progrès », dit Nietzsche.

Daurat crée une œuvre surhumaine et, en même temps, forge un homme accordé à cette œuvre et qui ressemble étrangement au surhomme de Nietzsche et à l'Homme (avec une H majuscule) de Saint-Exupéry.

Sans doute faut-il faire une distinction. Elle est d'ordre spirituel. Pour Daurat Dieu n'est pas mort. Mais rien ne transperce dans ses actes de cette croyance en l'Être suprême et créateur. En outre Daurat ne fait pas de confidences et Saint-Ex qui, à cette époque, a rejeté Dieu peut bien penser que le chef croit plus en la volonté humaine, en l'efficacité de cette volonté qu'en l'intervention de la puissance divine dans les actions des hommes.

Voilà comment Daurat apparaît à Saint-Ex, au jeune homme qui, cherchant une situation, a trouvé sa voie ; au garçon qu'une vie facile ou ordinaire ne pouvait satisfaire, qui avait besoin de ce qui résiste « pour devenir ».

En même temps qu'est délivrée la vocation d'homme de Saint-Exupéry s'affirme sa vocation d'écrivain. L'avion, cet « outil qui mêle l'homme à tous les vieux problèmes », sera pour Saint-Ex le moyen idéal de développer, d'épanouir ses

(1) *Vies et Doctrines des Grands Philosophes.*

dons incontestables de conteur. Son métier de pilote, de pilote de ligne (titre auquel il tenait le plus) va orienter l'écrivain vers un humanisme nouveau. Mais ces éléments sont si étroitement mêlés chez l'homme et dans ses écrits qu'on ne conçoit pas aujourd'hui qu'ils aient pu exister l'un sans l'autre. Saint-Exupéry a pu dire : « Ce n'est pas l'avion qui m'a amené au livre. Je pense que si j'avais été mineur, j'aurais cherché à puiser un enseignement sous la terre », nous le croyons volontiers, mais quel métier pouvait mieux lui convenir que celui qu'il avait choisi et, dans ce métier, pouvait-il espérer lieu plus prédestiné que ce petit aérodrome de Montaudran où il se trouva un jour devant l'homme qui allait l'obliger à « suivre la file », comme les autres — avec les autres ?

Le premier écrit que publia Saint-Exupéry était inspiré par l'avion. C'était une nouvelle, *l'Aviateur*, qui parut en 1926 dans le *Navire d'argent*, une revue dirigée par Adrienne Monnier (1). C'était aussi l'ébauche de *Courrier Sud* que Saint-Ex écrira deux ans plus tard dans la solitude de Juby, entre deux sauvetages de camarades. Mais c'est *Vol de nuit* qui va révéler l'écrivain. Or ce livre, s'il est un merveilleux poème où l'action, portée par le chant d'orgue de l'avion, s'élève au-dessus de la terre noyée d'ombre vers les hauteurs les plus pures, il est encore l'exaltation de la volonté inébranlable du chef qui marche droit, avec sûreté, vers un but et qui pèse de tout son poids sur les hommes qu'il entraîne avec lui. Ce chef implacable, Rivière, a eu pour modèle Didier Daurat.

Le vol de nuit qui, à l'époque où l'ouvrage fut écrit, venait d'être utilisé dans l'aviation postale afin de gagner du temps, a été pour Saint-Exupéry plus qu'un cadre : un moyen de camper le personnage de Rivière et de développer les thèmes

(1) Qui publia aussi la première nouvelle d'Hemingway.

sur l'énergie, la volonté, l'action que le directeur de l'exploitation a fait naître dans l'esprit du jeune pilote-écrivain.

Un avion, piloté par Fabien accompagné de son radio, ramène, la nuit, vers Buenos Aires le courrier de Patagonie. Ce courrier rejoindra, sur l'aérodrome argentin, d'autres courriers : de Santiago, d'Asunción. Ils seront chargés dans l'appareil qui attend pour décoller vers Rio de Janeiro, vers Natal, vers l'Europe. Sur le terrain d'atterrissage de Buenos Aires un homme se promène de long en large. C'est « Rivière, responsable du réseau entier ». Lorsque les avions auraient atterri, les équipages iraient dormir. « Mais Rivière n'aurait point de repos : le courrier d'Europe, à son tour, le chargerait d'inquiétude. Il en serait toujours ainsi (...) L'arrivée des avions ne serait jamais cette victoire qui termine une guerre et ouvre une ère de paix bienheureuse. Il n'y aurait jamais, pour lui, qu'un pas de fait précédant mille pas semblables. » Nous reconnaissons Daurat à Montaudran, la nuit comme le jour. Nous le retrouverons de même vingt ans plus tard au Bourget.

Cette attente de l'avion de Patagonie est l'occasion de faire connaissance avec l'inspecteur Robineau. Ce pauvre Robineau qui a réellement existé, lui aussi, qui vit encore, que Saint-Ex poursuivra de sa hargne, le chargeant de tous les défauts, est, sous l'emprise de Rivière, comme envoûté. Il n'a aucun droit, seulement l'obligation de surveiller les pilotes, de rédiger des rapports et d'infliger — selon les vues du chef — des sanctions.

« — Robineau, pour tous les départs retardés, lui avait dit un jour Rivière, vous devez faire sauter les primes d'exactitude.

« — Même pour le cas de force majeure ? Même par la brume ?

« — Même par la brume. »

Je ne pense pas que Daurat ait jamais fait partir — avant l'installation des lignes d'approche qui ne devait être réa-

lisée que beaucoup plus tard — un avion par la brume. Mais il avait imaginé la prime d'exactitude (cette invention pouvait engager gravement sa responsabilité dans certains cas) et cette prime *devait* « sauter » si un appareil n'arrivait pas à l'heure, *quelle que fût la cause du retard*.

Didier Daurat avait institué aussi une prime de non-casse. « Si un pilote cassait un appareil, ce pilote perdait sa prime de non-casse.

« — Mais quand la panne a eu lieu sur un bois ? s'était informé Robineau.

« — Sur un bois aussi, avait répondu Rivière. »

Eh bien, il y a une histoire vécue qu'illustre parfaitement ce dialogue. Cela se passait sur le terrain de Montaudran. Guillaumet, entre deux voyages, devait essayer un appareil, un « *Laté 28* » qu'on venait de réviser. Il s'installe aux commandes, laisse chauffer son moteur, puis, étant dans le vent, met les gaz pour décoller. Tandis que l'appareil roule le pilote, qui doit se défendre au sol avec les ailerons à cause d'un vent assez fort et irrégulier, s'aperçoit que les commandes ne répondent pas normalement. Il réduit les gaz, coupe le contact, mais ne peut éviter des débris d'appareils accidentés se trouvant hors du terrain et que son avion heurte en fin de course.

Guillaumet saute à terre et cherche à comprendre ce qui a pu se passer. Puis, ayant réfléchi, il monte sur le marche-pied, s'agrippe d'une main au rebord de la carlingue et de l'autre main actionne le manche tout en regardant les ailerons. Les commandes de gauchissement ont été inversées par erreur.

A ce moment Daurat, qui de son bureau a suivi le départ du « *Laté* », arrive auprès du pilote :

— Eh bien, Guillaumet, vous ne savez plus piloter.

— Mais, Monsieur Daurat, répond Guillaumet en répétant le geste qu'il vient de faire, regardez ; les commandes sont montées à l'envers.

Le directeur ne regarde pas ; il a vu. Il rallume sa cigarette et retourne à son bureau. A la fin du mois, en recevant son salaire, Guillaumet s'aperçoit que sa prime de non-casse a été supprimée.

Daurat considérait alors Guillaumet comme le meilleur de ses pilotes. S'il n'y avait pas eu un vent fort et irrégulier, Guillaumet n'aurait pas eu à se servir de ses ailerons au sol, mais seulement en vol. Il se serait peut-être tué.

« Le règlement, pensait Rivière, est semblable aux rites d'une religion qui semblent absurdes mais façonnent les hommes. »

« Rivière dira plus tard à Robineau qui a osé montrer quelque amitié à l'égard de Pellerin, un pilote qui a commis une erreur :

« — Vous êtes très lié avec Pellerin ?

« — Euh...

« — Je ne vous le reproche pas. Seulement... seulement vous êtes le chef. Vous devez rester dans votre rôle.

« Rivière pesait ses mots :

« — Vous commanderez peut-être à ce pilote, la nuit prochaine, un départ dangereux : il devra obéir. »

Il est évident que Robineau n'est là que pour servir le romancier, pour lui permettre de faire exprimer à Rivière — chef unique et qui se veut unique — certaines sentences. Nous sommes moins certains du sentiment secret de Daurat que de celui de Rivière à l'égard de ses pilotes. Pourtant si aucun ne fut jamais l'ami du directeur de l'exploitation, il y en eut que Daurat aimait, à commencer par Saint-Exupéry. Douze ans après la disparition de celui-ci, Didier Daurat écrit : « J'aimais trop Saint-Exupéry pour que la pudeur m'interdît d'avouer la douleur que je continue à ressentir de sa mort (1). » Cependant, rappelant les moments difficiles qu'il connut au moment de l'« affaire » de l'AÉROPOSTALE,

il écrit : « C'est alors que Saint-Exupéry qui, jusqu'alors, n'avait été pour moi qu'un collaborateur remarquable, etc... (1) »

Ce sentiment que Daurat avoue en forçant une pudeur qui est bien dans sa nature, ses pilotes ne le décelaient pas sous le masque impénétrable du chef et encore moins dans son attitude. Saint-Ex, l'intuitif, l'avait-il deviné ? C'est possible. Mais je crois plutôt, comme je tenterai de l'expliquer plus loin, que le personnage du roman a ouvert le modèle à des sentiments qui, s'ils existaient, étaient en léthargie.

Saint-Exupéry nous montre Rivière, revenu dans son bureau, méditant devant la carte de la Ligne : « Le visage de ce réseau, pense Rivière, est beau mais dur. Il nous a coûté beaucoup d'hommes, de jeunes hommes. » Fallait-il que ces hommes fussent morts pour que Rivière pensât à leur mort ? On pourrait le croire, car « le but pour Rivière dominait tout (...) Grâce à Rivière, sur quinze mille kilomètres, le culte du courrier primait tout ». Comme pour Daurat.

Les lourdes responsabilités que le chef portait sur ses larges épaules, un peu arrondies par leur poids, l'obsession qu'elles entretenaient dans son esprit faisaient de lui un homme seul, même dans une foule, indifférent à ce qui se passait autour de lui. Marchant dans la rue, levant les yeux, la nuit, vers les étoiles, il songeait : « Ce soir, avec mes deux courriers en vol, je suis responsable d'un ciel entier. Cette étoile est un signe qui me cherche dans la foule, et qui me trouve : c'est pourquoi je me sens un peu étranger, un peu solitaire. » Qui songe ainsi ? Rivière ou Daurat ? On ne saurait le dire.

Le but et l'action pour Rivière comme pour Daurat primaient tout, justifiaient tout. Cela explique ce qui peut nous choquer chez Daurat comme chez Rivière. Nous avons vu Daurat refuser pour lui-même une certaine forme de

(1) Dans le vent des hélices, p. 208.

(1) Id., p. 176.

bonheur. Nous l'avons vu agir sur ses pilotes et, par là, les pousser à rompre les liens qui les attachaient à ce bonheur-là. Ayant devant lui la femme de Fabien — le pilote qui ramène le courrier de Patagonie, pris dans l'orage, et que Rivière *sait perdu* — épouse inquiète dont l'espoir faiblit, Rivière « était parvenu à cette frontière où se pose, non le problème d'une petite détresse particulière, mais celui-là même de l'action. En face de Rivière se dressait, non la femme de Fabien, mais un autre sens à la vie. Rivière ne pouvait qu'écouter, que plaindre cette petite voix, ce chant tellement triste, mais ennemi. Car ni l'action, ni le bonheur individuel n'admettent le partage : ils sont en conflit ». Réflexion terrible qui pouvait hanter l'esprit du terrible Daurat. Nous sommes surpris que le sensible Saint-Ex puisse l'admettre. C'est que, déjà, il est entraîné par Daurat, il est soumis à sa discipline, il accepte sa dureté. Il accepte même son injustice et nous dit comme une chose naturelle qu'« il était indifférent à Rivière d'être juste ou injuste ». Et cette réponse de Rivière au chef de bureau qui bredouille : « Je... j'ai cru... »

« — Vous n'avez pas à croire, mais à exécuter » n'a pas dû être inventée par Saint-Exupéry. Elle porte la marque de Didier Daurat.

Ainsi on retrouve, en tournant les pages de *Vol de nuit*, des phrases, des aphorismes de Daurat et jusqu'aux boutades que reconnaissent ceux qui ont vécu avec lui. Telle cette réflexion de Rivière au faible Robineau qui se plaint d'une infirmité : « Si ça vous empêche de dormir, ça stimulera votre activité. » Ou cette autre au pilote qui a eu peur, avoue sa peur, en expose les raisons : « Vous avez trop d'imagination. Allez. » Tout au long de ce livre ceux qui connaissent Daurat le retrouvent en Rivière. Et nous verrons finalement combien la victoire, « la lourde victoire » de Rivière ressemble à celle de Daurat.

Pourtant Didier Daurat, lui, refuse d'être Rivière. Dans des conversations, des interviews il a toujours nié cette iden-

tité. Lorsque, en 1956, il écrivit ses souvenirs il a voulu « s'en expliquer une fois pour toutes ». Mais les explications qu'il donne ne peuvent nous satisfaire. Elles manquent de poids, de substance. Certes il prend « à son compte l'esprit de la Ligne, cet esprit exceptionnel (qui) a certainement frappé Saint-Exupéry, comme tous ses camarades ». Toutefois, « il y a, ajoute Daurat, entre Rivière — personnage imaginaire et supérieur — et moi un abîme de différences et quelques airs de famille » (1). Et, pour étayer son argumentation, Didier Daurat s'appuie sur deux faits dont Léon Werth, le vieil ami de Saint-Ex, a cru pouvoir faire état pour démontrer que Daurat a servi de modèle au personnage principal de *Vol de nuit* (2). Daurat démonte assez facilement le fragile système de Léon Werth, mais pas au point qu'on ne puisse s'en servir encore. Il écrit : « Rivière brasse la météo, la technique, la pâte humaine. Je n'ai jamais eu cette prétention. » Pour ce qui est de la météo, nous sommes d'accord. La technique, le directeur de l'exploitation était loin de ne pas s'en préoccuper. Elle convenait parfaitement à son caractère, à l'homme méthodique, minutieux, porté vers la recherche, vers le progrès — le fantassin demandant à être affecté dans l'aviation, nous a avoué que « ce qui le captivait le plus était l'aspect mécanique de cette arme nouvelle » (3). Combien de transformations, d'innovations apportées aux appareils l'ont été sur les suggestions de Didier Daurat ! C'est bien lui qui nous a dit qu'il donnait aux pilotes, en les faisant travailler avec les mécanos, « la passion de la technique » (4). Quant à la pâte humaine, nous savons comment il la pétrissait.

Plus loin Daurat relève cette phrase de Werth : « Mais tel est le système de Rivière : tout ce qui peut former un homme, y compris l'humiliation, il en use » et y répond :

(1) Dans le vent des hélices

(2) Tel que je l'ai connu.

(3) (4) Dans le vent des hélices.

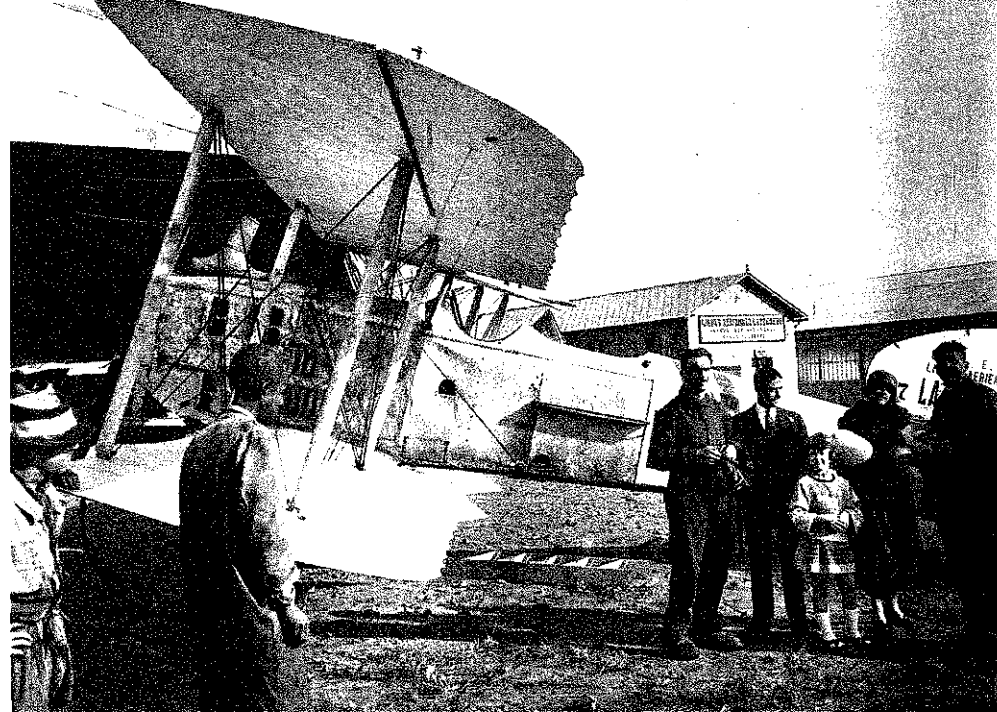
« Je ne sache point qu'humilier un homme ait jamais été une méthode — encore moins la mienne — pour former le caractère. » Il faudrait s'entendre sur le mot dont le sens est pourtant précis. Humilier, c'est rendre humble, c'est abaisser. Or, lorsque M. Daurat « impose un stage aux ateliers » aux jeunes pilotes qui arrivent à Montaudran, lorsqu'il oblige ces garçons qui n'ont jamais fait aucun travail manuel à revêtir des bleus de mécaniciens, à dévisser des écrous, à nettoyer des moteurs, à tremper leurs mains dans l'huile de vidange ce n'est pas seulement pour « leur donner la passion de la technique », c'est aussi « afin de briser leur carapace d'orgueil ». Et cela n'est-ce pas humilier ?

Dire à un Mermoz qui, en arrivant, est justement fier de ses exploits en Syrie, de sa croix de guerre, de ses heures de vol : « Ce n'est rien... rien du tout », n'est-ce pas humilier ?

Supprimer la prime de non-casse à un Guillaumet, pilote adroit, sûr, d'une maîtrise incomparable parce que, par la faute d'un mécanicien, il a cassé une hélice, n'est-ce pas humilier ? Non, sans doute, pour M. Daurat dont l'optique dans ce domaine, comme dans d'autres, n'est pas celle de tout le monde.

Avoir choisi ces réflexions de Léon Werth pour tenter de prouver qu'il n'est pas Rivière, qu'il y a entre Rivière et lui « un abîme de différences et (seulement) quelques airs de famille », c'est de la part de Didier Daurat presque un aveu. C'est la preuve qu'il n'a pas trouvé autre chose, des arguments de poids, qui auraient pu nous convaincre.

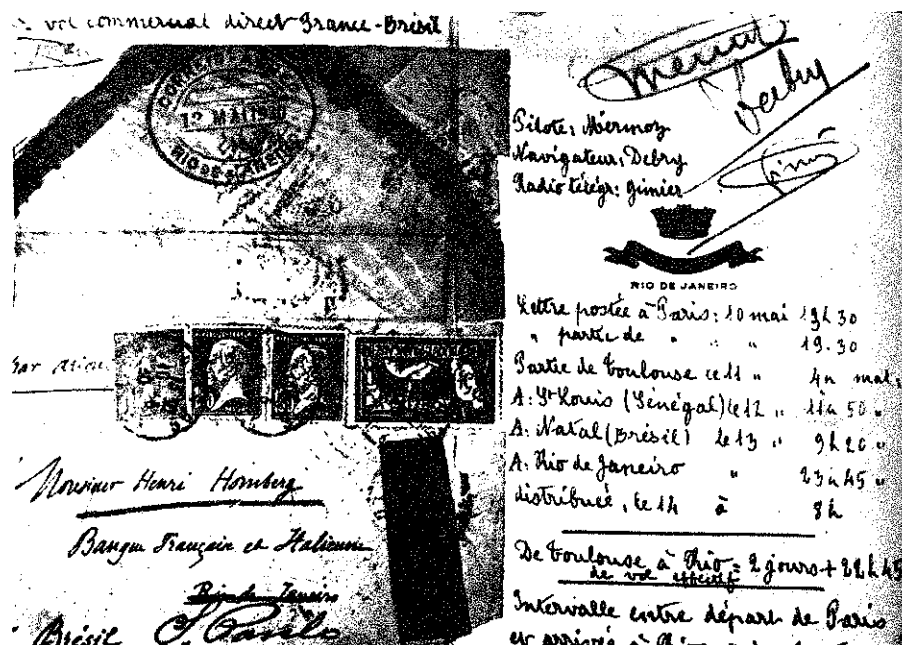
Léon Werth en écrivant ses souvenirs sur Saint-Exupéry ne se proposait pas de parler de Daurat. Il y a été amené incidemment à propos de *Vol de nuit*. Il a choisi hâtivement dans cet ouvrage des passages qui ne convenaient peut-être pas très bien, mieux quand même que Daurat ne le prétend. Ce qui est important dans cette mise en cause de Léon Werth, c'est que celui-ci était un des rares amis de Saint-Exupéry, un confident, un intime de l'écrivain-aviateur, celui que



BREGUET 14 DE LA MISSION DE RECONNAISSANCE CASABLANCA - DAKAR.
A droite, Roig, chef de cette mission.

UNE DES PREMIÈRES LETTRES TRANSPORTÉES PAR L'AVION POSTAL
ENTRE PARIS ET RIO DE JANEIRO EN 1930.

Photo Air-France.



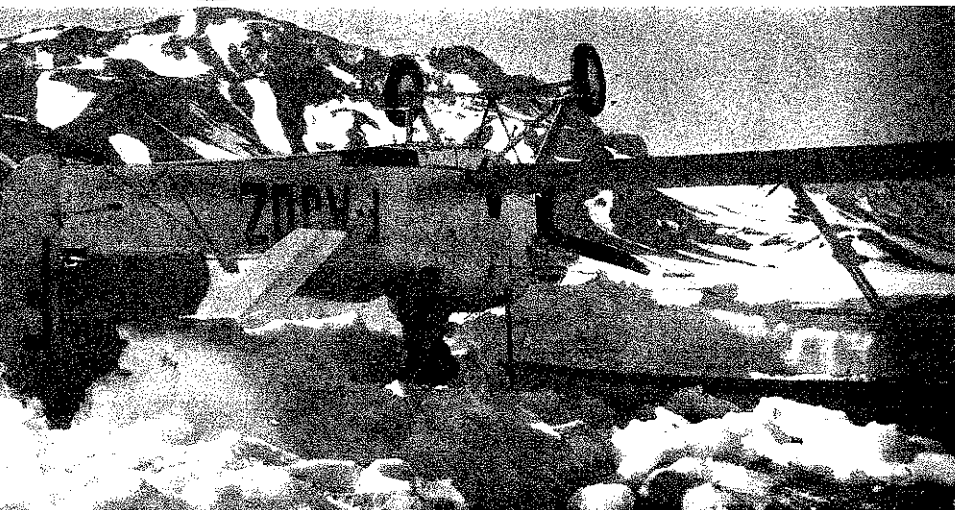


L'AVION DU COURRIER, PLUS BAS QUE LES SOMMETS,
FRANCHIT LA CORDILLÈRE DES ANDES.



VICENTE DE ALMONACID, LIEUTENANT PILOTE
DANS L'AVIATION FRANÇAISE EN 1917.

L'AVION DE GUILLAUMET RETROUVÉ AU PRINTEMPS 1930
DANS LA CORDILLÈRE DES ANDES.



Saint-Ex fréquentait le plus à Paris, avec lequel il aimait parler de ses livres, de ses projets littéraires, et si Werth a écrit que Rivière c'est Daurat ce n'est pas dans *Vol de nuit* qu'il l'a découvert. Il ne pouvait pas, dans le personnage de Rivière, reconnaître Didier Daurat puisqu'il ne le connaissait pas. C'est Saint-Exupéry qui lui a dit où il avait trouvé le modèle. Du reste, Saint-Ex n'a jamais caché que le principal héros de *Vol de nuit* lui fut inspiré par l'attitude, le comportement du chef impitoyable sous les ordres duquel il servait.

Dans *Grandeur et servitude de l'aviation*, Maurice Bourdet écrit à propos de Didier Daurat : « Lisez l'admirable *Vol de nuit* d'Antoine de Saint-Exupéry, vous le retrouverez sous les traits de Rivière (1). » Or, le livre de Maurice Bourdet a été préfacé par Saint-Exupéry.

Dans une lettre adressée au directeur d'Air France, le 2 février 1934 (lettre reproduite in extenso dans l'ouvrage de Didier Daurat, *Dans le vent des hélices*) Saint-Exupéry écrit : « ... peu importait que M. Rivière ressemblât ou non à M. Daurat (...) je ne comprends pas en quoi le fait qu'un personnage de roman emprunte les traits à un personnage réel, etc... » Cela suffit. Saint-Ex sait bien de qui il parle. Et c'est justement dans l'ouvrage où paraît cette lettre, dans le livre où l'auteur nous est présenté par l'éditeur comme « le Rivière de *Vol de nuit* » que M. Daurat proteste. Il affirme : « *Je ne suis pas Rivière* », et parodiant Junie dans *Britannicus* il ajoute : « Je ne crois pas mériter cet excès d'honneur et cette indignité. » Mais moi qui suis convaincu que Rivière c'est Daurat, je ne pouvais pas ne pas interroger M. Daurat :

— Pourquoi, lui ai-je demandé, contre tant d'évidence vous défendez-vous d'être Rivière ?

— Parce que, m'a-t-il répondu, ce serait prétentieux de ma part de reconnaître que je suis Rivière.

(1) Ed. Corrêa 1933, p. 139.

Voilà pour l'honneur immérité. Voyons maintenant pour l'indignité — le mot, au reste, est trop fort.

Si Didier Daurat sait éluder les questions auxquelles il ne veut pas répondre, il n'est pas indispensable qu'il réponde à celle-là. Nous savons ce qu'il refuse d'avoir de commun avec Rivière : c'est la dureté. Pourtant Daurat est honnête. Faut-il penser qu'il se connaît mal, qu'il se juge avec complaisance ? Non. La dureté de Daurat était indispensable et il le sait bien. Ce qui nous choque parfois était qualité chez le chef qui, dans des circonstances exceptionnellement difficiles, avec des moyens qui nous semblent dérisoires aujourd'hui — et qui l'étaient réellement — tentait et voulait réussir la plus extraordinaire entreprise de notre époque. Nous avons vu le pilote, devenu directeur de l'exploitation, se transformer subitement, se métamorphoser aux yeux et dans le cœur de tous, de ses camarades, de ses amis, de sa femme même. Nous l'avons vu imposer sa rude discipline, humilier, sévir avec rigueur. Nous l'avons vu s'enfermer dans sa cuirasse d'insensibilité, cacher ses sentiments derrière son masque impénétrable, se retirer dans sa farouche solitude. Et il nous a paru inhumain. Il l'était en fait, plus encore que Rivière car, un jour, « s'étant arrêté devant Leroux, un vieux contremaître qui travaillait, Rivière sourit à cet homme qui relevait son visage lourd ». Nous voudrions bien connaître un contremaître de Montaudran, un mécano, un pilote à qui, une fois, Daurat aurait souri. Et nous voudrions bien connaître aussi un pilote que Daurat félicita comme, un soir, Rivière félicita Pellerin qui venait de vaincre une terrifiante tempête de neige dans les Andes. « Comment avez-vous réussi ? » lui demanda doucement Rivière.

