

MERMOZ

MES VOLS

*ILLUSTRATIONS DE
PAUL LENGELLÉ*

COLLECTION FLAMMARION

PRÉFACE

Des mains pieuses ont réuni dans cet ouvrage toute une série d'écrits de Mermoz. Avant que ne soit publié, sous la plume étincelante de Kessel, qu'il avait seule souhaitée pour retracer sa vie, le récit de ses exploits, on a voulu apporter aux Français un reflet de sa pensée, une gerbe de ses souvenirs. Le classement des chapitres successifs présente l'évolution de son éblouissante carrière. Le héros apparaît tour à tour sous les différents aspects de son existence d'homme, d'aviateur, de citoyen.

Lorsque les premières présomptions du drame ont commencé à s'établir, un dirigeant d'Air-France est venu spontanément me trouver ; il exprima l'espoir que mes amis et moi-même n'accréditerions pas la version d'un sabotage exécuté à bord de la Croix-du-Sud. Ma réponse immédiate fut : « Je défendrai contre une pareille imputation chaque membre de son équipage ou de ses bases, fût-il communiste. » Ce langage, inspiré de mon culte des vertus professionnelles, exprimait aussi la volonté depuis longtemps confiée à mes soins fidèles par l'Archange lui-même.

Les gens de cœur tiendront à lire ces pages. Ils y trouveront les plus hautes et véridiques leçons. Fasse la destinée de la France qu'ils y trouvent aussi le point de rencontre de toutes les aspirations réconciliatrices, libres de se vouer exclusivement au bien public.

* * *

Certaines personnes s'étonneront peut-être devant le réalisme à la fois rude et sincère qui forme la trame de ce livre. Nous n'avons pas dessein de leur présenter un Mermoz d'hagiographie, ou un Mermoz de légende. L'histoire tissera cette légende qui dépassera en beauté nos plus enthousiastes espérances. Mais il s'agit de dégager ici, comme il l'eût désiré, « une leçon de choses ». D'autres, et de plus compétents, sauront raconter ses chefs-d'œuvre, sa bravoure, son rôle dans le développement de notre Aéronautique, dans le maintien de la ligne Atlantique-Sud. Je prétends seulement apporter une synthèse de l'homme qui s'est confié à moi, expliquer son ascendant, justifier ses enseignements par ce qu'il m'a dit, par ce qu'il a écrit.

Que l'on se reporte au chapitre II : « J'ai été un paria. » Plus âgé que lui, père de famille, attaché à ma foi, j'ai le droit, me semble-t-il, de m'arrêter, avec un respect ému, sur ces « Confessions ». Bonnes gens qui les lirez, si vous avez eu la chance d'une éducation à la maison paternelle, si vous avez connu pendant toute la période anxieuse, hésitante, de votre formation la chaude atmosphère d'un foyer, mesurez les bienfaits dont vous avez eu le privilège. Vous en êtes comptables, et nulle hésitation sur le sens et la règle de votre vie ne vous est permise. Mermoz, repoussé par l'invasion de 1914 jusqu'au fond de l'Auvergne, à un millier de kilomètres de sa terre natale, interne dans un collège lointain, séparé de son admirable mère par la nécessité du gagne-pain, lancé dans la lutte pour sa propre subsistance en dehors de toute recommandation, de tout appui, n'a pas abordé l'âge viril à votre manière. Il a essayé sa personnalité sans aucun guide, s'est heurté aux égoïsmes de la société dans ce qu'elle présente de malsain, d'injuste, de cruel. Imaginez en face de ce mur d'accoutumance et d'insensibilité son tempérament bouillant, épris d'absolu, ambitieux de risque. Il a reçu beaucoup moins que vous. Il voulait donner plus que n'ont jamais donné la plupart d'entre vous. Il y est parvenu. Mais au prix de quels essais, de quelles épreuves, de quelles révoltes !

Certains passent leurs jours, selon l'ingénieuse formule de Flers et Caillavet, à regarder vivre la rue, derrière leurs persiennes closes, disant du mal d'autrui, attendant l'éternité. Voici devant vos yeux, au contraire, un drame qui a commencé parmi la foule obscure, au milieu des brutalités et des laideurs, et qui, par le miraculeux coup d'ailes d'une âme vibrante et pure entre toutes, vient de se terminer en plein ciel.

Trente-quatre ans de vie brûlante, au contact violent de la misère humaine. Une indulgence compréhensive de toutes les faiblesses, pleinement participante à tous les malheurs. Une vaillance en lutte perpétuelle contre la médiocrité ambiante, contre sa propre rébellion. Une fureur d'agir, de servir, une constante bataille contre la routine et l'immobilité. On rapportait, après l'Armistice, le propos d'un ancien habitué du ministère de la Guerre quittant son emploi aux armées et retrouvant son bureau du boulevard Saint-Germain : « Enfin, on va pouvoir travailler. » Mermoz nous montre mieux que personne la déception des hommes de l'après-guerre devant le retour aux torpeurs d'antan. Il nous dépeint l'écœurement de ses camarades, venus à l'aviation pour se dévouer, pour lutter, démoralisés par les exagérations systématiques et hargneuses de l'esprit de caserne. Comme il est révélateur du scepticisme trop longtemps développé chez nos cadets, ce propos d'un élève pilote devenu sur sa demande rond-de-cuir dans les bureaux de l'École : « Je me suis fait radier, et maintenant je vis tranquille... » Mermoz ajoute : « Ils étaient contents. On les avait détruits. »

Il m'a demandé, un matin de 1934, d'être Volontaire national ; hardiment social, impatient des conformismes vieillis, le Mouvement Croix de Feu l'avait attiré. Mais ce n'est pas tout. Voulant agir, il savait, comme les grands réalisateurs, préparer minutieusement ses entreprises. Qu'on lise sa définition du raid : « Le voyage n'est plus que le parachèvement de tout ce travail. Il en est quelquefois, mais non toujours, la récompense. Et pourtant, malgré tant d'incertitudes

encore, on a presque, en partant, une impression non d'angoisse, mais de repos. » La notion de l'effort utile, l'horreur de l'agitation, de la fausse publicité avaient fait de lui, chef-né, un penseur et un constructeur. Jamais ses avis ne se sont inspirés d'une autre considération que celle du bien public et du résultat effectif. Son courage et sa résistance excluaient la forfanterie comme l'exhibition. Cet intellectuel, cultivé, amoureux des idées générales, était à la fois simple, affectueux et distant. Ayant souffert, il savait encourager et consoler ; ayant dominé les circonstances, il savait commander. Il était aussi loin de la démagogie que de la condescendance.

Sachant se faire obéir, il voulait obéir en connaissance de cause. Éprouvant la valeur de l'amitié, il avait la pudeur de ses attendrissements.

* * *

Ainsi ai-je vu Mermoz.

Tel je le retrouve au long de ces chapitres.

Ceux qui espèrent découvrir en lui un être échappant aux règles de la condition humaine en seront pour leurs frais de romantisme. Son mérite, son originalité furent d'avoir vécu dans toute la force du terme, d'avoir étudié ses pareils, de s'être reconnu en eux, de s'être élevé au-dessus d'eux comme de lui-même. Il a rejeté obstinément de ses résolutions la théorie et le rêve. Il a bâti son œuvre sur le concret, sa personnalité sur l'observation psychologique et la recherche spirituelle. La nature, sa nature ne lui ont pas servi de justification ni de fin, mais de tremplin. C'est de toute son énergie, de sa seule énergie, qu'il s'est alors élancé : cet élan l'a conduit à l'immortalité.

Mais il a tracé sur la terre de France l'aire merveilleuse et visible d'où il a pris son vol.

LA ROCQUE.

20 mars 1937.

PREMIÈRE PARTIE

MES VOLS

CHAPITRE PREMIER

PREMIERS VOLS

Il y a autre chose dans la vie des pilotes que les raids.

Le grand public ne voit trop souvent dans nos destinées que les heures brillantes, les moments où, après des années de préparation et d'entraînement, une réussite nous jette soudain dans l'éclat de l'actualité.

Notre vie est plus profonde, plus chargée de persévérance, d'efforts sans cesse renouvelés. L'aviation, ce n'est pas le raid. J'en ai accompli plusieurs, et, chaque fois, j'ai mis de mon côté toutes les chances que j'ai pu réunir, mais, aussi consciencieusement que l'on se soit préparé, on n'est jamais certain de l'être absolument.

Un raid ne consiste pas à s'asseoir dans une carlingue d'avion et à ouvrir les gaz qu'on ne refermera plus pendant trois jours. Un raid consiste à mettre au point pendant un an, pendant deux ans, un avion et ses accessoires.

Et encore faut-il avoir appris auparavant pendant de longues années, peu à peu et grâce à un travail quotidien, quelles peuvent être les surprises que réserve le vol, ses aléas, et quel peut en être le remède, par où peut pêcher une machine et aussi l'homme.

Le voyage n'est plus que le parachèvement de tout ce travail. Il en est quelquefois, mais non toujours, la récompense. Et pourtant, malgré tant d'incertitudes encore, on a presque, en partant, une impression non d'angoisse,

mais de repos. Il semble réconfortant, après tant de luttes contre les détails matériels, toujours, contre les soucis d'argent, souvent, et contre les hommes, quelquefois, de n'avoir plus en face de soi que des orages et des brumes.

On pense : « Je vais partir. Ma réussite ne dépend plus que de mon moteur et de moi-même. » Et l'on se sent presque sauvé déjà.

En tout cas, la lutte sera franche. L'adversaire est celui que l'on a rencontré tous les jours dans un métier que l'on connaît bien. On connaît mal le labyrinthe des ministères ou l'âme des amis.

Avant de parler de quelques-uns de mes raids, je raconterai simplement ma préparation lointaine : la vie d'un pilote de ligne. Et cette préparation-là, bien des camarades l'ont subie. Et c'est un peu la vie d'une ligne aérienne que je raconterai en revivant mes souvenirs, car, ce que j'ai vécu, d'autres l'ont vécu, et, en particulier, mes camarades de l'*Aéropostale* qui ont connu les mêmes épreuves, les mêmes échecs, les mêmes succès.

Ce sont les échecs bien supportés qui donnent le droit de réussir.

Si chacun d'eux vous fait perdre un peu de confiance, ils vous diminuent.

Mais si l'on accepte chacun d'eux comme un enseignement qui vous enrichit, on y gagne chaque fois un peu de science et, aussi étrange que cela paraisse, des motifs plus solides d'espérer ; un ennemi, chaque fois qu'on le méconnaissait, s'est découvert.

C'est la morale que l'on peut tirer, il me semble, des expériences que je vais raconter.

A Istres, élève pilote.

Je suis entré dans l'aviation en 1919, après mon baccalauréat (1).

Je rêvais d'une vie d'aventures et de voyages. La vie moderne autorise les voyages, mais ne procure pas d'aventures.

(1) Mermoz était né le 9 décembre 1901. (*Note de l'éditeur.*)

J'hésitai entre diverses voies qui toutes me semblaient mornes et, quand j'ai bien senti que je mourrais d'ennui dans une banque ou dans une usine, je me suis engagé dans un régiment d'aviation avec le désir de devenir pilote.

J'ignorais tout des règlements de cette époque. Quand j'ai été bien habillé, ceinturé, casqué, immatriculé, quand j'ai bien su faire demi-tour et éplucher les patates, naïvement j'ai posé ma demande d'élève pilote.

— Vous voulez devenir pilote ? Comme c'est facile : il faut rengager pour quatre ans.

— Ah!...

Et si j'étais radié, plus tard — ça se voyait souvent, — du cours de pilotage ? Et si, pour quatre ans, cette fois, j'allais revenir aux patates et figuoler jusqu'à la distinction mes demi-tours ?

— Oui ou non ?

— Oui.

J'acceptai. Quatre ans de loopings ou seulement de demi-tours : je jouais ma chance.

On m'expédia sur Istres.

J'y passai ma première journée dans une interminable file de bureaux. Je n'ai jamais rien connu, dans ma vie militaire, d'aussi lugubre. Les bureaux sentaient le moisi, l'âme des sergents-fourriers, des magasiniers et des secrétaires le sentait aussi.

Pourtant, derrière ces bâtiments tristes et leur triste population, il y avait la piste : une immense plaine, bordée de hangars et dont j'avais déjà la nostalgie.

La piste sous son aspect paisible était pour moi la porte qui s'ouvrait sur l'aventure.

— Demain vous monterez en piste.

J'étais heureux. En qualité de bleu, on me fit balayer la chambrée, mais je rêvai au lendemain et je balayai avec ivresse.

Le lendemain, je montai en piste.

— L'élève pilote Mermoz ?

— Oui.

Comme il me paraissait bon, au fond, sous son air bourru, cet adjudant corse ! Comme les apparences vous trompent, comme il faut se méfier de ses propres jugements !

— ... Prendrez cette charrette.

» ... Irez ramasser les cailloux. Ça vous fera les pieds.

Je rejoignis un groupe de terrassiers qui travaillaient en cote bleue. Je me demandais ce qui me valait d'être séparé de mes camarades, les élèves. Je ramassai tristement mes cailloux et me hasardai enfin à causer avec des bagnards :

— Où sont les élèves pilotes ?

— Mais ici !

— Où, ici ?

— Eh bien ? Et nous ?

— Mais alors... mais alors... on ne vole jamais ?

— Quelquefois...

Il y avait dans ce quelquefois une puissante résignation.

Le lendemain, on me confiait cette pioche :

— ... Vous fera les bras.

Maintenant encore, je ne comprends pas.

Je suis heureux de poser enfin tout haut cette question que mille camarades ont posée : « Pourquoi les élèves pilotes d'Istres ont-ils été, pendant plusieurs années, confiés pour dressage à des adjudants corses sortis des bataillons de disciplinaires ? Pourquoi nous faisait-on creuser chaque jour des trous que nous remplissions le lendemain avec les mêmes pierres ? Pourquoi gâchait-on notre jeune enthousiasme à coups de corvées et de sanctions ? Pourquoi le jeune pilote était-il considéré par ces terriens comme un malfaiteur à humilier ? »

— Tu veux être bien vu ? Fais-toi radier...

Les secrétaires des bureaux étaient presque tous des camarades qui, un jour, avaient renoncé à conquérir si durement leurs ailes.

— Je me suis fait radier, disaient-ils, et maintenant je vis tranquille.

Ils moisissaient doucement pour deux ans, pour quatre, en grattant des papiers jaunâtres, près d'un petit poêle qui fumait.

— J'avais assez de la prison et des cailloux...

Et tous ces jeunes gens étaient entrés dans la maison avec ferveur, prêts à payer leur beau métier de leur propre vie, généreux jusqu'au bout.

Et ils étaient contents.

On les avait détruits.

Ceux qui ne mouraient pas moralement, en prenant, à l'abri des dossiers, une graisse malsaine, mouraient quand même, car les appareils étaient pitoyables : j'ai vu dix-sept élèves pilotes se tuer à Istres 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.

Enfin, un beau jour, après trois mois d'entraînement irrégulier, je fus « lâché » et, entre une corvée de cailloux et une corvée d'enterrement, je volai seul.

La malchance commençait : les adjudants corses n'avaient sur les moteurs aucune autorité — on ne met pas les moteurs en prison, et, — dès le premier vol, j'eus une panne.

Puis, quelques jours plus tard, je partis « en brevet ».

Je m'étais, entre temps, perfectionné dans mon métier de terrassier. Mais les moteurs ne s'étaient pas perfectionnés dans leur métier de moteurs.

Au décollage, à cinquante mètres d'altitude, le mien s'arrêta. Je voulus virer, manquai mon virage et fis une chute.

On me transporta à l'hôpital, allégrement, avec une fracture du tibia et de la mâchoire.

Douze jours plus tard, à moitié remis, je revins.

Je voulais réussir ce maudit brevet.

Je repartais, j'atterrissais à Orange par un violent mistral, et je capotais.

On me permit pourtant de recommencer une dernière fois et j'eus la chance de réussir.

En Syrie.

Après deux mois passés en escadrille à Metz, j'obtins de partir pour la Syrie où je fus affecté comme caporal à l'escadrille de Palmyre.

Les aventures tant rêvées commençaient.

Je participais depuis quelque temps aux opérations de

l'Euphrate quand je pris feu en vol, à cent cinquante kilomètres en dissidence.

L'atterrissage fut réussi à temps : ni mon mécanicien ni moi ne fûmes brûlés.

Mais, privés d'eau et de provisions par l'incendie de l'appareil, nous n'avions pas d'autre solution, pour vivre et échapper aux Druses et à la soif, que de regagner à pied Palmyre.

Nous marchions lentement, mon mécanicien s'étant foulé un pied en sautant de l'avion en feu. Son pied enflait.

Après quatre jours et quatre nuits, nos langues enflaient aussi et pendaient hors de nos bouches.

Nous avions déjà le délire.

Enfin, aux trois quarts mort de soif, mon mécanicien tomba et je tombai un peu plus loin, à bout de forces. Je reconnus que j'étais parvenu à la piste de Beir-Er-Zoor à Palmyre, où un peloton méhariste me ramassa.

Je ne me souviens pas du temps écoulé, à cause de mon délire, mais j'étais tombé au petit jour et, quand on me fit boire, le soleil se couchait déjà. Nous fûmes ramenés enfin, mon compagnon et moi, à Palmyre.

Après un an d'aviation de chasse à Thionville, où je fus affecté à mon retour en France, je renonçai à la carrière militaire et, après quelques mois — les plus durs de ma vie, — j'entrai à l'*Aéropostale*.

Ces quelques mois, je ne voudrais jamais les revivre...

CHAPITRE II

J'AI ÉTÉ UN PARIA

Il y a quelque temps, je rentrais du Brésil. J'avais porté le courrier aérien de France en Amérique du Sud et d'Amérique du Sud en France.

Après chaque grand voyage, où j'ai seulement affaire aux éléments et à mes camarades, je reviens plus sain, plus fort, meilleur. Je rapporte les bienfaits des rochers de Natal où je vis comme un sauvage, quasiment nu. Et il faut, d'ordinaire, quelques jours aux petites gens de Paris pour abîmer mon bonheur.

Mais cette fois, le matin même de mon retour, une visite détruisit l'état de grâce. Je me heurtai à la détresse qui, tout naturellement, m'émeut le plus : la détresse d'un pilote.

Il était jeune. Il ne connaissait pas d'autre métier que celui de manier des avions. Or, depuis des mois et des mois, il se trouvait sans travail. Ses maigres ressources usées depuis longtemps, il considérait avec terreur le néant qui s'ouvrait devant lui. Néanmoins, il refusait d'avance tout secours d'argent.

Il voulait voler.

Hélas ! que pouvais-je faire ? Je savais que beaucoup de pilotes — excellents, chevronnés — attendaient leur tour. J'étais impuissant. Je le dis à mon visiteur.

Cependant, j'ajoutai aussitôt, et avec conviction :

— Ne désespérez pas. Si la passion du vol vous tient vraiment, le jour viendra où, de nouveau, vous piloterez.

Il ne répliqua rien, mais le reflet de ses pensées apparut bien clairement sur son visage.

« Ça vous est facile, à vous ! disaient ses yeux tristes. Vous menez de puissants appareils par delà l'Océan. Vous battez des records. Vous préparez des raids... Depuis des années, on vous fête... »

Mon visiteur s'en alla. Je demeurai pensif.

Les cérémonies... les fleurs... les décorations... les sourires des femmes... oui... et les atterrissages au milieu d'une foule ardente et les photographes et les reporters, et les opérateurs de cinéma...

Oui, c'est l'image qu'on se fait de moi, aujourd'hui...

Mais il en existe une autre. Je suis seul à la connaître.

Parfois, au cours d'un banquet, elle revient dans mon souvenir : un jeune homme effroyablement maigre, aux cheveux trop longs, un pilote avec six cents heures de vol, qu'on ne laisse pas approcher d'un avion, et qui, sans emploi, sans logis, tenaillé par la faim, erre à travers les rues de Paris.

Sous un chapeau gris sale, quel est ce paria ?

C'est moi, pourtant, moi aussi...

L'histoire de ce paria, je veux la raconter. Les journaux m'ont fait dire tant de choses, à tort et à travers, parfois sans même me consulter ! C'est pourquoi je tiens à faire ici même la confession de la plus cruelle année de ma vie.

Et j'espère qu'elle donnera courage aux jeunes pilotes devant qui semblent se fermer les portes de l'avenir.

* * *

Un soir de l'été 1923, j'avais donc franchi la grille de la caserne de Thionville, où était cantonné le 1^{er} régiment de chasse. J'étais en civil. J'en avais fini avec le service militaire. A vrai dire, le lieutenant Marty, qui commandait alors mon escadrille, et quelques chefs aussi mesquins que lui avaient tout fait pour m'en dégoûter, m'en chasser. Car, revenant de Syrie avec des galons de sergent et d'assez

belles citations, j'avais rêvé de devenir officier. Les vexations, les brimades, le règlement appliqué stupidement après les mois magnifiques de désert et de camaraderie avaient réussi à me rendre presque fou. J'étais devenu un révolté. J'avais frôlé le conseil de guerre.

— Adieu, Jean, dit le sergent de garde.

— Adieu, vieux.

Je me dirigeai vers la gare d'un pas merveilleusement alerte. Pour tout bien en ce monde, j'avais un costume qui datait de 1919, une lavallière, un immense chapeau noir et 150 francs.

De plus, l'amour de l'aviation ancré à jamais dans mon cœur.

L'adjudant Bonnet, un ami, et Fournier, le farceur de l'escadrille, vinrent me serrer la main sur le quai.

— Adieu, Jean, me crièrent-ils.

— Adieu, vieux, répondis-je.

Le train m'emporta vers Paris. J'étais heureux. J'allais vivre enfin.

Vivre. C'est-à-dire piloter.

Je ne me posais pas de questions. C'était un fait. Je ne concevais l'existence qu'aérienne.

Depuis le jour où, soldat adolescent, j'avais emmené une machine volante loin de la terre et su m'en servir, j'avais ça dans les doigts, dans la peau. Je n'y pouvais rien. J'étais né à ma vie véritable dans une carlingue. Je devais continuer.

Ma certitude n'était mélangée d'aucun souci. Des lignes aériennes toutes neuves s'ouvraient alors — vers Londres, l'Europe centrale, le Maroc et l'Orient. Des usines se montaient. Pilote d'essai, pilote de ligne — les places étaient toutes chaudes à prendre. J'en aurais une sitôt débarqué dans la grande ville. Je n'y connaissais personne — absolument. Qu'importait !

Je pensais à mes six cents heures de vol, à mes citations, à mes vingt et un ans. Qui pouvaient-ils trouver de mieux ? Et puis, j'avais tant de force, une telle ardeur !

Jamais compartiment de troisième ne berça une plus sûre espérance.

* * *

Je louai une chambre dans un meublé sinistre de la rue Réaumur. Mon premier achat fut un annuaire de l'aviation civile et commerciale.

Et j'écrivis, j'écrivis, j'écrivis. Tous les constructeurs, tous les directeurs et sous-directeurs des terrains, des usines, tous les chefs et sous-chefs pilotes, tous les noms des lignes aériennes y passèrent. A chacun, j'exposai fort poliment, mais non sans fierté, mes états de service et mon désir impatient de voler. Puis, j'attendis.

Or le temps commençait à se faire long, terriblement long. Aucune réponse ne me parvenait.

J'avais beau, trois ou quatre fois par jour, demander au bureau de mon hôtel si j'avais quelque courrier, j'entendais invariablement ces trois mots :

— Rien du tout.

Bientôt, ils furent suivis d'un regard hostile. Je devais une semaine. Et comment l'aurais-je payée ? Je n'avais même plus de quoi acheter des timbres. Cependant, je ne me décourageais pas.

« Ce sera pour demain », pensais-je.

Et, un soir, je triomphai. Une lettre m'attendait. Enfin ! Et sur l'enveloppe se détachait cet en-tête magnifique : « AVIONS HANRIOT ».

Je tenais un engagement. J'ouvris le pli. Il disait :

Monsieur, en réponse à votre lettre du..., nous avons le regret de vous informer qu'il nous est impossible... etc.

Je reçus quelques lettres de ce genre. Et ce fut de nouveau le silence. Maintenant, il ne s'agissait plus d'être pilote, mais de manger.

* * *

A quoi bon décrire en détail l'existence qui, alors, commença pour moi ?

Ils sont, hélas ! des milliers et des milliers qui la connaissent, qui la mènent sur le pavé de Paris. Surtout aujourd'hui. Avec la crise et le chômage, le nombre est plus grand que jamais de ces jeunes gens fiers, sains, enthousiastes, qui attendent tout de la vie et qui n'en reçoivent que des miettes dérisoires.

Tout ce que je sais d'eux, tout ce qui m'attache invinciblement au peuple dont je suis sorti, toute la profondeur du sentiment fraternel que m'inspirent la jeunesse malheureuse et l'injustice de son sort, je l'ai appris au cours de ces mois d'intense misère.

Je ne les regrette pas.

Je savais qu'un jour, et un jour prochain, je volerais. Rien ne pouvait me faire renoncer à cette foi. Je ne voulais pas de profession autre que celle de pilote. Je tâchai simplement d'arracher au hasard des petites annonces les quelques francs nécessaires à ma pitance.

Je fis plusieurs métiers : manœuvre à la Compagnie aérienne française (en Syrie, j'avais appris à me débrouiller avec un moteur), gardien de nuit, balayeur de garage.

Aucune de ces occupations ne m'a laissé de souvenir pénible. Je m'entendais très bien avec les mécanos, dont je portais la cote bleue. J'apprenais d'eux les petits secrets mécaniques. Je partageais leur insouciance.

Mais il est un emploi que je dus parfois remplir et qui, jusqu'à présent, me donne la nausée.

Il existait alors, dans le quartier Réaumur, des officines où l'on copiait des adresses pour de grandes boîtes. Elles étaient payées *quinze francs* le mille. A condition qu'elles fussent écrites très lisiblement et sans erreur.

Quinze francs. C'est-à-dire au moins quinze heures de travail. Quinze heures à passer courbé, abruti, les doigts raides, dans une salle humide, crasseuse, enfumée, qui sentait l'odeur d'une vingtaine de faméliques ! Et cela pour un garçon qui n'aimait que l'air, le soleil et la puissante dépense physique.

Mais, même alors, je ne perdais pas confiance. Je savais qu'avec l'argent gagné ainsi j'irais le lendemain à Toussus, aux Mureaux, à Guyancourt, à Saint-Cyr, à Villacoublay, bref, sur quelque terrain d'aviation et

que je regarderais les autres voler et que je reprendrais goût et courage à vivre.

Chaque fois, d'ailleurs, je demandais à être essayé. Mais je n'arrivais même pas à voir un chef pilote. Mon visage hâve, mes cheveux que je portais très longs, à l'artiste, ma garde-robe renouvelée au carreau du Temple n'inspiraient confiance à personne.

J'eus pourtant, durant cette période, un vrai coup de chance.

Dans un journal du soir que j'avais trouvé sur un banc, je lus aux petites annonces :

Pathé-Cinéma demande pilote expérimenté pour simuler accident d'aviation.

A ce moment, j'avais un emploi à peu près fixe. Je savais très bien que, si je manquais un jour à l'atelier, il serait perdu pour moi. Mais comment résister à la perspective de remonter en avion, fût-ce un jour, fût-ce une heure ?

Le metteur en scène examina mes papiers militaires, se déclara satisfait.

— Il me faut, pour *La Fille de l'Air* (c'était le nom du film), une chute sensationnelle, dit-il. Notre vedette, Suzanne Grandais, doit tomber dans l'eau en avion. Vous aussi. Ne me l'abîmez pas. Le cachet est de deux cents francs. Ça va ?