Vol de nuit a révélé Didier Daurat à lui-même. A dire vrai il ne se croyait pas si grand, ni si dur. Sa grandeur est inséparable de sa dureté ; elle est effet de cette dureté qui abaisse les hommes pour mieux les élever. Sans la dureté, l'œuvre si longtemps fragile, vulnérable n'aurait pas vécu ; et l'essor

de l'aviation commerciale aurait été retardé. Non seulement l'essor de l'aviation française, mais de l'aviation mondiale tout entière, car cette prodigieuse réussite des aviateurs français fut la cause d'une émulation dans les principaux pays qui, après la première guerre mondiale, se lancèrent dans la pacifique conquête des chemins du ciel.

« Rivière disait parfois :

« — Ces hommes-là sont heureux parce qu'ils aiment ce qu'ils font, et ils l'aiment parce que je suis dur. »

Qu'est-ce que cela veut dire ? Saint-Exupéry exprime par cette phrase quelque peu sibylline le sentiment très particulier que fit naître en lui la dureté de Daurat. Cette dureté qui pliait les plus résistants à une discipline sévère, qui poussait l'homme à accepter la souffrance, le forçait à se vaincre créait cet idéal élevé qui est sans doute une des sources les plus pures de joie. Ce qui éloigne le plus de cet idéal c'est l'existence facile, le refus de l'effort, la crainte de la souffrance, la recherche du bien-être comme but unique de la vie. Le « ferez comme les autres. Suivez la file » de Daurat à Saint-Ex a été pour celui-ci, à qui jusqu'alors rien n'avait été refusé, la porte qui s'ouvre sur une voie difficile qu'il faudra défricher, où il faudra peiner sans cesse, mais où l'effort trouve sa récompense pour l'homme qui sent en lui le besoin impérieux de s'élever. Plus tard, lorsque Saint-Exupéry encore plus nourri d'expérience, plus enrichi de souffrance, écrira : « Tu ne t'échanges que contre ce qui résiste », il pensera sans doute à ces difficultés, à ces épreuves qui transformèrent sa vie et le transformèrent lui-même.

C'est par Saint-Exupéry, grâce à ce qu'il a écrit, que nous mesurons les conséquences de l'action de Daurat sur les hommes. A travers la dureté qui parfois nous fait mal, cette action nous apparaît essentielle. Tout ce qu'elle représente pour nous d'inhumain se change, si on l'approfondit, en surhumain.

Tandis que Saint-Exupéry en écrivant *Vol de nuit* nous

montre l'influence de Daurat sur les hommes, il atteint un autre but qu'il ne visait pas. Il révèle Daurat à lui-même.

Il ne fait pas de doute que Daurat a longuement réfléchi à la lecture de *Vol de nuit*, — cet ouvrage dont il était le dédicataire, — et qu'après avoir prêté à Rivière tout ce qui fait sa volonté, son énergie, sa dureté, il en a reçu ce qui devait le rendre lui, Daurat, plus sensible, plus humain. Le portrait retouché a éclairé le modèle sur ses défauts. En même temps il lui a révélé un des aspects du rôle du chef, celui qui justement compense l'excès des défauts, les fait admettre parce qu'il les transforme, excuse la rudesse de la main qui pétrit la cire vierge et que l'esprit et le cœur doivent animer autant que les muscles. C'est par lui que s'élargit le but à atteindre, que la mystique prend son sens véritable, élevé sans quoi elle ne serait qu'une forme de discipline aveuglément acceptée : celle qui transforme l'homme en robot.

Ainsi il y aurait eu entre Daurat et Rivière une sorte d'échange. Ou plutôt l'échange véritable s'est fait entre Daurat et Saint-Exupéry. Le premier a délivré la vocation du second et celui-ci a éveillé chez le chef, avec une sensibilité que les responsabilités et la marche obstinée vers un but quasi inaccessible avaient obscurcie, le sentiment de son rôle éminemment humain.

Lorsque parut *Vol de nuit*, en 1931, des résultats substantiels avaient été obtenus, des progrès considérables avaient été réalisés. Certes, il restait encore bien des difficultés à surmonter. Saint-Ex pilotait sur la Ligne depuis cinq ans déjà. Après des liaisons sur Toulouse-Casablanca et son séjour de deux années à Juby, il avait vécu en Amérique du Sud où il volait souvent entre Buenos Aires et Punta Arénas, en Patagonie. Puis, il était revenu piloter au-dessus du désert entre Casablanca et Dakar. Depuis longtemps les liens qui l'avaient retenu à la vie bourgeoise et facile étaient rompus. Depuis longtemps, sous la férule du chef, il marchait à grands pas vers une des plus nobles destinées qui soient.

Pour Daurat l'échange sera plus lent. Il n'y aura pas, comme chez Saint-Exupéry, l'adhésion spontanée mais, au contraire, une résistance. Cette volonté tendue vers un but, pesant sur d'autres volontés ne va pas tout à coup se détendre, s'alléger. Il lui faudra se vaincre elle-même. Le chef autoritaire, insensible, dur devra reconnaître et admettre son autorité excessive, son insensibilité, sa dureté. En outre il ne pourra se persuader, avec raison, que le temps des concessions dans ce domaine qui fit sa réussite est venu, que lorsque ce temps sera réellement venu. Pour cela il faudra que les responsabilités soient moins lourdes, le succès plus affirmé, et aussi que l'âge et la méditation — celle-ci n'ayant été possible qu'avec la maturité et un certain ralentissement de l'action — aient amolli les oppositions que le caractère, la nature de l'homme et les habitudes dressaient comme des barrières infranchissables.

Certains de ceux qui vivaient alors sous l'autorité de Daurat s'aperçurent, après *Vol de nuit*, — je cite la réflexion d'un des meilleurs pilotes qui aient servi et admiré Didier Daurat. — « que sa dureté évolua selon une courbe descendante ». Cependant, c'est plus tard qu'on s'apercevra de l'influence sur Daurat de l'ouvrage de Saint-Exupéry. Influence lente mais pénétrante jusqu'à l'imprégnation, au point que nous en arrivons à confondre Rivière avec Daurat, à ne plus savoir auquel des deux revient l'originalité de telle ou telle pensée, de telle ou telle remarque, à les identifier l'un avec l'autre et à nous demander si Saint-Exupéry a réellement idéalisé le chef — ce dont, à la réflexion, je suis sûr.

Nous nous souvenons de l'incident qui se produisit à Orly lorsque Didier Daurat était directeur du Centre d'Air France, et à l'occasion duquel il eut à intervenir pour faire libérer un gardien-chef que des émeutiers retenaient prisonnier. A propos de cette affaire Daurat écrit dans ses souvenirs, en 1956 : « Il (l'incident) me permit d'orienter mon action vers un problème qui demeure l'une des conditions essentielles

de l'essor de toute entreprise : la nature des relations humaines. » Ce thème des relations humaines, si cher à Saint-Exupéry et qui illumine sa *Terre des hommes*, si quel-qu'un avait osé en parler vingt-cinq ans plus tôt au directeur de l'exploitation à Montaudran, nous imaginons facilement la réponse qui lui aurait été faite : « Ici les relations humaines sont des relations de chef à subordonnés. Le chef commande et les subordonnés obéissent. »

★★

Le 12 mai 1930 Mermoz arrachait des eaux du Sénégal, à Saint-Louis, l'hydravion « *Comte de la Vaulx* » qui emportait au-dessus de l'Atlantique Sud le premier courrier cent pour cent aérien : 130 kilos de lettres. Le pilote était accompagné de Dabry, navigateur, et de Gimié, radio. Jusqu'à ce jour-là le courrier était transporté par mer entre l'Afrique et l'Amérique du Sud. L'avion était à peine posé à Dakar que les sacs de courrier étaient chargés dans une auto qui, démarrant à toute vitesse, traversait la ville en répandant le mugissement de sa sirène. Tout s'effaçait devant le bolide que rien ne devait arrêter, ou même ralentir. Rien ni dans le ciel, ni sur la terre, ni sur l'eau ne devait retarder la marche du courrier. Dans le port l'avisos attendait et levait l'ancre aussitôt.

Pendant de longues heures le léger petit bateau allait naviguer sur la mer immense. A bord l'équipage menait une vie d'enfer. Dans une chaleur étouffante, secoués par gros temps au point de ne pouvoir tenir debout sans s'agripper à quelque chose, le cerveau martelé jour et nuit par le bruit des machines poussées à toute vapeur, des officiers de la marine marchande, de vieux marins bourlingueurs et des nègres athlétiques, brillants de sueur, travaillaient sans repos, ni sommeil. Ils avaient accepté, comme leurs camarades du ciel, dans le même but, avec le même idéal, la vie rude, le danger.

Un jour, l'avisos tout blanc qui portait fièrement sur sa coque en lettres d'or « *Aéropostale II* » n'arriva pas. Dumont, Baptistini, Decaen et tout leur équipage avaient sombré.

Cependant ni le courage, ni le sacrifice ne pouvaient rien contre le temps. Quand l'avisos entra dans le rio Grande do Norte pour s'ancrer devant Natal, il avait quitté Dakar depuis quatre-vingt-seize heures. Le « *Comte de la Vaulx* » ne mettra que vingt heures (1).

Le vol de Mermoz, Dabry et Gimié inaugurerait l'ère des voyages commerciaux transatlantiques. Avec la perspective que donne le recul du temps et les moyens de comparaison qu'apporte sans cesse le progrès dans le domaine du transport aérien, cet exploit apparaît de plus en plus comme un acte surprenant d'audace. En effet, le « *Comte de la Vaulx* » était un avion *Laté 28* dont on avait remplacé les roues par des flotteurs et l'unique moteur de 480 cv par un moteur de 650 cv. C'est Daurat qui en prévision des traversées de l'Atlantique Sud avait fait effectuer ces transformations. C'est aussi Daurat qui dès le début de 1930 avait rappelé Mermoz d'Amérique du Sud en vue de tenter cette première liaison.

Mermoz, simplement, a raconté ce « vol sans histoire » (2) de l'appareil lourdement chargé — il pesait au départ 5 500 kilos pour un moteur de 650 cv — volant à 160 kilomètres-heure, au ras des flots. Il a décrit la traversée angoissante du « *Pot-au-Noir* », cette masse nuageuse de cinq mille mètres d'épaisseur qui stagne sur la mer et s'y colle comme une glu. Cela dura trois heures et demie, dans une chaleur humide et accablante. « L'eau avait pénétré par le poste de pilotage et les fenêtres de la cabine. » Le retour à la lumière, dans un ciel éblouissant de lune, au-dessus d'une mer brillante, fut pour l'équipage comme l'entrée « dans un para-

(1) Trois ans plus tard l'« *Arc-en-Ciel* », le trimoteur de Couzinet, effectuera la traversée en treize heures. Aujourd'hui, il faut à l'avion à réaction un peu plus de trois heures.

(2) *Mes Vols*.

dis ». Mermoz, libéré, méditait. Pour la première fois il emportait le courrier par-dessus l'océan. Avec ses deux compagnons il ajoutait les maillons qui manquaient à la chaîne pour que se raccordassent dans le ciel ces deux parties qu'en dix ans les hommes de la Ligne avaient forgées, d'une part, de Toulouse à Dakar et, d'autre part, de Natal à Santiago du Chili. Cependant Mermoz ne pensait qu'au « beau côté de son métier de pilote de ligne qui lui permettait de s'imaginer de temps à autre qu'il vivait loin des choses d'ici-bas. » Sans doute s'avouait-il « pourquoi ne pas le dire, nous avons de l'orgueil et de l'ambition. Je me suis toujours demandé comment on pouvait vivre sans enthousiasme et sans passion. »

L'appareil volait si bas que l'antenne fut arrachée par une vague. Gimié la remplaça, renoua avec les hommes qui sur la terre ou sur un bateau suivaient la marche de l'hydravion. Enfin le jour se leva qui allait abréger les heures que la nuit rendait interminables. « Cependant, écrit Mermoz, je n'éprouvai pas un débordement de joie. J'eus l'impression, au contraire, que tous mes sens s'éveillaient, que j'apportais plus d'attention à bien mener le moteur, à ne pas fatiguer l'appareil et, surtout, à ne pas être le jouet d'une défaillance possible. » Vingt heures au-dessus de la mer, suspendu à un seul moteur, ça doit être terriblement long !

La côte du Brésil approchait. Le regard de Mermoz ne se détachait de l'horizon que pour parcourir les cadrans du tableau de bord. Soudain une petite tache grise, solide, émergea de la mer juste sur l'horizon. C'était le cap Saint-Roques. Mermoz « ressentit un coup au cœur », et il poussa un tel cri que Dabry et Gimié accoururent. Le pilote ne leur dit rien. L'émotion l'avait rendu muet, mais ses compagnons comprirent en voyant la terre. Dabry dit simplement : « Saint-Roques ! »

Un peu plus tard Mermoz posait l'hydravion sur les eaux du rio Potingui. Aussitôt les sacs de courrier furent portés

à l'aérodrome, chargés dans l'appareil de Vanier qui décolla pour Rio de Janeiro, où Reine les prit en charge. Comme un flambeau sacré les sacs passaient d'un pilote à un autre. Beauregard, Emler et Guerrero s'étaient relayés entre Toulouse et Saint-Louis-du-Sénégal ; Mermoz avait franchi l'océan ; Vanier, Reine et Etienne se succédaient entre Natal et Buenos Aires d'où Guillaumet s'envolait pour Santiago du Chili (1).

Ainsi le courrier entièrement aérien avait mis quatre jours et demi pour aller d'Europe à la côte du Pacifique. On se souvient que le projet que Pierre Latécoère déposa douze ans plus tôt sur le bureau d'un ministre sceptique prévoyait sept jours et demi pour aller de Toulouse à Buenos Aires en utilisant des avisos entre les îles du Cap-Vert et Noronha, durée ramenée à quatre jours et demi de Toulouse à Santiago du Chili lorsque l'avion assurerait entièrement le voyage et volerait la nuit. Le rêve de Pierre Latécoère que tant de gens avaient dit insensé était devenu réalité.

Nous savons maintenant à quel prix. Mais si, du génial industriel au plus humble des ouvriers, on ne peut séparer aucun de ceux qui œuvrèrent pour cette réussite, il est incontestable que la plus large part en revient à ceux qui, dans le ciel, ont ouvert le chemin. Elle revient à ceux qui, sans relâche, ont lutté contre les obstacles les plus redoutables, les plus difficiles à vaincre. A ceux qui avaient accepté de se soumettre à une discipline implacable sans laquelle rien n'eût pu être fait.

Pourtant, en ce printemps de 1930 qui voyait se concrétiser l'IDÉE de Latécoère, un nom émergeait, seul, comme un drapeau qui claque au vent au-dessus d'une foule anonyme. Il était sur toutes les lèvres et dans bien des cœurs : *Mermoz*.

Mermoz avait alors un peu plus de vingt-huit ans. C'était un beau garçon athlétique, aux blonds cheveux longs et ondes,

(1) De ces hommes il reste deux survivants : Dabry et Vanier. Les autres sont morts au service du courrier.

au visage ouvert, au regard droit, au rire sonore. Un visage que, de surcroît, la gloire éclairait. Painlevé (1) l'avait surnommé l'Archange. Ce surnom attendrissait les âmes sensibles ou naïves qui ne connaissaient l'homme que de loin et faisait sourire les camarades du grand pilote. Mermoz n'avait rien de l'archange, si ce n'étaient les ailes. Il aimait la vie de toutes ses forces. Il la prenait à pleins bras, lui demandant tout ce qu'elle peut donner à un être jeune, ardent, audacieux. Il fut le plus détestable des époux, marié à la plus délicieuse des femmes.

Après leur traversée, Mermoz, Dabry et Gimé avaient entrepris une tournée des capitales sud-américaines. Dans toutes les villes les aviateurs français recevaient un accueil triomphal. Cette première liaison aérienne commerciale rapprochait encore de la France les nations de l'Amérique latine où, depuis plusieurs années déjà, les exploits des hommes de l'AÉROPOSTALE venaient ajouter au prestige que notre pays devait à sa culture. Puis ce fut le retour. Le 7 juillet le « *Comte de la Vaulx* » s'élancait une nouvelle fois au-dessus de l'océan.

Pendant les deux tiers du parcours tout alla bien à bord. Les aviateurs pouvaient espérer atteindre sans encombre la côte de l'Afrique. Dans quelques heures ils remettraient le courrier d'Europe, ramassé tout au long de la Ligne en Amérique du Sud, au camarade qui attendait à Dakar pour s'envoler vers Toulouse. La nuit qui depuis de longues heures les enveloppait de son ombre tirait sur sa fin. Une faible lueur d'un vert pâle teintait l'horizon, séparait la mer du ciel, annonçant le jour. Elle allait se renforcer, s'étendre rapidement, lancer jusqu'au zénith ses rayons de feu. Déjà elle libérait les trois hommes de cette sourde inquiétude qui s'était installée en eux avec la nuit, lorsque Mermoz s'aperçut qu'une fuite d'huile venait de se produire. L'avarie était

(1) Paul Painlevé, savant, membre de l'Académie des Sciences et homme politique s'intéressa à l'aviation dès les débuts de celle-ci.

récente car le moteur tournait aisément à son régime de croisière, mais l'huile giclait partout, sur le pare-brise et jusque dans le poste de pilotage. Dans quelques instants ce serait la panne en plein océan. Mermoz fit passer dans le moteur toute l'huile de réserve et alerta Gimé qui entra aussitôt en communication avec le « *Phocée* », un des deux bateaux placés sur le parcours de l'hydravion par mesure de sécurité. Fort heureusement le « *Phocée* » ne se trouvait qu'à soixante-dix kilomètres en avant de l'appareil, soit à un peu moins d'une demi-heure de vol : de longues minutes pourtant. Mermoz de temps à autre essayait le pare-brise avec des chiffons. Quand il n'y eut plus de chiffons, Dabry passa au pilote un superbe foulard de soie. A quelques mètres au-dessous de l'équipage la mer démontée roulait des vagues énormes. Quand le « *Phocée* » fut en vue la pression d'huile était tombée à zéro et la température du moteur atteignait 90 degrés.

L'amerrissage fut pour le grand pilote une occasion de plus de prouver sa maîtrise. Il se demandait s'il devait se poser dans un creux, contre la vague ou aborder la crête. « Le courrier ayant été placé à l'arrière de la cabine, Dabry et Gimé se maintenant au même endroit, je volais, écrit Mermoz, le plus lentement possible en me rapprochant de l'océan. Un creux très profond se forma à trente mètres devant l'hélice. Sèchement je poussai le volant en avant puis le tirai sur le ventre : l'hydravion se plaqua en cabré sur le flanc de la vague (1). »

Quelques minutes plus tard l'équipage et les sacs de courrier étaient recueillis par une baleinière que le « *Phocée* » avait mise à la mer et l'hydravion amarré au bateau par un long filin pour être remorqué. Mais le « *Phocée* » avait à peine repris sa route qu'une vague puissante engloutissait à jamais le « *Comte de la Vaulx* ».

(1) *Mes Vols*.

A Dakar Mermoz, Dabry et Gimié furent accueillis, fêtés à la fois comme des vainqueurs et comme des rescapés. Des télégrammes de félicitation affluaient de toutes parts. Mermoz les parcourait du regard, avidement. Il cherchait une signature après les quelques lignes, un nom : celui qui l'aurait le plus touché, lui aurait causé la plus grande joie. Il ne le trouva pas. Daurat restait muet. Pourquoi ?

Didier Daurat avait assisté à Saint-Louis-du-Sénégal au décollage du « *Comte de la Vaulx* ». Il avait remarqué que le flotteur gauche de l'hydravion avait tendance à s'engager dans l'eau. Une brise de côté, soufflant sous l'aile gauche, avait heureusement obvié à ce grave inconvénient. Puis le directeur de l'exploitation était parti en avion pour Dakar où il s'était embarqué sur un aviso à destination de l'Amérique du Sud. Du bateau, par radio, il avait suivi le vol du « *Comte de la Vaulx* », et lorsqu'il était arrivé à Natal l'équipage avait déjà entrepris, à bord d'un avion, sa triomphale tournée à travers les pays sud-américains. Alors Daurat avait examiné l'hydravion.

Rappelons-nous que Daurat avait été le promoteur de la transformation du *Laté 28*, avion, en hydro et qu'il avait préparé cette première liaison par-dessus l'Atlantique Sud. Si aucun muscle de son visage n'avait tressailli quand l'appareil glissait sur l'eau, s'il était demeuré impassible lorsqu'il constata la tendance à s'engager du flotteur gauche, nul ne connut ses pensées. Non seulement elles accompagnaient les trois hommes au-dessus de l'océan, mais comme toujours il les ruminait.

Didier Daurat n'a jamais été un joueur. Il l'a dit, et c'est vrai. Le vol n'avait été entrepris qu'après de nombreux essais. Un mois avant le départ Mermoz, aux commandes de l'hydravion, avait battu le record du monde en circuit fermé : 4 308 kilomètres en 30 h 25. C'est-à-dire que l'appareil avait parcouru 1 300 kilomètres de plus que la distance de Saint-Louis à Natal et qu'il avait tenu l'air pendant 10 heures de

plus que durant cette traversée. Pourtant une lourde responsabilité pesait sur les épaules de Didier Daurat. Pour tenter ce premier voyage Afrique-Amérique du Sud une autorisation avait été demandée aux autorités officielles « difficiles à convaincre ». Après bien des démarches, une longue attente, elle était arrivée enfin cette autorisation, *adressée à Natal et mise dans un des sacs de courrier qu'emportait le « Comte de la Vaulx »*. Si celui-ci n'atteignait pas son but ; s'il tombait en mer et semblait l'autorisation disparaissait avec lui. Et, sans doute, on accusait Daurat. On mettait à son compte trois morts de plus. De combien de morts en dix ans n'avait-on pas déjà rendu responsable le chef dur et taciturne de Montaudran !

Daurat avait examiné l'hydravion et, de retour en France, il avait soumis les *Laté 28* à de nouveaux et sévères essais. Ceux-ci avaient fait apparaître des imperfections, notamment aux attaches des flotteurs. Aussi Daurat avait-il envoyé à Natal l'ingénieur Larcher avec les pièces nécessaires à l'amélioration de l'hydravion de Mermoz. En outre, le moteur avait été révisé et, le 30 mai, l'appareil était prêt pour le voyage de retour. Mermoz qui se trouvait alors à Rio prit place à bord de l'avion du service régulier et, le 31 mai au soir, l'équipage était à bord du « *Comte de la Vaulx* » avec les cent cinquante kilos de courrier en provenance de Santiago du Chili, de Buenos Aires et de Rio de Janeiro que le pilote Ville venait d'apporter.

Bien que le vent ne fût pas favorable — il l'était rarement sur le Rio Potingui, surtout pour un appareil lourdement chargé — Mermoz décida de partir. Après avoir laissé chauffer le moteur, le pilote mit les gaz. Mais « quelle ne fut pas ma surprise, nous dit Mermoz, et mon angoisse de ne pouvoir non seulement décoller, mais même déjauger » (1). L'hydravion glissait sur l'eau à toute vitesse lorsque, brusquement,

(1) *Mes Vols.*

le flotteur gauche s'engagea entraînant l'appareil dans un dangereux « cheval de bois ».

Revenu au point de départ, Mermoz se rendit compte combien le décollage serait difficile. Pourtant il fallait repartir. Cette première liaison aérienne n'aurait de valeur que si elle s'effectuait avec succès dans les deux sens. « Notre mission, dit encore Mermoz, était d'une importance considérable (...) nous défendions et les intérêts et le prestige de l'aviation commerciale française. Je pris donc la décision de tenter ma chance autant de fois que je le pourrais (1). »

A deux heures du matin, Mermoz s'arrêtait après la huitième tentative de départ. Il s'arrêtait pour se reposer et dormir un peu avec ses deux compagnons « résignés qui le laissaient agir à sa guise sans intervenir ou manifester leur désappointement » (2). Dabry et Gimié avaient confiance en leur pilote et se sentaient étroitement liés à lui.

Le lendemain, à cinq heures du matin, Mermoz recommençait. A midi il en était au seizième essai infructueux. Pour alléger son appareil il fit vidanger une certaine quantité d'essence. Mais le vent ne changeait pas de direction.

Le 8 juin, à huit heures du soir, Mermoz était de nouveau sur la ligne de départ. Entre la vingtième heure du 8 juin et la seizième heure du 10 il échoua trente-cinq fois.

C'est alors que Daurat, à Toulouse, mis au courant de ces vaines tentatives, fit appeler Mermoz au poste radio de Natal et lui donna l'ordre d'en rester là. Mermoz discutait, annonçant à son chef son intention de faire d'autres essais. Il avait découvert, disait-il, à soixante kilomètres au sud de Natal, une lagune où le vent soufflait de face rendant ainsi le décollage possible. Daurat rétorqua que ce n'était justement pas là que résidait la solution et rappela au pilote que c'était au contraire une brise de côté qui avait permis le décollage sur le Sénégal, à Saint-Louis.

(1) (2) *Mes Vols.*

La conversation entre les deux hommes se faisait en morse. A huit mille kilomètres de distance Mermoz, s'il devinait peut-être le regard du chef et ses paroles martelées, ne voyait pas le regard, ni n'entendait la voix. Et puis il était tout imbu de sa jeune gloire et animé par la volonté de tenter et de réussir un nouvel exploit. Cette étrange conversation dura deux heures et demie. Daurat la prolongea avec cette ténacité que nous lui connaissons, jusqu'au moment où Mermoz promit d'obéir.

Depuis plusieurs jours déjà les sacs de courrier avaient été confiés à l'avis. L'hydravion, allégé, avait été emmené sur la lagune et remis en ordre de marche avec le plein d'essence pour la traversée.

Dans la nuit du 6 au 7 juillet le pilote Barbier arrivait de Rio de Janeiro avec le courrier. Mermoz fit aussitôt transporter les sacs dans l'hydravion où il prit place avec ses deux camarades. Le moteur fut mis en marche et les tentatives de décollage recommencèrent aussi infructueuses, aussi périlleuses.

Cinquante-deux fois Mermoz avait essayé d'arracher son hydravion des eaux ; cinquante-deux fois il avait échoué. Pourtant il ne pouvait se résoudre à l'idée d'abandonner son appareil. Il ne pouvait reconnaître son impuissance, s'avouer vaincu, revenir en bateau. Tandis que tristement le pilote songeait à ce retour qui serait une défaite, il s'aperçut que le vent avait changé de direction. Il soufflait du sud-est et allait permettre, comme à Saint-Louis, de compenser la tendance à s'engager du flotteur gauche. Pour la cinquante-troisième fois Mermoz tira à fond la manette des gaz. L'hydravion glissa sur l'eau, prit de la vitesse, se déjaugea bientôt, puis s'éleva de la lagune « avec une facilité dérisoire » (1).

Nous connaissons la suite : la fuite d'huile, l'amerrissage acrobatique à proximité du « Phocée », l'arrivée à Dakar.

(1) *Mes Vols.*

Mermoz avait regagné Toulouse par l'avion du courrier. Dès sa descente de l'appareil à Montaudran il demanda à parler à M. Daurat. Celui-ci n'était pas sur le terrain pour accueillir le vainqueur-rescapé, mais travaillait dans son bureau.