Deux cents francs ! Mais j'aurais donné les derniers sous qui sonnaillaient au fond de ma poche pour tenir un manche à balai. Cependant, je répondis :

— Ça va... à condition de faire un essai.

— D'accord, mais sans augmentation de prix.

Le metteur en scène croyait que je cherchais à obtenir quelques francs de plus. Mais moi, ma « resquille » était toute différente. Une heure de vol supplémentaire, je ne voulais que cela...

Je me rappelle encore, comme s'il s'agissait d'hier, l'outil qu'on me mit entre les mains. Un vieux « Sop » de guerre, qui tenait à peine. Juste bon à se faire démolir. Mais je crois vraiment qu'aucun appareil de raid, aucun

prototype racé ne me donna autant de joie pure que cet engin poussif. Comme il sentait bon l'huile de ricin !

Je fis un vol d'essai. Je fis l'accident. Je plongeai Suzanne Grandais, emmitouflée de cuir et protégée par d'épaisses lunettes, dans l'eau de l'Oise, près de L'Isle-Adam. Le pauvre « Sop », lui, était en miettes. J'eus une peine profonde.

* * *

Quelques jours plus tard, ayant perdu mon emploi de mécano et sans un centime, je revins voir le metteur en scène.

— Nous n'avons plus de scènes aériennes, dit-il, mais on pourra voir dans la figuration.

J'appris un nouveau métier... qui dura autant que les prises de vue de *La Fille de l'Air*.

La noire misère recommença.

Petites annonces. Visites aux firmes d'aviation... Refus... refus... refus...

Je couchais dans les asiles de nuit ou nulle part. Je me nourrissais d'un café crème, d'un croissant, alors que j'avais un appétit terrible. J'étais maigre comme un fil. Souvent, la tête me tournait d'épuisement. J'entrais dans un café de la rue Montmartre. Le patron m'y connaissait. Je pouvais m'y reposer jusqu'au matin, sans rien prendre.

Parfois, j'allais jusqu'à Lille. Ma mère y travaillait en qualité d'infirmière et, sur son pauvre salaire, épargnait de quoi m'acheter un billet. Là, je me rattrapais un peu sur la nourriture, mais pas à ma faim, car je ne voulais pas montrer à maman combien elle était grande. Mais mon costume me trahissait.

— Reste avec moi, Jean, disait alors ma mère. Nos amis te trouveront ici une situation.

Une situation ! Le mot seul suffisait à me révolter.

Une situation assise ! Et le vol ! Et l'espace ! Et les beaux appareils grondants.

Je remerciais ma mère et repartais vers Paris, vers

la faim et les nuits sans abri, répétant entre mes dents serrées :

— Je piloterai, je piloterai, je piloterai...

Et ma conviction était si grande que le commandant Denain, qui avait été mon chef en Syrie, me proposant de rentrer dans l'armée, je refusai.

Fin de juillet 1924... Une chaleur étouffante.

Dans la ville à moitié assoupie, un garçon aux cheveux démesurément longs, tenaillé par la faim depuis un an, continuait à se battre pour sa chimère. Car je continuais. Et deux ou trois fois la semaine, je me rendais à l'hôtel meublé de la rue Réaumur, d'où j'avais adressé mes premières lettres aux maisons d'aviation, pour savoir s'il n'y avait pas de réponse.

Et, tout de même, elle arriva. Un jour, je déchirai d'une main un peu tremblante une enveloppe qui portait en exergue : LIGNES LATÉCOÈRE, TOULOUSE.

C'était une convocation du directeur de la ligne Toulouse-Casablanca à me présenter à son bureau.

Je n'avais naturellement pas un sou pour prendre le train. J'écrivis en hâte à maman de m'envoyer vingt francs et je courus aux officines à enveloppes où, en trois jours, j'arrivai à compléter la somme nécessaire à l'achat d'un billet de troisième.

Pendant le voyage, qui dura toute la nuit, je crois bien que je ne fermai pas l'œil un instant.

Sur le terrain, je remis ma convocation à un employé et attendis.

Enfin, je fus appelé.

Je pénétrai dans une pièce austère et pauvrement meublée. Derrière une table, encombrée de papiers, se tenait le directeur, M. Daurat. Derrière lui, une immense carte d'Espagne hachurée de traits multicolores tranchait sur le papier défraîchi du mur.

La cigarette aux lèvres, trapu, enfoncé dans son fauteuil, le chef qui, par une énergie forcenée, avait créé, avec un matériel de guerre réformé, une ligne qui, par sa régularité, faisait parler d'elle dans tous les milieux d'aviation du monde, fixait sur moi son regard.

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.

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.

— 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.

Allez voir le chef d'atelier et demandez-lui des bleus...

— 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.

Le chef d'atelier me convoqua pour le lendemain six heures et demie. Il me présenta à Marcel Reine et à Dubourdieu, deux nouveaux comme moi.

Dubourdieu, qui était de la région, nous indiqua un hôtel. La chambre y coûtait quatre francs par jour et les repas deux francs cinquante. Quatre vieilles demoiselles nous reçurent au *Grand Balcon*. Pieuses, aimables, enjouées, elles avaient vu passer chez elles plusieurs jeunes gars, comme nous pleins de santé, qui, un matin, dans la brume, étaient restés dans les Pyrénées...

Le lendemain matin, avec Reine, Dubourdieu et quatre autres nouveaux, nous nous tassions dans un coin du tramway. Écrasés de respect, nous osions à peine lever les yeux vers les « anciens », reconnaissables à leurs vestes de cuir.

Au terrain, le chef mécanicien nous attendait.

— Ah ! c'est vous les pilotes... Bon... vous voyez ces cylindres, vous allez les laver à la potasse. Ça fera blanchir vos jolies mains...

Pendant trois semaines, nous frottâmes avec acharnement des centaines de cylindres.

Un matin, le chef mécanicien nous accueillit par ces mots :

— Mes félicitations, vous avez de l'avancement. Vous êtes affectés au dégroupage.

Toute la journée, nous démontions les moteurs et nous les remontions.

Je commençais à trouver ma vie atrocement monotone, lorsqu'un soir M. Daurat, passant près de nous sans s'arrêter, grogna :

— Vous viendrez demain à six heures et demie sur la piste.

Le matin suivant, sur l'aire de ciment, les anciens : Rozès, Bedrignan, Thomas, Debrien, Ham, Lethellier, Doertlinger, un as alsacien qui, dans les rangs allemands, avait abattu treize Français, tous, les mains dans les poches, nous regardaient, impassibles.

J'étais le troisième à passer sur le vieux Bréguet 14. Les deux premiers, après un décollage et un atterrissage imprécis, revinrent vers nous. J'entendis la voix sèche de M. Daurat :

— Cela ne vaut rien... éliminés.

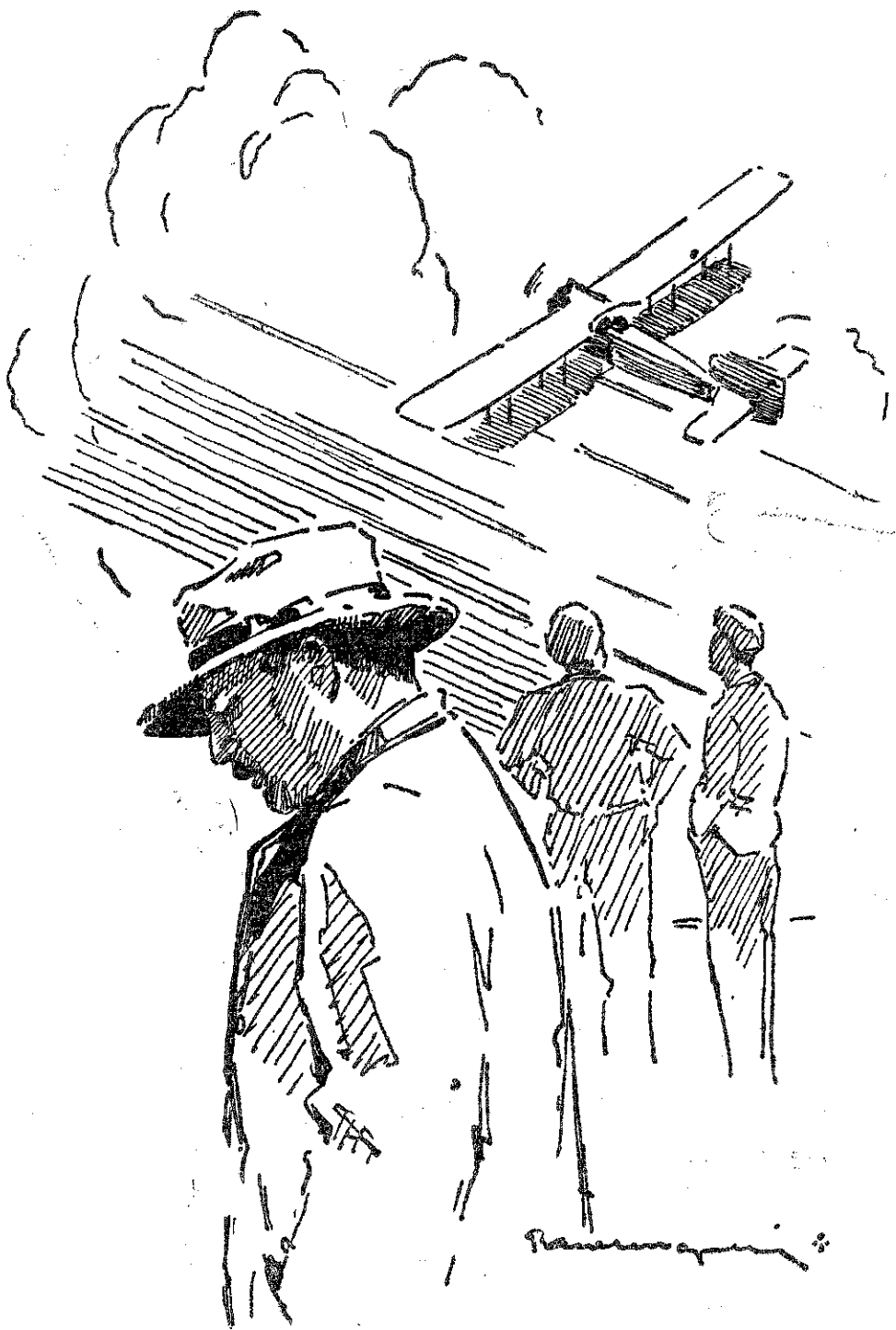
C'était mon tour. J'avais le trac, cette sourde inquiétude qui me saisit avant les événements décisifs de ma vie et qui disparaît aussitôt que je me sens calé par le dur coussin de cuir du siège-pilote.

Intérieurement, je me promettais une belle revanche sur ce directeur hérissé. Cette fois, je comptais bien « lui en mettre plein la vue ».

Ah ! mes six cents heures de vol n'étaient rien ! Je lui montrerais que, du moins, elles m'avaient appris à tenir un manche à balai.

— Mermoz... allons, dépêchez-vous, c'est votre tour !

Je ne me fis pas prier. Je sautai légèrement dans la carlingue, fixai la ceinture.



Le moteur, encore chaud, tournait rond. Je roulai au bout du terrain pour prendre le vent debout...

Lentement, je tirai la manette des gaz, le Bréguet s'élança. Je fis un long palier près du sol, de manière à accumuler de la vitesse. Brusquement, je tirai et j'amorçai un virage à l'américaine. L'avion, le nez en l'air, perça l'air comme une flèche. Je regardai le terrain de Montaudran devenir minuscule...

Quand j'eus bien montré ce que je savais faire en l'air, je décidai de montrer comment on atterrit, comment « on se pose dans les marguerites », juste sur le rond blanc du terrain, objectif ordinaire des épreuves de précision.

Je réduisis les gaz à fond. Je planai en dessinant de longs S. Puis j'inversai les commandes : hop là... une glissade à gauche... hop là... une autre glissade à droite... Voici le rond blanc. Très doucement, je l'atteignis, je redressai, je roulai quelques mètres...

Je ramenai l'avion sur la piste avec un sourire satisfait... Je cherchai des yeux le redoutable M. Daurat. Il avait disparu. Je descendis. Silencieux, impassibles, les « vieux pilotes », les jambes écartées, la cigarette au bec, m'examinaient.

— Vous n'avez pas vu M. Daurat ? demandai-je.

Avec son accent traînant de Méridional, Rozès me répondit :

— C'est pas la peine de te fatiguer à le chercher. Tu peux faire ton baluchon...

Je haussai les épaules. Quelle stupide brimade ! J'avais conscience d'avoir piloté admirablement le Bréguet 14.

M. Daurat, à ce moment, revêtu d'un imperméable et d'un chapeau gondolé, sortit d'un hangar. Je ne pus rien discerner sur son visage glacé.

— Vous êtes content de vous ? fit-il en s'approchant.

— Oui... monsieur le directeur...

— Eh bien ! pas moi. Ici, nous n'engageons pas d'acrobates. Si vous voulez faire du cirque, allez vous faire voir ailleurs...

Je fus tellement stupéfait... tellement furieux que ma voix s'étrangla. J'arrachai mon casque de cuir... je courus vers le vestiaire des mécanos où j'avais laissé

mes bleus, mon veston et quelques bricoles. Rageusement, j'empaquetai mes pauvres hardes. Le sentiment d'avoir raison envers et contre tous m'empêchait de penser à l'enfer qui m'attendait de nouveau. Je ruminai des imprécations, je grommelai des menaces, des défis au sort...

J'entendis derrière moi un pas lourd, je me retournai.

M. Daurat toussota, resta un instant silencieux.

— Alors, vous partez ? fit-il avec négligence, en tirant de sa poche un paquet de caporal.

— Oui, dis-je sèchement,

— Hm... vous n'êtes pas discipliné... Hm... vous êtes prétentieux... Hm... vous êtes content de vous... Hm... naturellement.

— Oui, je suis content de moi...

— Vous répondez...

— Bien sûr, puisque vous m'interrogez.

— Vous avez mauvais caractère.

— Non, monsieur le directeur, mais je déteste l'injustice... Je suis certain que j'ai bien piloté...

— Hm... naturellement... Prétentieux... Hm... *On vous dressera.*

— Mais... vous me mettez à la porte ?

— Bon... On va voir... Retournez sur la piste, Montez lentement à deux cents mètres. Virez à plat. Revenez face au terrain... Prenez de très loin votre atterrissage... C'est comme ça que l'on travaille à la ligne...

Ma rage fit place à une joie de dément.

Je courus sur la piste en boutonnant ma veste... Je grimpai dans l'avion... Je roulai de nouveau vers le vent...

Lorsque je revins sur la piste, M. Daurat n'était pas là... Mais, au regard indulgent des anciens, je compris que mon existence de paria était achevée.

CHAPITRE III

LES DÉBUTS DE LA LIGNE ATLANTIQUE SUD

Sans cesse, aujourd'hui, les équipages français traversent, avec le courrier, l'Atlantique Sud, reliant le continent africain à l'Amérique du Sud...

Que de chemin parcouru depuis le jour où les Portugais Cabral et Coutinh eurent, les premiers, le courage de franchir, sur leur Fairey à flotteurs, les 1.500 kilomètres qui séparent les îles du Cap-Vert du rocher de Saint-Paul !

Que de bruits de moteurs dans le ciel de l'Atlantique Sud depuis la fin héroïque de Saint-Roman, Mounavré et Petit, qui tentèrent les premiers, sur leur Farman « Goliath », de relier la terre d'Afrique à la côte du Brésil...

... depuis le matin d'octobre 1927 où je vis le « Joseph-Le-Brix », avec notre grand Costès et notre si regretté Le Brix, décoller de Saint-Louis-du-Sénégal pour tenter et réussir, les premiers, la grande aventure que représentaient à ce moment-là les 3.200 kilomètres qui séparent Dakar de Natal...

... depuis les traversées des Braya, des Challe et Larre Borgès, des de Pinedo, de Ferrarin et de Prete...

... depuis le vol d'escadres magnifique et mémorable de Bathurst à Natal des hydravions de Balbo et de ses équipages d'élite...

Que tout cela semble loin maintenant ! Mais quel résultat obtenu de ces cristallisations d'initiatives individuelles, d'efforts collectifs obscurs !

Que de définitions morales et sociales représente maintenant une traversée de l'Atlantique Sud...

Un symbole d'émulation dans un champ d'action aéronautique internationale, une école d'énergie où les sublimes aspirations d'une civilisation qui ne devrait servir qu'un progrès humain se confondent avec l'esprit de conquête pacifique dans l'amour-propre national.

Un champ de bataille aussi où la spéculation lutte contre l'action pure, où les formules et les idées s'affrontent au détriment de la réalisation saine et compréhensive, où l'élément est le moindre ennemi, où la politique partisane, l'étroitesse des conceptions administratives et les appétits d'intérêts particuliers sont les pires adversaires.

Un trait d'union idéal qui supprime définitivement l'obstacle naturel qui a empêché si longtemps des peuples issus d'une même race latine de se reconnaître, de mieux se connaître et de mieux se comprendre.

Œuvre humaine au service d'une mystique aéronautique autant que sociale... œuvre de foi en soi-même, en son pays, en sa race ; exaltation d'un courage simple, d'un travail d'ouvrier habile, d'une conscience professionnelle élevée au-dessus de tous les égoïsmes quotidiens.

Cette centième traversée de l'Atlantique Sud est française. Notre pays peut et doit s'en honorer.

Mais il doit cet honneur à tous les artisans de cette grande tâche, illustres et obscurs, qui l'ont accomplie... à Couzinet, à Bonnot, Hébrard et à leurs équipages, à Blériot et à l'équipage de son *Santos-Dumont*, à Guillaumet et son Farman *Centaure*, à vous tous, mes camarades de la ligne, Rouchon, Richard, Comet, Dabry, Gimié, Pichodou, Lavidalie, Néri, Pichard, Adam et tous vos coéquipiers, à vous, mes camarades disparus : Ponce, Pareyre, Clavère, Lhotellier, Barrière, Marret, que la mer a gardés, dont le sacrifice n'aura pas été vain ; à vous, mon cher vieux Collenot, mon mécanicien de tou-

jours, qui êtes resté avec eux et auquel j'adresse ma pensée la plus profondément émue.

Comme vous pouvez être heureux et fiers, aujourd'hui où il vous est permis pour une fois de jeter un regard dans le passé et de revivre les heures disparues, de refaire le chemin parcouru !

Mais cela m'étonnerait bien qu'au fond de vous-mêmes une pensée n'aille pas vers ceux qui, parallèlement à vous, font le même effort, qu'ils soient d'un pays ou d'un autre.

Je suis sûr qu'aujourd'hui vous oubliez un peu qu'il existe un plus lourd ou un plus léger que l'air, que d'autres équipages ne parlent pas la même langue que la vôtre, dans des « popotes » identiques aux nôtres, après l'étape accomplie.

Vous savez bien, vous, que, là-haut, au-dessus de l'Atlantique comme ailleurs, une langue unique se parle, inconnue de tous ceux qui ne partagent ni vos luttes, ni vos espoirs, ni vos sacrifices : celle des hommes de l'Air...

Dans cette fraternité du vol qui est la vôtre, la nôtre, que ce soit au milieu de nos joies et de nos deuils, il y a place pour tous ceux qui, comme nous, ont accompli leur effort et l'ont réalisé avec la même foi, dans le même esprit librement consenti.

Centième traversée postale de l'Atlantique, nous te saluons comme un symbole de la satisfaction unanime, de la joie forte, profonde et simple qui anime aujourd'hui tous ceux qui représentent le véritable monde de l'Air.

La création, le maintien et le perfectionnement de cette ligne est la somme d'innombrables dévouements de tous ordres, matériels et moraux. Près d'une centaine de nos camarades, pilotes, radiotélégraphistes, mécaniciens, ont donné leur vie pour cette œuvre. Parler de la ligne, c'est parler d'eux tous. Notre mémoire ne peut les séparer.

J'aurais pu raconter quelques histoires d'incidents et d'accidents qui me sont personnellement arrivés. La presse et la littérature en ont épuisé le sujet, leur ont donné un ton d'aventures, une allure romantique. Mes souvenirs à

moi sont beaucoup plus simples et plus émouvants à leur manière. Je les garde au fond de moi-même comme les précieuses reliques de certaines minutes passées, de tant d'amitiés disparues. Quand on a vécu soi-même de simples, saines et puissantes réalités, on ne peut guère en apprécier la légende.

Et puis, à l'heure actuelle, la personnalité doit s'abstraire dans une action commune et, si je reprends mon éternel sujet de la ligne France-Amérique du Sud, c'est parce qu'il est lui-même un merveilleux exemple d'action commune, le résultat d'une quantité d'initiatives groupées, d'efforts trop souvent obscurs et trop souvent méprisés par des politiques intérieures ou extérieures méprisables.

C'est parce qu'il représente aussi, dans une époque où s'accumulent sans cesse les mille lâchetés quotidiennes et les éternels et pénibles renoncements, une source d'amour-propre et de dignité nationale.

Les débuts d'une ligne : Toulouse-Dakar.

La « ligne ! » Avec ses onze mille kilomètres, elle joint les rives de la Méditerranée à celles du Pacifique, en passant par l'Espagne, le Maroc, le Sahara mauritanien, le Sénégal, l'Atlantique Sud, le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine et le Chili, par-dessus la Cordillère des Andes.

En 1920, la Société Latécoère commence l'exploitation de la ligne Toulouse-Casablanca avec des Salmson, puis des Bréguet 14 provenant du matériel de guerre. Ce sont des avions ouverts à tous les vents, dans lesquels on entasse le courrier. Des passagers enthousiastes ne tardent pas à s'installer sur les sacs de poste, encouragés par une régularité et une relative sécurité qui donnent confiance.

L'esprit du courrier a pris place dans chaque tête et chaque cœur de pilote. Celui-ci n'a plus qu'une idée : passer quel que soit le temps pour transporter lettres et colis dans le délai le plus court.

Un idéal unissant un sens élevé du devoir et de l'amour-propre professionnels à un esprit de sacrifice presque mystique, libéré de toutes les mesquineries, de toutes les

médiocrités morales et sociales se crée sous l'impulsion d'un homme.

Cet homme, au commandement dur, un véritable chef de ligne énergique et sans défaillance, exigeant tout de lui-même comme il l'exige de ses pilotes, animé dans l'accomplissement de sa tâche d'une foi ardente qu'il inculque de gré ou de force dans l'âme de son personnel, c'est Daurat. On a trop oublié qu'il fut, avant tant d'autres, l'un des véritables pionniers, l'organisateur de la ligne France-Amérique du Sud jusqu'en 1930.

Chaque année, le courrier et les passagers augmentent en poids et en nombre.

En 1925, les mêmes Bréguet 14 tiennent encore la ligne — les mêmes moteurs aussi. Mécaniciens et pilotes continuent le même miracle quotidien qui fait revivre et repartir pour de nouvelles étapes moteurs et cellules.

Latécoère commence à se rendre compte des possibilités de rendement commercial de l'affaire qu'il a eu certes, le premier, le courage d'entreprendre, mais dont les bénéfices compensent largement les risques qu'il a pu courir. Daurat, avec sa conception idéale de la ligne, ne doute pas de la possibilité d'aller encore plus loin et propose de joindre Toulouse à Dakar.

Latécoère, dont le matériel ancien est amorti et qui obtient une nouvelle subvention, décide d'ouvrir le tronçon de Casablanca-Dakar. Une nouvelle infrastructure se crée rapidement avec des moyens de fortune dans les différents postes espagnols et français de la côte mauritanienne.

Deux avions partent un jour, l'un emmenant du courrier, l'autre l'accompagnant en direction de Dakar. La ligne postale Toulouse-Dakar est ouverte. Dakar est à trois ou quatre jours de Paris.

Un incident survient. Deux pilotes, Ville et Rozès, s'acheminent vers Cap Juby. Rozès atterrit en panne sur une plage. Ville atterrit à son tour pour le recueillir. Les Maures armés arrivent. Ils veulent s'emparer de Rozès qui abat deux d'entre eux à coups de revolver,

puis réussit à se dégager et à sauter dans l'avion de Ville.

Ils décollent sous une rafale de balles et parviennent à Juby. L'enthousiasme des pilotes est un peu refroidi. Daurat descend immédiatement en passager jusqu'à Dakar, ranime cet enthousiasme : la ligne ne s'interrompra plus.

Captivités chez les Maures.

La ligne ne s'interrompra plus, malgré l'insuffisance du matériel que l'on rajeunit toujours, mais qui vieillit de plus en plus, malgré les captivités de Reine, de Pivot, malgré les sacrifices de Gourp, Érable, Pintado, assassinés lâchement par les Maures.

Gourp, blessé atrocement par une décharge à bout portant dans la hanche, épargné par ses bourreaux, bourlinguant dans le désert pendant huit jours, attaché sur un bât de chameau, couché sur le ventre les bras en croix, dévoré par la gangrène, enfin rendu sans rançon par les Maures pleins d'admiration pour son courage, puis mourant, après huit jours d'atroces souffrances, des suites de son long martyre, reste le plus pur et le plus émouvant exemple de ceux qui, pénétrés de l'esprit du devoir, s'y sont sacrifiés et sont restés oubliés.

A la fin de 1925, à mon quatrième courrier de Casablanca à Dakar, j'eus à mon tour une panne.

C'était, après celle de Syrie, la seconde en zone insoumise.

Notre ligne survole, sur plus de quinze cents kilomètres, la portion espagnole du Sahara. Déjà des camarades, Rozès, Ville et Pivot, avaient fait connaissance avec les dissidents du Sud Marocain qui avaient failli les massacrer, mais c'était la première fois que l'on atterrissait chez les Maures de la Mauritanie espagnole.

Je voyageais donc au-dessus de la brume depuis Agadir, quand une rupture de distribution m'obligea à descendre.

La durée de mon vol me faisait supposer que j'étais parvenu à hauteur de Juby, escale vers laquelle je naviguais.

Aussi, lorsque j'eus traversé la brume et me fus posé près de la mer, je ne sus s'il me fallait marcher vers le nord ou le sud pour rejoindre à pied le fort de Juby.

J'avais à bord un interprète qui s'appelait Ataf. Ces interprètes que nous emmenions avec nous, et qui étaient choisis parmi les amis des Maures insoumis, avaient quelque chose de curieux pour des interprètes, c'est qu'ils ignoraient le français. Ils étaient simplement destinés à prévenir le fanatisme des indigènes, leurs frères, en faisant miroiter à leurs yeux les grosses rançons que la France paierait pour nous si on ne nous abîmait pas.

Pris entre leur devoir de bons Musulmans qui est de tuer les « Roumis » et leur intérêt qui est de les vendre, les Maures, en général, hésitaient longuement, discutaient et changeaient d'avis plusieurs fois par jour. Et cette perplexité, peut-être fatigante pour eux, l'était encore plus pour leurs prisonniers.

Mais Ataf et moi, une fois à terre, ne vîmes personne, et, hésitant sur la direction, nous partîmes vers le sud, au hasard, en longeant la mer.

Ayant marché douze heures, je pensais bien m'être trompé. Le sens du désert d'Ataf aussi s'éveillait. On ne peut dire qu'il y a paysage lorsqu'on ne voit que du sable. Pourtant le paysage n'était pas celui auquel nous nous attendions. D'insensibles particularités faisaient du sable de Juby et de ses dunes un sable et des dunes différentes des autres.

Aussi, à la tombée de la nuit, nous décidions de rebrousser chemin et de tenter notre chance vers le nord.

Au petit jour, après vingt-quatre heures de marche sans repos, nous avions regagné l'avion, sous l'aile duquel je m'endormis pour quelques heures.

Quand je me réveillai, l'interprète avait disparu.

Je repartis donc seul, mais ne pus marcher bien longtemps ; des coups de fusil 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.