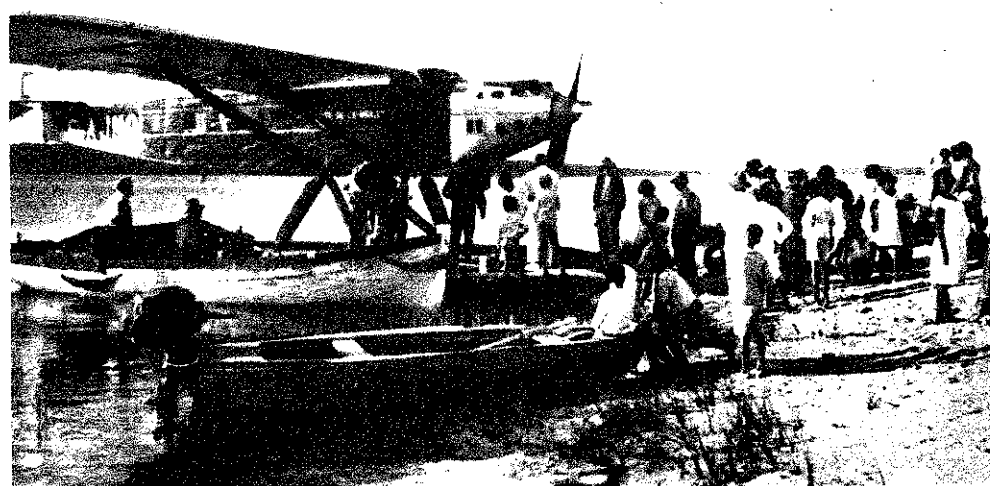
— Monsieur le directeur, dit Mermoz lorsqu'il fut devant Daurat, avant de vous faire le compte rendu des difficultés que j'ai rencontrées pendant mon voyage de retour, je voudrais vous entretenir d'une question personnelle.

Daurat regardait Mermoz, sans rien dire. Il attendait la suite. Mermoz poursuivit :

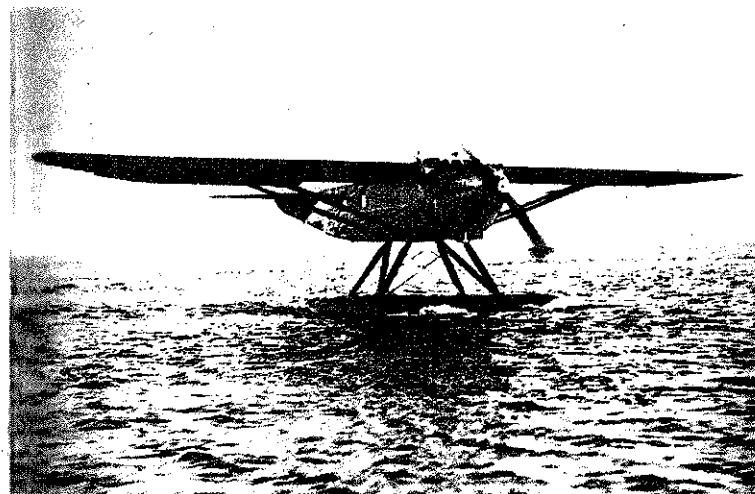
— Lorsque je suis arrivé à Dakar, j'ai reçu des télégrammes de tout le monde. De tout le monde, excepté de vous.

Didier Daurat racontant la conversation qu'il eut ce jour-là avec Mermoz nous dit qu'il expliqua à celui-ci que « s'il avait été silencieux ce n'était pas pour l'accabler », que « si Mermoz avait donné cinq ans d'avance à notre aviation marchande par son exploit à l'aller, il n'allait pas, lui Daurat, marchander au pilote le droit de s'être trompé au retour », que « si le raid avait réussi, c'était parce que nous nous étions appliqués à mettre toutes les chances de notre côté avant le départ. La répétition en sens inverse exigeait un travail et une préparation encore plus grands. C'est ce dont j'avais voulu persuader Mermoz lors de notre interminable dialogue en morse. Aucune grande entreprise humaine ne peut être menée à bien contre ces principes ». Et Daurat ajoute : « Mermoz se déclara entièrement d'accord avec moi etc... »

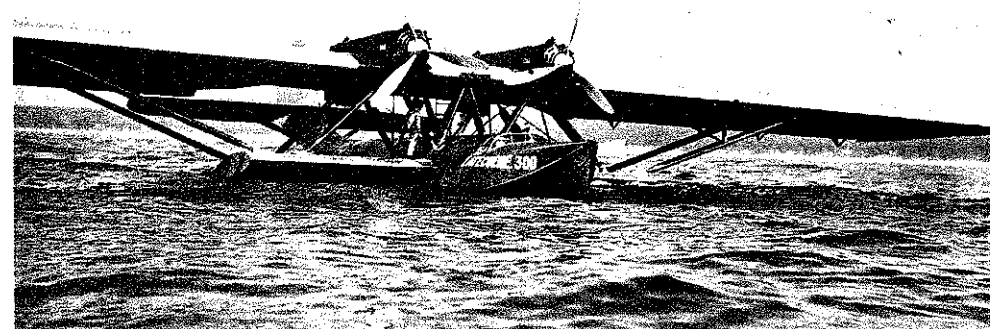
Il est possible que sur le principe Mermoz fût d'accord avec son chef. Mais cette explication ne dut pas le satisfaire, du moins dans le domaine affectif. Mermoz méritait les félicitations de M. Daurat. D'abord pour les « cinq ans d'avance qu'il avait donnés à notre aviation marchande par son exploit à l'aller ». Ensuite pour le courage, la ténacité, la volonté tout à fait exceptionnels dont il avait fait preuve. Rivière



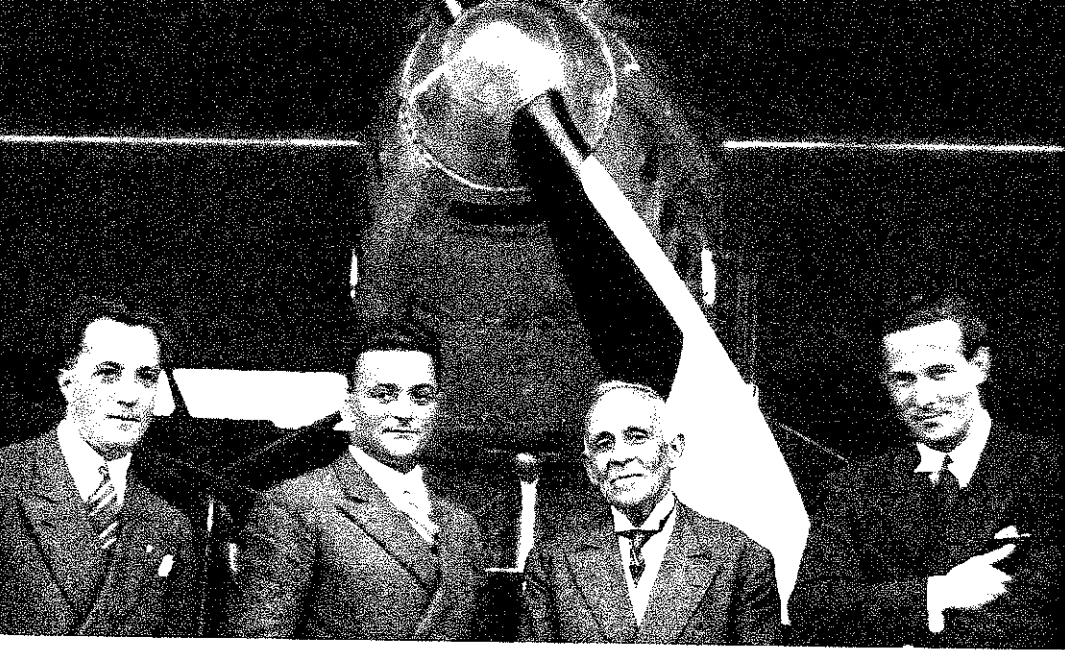
« LE COMTE DE LA VAULX »
APRÈS SA PREMIÈRE
TRAVERSÉE DE
L'ATLANTIQUE A NATAL.



« LATÉ 28 » TRANSFORMÉ
EN HYDRAVION, EN VUE
DE LA TRAVERSÉE
DE L'ATLANTIQUE - SUD.

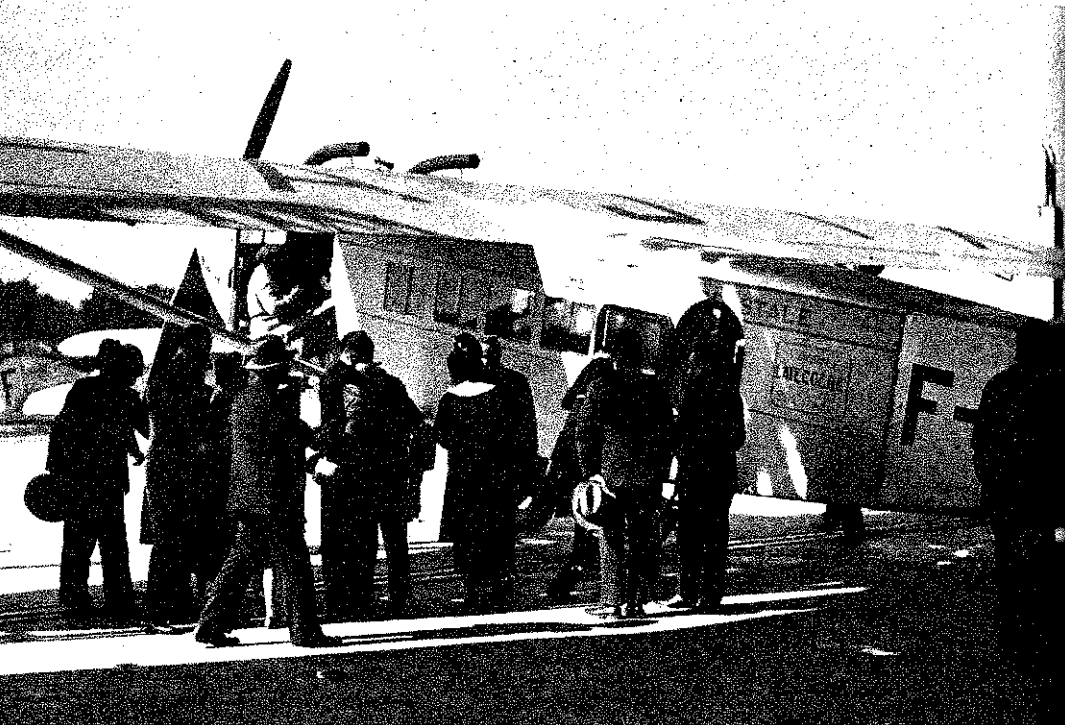


« LA CROIX DU SUD »
AVEC LEQUEL MERMOZ
ET SON ÉQUIPAGE
DISPARURENT DANS
L'ATLANTIQUE - SUD
EN 1936.



GIMIÉ, DABRY, L'AMIRAL CONTINHO ET MERMOZ A RIO DE JANEIRO EN 1930.

« LATÉ 28 » AVANT LE DÉPART A MONTAUDRAN.



avait félicité Pellerin qui en avait fait moins que ça ! L'échec de Mermoz au retour n'était pas imputable au flotteur. Il n'avait rien à voir avec la direction du vent. C'était le moteur qui avait flanché. « Cette mécanique dont la sûreté m'était connue et semblait exclure toute possibilité de panne » a écrit Didier Daurat parlant des essais et des préparatifs de départ (1).

L'attitude de Daurat nous choque. Elle nous fait mal, nous déroute. Aussi lui ai-je demandé un jour :

— Pourquoi, monsieur Daurat, n'avez-vous pas félicité Mermoz ? Pourquoi ne lui avez-vous pas envoyé ce télégramme qu'il attendait entre tous ?

— Parce que, m'a répondu Didier Daurat, Mermoz avait désobéi. C'était une punition. *Je savais que ça le toucherait.*

Voilà la vérité. Mermoz avait désobéi à M. Daurat, car il faut que nous sachions qu'après l'opposition formelle du directeur de l'exploitation au départ de Natal, Mermoz avait demandé par câble au directeur général, qui la lui avait accordée, l'autorisation de partir. A cela Daurat répond que le pilote s'était bien gardé de mettre le directeur général au courant de la longue conversation télégraphique qu'ils avaient eue ensemble. Mais si nous savons encore que Mermoz s'était conformé aux instructions qu'il avait reçues, au cours de ses tentatives de départ, de Paris, du Ministère de l'Air « exigeant que soient renforcées certaines attaches des flotteurs » et que ce travail ayant été effectué, l'hydravion « était en conformité avec les exigences du service technique de l'aviation marchande » (2), approuverons-nous M. Daurat ? Ou, pour mieux dire, le comprendrons-nous ?

Mermoz avait désobéi à M. Daurat ; M. Daurat punissait Mermoz. M. Daurat pensait que Mermoz avait désobéi par orgueil ; il rabaisait l'orgueilleux. Ce n'était pas la première

(1) *Dans le vent des hélices.*

(2) *Mes Vols.*

fois. Nous devinons aisément la raison de Didier Daurat, celle qui pour lui justifie sa conduite : si un pilote à cause de ses exploits se permettait de refuser la discipline, tous pouvaient la refuser. Certes, Mermoz était un grand pilote. Il n'était pourtant pas meilleur pilote qu'un Guillaumet, un Enderlin, un Dubourdieu, tant d'autres encore. Mais, Mermoz était beau. Il était grand, prestigieux. Il était adulé. C'était le type même du héros. Avant le départ du « *Comte de la Vaulx* » de Saint-Louis, tandis qu'on chargeait les sacs de courrier à bord de l'appareil, les officiels, les membres de la Compagnie Aéropostale auxquels s'étaient joints des admirateurs et des curieux saluaient l'équipage, lui souhaitaient bon voyage. « Mermoz était le point de mire de tous les regards », nous dira plus tard Didier Daurat (1). Il venait de battre, à bord de l'hydravion, deux records du monde. La fille du gouverneur attendait pour offrir au pilote un bouquet de fleurs. Daurat regarda tour à tour l'unique bouquet et les trois hommes qui allaient ensemble tenter la même aventure. Il intervint discrètement afin que deux autres bouquets fussent ajoutés au premier.

Ce jour-là il y eut de la part du chef qui par son intervention s'affirmait une fois de plus — car personne d'autre ne pensa ou n'osa une telle initiative — une attention dont la délicatesse nous touche et nous surprend. Mais je ne crois pas me tromper en disant que cette attention fut inspirée par deux raisons qui se rejoignent, sont connexes mais dont les motifs sont différents : d'une part, montrer aux yeux de tous l'égalité des trois hommes composant l'équipage ; d'autre part, détrôner Mermoz trop enclin à accepter pour lui seul les honneurs. Mermoz, alors, n'avait pas encore désobéi. Il n'avait pas encore davantage réussi cet exploit, cette suite d'exploits dont le succès lui revient pour la plus grande part. Tandis qu'au retour Mermoz avait désobéi et, ce qui est

(1) Dans le vent des hélices.

grave, il avait désobéi par orgueil ; du moins le pense Daurat qui ne se trompe sans doute pas.

Il nous faut aborder ici un sujet sur lequel je reviendrai plus loin en détail. Je veux parler de la sensibilité, si secrète, si difficile à déceler, de Didier Daurat. C'est peut-être en elle que nous trouverions un motif de plus au refus de Daurat de féliciter Mermoz.

Avant que le « *Comte de la Vaulx* » eût quitté Saint-Louis en direction de Natal, un avion décolla de Buenos Aires pour Rio de Janeiro. Il avait à bord Pranville, directeur de l'exploitation en Amérique du Sud, Négrin, pilote, Pruneta, mécanicien et deux passagers brésiliens. Pranville devait accueillir sur la terre américaine l'équipage du « *Comte de la Vaulx* ».

Jeune polytechnicien venu à l'aviation, Julien Pranville s'était pris de sympathie pour les pilotes. Malgré sa place il était un peu comme leur camarade. Il volait avec eux. Il fit même avec Mermoz de dangereuses reconnaissances dans les régions centrales, au Paraguay, au-dessus de la forêt vierge. Il était, autant qu'on pouvait l'être alors, l'ami de Daurat qui avait décelé chez Pranville de sûres qualités et l'avait nommé au poste important qu'il occupait en Amérique du Sud. Négrin était un pilote de classe. C'était lui, avant Mermoz, qui avait fait les essais des *Laté*. Il avait, avec Mermoz comme coéquipier, battu un record de distance sur Toulouse-Saint-Louis-du-Sénégal. Pruneta était un garçon de l'Assistance publique. Quant aux deux Brésiliens, compromis dans un complot, ils étaient obligés de fuir.

L'avion survolait le rio de la Plata, le large estuaire qui sépare Buenos Aires de la capitale de l'Uruguay, lorsqu'il fut pris dans la brume. Le pilote se savait proche de Montévidéo. Il chercha la terre. La brume collait au fleuve. Soudain les roues de l'appareil heurtèrent l'eau. Il fut comme enlisé. En un rien de temps il allait couler. Les aviateurs cherchèrent les ceintures de sauvetage. Ils en trouvèrent deux. Ils les ten-

dirent aux Brésiliens. Pranville, Négrin, Pruneta de la Ligne payaient de leur vie le premier sacrifice d'un équipage pour des passagers (1).

A peine améri à Natal, Mermoz apprit la tragique nouvelle. Mais quelques jours plus tard, fêté à Buenos Aires, ébloui sans doute par la gloire, il oubliait d'aller saluer les veuves de ses héroïques camarades.

Cet impardonnable oubli a pu, lui aussi, influencer Didier Daurat. Quoi qu'il en soit c'est bien l'orgueil que le chef a voulu punir. Pourtant ce sentiment détestable nous paraît presque légitime chez un Mermoz. Daurat ne l'admet chez personne. Aussi nous en arrivons à nous demander s'il en est lui-même dépourvu, si ce n'est pas par orgueil qu'il abaisse Mermoz. Car la rigueur de Daurat en la circonstance nous semble excessive et tenace. La désobéissance de Mermoz, sa maladresse à l'égard de M^{me} Pranville et de M^{me} Négrin n'étaient-elles pas, sinon effacées du moins atténuées par son cran, son opiniâtreté, sa réussite et par cette panne en mer qui faillit lui coûter la vie ? Le pardon n'eût-il pas été plus mérité que généreux ? Une fois encore nous ne pouvons répondre parce que notre logique n'est pas celle de Daurat chez qui l'autorité domine tout autre sentiment, fait taire toute voix intérieure susceptible d'entraver cette autorité, commande toutes les attitudes à l'égard des autres.

L'autorité de Daurat serait donc une sorte d'émanation de l'orgueil ? Il ne veut personne au-dessus de lui, ni le directeur général, ni les services du ministère de l'Air, ni Mermoz dans sa gloire. Il n'est qu'une volonté : la sienne, qu'une discipline : celle qu'il impose et s'impose. Comme il nous paraît seul, tel un bloc de granit qui pèse rien que par sa présence sur tout ce qui l'entoure !

Il pèse, il est vrai, et s'il domine ce n'est pas ostensible.

(1) Ce soir-là, auprès des épouses qui attendaient, deux jeunes enfants jouaient : Pierre Pranville et Michèle Négrin. Vingt ans plus tard Michèle Négrin devenait M^{me} Pierre Pranville.

ment. Tout chez lui vient du dedans. Il n'y a pas de recherche extérieure. Son aspect est rude. Le chef apparaît à ceux qui le rencontrent comme un homme dur, certes, mais modeste. Sa tenue est simple, presque négligée durant les premières années de Montandran. Mermoz a parlé du « chapeau gondolé » de M. Daurat. Rivière était ainsi avec « ses vêtements anonymes ». Avant le départ du « *Comte de la Vaulx* », à Saint-Louis, Daurat est mêlé aux personnalités. Il parle peu, ne se fait pas mousser. Pourtant il est le promoteur et l'organisateur de ce premier voyage d'une importance capitale. Lorsqu'il interviendra afin que Dabry et Gimie reçoivent aussi des fleurs, ce sera discrètement. Où est donc l'orgueil ? Serait-il caché, secret comme tant d'autres sentiments chez cet homme ? On hésiterait à l'appeler par son nom parce qu'il ne s'extériorise d'aucune de ces manières qui le caractérisent et rendent antipathiques, odieux ou bêtes, parfois tout ensemble, ceux qu'il habite.

Daurat est un timide auquel il faudra des années et beaucoup de volonté pour s'habiller avec plus de recherche, pour remplacer la cigarette roulée entre ses doigts par le cigare ; pour parler en public, dans des conférences, à la radio, se montrer à la télévision. En tout cas son orgueil n'existait pas en germe. Progressivement, au fur et à mesure de la réussite se révéla à Didier Daurat le sentiment de sa propre valeur — *Vol de nuit* eut une part dans cette révélation. Nous avons vu le directeur de l'exploitation s'imposer tout de suite, non seulement parce qu'il avait compris l'idée géniale de Latécoère, mais encore parce qu'avec la vision précise du but à atteindre il découvrait les moyens les plus sûrs — les seuls — pour y parvenir : retenir des hommes passionnés — éliminer impitoyablement les autres — les fondre dans une équipe, sous son implacable volonté, tous unis par le même esprit, tendus vers le même idéal. Nous l'avons vu vaincre avec eux — il n'aurait pu vaincre sans eux, ni eux sans lui — prêchant d'exemple. Le pilote qui décollait avant l'aube ou celui

qui atterrissait après la nuit tombée voyait dans l'ombre sa massive silhouette. Toujours présent et éloigné à la fois ; présent par cette volonté dont il imprégnait les hommes, éloigné par son masque impénétrable.

Daurat sent bientôt que l'œuvre fragile tient par son autorité. Pour que l'œuvre devienne solide il doit non seulement maintenir, mais renforcer cette autorité. Elle est l'élément essentiel de sa valeur. De cette valeur qu'il découvre à la lumière de la réussite naissante. C'est une force dont le potentiel s'alimente à la force elle-même, que rien ne peut et ne doit retenir. Et alors c'est l'excès. L'excès fatal, inéluctable — sans l'excès c'eût été l'effondrement. L'autorité devient autoritarisme. Le chef commande : on doit lui obéir sans condition. Jamais l'obéissance n'est apparue aussi nettement comme le corollaire du commandement. Rappelons-nous cette sentence de Rivière : « Vous n'avez pas à croire, mais à exécuter. » N'est-ce pas là une forme de l'orgueil ? L'homme qui a une telle exigence est forcément persuadé de sa valeur et, nous pourrions dire, de son infaillibilité.

Cet autoritarisme va attirer à Daurat, on s'en doute, des inimitiés ; les plus solides, les plus tenaces et peut-être les plus justifiées. Il sera aussi la cause de peine, d'amertume ressenties par des amis de cet homme souvent incompréhensible, parfois insociable qui rompra avec eux, brutalement parce qu'ils n'auront pas voulu dire comme lui, se soumettre à sa volonté. Un jour Daurat se brouillera avec Bouisset.

Bouisset a été le collaborateur le plus dévoué, le plus précieux de Daurat. A Montaudran, à Air-Bleu, à la direction du Centre d'Orly, cet homme aimable, calme et sensible fut le secrétaire du chef intraitable, combatif et bourru. Il en était aussi l'ami, le seul qui tutoyait Daurat.

Les deux hommes s'étaient connus à la fin de la guerre de 14, dans l'aviation militaire où Bouisset avait demandé à servir après sa sortie de l'École des Hautes Etudes Commerciales. Il était devenu pilote de chasse. La guerre terminée,

il avait renoncé à l'aventure dans le ciel pour celle de la mer. Dans une pêcherie, à Dakar, il avait connu d'autres émotions. Un jour Daurat lui avait demandé de venir le rejoindre à Montaudran. Bouisset avait accepté. Durant vingt-trois ans, il avait servi fidèlement l'ami et lorsque Daurat, mis à la retraite, avait quitté Orly, Bouisset n'avait pas tardé à partir, lui aussi.

Il vivait retiré dans son petit village d'Armagnac, avec ses souvenirs, goûtant une vie familiale dont il avait été quelque peu frustré, lorsqu'il reçut une lettre de Daurat — pour qui le mot retraite n'a point de sens — lui annonçant la création d'une société d'études qui devait bientôt se transformer en société d'exploitation de transport aérien. Daurat parlait de ses projets, de ses démarches, de ses espoirs et terminait en disant : « J'ai besoin de toi. Prépare-toi à rejoindre Paris sur un simple télégramme. » Bouisset répondit qu'il ne pouvait accepter, qu'il préférerait demeurer dans son village. Daurat ne fut pas satisfait de cette réponse et, oubliant l'aide et le dévouement que l'ami lui avait apportés pendant près d'un quart de siècle, resta de longs mois sans voir Bouisset, sans lui écrire et même sans répondre à ses lettres.

Pour un motif à peu près semblable Daurat rompra avec Massimi à qui il doit tant, qui lui ouvrit toutes grandes les portes de sa maison lorsque, en 1932, le directeur de l'exploitation fut limogé.

Voilà jusqu'où peut conduire l'autoritarisme.

Nous avons pensé que cet excès pouvait être une forme d'orgueil. Si cela est vrai nous sommes surpris qu'il n'ait porté aucune atteinte à l'équilibre de l'homme, qu'il n'ait pas entamé, si peu que ce fût, l'une ou l'autre de ses qualités.

Didier Daurat a dépassé le cadre de la notoriété. Il est entré de son vivant dans la légende ; ce qui est rare. Pourtant ceux qui l'approchent aujourd'hui sont frappés par sa simplicité. Ils sont à la fois séduits par le personnage et surpris de le voir tel. Ils ont de la peine à penser qu'il fût si dur. Ils refusent de croire qu'il pût cacher en lui la moindre parcelle

d'orgueil. Ils ne soupçonnent pas davantage ce qu'il a d'im-pénétrable.

Saint-Exupéry nous a montré chez Rivière une sensibilité volontairement cachée et aussi combien Rivière souffrait secrètement de retenir en lui, sans pouvoir les extérioriser, sans pouvoir en faire profiter les hommes, certains sentiments généreux. Parlant à Robineau des pilotes, des radios, des mécaniciens il disait : « Il faut les aimer sans le leur dire. » Le chef qui agit de la sorte ne reçoit en retour que respect et admiration, ce qui ne peut le satisfaire pleinement.

On se demande si, dans sa solitude, Daurat ne songeait pas parfois que ses exigences, sa dureté, sa discipline, si indispensables qu'elles fussent, ne le privaient pas de ces satisfactions affectives dont tout homme a besoin, et s'il ne souffrait pas d'en être frustré ; si ne « revenait pas contre lui, avec un murmure mélancolique, la masse des douceurs qu'il avait toujours écartées » (1). Comme il est difficile de répondre à cette question ! Qui pourrait se vanter d'avoir pénétré l'intimité de Daurat au point de ne pouvoir douter ? Je sais bien qu'aujourd'hui encore on ne peut guère se retenir de voir l'homme à travers un écran qui l'éloigne et le déforme. Cet écran qu'il a dressé lui-même il faut l'écarter. Il faut voir Daurat, par exemple, en compagnie d'amis, à table, friand de bonne chère, honorant les vins de race, détendu, souriant, disert. De sa voix lente il raconte maintes histoires vécues. Il sait aussi bien faire naître l'émotion que manier l'humour, un humour à froid dont les traits apparaissent parfois féroces à qui connaît ceux auxquels ils sont destinés. On dirait qu'il se venge de certaines méchancetés, des basses calomnies dont il fut victime. C'est bien possible. Ce serait la preuve qu'il n'est pas demeuré indifférent, malgré l'apparence, aux inimitiés, aux ressentiments qu'il suscita. Il faut le voir aussi

(1) *Vol de nuit*.

pêcher la truite, sa distraction favorite. Il admire la rivière. Il regarde l'eau qui court à ses pieds, qui bondit sur les pierres, ou, ralentie, tourne au-dessus d'un trou profond entraînant dans sa ronde brindilles et feuilles mortes. On sent que le pêcheur trouve là un autre plaisir que celui de prendre du poisson, qu'il est sensible aux beautés de la nature avec laquelle il communie réellement.

Je me souviens d'un jour où, ensemble, nous pêchions la truite en Champagne, au pays de Guillaumet. Nous longions la Vesle qui sinue à travers les prairies, entre les longs peupliers, se faufile dans les bosquets touffus. Plusieurs fois j'entendis Daurat, debout sur la berge, immobile, murmurer : « Quelle belle rivière ! ». Guillaumet, enfant, dans l'eau jusqu'aux cuisses, y pêchait la truite à la main. Plus tard l'humble rivière rappelait au grand pilote — qui connaissait la moitié au moins de notre planète — tant de moments heureux qu'il disait d'elle : « C'est la plus belle rivière du monde ! », et je suis sûr que Daurat mêlait dans son admiration le souvenir de l'homme qu'il a peut-être le plus estimé au spectacle de ces lieux où Guillaumet avait vécu.

Daurat aime la musique, la belle musique ; celle qui émeut, touche à la fois l'âme et le cœur ; celle qui sensibilise et favorise l'épanouissement de certains sentiments. C'est en écoutant un concert qu'il connut la pianiste qui devait devenir sa femme. Le talent de la jeune artiste à laquelle il était présenté ne fut peut-être pas étranger au choc psychologique que ressentit Daurat et le poussa à oser demander à la jeune fille la permission de la revoir.

Serge de Massimi, fils du directeur général, était un tout jeune garçon quand il connut Didier Daurat. Il le vit surtout à Paris, chez ses parents, lorsque Daurat après son limogeage s'occupait d'AIR BLEU avec Beppo de Massimi qui, lui aussi, avait quitté l'AÉROPOSTALE. Le jeune Serge aimait bien M. Daurat, comme tous les enfants qui le connaissent l'aiment. Car il est avec les petits — c'est encore un signe —

à l'opposé de ce qu'il fut avec les hommes. Un jour, Serge de Massimi avait acheté à l'intention de Daurat quatre « pieds d'éléphant », ces cigares qui rappellent par leur forme la patte de l'énorme pachyderme, et il les avait rangés dans une petite boîte. Quand Daurat arriva chez les Massimi, Serge lui remit la boîte. Daurat l'ouvrit, regarda, puis, après un temps, la mit dans sa poche sans rien dire. L'enfant fut surpris que M. Daurat ne lui adressât pas même une parole de remerciement. Plus tard Serge de Massimi comprit ce silence. Son geste avait ému Daurat.

Voilà des attitudes qui contrastent singulièrement avec celles auxquelles Daurat nous a habitués. Mais sont-elles assez probantes ? La lumière qu'elles projettent n'éclaire pas encore suffisamment l'ombre dans laquelle nous hésitons. Nous voudrions savoir si, enfermé dans sa tour d'airain, l'homme avait une sensibilité telle que Saint-Exupéry nous la laisse entrevoir chez Rivière. Nous voudrions un Daurat plus humain. Nous voudrions trouver dans la cuirasse quelque jointure à soulever pour toucher ce qui vit, tâter ce qui vibre. Nous ne voudrions pas que dans cette large poitrine le cœur qui bat ne soit qu'un muscle dur.

L'homme qui incontestablement a le mieux connu Daurat, qui a le plus vécu avec lui c'est Bouisset. L'ami sincère et dévoué dont la pudeur et la réserve qu'imposait l'attitude de Daurat se retenait de manifester à celui-ci son affection. Il me disait un jour : « Je suis certain que Daurat a du cœur. Je suis certain que Daurat est généreux. » Il répondait alors à une question précise que je lui posais, que je m'étais souvent posée et à laquelle je n'avais pu encore répondre. Pourtant j'ai fréquenté Didier Daurat. Je l'ai observé, étudié. J'ai cherché plus que quiconque à le connaître en profondeur. Souvent je l'ai interrogé aux heures où il semblait enclin aux confidences et souvent je l'ai vu se refermer soudain, éluder une question que je devais renouveler plus tard, après un long espace de temps, sans plus de succès.

C'est dans ses lettres que Daurat semble bien s'épancher le plus, comme s'il avait un peu honte de laisser voir en sa présence une sensibilité qui existe réellement, dont il répugne à faire étalage, surtout, je crois, à cause de sa réputation et plus encore à cause de l'effort incessant qu'il n'a cessé de faire pour la refouler.

Je me suis demandé parfois si certains de ses hommes avaient deviné ce sentiment demeuré si secret. Saint-Exupéry, nous le savons, l'avait décelé grâce à son intuition. Mais nous savons aussi que l'auteur de *Vol de nuit* avait tendance à idéaliser ceux qu'il aimait ou admirait. Il ne peut donc à lui seul nous apporter une réponse décisive. Je pense plutôt à ces deux pilotes épris de femmes de mauvaise vie et faisant une démarche auprès du directeur de l'exploitation pour lui demander d'intervenir afin que le directeur général autorise leur mariage. Leur audace pourrait s'expliquer par l'amour, mais la réflexion de l'un d'eux qui prétend vouloir épouser une femme perdue « pour la sauver » et qui par cet argument emporte l'appui du chef intraitable, ne prouverait-elle pas que le pilote soupçonnait cette sensibilité et qu'il avait raison ?

Cependant nous aurions peu de chance de trouver d'autres exemples dans ce que j'appellerai la période de Montaudran et même dans celle qui suivit et que nous allons connaître. Il faudra laisser s'écouler ces rudes années, s'apaiser le bouillonnement des difficultés, se détendre les efforts. Il faudra attendre que la réussite et, plus encore, l'âge aient amolli la dure écorce pour trouver plus sûrement ce que nous désirons.

Des gestes, des attitudes révélant chez Daurat la sensibilité et, surtout, l'émoi sont rares. Mais en est-il besoin de beaucoup pour que perce ce sentiment caché ? La moindre lumière, fût-elle éphémère, ne suffit-elle pas à l'homme qui marche dans la nuit pour affirmer une autre présence ?

La mère de Mermoz, peu de temps avant sa mort, fut décorée de la Légion d'honneur. C'est Didier Daurat qui lui remit la croix de chevalier. Après avoir épinglé le ruban sur la che-

mise de la vieille dame assise sur son lit, Daurat parla. En évoquant le fils glorieux, sa voix tremblait. Cette voix qui fut si ferme, si assurée, qui avait donné tant d'ordres trahissait, ce jour-là, le trouble de l'homme. Il disait : « Maman Mermoz » et on sentait la peine qu'il avait à refouler le sanglot qui nouait sa gorge. Pour la première fois peut-être il ne pouvait se retenir de laisser paraître ce qui se passait au tréfonds de lui-même. Pour la première fois peut-être l'émotion l'emportait sur la volonté. Et qui sait si quelque regret ne venait pas accroître cette émotion, comme ce fut le cas dans l'intimité du château de Voisins où Massimi accueillait Daurat après douze années de brouille, en ce jour de septembre 1959 où l'on venait de fêter le quarantième anniversaire du premier courrier. Lorsque Beppo de Massimi étreignit Daurat celui-ci ne put retenir ses larmes. Qui donc avait jamais vu Didier Daurat pleurer ? Et qui donc pourrait dire que ses larmes jusqu'alors ne coulaient pas en dedans ? Car cette volonté qui ne cessa de s'exercer, que rien ni personne ne pouvait entamer, à laquelle l'homme lui-même se soumettait, était plus forte que tous ses autres sentiments. Si elle ne les annihilait pas toujours, elle leur imposait le silence.

La force de caractère, la maîtrise de soi a été une des formes de la volonté, au reste si complète, de Didier Daurat. C'est aussi la plus difficile à reconnaître. Quand un homme résiste à toute influence extérieure et aux effets de tout sentiment amollissant, il est bien difficile aux autres de faire une distinction entre la maîtrise de soi et l'indifférence.

Après douze années de travail, de lutte incessante, de victoires remportées une à une Daurat sera renvoyé. Lorsque le nouveau directeur général signifie à Daurat qu'il doit partir, celui-ci répond qu'il ne s'en ira pas. En effet, le lendemain matin il arrive à son bureau comme d'habitude. Le directeur général qui sait à qui il a affaire va user d'un moyen radical pour interdire au directeur de l'exploitation l'entrée du bureau. Pendant midi, il fait changer la serrure de la porte.

A deux heures Daurat revient. Lorsqu'il essaie d'introduire la clef dans la serrure, il comprend. Il reste un court instant immobile, devant la porte, comme s'il semblait réfléchir. Puis, lentement, il s'en va.

Bouisset, dans la pièce où se passe la scène, regarde Daurat. Plus tard, il me la racontera. Il me dira :

— Daurat n'a pas prononcé une parole. Je n'ai pas entendu une récrimination, ni observé en lui le moindre signe de révolte, ou seulement de surprise. Je n'ai pas même vu bouger un muscle de son visage.

Et Bouisset ajoutera :

— Moi, j'avais les yeux mouillés de larmes.

★★

Didier Daurat dirigeait l'exploitation des Lignes Latécoère depuis un an environ. Un soir il était seul dans son petit bureau de Montaudran. Il attendait un appareil qui aurait dû être arrivé depuis un certain temps déjà. Il songeait. On devine ce qui pouvait occuper l'esprit de cet homme à une heure tardive, alors que sur le terrain l'ombre de la nuit s'étendait lentement et que tout était silencieux autour de lui. C'étaient des projets de prolongement de la Ligne, d'organisation de bases, de transformation d'appareils. Il lui arrivait aussi, non pas de se détourner de l'avenir, mais de trouver dans les réalisations du passé le réconfort et l'encouragement. Ainsi il pouvait, après une année, mesurer le chemin parcouru et trouver ses premières satisfactions dans le redressement de l'œuvre naissante. Il avait repris lui, Daurat, du poil de la bête. Non seulement les Lignes Latécoère tenaient, mais il y avait entre Toulouse et Rabat deux voyages par semaine. Les sacs de courrier étaient pleins au retour comme à l'aller. Les deux places passagers du Bréguet étaient souvent occupées. Il fallait continuer à maintenir avec fermeté tout ce qui avait permis cette vie nouvelle.

La sonnerie du téléphone retentit tout à coup. Daurat décrocha l'appareil. Une voix interrogeait :

— Les usines Latécoère ? On vous parle de Perpignan.

Tout de suite Daurat pensa à l'équipage qui n'était pas arrivé et il « comprit qu'il allait encaisser son premier coup dur de chef d'entreprise ».

Une autre voix reprit au bout du fil :

— Allô ? Nous vous signalons qu'un avion vient de tomber en mer non loin de Port-Vendres.

— On a repêché l'équipage ?

— Non. L'appareil a sombré sans laisser de trace.

Rodier et Marty-Mahé ne reviendront plus. Daurat imagina leur fin : la lutte dans l'orage au-dessus de la mer, comme cela lui arriva un jour avec Vanier. Puis il rentra chez lui.

Trois jours plus tard Daurat attend de nouveau. Dans le silence inquiétant la sonnerie du téléphone grelotte. Cette fois c'est Genthon et son mécanicien Bénas qui ne reviendront pas. Ecrasés contre un rocher entre Valence et Alicante, ils sont morts carbonisés.

Les sinistres nouvelles allaient se succéder. Tour à tour les pilotes Nérel, Stithter, Portal, les mécaniciens Garrigue et Gaye ne rentrèrent pas. Après des semaines, parfois des mois d'accalmie la liste des morts s'allongeait. Et la Ligne continuait. Et des hommes, à bord de légers avions sujets à des pannes fréquentes, portaient le courrier quel que fût le temps.

Ce temps était imprévisible. La météorologie était alors dans les limbes. C'est-à-dire que ses moyens étaient très limités. Le vaste réseau qui couvre aujourd'hui la terre tout entière et dont les nombreux postes se communiquent leurs observations n'existait pas. D'autre part les causes des pannes des moteurs nous paraissent maintenant inconcevables : ressort de soupape cassé, flotteur de carburateur coincé dans la cuve, défaut d'alimentation en essence, fuite de radiateur, de tubulure de circulation d'huile entraînant à bref délai le

grippage du moteur, la salade de bielles, etc. Chaque cause de panne demandait à être recherchée, éliminée, vaincue. Mais les moyens pour arriver là étaient à l'image de tout le reste. Les mécaniciens avaient alors des trésors de dévouement et d'imagination. Ils se communiquaient leurs trouvailles, leurs remèdes tels des guérisseurs de jadis. Il fallait tout découvrir, tout tenter. Tout était sujet à expérience. On a souvent répété, et c'est très juste, que l'aviation postale a été le banc d'essai de l'aviation commerciale. J'ai entendu Daurat, un jour, prononcer cette phrase terrible : « L'homme précède le matériel. » Saint-Exupéry fait dire à Rivière : « C'est l'expérience qui dégagera les lois. La connaissance des lois ne précède jamais l'expérience. »

Devant des affirmations aussi péremptoires ne sommes-nous pas portés à juger sévèrement l'homme qui poursuivait ses expériences ? Et lorsque nous en connaissons le prix à en oublier les résultats ? Leur valeur s'efface. Aux mots succès, réussite, victoire se superpose une réalité qui nous apparaît plus humaine parce que douloureuse : le visage de ces hommes jeunes et forts sacrifiés au nom de ces mots qui perdent soudain toute noblesse de renoncement. Et nous sommes prêts, avec les ennemis de Daurat, à charger celui-ci, comme ils l'ont fait, du lourd poids de ces morts. Car la légende n'auréole pas seulement le chef ; elle l'accable aussi. Elle le veut à la fois grand et impitoyable, inhumain jusqu'aux extrêmes limites.

Cette légende est solide. Elle prend ses racines dans un terrain ferme. Le pilote qui après deux ou trois voyages était parti volontairement en disant : « c'est un métier de fous, nous allons tous nous casser la gueule », avait en partie raison. S'il quittait les lignes Latécoère pour aller dans une autre compagnie aérienne, là, il racontait ce qu'il avait vu, ce qu'il avait fait, ce que Daurat lui avait commandé de faire. Le pilote renvoyé n'était pas plus tendre. Tous ceux qui passaient par Montaudran sans y rester, répandaient sur le direc-

teur de l'exploitation les propos les plus aigres, les plus venimeux. Bientôt se propagea dans les milieux aéronautiques d'abord, un peu partout ensuite la terrible réputation de Daurat. Celui-ci ne l'ignorait pas et en était même assez fier. Il disait que lorsqu'un pilote se présentait à Montaudran — il en venait, on ne les recrutait pas par annonces — il savait ce qui l'attendait.

Un jour je fis part à Didier Daurat de la rencontre que je venais de faire d'un de ses anciens pilotes qui n'était pas resté longtemps sous ses ordres.

— Comment s'appelle-t-il ? me demanda Daurat.

Je le nommai.

— Ah ! oui, fit Daurat avec un petit sourire mi-satisfait, mi-sarcastique, c'est un de ceux qui disaient « la vache de Daurat ».

Parmi les pilotes des premières années de la Ligne il y eut trois Alsaciens qui avaient servi pendant la guerre de 14-18 dans l'aviation allemande : Hamm que nous avons vu aux commandes d'un des avions de la mission Roig qui reconnut la ligne des sables, et qui se tua en Amérique du Sud ; Enderlin que Daurat considère comme un des plus grands pilotes qu'il ait jamais connus et qui trouva la mort à Marignane avec ses deux compagnons, Mercier et Mettei, alors qu'il essayait un hydravion dont une aile se rompit en vol ; et Dorflinger qui, dans la chasse allemande, avait abattu plusieurs avions français. Après avoir été moniteur à l'école de pilotage d'Istres, Dorflinger entra aux Lignes Latécoère où il ne resta pas très longtemps. Puis, il quitta la France pour aller piloter dans une compagnie américaine et, en même temps, acquérir une troisième nationalité.

En 1960 Dorflinger a fait paraître aux Etats-Unis un ouvrage dans lequel il raconte sa vie de pilote (1). Il est intéressant de savoir ce qu'il pense de Didier Daurat. Il nous

(1) *Stepchild Pilot* — Robert R. Longo Co, Inc. — Tyler, Texas (U.S.A.).

apporte l'opinion — la seule écrite — d'un des pilotes qui volontairement quittèrent les Lignes Latécoère :

« J'étais un autre homme après mon accident en Méditerranée sur hydravion, écrit Dorflinger. Je ne voyais plus l'importance de combattre le mauvais temps. Je n'avais plus assez d'estomac pour vaincre le froid, la pluie et le mistral. Et je découvrais que je n'estimais plus Daurat et sa main de fer, que je ne portais plus que peu d'intérêt à ses ordres. Peut-être étais-je saturé ? Les avions Latécoère me faisaient maintenant peur. Je pensais peut-être trop souvent aux terribles expériences d'Enderlin, Gourp, Erable et Pintado et à la mort de Denis (1). Je pensais aux 121 pilotes, passagers, radios et mécaniciens qui avaient perdu la vie sur cette Ligne. Ils appartenaient à Daurat, pas à moi. Il aurait dû le comprendre. Je trouvais aussi en moi des sentiments plus grands envers ma famille. »

Plus loin Dorflinger nous parle de son départ. Il nous raconte son dernier vol qui déclencha une décision que rejetaient sans doute encore un attachement à l'équipe, des liens de la camaraderie difficiles à rompre :

« J'étais à Toulouse, un jour de tempête de mars 1928, avec un passager pour Barcelone. Daurat était au terrain. Le temps était affreux, le stratus épais. Il pleuvait et il soufflait un vent du nord lorsque je décollai.

« Pour rester sous la couche de stratus et pour conserver quelque visibilité je devais raser les toits des maisons et sauter les haies et les fermes. Plus j'allais, plus le vent se renforçait, me secouait et la pluie tombait de plus en plus serrée. Mais je savais alors que j'étais un autre homme. Pour la première fois de ma vie je faisais demi-tour et je refusais de me battre contre le mauvais temps. Je faisais demi-tour et je retournais vers Toulouse. Je découvris alors que ce demi-tour était une expérience nouvelle pour moi, une expérience qui semblait

(1) Denis Hodapp : le beau-frère et le meilleur ami de Dorflinger (N. d. T.).

si logique, si sage et si saine que je m'étonnai de n'y avoir pas pensé auparavant.

« Je n'oublierai jamais la tête de Daurat après mon atterrissage. Je pouvais lire à travers ses pensées pendant que j'approchais. Il n'avait pas l'habitude de voir ses pilotes faire demi-tour. Pourquoi ? Cela n'avait aucune importance. Daurat me le fit remarquer et je trouvai là aussi que j'avais changé. J'en avais assez des abus d'autorité de Daurat. En d'autres temps j'aurais répondu respectueusement. Mais ce jour-là je lui dis tout ce que j'avais sur le cœur. Je me sentais quitte. Je rassemblai mes affaires et je sortis du bureau de la Compagnie, laissant Daurat parler tout seul. »

Pourtant nous ne pouvons oublier que Dorflinger a écrit aussi dans ce livre : « En toute justice je dois dire que Daurat était lui-même un pionnier de la Ligne. Il avait payé de sa personne (...) Tout ce qu'il nous commandait il l'avait fait (...) C'était un idéaliste animé d'une incroyable et folle dévotion au Devoir (1). »

Je sais ce que Didier Daurat pense du pilote qui a craint de se casser la gueule dans ce métier de fous et ce qu'il pense de Dorflinger. Mais je sais aussi que ces pilotes — j'ai connu personnellement Dorflinger — étaient loin d'être des peureux. Ils ont eu l'occasion ailleurs de montrer leur courage. Seulement leur passion n'atteignait pas ce degré élevé qui leur aurait permis d'accepter de courir des risques incontestablement grands, d'adhérer sans réserve à la discipline de Daurat et se vouer à sa mystique.

Ceux qui partaient en proférant leurs reproches étaient pour la plupart sincères. Ils étaient persuadés qu'en poursuivant l'entreprise dans des conditions aussi précaires, aussi dangereuses Daurat envoyait délibérément des hommes à la mort. Ils n'étaient pas loin de lui imputer tous les accidents, et cette femme de pilote qui, dressée devant le directeur de

(1) Citations extraites d'un texte traduit de l'américain par Pierre Pranville.

l'exploitation, lui lançait au visage : « *si tu me le tues*, mon homme, je te ferai la peau ! », rendait par avance Daurat responsable de la mort éventuelle de son mari. Nous-mêmes ne sommes-nous pas troublés et enclins à penser que Daurat est peut-être responsable de la mort de certains de ses pilotes, de ses radios, de ses mécaniciens ; non pas au même titre qu'un juge qui rend une sentence ou qu'un tyran qui ordonne une exécution, mais à cause de cet « esprit » qu'il avait forgé ? Et nous nous demandons si ces hommes jeunes, pleins de force et de vie n'acceptaient pas la mort comme une conséquence quasi inéluctable de leur métier et s'ils ne la voyaient pas cette mort, comme celle dont parle Alexis Carrel, qui « devient souriante quand elle s'associe à une grande aventure, à la beauté du sacrifice, ou à l'illumination de l'âme qui s'abîme dans le sein de Dieu » ? Ici nous rejoignons la mystique sur le plan le plus élevé qui soit et nous risquons de sortir d'une réalité qui trouve sa grandeur et sa beauté dans ce qu'elle a d'humain.

Daurat, nous le savons, utilisait la passion du vol, du pilotage des jeunes hommes qui venaient à lui. Or, la passion est par essence excès et désordre. L'individu qu'elle habite se soumet à ses seules exigences. Eh bien, cette passion, Daurat — et ceci est encore un des éléments de sa force, un des effets de son ascendant — va la dompter. Il en disciplinera les ardeurs et lui donnera un sens. Si certains ont accusé Daurat d'« envoyer des hommes à la mort », on n'a jamais dit à combien et combien de fois il avait évité une chute mortelle.

Lorsque les pilotes de Casablanca refusèrent de partir vers le sud, il suffit de la présence de Daurat pour les stimuler, les aider à vaincre la peur que leur inspirait le Maure dissident et à faire de tous des volontaires. Si, le lendemain ou un des jours suivants, un pilote avait été massacré par des guerriers on aurait rendu Daurat responsable de cette mort. Il ne l'aurait été qu'en apparence. La rencontre du Maure était risque lié à celui de la panne. Tous les risques consécu-

tifs à la panne — ils étaient nombreux — étaient inhérents à l'entreprise. Il fallait bien que la Ligne continuât, qu'elle poursuivît toujours plus loin son chemin. Toute solution tendant à ralentir cette marche en avant eût été une solution de faiblesse entraînant un ralentissement du progrès et, par là même, un renoncement à l'ascension de l'homme. Certaines recherches scientifiques dont le but est le soulagement de la souffrance, la guérison de la maladie sont responsables de la souffrance et même de la mort de chercheurs, de savants. Je pense, par exemple, aux effets du radium. La construction des routes, des ponts, des barrages, de tous les grands travaux utiles à l'humanité est la cause de la mort accidentelle d'ouvriers, d'ingénieurs, de géologues.

De 1919 à 1939 cent vingt et un jeunes hommes sont morts pour la Ligne. Cent vingt et un se sont tués à une époque où un avion avait à bord au début un ou deux hommes, plus tard au maximum cinq personnes. Mais, à cause de cela, de 1939 à 1961, à l'heure où j'écris ces lignes et où un appareil emmène des dizaines, parfois une centaine de passagers il n'y a eu, entre Paris et Buenos Aires, aucun accident mortel. Cent vingt et une morts utiles en vingt ans, c'est le chiffre de morts inutiles et même stupides de certains week-ends d'aujourd'hui sur les routes de France.

Cent vingt et un morts, c'est quand même beaucoup, c'est toujours trop. Pouvait-il y en avoir moins ? Question à laquelle il est difficile de répondre. Mais on peut affirmer qu'il aurait pu y en avoir davantage. La passion du pilotage, la jeunesse, le goût du risque poussaient des pilotes à des actes de la plus grande témérité. En imposant sa ferme discipline dans tous les domaines, en freinant la passion de ses pilotes, Daurat diminuait le nombre d'accidents. Il supprimait les risques de mort inutile.

Une des premières recommandations que le directeur de l'exploitation adressait au pilote la veille de son premier voyage, Saint-Exupéry nous la rapporte dans *Terre des*

hommes : « Une voix, écrit-il, insistait une dernière fois sur la consigne :

— C'est très joli de naviguer à la boussole, en Espagne, au-dessus des mers de nuages, c'est très élégant, mais...

Et, plus lentement encore :

— ... mais souvenez-vous : au-dessous des mers de nuages... c'est l'éternité. »

Quand Daurat renvoyait un pilote qui avait peur ou se croyait malchanceux, il le sauvait peut-être de la mort. Il en était de même quand il imposait des règles sévères au pilote téméraire. Mermoz, lors de l'épreuve en vol à laquelle était soumis tout nouvel arrivant, crut pouvoir épater le directeur en faisant un départ « à l'américaine » — virage en montée entraînant en cas de baisse de régime du moteur une chute fatale — et une prise de terrain pas très orthodoxe. Après l'atterrissage Daurat accueillit le pilote « content de lui », persuadé « d'avoir bien piloté », avec mépris :

— Ici, lui dit-il, nous n'engageons pas d'acrobates. Si vous voulez faire du cirque, allez vous faire voir ailleurs.

Ah ! il était parfois difficile à ces garçons de refréner leur ardeur. Ils devaient aussi, souvent, dans un cas extrême, prendre une décision et ils choisissaient celle qui nous semble après coup, à nous hors de l'action, la plus périlleuse. Et puis la vie dangereuse qu'ils menaient, l'exaltation qui les animait, l'émulation qui naissait forcément dans l'équipe, tout cela créait une ambiance propice aux actes téméraires. Mermoz qui à vingt-cinq ans disait en riant : « l'accident pour nous c'est de mourir de maladie », risquait sa vie avec une étrange désinvolture (1). Les cinquante-trois tentatives de départ de Natal ne sont qu'un exemple parmi tant d'autres. Je rappellerai seulement que peu de temps après sa traversée

(1) Dans le discours qu'il prononça aux obsèques de Robert Bajac, tué dans un accident, Mermoz dit : « Qui de nous n'a pas cette secrète ambition, ce légitime orgueil d'une fin digne de nos efforts, de nos luttes, de nos sacrifices librement et ardemment consentis ? »

de l'Atlantique Sud, Mermoz allait faire les essais d'un nouveau *Laté* destiné à un raid Paris-New York. Il était assis aux commandes quand le mécanicien lui tendit un parachute. Mermoz refusa de le prendre, comme d'habitude. Daurat était là :

— Mettez-le, ordonna-t-il.

Et il fixa lui-même les bretelles sur les épaules du pilote.

Quelques instants plus tard, à cinq mille mètres, Mermoz mit l'appareil en piqué. Il avait descendu mille mètres environ quand tout à coup « l'avion éclata comme une coquille d'œuf ». Sans Daurat, ce vol eût été le dernier du grand pilote.

Et Saint-Exupéry qui prétendait que la vie n'a pas l'importance que beaucoup lui donnent, qui méprisait la mort — il la chercha souvent et la trouva en 44 cette « récompense qui largue enfin le navire (1) — entra une fois volontairement dans un violent orage pour « voir quelles seraient ses propres réactions ».

Et Vachet, défricheur et organisateur de la Ligne en Amérique du Sud, décida de se rendre un jour dans l'Île de Trinidad. Un pilote américain qui tentait en vain de l'en dissuader, lui dit :

— Vous atterrirez peut-être, mais je parie mille dollars que vous ne repartirez pas sans vous casser la gueule.

Trois jours plus tard Vachet empochait les mille dollars.

Et Guillaumet, dont on connaît l'héroïque aventure dans la Cordillère des Andes, se sauvant lui-même après quatre jours et cinq nuits d'efforts surhumains, pilote d'une rare maîtrise. Il était ardent, combatif. Enfant de Champagne, il était comme les habitants des marches de l'Est, un peu chauvin. Lorsque la concurrence étrangère commença à se faire sentir en Amérique du Sud, Guillaumet, pour garder là-bas la place à son pays, redoubla d'audace.

(1) Citadelle.

En septembre 1934 il est rappelé en France. Il habite à cette époque, avec sa jeune femme, Santiago du Chili. A son voyage de retour vers Buenos Aires où il doit s'embarquer, il emporte le courrier. C'est un matin. Il y a sur le terrain de Cerillos, à côté du *Potez 25* de Guillaumet qui paraît fragile et un peu vieillot, un appareil américain bimoteur muni des derniers perfectionnements, ayant à son bord en plus du pilote, un radio, un navigateur et un mécanicien. M^{me} Guillaumet qui n'a pu trouver place dans le *Potez* — des bagages se sont ajoutés aux sacs de courrier — fera le voyage sur l'avion américain.