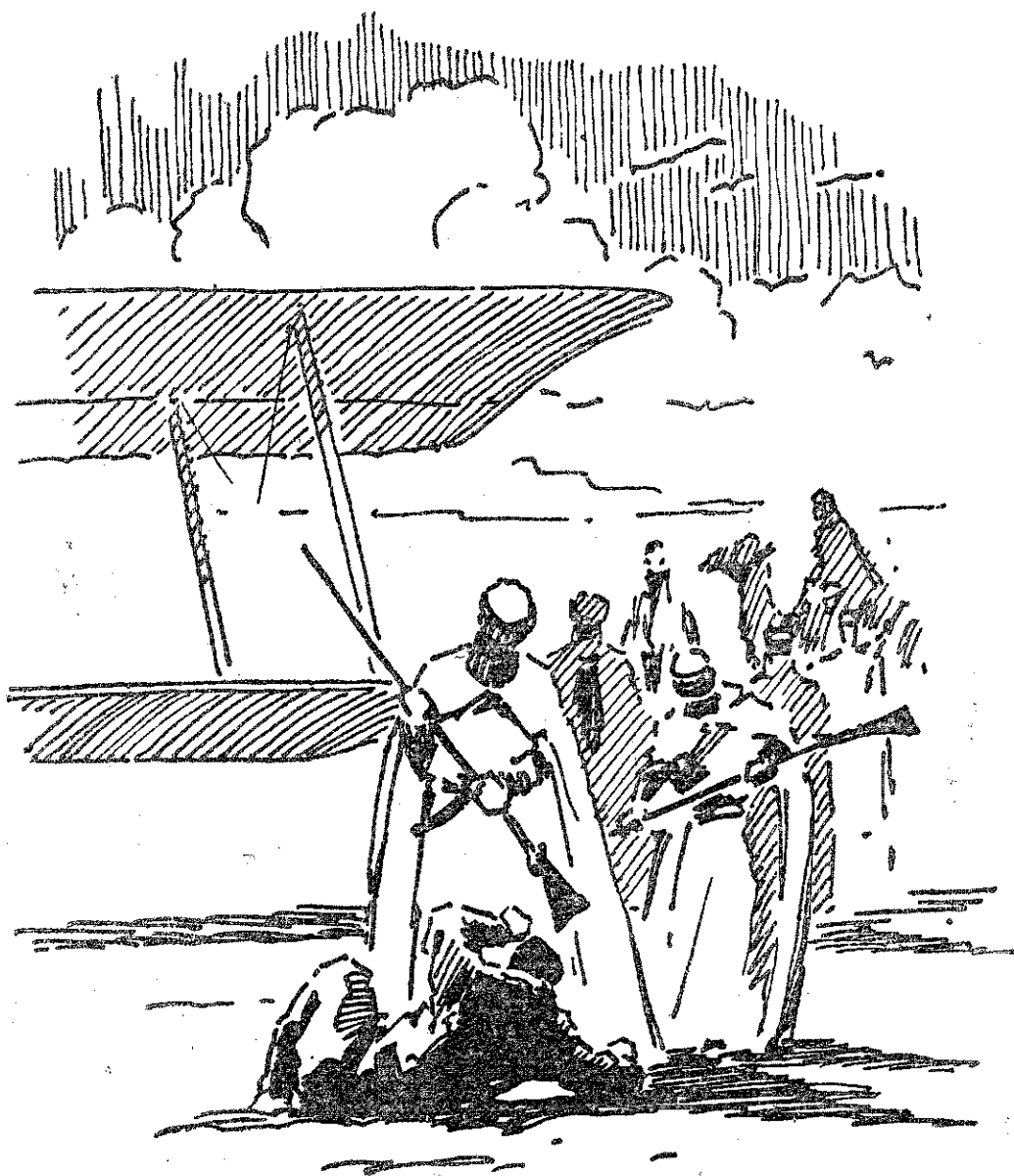
Pendant huit jours, mes propriétaires me déplacèrent en zigzag dans le désert, poursuivis eux-mêmes par d'autres Maures qui désiraient pour eux la rançon. Il s'ensuivit quelques escarmouches où les miens eurent le dessus, ce que, malgré ma faible sympathie pour eux, je désirais de tout mon cœur, car, pour vexer leurs ennemis, ils m'auraient quelque peu abîmé avant de me rendre.

Après neuf jours de captivité, on me fit pénétrer sous une tente et l'on me jeta à plat ventre devant deux Arabes voilés. J'eus la vision de deux belles statues immobiles. Après ces neuf jours de désordre, de discussions criardes et de misère, ils me parurent dans leur immobilité et leur silence d'une dignité admirable.

Je sentais que ma vie 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, car les Maures sont habillés de voiles bleus, j'étais déjà peut-être 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.

Quelle que dût être la solution de cette confrontation muette, de ce jugement selon un code que j'ignorais, je subis curieusement, et pour la seule fois de ma vie, en plein Sahara, sous une tente pauvre, parmi les pillards, la majesté de la Justice.

L'un des deux hommes qui paraissait le maître était le frère du Sultan dissident de Taroudant, grand chef religieux. Il me prit sous sa protection et m'emmena. Il avait lutté autrefois contre les Français à Marrakech,



Remains of the

parlait l'espagnol, l'anglais, le français, et avait visité l'Europe.

Je fus admirablement bien traité et revendu par lui au fort de Juby pour cinquante mille francs environ (12 000 pesetas).

Oui, malgré ces difficultés sans nombre, malgré les sacrifices de Lassalle, Lecrivain, des Pallières, malgré la captivité de trois ou quatre mois de Reine et de Serre, qui furent rendus contre rançon après maintes souffrances et privations, malgré les quelque vingt machines qui jonchent la côte de Mauritanie, l'élan est donné, la ligne est tracée et marche régulièrement.

CHAPITRE IV

EN AMÉRIQUE DU SUD — DANS LES ANDES

M. Latécoère ne songe plus à s'arrêter en si bon chemin. Il part pour l'Amérique et obtient des contrats postaux. Il s'y rencontre avec M. Marcel Bouilloux-Lafont.

En 1927, la Société Latécoère cède la place à l'*Aéropostale*. Un nouvel élan est donné. L'infrastructure s'organise rapidement en Amérique du Sud. Les terrains sont défrichés. Les aéroports s'installent avec les moyens les plus modernes. Serre met au point toute l'organisation radiotélégraphique de la ligne.

A la fin de cette même année, nous accomplissons, le regretté Negrin et moi-même, sur un nouvel appareil Latécoère — enfin ! — un raid Toulouse-Saint-Louis-du-Sénégal, sans escale, en 23 heures. L'*Aéropostale* achète ce nouveau matériel.

Le même effort continue en Amérique du Sud. La Cordillère des Andes est franchie commercialement. Les lignes de l'*Aéropostale* vont jusqu'au détroit de Magellan, commencent à desservir la côte du Pacifique, remontant vers la Guyane, les Antilles.

Le grand projet de M. Marcel Bouilloux-Lafont d'envelopper l'Amérique du Sud dans un réseau de lignes aériennes prend corps. Notre culture et notre influence rayonneront ainsi dans toute l'Amérique latine.

A partir de 1928, j'avais été affecté, de mon côté, à la

ligne Natal-Buenos-Aires puis au dur, mais passionnant travail de la recherche et de l'établissement de trajets nouveaux. Il fallait défricher l'air, créer dans toutes les directions, par tous les temps, des routes aériennes. Là aussi, j'eus quelques aventures, surtout en étudiant la traversée de la Cordillère des Andes.

Entre Conception et Santiago, je subis une première panne, ayant à bord comme passager le comte de la Vaulx, et me posai à deux mille huit cents mètres d'altitude sur une plate-forme légèrement en pente et aboutissant à un précipice. A l'instant même où l'avion semblait s'arrêter, il repartit doucement à cause de la déclivité plus forte et je dus sauter pour caler avec mon corps la roue. Ayant réussi à réparer, nous pûmes ensuite repartir.

Dans les Andes.

Un second atterrissage fut plus grave.

J'étudiais à cette époque-là le passage des Andes par Copiapo.

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. Le trajet Chili-Argentine par la traversée de la Cordillère dans sa partie méridionale obligeait à un long détour. Pour rejoindre Buenos-Aires, n'y avait-il pas une route plus directe, en coupant la chaîne dans sa partie la plus courte, mais plus haute ?

C'est ainsi qu'un jour de février, par un temps splendide (nous sommes, là-bas, en plein été), je décolle de Copiapo avec Collenot sur mon Laté 28. Le ciel est clair. A nos pieds, la longue plaine du Chili se déroule rectiligne ; l'avion s'élève.

Droit devant nous, nous apercevons la muraille des Andes — gigantesque barrage de six à sept kilomètres de hauteur étalé tout le long de l'horizon.

Comment passerons-nous ? L'avion est vieux ; il plafonne à 5 200... Mais nous découvrirons bien un col par où nous faulser.

Ce col, il faut le trouver.

La muraille est à pic et le passage le moins inaccessible se trouve à plus de 4 500 mètres... A perte de vue, des cimes blanches, magnifiques, scintillent au soleil.

Heureusement, le vent d'ouest souffle avec violence. Il faut essayer de l'utiliser. Nous ne pouvons plus tourner ainsi sans agir. Enfin un courant ascendant nous emporte vers un couloir que j'avais repéré. Nous passons. La chance est avec nous.

Mais la chance ne dure pas.

De l'autre côté de la crête, de violents courants descendants nous saisissent et rabattent l'appareil vers le sol. Impossible de lutter.

Je suis plaqué brusquement sur une pente rocheuse entourée de ravins verticaux : le contact avec le sol est brutal. L'avion roule, craque de toutes parts, rebondit encore, puis s'arrête, cabré vers le ciel.

Rien de cassé. Nous sommes tous deux indemnes.

Mais l'appareil ?

Nous sautons à terre. Le train d'atterrissage est endommagé, affaissé sur un côté, le moteur, la béquille, les ferures de queue, tout a subi le choc.

Le diagnostic de Collenot est bref :

— Rien à faire, déclare-t-il.

Et quand Collenot a parlé, on peut le croire.

Nous regardons autour de nous.

Nous sommes perdus dans une vallée étroite, une sorte de cratère allongé où rien ne vit. L'avion repose sur une plate-forme resserrée. C'est un miracle qu'il n'ait pas roulé au fond du gouffre.

En haut, les cimes inaccessibles de la Cordillère.

Et le grand silence...

Comment sortir ? Pas de T. S. F., à bord, naturellement. Aucun secours à espérer. Nous n'avons qu'une chance de salut : repartir à pied — refaire en sens inverse notre trajet de la journée. On mettra le temps qu'il faudra. Je ne déteste pas la marche.

Collenot est d'accord. Un dernier regard sur l'avion, le vieux compagnon, et nous voilà partis.

Pas de bagages : nous avons oublié nos vivres dans la plaine.

Pas de vêtements chauds non plus, et nous le regrettons, car le thermomètre marque moins 15.

Tant bien que mal, nous avançons dans la neige et le verglas, escaladant avec peine les blocs de rochers. La « promenade » sera dure dans cette solitude glacée. Seuls êtres vivants, quelques oiseaux planent au-dessus de nos têtes. Nous respirons avec effort.

Au bout d'une heure, nous avons à peine fait quatre cents mètres. A ce train-là, nous serons morts de froid et de faim avant d'avoir aperçu la plaine...

Inutile de nous buter. Nous n'arriverons jamais. Il nous faut rebrousser chemin. Retournons à l'appareil et essayons de le réparer. Collenot se montre sceptique.

Qu'importe ! Mieux vaut se casser la tête en avion que mourir d'épuisement dans la montagne.

Il faut réparer le Laté.

Nous voici à nouveau devant l'appareil.

Au travail ! Mon vieux Collenot est un mécanicien sans pareil. C'est à lui, à son habileté prodigieuse, à son énergie, que je dois d'avoir échappé à la mort sur le plateau des Andes. Il a heureusement tout son outillage sous la main.

La fin de la journée, la nuit se passent à rafistoler tant bien que mal le malheureux zinc. Mais le travail est lent. Le froid. La faim. De temps à autre, nous nous réfugions, épuisés, dans la cabine du passager, afin de reprendre haleine.

Ciseaux, clefs anglaises, marteaux travaillent. Collenot, pour réparer, se sert de choses invraisemblables : ficelles, bouts d'étoffe ou de vêtements.

Pour alléger l'appareil, nous démolissons les sièges, la tuyauterie inutile, la double commande, les réservoirs vides. Tout y passe. Cela nous réchauffe. Notre vieux Laté est méconnaissable.

Nous vidangeons l'essence, ne gardant que la quantité nécessaire pour une heure de vol.

Le matin arrive. Nous sommes loin d'être prêts. Les

heures coulent, monotones, dans l'acharnement du travail.

Une autre nuit vient. Mais nous devons nous arrêter, faute de lumière. Nous nous serrons l'un contre l'autre pour nous réchauffer, espérant trouver un peu de sommeil et l'oubli de la faim. Cette nuit-là, le thermomètre dépasse moins 20.

La troisième journée commence.

Tant bien que mal, les dégâts ont été réparés. Il nous faut maintenant mettre le moteur en marche. La fatigue, l'air rare de l'altitude nous ont enlevé nos forces. Et nous n'avons pas mangé depuis deux jours...

Au bout de quatre heures d'effort, un vrombrissement résonne dans le silence de la montagne : le moteur est en marche, enfin !

Notre joie est de courte durée : le radiateur crève !

En hâte, je saute de l'appareil. De tous côtés, l'eau s'échappe. Nous nous regardons, consternés.

— Il faut réparer, déclare Collenot.

Réparer ? mais avec quoi ?

Nous manquons de l'indispensable. Il faut boucher les trous. Armé de colle, de vernis, de fil de fer, de vieux vêtements et de bouts de cuir, Collenot se met cependant au travail. Le chic type ! Son énergie est inépuisable.

La journée se passe à faire de singuliers rafistolages. Combien de temps ces réparations de fortune résisteront-elles ? Mieux vaut ne pas y songer. D'autres problèmes sont encore à résoudre.

La préparation d'une piste.

L'avion ne peut pas partir de l'endroit où il est ; l'espace est insuffisant. Le train d'atterrissage est d'ailleurs encore trop fragile pour que nous puissions risquer pareille tentative.

Il n'y a qu'une solution possible : il faut hisser l'appareil au sommet de la pente.

De là-haut, une fois retourné, il pourra peut-être, en dévalant la rampe, prendre assez d'élan pour décoller.



Pendant la journée, j'ai été repérer le terrain. Collenot m'a aidé à le débayer de toutes les aspérités, blocs de pierre ou de glace, qui pourraient barrer la route et nous faire capoter.

A la descente, l'avion devra successivement franchir deux profondes fissures, larges de quelques mètres. Du vrai saut d'obstacle !

Après quoi il décollera — à moins qu'il n'aille s'écraser contre l'autre versant. On verra bien.

Il s'agit donc de remonter la pente.

L'appareil pèse 2 500 kilos et ni Collenot ni moi nous ne nous sentons en pleine forme. Avec l'aide du moteur retapé, nous mettons près de huit heures à franchir, pas à pas, un demi-kilomètre. Nous sommes exténués.

Arrivés au sommet de la côte, nous nous apercevons que, sous l'effort et le froid, les tubes d'eau ont de nouveau éclaté. Tout est à recommencer.

Mais cette fois nous prenons du repos. La nuit est venue. Puis l'aube nous appelle encore au travail.

Un dernier effort ! Penchés sur le radiateur, nous recommençons nos réparations de fortune. Si elles pouvaient tenir une heure !

Enfin le travail semble achevé. Il est près de midi. Partirons-nous ? J'ai été revoir les deux cassures que l'avion, obéissant, devra franchir.

Maintenant, le moteur est en marche. Collenot enlève les cales — deux grosses pierres coincées devant les roues, — puis grimpe à son tour dans l'appareil...

J'ouvre les gaz... Cette fois c'est le grand départ... Nous jouons le tout pour le tout.

Vers le gouffre.

Que de cahots ! L'appareil roule vers le gouffre où l'écho répercute des bruits de tonnerre. La vitesse s'accélère.

Le premier précipice de la rampe : six mètres à sauter. Nous sautons ! Ça, c'est du sport.

A toute allure, nous dévalons la pente.

Voici le second obstacle, plus terrible que le premier. Cela devient amusant. La chance est pour nous. Nous passons.

Mais, au bout, avant l'abîme, le Laté décollera-t-il ?

Encore des cahots, encore un effort, et le voilà qui s'enlève. Enfin...

Devant nous se dresse la terrible paroi blanche qui ferme cette vallée de mort.

Un virage sur l'aile gauche : nous frôlons l'obstacle. Nous l'évitons.

Allégé, le zinc s'élève. La vallée qui nous avait happés s'estompe, s'efface bientôt dans la grisaille des rochers.

Nous retrouvons devant nous le couloir traversé quatre jours plus tôt. Nous passons. Il est temps : vingt minutes plus tard, les tubulures craquaient encore et l'eau jaillissait de toutes parts. Mais nous étions sauvés, nous avions passé les derniers barrages de rochers et, de 4 000 mètres d'altitude, nous pouvions regagner en vol plané la plaine. Au loin, Copiapo s'annonce.

Je coupe les gaz. Un beau virage, et nous atterrissons devant l'aérodrome.

— Eh bien ! mon vieux Collenot, nous nous en sommes tout de même tirés !

D'autres pannes...

Je me souviens aussi d'une panne dans le Chaco paraguayen.

J'avais effectué Rio-Porto-Suarez, sans escale. (Brésil est-ouest sur forêt vierge.)

Mais je subis une rupture de bielle entre Porto-Suarez et Assomption et me posai dans une palmeraie. Dès notre atterrissage, mon passager, Pranville et moi, fûmes arrêtés comme espions boliviens et libérés à contre-cœur sur un télégramme de la Légation française d'Assomption.

Pranville repartit pour Buenos-Aires chercher un moteur de rechange et je vécus quinze jours à cheval,

parmi les Indiens, abattant avec eux cent cinquante palmiers pour créer une piste de décollage.

Mon dernier souvenir d'Amérique est une panne au Brésil, le long de la côte, au milieu de lépreux qui me menacèrent.

Je dus faire usage de mon revolver pour les effrayer et mis un zèle que l'on imagine à réparer et à repartir.

CHAPITRE V

LA PREMIÈRE LIAISON POSTALE

Tout en couvrant l'Argentine et les autres pays de l'Amérique du Sud d'un gigantesque réseau de lignes aériennes, M. Marcel Bouilloux-Lafont pensait déjà à la traversée de l'Atlantique Sud. Daurat fait préparer et essayer un nouveau Latécoère 28, muni de flotteurs.

En 1930, il me rappelle d'Amérique du Sud pour me le confier.

Après avoir battu, les 11 et 12 avril, le record du monde de distance en circuit fermé pour hydravion avec 4 308 kilomètres en 30 heures 25 minutes de vol, je pars pour Saint-Louis-du-Sénégal avec mes deux coéquipiers Dabry et Gimié.

Dès cette date, j'ai pensé qu'il était possible de traverser l'Atlantique Sud par air, d'une façon régulière, et que ce n'était qu'une question de méthode, de volonté et d'esprit de suite. Notre ligne France-Amérique du Sud pouvait devenir entièrement aérienne le jour où nous le voudrions vraiment.

Les progrès réalisés en aviation permettaient de nourrir les plus grandes ambitions.

Le 12 mai, je traverse l'Atlantique sur le Latécoère 28 à flotteurs, monomoteur, de Saint-Louis-du-Sénégal à Natal, en un peu plus de 19 heures. Nous avons à notre bord 130 kilos de courrier, le premier courrier aérien

transatlantique. Ce courrier fut distribué à Rio trois jours après son départ de Paris, à Buenos-Aires trois jours et demi après, à Santiago-du-Chili le quatrième jour !

Un équipage français avait assuré, pour la première fois, la liaison postale entre les deux continents.

* * *

Lorsque nous nous sommes envolés, le 12 mai, du fleuve Sénégal, à Saint-Louis, notre hydravion Latécoère 28 Hispano-Suiza 650 CV était pourvu de 2 600 litres d'essence et pesait 5 500 kilos. Pour moi, comme pour mes deux compagnons, le navigateur Dabry et le radiotélégraphiste Gimié, dont je tiens à faire un éloge tout particulier, notre tentative semblait devoir réussir sans grand mal.

Je n'insisterai jamais assez sur le caractère de notre entreprise. Nous allions faire une expérience et nous ne tentions pas un raid.

Évidemment, il est curieux qu'un simple vol postal régulier ait été supérieur au record du monde. S'il en est ainsi, c'est précisément parce que l'aviation française avait accompli un magnifique mouvement de redressement, parce que les services techniques des compagnies aériennes commerciales avaient une idée exacte de l'aviation et que l'alliance d'un pilote, d'un navigateur et d'un radiotélégraphiste constituait une grande force.

Nous avions passé la période d'improvisation, la méthode permettait d'espérer le succès.

Pilotes de ligne.

Habitué à voler par tous les temps, le jour et la nuit, à des jours et à des heures déterminés à l'avance, les pilotes de ligne ont acquis un sens de l'air qui leur paraît maintenant tout à fait naturel.

C'est si vrai que lorsque nous nous sommes engagés au-dessus de l'Atlantique Sud, après avoir viré au-dessus de Saint-Louis-du-Sénégal, nous n'avons éprouvé

aucune émotion et aucune crainte. Pour nous, nous ne faisons qu'accomplir un vol ordinaire.

Dabry et Gimié étaient installés dans une cabine relativement vaste, où ils étaient à l'aise, le premier pour effectuer ses observations et ses calculs, et le second pour se servir de son poste d'émission et de réception de T. S. F.

Dakar était déjà à quelques kilomètres de nous lorsque Gimié lança son premier appel au poste radio terrestre.

Le bruit du moteur me ravissait. Et, je ne puis le cacher, j'avais la joie dans le cœur.

Mes deux coéquipiers, qui comptaient alors chacun près de cinquante traversées Marseille-Alger, avaient enfin, eux aussi, l'occasion de faire du grand sport.

Pendant le vol, mille préoccupations accaparent un équipage. Avec le recul, ce vol paraît d'une facilité inouïe et une phrase vient tout naturellement, bêtement au bout de la plume : ce fut un vol sans histoire.

Pourtant il fallut rester en communication avec différents postes radiotélégraphiques, assurer avec précision la navigation et rester des heures aux commandes de l'avion. Tout cela n'est que de l'aviation.

Toute la journée, je suis resté à une très faible altitude, entre 50 et 200 mètres, en atteignant régulièrement la vitesse de 160 kilomètres-heure. La mer était relativement calme et d'une couleur vert foncé, uniforme. Nous n'avons vu aucun bateau, autre que le *Phocée*, placé à 900 kilomètres de Dakar, par mesure de sécurité.

Deux cents kilomètres au delà du *Phocée*, que nous avons passé en trombe, à 30 mètres au-dessus de la passerelle, nous étions toujours en relations avec le poste radiogoniométrique de Saint-Louis. Dabry contrôla aisément sa navigation tous les quarts d'heure, à la suite des réceptions sur 600 mètres de longueur d'onde, réalisées par Gimié.

Dans le « pot-au-noir ».

Vers 18 heures, nous avons appris, toujours par la T. S. F., la situation géographique du « pot au noir » que nous devons inévitablement rencontrer.

Au Sénégal et au Brésil, des marins me confièrent souvent toute leur frayeur éprouvée dans le fameux « pot-au-noir ». Pour eux, les nuages très compacts et noirs couvrent la surface de l'eau et y adhèrent. Donc, nous savions quelle lutte nous aurions à soutenir pour passer cette zone de dépression.

Comme nous étions partis à 11 h. 30 (G. M. T.) pour arriver de jour à Natal, nous abordâmes le « pot-au-noir » au début de la chute du jour.

Tout l'horizon était noir, une sorte de mur gigantesque paraissait barrer notre route.

Que faire ? Prendre de l'altitude, il ne fallait pas y songer : nous ne connaissions qu'approximativement l'épaisseur de cette masse nuageuse, 5 000 mètres environ, et ne pouvions pas perdre de temps, ni gâcher de l'essence dans une entreprise aléatoire.

Instinctivement, je descendis de 150 mètres à 50 mètres, afin de voir s'il n'y avait pas un petit couloir dans lequel nous pourrions nous faufiler.

A 50 mètres, nous nous trouvions entre deux nuages, aussi noirs et aussi épais l'un que l'autre. Ici et là, vers l'est, la lumière lunaire se glissait difficilement. Notre éclairage de bord fonctionnait.

En revanche, Gimlé se trouva dans l'impossibilité absolue de recevoir des renseignements des bateaux de la *Compagnie Générale Aéropostale* ou des postes terrestres ; cependant, il poursuivit inlassablement, tous les quarts d'heure, ses émissions sur ondes courtes.

Au milieu de ce cyclone, qui est une sorte de tornade sans vent, il faisait une chaleur étouffante.

Je dus me débarrasser de quelques-uns de mes vêtements pour ne conserver que mon pantalon et ma chemise.

Quand Dabry m'apporta le cap à suivre, je constatai que lui aussi était en tenue légère. Il me cria dans l'oreille : « Quelle chaleur ! »

Nous n'avions pu éviter des grains d'une violence inouïe, qui dégageaient une température plus forte encore que celle des bains de vapeur.

Tout à coup, sans que nous ayons pu nous méfier,

notre cabine, de l'avant à l'arrière, baigna dans l'eau : nous étions inondés.

L'eau avait pénétré par le poste de pilotage et les fenêtres de la cabine. Nous vivions dans une atmosphère détestable et parfois suffocante. Nous étions mal à notre aise et la soif nous dévorait. Mais ce n'était pas le moment de s'apitoyer sur notre sort.

Une très légère éclaircie s'étendait vers le nord-ouest. Je changeai de direction sans hésiter, bien qu'ayant la perspective de faire un détour d'au moins 80 kilomètres. Et nous filâmes à moins de 50 mètres au-dessus des flots vers ce couloir libérateur.

Un paradis...

Lorsque nous sortîmes du « pot-au-noir », trois heures et demie après y être entrés, nous fûmes émerveillés par la splendeur du clair de lune.

Cette lueur nous parut divine, et l'immensité, un paradis. Je dus refreiner mon ardeur : comme un poney qu'on lâche dans un pré, je fus pris par le désir furieux de bondir, grimper, virer, piquer, bref de profiter de notre délivrance.