Une brume épaisse couvre le terrain, dérobe la Cordillère aux regards. Guillaumet décide de partir quand même. Sa femme et les aviateurs américains regardent, non sans inquiétude, le léger *Potez* s'enfoncer dans la masse cotonneuse où bientôt se perd le bruit de son moteur...

Ils attendent longtemps, une demi-heure qui leur semble interminable lorsqu'ils reçoivent de Guillaumet un message : « Temps clair sur la Cordillère au-dessus de mille mètres. Pouvez passer. »

Nous pourrions trouver dans la vie de chacun des pilotes de la Ligne des exploits de ce genre dont un seul eût suffi pour le rayer à jamais du monde des vivants. Pourtant ces hommes ne se croyaient pas téméraires. Les difficultés vaincues, la réussite augmentaient leur confiance en soi, cette qualité du pilote qui peut lui être fatale si elle s'allie à la jeunesse, à la fougue, à la volonté d'arriver coûte que coûte.

Peu de temps avant de disparaître dans l'Atlantique Sud, Mermoz — il avait alors 35 ans — écrivait : « Je ne suis peut-être qu'un pilote bien diminué et prudent à l'excès, mais il existe des temps dans lesquels je ne m'engagerais pas en pilotage sans visibilité et de nuit. Des catastrophes comme celles de l'*Emeraude* et du *Douglas* hollandais en Syrie se chargent de nous rappeler quelquefois aux réalités. » N'empêche que Mermoz est mort sur la *Croix-du-sud*,

avec Lavidalie, Pichodou, Ezan et Cruveilhaer peut-être à cause d'une imprudence, ou d'un excès de confiance. Il décida de partir bien qu'un des moteurs vibrât.

Daurat connaissait le tempérament de chacun de ses pilotes. Il n'avait à exiger d'aucun d'eux ni audace, ni volonté. Ces qualités tous les possédaient. Les règles qu'il imposait — je veux parler de celles qui pouvaient freiner les excès — il n'en avait pas toujours le contrôle. Une fois seul, le pilote agissait selon certaines impulsions nées des circonstances et qui variaient avec le tempérament. Mais, pensera-t-on, ces règles de la discipline n'étaient-elles pas en contradiction avec la régularité que Daurat exigeait formellement ? La terrible formule « le courrier d'abord » n'était-elle pas incompatible avec la prudence et ne s'accommodait-elle pas, au contraire, de la témérité ? C'est juste et c'est ce qu'on pourrait reprocher à Daurat, sans jamais pourtant songer à le reprocher à Latécoère.

Daurat était dur, trop dur, mais a-t-il jamais *obligé*, comme certains le prétendent, un pilote à décoller par un temps qui rendait le vol dangereux, par la tempête ou la brume, par exemple ? En tout cas quand Dorflinger a fait demi-tour et est revenu au terrain Daurat ne lui a pas donné l'ordre de repartir. L'étonnement, le reproche peut-être que Dorflinger a lu dans le regard du chef peut laisser supposer que celui-ci eût souhaité que le pilote passât. Les équipages dans la même situation qui ne sont pas revenus au terrain, et dont certains ne sont revenus nulle part, ont-ils insisté à cause de ce regard, ou à cause de « l'esprit de la Ligne » ? — ce qui est la même chose. C'est fort possible et c'est à ce titre que Daurat serait responsable. Pourtant je suis sûr que lorsque Guillaumet, pour le panache, décolla du terrain de Cerillos dans la brume, si Daurat avait été là il n'aurait pas même eu besoin d'interdire à Guillaumet de partir.

Dubourdieu, arrivé à Montaudran en même temps que Mermoz et Reine, fut pris dans le brouillard au cours d'un

de ses premiers vols. N'ayant pu atteindre le terrain il s'était posé dans une vigne, sans dommages du reste pour l'appareil. Un peu plus tard il était dans le bureau de Daurat :

— Eh bien, dit celui-ci, vous ne voyez plus clair ? Vous vous perdez !

— Mais, Monsieur, répondit Dubourdieu surpris, il y avait du brouillard.

Et après un silence où Dubourdieu sentait peser sur lui le dur regard, le directeur grogna :

— Pouvez disposer.

Le pilote déjà se voyait congédier. Il attendait la petite note l'invitant à se présenter à la caisse pour recevoir son maigre salaire. Rien de cela ne se passait. Mais il ne volait plus, malgré le beau temps.

Un jour, s'étant enhardi, il s'était approché de Daurat qui marchait devant les hangars :

— Monsieur, avait-il demandé, quand pourrai-je voler ?

Il avait reçu une réponse qui le laissa interdit :

— J'attends qu'il y ait du brouillard.

Quelques jours plus tard la brume couvrait le terrain. Une brume épaisse que le regard ne pouvait percer à plus de trente pas. Daurat avait fait appeler Dubourdieu :

— Il y a un appareil à conduire à Franczal, dit-il.

Dubourdieu avait regardé le patron. Se moquait-il de lui ? Il ne plaisantait pourtant jamais. Le pilote avait hésité un instant, puis avait répondu :

— Monsieur, on ne peut pas voler aujourd'hui.

— C'est bien, avait dit Daurat.

Le lendemain il ne restait sur le terrain qu'une brume légère qu'on devinait prête à se dissiper sous les rayons du soleil.

— Voulez-vous partir ? avait demandé Daurat.

— Je peux essayer, avait répondu Dubourdieu qui, en tenue de vol, quelques minutes plus tard s'était installé dans la carlingue.

Le moteur ayant tourné au point fixe, il avait fait signe aux mécaniciens d'enlever les cales. Alors Daurat s'était avancé soudain. Il avait grimpé sur le marchepied de l'appareil et avait crié dans l'oreille du pilote, à travers le vent de l'hélice :

— Il est bien entendu que vous essayez.

Dubourdiou, après m'avoir raconté cette histoire, ajouta :

— Si j'avais accepté la première fois de conduire l'appareil à Franczal, je crois que Daurat ne m'aurait pas gardé.

« Il est bien entendu que vous essayez » avait dit Daurat à Dubourdiou. Essayer, c'est ce que faisaient chaque jour les pilotes, les mécaniciens, les radios de la Ligne. C'est ce que faisait Daurat lui-même. C'est ce que font d'ailleurs les hommes qui ne profitent pas seulement de l'acquis, comme tant de ceux qui passent ici-bas dans l'immense troupeau humain ; ceux qui n'apportent rien, ne participent à aucune création. Essayer, mot qui rebute, effraie ou laisse indifférents les mous, les hésitants, qui exalte au contraire les forts, ceux qui ont conscience du rôle de l'homme, de son incomparable destinée.

Mais essayer c'est courir des risques. Daurat et son équipe avançaient dans l'inconnu. Ils ouvraient dans le ciel des chemins mystérieux qui sont devenus de grandes routes où les avions d'aujourd'hui emportent chaque année, en grande sécurité, des millions de voyageurs (1).

« Chaque accident comportait sa leçon » écrira Daurat. C'est cela qui constituait l'expérience dont nous profitons maintenant. L'accident révélait le risque et ce risque disparaissait en partie ou en totalité dès qu'on en avait décelé les causes. Cette découverte parfois était payée cher, mais elle s'inscrivait dans les éléments de la réussite. Et réussir ce n'est

(1) Durant l'année 1960 les avions des lignes régulières mondiales ont emporté plus de cent millions de passagers. Les accidents ont fait 1 260 morts.

pas éviter un accident, c'est trouver le moyen d'en supprimer cent autres.

Daurat n'a jamais attendu la leçon de l'accident. Dans la mesure où c'était en son pouvoir il la devançait. Le pilote du premier courrier cherchait sur la terre des points de repère caractéristiques, des endroits où l'on pourrait se poser en cas de panne. Plus tard, le chef d'aérodrome à Malaga occupera ses loisirs à dresser une carte des régions survolées qui donnera aux pilotes d'utiles précisions. Outre les villes, les fleuves, les vallées, Daurat notera avec soin certaines particularités : plage triangulaire, champ marqué d'un bouquet d'arbres, embouchure de rio encombrée de marais, source reconnaissable à la couleur des roches environnantes, etc. Parallèlement, et grâce aux renseignements météorologiques qu'il a rassemblés et aux observations qu'il a faites de la fréquence ou du renouvellement périodique de certains phénomènes, Daurat dressera un état complet de ces informations : coups de vent violents sur le détroit de Gibraltar, tornades subites à Alicante, variations traîtresses du ciel de Catalogne, etc.

Si distant, si séparé des hommes qu'il parût être Daurat était très près d'eux. Le chef à l'attitude souvent inhumaine était, dans l'entreprise, étroitement attaché à l'humain. Il semble bien qu'on ne pourrait en dire autant de Latécoère qui, malgré son goût très marqué pour les arts et pour la beauté, se durcissait dès que son intérêt était en jeu. L'opposition entre les deux hommes ne venait donc pas seulement de leur commun penchant pour l'autorité, mais encore de divergences de vues dans lesquelles Daurat semble l'emporter comme l'idéalisme dépasse l'intérêt.

La ligne du désert, dès son ouverture, souleva entre autres problèmes celui de la résistance des moteurs. Latécoère voulait utiliser un lot de 880 moteurs Lorraine qu'il avait acquis à bon compte lors de la liquidation des stocks militaires. Il

décida d'équiper avec ces moteurs des avions *Laté* qui remplaceraient les *Bréguet*. Malgré des essais qui démontrèrent la qualité inférieure des nouveaux appareils, Latécoère s'obstinait à vouloir les utiliser entre Casablanca et Dakar. C'est alors que Daurat eut à résoudre un cas de conscience devant lequel il ne tergiversa pas. « Responsable de l'exploitation, pensa-t-il, je n'ai pas le droit de faire courir à mes pilotes des risques supplémentaires. » Il fit part de ses réflexions à Latécoère. Celui-ci refusa de modifier ses projets. Aussi Daurat n'hésita pas à mettre en jeu sa situation, sa place chez Latécoère. Cette place qu'il avait convoitée, qui lui convenait si bien, dans laquelle il pouvait donner toute sa mesure. Sans en référer à l'industriel il se rendit à Paris, demanda une audience au ministre de l'Air et lui exposa la situation. Le ministre l'approuva et fit savoir à Latécoère sa décision de s'opposer au remplacement des *Bréguet* par des *Laté*.

Les *Bréguet* défrichèrent le ciel du désert. Et Latécoère conserva Daurat.

★★

Tandis que la Ligne avançait au-dessus des sables, tout au long de la côte inhospitalière de l'Afrique, des hommes, sur l'autre rive de l'Océan, par-dessus les immenses forêts vierges, maillon par maillon forgeaient la chaîne de plus de quatre mille kilomètres qui devait relier Natal à Buenos Aires.

C'est à Roig qui avait étudié deux ans plus tôt le parcours Casablanca-Dakar que Latécoère confia, en 1924, la mission de reconnaître la côte de Rio de Janeiro à Buenos Aires. Roig fut chaleureusement accueilli par les Brésiliens, les Uruguayens, les Argentins qui voyaient dans le transport aérien le moyen idéal pour relier les villes dispersées de l'immense continent sud-américain.

A Roig vinrent se joindre bientôt le prince Murat et

M. Portait qui signèrent des contrats avec les gouvernements des pays intéressés, et la première équipe des pionniers qui allaient établir en Amérique latine les bases de la Ligne dans des conditions inimaginables aujourd'hui. C'étaient les pilotes Vachet, Hamm et Lafay, les mécaniciens Gauthier, Estival et Chevalier. Ces hommes débarquèrent à Rio en décembre 1924, sauf Lafay, officier de l'aviation française, instructeur dans l'armée brésilienne qui était sur place. En plus des hommes il y avait une femme, une petite femme ardente et jolie qui avait lié étroitement sa vie à la vie dangereuse et errante de son mari : M^{me} Vachet.

Chez Vachet, le pilote audacieux et sûr se complétait heureusement d'un organisateur et d'un diplomate. Ces grandes qualités vont l'aider et servir l'entreprise dans la création et l'organisation de ce tronçon de la Ligne qui longe la côte de l'Amérique du Sud. La majeure partie de cette côte, de Rio à Porto Alègre, est couverte de montagnes et de forêts qui descendent jusqu'à la mer. Les plages où l'avion pourrait se poser sont coupées d'*arroyos*, embouchures de ruisseaux qui rendent un atterrissage toujours dangereux. Des rares tentatives faites jusqu'alors pour relier par les airs la capitale du Brésil à celle de l'Argentine, une seule a réussi. Celle d'Edù Chavez, un pilote brésilien, garçon sportif, téméraire et même casse-cou. Edù Chavez est aussi un ami de la France, comme il y en a tant dans ces pays d'Amérique Latine qui apporteront à Vachet et à ses camarades une aide sans réserve.

Vachet utilisera cette amitié efficace. Le diplomate saura obtenir des options pour l'acquisition de terrains. L'organisateur mettra tout en œuvre, malgré les moyens dérisoires dont il dispose, pour transformer ces morceaux de terre, de forêt, ces clairières en terrains d'atterrissage. Le pilote portera le courrier. Du reste c'est du courrier, d'abord, qu'il aurait fallu parler.

A peine débarquée à Rio, la petite mission s'installait au camp des Affonsos où les mécaniciens montaient rapidement

les quatre *Bréguet* sortis de leurs caisses. Puis, quelques semaines plus tard, le 14 janvier, trois appareils décollaient en direction du sud. Voyage émouvant, s'il en fut, que celui des trois avions français emportant le premier courrier de Rio à Buenos Aires. Ils longeaient la côte hostile, volant parfois plus bas que les montagnes, traversant des couches brumeuses, se posant sur des terrains de fortune à la tombée du jour, ou même la nuit comme cela arriva à Ressecada, près de Florianapolis, où des feux d'essence disposés en triangle avaient été allumés pour permettre l'atterrissage dans la bonne direction. La nuit, les mécaniciens travaillaient, réparaient. A l'aube, les avions repartaient.

Trente-six heures après son départ de Rio, le courrier arrivait à Buenos Aires. Cet exploit eut dans la grande ville un retentissement considérable. Il ouvrait la voie à cent autres exploits des Guillaumet, des Mermoz, des Reine, des Antoine, des Négrin, des Delaunay, des Etienne, des Chenu, des Lemoine, des Couret, de combien d'autres encore qui allaient couvrir d'un vaste réseau aérien les territoires du Brésil, de l'Argentine, du Chili, de l'Uruguay, du Paraguay, de la Bolivie.

Le créateur de la Ligne en Amérique du Sud, c'est Vachet. Mermoz viendra plus tard pour ouvrir la redoutable route des Andes et pénétrer par le ciel jusqu'au cœur de la forêt vierge. Mais c'est Vachet qui découvrit la plupart des terrains — dont certains sont encore utilisés aujourd'hui — les fit mesurer, tracer, défricher, niveler, drainer. Il fit construire des routes d'accès, bâtir des hangars, installer des ateliers, plus tard des postes de radio et des balisages pour la nuit. Tout cela dans des conditions extrêmement difficiles, pénibles, dangereuses. Les autochtones connaissaient bien le pilote athlétique qui posait son avion sur un « mouchoir de poche », arrivait en compagnie de sa femme, menue et dynamique que rien ne rebutait non plus, ni les moustiques, ni les intempéries, ni l'existence précaire des pionniers. C'était M^{me} Vachet

qui, avant le départ tandis que son mari brassait l'hélice, assise aux commandes, réglait la manette des gaz. La présence de cette jeune femme ajoutait à l'admiration que le courage et l'esprit d'entreprise des hommes suscitaient à l'égard de notre pays.

Les nombreuses initiatives qu'il devait prendre, son éloignement de Toulouse et cette conscience qu'il avait de la valeur de ses efforts, de ses qualités d'organisateur, des risques courus, de sa réussite enfin, poussaient Vachet, sinon à se libérer de l'autorité du chef tyrannique — ce qui eût été quasi impossible — du moins à agir avec une certaine indépendance que Daurat ne pouvait tolérer. Pas plus pour Vachet, pour Mermoz que pour quiconque Daurat n'admettra jamais qu'on puisse marcher en marge de l'équipe soumise tout entière à sa seule volonté. Le pilote ne peut s'y soustraire que s'il est seul dans le ciel, que si sa vie est en jeu, que si le courrier, la régularité sont compromis, que s'il ne peut pas, lui, Daurat, agir ou seulement influencer. Aussi naîtra entre Daurat et Vachet une inimitié que les années n'effaceront pas, mais dont l'œuvre ne pourra souffrir tant ces hommes étaient dominés par la volonté commune de réussir, quoi qu'il arrive, tant ils étaient unis, malgré tout, dans cet « esprit de la Ligne » qui liait tous ceux qui, du petit terrain de Montaudran, se dirigeaient vers la même étoile.

★★

Le pilote qui, pour la première fois, volait de Buenos Aires vers Santiago du Chili et survolait les vastes plaines de la Pampa, voyait, bien avant d'en avoir atteint les limites, se dessiner à l'horizon une masse floue qui lentement se précisait, s'installait solide et impressionnante sur le ciel : la Cordillère des Andes.

Cette chaîne de montagnes gigantesque qui longe l'Océan Pacifique depuis l'isthme de Panama jusqu'à la Terre de Feu,

dont certains sommets atteignent près de sept mille mètres, était à l'époque de la Ligne une barrière quasi infranchissable par les airs. Sans doute certains aviateurs avaient-ils réussi à la survoler pour relier l'Argentine au Chili. Il s'agissait d'exploits sportifs, isolés, d'une grande témérité, mais qu'il semblait difficile de renouveler régulièrement. Après le Chilien Cortinez — le premier pilote qui réussit à franchir les Andes — après Locatelli et Elias Lint ce fut une femme, une aviatrice française, Adrienne Bolland qui accomplit cette extraordinaire prouesse. Le 1^{er} avril 1921, seule à bord d'un *Caudron G 3* équipé d'un moteur de 80 CV, tandis que les femmes agenouillées priaient, elle s'envola de Mendoza, longea la Cordillère jusqu'à Puente del Inca, s'engagea dans le col de Las Cuevas, s'éleva à quatre mille mètres et, après trois heures, dominant la plaine du Chili, fut accueillie en plein ciel par deux aviateurs chiliens qui l'escortèrent dans sa descente vers Santiago. Là, une foule en délire l'attendait. Mais elle chercha vainement parmi les notabilités le ministre de France. Ce diplomate qui avait la phobie des plaisanteries — on lui en faisait souvent, paraît-il — avait pensé que cette nouvelle était un poisson d'avril.

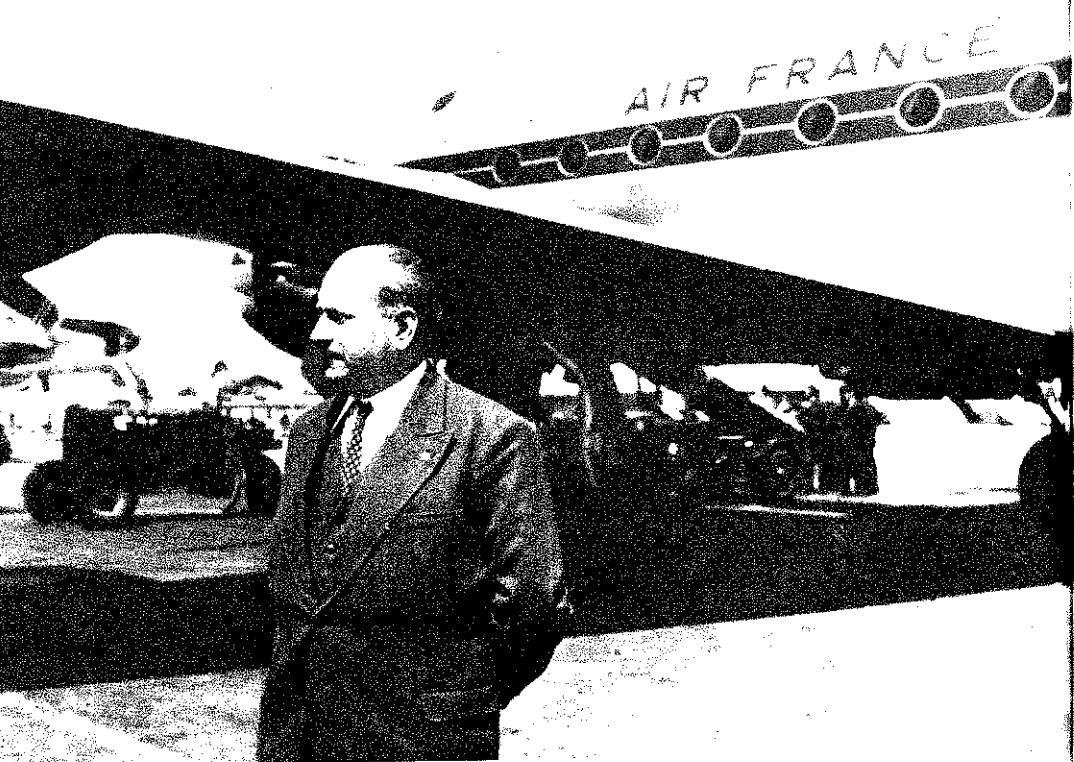
A dire vrai on ne survolait pas, à cette époque, la Cordillère des Andes. Les avions ne pouvaient s'élever à l'altitude des plus hauts sommets. Les pilotes volaient dans les gorges, longeant les parois rocheuses des énormes massifs, sous la constante menace d'être aspirés par des courants rabattants, ou noyés dans de soudaines et aveuglantes tempêtes de neige. Là, comme au-dessus de l'Espagne, ou du désert, ou de la mer, les hommes de la Ligne allaient poursuivre leur œuvre de défricheurs. Mais si les risques demeurent aussi grands, si la conquête reste aussi pénible, nos aviateurs vont trouver, plus qu'ailleurs, une aide ou, pour mieux dire, des bonnes volontés. L'amour de la France et l'admiration que soulève le courage des aviateurs français vont susciter des dévoue-



PIERRE FRESNAY AU POSTE DE PILOTAGE D'UN BRÉGUET AVEC DIDIER DAURAT PENDANT LES PRISES DE VUE DU FILM « AU GRAND BALCON ».

AU LENDEMAIN DE LA RETRAITE, ALORS QUE NE PÈSENT PLUS SUR SES ÉPAULES LES LOURDES RESPONSABILITÉS





DIDIER DAURAT, « UN HOMME AU VISAGE SÉVÈRE », DIRECTEUR DU CENTRE D'AIR-FRANCE A ORLY.

Photo Air-France.



ments de toutes sortes. Ils viendront aussi bien de gens de condition modeste que de chefs de gouvernement, en tout cas d'enthousiastes, tel le légendaire Almonacid. Certes, celui-ci nous donne une image un peu poussée, mais son exaltation se retrouve chez beaucoup de descendants des conquistadores qui vinrent quatre ou cinq siècles plus tôt peupler le continent sud-américain.

Vicente de Almondo de Almonacid était une curieuse figure de l'Argentine. Engagé dans l'aviation française en 1914, il avait conquis dans le ciel ses galons jusqu'au grade de capitaine. Il avait même commandé une escadrille. De retour en Argentine, après l'armistice de 1918, il avait été accueilli en héros par ses compatriotes. La lutte qu'il avait poursuivie en France durant quatre longues années avait noué étroitement les liens qui l'attachaient à notre pays. Tous les aviateurs français étaient ses frères d'armes, et lorsque Roig arriva en Argentine il fut accueilli par Almonacid. C'est sur l'intervention de celui-ci que le président Alvear signa le contrat qui confiait aux Lignes Latécoère, en exclusivité, le transport aérien du courrier sur le territoire de la République argentine. Et nous verrons un jour le chevaleresque Almonacid blesser de deux coups de sabre le major Torres, un de ses compatriotes, qu'il avait provoqué en duel parce que celui-ci avait refusé d'abriter dans un hangar les avions de la mission Roig.

Didier Daurat avait confié à Mermoz l'étude, si l'on peut dire, de la traversée des Andes. Il s'agissait, pour le pilote, de chercher et de trouver le chemin le plus propice à la liaison Mendoza-Santiago.

En 1928 Mermoz avait été envoyé en Amérique du Sud où il avait piloté sur Natal-Buenos Aires. Là, comme tous ses camarades, il avait fait la connaissance d'Almonacid et les deux hommes n'avaient pas tardé à se lier d'amitié.

Cette traversée de la Cordillère des Andes en avion, que

quatre pilotes seulement avaient réussie, devait exciter une rivalité de prestige toujours latente entre l'Argentine et le Chili. Après les aviateurs que nous connaissons, un pilote chilien, Candelaria, ayant volé du Chili en Argentine, Almonacid décida de relever le gant et, pour ajouter à la prouesse, de franchir la nuit la redoutable montagne. Par un beau clair de lune il décolla sur son *Spad* — monoplace de chasse utilisé en France pendant la guerre — s'infiltra dans les gorges, s'éleva à plus de quatre mille mètres et déboucha au-dessus de la plaine chilienne. Comme il n'avait rien préparé, il ne trouva pas le terrain d'atterrissage et se posa sur la plage de Valparaiso. Trop long, il entra dans la mer, fit un « cheval de bois », et tomba à l'eau. Il se serait noyé sans l'intervention d'un courageux douanier chilien qui se jeta à la mer pour porter secours à l'aviateur. Malheureusement le douanier mourut quelques jours plus tard d'une congestion pulmonaire. L'exploit d'Almonacid avait pour conséquence imprévue un incident de plus entre le Chili et l'Argentine, mais le pilote voyait grandir son prestige dans sa patrie.

Il était tout naturel que Mermoz, dont la mission était de transformer en service régulier ce qui n'avait été jusqu'alors qu'une réussite sportive, s'adressât à Almonacid. C'est du moins ce que nous pensons. C'est peut-être ce que pensèrent aussi les dirigeants de Toulouse lorsqu'ils apprirent la terrible aventure dont Mermoz et Collenot faillirent ne pas revenir. C'est, en tout cas, ce que prétendit Didier Daurat. Il est curieux de constater combien cet homme qui accepta si aisément les responsabilités présentes ou à venir, fussent-elles les plus lourdes, refuse parfois d'être comptable des échecs. Daurat croit qu'Almonacid indiqua à Mermoz la route à suivre pour franchir la Cordillère au nord de Santiago. Mais ce ne peut être qu'une supposition. Ce qui met le doute dans notre esprit à ce sujet, c'est que Mermoz n'en parle pas. En effet, Mermoz écrit : « J'avais reçu de l'AÉROPOSTALE la mission de passer du Chili en Argentine en franchissant la partie

nord de la Cordillère des Andes, jusqu'alors mal explorée (1). » Qui, à l'AÉROPOSTALE, avait donné cet ordre ? Au cours de cette tentative Mermoz tomba en panne, non pas à cause de la mécanique, mais des conditions atmosphériques particulières aux Andes et qui accroissaient les difficultés déjà redoutables de franchissement de cette montagne. Heureusement le pilote était accompagné de son « fidèle Collenot » (2), mécanicien habile, dévoué, ingénieux qui passa trois jours et deux nuits par une température de vingt degrés au-dessous de zéro, sans vêtements chauds, sans manger, à « rafistoler tant bien que mal le malheureux zinc (...) Collenot se sert de choses invraisemblables : ficelles, bouts d'étoffe ou de vêtements. Pour alléger l'appareil et faciliter le décollage les aviateurs démolissent les sièges, la tuyauterie inutile, la double commande, les réservoirs vides, vidangent l'essence, ne gardant que la quantité nécessaire pour une heure de vol » (3).