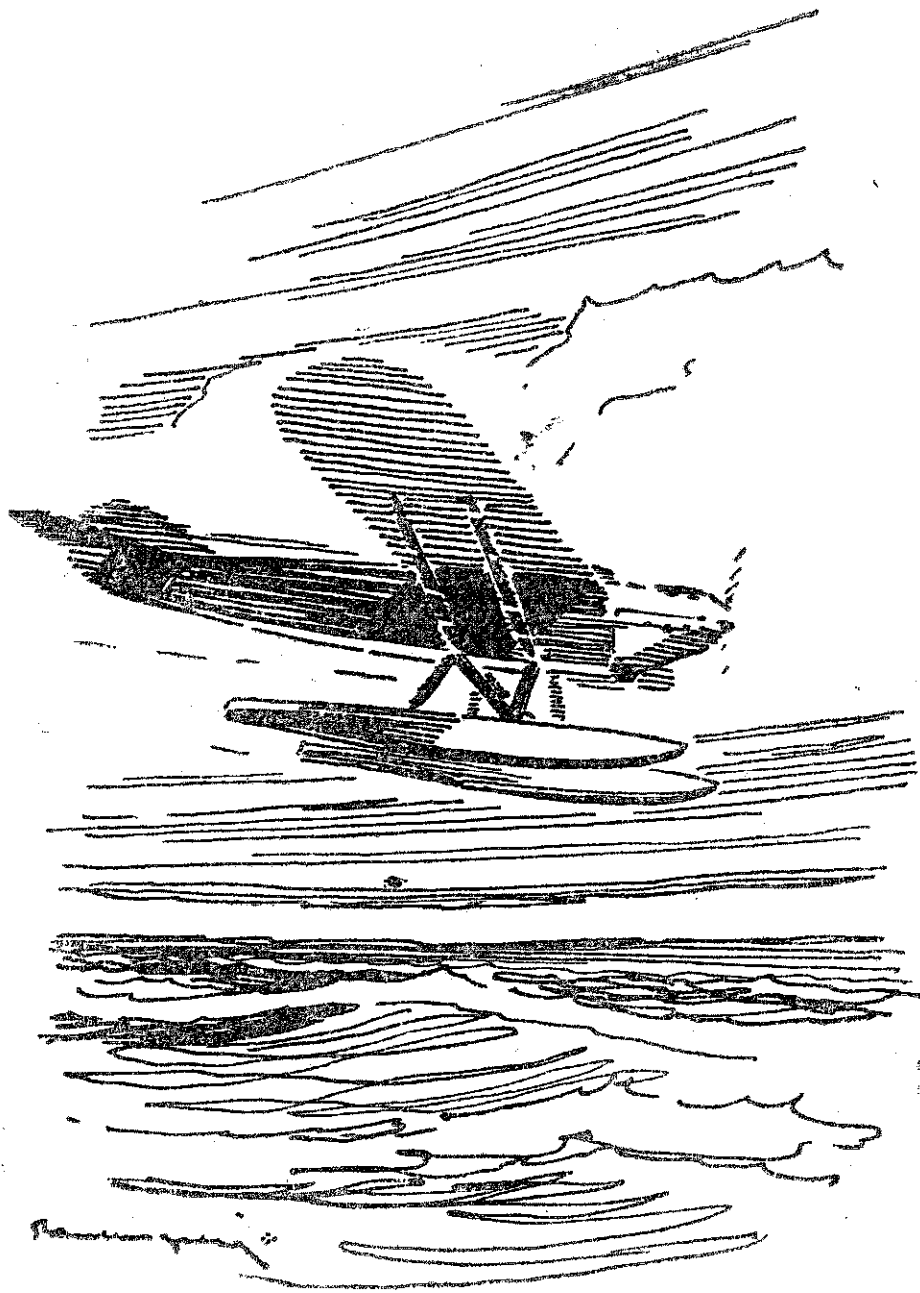
Mais nous n'étions pas là pour notre seul plaisir : nous transportions 130 kilogrammes de poste du courrier hebdomadaire France-Amérique du Sud, et nous étions en plein océan.

Le beau côté de notre métier de pilote de ligne est de s'imaginer, de temps à autre, que nous vivons loin des choses d'ici-bas, que notre existence est faite d'une suite d'aventures.

Certes, nous encourons des dangers, nos facultés ne sont pas toujours suffisantes pour vaincre les éléments, notre audace est parfois excessive : la passion nous domine. Et puis, 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, ni passion.

Dabry et Gimié, qui ont dans les veines du sang généreux de Méridionaux, puisque l'un est d'Avignon et



Remembrance of things past

l'autre de Marseille, exultèrent quand ils constatèrent, à la suite du relèvement transmis par le *Beintivi*, le deuxième bateau de sécurité, que nous étions toujours sur la bonne voie.

Gimié vint me voir et hurla pour me dire :

— L'antenne a été arrachée par une vague. Je l'ai remplacée par une neuve de rechange. N'ayez aucune crainte : tout va bien.

Puis il me donna un sandwich, deux bananes et une bouteille de champagne. Dieu, que j'avais faim et soif !

Le changement de direction du vent indiqua que nous entrions dans l'hémisphère sud.

Les émissions du *Beintivi* devinrent de plus en plus intenses : nous approchions du bâtiment, amarré au rocher de Saint-Paul, sans le voir : des cumulus le masquaient à notre vue.

L'utilisation de la T. S. F., doublée par la radiogoniométrie, donne à un équipage non seulement une compagnie agréable, mais aussi une assurance indispensable. Le passage du « pot-au-noir » mis à part, nous sommes toujours restés en liaison avec un poste de navire ou terrien.

Les Brésiliens de Fernando de Noronha succédèrent au matelot-radio du *Beintivi*. Eux commirent une erreur sur notre position. Leur indication surprit Dabry, qui fit immédiatement le point à l'aide du sextant, et je n'eus pas à changer de cap.

Une heure après avoir dépassé Noronha, Gimié accrocha Natal, le poste de la ville que nous devions atteindre.

Que nous importaient les grains qui tombaient sur notre chemin : nous approchions du Brésil.

Cependant 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.

Il ne fallait pas compromettre une réussite très prochaine.

La minute émouvante.

L'heure n'était plus qu'un souvenir. Le soleil brillait. Il faisait chaud, de nouveau, au poste de pilotage, autant que dans la cabine de mes deux compagnons. Ayant mis, à plusieurs reprises, la tête à la fenêtre dans le « pot-au-noir », j'avais des yeux brûlants ; la barbe me piquait désagréablement.

Je ne poussai pas plus avant mes constatations personnelles.

Devant moi, au-dessus de la ligne d'horizon, se détacha lentement un rocher.

Je reconnus la pointe de Saint-Roques. Je fus frappé de stupeur, l'estomac se contracta et je ressentis un coup au cœur. Et je crus que mon esprit se détachait du corps. Je n'eus plus le contrôle de mes mouvements.

L'apparition de la terre, après avoir sillonné l'océan, m'éblouit. Ce fut une minute émouvante, la grande minute de notre randonnée.

Je poussai un cri et Dabry et Gimié accoururent.

Je n'ouvris pas la bouche. Dabry lança : Saint-Roques.

Dans un même élan, étroitement solidaires, nous sentîmes la puissance de notre collaboration et éprouvâmes la même ivresse, celle de la victoire.

Avant nous, Costes-Le Brix, les premiers qui franchirent l'Atlantique Sud sans escale, les Italiens Ferrarin-Del Prete, les Espagnols Jimenez-Iglesias et l'équipage franco-uruguayen Challe-Larre Borgès connurent une émotion identique.

Cependant, je suis tenté de croire que, comme nous, ils trouvèrent aussitôt après la réalisation très normale. En approchant de Natal, toujours à une faible altitude, 75 à 125 mètres, le moteur tournant à 1 650 tours, je songeais davantage à notre tentative de retour qu'à la fin de ce vol.

Je tirai un peu sur la manette des gaz et le levier de commande. L'hydravion reprit de la hauteur. Gimié enroula l'antenne.

Natal était au-dessous de nous, je fis un virage près

du bout et je piquai vers la base de l'*Aéropostale* installée sur le rio Potingui.

Je décrivis une large courbe, fis une « prise de terrain », l'appareil passa près des chalands, se rapprocha du fleuve et l'amérissage fut facile.

En 21 heures exactement, nous avons amené le courrier de Saint-Louis à Natal, transporté de Toulouse à Saint-Louis en 24 heures par Beauregard, Emler et Guerraro qui s'étaient relayés.

Terre...

Alors que je remettais des gaz pour pouvoir atteindre la rive, des vedettes se dirigèrent vers nous. Mais ce ne fut pas pour nous faire une escorte triomphale.

Ces trois vedettes étaient celles de la douane, de la police et du Service de Santé. Alors que nous pensions être accueillis comme des oiseaux descendant du ciel, les Brésiliens nous considérèrent comme de simples voyageurs, des passagers de paquebot. Ils nous réclamèrent des passeports, le livre de bord et les autorisations de survol. Ce ne fut pas difficile de ne rien leur montrer : nous n'avions absolument emporté rien d'autre que des cartes pour assurer notre navigation.

Étant connus en Amérique du Sud, pour y avoir inauguré la ligne de l'*Aéropostale* de Natal à Buenos-Aires et de Buenos-Aires à Santiago-du-Chili, on finit par nous laisser libres, et même les autorités locales nous félicitèrent. Cependant, nous avons dû passer une visite de santé.

Quarante-cinq minutes après notre amérissage, Vanier décollait de l'aérodrome, en emportant le courrier pour Rio-de-Janeiro, Montevideo, Buenos-Aires et Santiago-du-Chili.

La première traversée aérienne postale de l'Atlantique Sud ayant été réalisée, le courrier alla de Toulouse à Santiago-du-Chili — 13 400 kilomètres — en 108 heures 40, dont 20 heures 40 passées en escales.

A notre descente d'avion, les quelque cinquante personnes qui étaient sur la rive du rio Potingui parurent

étonnées de nous voir en bras de chemise, la figure marquée par la fatigue et la chaleur, pour tout dire par notre tenue débraillée.

Une heure plus tard, nous sortions de l'hôtel ragaillardis, disposés à ne pas dormir de la journée.

On pourrait supposer que le déjeuner fut servi en grande pompe dans un des établissements de Natal ; en réalité, il n'en fut pas tout à fait ainsi. Un Français, habitant une cabane sur le bord de la côte de l'océan Atlantique, voulut absolument nous avoir à déjeuner chez lui.

Allions-nous accepter ? Car ce compatriote, qui avait bien cinquante-cinq ans, était un ancien forçat évadé de la Guyane et installé là depuis quinze ans. Il s'était réhabilité de ses fautes passées et était considéré comme un homme paisible. Nous avons donc partagé le repas de l'ancien forçat qui avait planté un drapeau tricolore sur le toit de sa baraque et qui, possesseur d'un phonographe, avait joué la *Marseillaise* à notre entrée dans son petit domaine.

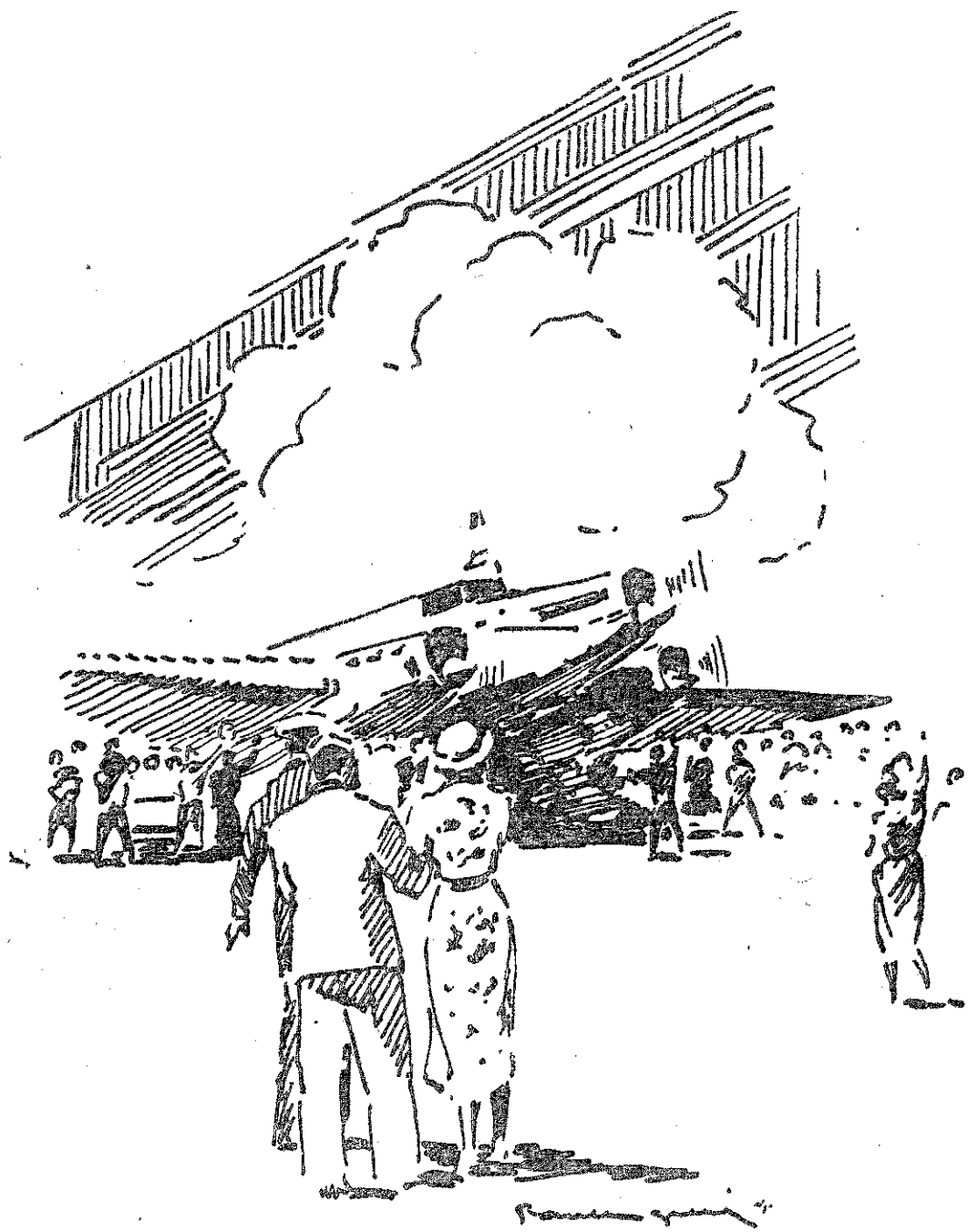
Le lendemain nous laissions notre hydravion entre les mains des mécaniciens et nous partions pour Buenos-Aires.

L'aviation française fêtée.

Je fis à Récif une visite personnelle et, à Montevideo, nous trouvions Marcel Bouilloux-Lafont, le président du Conseil d'administration de l'*Aéropostale*.

Le retour à Montevideo fut bien amusant : nous étions trente dans une camionnette américaine qui était tirée par quatre bœufs : la charge était trop lourde pour le moteur et la route était dans un état détestable. Larre Borgès était parmi nous.

A Montevideo, à Buenos-Aires et à Rio-de-Janeiro, lors de notre retour vers Natal, nous eûmes le grand honneur d'être reçus par les gouvernements de l'Uruguay, de l'Argentine et du Brésil. Il nous sembla que c'était toute l'aviation française que l'on fêtait, cette aviation qui lutte pour s'imposer dans toute l'Amérique du Sud malgré la concurrence allemande et américaine.



A Rio-de-Janeiro, je pris moi-même l'avion postal hebdomadaire chargé des sacs postaux destinés à être embarqués à Natal, à bord de l'un des avisos du trafic hebdomadaire.

Le 31 mai, nous étions de nouveau à Natal, et, dès le lendemain, je commençai les vols d'essai du moteur, qui avait été dégroupé pendant notre absence.

Les décollages, les vols et les amérissages furent très faciles, le régime du moteur très satisfaisant, et nous n'avions plus qu'à attendre d'être au 8 juin pour tenter la traversée en sens inverse de Natal à Saint-Louis-du-Sénégal, comme il en avait été décidé.

Mais nous ne nous doutions pas de ce qui nous attendait.

CHAPITRE VI

UN RETOUR DIFFICILE

Nous allions tenter la première traversée sens Brésil-Afrique, jamais entreprise.

Le clair de lune était splendide lorsque l'avion de Ville, amenant le courrier de Santiago-du-Chili, de Buenos-Aires, de Montevideo et Rio-de-Janeiro, arriva au-dessus de l'horizon.

De la base des hydravions, nous vîmes Ville se hâter d'atterrir. Bien qu'il fût sept heures et demie, je décidai de partir de nuit. Nous étions prêts lorsque la camionnette apporta les 150 kilogrammes de poste que nous attendions.

La campagne était illuminée ; le bled et les marécages avaient un plus bel aspect qu'au grand jour.

Notre hydravion chargé de 2 600 litres d'essence accusait un poids de 5 500 kilogrammes. La température était relativement élevée et le vent n'était pas tout à fait favorable, c'est-à-dire qu'il ne soufflait pas dans le sens du rio Potingui. Cependant, je demandai à me faire remorquer par la vedette jusqu'au pont du chemin de fer, qui n'est pas très loin.

Décollage impossible.

Le vent étant très rarement favorable, j'aurais dû attendre plusieurs jours avant de prendre ma première chance.

Sur la ligne de départ, le vent soufflait de trois quarts de côté. Dabry et Gimié étaient à leur place.

Je mis le moteur en mouvement, le fis tourner quelques minutes, puis je tirai sur la manette des gaz pour démarrer.

Lors des essais dans ce même bassin, l'hydravion décolla avec une facilité inouïe, étant relativement léger.

Quelle ne fut pas ma surprise, et aussi mon angoisse, de ne pouvoir non seulement décoller, mais même pas déjauger.

D'un seul coup, brutalement, le flotteur gauche s'engagea. Je fus emmené dans un « cheval de bois » à gauche, que je pus contrecarrer quelque peu en accélérant.

Lorsque j'eus coupé le contact, je me demandai comment il serait possible de pouvoir partir avec un vent aussi mal orienté pour l'endroit. Je ne me fis aucune illusion et compris immédiatement que notre envolée serait de plus en plus difficile.

Nous étions venus sans peine de Saint-Louis-du-Sénégal à Natal. Il fallait, à tout prix, tenter l'expérience de la traversée dans le sens inverse, non pas pour tâcher de réaliser la première traversée d'ouest en est, mais pour voir dans quelles conditions on pourrait établir un trafic aérien hebdomadaire dans l'avenir.

Abandonner ? c'était impossible : notre mission était d'une importance considérable, beaucoup plus grande qu'on ne peut se l'imaginer quand on est rentré en France ; là-bas, 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.

A 2 heures du matin, je terminai ma huitième tentative.

J'avais pourtant pris le fleuve dans tous les sens possibles, d'amont en aval, d'aval en amont, en plein courant, à contre-courant, de travers, cherchant de toutes les façons à profiter du vent pour pouvoir enfin quitter la surface de l'eau.

Il n'y avait absolument rien à faire. Jamais je ne pus me trouver face au vent.

Dabry et Gimié, toujours assis dans leur fauteuil, étaient résignés et me laissèrent agir à ma guise sans inter-

venir ou manifester leur désappointement. Je leur savais gré de la confiance qu'ils me témoignaient.

Au poste de pilotage, je me demandais comment je parviendrais enfin à décoller et, bien que conservant une certaine maîtrise de moi-même, je dois reconnaître que je commençais à désespérer.

Il était vraiment terrible, après avoir réussi des départs extrêmement faciles pour le record du monde en circuit fermé et la traversée de Saint-Louis à Natal, d'être impuissant et de ne pouvoir, avec le même matériel, obtenir un même résultat sous une autre latitude et dans un autre climat. Seule, la nature de la base pouvait être mise en cause, mais cela suffisait amplement à nous empêcher de prendre notre essor.

Après la huitième tentative, le vent étant resté toujours dans la même direction, je ne pouvais pas répéter indéfiniment ces essais de décollage. De plus, il était nécessaire de reprendre de l'essence et de procéder à une inspection générale de notre machine.

Nous abandonnions notre hydravion pour aller dormir trois heures et le laisser aux mains des mécaniciens.

Trente-cinq tentatives.

Au lever du jour, nous constatons que le vent avait toujours la même direction, qu'il était sud-est et qu'il nous prendrait toujours de côté. Bien qu'en aviation on ne puisse pas compter sur le miracle, j'espérais réussir enfin.

Entre 5 et 7 heures et demie, je refis quatre nouvelles tentatives de décollage.

Quatre fois encore l'hydravion ne put se déjauger. Je fis remorquer l'appareil en amont, pensant que ce sens nous serait plus favorable.

A l'heure du déjeuner, je fis le compte des essais : il y en avait seize.

Seize fois j'ai tenté de soulever de l'eau l'avion sans y parvenir et j'avais l'impression que j'allais succomber à la tâche et que je serais obligé de déclarer forfait. Dans ces

instants-là, une force intérieure stimule soudain et décuple les énergies physiques et nerveuses quand on se serait cru incapable de déployer un effort de cette intensité et de cette durée.

Les mécaniciens devant compléter notre provision d'essence et jeter un coup d'œil sur la cellule et le moteur, nous décidâmes de prendre une heure de repos et de nous restaurer.

Trois fois je fis remorquer de nouveau l'hydravion par la vedette sur la ligne de départ. Ce fut pour enregistrer trois nouveaux échecs.

Je priai les mécaniciens de vidanger de l'essence jusqu'à ce que l'appareil ne pesât plus que 5 300 kilogrammes. A une heure du matin, j'avais quatre échecs de plus à mon actif.

Pour comble de malheur, la hauteur des eaux avait baissé avec la marée basse. Notre hydravion, tiré par la vedette, s'échoua sur une sorte de banc de sable et nous dûmes nous retirer.

Le 8 juin, à 20 heures, j'étais sur la ligne de départ et à une heure et demie du matin, le 10 juin, nous allions nous coucher après vingt-trois tentatives infructueuses.

Mais je ne comptais pas les embardées à gauche et les « chevaux de bois » à droite redressés beaucoup plus souvent au moteur qu'au pied.

Ce n'est qu'à 10 heures et demie que les mécaniciens eurent achevé leur revision. Comme nous avions récupéré des forces nouvelles, nous étions tout disposés à faire ce qu'on appelle l'impossible.

Au cours de la matinée, je n'eus pas plus de chance que précédemment : six faux départs furent ajoutés aux vingt-trois déjà enregistrés.

L'après-midi, il y eut quelques grains. Ce ne fut pas un obstacle : six fois je me fis conduire vers l'embouchure du fleuve.

Ayant essuyé trente-cinq échecs entre la vingtième heure du 8 juin et la seizième du 10 juin, je dus renoncer à tout : avec le fort vent de côté, les flotteurs n'avaient pas le temps de sortir de l'eau et l'hydro avait une course insuffisante pour que je puisse réussir dans mon entreprise. Le

vent n'étant jamais de face, l'appareil ne pouvait pas s'accrocher.

La mort dans l'âme et dans l'incapacité absolue de faire quoi que ce soit d'autre, je fis embarquer le courrier sur un aviso en partance pour Dakar.

Attente...

L'hydravion devait pouvoir décoller d'un plan d'eau plus vaste et mieux exposé par rapport aux vents dominants.

Le lendemain, 11 juin, je pris un avion pour rechercher un bassin. J'allai jusqu'à 250 kilomètres au sud de Natal. Mais c'est à 50 kilomètres au nord de la ville que je découvris une lagune d'eau douce de 8 kilomètres sur 5, bien orientée et où le clapotis était fréquent.

L'après-midi même, j'améris sur la lagune avec l'hydravion, accompagné de Dabry et Gimié. Les mécaniciens vinrent avec une automobile ; une vedette avait été placée sur une camionnette.

Nous prenions aussitôt les dispositions pour tenter d'effectuer la liaison postale aérienne avec le courrier du 16 juillet.

Alors que nous songions à organiser en détail notre nouvelle base, nous recevions des ordres de Paris. Le ministère de l'Air exigeait que nous renforçons certaines attaches des flotteurs pour obtenir une plus grande solidité.

Pour nous, la robutesse de l'hydravion ne faisait aucun doute, après les trente-cinq tentatives de décollage. Cependant il fallut bien respecter les ordres donnés.

Les jours et les jours s'écoulèrent. Nous étions inactifs du matin au soir, traînant dans une villa sans meubles, où des hamacs remplaçaient les lits, et deux caisses d'essence les armoires, les tables et les sièges. Que cette existence peut être odieuse ! Nous nous ennuyions mortellement, à un tel point que nous n'avions plus d'appétit et que je maigrissais à vue d'œil.

Le premier courrier de juillet coïncidant avec la lune, et la mise en état de notre hydravion en conformité avec

les exigences du service technique de l'aviation marchande, nous fixâmes, d'accord avec la direction de la *Compagnie Générale Aéropostale*, notre nouveau départ au 6 juillet.

Au cinquante-troisième essai...

Tous nos préparatifs étaient terminés à l'arrivée de Barbier, dans la nuit du 6 au 7 juillet, sur l'aérodrome de Natal, avec le courrier hebdomadaire qui vint jusqu'à nous par voie de terre.

Mais quel ne fut pas notre effarement en constatant cette fois que le vent ne soufflait plus du sud-est ; il avait tourné à l'ouest et l'eau de la lagune n'était pas même ridée. Vingt-huit jours sur trente, le vent est sud-est ; ce jour-là, il en fut autrement. Un terrible destin nous poursuivait.

Ma tâche ne devait pas être plus aisée que sur le Rio Potingui. J'eus beau tout essayer, avoir toutes les audaces, je subis huit échecs au cours de la matinée.

L'un des essais de départ faillit se terminer très mal : étant parvenu à « hydroplaner » à une vitesse de 100 kilomètres-heure, une saute de vent brutale attrapa l'appareil de travers et faillit le faire chavirer.

Le redressement, réussi à pleine puissance, fut sensationnel : emporté à toute allure à gauche, l'avion dérapa pour ainsi dire, glissa sur la gauche, une forte accélération accompagnée d'un violent coup du pied droit sur le palonnier le ramena dans une position plus normale et moins périlleuse.

L'après-midi, comme le matin, l'esprit ne put triompher de la matière.

A trois reprises je fus vaincu.

A la onzième tentative de la journée, en bras de chemise aux commandes, la sueur perlant sur le front, mon attention était concentrée à un tel point que je crispais les mains sur le volant et serrais les mâchoires.

Je ne pouvais pas tout envoyer au diable : mon plus grand désir était de tenter une traversée d'ouest en est pour procéder à des expériences.

Ma volonté pesait bien peu : le lendemain matin, je

repris six fois ma chance, six fois l'hydro resta collé à la lagune, bien qu'il fût allégé de 200 litres d'essence.

La direction technique de l'*Aéropostale* estima que les cinquante-deux tentatives de départ suffisaient amplement pour savoir à quoi s'en tenir sur les mesures à prendre pour enregistrer un succès au premier effort. Je reçus un câble me priant de convoier le courrier à bord d'un aviso.

Je ne devais donc plus essayer de partir.

Cependant je ne pouvais pas me faire à l'idée d'abandonner là mon appareil, de reconnaître mon impuissance à décoller, et de rentrer en Europe par le bateau : j'étais arrivé au Brésil avec le désir bien arrêté de tâcher d'en partir par la voie aérienne.

J'en étais là de mes réflexions quand le vent changea de direction, redevint sud-est.

A l'instant même où je crus me trouver dans l'obligation de capituler, j'entrevis la possibilité d'entreprendre une cinquante-troisième tentative de décollage. Je fis laisser le courrier à bord de notre machine et j'invitai les mécaniciens à procéder en hâte au plein d'essence et à vérifier les réservoirs d'huile et le radiateur.

Au-dessus de l'Atlantique.

Et à 16 h. 30 (19 h. 30 G. M. T.) notre hydravion s'éleva de la lagune en une minute avec une facilité dérisoire.

Notre victoire, nous la devons au vent sud-est.

Que nous importaient les nuages bas, les menaces de pluies entrevus peu après notre envolée. Nous étions payés de tous nos maux, et nous filions de l'avant sans nous apitoyer sur notre aventure.

Tout de suite Gimié entra en relations avec le poste de T. S. F. de Natal.

Malgré les secousses provoquées par les cinquante-trois manœuvres, notre appareil était aussi fringant que par le passé. A 200 mètres d'altitude, au-dessus d'une mer sombre, il fonçait, j'oserai dire, tête baissée dans la pluie. La visibilité horizontale n'excédait pas un kilomètre, le plafond était à moins de 50 mètres.

Le vent soufflait en rafales du sud-est à la vitesse de

30, 40 kilomètres à l'heure. Nous vîmes alors une mer agitée, et parfois démontée. La lumière de la lune ne perçait pas les nuages.

La nuit nous surprit en plein milieu des grains.

Je vécus des heures vraiment très désagréables. Si le moteur tournait toujours avec la plus parfaite des régularités et si toutes les températures étaient normales, la pleine charge rendait le pilotage très pénible.

Lassé de ne rien voir, je mis la tête dans la carlingue et conduisis l'hydro en me servant uniquement des appareils de bord et de contrôle.

Dabry et Gimié n'étaient pas plus à l'aise, le premier pour effectuer ses travaux de navigation, et le second pour émettre et recevoir des messages de radio.

Pendant trois heures et demie, tout se confondit : les nuages, l'horizon et la mer. De temps à autre, des petites gouttes d'huile s'écrasaient sur le pare-brise. Je n'eus aucune inquiétude : je croyais que le trop-plein d'huile s'échappait par le bouchon du réservoir.

Comme tout a une fin, à minuit, nous dépassâmes la zone de perturbation, pour entrer dans un ciel splendide, dépourvu de tout nuage, et baigné dans une lumière éclatante.

Jusque-là, nous avions navigué avec une grande sûreté : le poste de Fernando de Noronha et le bâtiment *Cigogne* firent des relèvements avec beaucoup de précision. Noronha commit toutefois une petite erreur et nous emmena à 45, 50 kilomètres à gauche de notre route. L'ancien capitaine au longs cours Dabry eut tôt fait de faire le point et de déterminer la correction. Deux heures plus tard, le *Beintivi* nous indiqua que nous étions sur la bonne route.

Je commençais à être tourmenté par les taches d'huile qui grossissaient et se multipliaient sur le pare-brise. Car les heures passaient et le moteur devait bien consommer quelques litres.

Je fus distrait par deux lumières qui paraissaient posées sur la mer, non loin du rocher de Saint-Paul que nous avions laissé à notre droite. J'éprouvai la curiosité d'aller voir de près ces deux lumières.

En me rapprochant de la surface de l'océan, quelle ne fut

pas ma stupéfaction de voir une véritable ville flottante ! Millefenêtres ou hublots étaient éclairés comme les fenêtres d'un palace un soir de grandes réjouissances. Le fait de voir en pleine nuit, au cœur de l'océan, un paquebot en fête a quelque chose de magique et de grandiose.

Je fis un large virage au-dessus du navire, tandis que Gimié nous faisait connaître et demandait à l'équipage où il allait et qui il était. En réponse à notre appel, nous reçûmes des Portugais des souhaits de réussite.

Nous allions vers la fin du clair de lune ; pas la moindre brise de vent ; la mer était calme et notre joie complète. Nous faisons alors un véritable voyage de plaisir, une excursion ; de pilotes de ligne, nous étions devenus des touristes.

Le *Beintivi* nous fixa sur notre position. La lune disparut à l'horizon et ce fut la nuit noire, une nuit d'encre.

Il était 6 heures. Les lueurs d'échappement du moteur m'aveuglaient et me faisaient mal aux yeux de telle façon que je me trouvai dans l'obligation, une seconde fois, de regarder à l'intérieur de la carlingue et de suivre toutes les indications données par les instruments de bord pour piloter.

Une fuite d'huile.

J'attendais le lever du jour avec une vive impatience. Quand le soleil s'éleva au-dessus de la ligne d'horizon, j'aurais alors préféré ne le voir jamais : c'est l'aube qui me fit entrevoir toute l'importance du désastre : il y avait de l'huile partout, sur le pare-brise, sur la carlingue, il y en avait jusque dans le poste de pilotage. Il se passait évidemment quelque chose d'anormal.

Cependant, le moteur tournait aisément au régime de 1 620 tours-minute, et notre vol en avant était facilité par un vent du sud-ouest. A 200 mètres d'altitude, nous distinguons les vagues qui semblaient avoir deux à trois mètres de creux.

Il n'y avait qu'une seule chose à faire : passer les 35 kilogrammes d'huile de réserve dans le moteur, puisque la pression d'huile avait des variations inquiétantes.

Il était impossible d'atteindre la côte.

J'alertai Gimié pour lui dire d'aviser le *Phocée* de notre infortune. Le second bâtiment de secours placé par mesure de sécurité sur notre trajet par l'*Aéropostale* nous fit savoir qu'il se trouvait à 70 kilomètres en avant.

Presque minute par minute, le radio du *Phocée* nous passa notre relèvement pour que nous ayons la certitude de conserver la bonne direction.

Puis nous n'entendîmes plus rien, nous étions trop près pour percevoir la moindre émission. Dabry fit le point et constata que j'avais bien observé les instructions passées par le *Phocée*.

Les nuages faisaient de grandes taches sombres sur la mer, ce qui m'empêcha de trouver le bateau. Une longue traînée de fumée indiqua que le *Phocée* n'était pas très loin de là, naviguant dans une mer très démontée.

Nous étions à 800 kilomètres environ de la côte du Sénégal ; il était 10 heures (G. M. T) et nous volions depuis 14 heures.

Il restait 1 050 litres d'essence dans les réservoirs. L'huile recouvrait entièrement le pare-brise ; n'ayant plus de chiffons propres pour essuyer la glace, Dabry me passa un superbe foulard de soie pour que je puisse procéder à un nettoyage plus rapide.

La pression d'huile était tombée à zéro et la température du moteur atteignait 90°.

Dans le creux d'une vague de quatre mètres.

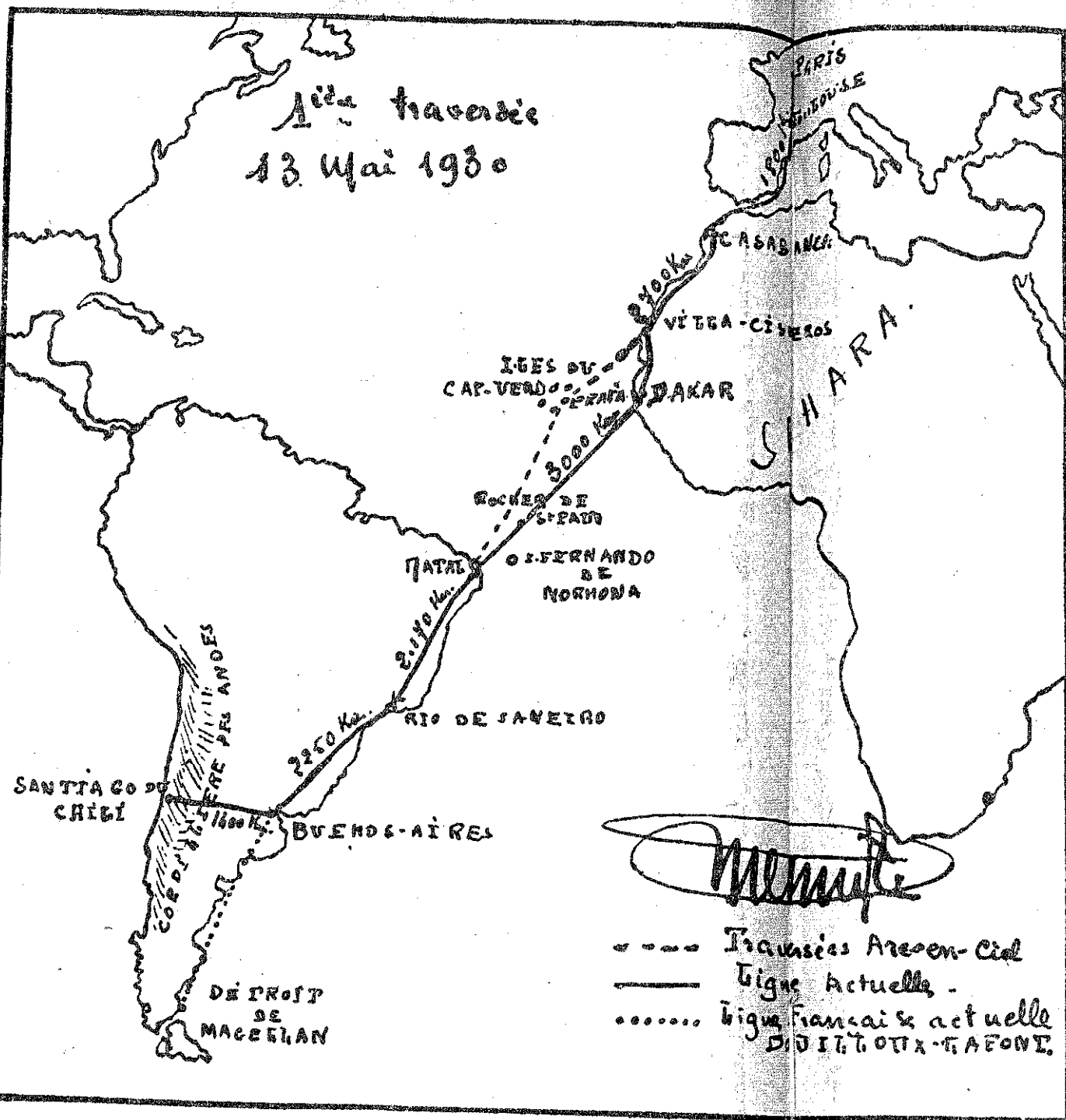
Ainsi que nous en avions convenu, le *Phocée* allait contre le vent. A notre approche, les baleinières furent mises à l'eau. Ces petites embarcations dansaient d'une manière effrénée à côté du *Phocée* qui, tantôt tombait sur bâbord, tantôt sur tribord, quand il ne piquait pas du nez.

Comment allait se passer notre amérissage sur une mer aussi démontée ?

Une alternative se présentait : se poser dans un creux sur le flanc d'une vague, ou bien aborder l'eau à la crête de la vague.

Le courrier ayant été placé à l'arrière de la cabine,

1ère traversée
13 Mai 1930



CARTE DE LA LIGNE PARIS-SANTIAGO-DU-CHILI DESSINÉE PAR NERMOZ

Dabry et Gimié se maintenant au même endroit, je volai le plus lentement possible en me rapprochant de l'océan.

Un creux très profond se forma à 30 mètres devant l'hélice, sèchement je poussai le volant en avant puis le tirai sur le ventre : l'hydravion se plaqua, en cabrée, sur le flanc de la vague.

Gimié ouvrit la porte, une baleinière s'approcha de nous, grâce à la dextérité étonnante des matelots.

Gimié lança un filin, l'hydravion et le bateau de sauvetage se trouvèrent côte à côte. Dans une danse éperdue, nous parvînmes à décharger les sacs de poste. L'un des plus mauvais moments fut ce transbordement de l'hydravion dans la chaloupe du vapeur. Nous avons failli vingt fois tomber à la mer, au milieu des requins que l'avis, immobile à la même place depuis quelques jours, avait rassemblés autour de lui.

J'étais déjà sur l'un des flotteurs quand j'em'aperçus que, dans mes préoccupations, j'avais oublié de couper le contact. Je bondis dans l'avion pour arrêter le moteur.

Dans le choc brutal de l'amérissage, un croisillonnage céda, et l'extrémité de l'aile gauche baignait dans l'écume.

Pendant que nous tirions notre appareil vers le *Phocée*, Dabry détachait ce qu'il pouvait de la planchette de bord. Lorsque notre navigateur vint nous trouver, nous étions très près du navire, sur lequel nous ne tardâmes pas à grimper.

Nous avions espéré pouvoir ramener notre hydro, que nous tirions avec un câble d'acier très solide.

Une vague plus puissante que les autres s'y opposa : le *Comte-de-La-Vaulx* disparut dans les flots.

En regardant sombrer notre hydravion, je me fis la promesse de profiter plus tard de l'expérience acquise au cours de ces deux vols.

CHAPITRE VII

L' « ARC-EN-CIEL »

Nous avions alors quatre années d'avance sur la concurrence étrangère. Puis, ce furent les luttes financières et politiques et, finalement, l'effondrement de l'*Aéropostale*. M. Marcel Bouilloux-Lafont, lâchement abandonné et dépouillé, dut s'incliner. Je crois et je suis sûr qu'un jour justice sera faite et que l'on comprendra ce que cet homme a réalisé et a essayé de réaliser pour que la France puisse être et demeurer grande en Amérique du Sud. Le projet Bouilloux-Lafont est devenu malheureusement le projet de la *Pan America Airways*. Voilà un résultat bien français.

L'*Aéropostale* en liquidation, qui semblait blessée à mort, continue à vivre de son propre élan. Un Conseil de direction se forme sous la direction de M. Dautry, directeur des Chemins de fer de l'État. La ligne renaît peu à peu, mais on ose à peine envisager l'avenir.

Quelques records.

Je revins en France. Dès mon retour, j'effectuai à Toulouse la mise au point d'un avion terrestre à grand rayon d'action, sur lequel je devais tenter, à la même époque que Costes, le raid Paris-New-York.

Cet avion se déforma en l'air, au cours d'un essai en

pleine charge. Les déformations coïncèrent la porte et il me paraissait déjà impossible de m'évader pour me jeter en parachute, lorsque brusquement l'avion se brisa en mille pièces autour de moi, comme une coquille d'œuf, et je me retrouvai, sans avoir compris comment, suspendu libre à mon parachute, au milieu d'une pluie de débris.

Quelques-uns de ces débris, en retombant, détériorent le parachute. Je pris contact avec le sol plus vite que je ne l'aurais dû et me blessai légèrement.

J'avais tout de même, parmi tant d'échecs, connu quelques joies.

J'avais battu, en 1930, le record du monde d'hydravion en circuit fermé, soit quatre mille cinq cents kilomètres en vingt-trois heures de vol.

J'avais battu le record du monde d'hydravion, en ligne droite, avec ma traversée, en vingt heures, de l'Atlantique Sud.

Et enfin, le record du monde en circuit fermé sur avion terrestre, en compagnie de mon camarade Paillard, sur l'avion Bernard, en cinquante-sept heures.

Ces quelques succès m'engageaient à persévérer. Je tentai donc sur le même avion, en octobre 1931, un nouveau record en circuit fermé.

Mais le terrain détrempe d'Oran ne supporta pas mon poids de dix tonnes. Il céda sous un pneu qui se déjanta et je capotai à près de cent kilomètres à l'heure.

Par bonheur, les sept tonnes d'essence ne prirent pas feu.

Le voyage d'essai de l' « Arc-en-Ciel » en 1933.

Et puis, j'ai la chance de trouver Couzinet sur ma route. Rappelé spécialement d'Amérique pour entreprendre des traversées régulières, j'attendais toujours l'occasion de pouvoir remplir cette tâche. Je voulais croire en l'avenir.

Grâce à l'initiative de M. Dautry, je pus prendre enfin place à bord de l'*Arc-en-ciel*, tri-moteur de 2 000 CV, qui n'avait qu'une trentaine d'heures de vol ; avec mes compagnons, le capitaine Carretier, le radio Manuel, le

capitaine Mailloux, le mécanicien Jousse et Couzinet lui-même, nous réussîmes un voyage d'essai Paris-Buenos-Aires et retour.

Le départ eut lieu du Bourget. Le 13 janvier 1933, nous avions rejoint Saint-Louis-du-Sénégal. Enfin, le 16, un peu avant 5 heures, au matin, nous décollâmes, mes cinq compagnons et moi. Le trajet dura un peu plus de quatorze heures à la moyenne de 230 kilomètres à l'heure. Le lendemain, de Natal, nous poursuivions notre voyage d'étude vers Buenos-Aires. En quelques jours, nous arrivâmes à totaliser 12 600 kilomètres de parcours, à la vitesse de 225 kilomètres.

Il fallait songer au retour. Natal fut rejoint, mais l'état du terrain empêcha tout décollage. L'aérodrome dut être refait. Ce n'est que le 15 mai qu'il fut possible de prendre le départ. Nous avions le même équipage qu'à l'aller, avec un passager de plus, le journaliste Paul Bringuier.

Avec nos neuf mille litres d'essence, nous dûmes prendre sur un trajet assez long de la vitesse afin de décoller. Au milieu de la nuit, à 3 heures, nous quittions la piste. Je ne raconterai pas cette traversée de l'Atlantique qui ne fut pas sans émotion : Paul Bringuier en a fait le récit. Pendant quatre heures, un moteur arrêté nous donna quelques inquiétudes, mais finalement n'empêcha pas notre vol. A 20 heures, nous nous posions sur la terre d'Afrique...

1934 : première liaison postale de l' « Arc-en-ciel ».

Il fut décidé que l'*Arc-en-Ciel* subirait quelques modifications, puis servirait à réaliser des courriers transatlantiques. Je ne commenterai pas les difficultés de toutes sortes qu'il fallut vaincre pour arriver à envisager et à réaliser un tel projet. La Compagnie Air-France, à laquelle j'appartiens comme pilote, me laissa entière liberté d'action. Le général Denain me fit confiance et n'hésita pas à prendre la responsabilité de me confier la mission de transporter du courrier sur l'Atlantique.

Un représentant de l'État au Conseil d'administration d'Air-France a déclaré en 1936, dans une conférence, que

le général Denain, sur la pression de la presse et pour des motifs d'ordre sentimental, avait repoussé, il y a dix-huit mois, le pool franco-allemand et avait décidé de continuer la concurrence.

Les motifs d'ordre sentimental s'expriment par le sacrifice de plus de cinquante pilotes, de près d'une quarantaine de radiotélégraphistes et mécaniciens. Est-ce que les méprisables motifs « sentimentaux » ne nous donnaient pas le droit et le devoir de conserver et de continuer cette œuvre ? Elle s'élève très haut au-dessus de toutes les contingences d'une politique pourrie et défailante.

Est-ce que des hommes n'ont pas le droit de vivre et de mourir librement pour une tâche qu'ils aiment et dont ils font un idéal ?

Ne vaut-il pas mieux se battre sur l'Atlantique Sud et donner sa vie dans une guerre pacifique — qui n'est autre chose qu'un symbole d'activité et d'émulation internationale d'où sont toujours sorties les grandes évolutions du progrès économique et social — que de faire la guerre pour permettre à un monsieur ou à un capital de vivre ou pour sauver la face de notre amoindrissement intérieur et de nos défaillances extérieures ?

Mais allez faire comprendre quelque chose de sain, d'émouvant, d'honnête, de pur à des hommes qui ne vivent ni pour un but ni pour un idéal, si faible soit-il ! Ils vivent d'une affaire ou bien ils se laissent vivre à l'abri, sans responsabilités, dans la médiocrité de leurs aspirations et dans les fermentations de leur intelligence : comme si, aux heures pénibles que la France traverse, le culte du mot devait exister et était capable de nous sauver !

Je considère que, si le général Denain a pu céder à certaines pressions de la presse et s'il n'a pas signé le pool franco-allemand, il s'est honoré en ne méprisant pas ces motifs d'ordre sentimental et en finissant par prendre la décision qu'il a prise.

Notre équipage.

Grâce au lieutenant-colonel Gama et aux pilotes du service technique, qui firent diligence et voulurent bien

oublier parfois qu'il existait des dimanches et des jours de fête, je pus enfin partir pour Istres ; un essai en charge de 15 tonnes, effectué en 610 mètres, clôtura très heureusement les épreuves.

Le 18 mai 1934, nous étions enfin à pied d'œuvre.

Nous allions pouvoir prendre le départ pour effectuer des traversées avec le courrier, lequel continuait à être transporté de Dakar à Natal sur des avisos. Ces bateaux ont fait un travail magnifique ; l'esprit du courrier et une conscience professionnelle élevée ont animé pendant quatre ans leurs officiers et leurs équipages. Une nuit, dans une tempête, l'un d'eux a disparu : quarante hommes ont pris une place trop obscure dans le martyrologe de notre ligne. Je tiens à le rappeler. Ils méritent tous, vivants et morts, l'hommage de leurs camarades aériens et la reconnaissance du pays.

L'*Arc-en-Ciel*, devenant avion de ligne, il lui fallait un équipage de ligne.

Je résolus de le former avec Dabry, navigateur, second pilote, Gimié, radiotélégraphiste, et Collenot, mécanicien.

Dabry, capitaine au long cours, actuellement lieutenant de vaisseau en réserve, était entré à la ligne comme navigateur sur Marseille-Alger. Il fut mon compagnon de 1930. Depuis, il a été chargé de la navigation aérienne et de l'organisation météorologique de la ligne d'Amérique du Sud. Sa valeur était l'une des plus belles garanties de réussite dans l'équipage que nous devions reformer.

Gimié fut également mon compagnon de 1930. Radiotélégraphiste navigant sur Marseille-Alger, puis inspecteur, toujours navigant, de la ligne Casa-Dakar, son dévouement à toute épreuve, ses qualités professionnelles ne pouvaient mieux déterminer ce choix.

Quant à Collenot, notre mécanicien, ce n'est pas sans une émotion infinie, sans une peine profonde que je prononce ici son nom, Collenot fut, pendant neuf ans, mon mécanicien et un de mes amis les plus chers.

Plus de trois mille heures vécues sur la ligne, côte à côte, quatre jours dans les solitudes des Andes où sa valeur professionnelle fournit seule les possibilités du décollage qui devait nous sauver, puis la traversée retour de

l'*Arc-en-Ciel* de 1934, où, pendant plusieurs heures, se glissant entre les cylindres du moteur dont les radiateurs avaient éclaté, il réussit à aveugler la fuite d'eau, autant de souvenirs parmi tant d'autres que je ne peux citer ici et qui m'avaient lié à lui de toute mon affection, de toute ma confiance.

Il a trouvé la mort dans la disparition de l'hydravion *Ville-de-Buenos-Aires*, avec Ponce, Marais, L'Hôtelier, Barrère, chef d'exploitation, et je le pleure comme l'un des êtres les plus chers de ma vie. Les pilotes me comprendront. Il me semble que c'est un peu de moi qui est mort avec lui, tant notre vie commune et le risque nous avaient attachés l'un à l'autre. Il était bon, sincère et dévoué comme le sont tous nos mécaniciens, mais il avait cette foi et cette lumière que l'on ne trouve que chez les êtres d'élite.

Je ne pouvais imaginer qu'il pourrait s'en aller sans moi.

Que l'on ne vienne pas me parler des différences de classe et de formation qui peuvent exister entre deux hommes. Il n'existe qu'une hiérarchie sociale, celle de la valeur et de l'honnêteté morale. Quand deux hommes possèdent cela, ils parlent la même langue simple et vraie et ils ne peuvent que s'aimer fraternellement, se comprendre et ne jamais s'envier. Je ne connais que cette vérité et je hais ceux qui, par leur égoïsme, leur faux amour-propre ou leur sectarisme bêlant de mauvais pasteurs, font que des hommes peuvent se mépriser et se haïr, sous prétexte qu'ils n'ont pas la même formation et n'appartiennent pas à la même classe sociale.

Je hais encore plus cet état d'esprit depuis que j'ai perdu Collenot.

L'harmonie qui devait régner parmi l'équipage que nous formions, dans lequel chacun de nous devait abstraire un peu de sa personnalité pour ne songer qu'au but commun poursuivi et à la réussite d'une tâche que nous étions tous également fiers de remplir, fut, si je puis dire, notre plus belle récompense.

Préparatifs.

Nous quittons Marseille le 18 mai, pour nous mettre en place à Saint-Louis-du-Sénégal.

Partis à 5 heures du matin, nous atterrissons à Casablanca neuf heures après. Moyenne 200 kilomètres à l'heure. Voyage sans histoire. Le lendemain, nous décollons de Casablanca à 5 heures. Après Agadir, voyage au-dessus des nuages à 1 500 mètres d'altitude, sans voir le sol, jusqu'à Villa Cisneros. Nous passons par le travers de Port-Étienne.

A ce moment, la température ambiante passe de 25 à 32° brusquement. Nous sommes à 1 800 mètres. La température des moteurs s'élève proportionnellement. Nous décidons de descendre. A 200 mètres, nous retrouvons seulement une température normale. Nous atterrissons à Saint-Louis-du-Sénégal, après onze heures trente-cinq de vol. Moyenne 210 kilomètres à l'heure.

Nous étions au samedi. Le départ était envisagé pour la nuit du dimanche au lundi vers 3 heures du matin, à l'arrivée du courrier d'Europe que nous devions transporter sur la côte du Brésil.

Collenot vient me trouver le soir. Avec son bon sens, sa conscience professionnelle à toute épreuve, il me fait part de ses inquiétudes. Il craint de ne pouvoir revoir les moteurs et tous les détails de la machine en aussi peu de temps. La température ambiante, plus élevée que nous ne pensions, ne facilite pas le refroidissement des moteurs.

Nous décidons d'ajourner le départ, puis d'emmener l'appareil à Dakar où il existe un hangar permettant d'abriter l'avion. Nous repartons pour Dakar, le dimanche après-midi.

A l'arrivée, nous nous apercevons d'une fuite d'huile assez importante, au radiateur de l'un des moteurs. Un examen nous révèle qu'une tôle du capotage en contact avec un des éléments du radiateur a provoqué une lente usure ; l'élément s'est brusquement sectionné. Si nous étions partis comme nous le désirions, il aurait fallu revenir après quelques heures de vol. Collenot avait eu raison.

Disposant d'une semaine avant le courrier suivant, Collenot aidé par Mariault, mécanicien de la maison Couzinet, eut tout le temps désirable pour examiner en détail l'*Arc-en-ciel*.

La circulation d'air à l'intérieur du capotage des moteurs fut activée au moyen d'ouïes supplémentaires de dégagement d'air chaud. Ainsi que le voyage de 1930 nous l'avait déjà appris, la mise au point définitive d'un avion destiné à voyager entre l'Afrique et le Brésil doit se faire sur les lieux d'utilisation ; la semaine passée à Dakar fut loin d'être une semaine perdue...

Après un voyage sans histoire de Marseille à Dakar et un vol d'essai satisfaisant, nous quitions Dakar le 27 mai, pour aller à pied d'œuvre à Saint-Louis.

Les pleins d'essence et d'huile effectués, le poste de T. S. F. ayant fait ses preuves au cours du voyage Marseille-Casablanca-Saint-Louis, bref tout étant prêt, nous n'avions plus qu'à attendre le courrier de France, qui avait quitté Toulouse à 5 heures du matin.

Départ.

28 mai, 2 heures du matin (heure de Greenwich), à Saint-Louis.

Le courrier de France, pilote Durand, radio Macaigne, vient d'arriver.

La poste d'A. O. F. est mise à part ; celle d'Amérique est chargée à bord de l'*Arc-en-Ciel*. Les trois moteurs sont mis en route et essayés par Collenot : tout va bien.

Nous serrons des mains et les manettes des gaz tirées à fond déchainent, quelques instants après, le tonnerre des Hispanos.

L'*Arc-en-ciel* prend rapidement sa vitesse et, sans une secousse, les 15 400 kilogrammes sont accrochés avec facilité bien avant le balisage de l'extrémité nord du terrain. Il est 3 heures du matin.

Cinq minutes après le départ, l'altitude est de 300 mètres, les moteurs sont alors réduits au régime de croisière : 1 720 tours.

Le ciel, clair au départ de Saint-Louis, devient bru-

meux vers Dakar. Nous apercevons dans un trou le feu de la pointe du Cap-Vert, à 4 heures. Les paquets de brume s'épaississent, nous passons au-dessus à 700 mètres.

Des nouvelles de Codos et de Rossi.

A 5 heures, Gimié reçoit sur ondes courtes un message de Toulouse.

Il nous signale que Codos et Rossi sont en route pour la Californie avec le légendaire R. A. L. C. C. La joie est grande à notre bord en apprenant que nos deux vaillants camarades volent au-dessus de l'Atlantique Nord.

A 10 heures, Gimié, qui travaillait depuis longtemps déjà avec l'avis *Air-France V*, peut déterminer l'emplacement de ce navire. Celui-ci a reçu pour mission de stationner à un point déterminé afin de nous renseigner sur la situation météorologique et, au cas improbable d'une panne, de nous porter secours.