Le départ fut pour Mermoz une occasion de plus de prouver son audace et sa maîtrise. L'avion ne pouvant partir d'où il était, les aviateurs le hissèrent au sommet d'une pente. — Avec l'aide du moteur ils mirent « près de huit heures pour franchir, pas à pas, un demi-kilomètre ». — De là, pleins gaz, l'avion roule vers le gouffre. Mermoz saute un premier précipice, une crevasse de six mètres de large. L'avion touche de nouveau le sol, dévale la pente à toute allure. Mermoz saute un deuxième précipice, plus large que le premier. L'appareil cahote durement sur le sol rocailleux. Cette fois il faut qu'il décolle car, au bout de la pente, se dresse une muraille immense qui ferme la vallée. Mermoz

(1) *Mes Vols.*

(2) Collenot disparut dans l'Atlantique-Sud avant Mermoz, avec Ponce, Marais, l'Hôtelier et Barrère. Mermoz le pleura « comme un des êtres les plus chers de ma vie ». Collenot disait une fois au grand pilote : « Si un jour vous deviez ne pas revenir, Monsieur Mermoz, je voudrais être avec vous. »

(3) *Mes Vols.*

arrache l'avion au dernier moment afin d'avoir le plus de vitesse possible et frôle, en virant, la paroi rocheuse. Enfin l'avion s'élève et l'équipage retrouve le couloir où il était passé quatre jours auparavant. Un peu plus tard il atterrira à Copiapo.

Cette extraordinaire aventure va attirer l'attention de la direction de Toulouse sur des difficultés qu'elle a peut-être sous-estimées. En lisant le rapport de Mermoz, Daurat, s'il se pose des questions quant aux responsabilités, ne dit rien. Sans tarder, il se rend sur place. Là, il estime que la route la plus sûre, la plus directe est celle du Transandin. Elle présente, en outre, l'avantage de ses stations avec le téléphone qui pourrait être utilisé, même l'hiver lorsque les stations sont inhabitées. Les pilotes suivront donc le Transandin. C'est ce que décide fort sagement Didier Daurat.

Il n'empêche que la lutte va se poursuivre entre les hommes, d'une part, et la farouche montagne et les éléments, d'autre part. Il faudra des années encore avant que l'avion puisse survoler les plus hauts sommets. Le pilote, aux commandes de son frêle appareil, continuera de s'insinuer dans les gorges, frôlant de son aile la paroi abrupte, s'élevant lentement jusqu'au passage possible. Un jour, un moteur plus puissant lui permettra de monter plus haut, à 6 500 mètres. Il volera sans masque inhalateur, dans une carlingue à l'air libre, par des températures de moins trente degrés. Rien ne l'avertira de la redoutable tempête de neige, ni de ces affolants et irrésistibles courants descendants qui aspirent l'avion par-dessous, l'entraînent sur un plateau rocheux où il atterrit durement, comme cela se produisit pour Mermoz et Collenot, ou le retiennent dans un cirque où il sera prisonnier, comme il arriva à Guillaumet lors de sa quatre-vingt-troisième traversée des Andes.

« Arrivé en plein cœur de la Cordillère, écrit Guillaumet dans son rapport, je commençai à être secoué et à sentir l'avion perdre de l'altitude ; aussitôt je cherchai à faire demi-

tour, mais rentrai presque immédiatement dans les nuages. A partir de ce moment je ne fus plus maître de mon appareil, tellement les remous étaient violents, et malgré les efforts que je fis pour reprendre de l'altitude en pilotant au badin et à l'indicateur de virage. Ceci dura environ 2 à 3 minutes, quand tout à coup j'aperçus une masse noire sous moi que je reconnus de suite comme étant la Laguna Diamante.

« J'avais été descendu de trois mille mètres environ. »

Ainsi, en moins de trois minutes, l'avion de Guillaumet dont le moteur tournait à plein régime avait perdu trois mille mètres d'altitude.

Lorsque Guillaumet était parti de Santiago, ce jour-là, la météo annonçait : « Ciel couvert avec trous. » Le pilote ayant trouvé le Transandin bouché avait cherché une autre route. Il fallait bien que passe le courrier. Après avoir tourné dans son cirque, voyant le niveau d'essence baissé, Guillaumet s'était posé au bord de la Laguna Diamante, mais, freiné brutalement par la neige, l'avion s'était retourné. On connaît l'héroïque aventure de Guillaumet (1). Il marcha dans la montagne pendant cinq jours et quatre nuits, *sans dormir*, par un froid intense, chaussé de souliers de ville, escaladant des parois rocheuses, sans piolet, sans aucune connaissance de l'alpinisme. Il se sauva lui-même, « auteur de son propre miracle » écrira Saint-Exupéry.

A Toulouse, Daurat relisait le rapport de Guillaumet. Le pilote terminait en disant : « J'estime qu'à l'avenir il est obligatoire de respecter une consigne formelle, c'est-à-dire de suivre toujours le Transandin. Car, à mon avis, il est absolument impossible de retrouver, par avion, un appareil perdu dans la Cordillère. » (Moins de deux mois plus tard, lors de sa centième traversée, Guillaumet trouvant le Transandin

(1) Voir du même auteur : *Henri Guillaumet*.

bouché par la brume fera un détour par la Laguna Diamante.)

Cela se passait en juin 1930, au moment où le « Comte de la Vaulx » refusait de quitter les eaux du Rio Potingui, peu après la mort de Pranville et de ses compagnons. Donc, en quelques jours, Daurat apprenait le sacrifice de Pranville, de Négrin et de Pruneta, les cinquante-trois tentatives de départ de Mermoz, l'aventure de Guillaumet. Seul dans son bureau, le regard fixé sur la carte barrée d'un long trait noir qui, des bords de la Garonne aux rives du Pacifique, marquait la prodigieuse conquête, il songeait.

Nous avons déjà vu Daurat un soir, cinq ans auparavant, dans ce même bureau, méditer devant un télégramme. Les pilotes, alors, refusaient de partir. Cette fois-ci trois de ses hommes étaient morts, quatre autres avaient failli mourir : ils avaient été sauvés par miracle. Cinq ans plus tôt Daurat se demandait s'il n'avait pas été trop dur, si les épreuves qu'il avait imposées à ses pilotes n'étaient pas au-dessus de leurs forces, si en « brisant leur carapace d'orgueil », en les obligeant à tremper leurs mains dans l'huile de vidange il ne les avait pas trop abaissés. Nous savons comment il avait vite répondu à ces questions et décidé de partir auprès des réfractaires afin de ranimer leur énergie, rien que par sa présence. Mais, aujourd'hui, il était loin de ses hommes. Il avait dû, au contraire, vainement du reste, essayer de freiner l'ardeur excessive de l'un d'entre eux. Quant à ceux qui étaient morts, il avait ignoré l'élan subit qui les poussa au sacrifice. Pourtant Daurat ne se sentait-il pas coupable encore ? Coupable à cause de cet « esprit » qui les enflammait tous au point que rien ne pouvait les retenir, pas même ce lien si fort — il pensait à Pranville et à Négrin — qui les attachait à leur foyer. Cet « esprit » que Daurat a bien voulu « prendre à son compte », acceptant ce jour-là une lourde responsabilité, nous semble à la fois empreint d'une grandeur surhumaine et chargé d'un tribut redoutable. C'est cela, avec le fait qu'ils

vivaient dispersés, qui donne à la mystique des hommes de la Ligne sa singularité. C'est cela qui la fait surpasser toutes les mystiques.

Ces hommes étaient rarement rassemblés. Point de coude à coude, point de chaleur commune pour les soutenir, pour nourrir leur foi. Ils se croisaient dans le ciel, souvent sans se voir, et s'ils passaient parfois, au hasard d'une escale, quelques heures ensemble c'était pour rire, boire et plaisanter ; jamais pour parler de cet « esprit » qui, cependant, les unissait si étroitement.

Chez le religieux, par exemple, la discipline et la mystique sont inséparables et se complètent. Chez les hommes de la Ligne elles pouvaient être contradictoires. Comment, en effet, demander à la fois la régularité et la prudence ? Daurat pensait-il qu'en exigeant la première ses pilotes négligeraient la seconde ? Nous ne pouvons le supposer ; ce serait presque monstrueux. Il paraît plus vraisemblable que les hommes, soumis à la discipline et poussés par la mystique, aient accompli des actes téméraires parce que dans certains cas la discipline et la mystique s'opposant, la mystique l'emportait.

Daurat a bien voulu « prendre à son compte l'esprit de la Ligne ». Toutefois il a ajouté : « mais dans ses exactes limites », sans doute pour refuser une fois de plus les charges dont certains l'accablent. Comment pouvons-nous accepter une telle restriction ? Cet esprit-là, pas plus que d'autres, ne peut avoir de limites. On n'arrête pas, ni même ne freine l'exaltation, le courage, la noblesse d'âme, l'esprit de sacrifice. On n'arrête pas plus — surtout quand on l'a provoqué — l'élan vers les hauteurs que la descente vers l'abîme.

Ainsi Didier Daurat se trouvait engagé par l'adhésion formelle qu'il avait suscitée. C'est pourquoi sa fierté s'est toujours voilée d'une certaine réserve. C'est pourquoi le chef taciturne de Montaudran portait sur ses larges épaules qui peu à peu se voûtaient, la gloire de ses hommes et le poids de leurs sacrifices.

CHAPITRE VI

FACE AUX HOMMES

En choisissant l'Amérique du Sud comme but, Latécoère n'avait pas tellement pensé aux obstacles, aux difficultés sans nombre qui se dresseraient sur le chemin. Il faut bien dire que ces difficultés étaient imprévisibles et que les vues de l'industriel étaient vastes, lointaines, dégagées des contingences qui n'apparaissaient pas d'emblée essentielles. Il avait entrevu, deviné l'essor que prendrait ce continent qui commençait à peine à se peupler, où des pays neufs, tout imprégnés de notre culture, allaient s'agréger à la civilisation technique occidentale à laquelle la guerre de 14 avait donné une extraordinaire impulsion. Latécoère avait vu, dans l'avion, invention toute récente, aux possibilités à coup sûr incalculables, le moyen de relier plus rapidement, donc de rattacher plus étroitement encore l'Amérique du Sud à l'Europe et, en particulier, à la France.

L'idée de Latécoère, comme toutes les idées qui transforment la vie de l'humanité, n'allait pas tarder à provoquer une émulation dans les pays qui étaient en tête du progrès et surtout dans les nations où des hommes sortent volontiers de leurs frontières pour aller au loin commercer, chercher des sources nouvelles d'affaires, nouer des liens avec des

peuples encore isolés du monde moderne. Ces pays allaient bientôt lancer, eux aussi, leurs avions vers les continents éloignés. La concurrence avec tout ce qu'elle provoque d'enthousiasme, de dynamisme, de rivalité aussi, mais, ne l'oublions pas, de marche ascensionnelle, n'allait pas tarder à se faire sentir. Lentement, mais inexorablement le temps des pionniers s'écoulait.

Sans doute, durant des années encore, des garçons audacieux, à la foi ardente, poursuivraient dans le danger les traces de leurs aînés. Mais l'expérience si chèrement acquise, l'avance qu'elle avait donnée à la technique, l'organisation méthodique avaient réduit les risques. En outre, l'expansion de l'AÉROPOSTALE, avec ses bases, ses terrains, ses stations de T.S.F., ses pilotes, ses radios, ses mécaniciens plus nombreux, ses ingénieurs ; avec ses filiales en Amérique du Sud transformait l'entreprise. Les liens se distendaient. L'équipe s'était élargie. Et puis les besoins financiers s'étaient considérablement accrus. L'heure des marchands était venue.

Cette heure-là devait sonner un jour et, avec elle, devait commencer la dégradation de cette part humaine qui avait donné à la Ligne sa grandeur. Le génie, la discipline, l'idéal sont des forces créatrices grâce auxquelles l'homme tire du néant des œuvres souvent admirables, mais pour les développer, ces œuvres, il faut plus que jamais dans notre monde moderne la force vile de l'argent.

Tandis que Vachet et ses camarades reconnaissaient la côte brésilienne, MM. Murat et Portait, chargés de mission, s'efforçaient d'obtenir du gouvernement brésilien la signature d'un contrat accordant aux Lignes Latécoère l'exclusivité du transport aérien du courrier, et une subvention. Les pourparlers, qui au début avaient fait naître de grands espoirs, traînaient en longueur. L'exaltation des premiers jours s'était tempérée ; venait l'oubli des promesses. D'autre part des interventions étrangères, premières manœuvres de la concur-

rence, s'ajoutaient aux obstacles inhérents à toute tractation d'envergure.

De Toulouse, Latécoère suivait ces négociations, bientôt avec une certaine anxiété, puis avec impatience. Il commençait à s'inquiéter des dépenses importantes qu'entraînait l'entretien de la mission qu'il avait envoyée au Brésil. Cela lui avait déjà coûté plus de deux millions et il n'avait reçu du gouvernement français qu'une subvention de deux cent mille francs. Comme les pourparlers s'éternisaient, Latécoère donna l'ordre au prince Murat de rentrer en France avec tout le personnel de la mission et le matériel. Cet ordre ne fut exécuté que partiellement. Car le prince Murat ne pouvait se résoudre à abandonner complètement la partie et à perdre sans recours le bénéfice de tant d'efforts. Il demeura à Rio avec Vachet, cherchant l'appui d'une importante société financière brésilienne dans laquelle il avait des amis. Cependant que M. Portait, rentré en France, réussissait à persuader Latécoère de se rendre au Brésil afin de s'informer lui-même, sur place, des moyens propres à sortir de l'impasse.

En décembre 1926, Latécoère débarquait à Rio. Négligeant de continuer les tractations que le prince Murat avait engagées avec la société financière brésilienne, il entra en relation avec un Français installé depuis longtemps en Amérique du Sud, ami de Portait, et que celui-ci lui avait vivement recommandé de voir : Marcel Bouilloux-Lafont.

Bouilloux-Lafont occupait dans le monde des affaires sud-américaines une place considérable. A la tête d'un groupe financier franco-brésilien, dont il était le fondateur, il contrôlait des banques, des entreprises de constructions, d'exploitation de chemins de fer, de ports, d'importantes sociétés immobilières, d'autres encore. Il semblait bien être l'homme capable, par ses relations et son immense fortune, de sauver les Lignes Latécoère en péril.

Le réalisme de Bouilloux-Lafont, sa prodigieuse réussite dans des affaires concrètes, à base solide, ne l'incitaient guère

à mettre des capitaux dans une entreprise de transports aériens dont le succès lui paraissait aléatoire. Certes, il admirait les hommes qui osaient se lancer dans une telle aventure, mais il n'éprouvait pas la tentation de les suivre. Pourtant séduit par leur courage, leur opiniâtreté, influencé par les propos de Latécoère et animé par cet esprit d'entraide que beaucoup d'hommes, hors de leur pays, manifestent à l'égard de leurs compatriotes, Bouilloux-Lafont accepta d'user de son influence auprès des Brésiliens afin que soit signé le fameux contrat. Il échoua.

Latécoère comprit alors que la partie était perdue en Amérique du Sud, et il décida de regagner la France par le premier bateau. Cette décision provoqua chez Bouilloux-Lafont une sorte de revirement, ou, pour mieux dire, il y eut entre ces deux hommes une curieuse permutation d'idées. Bouilloux-Lafont, qui avait été impressionné par les propos, l'enthousiasme de Latécoère, ne pouvait se résoudre maintenant à le voir abdiquer. Il refusait d'accepter la défaite et il proposait à Latécoère de tenter une démarche en Argentine. Latécoère refusa. Bouilloux-Lafont insista. Il mit tant de chaleur, de force de persuasion qu'il réussit enfin à entraîner Latécoère dans un voyage à Buenos Aires. Là, les deux Français rencontrèrent Almonacid qui, sur-le-champ, leur apporta une aide des plus efficaces puisque, en quarante-huit heures, M. Alvear, président de la République Argentine, faisait rédiger, signait et faisait signer par le directeur général des Postes de son pays, un contrat accordant à la compagnie aérienne cinquante pour cent du transport du courrier.

De retour à Paris Latécoère fit part au gouvernement français de l'accord qu'il venait d'obtenir et qui lui permettait de prolonger la Ligne jusqu'à Buenos Aires. Que se passa-t-il alors? Le gouvernement aurait refusé d'accroître sa subvention. Il n'aurait accepté d'y consentir qu'à la condition que serait insérée dans la convention une clause par laquelle « il se réservait le droit de confier quand il le jugerait bon, à un

groupement de son choix, le contrôle de l'entreprise » (1). C'était la porte ouverte à une mainmise sur la société ; l'ingérence, toujours néfaste, de l'Etat dans une affaire ; peut-être le coin glissé dans la fente par où entreraient un jour les puissances d'argent qui, « ayant laissé aux « têtes brûlées » les aléas de la période des risques des premières expériences, prétendaient au mérite d'arriver encore à temps pour jouer les mécènes tout en spéculant sur l'avenir » (2). Latécoère ne pouvait accepter. Son intransigeance, son goût de l'autorité, de l'indépendance sont moins en cause ici que des sentiments plus élevés. Dans un geste de dépit, l'impulsif industriel cédait 93 % des actions de sa société à Marcel Bouilloux-Lafont chez qui la foi des pionniers s'était accordée avec le sens de l'entreprise du brasseur d'affaires.

Les Lignes Latécoère changèrent de nom. Elles s'appellèrent l'AÉROPOSTALE. Nom qui allait devenir prestigieux et rejeter dans l'ombre celui de son fondateur.

**

Marcel Bouilloux-Lafont était le frère de Maurice Bouilloux-Lafont, député d'Eure-et-Loire, qui bientôt sera élu vice-président de la Chambre des Députés et se mettra ainsi en selle pour la présidence de la République. C'est ici que la politique va intervenir. Des hauteurs où nous suivons depuis près de dix ans Daurat et son équipè, nous allons descendre dans le bourbier.

Quelque répugnance que nous en éprouvions, nous ne pouvons négliger d'en parler. Cela fait partie d'une histoire qui s'intègre dans l'histoire humaine où la grandeur et la bassesse ont toujours voisiné.

Donc, Marcel Bouilloux-Lafont a une tare : il est le frère d'un parlementaire influent et qui veut le devenir encore

d'avantage. L'erreur de ce frère, c'est d'appartenir à un parti politique qui se dispute le pouvoir — et ses nombreux avantages — avec un autre parti politique. Lorsque Marcel Bouilloux-Lafont aura englouti sa fortune — ça ne demandera pas plus de trois ans — dans l'AÉROPOSTALE, non seulement le gouvernement de la troisième République ne l'aidera pas, mais il ne tiendra pas les promesses faites par ses ministres à l'homme qui assumait presque seul les dépenses considérables pour que vive et se développe une entreprise qui servait si bien les intérêts de la France. Mieux que cela, au Parlement, les dirigeants du parti ennemi de celui de Maurice Bouilloux-Lafont demanderont au Ministre de l'Air d'envoyer en Amérique du Sud deux contrôleurs généraux pour vérifier la gestion de l'AÉROPOSTALE. Ceux-ci reviendront avec un rapport sévère. Rien ne sera négligé, tout sera mis en œuvre pour abattre les Bouilloux-Lafont.

A la Chambre des Députés les chefs politiques s'affrontent. Deux grands ténors : Flandin, président de l'Alliance républicaine et Blum, président de la S.F.I.O. se mesurent devant leurs « supporters ». L'affaire de l'AÉROPOSTALE n'est-elle pas un excellent prétexte pour affirmer des théories ronflantes, démolir un adversaire ?

Pierre-Etienne Flandin a combattu en 14-18, dans l'aviation, comme pilote. Il a succédé au Ministère de l'Air à Dumesnil à qui, on s'en souvient, Latécoère remit son projet de ligne aérienne. Ce projet que Dumesnil avait jugé insensé, Flandin en fut un ardent défenseur. Flandin était aussi avocat et, comme tout parlementaire, il devait s'abstenir de s'occuper d'affaires commerciales. Or, il était le conseil d'une société étrangère dépendant du holding Bouilloux-Lafont. A ce titre, il recevait indirectement de l'argent de Bouilloux-Lafont. Les dirigeants de la S.F.I.O. avaient pu, avec la complicité de quelque comptable ou employé vénal, se procurer les talons des chèques remis à Flandin et ils allaient s'en servir pour confondre leur adversaire et, surtout, mon-

(1) (2) Massimi : *Vent Debout*.

trer au grand jour la collusion qui existait entre les entreprises de Marcel Bouilloux-Lafont, particulièrement l'AÉROPOSTALE, et le parti politique de Maurice Bouilloux-Lafont. C'était de bonne guerre. Cependant, lorsqu'au Ministère de l'Air on voulut sortir du tiroir les talons de chèques où ils avaient été soigneusement rangés, ceux-ci avaient disparu. Mais, dans ce monde-là, on est à la fois méfiant et prévoyant par nécessité. Les socialistes avaient pris des photocopies des pièces compromettantes et ils attendaient avec une joie maligne le jour où Flandin devrait se défendre.

Ce jour-là, le président de l'Alliance républicaine monta à la tribune d'un pas lent et bien assuré. Il redressa sa haute taille — il avait près de deux mètres — posa devant lui une serviette bourrée de papiers et apparut aux députés, au public, aux journalistes venus nombreux, très maître de lui.

« On m'accuse, dit Flandin, d'avoir reçu de l'argent en tant que conseil d'une entreprise commerciale. Pourquoi m'en défendrais-je ? J'ai conscience d'avoir servi mon pays. » Et de se lancer dans un long discours, où l'ancien ministre exaltait l'œuvre des pionniers, rappelant que la France leur devait le prestige dont elle jouissait en Amérique du Sud, qu'après tout il avait apporté l'aide de ses connaissances juridiques à des établissements français se trouvant à l'étranger, participant ainsi aux efforts de ceux qui œuvraient pour le renom de notre pays, etc. Puis, posant sa main sur sa serviette comme pour laisser entendre qu'il avait là des documents dont il allait faire état, Flandin dit : « Maintenant, je voudrais demander à M. Léon Blum des précisions sur le dégrèvement de plusieurs millions d'impôts qu'il a accordé, alors qu'il était Ministre des Finances, à la Société (ici le nom d'un des plus grands magasins de Paris) dont il est le conseil. »

Blum était devenu pâle comme un cierge. Figé sur son banc, muet, on eût dit qu'il allait défaillir, tandis qu'un immense brouhaha emplissait l'hémicycle et que la séance tournait court.

Venu à Paris, Didier Daurat avait assisté à cette séance. Dans la tribune du public où il se trouvait, il avait éprouvé une sensation étrange : celle de l'homme qui habitué à vivre au grand air, aurait pénétré dans une tanière étouffante. Ces êtres qui s'affrontaient devant lui avec des paroles haineuses, des gestes de menace, qui dévoilaient leurs intérêts particuliers, leurs combinaisons louches, lui donnaient la nausée. Un monde les séparait de ses pilotes, de ses radios, de ses mécaniciens.

Daurat avait en hâte regagné Toulouse où, malgré cette sombre histoire, la lutte se poursuivait avec d'autant plus d'opiniâtreté que la concurrence étrangère cherchait à profiter de l'occasion offerte (peut-être réellement offerte) pour supplanter la France dans un domaine où elle occupait alors la première place, et dans des pays où elle avait acquis un prestige des plus enviables. La lutte se poursuivait bien que les hommes ne fussent plus payés. Ceux-ci continuaient de travailler, de voler, de risquer leur vie sans recevoir de salaire. Mermoz avait lancé son cri qui se répécutait de Toulouse à Santiago du Chili : « Il faut sauver la Ligne ! »

Cependant l'« affaire » était entre les mains de la justice. Le juge d'instruction interrogeait les administrateurs, les directeurs de l'AÉROPOSTALE. Un jour, ce fut le tour de Daurat.

— Ainsi, lui demanda le magistrat, vous ne connaissiez pas la situation financière de la société ?

— J'ai toujours su, répondit Didier Daurat de sa voix lente et grave, ce qu'il y avait dans le cœur de mes pilotes, mais j'ai toujours ignoré ce qu'il y avait dans les coffres de M. Bouilloux-Lafont.

La réponse était digne de l'homme. On n'insista pas.

On se doute bien que les questions d'ordre financier n'ont jamais tenu une place importante dans l'esprit de Didier

Daurat. D'abord, il n'avait pas le temps de s'en occuper. Ensuite, on ne le voit pas attaché à l'argent. Rien chez lui n'en révèle un grand besoin. Sa tenue est modeste, son train de vie aussi. Il n'a guère de loisirs cet homme qui arrive au terrain avant l'aube et n'en repart souvent longtemps qu'après la nuit tombée. Pourtant certains qui croient le connaître, vont douter de ce détachement de l'argent. Ils vont au contraire représenter Daurat comme un homme intéressé, voire avare ou pingre. Ils justifieront par là ses dures exigences de rendement et baseront leur opinion sur des attitudes qui, pour être des signes, ne s'en rapportent pas moins à des faits particuliers qui n'autorisent pas à généraliser.

Certes, Daurat est intéressé. Il est à l'opposé du prodigue, du dépensier. Il l'est par nature ; par son ascendance du côté paternel d'origine paysanne auvergnate. Cela fait partie de son équilibre, de son sens de la mesure. Il l'est aussi par une habitude qui remonte à son enfance, à sa jeunesse. Il est issu d'un milieu ouvrier où l'on devait compter, à une époque où les salaires étaient bas et où le prolétaire devait supporter entièrement les charges parfois lourdes de la maladie.

Mais que pèsent les remarques de ceux qui lui reprochent sa parcimonie en certaines circonstances, à côté, par exemple, du fait que pendant de longues années il fut mal payé. Le directeur de l'exploitation gagnait moins que le chef d'aéropôle de Malaga, moins qu'un pilote résidant en Amérique du Sud, et ne demandait pas d'augmentation.

Lorsque, après la lamentable « affaire » de l'AÉROPOSTALE, Daurat sera limogé, la société versera à son compte, à la banque, une indemnité d'éviction de deux cent mille francs (environ seize millions de francs légers). Il ne touchera à cette somme qu'après deux ans. Pourtant, pendant de longs mois, il sera sans situation. On peut penser, il est vrai, qu'il y avait dans ce cas de la part de Daurat, plus de calcul que de désintéressement. Car s'il avait touché à cette somme c'est qu'il acceptait son renvoi, contre lequel, au



DIDIER DAURAT, félicité par le Pacha de Casablanca, après avoir reçu à Toulouse la cravate de Commandeur de la Légion d'honneur.



30 ANS PLUS TARD, LE CHEF IMPITOYABLE DE MONTAUDRAN EST DEVENU UN INTERLOCUTEUR AIMABLE ET SOURRIANT.



DIDIER DAURAT PENDANT UNE INTERVIEW.

contraire, il se dressa avec énergie. Mais à la même époque, Renault, le grand industriel, offrait à Didier Daurat, qu'il connaissait de réputation, la direction de la section « aviation » de ses usines de Billancourt. Daurat refusa alors qu'il était prêt pour gagner sa vie, en attendant de poursuivre son activité dans le transport aérien, à accepter une vague représentation en encre d'imprimerie. L'argent aussi passait après le but.

On se souvient qu'après les attentats des tribus rebelles contre les aviateurs tombés en panne dans le Rio-de-Oro, et le refus des pilotes de porter le courrier vers le Sud, Daurat s'était envolé pour Casablanca à bord d'un appareil piloté par Beauregard, et que le lendemain, toujours avec Beauregard, il avait décollé pour Tiznit. Là, Didier Daurat avait rencontré le capitaine Rousselle, un de ces officiers d'élite qui appartenaient aux « affaires indigènes ». Rousselle avait proposé à Daurat de se rendre à Aglou auprès du caïd Jerrari, chef insoumis dont l'influence sur les tribus était grande. Daurat avait accepté, pensant avec raison qu'une entrevue, un contact avec un tel personnage pourrait éviter à ses pilotes, dans l'avenir, d'être attaqués par les dissidents.

Dans le petit palais qu'il habitait au milieu de gourbis misérables, le caïd reçut Rousselle et son compagnon avec le cérémonial dont usent les seigneurs arabes à l'égard de leurs amis — ou de leurs ennemis. Tout en croquant des amandes et en buvant du thé à la menthe, Daurat expliquait au chef ce qu'était cette aviation postale, messagère de paix entre les hommes, et multipliait les arguments propres à décider son interlocuteur à lui accorder son aide. Puis, sortant de sa poche un chronographe en or — le sien — Daurat l'offrit au caïd en l'assurant qu'il avait apporté le bijou de Paris spécialement pour lui.