Nous ne songeons pas d'ailleurs un seul instant à la panne, car le sourire de Collenot lorsqu'il revient d'inspecter les moteurs nous indique que tout va bien du côté des Hispanos.

Nous volons toujours à l'altitude de 700 mètres.

Vers 10 h. 30 le ciel, qui n'était que partiellement couvert, s'obscurcit devant nous. L'*Air-France V* nous signale un orage avec pluie torrentielle et éclairs. Gimié nous montre à son couteau d'antenne des étincelles imposantes, ce qui ne facilite pas beaucoup les transmissions ; celles-ci s'effectuent cependant d'une façon impeccable.

A 11 heures, nous devons descendre au ras de la mer ; une masse nuageuse nous barre la route ; elle est beaucoup trop élevée pour être survolée. Quant à faire traverser la courbe nuageuse d'orage aux instruments, nous n'y songeons pas un seul instant, malgré plus de mille heures de vol de nuit et notre entraînement au P. S. V.

Il pleut à torrents. Après plusieurs essais vers le nord-ouest pour trouver un temps moins bouché, nous

réussissons enfin, à 11 h. 45, à sortir de la zone des grains.

Le vent, qui était E.-N.-E. avant le « pot-au-noir », passe au E.-E. Nous avons donné chaud à notre vieil ami, le commandant Pinelli. Il était dans l'angoisse en sachant, par sa radio, que nous tournions dans les grains.

Notre « tonton », comme nous l'appelons, nous prodigue des paroles de réconfort, comme celles-ci, que Gimié nous communique avec un bon rire : « Courage, mes petits, je vous suis avec mon bateau « full speed »...

Le « Full Speed » de l'*Air-France V* — 15 nœuds — est un peu insuffisant, à côté des 115 nœuds de Couzinet, mais nous savons gré à notre « tonton » de son dévouement et de son affection, qui ne se sont jamais démentis.

Rencontres.

A 13 h. 25, nous survolons un superbe voilier, un quatre-mâts barque, qui file grand-largue. L'équipage prévenu se précipite sur le pont, certains grimpent dans la mâture... Nous avons fortement troublé leur quiétude.

Le temps, depuis midi, est très beau, mais, vers 15 heures, en approchant de l'île Fernando de Noronha, de gros grains se dressent de nouveau sur notre route. A 15 h. 30, nous survolons le paquebot italien *Principessa-Maria*, dont le commandant est d'une correction parfaite ; il suit notre marche par radio avec la plus grande attention.

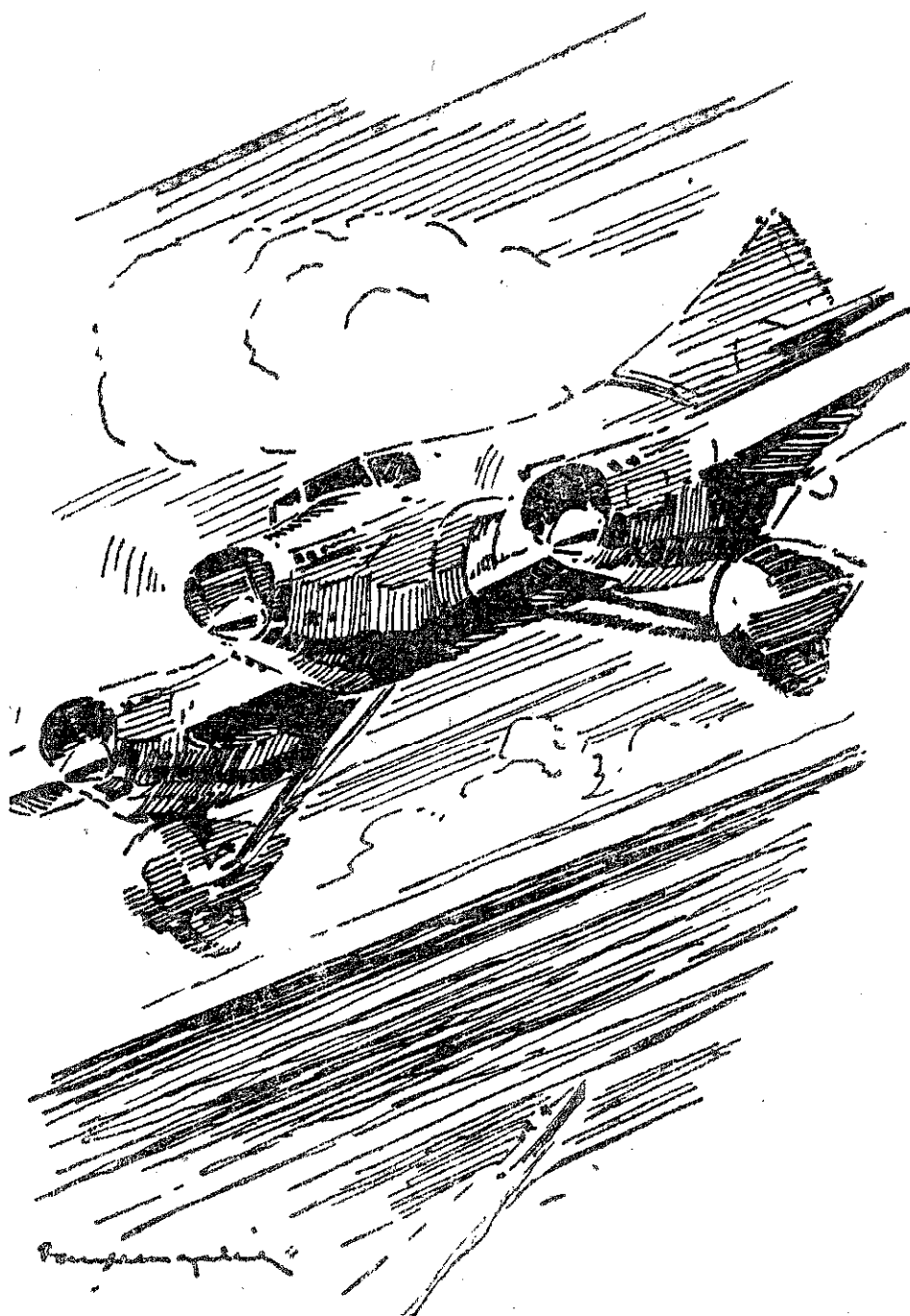
De 16 h. 15 à 16 h. 40, le cache-cache doit recommencer à travers d'énormes grains de pluie. Gimié, depuis 16 heures, relève au centre radiogoniométrique de bord la station de Noronha, puis vers 17 heures 30 celle de Natal.

Nous sommes exactement sur la route.

Tout va bien.

Natal.

A 17 h. 45, nous croisons l'avis de la Compagnie qui vient de quitter Natal avec le courrier Amérique-France. Dans la forte mer d'E.-S.-E., nos camarades



marins sont fortement chahutés et nous les plaignons bien sincèrement, car l'*Arc-en-Ciel* poursuit sans heurts sa route vers Natal.

Et c'est l'arrivée...

A peine avons-nous atterri que Reine fait déjà ronfler son moteur.

Il va emporter vers Rio-de-Janeiro notre courrier. Nous apprenons le surlendemain que son courrier record aura mis soixante-dix-sept heures de Paris à la côte du Pacifique.

Sur tous les visages, une joie manifeste éclate, du plus humble des manœuvres aux vieux mécaniciens : « C'est un courrier magnifique ! Avec du travail comme ça, c'est 500 kilos de courrier par semaine que nous allons avoir ! La vie est belle ! »

Tel est le thème des conversations de tous ces anciens qui voient enfin que l'on pense à « leur ligne d'Amérique ». Cette satisfaction et cet optimisme que nous avons contribué à donner à nos camarades et collaborateurs de là-bas est notre plus douce récompense...

Préparatifs du voyage de retour.

Nous décidons de repartir avec le prochain courrier venant du Sud. Nous sommes en pleine saison des pluies ; à Natal, le terrain sablonneux s'est affaissé par endroits. La piste de départ, mal préparée, me semble douteuse. Nous comptons sur une amélioration du temps. Le 3 juin, des vols d'essais sont effectués qui donnent entière satisfaction. L'*Arc-en-Ciel* s'est admirablement comporté, Collenot, aidé par le chef des ateliers d'*Air-France* à Buenos-Aires, le sympathique Roube, a pu constater que l'avion et les moteurs sont en parfait état.

Vers la fin de l'après-midi, les compas sont revus, et Collenot procède aussitôt après au plein des réservoirs. Nous avons fixé le départ à 2 heures du matin (heure locale ; 5 heures de Greenwich).

A minuit, par un temps magnifique, l'*Arc-en-Ciel* est sur la piste de départ.

J'essaye les moteurs. Tout va bien. Les cales sont enlevées...

Le courrier du Chili, d'Argentine, d'Uruguay et du Brésil est mis à bord.

Je mets plein gaz. L'appareil ne bouge pas tout d'abord, puis démarre lentement.

Dès les premiers mètres parcourus, nous sentons que le décollage sera laborieux. Contrairement à ce qui s'était passé à Saint-Louis, l'*Arc-en-Ciel*, bien que les trois manettes de gaz soient tirées à fond, ne prend pas sa vitesse.

Six à sept cents mètres sont ainsi parcourus à une vitesse n'excédant pas 50 à 60 kilomètres-heure.

Voyant le décollage impossible, les gaz sont alors réduits très progressivement, et, au moment où l'avion va s'immobiliser, une roue s'enfonce brusquement dans le sol.

Les moteurs sont alors coupés, et, en descendant de l'avion, nous apercevons sur le sol deux sillons profonds d'environ 25 centimètres.

Nous sommes absolument déconcertés par ce contretemps inattendu. Le terrain paraissait en effet très normal, mais, sous l'effet des pluies diluviennes et particulièrement exceptionnelles de cette année (d'après les observations du bureau météorologique brésilien), le sous-sol était devenu très mou, ce que nul n'avait pu prévoir étant donné la bonne apparence de la croûte de surface.

Le lendemain, nous aurons tout le temps de nous apercevoir que tout le terrain est entièrement miné par d'anciennes fourmilières. Elles se sont effondrées sous l'action des eaux d'infiltration, provoquant des excavations de deux à trois mètres de profondeur.

Les avions de gros tonnage posent une question d'infrastructure très spéciale. Les roues de l'*Arc-en-Ciel* exercent en effet sur le sol une pression de trois kilos environ par centimètre carré, et de nombreux terrains, qui sont excellents pour des avions pesant quatre ou cinq tonnes, sont nettement médiocres et même mauvais pour des tonnages un peu élevés. Une piste de

départ en macadam, analogue à celle d'Istres, nous eût permis un décollage aussi facile que les précédents.

Voyant que nous ne pourrions pas décoller immédiatement, le courrier est remis à l'avis qui stationnait dans le port de Natal et qui prend aussitôt la mer en direction de Dakar.

A Fernando de Noronha.

Au jour, nous avisons aussitôt aux moyens à mettre en œuvre pour aménager convenablement la piste de départ.

Un cylindre à vapeur nous est prêté par la direction des travaux publics brésiliens, une main-d'œuvre suffisante est engagée. Tous ces travaux étant en train, nous pensons cependant utiliser le terrain de l'île Fernando de Noronha, distante de Natal de 400 kilomètres environ.

Le 14 juin, nous décidons d'aller voir le terrain sur lequel nous possédons des renseignements assez optimistes.

Dans la matinée, deux heures après le départ de Natal, nous survolons l'île de Fernando de Noronha.

Le terrain immédiatement repéré nous apparaît comme très médiocre : taches d'humidité sur le sol et abords passablement encombrés. Nous tournons pendant dix minutes environ au-dessus, puis, après avoir un instant envisagé le retour immédiat à Natal, nous décidons d'atterrir.

Dans le sens du vent, une colline se trouve immédiatement avant le terrain. D'abord violemment secoués avant la crête de la colline, nous rencontrons après elle un courant ascendant qui s'oppose énergiquement au contact de l'*Arc-en-Ciel* avec le sol.

En dépit d'une glissade terminée à quelques mètres du sol, nous sommes trop « longs » et les gaz doivent être remis. Nous nous apercevons que la chose devient sérieuse, car le terrain se termine après 700 mètres par une falaise d'une hauteur de 50 mètres à pic sur la mer.

Après une deuxième tentative, aussi sportive que la

première, nous réussissons cependant à poser les roues sur le terrain, et notre atterrissage, en dépit des freins, se termine dans un borbier dans lequel nos roues s'enfoncent jusqu'au carénage.

Les forçats à la rescousse.

La peinture de l'*Arc-en-Ciel* a disparu sous une couche de boue liquide et notre pauvre avion fait vraiment triste figure. Il s'agit cependant de nous sortir de là.

Fernando de Noronha étant le bagne brésilien de l'État de Pernambuco, nous obtenons du directeur du pénitencier que deux cents forçats soient mis à notre disposition.

Nous constituons évidemment la grosse attraction, et les détenus travaillent avec suffisamment d'entrain. Après deux heures d'efforts, l'*Arc-en-Ciel*, après avoir roulé une centaine de mètres sur un chemin de madriers, peut rouler sur un sol plus dur. Nous disposons d'environ 450 mètres de terrain convenable pour décoller.

Nos trois Hispanos nous tirent heureusement de là et nous poussons un réel soupir de soulagement quand nous nous trouvons en l'air, le cap sur Natal où nous arrivons une heure cinquante après.

Force nous est d'attendre que l'aménagement d'une piste provisoire à Natal soit terminé.

Départ.

D'après la marche des travaux sur le terrain, le départ est fixé au 3 juillet.

Le 3 juillet, à 4 h. 32 du matin (heure de Greenwich), ayant à bord le courrier Amérique-France, nous décollons à la première tentative. Le temps est incertain, mais nous pensons qu'il ne deviendra pas franchement mauvais. Nous en sommes, à ce sujet, réduits à de simples hypothèses, car, quoi qu'on ait pu affirmer, la prévision du temps sur l'Atlantique Sud est encore du domaine purement théorique.

A 4 h. 44, nous sommes à 2 milles dans l'est du phare

du cap San Roque, et nous prenons le cap sur Dakar.

Le ciel est huit dixièmes couvert par cumulus et cumulo-nimbus, et un vent de S.-S.-E. à S.-E. de 60 kilomètres-heure augmente notre vitesse jusqu'à 240 kilomètres-heure. Notre altitude est de 200 mètres. A 5 h. 19, nous contournons par l'ouest un grain particulièrement violent ; à 5 h. 24, un autre grain est contourné vers l'est. Le ciel est maintenant dix dixièmes couvert par nuages très orageux.

Demi-tour.

Notre cap au compas étant le 70°, à 5 h. 53, nous nous déroutons jusqu'au 345° pour essayer de contourner un véritable mur de nuages allant du ras de l'eau à 4 000 ou 5 000 mètres d'altitude. Étant donné les remous violents à l'intérieur de ces nuages, nous n'envisageons pas de nous engager en P. S. V. Le nord-ouest et le sud-est étant complètement bouchés, nous décidons de faire demi-tour sur Natal. La nuit est encore très noire, malgré la lune dont la lueur ne nous parvient pas. Il est 6 h. 10 (heure de Greenwich). Après avoir traversé de nombreux grains, nous arrivons à 8 h. 36 au cap San Roque, et à 8 h. 53 l'*Arc-en-Ciel* se pose à Natal, au poids de 13 tonnes, sans avoir vidangé l'essence.

Dans le courant de la journée, la nouvelle nous parvient de Récife que le *Zeppelin* a dû tourner pendant trente-deux heures entre Noronha et Récife à cause du même mauvais temps qui nous avait obligés à faire demi-tour. La liaison par dirigeable entre le Brésil et l'Allemagne devait d'ailleurs durer sept jours cette fois-là.

Le mois de juillet a été caractérisé, à Natal, par un temps particulièrement mauvais : ciel couvert à toutes altitudes, pluies violentes avec plafond très bas. Comme la vitesse de croisière de l'*Arc-en-Ciel* nous oblige à faire deux heures de nuit et que le temps, d'après les rapports des commandants d'avisos, est mauvais sur tout le parcours, le départ est remis à fin juillet, après la pleine lune.

Nous décollons...

Le 31 juillet, 5 h. 5 (Greenwich), nous décollons à destination de Porta Praia (îles du Cap-Vert) et Cisneros. Le décollage s'effectue normalement grâce aux travaux effectués sur le terrain de Natal. De plus, la distance de Natal aux îles du Cap-Vert n'étant que de 2 600 kilomètres, au lieu de 3 000 kilomètres jusqu'à Dakar, nous avons pu nous alléger de quelques centaines de kilos.

A 6 h. 40, nous survolons l'îlot Rocas, situé dans l'ouest de l'île Fernando de Noronha. La mer brise avec violence sur la couronne de récifs. Dans la partie ouest, une bande de sable permet à un seul cocotier d'exister ; elle supporte un phare automatique qui s'allume au coucher du soleil. Tous les trois ou quatre mois, un bateau brésilien vient compléter l'approvisionnement de combustible pour le phare.

A l'intérieur du récif circulaire, on trouve un plan d'eau calme de 2 mètres de profondeur et qui mesure plus de 2 kilomètres dans le sens des vents dominants.

Sous la lune, la frange d'écume qui borde le récif et le miroir formé par l'eau calme du lagon tranchent violemment sur la mer sombre. C'est un spectacle féerique.

A 7 heures, Gimié nous passe la position de l'hydravion, la *Croix-du-Sud*, qui a décollé de Dakar et qui s'approche des côtes d'Amérique.

La traversée de l'hydravion n'a pas été trop monotone, car le radiotélégraphiste a signalé qu'ils avaient dû contourner de nombreux grains. Cela nous promet une journée bien remplie.

Vers 9 heures, le ciel se dégage en partie et, à 9 h. 4, une droite de hauteur du soleil nous situe à gauche de notre route et en retard sur l'estime de 200 kilomètres.

Nous décidons d'obliquer légèrement dans l'est, afin de rattraper la route des navires allant de Saint-Vincent au Cap-Vert à Fernando de Noronha et la côte du Brésil.

A partir de 13 heures, nous rencontrons de nouveau de gros grains de pluie. Ce sera d'ailleurs le temps que nous aurons jusqu'à Praia.

A 19 heures, nous apercevons l'île de Fogo, dont le pic volcanique se dresse à plus de 3 000 mètres de hauteur. A 19 h. 15 nous survolons un petit voilier et, quelques instants après, un cargo qui pique du nez dans la houle de N.-E. Ce sont les seuls navires rencontrés au cours de la traversée.

Un beau succès de curiosité.

A 19 h. 30, nous survolons le port de Praia et à 19 h. 40, après un tour de piste, nous atterrissons sur le terrain aménagé par notre Compagnie. Notre avion est le premier qui se pose sur l'île, aussi obtient-il un joli succès de curiosité auprès des Portugais et d'une foule de nègres nus qui habitent l'île de Sao Thiago.

1^{er} août : les pleins d'essence et d'huile effectués, nous décollons de Praia à 2 h. 17 pour Villa Cisneros (Rio de Oro espagnol), premier point de contact avec la côte africaine.

A 3 heures, le ciel se couvre au-dessous de nous et c'est le vol aux instruments jusqu'à Port-Étienne que nous apercevons à 8 h. 18. Nous devons descendre au ras de la mer, car un vent souffle à 90 kilomètres de N.-E. à 500 mètres.

Nous sommes violemment secoués et survolons de nombreux bateaux de pêche qui ont dû se mettre à l'abri dans les criques de la côte.

A 9 h. 17, nous survolons le cap Barbas.

Nous avons survolé sans le savoir l'aviateur anglais Smith, qui, parti de Port-Étienne pour Cisneros, a eu une panne avec son Comper. L'avion, endommagé à l'atterrissage, a été abandonné par son pilote, qui, nous devons l'apprendre à Villa Cisneros, a dû faire 90 kilomètres à pied pour rejoindre Port-Étienne...

A 10 h. 36 nous nous posons à Cisneros, où nous trouvons Guerrero, Maret et Courson qui, avec le Laté 28 venu de Dakar, emportent immédiatement vers la France notre courrier.

Les lettres parties de Rio-de-Janeiro le dimanche ont été distribuées à Paris dans la matinée de jeudi...

CHAPITRE VIII

LES AUTRES VOYAGES DE L'« ARC-EN-CIEL »

D'autres voyages ont suivi cette première liaison postale de l'*Arc-en-Ciel*...

Le 2 septembre 1934, nous quittons Casablanca à 5 heures du matin pour notre deuxième voyage postal.

Équipage : Clavère, navigateur ; Gimié, radio ; Collenot, mécanicien ; Cavailles, second mécanicien et le constructeur, notre ami Couzinet.

Voyage sans histoire jusqu'à Villa Cisneros où, après 6 h. 40 de vol, nous atterrissons.

Le courrier d'Europe-Amérique est parti le matin même de Toulouse et n'arrivera que dans le milieu de la nuit. Nous avons ainsi le temps de tout revoir avant de couvrir d'un seul trajet la première étape transatlantique de 1 300 kilomètres qui nous sépare de Porto-Praia.

Collenot et Cavailles ne dormiront pas. La révision de l'appareil et des moteurs, 4 600 litres d'essence et 200 litres d'huile à mettre dans les réservoirs nécessiteront au moins les seize heures qui nous restent disponibles avant notre départ.

Le courrier, arrivé à minuit, nous a amené un passager de plus, M. Foâ, directeur de l'Exploitation d'Air-France, passager de poids, certes, dont les 120 kilos impressionnants viennent s'ajouter aux 130 kilos de poste que nous allons transporter.

Je suis d'accord pour un embarquement général à destination de Praia. Pour la seconde partie du parcours, il faudra que l'un des deux reste à terre. Pour un premier décollage à Praia, nous ne devons pas négliger le moindre atout, pas même un allègement de 100 kilos...

A 5 heures du matin, nous décollons de Cisneros pour Porto Praia et, cinq heures quarante après notre départ, nous survolons la première île du Cap-Vert, Bao Vista.

Une demi-heure après, voici l'île de Maio, où un terrain a été préparé et où nous avons atterri, le regretté Charles de Verneilh et moi-même, à bord du Couzinet *Biarritz* en 1932.

Puis c'est Porto-Praia ; nous avons fait du 200 kilomètres à l'heure de moyenne. Le Zeppelin est dans les parages, en route vers l'Amérique du Sud, à 200 kilomètres au nord de Praia.

Le bateau du commandant Pinelli, l'*Air-France V*, nous accueille en rade, comme à son habitude, par des coups de sirènes prolongés. Atterrissage normal.

Collenot et Cavailles prennent à peine le temps de manger et puis se remettent au travail.

A bord de l'*Air-France V*, oasis reconfortant, si accueillant, si amical, nous terminons la journée. Le soir, dîner gai à bord. Le commandant Pinelli est heureux et chante. Nous accompagnons en refrain tous les airs d'un providentiel phonographe. A 21 heures tout le monde dort sur le pont, allongé sur des matelas, face aux étoiles.

A 3 heures du matin, réveil général. Après une guerre d'usure nocturne, entre nos deux passagers concurrents, Couzinet a cédé sa place à M. Foâ. Nous prenons place dans l'unique taxi de Praia, dont la lenteur risque de compromettre le sort de notre heure de départ fixée la veille. Nous arrivons enfin...

L'aube blanchit l'horizon. Les trois moteurs tournent et chauffent lentement. Un essai à plein gaz et les cales enlevées, nos roues quittent au bout de 850 mètres le sol de Praia.

Beau temps, mer calme. Après trois heures de vol, nous passons en bordure du « pot-au-noir ». Toujours beau temps.

Nous passons par le travers du dépanneur *Beintivi* ancré à Saint-Paul, puis par le travers du Noronha. Le vent de sud-est trois quarts avant force un peu. Nous passons par le travers de la *Croix-du-Sud* qui prend le chemin de Dakar et avec laquelle nous échangeons quelques météo. Nous survolons l'île de Rocas, qui apparaît comme un miroir de verre dépoli à la surface de l'eau. Altitude 100 mètres.

Puis la côte apparaît couverte d'une ligne de grains. Nous apercevons Natal, le fatidique « rentrons antenne » est lancé à tous les postes.

Après 13 h. 20 de vol, nous posons nos roues sur le terrain de Natal.

Vers l'Afrique.

Après un séjour de trois semaines à Rio-de-Janeiro où, d'accord avec la Compagnie Air-France, je cherche à obtenir les accords pour la construction des pistes de départs à Natal et à Noronha, nous reprenons le chemin du retour.

Pour ma part, j'accepte l'offre de la Lufthansa ; avec une amabilité sportive dont je lui sais gré, elle me propose de prendre place sur le *Graf Zeppelin* jusqu'à Récife. Deux mille deux cents kilomètres de voyage sans histoire à la vitesse de 70 kilomètres à l'heure de moyenne, où j'ai eu le plaisir de prendre contact, de connaître et d'apprécier de beaux caractères d'hommes d'élite, véritables apôtres du plus léger que l'air.

Le 25 septembre, à minuit, nous sommes à nouveau prêts au départ.

Notre équipage s'est enrichi d'une nouvelle présence amie : celle de M. Guillaumet, si populaire en Amérique du Sud pour tout ce qu'il a fait de grand et de beau dans la Cordillère des Andes et que, je l'espère, on connaîtra bientôt mieux en France comme il mérite déjà de l'être, par l'Amérique du Sud, comme il le fut pour Casablanca, Dakar et pour les Andes. Nous sommes trop heureux de donner une place à Guillaumet venu à nous avec toute sa simplicité si franche, si bonne, et son tranquille courage.

À 1 h. 30, l'*Arc-en-Ciel* chargé de 8 000 litres d'essence

et de 130 kilos de poste décolle une fois de plus du terrain de Natal en direction de Praia.

Nous sommes un peu secoués. Altitude 200 mètres. Nous contournons un gros grain qui s'écroule devant nous. Nuit assez claire avec une lune assez sympathique. Quatre heures encore se passent.

Au moment d'entrer dans le « pot-au-noir », nous apercevons un cargo. Pluie torrentielle pendant trente-cinq minutes. Altitude 50 à 100 mètres. Des éclaircies... d'autres grains...

Vitesse moyenne 218 kilomètres à l'heure depuis le départ. Nous sommes à 600 kilomètres de Porto-Praia. Toujours des grains, toujours même altitude. Le vent tourne au N.-E. La mer, devenue houleuse, indique que nous sommes de plus en plus dans la région des îles.

Nous apercevons une fois de plus le profil haché des montagnes de Praia. Il y a treize heures dix que nous avons quitté Natal lorsque nous atterrissons.

Nous retrouvons notre second mécanicien Cavailles, ainsi que la foule sombre et demi-nue des grands jours.

Une fuite au radiateur gauche. Collenot et Cavailles réparent puis font les pleins.

A 22 h. 30 (heure locale), nous décollons dans la nuit et dans un véritable brouillard de poussière en direction de Port-Étienne. Nous survolons l'île de Maio à 700 mètres d'altitude. A 1 200 mètres, nous sommes au-dessus d'une mer de nuages étale. Ciel étoilé mais brumeux. Visibilité de plus en plus mauvaise au fur et à mesure que l'on s'approche de la côte...

Le pilotage aux instruments devient un plaisir. Les sondages de Port-Étienne et de Villa Cisneros nous annoncent un très fort vent debout à toutes les altitudes ; la mer de nuages se troue d'éclaircies...

Quelques lumières de navires. Puis les phares et les éclats du phare aérien de Port-Étienne droit devant nous... Nous décidons d'y atterrir.

A trois heures du matin (heure locale), nous atterrissons devant le hangar vermoulu du poste nord le plus avancé de la Mauritanie française.

Notre courrier emmené par Parizot est déjà en route

vers la France. Encore un courrier de quatre jours Santiago-du-Chili-Paris.

Une fois encore...

A Villa Cisneros, je décide de repartir avec le prochain courrier. En effet, une mission brésilienne m'attend à Natal pour se rendre avec moi à l'île Fernando de Noronha et y étudier les possibilités d'une piste de départ trans-atlantique. Nous repartirons dans cinq jours.

Collenot, père d'un bébé d'un an, qui en attend un second dans un mois, n'est pas des plus satisfaits pendant une courte minute, mais son amitié, son dévouement si compréhensif l'ont déjà jeté au travail la minute suivante.

Pour ne pas perdre de temps, nous partons avec un avion de la ligne le lendemain matin pour Dakar, pour y voir le poste en construction. Travail magnifique qui est à l'honneur du Gouverneur général de l'A. O. F. et des réalisateurs. Quelques conversations avec ces derniers pour une mise au point définitive.

Le dimanche 30 septembre, nous sommes à nouveau à pied d'œuvre, prêts au départ. Guillaumet fait son premier essai seul à bord de l'*Arc-en-Ciel*. A minuit, Guerrero atterrit avec le courrier d'Europe.

A 4 h. 30 du matin, l'*Arc-en-Ciel* décolle en direction de Praia.

Temps orageux, quelques queues de tornades sèches qui nous secouent violemment. Le temps devient de plus en plus mauvais dans le S.-E.-O. Nous nous dirigeons vers l'Orient, une ligne de grains avec des nuages bas et déchiquetés nous barre entièrement la route. La mer est de plus en plus grosse. Le vent violent blanchit la crête des lames.

Nous obliquons toujours vers le O.-S.-O. à la recherche d'une amélioration qui ne vient pas. Il faut se décider. Nous reprenons notre route vraie et nous descendons. Nous abordons la perturbation à 50 mètres d'altitude. Remous violent, pluie torrentielle...

A notre droite, j'aperçois une côte, l'île de Boa Vista. Toujours des grains... Nous survolons enfin l'île de Maio,

un gros grain barre la route de Praia ; il nous reste 30 kilomètres à faire. Je le contourne. Praia nous annonce successivement : ciel clair sur le terrain, puis ciel couvert, puis approche d'un grain ; enfin pluie et rafales de vent.

Nous entrevoyons dans une déchirure les falaises de 80 mètres surplombant le port de Praia. Descente rapide. Nous atterrissons sous une pluie torrentielle à 3 heures (heure locale), après six heures trente-cinq de vol effectif.

Le départ est décidé pour le lendemain à l'aube. Collenot et Cavailles travaillent sous la pluie. A 4 heures du matin, nous sommes prêts à un nouveau départ, le temps s'améliore. Les moteurs tournent. Un essai au point fixe : il fait encore nuit. Collenot aperçoit une lueur dans le moteur latéral droit, une visite rapide lui permet de se rendre compte qu'un cylindre a avalé un des clapets du démarreur à air comprimé et qu'il ne l'a pas digéré... Il faut remettre le départ.

Fort heureusement, dans la journée Collenot a pu repêcher dans ledit cylindre le clapet récalcitrant, sans complications graves. Le lendemain à la même heure, les rites traditionnels de départ.

Un décollage en 1 200 mètres avec 20 kilomètres de vent arrière.

L'Arc-en-Ciel est parti pour la septième traversée.

Les grains habituels, quelques bateaux rencontrés, la même route impeccable suivie grâce à l'habileté de Gimié, qui se sert de son cadre goniométrique de bord comme Ingres de son violon. Nous passons encore une fois sur l'îlot de Rocas, dont nous survolons à 50 mètres l'unique cocotier, la maison de l'ancien garde de phare et le miroir blanchâtre du lagon intérieur.

Le même spectacle toujours émouvant de l'apparition d'une ligne jaune ou grise qui matérialise l'horizon et qui est la côte.

Le même « Rentrons antenne » l'atterrissage, le bon sourire de Dabry, chef de la base de Natal, qui nous accueille avec émotion.

Il y a treize heures trente-cinq que nous avons quitté Praia. Dupont, pilote de la ligne d'Amérique du Sud, part déjà vers le sud.

Le même jour, à 10 heures du soir, nous nous embarquons, Guillaumet et moi, avec la mission brésilienne et le représentant d'Air-France, à destination de l'île Fernando de Noronha. Nous sommes arrivés au jour et à l'heure fixés huit jours auparavant...

Pendant la huitième traversée de l'*Arc-en-Ciel*, le lieutenant-colonel Davet était à notre bord. Il fit tout le voyage de Natal. Sa simplicité, son enthousiasme réfléchi et clairvoyant, sa franchise saine, nette et vibrante d'homme d'action aussi prêt à la lutte que nous-mêmes, nous attacha à lui par les liens d'une amitié profonde, doublée d'admiration.

Avant d'en venir aux conclusions que nous pouvons tirer de ces traversées postales de l'Atlantique Sud par l'*Arc-en-Ciel*, je tiens avant tout à mettre quelques détails au point.

On a fait du pilote de ligne que je suis le champion d'une formule et qui sait même, peut-être, le représentant d'une marque d'avions... A Dieu ne plaise, je ne suis ni ne veux être ni l'un ni l'autre... Je suis tout simplement, et je tiens fermement à le demeurer, le réalisateur d'une idée de bon sens acquise et renforcée par une expérience que j'ai tenu à renouveler dix fois...

Pour que nous puissions continuer un effort national au-dessus de toutes les politiques et de toutes les polémiques, je pense qu'il ne doit y avoir ni guerre de formules, ni querelle d'intérêts particuliers. Tout cela ne peut, en aucun cas, nous intéresser.

Certaines gens qui ont un sens aéronautique plus administratif que réaliste, d'autres qui ne font que de l'aviation en chambre, veulent traiter la question de l'Atlantique Sud sans la connaître et, à plus forte raison, la comprendre. Ils mettent en présence l'hydravion et l'avion et misent sur les chances de l'un et de l'autre. Ils en font à la fois une bataille sportive, qui ne les passionne même pas, parce qu'ils sont incapables d'éprouver une saine passion, et une possibilité de ne pas agir par crainte des responsabilités. Pour moi, comme pour mes camarades, qui sommes des hommes sains et simples, rien de tout cela n'existe. Nous

aimons la lutte certes, mais de toute autre façon...

Le commandant Bonnot, à la tête d'une équipe d'élite, a réussi quatre traversées postales de l'Atlantique Sud à bord de l'hydravion *Croix-du-Sud* ; nous ne désirons que leur rendre l'hommage amical qu'ils méritent. Nous avons réussi six traversées postales de l'Atlantique Sud, avec notre avion *Arc-en-Ciel*, et nous désirons simplement entendre dire que l'aviation française a réalisé un total de dix traversées postales de l'Atlantique Sud.

Sur ce seul plan-là, les discussions de formules d'avenir peuvent devenir intéressantes. Sinon, toutes ces communes victoires ne sont que des défaites lamentables. Je pense que nous avons déjà assez de difficultés à résoudre avec les concurrences internationales sans les augmenter par des batailles intérieures déprimantes et stériles.

Ceci dit, je puis exposer mon idée dont la base est celle-ci : que ce soit « avion » ou « hydravion », je pense que la vitesse seule sera le facteur essentiel de sécurité et de régularité pour des traversées aériennes postales Atlantique Sud.

En cela même, je n'ouvrirai pas de polémique... C'est l'idée que je défends simplement comme elle est celle d'un grand nombre de mes camarades de ligne. Elle permet tout d'abord d'éviter des vols de nuit dans des zones tropicales souvent tourmentées, particulièrement à certaines époques de l'année. Je pense, de plus, que les courriers aériens doivent aller de plus en plus vite, que les 150 kilomètres à l'heure est une vitesse postale périmée et que dans cet ordre d'idée toute exploitation doit être subordonnée à la plus grande vitesse économique.

L'avion est et sera longtemps encore en tête du progrès aéronautique. Un avion multimoteur construit rationnellement ne devra pas avoir de pannes mécaniques l'obligeant à amérir. Il sera prévu pour voler à pleine charge avec l'un ou l'autre des moteurs arrêté. Il suffira de quelques modifications pour lui donner, en cas de panne exceptionnellement grave, les qualités de flottaison d'un bon radeau. Que l'on se souvienne du *Junkers* portugais dont l'équipage fut recueilli au bout de huit jours, flottant dans l'Atlantique Nord, de l'avion de Haussnet, qui fut sauvé

après trois semaines de recherches, et de quelques autres amérissages involontaires qui se sont passés normalement sans capoter.

Le tonnage des réservoirs d'essence et d'huile vides, solidement encastrés soit dans les ailes, soit dans le fuselage, ne représente-t-il pas un volume de flottaison suffisant ? Laissons ces considérations...

En vue d'une exploitation par avions terrestres, j'ai pensé depuis longtemps à utiliser les points d'émergence de l'Atlantique Sud. C'est dans cet ordre d'idée que des terrains ont été aménagés.

A 300 kilomètres à l'heure, il faudrait un peu plus de sept heures pour aller d'une île à l'autre. Les protections météorologiques et radiogoniométriques côtières permettront le vol de nuit sûr et sans risques graves des îles au continent.

Pour arriver à ce résultat, il a fallu beaucoup lutter. Depuis 1930, nous n'avons rien fait. L'effondrement encore injustifié de l'*Aéropostale*, l'indifférence et je dirai même l'hostilité trop évidente des services officiels acharnés à détruire une œuvre qui avait à leurs yeux le défaut d'être probablement trop française, une incompréhension totale et une méconnaissance absolue de l'intérêt que représente pour la France cette ligne qui a donné jusqu'au début de 1933 la moyenne de 27 millions de recettes annuelles..., la moitié des recettes de l'aviation commerciale française, pour l'avenir de laquelle près d'une centaine de pilotes, radiotélégraphistes et mécaniciens se sont sacrifiés et tant d'argent a été dépensé. C'est un manque de dignité et d'amour-propre national à l'égard des pays sud-américains qui aiment certes notre culture, mais auxquels nous avons tant de fois donné l'occasion de dire : « Les Français savent créer, mais ne savent rien garder... »

Bref, à la fois cet état d'esprit et cet état de choses faisaient entrevoir, il y a peu de temps encore, une issue fatale définitive pour le sort de la ligne France-Amérique du Sud.

Nous avons fait un pas en avant, nous avons rattrapé un peu de temps perdu, certes. Nous pouvons le rattraper complètement. Il suffit de vouloir... A l'un des pilotes

allemands des hydravions catapultés du *Westphalen*, venu un soir de départ à Natal pour me demander ce que je pensais du pool franco-allemand, j'ai répondu : « Il y a encore des Français qui préfèrent la dignité du risque couru et accepté à la lâche paresse de ne pas agir. Vous faites un effort, nous tenons à faire le nôtre, simplement, nous ne pouvons accepter d'être inférieurs à vous... »

Sentimentalité ridicule peut-être. Mais pour nous, pilotes de ligne, les questions de politique internationale ne nous intéressent pas. Nous ne désirons connaître que la loyauté de nos luttes, nous nous attachons simplement à ce que nous créons de toutes nos forces, de tout notre sang, et nous ne pouvons envier que la satisfaction du devoir accompli.

* * *

Ainsi, de mai à septembre, nous accomplissons huit traversées postales.

La plupart ont leur point de départ à Villa Cisneros, sur la côte mauritanienne, et passent par Praia, dans les îles du Cap-Vert, jusqu'à Natal. En même temps, le commandant Bonnot et son équipage accomplissent, eux aussi, six traversées postales sur l'hydravion *Croix-du-Sud*.

A bord, toujours les mêmes compagnons fidèles, les mêmes amis des précédents voyages :

Dabry, officier de marine de réserve, mon navigateur, qui me quittera après deux traversées pour prendre son poste de chef de base à Natal ;

Clavère, qui le remplace pendant les six autres traversées, qui comptait trois années de navigation comme commandant d'avis ; il a trouvé la mort dans le courrier que remontait Depecker de Rio-de-Janeiro à Natal ;

Gimié, le compagnon fraternel de toutes les bonnes et mauvaises heures, radiotélégraphiste si parfait et si plein de courage, qui ne me quitte pas ;

Et enfin Collenot, mon vieux Collenot, chevalier de la Légion d'honneur, trois mille heures de vol, dix traversées de l'Atlantique Sud.

Quatorze traversées postales ont été accomplies par l'*Arc-en-Ciel* et la *Croix-du-Sud*.

L'hydravion *Santos-Dumont*, avec Bossoutrot et Givon, le navigateur Conet, le radiotélégraphiste Néri et le mécanicien Richard, qui compte plus de trente traversées, entre en lice. Le *Centaure*, quadrimoteur Farman terrestre, rejoint également Dakar avec Guillaumet qui m'a accompagné en dernier sur l'*Arc-en-Ciel*. Guillaumet ? Vous le connaissez : il a eu le record du survol de la Cordillère des Andes avec près de deux cents passages et pour le nombre de traversées de l'Atlantique, il est le second !

Air-France décide alors de commencer un service régulier cinquante pour cent aérien. Trois nouveaux hydravions Latécoère sont commandés.

En décembre 1935, ces machines nous étant livrées, nous commençons le courrier cent pour cent aérien. Le courrier transporté, qui était de 130 à 170 kilos, atteignait rapidement 250 à 280 kilos.

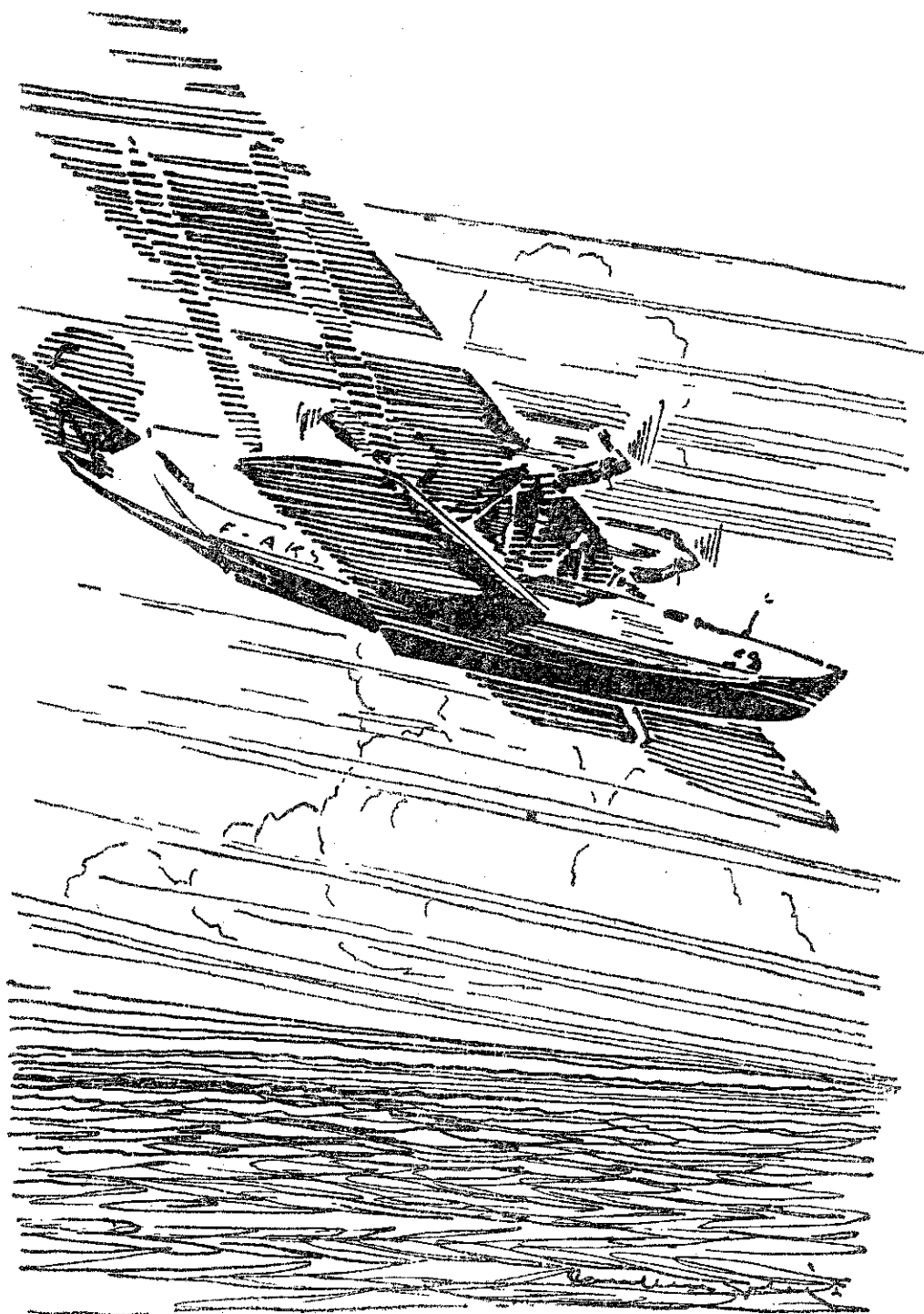
En février dernier, l'hydravion *Ville-de-Buenos-Aires*, l'un des trois nouveaux appareils livrés, disparaît brutalement. Le directeur du matériel, Serre, et moi-même descendons avec le troisième hydravion de la série, le *Ville-de-Santiago*.

Pris dans un très mauvais temps au départ de Kénitra, je ne suis plus par instants maître de la machine. Des déformations d'ailes se produisent, nous nous en rendons compte *de visu*. Cependant, ces machines, qui nous sont prêtées par l'État et contrôlées par la Marine, doivent être identiques comme construction à la *Croix-du-Sud*, laquelle a fait ses preuves de résistance et de solidité. Air-France n'a pas, de ce fait, eu droit de contrôle.

Que se passe-t-il ? A l'examen, la machine révèle des modifications essentielles et profondes ; la construction a été simplifiée et affaiblie.

Après soixante-quinze traversées aériennes, le courrier cent pour cent aérien transatlantique est provisoirement interrompu.

Mais la ligne reprendra...



CHAPITRE IX

UNE TRAVERSÉE ENTRE TANT D'AUTRES

Des réalités passionnantes attachent le pilote à son métier : celles que l'on trouve quand on quitte Paris et ses bureaux et que l'on s'évade vers des horizons neufs, vers des soleils plus éclatants ou des nuits plus étoilées, vers notre monde à nous qui n'aimons surtout la terre que pour nous y poser et en repartir le plus vite possible.

Plus de cent traversées aériennes de l'Atlantique Sud ont été faites. Elles sont l'œuvre d'une équipe passionnée qui puise dans l'accomplissement de son devoir un réconfort incessant.

Je voudrais pouvoir simplement vous faire imaginer comment une de ces étapes s'accomplit et vous faire réaliser la simplicité d'une grande tâche.

Dans la nuit, à Dakar.

Dakar : 3 heures du matin. Le courrier de France vient d'arriver au terrain de Ouakam. Il y a vingt-deux heures qu'il a quitté Toulouse.

Tout le monde s'empresse à la lueur des projecteurs de décharger le courrier, de le vérifier, de dépouiller les paperasseries qui s'accumulent chaque jour davantage, car un courrier aérien n'est pas à l'abri de l'emprise administrative.

A 3 h. 20 le travail est terminé ; le courrier chargé dans une vedette se dirige vers le ponton flottant où s'encastre la coque de l'hydravion, lequel apparaît tout blanc sous la lueur des projecteurs, presque fantomatique et revêtu d'une sorte de puissance irréelle.

Accostage au ponton où la multiplicité des bidons vides justifie les onze ou douze mille litres d'essence que viennent d'engloutir les réservoirs.

L'équipage est là. Deux pilotes, le navigateur, le radio. Le mécanicien est déjà dans la machine. On aperçoit la lueur de sa lampe électrique frontale qui éclaire par instants, à travers les capots, l'arrière de l'un ou l'autre des moteurs accessibles en vol.

Les mécaniciens s'affairent : pendant que certains font disparaître le courrier et les vivres dans les soutes de la coque, d'autres enlèvent déjà des amarres.

Tout s'accomplit dans un silence fait d'une sorte de recueillement.

Les rites du départ d'un avion la nuit revêtent toujours une certaine solennité, mais là, face à l'inconnu de 3 000 kilomètres de mer, face à cette sorte de mystère d'un horizon sans limites évanoui dans la nuit, les visages sont un peu plus graves peut-être, mais empreints malgré tout de cette calme sérénité faite de la joie intérieure que l'on ressent toujours à l'approche de l'action et de cette vague crainte que crée l'instinct de conservation dès que l'on quitte les rives de notre existence terrestre.

A 3 h. 45, l'équipage a serré les mains et monte à bord.

Les moteurs de la vedette de remorquage pétaradent, claquent et trouent brutalement le silence de la nuit, comme le jaillissement impérieux d'un commandement sec au moment d'entrer en action.

L'hydravion quitte le ponton dans une dérive lente, puis brusquement le glissement s'accroît et les vingt-trois ou vingt-cinq tonnes de la machine s'engagent lentement vers la passe de sortie, précédées du halètement rythmé du moteur de la vedette.

Chacun est déjà à son poste.

Les pilotes ont allumé les lampes d'éclairage des

struments de contrôle dont ils règlent l'intensité. Les commandes sont essayées, les manettes des moteurs ont leur position de départ, le contact des quatre moteurs est mis.

Le mécanicien est dans son poste, là-haut, dans la petite loge exiguë constituée par la simple épaisseur de l'aile.

Le navigateur a déjà fixé ses cartes, vérifié ses compas et dérivomètres, sorti ses bouquins, placé son sextant à portée de la main et contemplé sa règle à calcul.

Le radiotélégraphiste a allumé ses lampes, les a éteintes, les a rallumées, a fait tourner les boutons sur leur secteur avec des doigts d'horloger. Tout est prêt.

Les lumières de la ville s'éloignent déjà... On est sorti du port. La vie terrestre est terminée.

La ligne de départ faite de bouées lumineuses apparaît droit devant. Un ordre du pilote chef de bord.

Les claquements du moteur de démarrage éclatent là-haut dans l'aile...

Une hélice tourne, un moteur est parti dans un jaillissement d'étincelles mauves et rouges, puis un autre et enfin les quatre moteurs commencent leur effort qui va durer plus de vingt heures.

La vedette a largué la remorque.

Le chef de bord a tiré lentement, d'un seul mouvement, les quatre manettes à fond. Il est 4 heures.

La machine, alourdie, prend peu à peu sa vitesse dans le bruit assourdissant du plein-gaz des moteurs, puis ce sont des chocs sourds de la houle contre la coque et, après une sorte de désenlisement, l'hydravion glisse en surface.

Au bout de quelque cinquante secondes sous l'effort des commandes, il s'arrache de l'eau.

L'aventure est commencée.

Au-dessus de l'Atlantique...

Le cap de la route de Natal est déjà lisible sur les divisions lumineuses du compas. Le pilote fixe son tableau de bord, où les aiguilles des instruments sont la seule vérité de la position de vol de la machine qui s'achemine dans la nuit. Dans une heure le jour se lèvera.

Altitude 300 mètres. Le radio communique déjà avec Dakar et Porto-Praia, reçoit des relèvements radiogoniométriques, des renseignements météorologiques qui vous indiquent les vents favorables à une altitude donnée. Une barre grise à l'horizon : le jour brumeux point faiblement, lentement en arrière de la route.

Devant, toujours la nuit.

Et c'est enfin le lever du jour ; à l'est, l'horizon devient rose, puis rouge.

Le soleil s'extraît péniblement de la grisaille d'une couche nuageuse et floue.

A bord on a éteint les lampes. Les visages s'éclaircissent et s'évadent eux aussi de la torpeur de la nuit. Le café du matin circule dans une bouteille thermos.

Tout devient plus simple, plus facile, les moteurs semblent tourner plus allégrement. T. V. B. ! Tout va bien.

L'entrée dans le jour donne cette détente subite du corps et de l'esprit qui se dégagent de la vieille emprise primitive de l'inconnu nocturne.

Au-dessous, la mer couleur de plomb s'étale, et sa houle blanchit légèrement au souffle des vents alisés du nord-est.

La progression continue. « Vitesse 195 kilomètres à l'heure », passe le navigateur au pilote sur un bout de papier. « Météo et sondages de Praia », écrit le radio sur un autre bout de papier. « Consommation des moteurs... », vous apporte le mécanicien à chaque heure qui s'écoule.

Et chaque morceau de papier conservé précieusement va en rejoindre d'autres. Ils représentent l'histoire d'une traversée qui sera adressée à la Compagnie sous forme de compte rendu.

Et chaque heure aussi la position de l'appareil est transmise aux postes, toutes les deux heures un des pilotes quitte son siège, son quart terminé.

Dans la coque, vivres et bouteilles thermos attendent l'un ou l'autre des membres de l'équipage qui viennent se restaurer dans les minutes de calme, quand le temps est beau et quand tout va bien.

Dans la tempête.

Une ligne noire à l'horizon : le mauvais temps, le « pot-au-noir », avec ses grains en forme de voûte montée sur des piliers sombres et titanesques, avec ses têtes de champignons monstrueux qui dressent leur sommet à 5 000 mètres, puis c'est la pluie torrentielle et serrée, les rafales de vent qui blanchissent subitement la mer.

« Altitude 100 mètres, visibilité nulle », transmet le radio.

Le pilote tient bien serré son volant, redresse les coups de pompe avec calme. Il a confiance en lui et dans sa machine. Il regarde son cap, fixe ses instruments de contrôle, voit une issue qui semble plus claire, s'y engage, louvoie un peu à droite, à gauche, pour éviter ce qui lui semble le mauvais coin, corrige son cap, le reprend...

Une heure passe, puis c'est l'éclaircie, quelques grains isolés à l'horizon et derrière soi une sorte de montagne sombre aux tons d'encre, à laquelle on fait un signe de la main qui la rejette dans le passé.

Le soleil apparaît, la mer prend une couleur plus claire et se teinte d'ombres et de reflets.

Le navigateur a braqué son sextant sur le soleil, la position est contrôlée et la route reprend.

« Un bateau droit devant », signale le pilote avec de grands gestes. On passe bas sur cet oasis humain et flottant qui semble creuser sa route péniblement : on ne l'envie guère.

« Nous devons être en vue du rocher de Saint-Paul », écrit le navigateur.

En effet, sur la droite, à 45°, une tache noire sur l'eau : des récifs aigus hauts de six mètres, larges de couronne, surmontés d'un phare éteint depuis longtemps, émergent au milieu des gerbes d'écume. La navigation est précise, mathématique. La vie de bord continue.

Puis c'est à nouveau l'entrée dans la nuit.

Les lampes se rallument. Le poste du navigateur et du radio s'inonde de lumière rouge. Les cadrans bleus, mauves et rouges des instruments avec leurs divisions

de radium forment curieusement le décor d'une scène de féerie enfantine aux teintes vives.

Le pilote a repris sa veille attentive et immobile. Le navigateur a rebraqué son sextant vers les étoiles. Le radio relève au cadre radiogoniométrique de bord l'île Fernando et Noracha par le travers.

L'Atlantique franchi.

Seize heures de vol, puis dix-sept heures, et, tout à coup, droit devant, l'éclat d'un phare à l'horizon qui disparaît. Peut-être une vision irréelle...

Non, il réapparaît, puis la tache lumineuse et immobile sur la côte qui matérialise le but : Natal.

Le bouchon d'une bouteille de champagne vient de sauter... les gobelets circulent : on boit à la santé de cette nouvelle traversée.

Et puis c'est la descente lente sur la ville endormie, vers le fleuve accueillant et sa ligne de bouées lumineuses d'amérissage ; une fusée a jailli, bleue et blanche, et éclaire le plan d'eau.