Ce chronographe en or n'a-t-il pas plus de prix pour Didier Daurat — et plus de valeur à nos yeux — que les repas qu'on lui reproche de ne pas rendre et que les fleurs ou les boîtes

de bonbons qu'il n'offre jamais, dit-on, aux maîtresses de maison qui le reçoivent à dîner ?

★★

L'AÉROPOSTALE avait déposé son bilan. Beppo de Massimi avait dû donner sa démission de directeur général. (Latécoère, après avoir vendu ses actions à Bouilloux-Lafont, avait mis devant le fait accompli l'ami de toujours, le compagnon si humain, si délicat dont la présence à ses côtés avait attiré à Montaudran les premiers pilotes.) Mermoz avait lancé son appel. Entretemps Didier Daurat avait été convoqué à Paris par Chaumié, directeur de l'Aviation marchande, avec lequel il entretenait de cordiales relations.

Ce ne fut pas Chaumié qui le reçut, mais le Ministre de l'Air, Dumesnil, et c'est par la bouche du ministre qu'il apprit — avec une sorte d'ahurissement — la situation financière de l'AÉROPOSTALE, le dépôt prochain du bilan. Après quoi le ministre demanda à Daurat de « prendre l'engagement d'honneur de continuer à diriger l'exploitation de la Ligne quoi qu'il arrivât. » Sans hésiter Daurat accepta. Puis, il regagna Toulouse. A peine arrivé il fut appelé au téléphone par Bouilloux-Lafont qui le convoquait à son tour. Daurat reprit le train pour Paris.

Bouilloux-Lafont avait été mis au courant de l'entretien que Daurat avait eu avec le Ministre de l'Air et il reprocha tout d'abord au directeur de l'exploitation de ne pas l'avoir tenu au courant. Sans doute Bouilloux-Lafont avait raison. N'était-il pas le principal intéressé, le patron de Daurat ? Celui-ci aurait dû le renseigner. C'avait été l'intention de Daurat en sortant du ministère. Puis, il avait réfléchi. Il avait pensé que ce qu'il pourrait dire à Bouilloux-Lafont n'apporterait aucune solution aux difficultés financières de la société et, qu'en outre, il risquait d'aggraver le conflit qui opposait le ministre aux Bouilloux-Lafont. « Après tout, que

m'avait-on demandé, dira Didier Daurat plus tard, de ne pas abandonner un bateau qui risquait de couler. J'y étais résolu. Quant au reste, mieux valait se tenir à l'écart de toute querelle. »

C'était la raison même. Nous retrouvons là le bon sens de Daurat et le sang-froid qu'il a en toutes circonstances. Mais cette attitude ne pouvait satisfaire Bouilloux-Lafont qui soupçonna Daurat de duplicité. Malgré cela il désirait le conserver et même, par un revirement qu'il espérait provoquer et n'obtint pas, ce qui le déçut fortement, le mettre de son côté. Cette lutte entre le ministre et Bouilloux-Lafont pour s'attacher Daurat est bien la preuve de la valeur de l'homme, de l'importance qu'il avait dans cette entreprise dont il était comme un des éléments essentiels, quasi irremplaçable. Du reste Bouilloux-Lafont ne le lui cachera pas. Il lui dira avec beaucoup d'amertume :

— En 1927, lorsque Latécoère m'a vendu sa ligne, il ne m'a vendu qu'un seul matériel de valeur : c'est vous. De cette affaire vous êtes aujourd'hui ma plus grande déception !

Cette réflexion contient un reproche et un compliment. Le compliment l'emporte sur le reproche. On devine que malgré son irritation Bouilloux-Lafont ne veut pas rompre avec Daurat. Il a besoin de lui. Bouilloux-Lafont ne veut pas abandonner la Ligne à laquelle il s'est voué, pour laquelle il a englouti tant de capitaux. Il semble bien que cette Ligne ait perdu pour le brasseur d'affaires une part de son intérêt financier au profit d'un sentiment noble où se mêlent la passion, la foi de l'homme de la Ligne à laquelle il a été gagné, et la volonté de l'emporter sur les ennemis politiques de son frère acharnés à achever un blessé déjà à terre.

Bouilloux-Lafont le dit à Daurat. Il lui explique aussi par quels moyens il va sortir de cette situation difficile. Il a fait un emprunt qui sera largement couvert par le contrat d'une durée de vingt ans que l'Etat vient de signer avec l'AÉROPOSTALE et qui n'attend plus que la validation du Parle-

ment (1). « Le ministre a abusé de notre bonne foi », dit Bouilloux-Lafont à Daurat. Et il demande à celui-ci de lire à la radio, avec Mermoz, une déclaration dont il lui donne le texte. Après en avoir pris connaissance Daurat « refuse de participer à une polémique où l'AÉROPOSTALE n'avait rien à gagner. « Pour moi, écrira-t-il, l'AÉROPOSTALE c'étaient douze années d'efforts et les sacrifices de nombreux équipages (...) C'était le courrier. Cela n'avait rien à faire avec les différends politiques (2). »

Pourtant Mermoz, lui, accepte de faire cette déclaration à la radio. Mermoz qui était alors le plus prestigieux des Français et pour qui l'AÉROPOSTALE était autant que pour Daurat des années d'efforts, de sacrifices, le courrier. Mais Mermoz était jeune, impulsif, plein d'enthousiasme et d'exaltation. Et puis il appartenait au mouvement « Croix-de-Feu » — il en était le vice-président — qui, pour combattre les politiciens et annihiler leurs méfaits — la III^e République était arrivée à un degré de pourriture innommable — avait été amené à faire de la politique. La pureté d'intention de Mermoz ne peut être mise en doute. Sa droiture est insoupçonnable. Il n'analyse pas la déclaration qu'on va lui faire lire. Elle sera pour lui une occasion de plus de se dresser contre ceux « qui ne nous donnent que des exemples d'avilissement, de pauvreté morale et d'action sans résultat » (3). qui veulent la ruine des Bouilloux-Lafont et la mainmise de l'Etat sur l'AÉROPOSTALE. Car, souffle au Parlement un vent de nationalisation qu'entretient — il ne s'en est jamais caché — le parti de la S.F.I.O.

Le fait que Mermoz accepte de lire à la radio la déclaration préparée par Bouilloux-Lafont est pour Daurat un argument sans valeur. Aussi, pour amener Daurat à composer, Bouil-

loux-Lafont le retient-il à Paris durant deux jours pendant lesquels le directeur de l'exploitation va être chambré, amicalement traité, reçu dans des restaurants chics. Ces attentions pas trop délicates n'auront sur Daurat aucun effet. Au contraire, elles ouvrent son esprit à certaines réflexions et il « mesure l'abîme qui le sépare de Bouilloux-Lafont ». Celui-ci, irrité de ne pouvoir faiblir Daurat, lui dit : « Vous êtes un traître ! » et il le renvoie à Toulouse non sans avoir ajouté :

— Je vous ferai voir de quel bois je me chauffe !

Cette menace retient moins notre attention que l'exclamation qui la précède. Bouilloux-Lafont ne peut supporter que Daurat refuse ce qui lui est demandé avec tant d'insistance. C'est la conclusion brutale d'entretiens qui se prolongent vainement depuis deux jours : la promesse d'une vengeance. Une menace non formulée qui n'a d'autre motif que le dépit. Le « vous êtes un traître » est autre chose. C'est la conviction exprimée de l'opinion que Bouilloux-Lafont a sur Daurat. Le refus auquel Daurat s'obstine après la macération qu'il vient de subir est la preuve, pour Bouilloux-Lafont, que le directeur de l'exploitation a pris avec le ministre un engagement secret. C'est la preuve d'une collusion de Daurat avec les ennemis de Bouilloux-Lafont. L'argument de Daurat pour justifier son retour à Toulouse, après son entrevue avec le ministre, sans avoir rendu visite à Bouilloux-Lafont qui se trouve à Paris pour le mettre au courant, lui, le patron, ne peut plus être admis par Bouilloux-Lafont. Ne sommes-nous pas, nous-mêmes, surpris, impressionnés défavorablement par l'attitude de Daurat ? Nous comprendrons mieux encore Bouilloux-Lafont si nous tenons compte qu'il est attaqué sournoisement de toutes parts, aux trois quarts ruiné et sensibilisé à l'extrême. Tout de même, cette exclamation injurieuse nous choque et en même temps nous plonge dans le doute. Se peut-il que Daurat ait trahi Bouilloux-Lafont ?

Depuis plus de dix ans nous avons suivi Didier Daurat.

(1) Mais que le ministre, sous certaines pressions, négligera de présenter au Parlement.

(2) Dans le vent des hélices.

(3) Mes Vols.

Nous avons vu le chef dont Saint-Exupéry a résumé dans une dédicace (1) le caractère et le but : « ... Autorité, sens de la grandeur de l'homme, foi dans la discipline, enthousiasme pour l'œuvre commune ; faire de l'AÉROPOSTALE une sorte de civilisation à part, où les hommes se sentiraient plus nobles qu'ailleurs... »

Nous avons vu un Daurat fait à l'emporte-pièce, avec ses défauts et ses qualités, des défauts qui nous ont paru dans certaines situations être des qualités et nous refusons à le croire capable de trahison.

Cependant nous le savons impénétrable. Nous ne connaissons de lui que ce qu'il a bien voulu dévoiler et nous ignorons ce qu'il recèle en certains coins de son être demeurés cachés. Nous savons aussi que son intelligence est subtile, qu'elle est doublée d'une grande sagacité. Si nous ajoutons le sang-froid, la réflexion, nous serons amenés naturellement à penser à la ruse. Du reste elle compléterait l'homme nietzschéen. Nietzsche ne recommandait-il pas la ruse ? Le mot peut être déplaisant si on l'abandonne à son seul sens péjoratif, si on n'y voit que l'ingéniosité à tromper. Il s'agit de bien autre chose.

Si la ruse chez Didier Daurat prend ses racines dans une ascendance paysanne, par surcroît auvergnate, elle est fortement évoluée, supérieure, raffinée. On ne la reconnaît pas en tant que ruse. Elle perd son nom. Elle est habileté, qualité du diplomate qu'il sut être parfois. Elle fut, elle aussi, nécessaire à la réussite. Elle a servi le chef, sinon au même titre que sa dureté, du moins dans une mesure qui n'est point négligeable.

Il nous faut revenir une fois encore à cet événement crucial qu'a été le refus des pilotes de porter le courrier au-dessus des régions dissidentes du Rio-de-Oro. Certes, la présence de Daurat eut pour effet de ranimer un courage défaillant,

(1) Dédicace de l'exemplaire de *Terre des hommes* que Saint-Ex offrit à Didier Daurat.

mais dans l'avion piloté par Beauregard qui l'emmenait de Toulouse à Casablanca, le directeur de l'exploitation méditait sur les moyens capables de revigorer chez ses pilotes un amour-propre fortement entamé, lui aussi, par la peur.

A peine descendu de l'appareil, Daurat avait convoqué le chef d'aérolace. C'était un garçon sérieux, ordonné, mais qui pilotait peu et éprouvait une certaine répugnance à voler vers le Sud. Aussi Daurat le désigna-t-il pour porter avec lui le courrier et, malgré les protestations et les prétextes invoqués par le chef d'aérolace pour rester à Casablanca, lui signifia de se trouver sur le terrain le lendemain, à l'aube, prêt à l'envol. « Je savais, dira Daurat, qu'il agirait dans la soirée. Je misais sur son désir de ne pas partir. Sans nul doute, il trouverait le moyen de réveiller dans le personnel un sens de la responsabilité qui n'était qu'endormi. Enfin, j'étais sûr que cette désignation insolite d'un sédentaire aurait une excellente répercussion sur l'amour-propre des pilotes. »

L'inspecteur, cette création — et cette créature — de Daurat, n'avait pas seulement pour fonction d'aller d'aérolace en aérolace pour vérifier comptabilité, matériel, pièces de rechange. C'était aussi un agent de renseignements. Le titre que le directeur lui donnait, la façon dont il le traitait et qui faisait croire à l'autre qu'il était un personnage, la crainte du chef aussi faisait de cet employé un être entièrement soumis à Daurat. Si l'inspecteur rédigeait des rapports sur la situation des escales, il faisait encore des rapports verbaux sur les chefs d'aérolace et sur les pilotes avec lesquels il volait tout au long de la ligne. Ceux-ci le tenaient pour un mouchard du directeur de l'exploitation. Dans *Vol de nuit*, Saint-Exupéry met dans la bouche de Rivière cette réflexion — que Daurat ne renierait pas — sur l'inspecteur Robineau : « Il n'est pas très intelligent, aussi il rend de grands services. »

Bouilloux-Lafont connaissait moins bien Daurat qu'il ne

le supposait. Pour lui, Daurat c'était le chef auquel étaient soumis les pilotes, les radios, les mécaniciens, les inspecteurs. C'était le directeur de l'exploitation — le titre n'avait jamais paru à quiconque aussi juste — qui avait en mains la cheville ouvrière de l'entreprise et faisait « marcher » la Ligne. C'était l'homme indispensable au financier, au grand patron qui a besoin de tout son temps pour s'occuper d'affaires, qu'à tort ou à raison, il juge supérieures. Daurat était bien plus que cela. Nous le savons, nous qui le connaissons mieux.

Ce qui échappait à Bouilloux-Lafont c'était la cause profonde qui faisait agir Daurat depuis son arrivée chez Latécoère et le poussait irrésistiblement vers le but qui s'était confondu avec sa vie. Ce but pour lequel Daurat avait rejeté tout ce qui ne le servait pas l'opposait soudain à Bouilloux-Lafont, parce qu'en suivant celui-ci Daurat renoncerait en même temps à son but, se renierait.

Virtuellement la Ligne était perdue pour Bouilloux-Lafont. Malgré l'emprunt qu'il avait fait, malgré sa foi nouvelle, malgré l'espoir qu'il affichait, il ne pouvait pas tenir. Daurat savait tout cela. Devait-il le dire à Bouilloux-Lafont ? Il en eut paraît-il l'intention, mais s'avisa aussitôt que cela ne servirait à rien, ne changerait rien à la situation. En outre, il croyait que Bouilloux-Lafont ignorerait son entrevue avec le ministre. Quant à lire à la radio une déclaration toute prête, il avait des raisons d'importance pour le refuser. D'abord, il n'approuvait pas entièrement les termes de cette déclaration. Ensuite, s'il acceptait, il se faisait un ennemi du ministre qui, dans cette affaire, devait l'emporter sur Bouilloux-Lafont. De plus, Daurat était toujours demeuré en dehors des questions financières et au-dessus des intrigues politiques. Pour lui, seule comptait l'œuvre à laquelle il s'était donné tout entier. Cette œuvre devait vivre quels que soient ses tenants financiers et politiques. Elle devait vivre avec lui, par lui. Pourtant elle allait bientôt devoir vivre sans lui.

Daurat avait regagné Toulouse où il avait retrouvé son

bureau, les ateliers, le terrain. Partout on travaillait. Le ciel était tout vibrant du vrombissement des appareils en cours d'essai qui tournaient au-dessus de l'aérodrome, comme des abeilles laborieuses autour de leur ruche. Daurat avait retrouvé ses hommes, étrangers à ce qui se passait à Paris. Il avait retrouvé les responsabilités si indispensables à sa vie et il se souciait peu de la menace de Bouilloux-Lafont. Mieux que cela il éprouvait une certaine fierté. Il mesurait pour la première fois peut-être l'importance qu'on lui reconnaissait. Sans doute, il n'ignorait pas qu'une part de succès lui revenait, mais la lutte que s'étaient livrée les deux antagonistes pour s'assurer sa précieuse collaboration l'éclairait sur le rôle de premier plan qu'on lui attribuait en haut lieu.

Jusqu'alors Daurat ne s'était pas arrêté sur lui-même. Pris par l'action, tendu vers le but, il ne s'était jamais appesanti sur l'efficacité de ses efforts et de son autorité, pas plus qu'il n'avait pensé au repos, ou qu'il n'avait soigné une douleur qui le faisait souffrir. Daurat n'avait jamais eu le temps de prendre conscience de sa propre valeur. Cette valeur, personne n'aurait osé la contester, pas même ses pires ennemis. Avec le temps ceux-ci s'étaient multipliés. On n'exerce pas pendant des années une autorité despotique, on n'impose pas pendant des années une volonté implacable ; on ne renonce pas, même pour atteindre un but si élevé soit-il, à la sympathie, à l'amitié ; on ne méprise pas la justice et jusqu'à l'opinion ; enfin on ne réussit pas sans se créer en même temps des inimitiés. Celles-ci naîtront de-ci, de-là, secrètement, demeureront cachées et inertes à cause du prestige de l'homme et de la crainte qu'il inspire. Leur virulence éclatera lorsqu'elles se découvriront des alliés, lorsqu'elles se sentiront en force. L'« affaire » de l'AÉROPOSTALE sera l'événement favorable.

La prise de position de Bouilloux-Lafont après la « trahison » de Daurat, va faire sortir de l'ombre les ennemis non avoués de celui-ci. Elle va transformer en actes des velléités

de vengeance. Ceux-là qui n'osaient pas attaquer l'homme, vont se liguier pour ruiner son prestige. Ils mettront dans cette lutte — car on s'en doute Daurat va se défendre — une opiniâtreté que l'attente et l'accumulation de rancunes ont renforcée.

Nous sommes au début de 1931. La crise qui depuis près de trois ans a miné l'AÉROPOSTALE, n'a guère connu de trêve. Elle a atteint son paroxysme lors du procès auquel fut mêlé le fils de Marcel Bouilloux-Lafont, André, jeune polytechnicien qui, pour abattre les ennemis de son père, n'hésita pas à avoir recours à un faussaire, ce qui le perdit. Depuis trois ans des bouleversements sont venus, telles des vagues de fond successives, ébranler une œuvre que notre admiration avait placée si haut que nous la croyions au-dessus des tempêtes auxquelles échappent rarement les créations des hommes.

Nous avons vu Latécoère abandonner sa Ligne, Massimi démissionner, Bouilloux-Lafont ruiné, Mermoz se dresser avec fougue, et nous regardons, surpris, Didier Daurat, calme, solide, inébranlable et, comme toujours, nous semble-t-il, insensible. Il nous fait penser à ces rochers qui, seuls dans la mer, à quelques brasses de la côte déchiquetée, battus inlassablement par la houle, résistent depuis des siècles.

★★

La liquidation de l'AÉROPOSTALE avait été confiée à une société de gestion présidée par Raoul Dautry, homme de valeur, intègre et organisateur de classe. Raoul Dautry s'était adjoint deux collaborateurs, MM. Verdurand et Helbronner. Le premier deviendra directeur général de la Société AIR FRANCE qui remplacera bientôt l'AÉROPOSTALE et rassemblera sous ce nom toutes les sociétés françaises de transports aériens qui existaient alors.

L'« affaire » de l'AÉROPOSTALE avait eu sur le continent sud-américain un retentissement déplorable. Tous nos amis de l'Amérique latine — ils étaient nombreux — souffraient de voir se désagréger dans leur pays l'entreprise aérienne qui, tout en soulevant leur enthousiasme, leur avait permis de s'intégrer dans le monde du progrès. L'une après l'autre les filiales de la compagnie française disparaissaient. Tous les efforts, les sacrifices, les vies offertes et — il faut bien le dire — les capitaux engloutis, tout cela allait profiter aux sociétés étrangères, allemandes et américaines surtout qui prenaient notre place. Bientôt la France n'exploiterait plus que la ligne Toulouse-Buenos Aires. Les passagers des lignes aériennes de l'Amérique du Sud voleraient sur des avions de la Lufthansa et de la Panamerican Airways.

Daurat assistait impuissant à ce désastre et luttait en même temps contre ses ennemis. Cette lutte fut une des plus rudes, des plus pénibles que Daurat eût à soutenir. Pour la première fois quelqu'un osait s'opposer à son autorité, contrecarrer sa volonté, se mettre en travers du chemin. Un homme allait catalyser les inimitiés qui se sont manifestées. Par sa culture, sa haute valeur technique il dépassait de loin ceux qui vouaient à Daurat animosité, ressentiment, haine. C'était Serre.

Edouard Serre, polytechnicien, ingénieur de l'Aéronautique, spécialiste renommé d'électricité et de radio, observateur en avion pendant la guerre de 14-18, breveté pilote, était un homme « petit, maigre, doux et tranquille, les yeux comme embués de songes sous son lorgnon » (1). C'était aussi un homme d'action, un travailleur infatigable, un être curieux de tout, aimant l'art, le plaisir, les femmes. Il est mort, jeune encore, dans les bras de sa mère, consumé par cette vie ardente et affaibli par une maladie implacable.

Attiré par l'esprit pionnier des hommes de la Ligne, Serre

(1) J. Kessel : Avant-propos de *Chez les Fils du Désert*. — Les Editions de France.

était entré à l'AÉROPOSTALE pour s'occuper de l'installation des postes-radio au sol et à bord des appareils. Il voyageait beaucoup, partageant la vie des pilotes et des radios. C'est ainsi qu'il tomba en panne dans le Rio-de-Oro et fut fait prisonnier par les Maures.

Pourquoi à partir de cette triste aventure Serre avait-il manifesté une animosité tenace à l'égard de Daurat ? Nous l'ignorons. Daurat ne pouvait être tenu pour responsable ni de la panne de l'avion, ni de la captivité prolongée par les exigences des rebelles. Il faut penser plutôt que les souffrances endurées par Serre avait aigri celui-ci et aggravé l'antipathie qu'il éprouvait déjà pour le directeur de l'exploitation dont la dureté lui déplaisait. De plus, Serre, conscient de sa propre valeur, fier de ses diplômes, répugnait à se soumettre à un patron qui sortait seulement de l'Ecole d'Horlogerie. De son côté, Daurat ne traitait pas Serre d'une manière particulière. Serre était un subordonné qui devait, comme tous les autres, obéir.

Après la liquidation de l'AÉROPOSTALE la situation relative des deux antagonistes va changer. Serre, outre ses nombreuses activités, fait de la politique et milite dans le parti qui a mené la campagne contre les Bouilloux-Lafont. Cependant il ne peut être soupçonné d'avoir agi personnellement contre Marcel Bouilloux-Lafont. Au contraire, il estimait l'homme qui s'était pris de passion pour cette Ligne que lui, Serre, aimait aussi. Mais l'ingénieur était un syndicaliste forcené et un fervent partisan de la nationalisation des entreprises importantes, à commencer par celles de l'aéronautique. De plus, il ambitionnait une place à laquelle ses connaissances lui permettaient d'accéder. Surtout, il voulait se libérer de la tutelle de Daurat et peut-être même déboulonner ce chef absolu au pouvoir dictatorial.

La nouvelle société va donner satisfaction à Serre en créant pour lui une direction des services de radio qui sera placée hors de l'influence de Daurat. On se doute bien que celui-ci

ne va pas accepter facilement cette création dans laquelle il voit un empiètement sur ses prérogatives, la première atteinte à son autorité. L'antipathie entre les deux hommes va devenir rivalité.

On s'était rendu compte bien avant, à la direction générale, des inconvénients qui résulteraient d'une telle rivalité et on avait déjà tenté de rapprocher les adversaires. Peut-être même avait-on eu une idée de derrière la tête que soupçonna l'astucieux Daurat. On avait imaginé un voyage en Amérique du Sud que les deux hommes feraient ensemble, en bateau afin que cela dure plus longtemps, et qu'ils aient le loisir de se comprendre, de s'apprécier.

Après quelques jours de vie commune Serre avait dit à Daurat :

— J'ai appris à vous connaître.

Il avait dit cela sur le ton de l'homme qui revient d'une erreur. Il était sincère, mais il s'abusait. Car en si peu de temps, il aurait fallu qu'il fût doté d'une rare sagacité. Il avait été surpris et séduit par un Daurat détendu, aimable et qu'il ne soupçonnait pas. Un Daurat que certains ont pu rencontrer hors de son travail, loin de ses soucis. Mais un Daurat qui se méfie aussi et ne veut pas le laisser voir. Quoi qu'il en soit Serre s'était rapproché de Daurat. Recherchait-il réellement la collaboration ? Voulait-il en faire un ami ? Ou le circonvenir ? Il lui proposa de le faire entrer dans la Franc-Maçonnerie où il le présenterait.

Il appuya son offre d'un argument qui, pensait-il, devait emporter l'adhésion de Daurat :

— Si vous acceptiez, dit-il, nous serions les maîtres de l'aviation commerciale française.

Là, Serre encore se trompait. C'était mal connaître Daurat que croire qu'il pût accepter de sacrifier son indépendance et être *avec un autre* le maître de quoi que ce fût.

Au retour du voyage les résultats s'étaient révélés négatifs et la lutte avait repris entre les deux hommes. Mais après

l'« affaire », Serre allait marquer des points. En effet, il obtenait auprès du directeur général un appui sincère, efficace.

M. Verdurand, politiquement opposé à Serre, sortait lui aussi de Polytechnique et l'on admet fort bien le soutien qu'il apportait à un subalterne, ancien élève, comme lui-même, de cette grande école de l'élite. C'est de l'esprit de corps et du meilleur. On imagine facilement ces deux hommes façonnés par la même culture, marqués du sceau de la supériorité, jugeant Daurat et ses méthodes qui leur semblent périmées. Le temps des pionniers n'est-il pas révolu et l'heure n'est-elle pas venue de remplacer ce « commandant d'escadrille » par un technicien compétent ?

Daurat devine tout cela. Il sent l'opposition contre lui qui se renforce de jour en jour, jusque dans les détails. N'a-t-on pas augmenté le salaire des radios qui dépendent de Serre tandis qu'on refusait de majorer celui des mécaniciens ? N'a-t-on pas interrogé les pilotes sur les « améliorations qu'ils désirent » ? Il connaît la réponse faite par Mermoz au nom de ses camarades :

— Nous ne désirons rien que conserver M. Daurat et ainsi les améliorations se feront d'elles-mêmes.

Sans doute cette ferme réponse du grand pilote a-t-elle réconforté Daurat, mais le fait qu'on ait osé poser une telle question n'est-il pas la preuve que Daurat n'est plus le chef — l'unique ? Il veut le rester envers et contre tous. Il s'accroche à son œuvre, à son bien comme à sa propre vie, de toutes ses forces. Nul ne saura ce que furent alors ses réactions, ses pensées, sa souffrance morale. Il demeure plus renfermé, plus secret que jamais ; méfiant aussi car il doit s'opposer à une lutte souterraine, à un combat larvé. Il se doute bien que ses ennemis, avoués ou cachés l'observent, l'espionnent. Ils cherchent le défaut de la cuirasse qui permettrait sûrement de l'abattre.

Un jour Daurat est accusé d'avoir brûlé, la nuit, des lettres

qu'il retirait pour les lire des sacs de courrier. L'accusation est d'autant plus grave que des témoins affirment avoir vu le directeur de l'exploitation se livrer à cette surprenante et basse occupation. Daurat va se défendre contre « la plus injurieuse des calomnies ». Il expliquera « comment ses délateurs ont travesti les faits ». « Lorsque les Maures s'emparaient d'un avion en panne, dira-t-il, ils ouvraient toutes les lettres dans l'espoir d'y trouver des billets de banque et éparpillaient les enveloppes. Si nous récupérions les sacs, l'administration des P.T.T. faisait l'impossible pour identifier les destinataires et acheminer leur missive. Toutefois, faute d'adresse, un certain nombre de lettres finissaient au rebut.

« On tenta de m'en rendre responsable et l'on inventa que je m'étais approprié une grande partie de la correspondance manquante. L'ayant lue et, le cas échéant, pillée, j'aurais ensuite tenté de la détruire. De là mes autodafés nocturnes. L'explication était simple. Dans le but de préserver le courrier des risques d'incendie ou d'immersion, je me livrais à de nombreuses expériences en comprimant les unes contre les autres des enveloppes de service, et en les plongeant dans l'eau ou dans le feu (1). »

Il n'empêche que cette accusation va être le motif du renvoi de Didier Daurat. En vain certains pilotes défendront-ils leur chef. Saint-Ex écrira à Raoul Dautry une longue lettre pleine de ferveur, opposant, faute de preuves, aux accusations, des arguments de bon sens. Pour lui « le prétexte choisi (...) n'a de toute évidence que motivé (...) une mesure déjà normalement prise (...) Il entre mal en balance avec dix années de travail acharné et de création ». Saint-Ex parle de la « probité indiscutable » de son chef qu'on a voulu déshonorer et il fustige les témoins qui ont déclenché l'action contre Daurat et ameuté les rancunes. — « S..., porte-parole des pilotes renvoyés, C..., un pilote renvoyé d'Amérique

(1) Dans le vent des hélices.

pour fautes professionnelles graves, et qui du coup y est réintégré, l'Amérique étant une récompense, E..., qui, sur-le-champ, passe du rang de téléphoniste à celui de secrétaire général, membre de la Direction à Toulouse » — il les oppose à ceux de « bien des pilotes : Mermoz, Dubourdieu, Guillaumet et moi, par exemple, n'avons jamais eu à nous plaindre de lettres ouvertes ».

Mais, outre qu'à cette époque Saint-Exupéry, s'il est devenu un écrivain en renom, ne jouit pas à la compagnie d'un grand prestige en tant que pilote, ses arguments sont sans valeur auprès de la direction. Du reste, il faut que Daurat s'en aille et il ne faut pas laisser « échapper l'occasion d'un prétexte aussi sérieux à son renvoi ». On risquerait de n'en point trouver d'autres. Et puis, le directeur général qui va prendre la décision du renvoi de Daurat, s'il admet l'explication donnée par celui-ci au sujet de l'incendie des enveloppes, de l'expérience clandestine, demeure persuadé que Daurat a intercepté pour les lire des lettres de pilotes qu'il soupçonne d'être ses ennemis, pour savoir ce qui se trame contre lui, et des lettres de la direction qui, volontairement, le laisse dans l'ignorance des instructions, des ordres, des décisions qu'il veut connaître, lui qui reste le responsable. Responsable de ses pilotes, de ses radios, de ses mécaniciens. Responsable de sa Ligne, de sa création. Lui qui reste le chef.

Nous connaissons la suite : la décision signifiée par le directeur général au directeur de l'exploitation, le refus de celui-ci de partir, la serrure changée à la porte de son bureau, enfin, sous le regard attristé de Bouisset, le départ silencieux et digne de Didier Daurat.

CHAPITRE VII

DAURAT-LE-VICTORIEUX

Il est toujours intéressant, pour celui qui ne refuse aucun moyen de pénétrer la psychologie humaine, d'observer des voyageurs. Je veux parler de ceux qui accomplissent de longs parcours par chemin de fer, en bateau, ou en avion. Ceux qui empruntent ce dernier moyen de locomotion sont plus encore que les autres incapables de cacher les réactions que provoque chez eux le voyage. Outre qu'on distingue aisément l'habitué du néophyte, l'expression de leur visage varie selon qu'ils embarquent ou qu'ils descendent de l'appareil. En l'air, elle peut se modifier soit subitement, soit progressivement sous l'effet d'une inquiétude justifiée ou imaginaire. Les hôtesses de l'air sont habituées à ces transformations, et il n'est pas à leurs yeux jusqu'aux gestes des mains qui ne trahissent l'état d'âme de certains passagers.

L'avion est devenu un des moyens de transport le plus sûr. Les accidents spectaculaires, que la presse et la radio annoncent de temps à autre, causent des victimes dont le nombre est de loin inférieur à celui des accidents de la route — la différence devient énorme si l'on tient compte du nombre de « kilomètres-passagers » — et inférieur aussi, du même point de vue, peut-être au nombre des victimes imputable aux naufrages en mer — le nombre de voyageurs

empruntant l'avion dans le monde est le double de celui utilisant le bateau.

Ce qui dans le voyage aérien touche l'homme et modifie son comportement, c'est une espèce de crainte instinctive qui s'oppose curieusement au désir ancestral de s'élever dans les airs, de voler. Il n'y a pas équilibre entre cette crainte et la réalisation du désir. Il suffit d'un rien pour éveiller l'inquiétude qu'emporte en lui, latente, mystérieuse, l'être qui a quitté l'élément solide où il a été créé pour vivre. (Le passager du bateau n'éprouve pas cette sensation parce qu'il demeure collé à la planète.) Alix d'Unienville, hôtesse de l'air et écrivain, a raconté dans son « journal » (1) l'angoisse qui avait saisi les passagers — et elle-même — d'un avion en difficulté. Grâce à la maîtrise du pilote la catastrophe avait été évitée. Dès que l'appareil s'était immobilisé sur la piste les passagers, soudain libérés de la peur, s'étaient mis à sourire et même à rire, à parler bruyamment, à se bousculer gentiment pour sortir. L'un d'eux, resté le dernier, s'était écroulé sur le sol après avoir descendu l'escabeau. Il embrassait religieusement la terre.

Parmi les voyageurs qui descendaient, un soir d'automne 1959, à l'aéroport d'Orly, d'un appareil venant d'Afrique, il en était un de la catégorie des habitués de l'avion qui se distinguait par une sorte de calme, de placidité, de détachement. Pourtant celui-ci arrivait au terme d'un voyage comme il est rarement donné à quiconque d'en faire : trente mille kilomètres avec des escales dans les grandes villes d'Afrique et d'Amérique du Sud où l'attendaient des réceptions tantôt officielles et grandioses, tantôt d'une bouleversante intimité. Il avait reçu de brillants éloges, des fleurs, de hautes distinctions. Et il mettait de nouveau le pied sur le sol de France sans que rien pût se lire sur son visage des

(1) *En Vol*. Albin Michel, 1950.

honneurs et des joies qui lui avaient été dispensés. Tout cela il le portait en lui, comme toute sa vie il porta le poids des responsabilités, des peines, des défaites, secrètement.

Ce voyageur nous l'aurions reconnu. C'était l'homme que nous avions vu, un soir, six ans plus tôt, sur ce même aéroport d'Orly assistant, la veille de sa retraite, au départ du dernier avion dont il était responsable en tant que directeur du Centre d'Air France. Depuis cette époque Didier Daurat venait rarement à Orly. Il y avait pris l'avion parfois pour un lointain voyage. Ses déplacements en France, il les faisait à bord des appareils de la « Postale ». Le plus souvent c'était vers Toulouse qu'il s'envolait la nuit. Unique passager de l'avion courrier, il s'installait dans la cabine, derrière le radio, sur un inconfortable siège, allumait un cigare et, pendant le vol, bien enfermé dans le grondement régulier des moteurs, méditait ou faisait des projets sur l'utilisation de l'avion postal, le jour, pour le transport des passagers entre les grandes villes de la métropole.

Orly ne l'attirait plus. Le seul franchissement de l'entrée de l'aéroport avivait-il le souvenir de la serrure changée à la porte de son bureau ? Non. Ce souvenir, s'il n'était pas effacé, avait permis à Daurat de remporter quinze ans plus tard une victoire qui réjouirait l'homme le plus ambitieux. On était allé le chercher, au Bourget, où il dirigeait le Centre d'Exploitation Postal Métropolitain, pour le mettre à la tête du Centre d'Orly. Bien qu'il lui en coûtât de quitter l'aviation postale, Daurat avait accepté ; sans doute parce qu'il pensait qu'il était de son devoir d'apporter son expérience, ses méthodes et son autorité au redressement d'une œuvre particulièrement compromise, mais aussi parce que ce genre d'entreprise et les difficultés avec lesquelles il allait s'employer lui convenaient bien, et encore parce qu'il allait savourer avec une joie aussi profonde que secrète sa victoire : recevoir cette nouvelle clef qu'on déposerait dans sa main.

Depuis il y avait eu la retraite, à 62 ans, alors qu'aucune

des qualités qui avaient fait la réussite de l'homme n'était entamée. Cette mesure avait affecté Daurat et, pour une fois, il n'avait pu dissimuler ses sentiments à ceux qui le connaissaient.

Et voici que ce soir d'automne 1959, il revenait à Orly plus victorieux que jamais.

Cette nouvelle victoire ne ressemblait pas aux autres. Elle n'avait rien de comparable avec celles qu'il avait remportées, par exemple sur la cire vierge qui résistait, ou sur les ennemis, voire sur lui-même. Celles-ci lui avaient apporté des satisfactions, mais point de joie. Il n'avait jamais ressenti cette chaleur étrange qui aujourd'hui de son cœur se répandait dans tout son être. Ce sentiment inconnu, Daurat ne l'extériorisait pas. Personne n'aurait pu le lire sur son visage. Il le gardait en lui, parce qu'il venait de la réponse à la question la plus secrète qu'il se fût jamais posée.

Le 11 septembre 1959, Didier Daurat s'était envolé d'Orly à bord d'un « D.C.4 » à destination de Dakar, première étape d'un voyage qui le conduira jusqu'à Santiago du Chili. Ce voyage faisait suite aux manifestations qui avaient célébré le quarantième anniversaire du premier courrier. Le pilote qui porta les premiers sacs — vides — s'effaçait derrière le directeur de l'exploitation, derrière le réalisateur émérite, derrière le chef légendaire. Daurat, accompagné d'un reporter de la Radio, sera reçu dans les grandes villes qui jalonnèrent la Ligne et fera, sous les auspices de l'Alliance française, une série de conférences sur « Quarante ans d'aviation française ».

Cependant, pour Daurat, ce voyage allait revêtir la forme d'un pèlerinage. Six ans de retraite, ou pour mieux dire six longues années exemptes de travail absorbant, de responsabilités avaient bien préparé Daurat à recevoir les témoignages affectifs qui surgiraient tout au long du chemin. Six longues années de plongée dans la vie de chaque jour avaient affaibli

la rude cuirasse contre laquelle échoua tant de fois l'ardeur ou la douceur de sentiments humains. Six longues années meublées de réflexions, de méditations avaient attendri cette dureté dont le chef se protégea pour mener à bien l'œuvre à laquelle il avait voué sa vie. Aussi Daurat allait-il vibrer, tressaillir à la vue d'un paysage évocateur ou devant un visage vieilli et toujours fidèle.

Sa première émotion lui vint de Juby, aperçu la nuit dans une clairière de nuages baignés de lune. Vision ou rêve, les deux mêlés touchèrent Daurat au cœur. Il évoqua l'image du grand garçon qu'il envoya là, un jour, pour sauver des camarades prisonniers des sables ou des guerriers rebelles et qui, forçant une vocation que le chef avait délivrée, voulut devenir sauveur d'hommes.

Plus tard, l'embouchure du Sénégal, à Saint-Louis, ranima la vision vivante d'un prestigieux pilote et de ses deux compagnons, s'arrachant des eaux du fleuve sur leur frêle hydravion pour franchir en vingt heures, suspendus à un seul moteur, dans un ciel redoutable, trois mille kilomètres d'océan. Ce jour-là Daurat n'avait pas ressenti l'émoi qui le troublait aujourd'hui.

A Dakar, où une réception — d'autres allaient suivre chaque jour — était offerte en son honneur, Didier Daurat vit surgir, des plantes vertes, au bas d'un escalier, un Noir qui se planta devant lui en s'exclamant :

— C'est le patron !

Il y avait tant de joie dans cette face d'ébène, dans ces yeux dévorants, dans ce rire éclatant que Daurat en fut ému, et le vieux mécanicien indigène fut récompensé par un sourire. Le premier que lui eût jamais adressé le patron.

Partout, dans le ciel comme sur la terre, Daurat recevait des témoignages de fidélité. Ils n'émanaient pas seulement ces témoignages des hommes que le chef à la fois redouté et respecté avait eus sous sa coupe : un Cavallès, mécanicien à Dakar, un Lefebvre, chef d'escale à Rio, un Antoine qui fut

le compagnon de Guillaumet, de Mermoz, de Reine et qui pilote encore, mais de ceux qui, professionnels ou usagers, parcourent les routes du ciel. Et comme il était touchant ce message qu'on apporta à Daurat alors que, dans l'aube étincelante, il survolait l'Océan :

Commandant F.B.G.N.H. A.F. 092 Rio-Dakar à Didier Daurat, à bord F.B.G.N.C. : en vous croisant sur Atlantique-Sud, équipage et passagers envoient déférentes salutations à Créateur Ligne. — Commandant Suau.

L'arrivée à Rio fut pour Daurat comme un enchantement. Son ravissement ne venait pas seulement du spectacle de la baie merveilleuse que l'aile de l'avion libérait pour l'offrir aux regards, mais des nombreux appareils qui sillonnaient le ciel. Chaque jour trois cents avions survolent Rio de Janeiro. Là-bas on demande un billet d'avion pour São Paulo comme ici on prend un ticket d'autobus.

Latécoère avait vu juste et l'avion français du courrier qui passait solitaire, il y a trente ans, au-dessus de Rio était à la fois un symbole et un précurseur. Daurat n'en avait jamais douté, qui fut le seul un soir de tempête — on s'en souvient — à ne pas désespérer.

Quelques heures plus tard la surprise et l'émerveillement, si rares chez Daurat, viendront le saisir encore. Il découvrira Brasilia, cette capitale des temps modernes que l'orgueil ou le génie — les deux peut-être — d'un chef d'état fit surgir d'une forêt inaccessible par le sol. Tout ce qui constitue cette ville immense arriva par le ciel. C'est une des plus grandes victoires de l'avion d'avoir permis d'édifier cette cité extraordinaire. Elle témoigne pour l'outil et pour les hommes qui le créèrent et le perfectionnèrent — sans quoi le progrès n'eût été qu'un vain mot. Pour l'outil qui, entre des mains pacifiques, a permis à l'homme de se libérer réellement.

Devant le spectacle unique de Brasilia, Daurat ne pouvait se retenir de penser à Vachet. L'inimitié qui sépare les deux hommes s'effaçait devant le souvenir des exploits du pilote

audacieux, de l'organisateur qui ouvrit dans ce pays vierge, au prix d'efforts et de risques inouïs, des routes que l'avion, aujourd'hui, suit avec aisance et en toute sécurité.

Il n'était pas une ville où Daurat ne retrouvât les traces de « ses » hommes et, sur leurs pas, sa propre empreinte. Il n'était pas une foule où il ne découvrit un regard connu, et ces rencontres le réjouissaient, éclairaient ses traits. Elles métamorphosaient l'homme, à moins que, le délivrant de son masque, elles ne lui restituassent son vrai visage.

A Rio de Janeiro, Didier Daurat fut reçu par Larcher, représentant général d'Air France pour l'Amérique du Sud. Pierre Larcher c'était l'ingénieur que Daurat avait envoyé d'urgence à Natal, après la traversée du « *Comte de La Vaulx* », pour apporter à l'hydravion de Mermoz et particulièrement aux attaches des flotteurs des améliorations indispensables. Larcher rappelait à son ancien directeur le court dialogue qui s'échangea entre eux, au téléphone, Daurat étant à Toulouse et lui à Marignane. Après avoir exposé en quelques mots à l'ingénieur les motifs de son voyage, le directeur de l'exploitation avait dit :

— Vous partez tout de suite.

Larcher savait que les ordres de M. Daurat devaient toujours recevoir une exécution immédiate. Mais, désirant un certain répit, il avait invoqué le temps nécessaire à rassembler de l'outillage, des pièces, l'absence de passeport.

— Je fais mon affaire du passeport, avait coupé Daurat.

— Et puis, avait dit le jeune ingénieur, j'attends aussi ma femme.

Le ton s'était fait plus dur, plus cassant au bout du fil :

— Est-ce votre femme que nous employons ou vous ?

A l'évocation de ce souvenir Daurat sourit à M^{me} Larcher qui était à côté de lui. Il ne dit rien. Il n'avait rien à dire. Larcher et sa femme savaient, comme nous le savons nous-mêmes, qu'il fallait que ce fût ainsi.

C'est encore à Rio que, décoré par le Ministre de l'Aéronautique brésilien, Daurat reconnut dans le visage qui se penchait vers lui pour lui donner l'accolade un ancien camarade de ses pilotes. Le ministre lui rappela qu'il avait appris à piloter avec les aviateurs français. Ses compatriotes le traitaient alors de jeune fou.

Fous, ils l'étaient tous, en effet, ces garçons qui donnaient des ailes aux hommes !

Lorsque Daurat posa les pieds à Porto Alegre, une « *Caravelle* » y arrivait. Il la regarda glisser, majestueuse et rapide dans ce ciel où avaient vibré les vieux *Bréguet*. Rien ne séparait ces deux avions français si différents puisqu'ils étaient reliés l'un à l'autre par une chaîne ininterrompue de volontés, d'efforts, de sacrifices. Le sacrifice, l'image de son sommet Daurat le lendemain l'évoquera lorsque, avant d'atterrir à Montevideo, il découvrira le Rio de la Plata et la plage où les eaux rejetèrent les corps de Prenville, de Négrin et de Pruneta.

A Montevideo Daurat fut accueilli par le Général Taddeo Larre-Borges qui, en mars 1927, alors qu'il tentait avec son frère Glauco, le capitaine Ibarra et le mécanicien Rigoli de relier par hydravion l'Europe à l'Uruguay, tomba en panne sur les côtes du Rio de Oro et fut retrouvé avec ses compagnons par Reine et Antoine après quatre jours de recherches auxquelles avaient participé Guillaumet et Riguelle. Le temps n'avait pas entamé l'admiration et la reconnaissance que Larre-Borges éprouvait pour les aviateurs français.

Ainsi s'ouvraient devant l'« homme de Montaudran » des trouées lumineuses semblables à celles qui permettaient autrefois au pilote, suivant son cap au-dessus des nuages, de prendre avec la terre des contacts visuels et de s'assurer qu'il était bien sur sa route. Ainsi des visages, des lieux, un décor, un mouvement venaient frapper au delà de la rétine le cœur de Daurat. Ainsi le voyage devenait pèlerinage, et le voyageur, d'abord fier de tant de considération et d'honneurs, se

sentait touché davantage par des signes qui lui rendaient sensible un passé étroitement lié au présent, l'éclairaient comme l'Esprit parfois éclaire le pèlerin et élève sa démarche.

Fondateur d'une mystique à laquelle il fallait adhérer — ou se démettre — Daurat faisait penser à un dieu tyrannique et inhumain qui ne voulait connaître que la soumission de ses créatures. Et voilà qu'après tant d'années, délivré soudain de la charge de sa redoutable autorité, il sortait de sa solitude, se mêlait à ses créatures, surpris et heureux à la fois de n'être pas étranger parmi elles. Son sourire au vieux mécanicien sénégalais c'était pour remercier celui-ci d'avoir ouvert une porte qu'il croyait murée à jamais. Ces mains qu'il serrait, ces regards qui croisaient le sien, ces sourires qui lui répondaient c'étaient des mains amies, des regards amis, des sourires amis. Il était donc moins seul qu'il ne le croyait ? Il n'était donc plus seul ?

La dernière étape du voyage de Daurat, avant son retour vers la France, fut Santiago du Chili. C'avait été, quarante ans plus tôt, le but du projet de Latécoère que les pilotes de Montaudran mirent dix ans à atteindre.

Pour le pèlerin ce fut le lieu où allait lui être donnée cette réponse qu'il avait désespéré de recevoir jamais et qui, depuis plusieurs jours, depuis Dakar se formait un peu plus à chaque escale.

A quelques kilomètres de Santiago se trouve l'aérodrome de Colina. Ses dimensions ne lui permettant pas de recevoir des appareils de l'aviation marchande, les aviateurs militaires s'y sont installés. C'est vers ce terrain que Daurat se rendit après son atterrissage pour être accueilli par les aviateurs chiliens. Ceux-ci avaient voulu par une attention délicate que Daurat fût reçu sur le terrain même où se posait et d'où décollait le *Potez* du courrier.

Colina. Il semblait que ce nom tintât comme une cloche dans le printemps qui s'annonçait sur les verdoyants contre-

forts de la montagne. L'aérodrome était là. Des pistes, des bâtiments en avaient modifié le visage, mais il était un endroit où rien n'avait changé. On y voyait le hangar qui abritait les appareils et, à côté, la petite maison qu'habitèrent Guillaumet, Reine, Deley. Tout à l'heure Daurat en franchira le seuil. Dans la chambre où dormirent Guillaumet et Reine — abattus dans le ciel, enlacés, en novembre 40 — il y trouvera des roses. Il ouvrira lui-même la porte du hangar et il aura devant lui les portraits violemment éclairés de Mermoz, de Guillaumet, de Saint-Exupéry.

La surprise de ces spectacles, le décor des lieux toujours semblables à ce qu'ils étaient autrefois évoquaient moins pour Daurat des souvenirs qu'ils ne ranimaient des scènes vécues. Daurat se trouvait pris soudain, replongé dans une vie qui fut la sienne, mais dégagée, cette fois, de ses dures réalités. Ce qu'il avait refoulé au plus profond de soi-même pendant si longtemps de sensibilité, d'émotion, de regrets, de douceur humaine, tout cela se libérait pour remonter en lui et l'inonder tout entier. Pour faire battre son cœur plus vite, pour nouer sa gorge, pour embuer ses yeux.

Les hommages qu'il recevait dans chaque ville depuis plusieurs jours et qui se transformaient ici, à la dernière étape de la Ligne, en une sorte d'apothéose, troublaient moins l'homme, peut-être, que la chambre de Guillaumet, dans cette maison fleurie qu'on venait de repeindre comme pour accueillir le valeureux pilote, ou que ce hangar dont les portes s'ouvraient toutes grandes comme pour recevoir le *Potez* qui venait de vaincre les Andes.

Cette compagnie de l'armée de l'air qui lui rendait les honneurs, ces deux drapeaux qui montaient dans le ciel en mêlant leurs plis, ces deux hymnes enchaînés, cette médaille militaire — la plus haute décoration chilienne — épinglée au revers de son veston. Puis cette lente montée aux accents étouffés de la Marche Lorraine, avec ce coude collé contre le sien, plié comme le sien pour retenir une gerbe de fleurs, tout cela

portait Daurat comme s'il eût été hissé sur un pavois. Mais tout à coup il s'arrêta, pesa de nouveau sur le sol et son front se courba devant la stèle où sont inscrits les noms des aviateurs français morts pour la Ligne. Après les fleurs, la musique, les médailles, après les discours, les louanges, on l'honorait de ce tribut redoutable. Cent vingt et un noms que les Chiliens avaient gravés dans la pierre. Cent vingt et un noms d'hommes que lui, Daurat, avait commandés, dont il avait connu le visage, dont le regard plus d'une fois avait croisé le sien — si dur. Cent vingt et un garçons qui étaient morts pour une ligne aérienne, pour que se réalisât un projet ambitieux dont lui, Daurat, avait fait un but implacable. Morts pour cela, uniquement ?

Daurat, immobile, interrogeait, ou pour mieux dire, il écoutait les voix qui par delà le silence de ceux qui l'entouraient, venaient dans son propre silence lui apporter la seule réponse qui pût le satisfaire, calmer l'angoisse secrète qui l'habitait, lever le doute que tant d'égards, tant d'attentions rendaient aujourd'hui plus cruel. Il écoutait la grande voix qui dominait : « ... faire de l'AÉROPOSTALE une sorte de civilisation à part, où les hommes se sentiraient plus nobles qu'ailleurs... » Il avait raison Saint-Ex, lui qui voulait que cette noblesse gagne d'autres hommes, qu'elle les meuve et les grandisse comme elle avait fait pour lui-même et pour ses camarades !

Ainsi le but vers lequel avait marché Daurat se transformait. Il n'était pas plus l'aérodrome de Colina que n'importe quel point de la terre. Mais à Colina il prenait la valeur d'un symbole. Pour arriver là le pilote devait s'élever à la plus haute altitude que l'avion pût atteindre. L'effort le plus rude, le plus pénible est toujours exigé à proximité du sommet. Les Chiliens le savaient bien, qui paraient des lauriers de la victoire le pilote venu jusqu'à eux après avoir franchi l'énorme barrière des Andes. Et ce qu'ils fêtaient aujourd'hui, à travers le chef, ce n'était pas tant la réussite que

fut le transport par les airs du courrier de Toulouse à Santiago que le don de cette « civilisation à part » qui leur avait été fait. Car si l'homme demeure par son œuvre lorsqu'elle sert l'humanité, il se perpétue par son exemple lorsque cet exemple peut grandir d'autres hommes.

★
★★

Quand Daurat descendit de l'avion qui le ramenait de son long voyage, quand il posa le pied sur l'aérodrome d'Orly, un « *Jet* » quittait la piste, brassant l'air du hurlement de ses réacteurs. Daurat imagina l'équipage attentif, le pilote tout entier tendu et lucide : ce cerveau et ces mains à la fois si fragiles et si puissants qui donnent la vie à soixante mille kilos de métal.

Daurat marchait parmi les passagers qui l'un après l'autre se séparaient. Il fut bientôt seul. Le sifflement du « *Jet* » s'était perdu dans les mille bruits assourdis de la nuit. Daurat s'en allait lentement, un peu voûté, et en le regardant partir nous ne pouvions nous retenir de penser avec émotion aux dernières lignes de *Vol de nuit* où Saint-Ex, personnifiant Daurat dans Rivière, écrit : « Rivière-le-Grand, Rivière-le-Victorieux, qui porte sa lourde victoire. » ... Et son secret.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I. — A ORLY, UN SOIR.....	5
— II. — Un précurseur : PIERRE LATÉCOÈRE.....	13
L'IDÉE	19
B. de Massimi.....	23
Démonstration	33
— III. — DIDIER DAURAT. Pilote du premier courrier.	41
Directeur de l'exploitation des L. L.....	46
Le destin.....	49
La personnalité de D. D.....	56
— IV. — LE CHEF.....	62
L'ascendant	62
La mystique du courrier.....	67
Les hommes	71
— V. — AVEC LES HOMMES.....	111
Saint-Exupéry découvre Rivière.....	119
Le premier courrier 100 % aérien (Daurat et Mermoz).....	132
Autoritarisme. (?).....	146
Sensibilité. — Force de caractère.....	150
Les accidents	155
— VI. — FACE AUX HOMMES.....	182
Après les pionniers, les marchands.....	192
— VII. — DAURAT-LE-VICTORIEUX	207

IMPRIMERIE DE LAGNY
EMMANUEL GREVIN ET FILS
----- 5-1962 -----

DANS LA MÊME COLLECTION (suite)

SUR MER

GEORGES AUBIN
L'empreinte de la voile.
Nous, les Cap-Horniers.

MARCEL BARDIAUX
Aux 4 vents de l'aventure.

MICHEL BRUN
Le destin tragique du Tahiti-Nui.

Cdt BERNARD FRANK
Corsaires du XX^e siècle.

J.-Y. LE TOUMELIN
Kurun autour du monde, 1949-1952.
Kurun aux Antilles.

BERNARD MOITESSIER
Un vagabond des mers du Sud.

J.-E. MACDONNEL
Les éperviers de la mer.

ÉDOUARD PEISSON
Les rescapés du Nevada.

DIMITRI REBIKOFF
L'aviation sous-marine.

VICE-AMIRAL RONARC'H
L'évasion du « Jean Bart ».

FRANK THIESS
Tsoushima.

ANNIE VAN DE WIELE
Pénélope était du voyage.

DAVID WOODWARD
Les embusqués du large.

DANS LES AIRS

Les carnets de René Mouchotte.

PAUL BRICKHILL
Les briseurs de barrages.
Bader, vainqueur du ciel.

RENÉ CHAMBE
Au temps des carabines.

PIERRE CLOSTERMANN
Le grand cirque.
Feux du ciel.
Appui-feu sur l'Oued Hallaïl.

LARRY FORRESTER
Tuck, l'immortel.

ROGER MAY
40.000 kilomètres à l'heure.

MARCEL MIGEO
Didier Daurat.

RENÉ PUGET
10.000 heures de vol.

ERNST UDET
Ma vie et mes vols.