Un virage, moteurs au ralenti, puis le glissement doux et lent, presque religieux, de la coque sur l'eau sombre. Les moteurs se sont tus et c'est le silence, le calme, la paix de l'arrivée.

Assis sur la coque, pendant le remorquage, comme dans le plus confortable des salons, l'équipage parle peu, ne commente guère les faits de la route et fume la première et la meilleure des cigarettes.

Des mains se tendent. Le courrier est extrait des soutes. Le voyage est terminé.

Un autre va commencer et s'achever à Santiago-du-Chili.

Si, après avoir parlé de la ligne France-Amérique du Sud, j'ai tenu à terminer par le récit anonyme d'une traversée transatlantique, cela n'a été que pour donner le réconfort moral d'une action simple, libérée de tout ce qui n'est pas sain, de tout ce qui n'est pas beau et propre.

Chaque jour, les mêmes étapes anonymes s'accomplissent sur toutes les lignes : il y a encore des hommes en

France qui croient en ce qu'ils font et qui aiment plus agir que discuter et se plaindre.

Et c'est pourquoi nous devons avoir confiance, malgré tout, dans la force morale de notre pays qui arrivera, tôt ou tard, lui aussi, à franchir ses étapes dans l'ordre, le travail et la propreté.

DEUXIÈME PARTIE

POUR L'AVIATION (1)

(1) Dans cette partie ont été groupés quelques extraits des articles et discours où Mermoz exprime sa conception, en quelque sorte morale, de l'aviation.

L'AVIATION, ÉCOLE SOCIALE, ÉCOLE DE CHEFS

L'aviation, comme toutes les grandes œuvres humaines qui ont bouleversé le monde, est née avant tout d'une mystique.

Le besoin idéal de s'évader de soi-même, la volonté de s'élever des contingences d'une vie terrestre trop étroite, de rompre avec la monotonie d'un régime d'existence trop égoïste ont fait se cristalliser peu à peu l'idée du vol humain dans le cerveau des hommes.

Avant qu'un technicien ait pu en définir les problèmes et en trouver les solutions mathématiques, l'esprit inventif et le travail lent, méthodique et tenace d'un mécanicien génial l'avaient conçu et réalisé.

L'aviation fut le résultat d'une œuvre de foi.

C'est pourquoi elle a sa mystique, son apostolat, son martyrologe.

C'est pourquoi elle va prendre de plus en plus dans l'avenir la forme et la puissance d'une sorte de religion sociale, laquelle va servir de base à l'évolution profonde de l'esprit des générations nouvelles.

La réalisation en sera possible et facile si chacun apporte sa contribution personnelle de dévouement désintéressé à une œuvre dans l'avenir de laquelle il doit avoir une foi absolue. Un redressement national ne peut s'accomplir que dans la volonté et l'enthousiasme d'une action commune, d'une discipline personnelle des sentiments et d'intérêts.

Aux nécessités d'une architecture nouvelle, il faut apporter l'application d'idées audacieuses, dépouillée

de la crainte paresseuse et démagogique des responsabilités, de la susceptibilité des faux amours-propres, des influences d'un sectarisme d'éducation sociale ou de formation intellectuelle.

Pour être saine et efficace, l'action sociale doit se libérer des entraves d'une politique de métier au service d'intérêts particuliers. Cette politique devra faire place une fois pour toutes à une politique purement française au service de ceux qui travaillent, sans distinction de classe, pour leur pays. Elle doit rompre avec toutes les formes d'égoïsme, avec l'hypocrisie de certains principes qui ne servent qu'une fausse morale d'opportunisme.

Il faut que la jeunesse puisse retremper et affermir son esprit dans la volonté d'une évolution immédiate et sans défaillance au profit d'une action rénovatrice faite de généreux élans et de réalisations sans faiblesses.

Pour cela, elle doit se transformer immédiatement en une jeunesse aéronautique.

Dans cette école sociale qu'est l'aviation, elle trouvera l'équilibre physique, la santé morale, elle se pénétrera de toutes les formes d'énergie et de courage, du sentiment de discipline collective au service d'une « tâche idéale », elle comprendra qu'il est possible de créer une atmosphère saine dans laquelle s'harmonisent les satisfactions profondes que donnent l'accomplissement de l'effort et les déceptions de nos petits insuccès dans la lutte quotidienne de nos existences d'hommes.

C'est sous le signe de la jeunesse et sous celui de l'espoir magnifique que représente pour elle l'Aviation, école sociale, école de chefs, que j'ai voulu ouvrir cette page aéronautique du *Flambeau*.

(Le *Flambeau*, 8 août 1936.)

L'AVIATION ET LA JEUNESSE

Depuis longtemps l'idée de l'aviation populaire aurait dû naître dans les esprits et devrait être réalisée complètement aujourd'hui. Elle aurait dû commencer à vivre et se développer *non pas sous un signe politique, mais*

sous celui d'une compréhension audacieuse des aspirations de la jeunesse moderne, élargie dans un sens d'esprit sportif et d'éducation sociale.

Deux Fédérations, deux classes, deux jeunesses... IL N'Y A QU'UNE JEUNESSE : CELLE QUI ASPIRE A VIVRE DANS UN AIR DÉBARRASSÉ DES MIASMES POLITIQUES, A Y VOLER EN PAIX, A S'ÉVADER, MÊME POUR QUELQUES MINUTES, D'UN SOL OU ELLE RETROUVE LES MISÈRES MATÉRIELLES ET MORALES DE LA VIE QUOTIDIENNE.

Il faut que le terrain d'aviation soit le lieu idéal où une jeunesse qui connaît l'aisance d'une vie facile apprenne à connaître, à comprendre et à aimer celle qui mène une existence laborieuse et dure, où l'esprit de sacrifice collectif, l'esprit de partage d'un superflu inutile, dominant l'esprit d'intérêt personnel, de jouissance égoïste, où tous les caractères puissent se fondre dans un même esprit de justice sociale, où la sélection des valeurs se fasse sans heurts de classe, où l'esprit de haine que l'on cherche à développer pour mieux en exploiter les effets soit banni irrévocablement.

La possibilité... le droit de voler pour tous, sur le même plan que le droit au travail, tel doit être le but de l'Aviation Populaire. Mais la volonté d'agir dans ce sens ne doit pas faire perdre de vue le but moral essentiel : créer une génération de l'air, dont chaque élément, jeune, soit uni à l'autre par un sentiment de fraternité, libérée de toutes les influences d'opinions divergentes et cristallisant ses aspirations dans une action commune, placée sous le signe de l'esprit social d'escadrille. (1)

AUX OBSÈQUES DE BAJAC (2).

« Robert Bajac, chef pilote de ligne, mort en service aérien.

(1) Cet article, paru dans le *Flambeau* le 21 novembre 1936, quelques jours avant la disparition de la *Croix-du-Sud*, est la dernière page écrite par Mermoz,

(2) Discours prononcé aux obsèques de Robert Bajac, chef pilote de la ligne Paris-Londres.

» Quand un des nôtres disparaît, il n'est point de formule plus éloquente, plus émouvante de grandeur et de simplicité qui puisse mieux définir le but pour lequel il a vécu.

» C'est parce qu'il était des nôtres, parce qu'il était à la fois grand et simple, c'est parce que le but de son existence d'homme de l'air était de se consacrer entièrement et passionnément à la tâche qu'il aimait jusqu'au sacrifice que Robert Bajac est tombé mortellement blessé à son poste de pilotage, alors qu'il avait tenu, comme chef pilote, à accomplir lui-même le premier service aérien nocturne des messageries entre Paris et Londres.

» Dans le cœur solidement trempé d'un pilote de ligne, il n'existe pas cet effroi devant la mort qui fait aimer la vie terrestre au point que chacun de nous craigne de la risquer et de la perdre.

» Qui de nous, au contraire, 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 ?

» Aussi, pour nous, pleurer un deuil n'est autre chose que résumer une destinée : la destinée de tant de camarades qui ont fait gravement et simplement leur devoir pendant des années et qui, par une nuit de brume ou de tempête, se sont rangés non moins simplement du côté des anciens.

» Pour sa malheureuse veuve, pour sa famille, pour ses amis, Bajac est mort trop jeune, arrêté dans sa course, frustré de son avenir, abominablement frappé dans son élan.

» Mais pour nous, pour ses camarades qui vivons sa vie, il est devenu aujourd'hui plus qu'hier encore, et avant tout, un grand ancien.

» Robert Bajac savait que le sacrifice d'une vie sert à d'autres vies. Il l'avait appris bien avant, mais à une école non moins rude, celle de la guerre.

» Capitaine de réserve, officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, décoré de la croix de guerre et titulaire de sept citations, dont cinq à l'ordre de l'armée, ayant trois victoires officielles à son actif, descendu

lui-même une fois, blessé grièvement en combat aérien, Robert Bajac avait donné la mesure de son audace réfléchie, de son allant sûr et confiant, de ses qualités énergiques de chef.

» Jacques Roques, son ami fraternel des heures de guerre et d'après guerre, me disait hier avec émotion :

« Il était magnifique. Quand nous étions désignés de » patrouille, il advenait parfois que le danger était tel » que nous considérions comme une folie de partir... » Mais lui, avec tout son enthousiasme, avait déjà tout » vu, tout réfléchi... Il partait... Nous le suivions. »

» Robert Bajac, chef pilote civil depuis 1920, qui comptait à l'heure actuelle 8 000 heures de vol, était resté, au cours de sa longue, et cependant trop courte carrière civile, un chef et un entraîneur d'hommes.

» Nous l'aimions pour son indépendance de jugement, pour tout ce qui émanait de lui de courtoisie, de bon sens réfléchi, de pensée à la fois saine et simple.

» Au retour d'étapes, quand il avait atterri, il ne se perdait pas dans le désordre des politiques intérieures. Bajac n'avait pas l'âme politicienne. Il était un aviateur qui faisait son métier d'aviateur. Il était un homme qui faisait son métier d'homme, qui aimait son foyer et ses amis, aussi.

» Pour nous qui pouvons, pour la plupart, le considérer comme un ancien, Bajac doit rester le camarade qui nous a précédés, qui nous a montré le chemin et qui, ayant beaucoup travaillé, s'est accompli *jusque dans la mort*.

» Il est le camarade qui a parfaitement réalisé sa destinée, le chef qui, jusqu'à sa dernière heure, a su assumer ses devoirs de chef et prouva que, le premier, il doit entreprendre, essayer, réaliser et se dévouer.

» Pour cela, il faut *avoir la foi, la foi en soi-même, en son idéal*. Robert Bajac était pénétré de cette foi et en a été pénétré toute son existence.

» Je ne voudrais pas parler beaucoup plus longtemps parce que, sur les lignes, *quand un camarade, quelque*

part, s'écrase dans la mer, contre une montagne ou contre la simple fatalité, quand, après avoir été un compagnon professionnel, il se change désormais en exemple, on le pleure autrement que dans la vie civile, avec moins de mots et peu de gestes.

» On se sent solidaire de lui, frappé en lui, peut-être un peu mourir en lui, mais très vite, on sent que lui-même, à travers nous tous, ses amis, ses camarades, dans le mauvais temps que chacun de nous traversera demain, il continuera à vivre.

» Un homme comme Robert Bajac ne meurt pas. Il nous a donné l'exemple du chef qui prend en charge, dans le silence, les risques de l'expérience, l'épreuve des méthodes et du matériel. Il est tombé en pilote de ligne et l'on va certainement tirer de sa chute des enseignements, qui sauveront peut-être d'autres équipages et qui permettront de tracer régulièrement une route nouvelle dans la nuit.

» Robert Bajac... Maurice Noguès... Deux noms aimés, respectés, que nous réunissons dans une même pensée émue, et qui devraient représenter pour nous plus qu'un exemple : un symbole de cette camaraderie d'escadrille, de cette fraternité du risque, de cette amitié désintéressée, libérée des mille et une mesquineries quotidiennes, dont la tradition tend trop à disparaître.

» Le soir, dans une popote d'escadrille, quand, autour de la table commune, un siège demeurerait vide, les visages restaient graves, mais les coudes se serraient davantage, les épaules se rapprochaient, tant le souvenir du disparu resserrait les liens d'amitié parfois, peut-être, un peu détendus et pour leur rendre hommage.

» Autour du souvenir de ces deux noms, tâchons de nous retrouver un peu coude à coude, de faire renaître la tradition de cette camaraderie d'escadrille, saine et spontanée, qui fut celle de nos aînés.

» Enfin, inclinons-nous devant la douleur de M^{me} Bajac et des siens.

» Et maintenant, en toute fraternité, nous vous adressons un suprême au revoir, Robert Bajac. Malgré ce sentiment que vous continuerez à vivre dans chacun

d'entre nous, nous avons le droit d'être tristes et de vous pleurer, parce que nous tous, qui sommes ici vos amis, nous vous aimions. »

ESPRIT AÉRONAUTIQUE, ESPRIT SOCIAL

L'éducation des forces jeunes du pays n'a pas de bases plus essentielles, plus saines et plus solides que l'esprit aéronautique développé dans un sens d'esprit social.

Quand l'équipage quitte le sol et que l'avion s'estompe dans les brumes de l'altitude, il semble qu'une métamorphose atteigne les navigateurs de l'Espace. Leurs gestes deviennent plus précis, leurs propos plus fraternels. Un souci commun rapproche les cœurs. Toutes les vies sont étroitement liées les unes aux autres et, pour le pilote — chef de bord — le radio qui guide la route tient entre ses mains l'existence de l'équipage comme la tenait le mécanicien, qui, tout à l'heure, s'est glissé jusqu'au fuseau-moteur.

Quand l'avion repose sous son hangar, des équipes affairées le révisent, membrure par membrure, longeron par longeron, pièce par pièce.

De l'apprenti qui passe les outils, au metteur au point qui depuis dix et vingt ans vit avec les moteurs subtils et puissants... jusqu'au manoeuvre qui nettoie et brique avec ardeur la structure entoillée des machines, pas un qui ne se sente solidaire de ceux qui affronteront les traversées les plus dures.

... Esprit d'équipe..., esprit de coopération franche tendu vers le seul but d'une amélioration perpétuelle de l'essor humain...

... Brassage des cœurs et des classes sociales...

... Fraternité des terrains : le pilote se penche avec sollicitude et amitié sur l'établi où le mécanicien polit une tige de soupape.

... Fierté de l'ouvrier qui surveille amoureusement l'envol de l'avion..., du mécanicien qui écoute anxieusement le bruit du moteur.

Il y a de tout cela dans la vie des hommes de l'air, il y a aussi le sentiment impérieux et pathétique de l'obéissance, du dévouement librement consenti au chef.

Ce chef a d'abord mérité par sa valeur et son habileté, par ses qualités de cœur et de volonté, par son esprit de justice, la soumission des jeunes enthousiasmes et le respect que les anciens lui accordent spontanément... Mais il doit rester — à toutes les heures de l'action, à toutes les minutes de ses décisions, — égal à lui-même... pour mériter l'honneur de cette confiance sacrée... aussi lourd à porter que le plus surhumain des fardeaux...

A l'ombre des hangars comme dans l'infini des horizons, la jeunesse française trouvera les exemples de travail, de simplicité, de camaraderie, de collaboration, de risque et de compétition qui la tremperont et la rendront digne du destin national.

(La Belle France, novembre 1936).

TROISIÈME PARTIE

MERMOZ TOUJOURS VIVANT ⁽¹⁾

(1) D'innombrables témoignages ont dit la vie magnifique de Mermoz et rendu sensible à tous son rayonnement. Nous avons pensé que les lecteurs nous sauraient gré de les retenir. On trouvera donc réunis ici quelques-uns des articles qui l'évoquent et qui aideront à garder son image vivante. Notre regret est d'avoir dû nous limiter faute de place.

JEAN MERMOZ EST PARTI...

PAR RENÉ CHAMBE

Au matin de ce 8 décembre la tragique nouvelle a couru, comme une trainée de poudre, d'un bout à l'autre du globe. Et il a semblé que la lumière venait de baisser brusquement sur le monde.

Mermoz disparu ! Mermoz, au nom sonore et bref comme un coup de clairon, Mermoz qui portait en lui toute la force, toute la fierté de l'aviation française ! Lui disparu ? Non, ce n'était pas vrai, c'était impossible ! C'était injuste ! Dans son affreuse angoisse, la foule innombrable de ses admirateurs, de ses amis, de ses camarades de l'air, de tous ceux dont il était le pur flambeau a crié sa stupeur indignée, sa révolte douloureuse. Non, il n'avait pu disparaître ainsi, non il n'avait pu tomber ! Les autres, oui, mais pas lui ! Pas Mermoz ! Mermoz était invincible !

Mermoz était invincible, en effet, et cette mort n'est pas une défaite. Elle est peut-être sa plus belle victoire. Il était trop grand pour les limites étroites d'un cercueil. Et puis le monde ne méritait pas, sans doute, de le garder ; le monde obscur avec ses vilenies, ses lâchetés. Il n'est pas mort ! il est parti. Il s'est effacé comme une clarté dans notre incompréhensible crépuscule.

A l'aube du 7 décembre, avec la rude équipe choisie et façonnée par lui, Pichodou, Ezan, Lavidalie, Cruveilhaer, il s'est détaché du rivage des hommes. C'était sa vingt-quatrième traversée de l'Atlantique... Ils se sont envolés cap au Sud et, comme toujours, les lèvres durement scellées sur la grandeur de leur tâche.

Les derniers mots qu'il a laissés, les derniers mots que sa main a signés, ce sont peut-être ceux-là mêmes qu'il a écrits spécialement pour *La Belle France* et qu'elle a publiés il y a un mois. Comment les relire aujourd'hui sans laisser couler des larmes affreusement amères :

« *Quand l'équipage quitte le sol et que l'avion s'estombe peu à peu dans les brumes...*

» *Dans l'infini des horizons, la jeunesse française trouvera les exemples de travail et de risque qui la tremperont et la rendront digne du destin national...* »

La jeunesse... L'exemple...

Alors, ce matin-là, ils sont partis tous les cinq. Non, pas tous les cinq, tous les six ! Car elle était là, elle aussi, à bord de la *Croix-du-Sud*, elle, la vieille passagère qu'on emmène toujours, la vieille passagère à la face camuse...

Car tu étais là, n'est-ce pas ? Allons, dis-le ! Tu ne pardonnais pas à Mermoz de t'avoir regardée si souvent et de si près dans les orbites sombres de tes yeux vides ? Tu te souviens ? Une fois, en Syrie, en 1924, dans le désert ? Et puis, une autre fois, en 1928, dans la Cordillère des Andes, avec Collenot ? Comme ils se sont moqués de toi, ce jour-là ! Mais Collenot, tu l'as rattrapé le premier, tu l'as poignardé dans le dos, en plein Atlantique, à bord de la *Ville-de-Buenos-Aires*, disparue corps et biens.

Et l'autre jour Mermoz ? Tu t'es vengée ? Allons, avoue ! Au départ de Dakar, tu passais déjà ta blanche main dans son épaisse chevelure blonde. Et, cette fois, Mermoz s'est laissé faire. Il était au bout de son destin.

Oui, il était trop grand pour nous, il était trop grand pour lui seul. Seule, la mort pouvait le grandir encore. Pour lui, ni la vieillesse, ni le tombeau : le vide ! Son cher Atlantique Sud ; oui, *le sien* !

Allons, vous autres, ne pleurez pas ! Une mort héroïque inutile, ça n'existe pas ! Et Shakespeare se trompe aussi quand il dit : « La gloire est comme un cercle au milieu des ondes. Elle ne cherche à s'agrandir et ne cesse de s'étendre que pour disparaître dans le néant... »

Pas toujours...

Nous disons, nous, qu'au moment où la cocarde de la *Croix-du-Sud* s'est engloutie dans l'Atlantique les trois cercles tricolores qui la composent se sont envolés d'elle. Et, de vague en vague, ils se sont démesurément agrandis et sont allés jusqu'aux lointains rivages du Nouveau-Continent porter un peu de la gloire la plus pure de chez nous. Cela, rien ne l'effacera !

Mermoz est tombé comme un chef, place en avant. A nous de suivre !

(*La Belle France*, janvier 1937.)

PAR-DESSUS L'ATLANTIQUE AVEC L' « ARC-EN CIEL »

PAR PAUL BRINGUIER (1)

Je voudrais éviter de faire ici le seul récit lyrique d'un exploit sportif. La randonnée de l'*Arc-en-Ciel* n'a pas été une aventure. Tant pis pour les quelques esprits amoureux de l'héroïsme inutile qui ont paru le regretter. Non seulement Couzinet s'était donné un but, mais il avait accepté une mission : démontrer la supériorité des longs courriers de continent à continent, des rapides avions terrestres sur les hydravions dont le rayon d'action est forcément réduit. Je dirai succinctement ici quelles victoires quotidiennes sur la matière, sur le temps, sur les hommes, sur lui-même, il a dû remporter pour apporter enfin cette preuve éclatante, dimanche soir, au Bourget.

Au milieu du mois d'avril, revenant, avec l'expédition *Sita*, de la forêt amazonienne, n'ayant reçu aucune nouvelle d'Europe depuis des mois, ignorant tout du raid de l'*Arc-en-Ciel*, j'arrivai, à la suite d'une série d'aventures et de hasards, dans ce port triste qu'est Natal. Je descendis à terre et, au milieu de la rue, parmi les silhouettes nonchalantes, éternellement lasses des Brésiliens du Nord, j'aperçus la carrure athlétique de Jean Mermoz, puis, sous un béret bleu clair, le visage, toujours attentif, de Couzinet.

Quelques heures plus tard, le constructeur de l'*Arc-en-Ciel* et son équipage me faisaient l'amitié et la joie de m'admettre parmi eux pour le voyage du retour.

La traversée était basée sur un tableau de marche de quinze heures. En allant vers l'Orient, à la rencontre du soleil, on perdait deux heures de jour. Il fallait donc prévoir quatre heures de vol de nuit, à peu près impossible si la nuit est noire. Il avait été décidé que nous partirions un des

(1) Lorsqu'en 1933 l'*Arc-en-Ciel* fit son premier voyage d'essai au-dessus de l'Atlantique Sud, l'équipage s'augmenta, pour le trajet du retour, d'un nouveau membre, M. Paul Bringuiér. Nous avons cru utile de reproduire le récit qu'il fit à l'époque de cette traversée célèbre dans les annales de l'aviation.

jours, qui précéderaient la pleine lune, entre le 4 et le 9 mai, à l'aube, pour arriver vers 11 heures du soir à Saint-Louis-du-Sénégal.

Mise au point.

Tout le reste du mois d'avril fut occupé à mettre au point l'appareil et à réparer l'erreur du mois précédent (1). Les avisos de l'*Aéropostale* apportèrent d'Europe l'essence convenable, les bougies des moteurs furent changées. Le mécanicien du voyage d'aller, Jousse, malade, était reparti en France et Collenot, le vieux compagnon de ligne de Mermoz, l'avait remplacé.

Tous les jours, nous nous entassions dans une vieille auto qui, en crachant, en se plaignant, en menaçant à chaque seconde de se disloquer, nous emmenait pendant trente kilomètres d'une piste défoncée jusqu'au terrain d'aviation. Le soir, quand les essais avaient été meilleurs, Mermoz, plus fougueux encore au volant de l'auto qu'au « manche à balai » de l'avion, lançait à toute vitesse la malheureuse guimbarde parmi les ornières, nous entonnions en chœur de vieux refrains de France, et les métis qui poussaient à travers les manguiers leurs bourriques flageolantes regardaient, avec épouvante, passer ce char de démons.

Pourtant, les journées étaient longues. Nous habitions une villa blanche et bleue entourée de lilas, où les petites négresses en robes rouges tenaient notre popote et nous gavaient, sans fantaisie, de salade, de pommes de terre et de poules rôties.

La nouvelle lune.

Cependant, l'époque de la nouvelle lune arrivait. Le moteur central, décidément trop ravagé par la mauvaise essence, avait été remplacé par un moteur neuf. L'*Arc-en-Ciel* avait souffert. Il était depuis quatre mois en Amérique du Sud, le plus souvent dehors, faute de hangars où puisse se loger son envergure de trente mètres. Les violents orages tropicaux l'avaient accablé, l'humidité puis la brûlure du soleil l'avaient sournoisement attaqué.

Pour ce premier voyage d'étude avec un prototype on ne possédait aucune pièce de rechange, aucun instrument de vérification. Parfois, les mécaniciens manquaient de cer-

(1) Une mauvaise essence avait encrassé les bougies.

tains outils spéciaux. L'ingénieur Barrière, de l'*Aéropostale*, qui dirigeait l'équipe des « cottes bleues », faisait des prodiges d'habileté pour venir à bout de cette tâche délicate.

Enfin, on put penser que tout était prêt. C'était le 7 mai. Le départ allait être fixé au lendemain lorsque, subitement, au cours d'un vol d'essai, le moteur central — le moteur neuf — se mit à vibrer. Rien ne paraissait en défaut en lui, il donnait le nombre normal de tours, il faisait fort honnêtement son travail. Mais il vibrait. La vibration est la grande ennemie du mécanicien en général, et de l'aviateur en particulier. On ne sait jamais jusqu'où peut augmenter l'amplitude d'une vibration et aucun acier ne résiste à un certain régime vibratoire.

Les mécanos se précipitèrent sur le moteur. Ils ne trouvèrent rien. A chaque essai, les vibrations reprenaient. Ils démontèrent les groupes de cylindres, ils vérifièrent tout. Ils changèrent une fois de plus de bougies. On s'en prit au moyeu neuf de l'hélice, on le rôda, on le polit pendant des heures. Rien n'y fit.

Les jours passaient. Ce fut le 9, point de la pleine lune, puis le 10, le 11. Nous étions venus nous installer au terrain et nous dormions dans des hamacs accrochés entre des piquets, autour de l'appareil.

Il ne pouvait plus être question de partir de jour puisque nous serions arrivés sur les côtes d'Afrique par nuit noire, la lune ne se levant plus qu'à 11 heures du soir. Il convenait de quitter au contraire Natal de nuit pour arriver de jour à Saint-Louis.

Les mécaniciens s'avouèrent dépassés par l'événement.

— Le moteur n'a rien, le moteur est parfait, dirent-ils. La cause de la vibration est extérieure à lui.

L'ordre de départ.

Couzinet se trouva devant un cruel problème. Tout en lui, ses principes, son éducation scientifique lui interdisaient de tenter l'aventure puisque la réussite n'était pas mathématique, puisque tout n'était pas parfait. Mais, d'autre part, il savait qu'on l'attendait en France ; il pensa à ceux qui se réjouiraient trop fort de sa demi-défaite, au chagrin de ses amis. Derrière lui, son équipage rongea ses freins. C'était l'avenir d'une formule, peut-être, qui était en jeu. Le tempérament du « fonceur » reprit le dessus sur celui des directeurs d'entreprise. Il donna l'ordre du départ. C'était le 14 mai, le dernier jour utile. La lune ne levait plus, vers

minuit, au-dessus de l'horizon, qu'un maigre croissant.

Il va être minuit. Mermoz dort, tout équipé déjà dans un hamac. Le capitaine Carretier m'aide (je suis chargé du ravitaillement pendant le vol) à remplir les bouteilles thermos de champagne et de café. Le capitaine Mailloux, sur un coin de table, plie ses cartes. Le radio Manuel est déjà assis dans la carlingue devant des manettes. Couzinet, très calme, surveille les derniers gestes des mécanos en fumant des cigarettes. Il porte une chemise-maillot rouge avec une ravissante casquette blanche d'officier de marine, qu'il a trouvée je ne sais où.

L'*Arc-en-Ciel* est dans un angle du terrain, face à la bande préparée, c'est-à-dire améliorée, de douze cents mètres. Un énorme projecteur monté sur roues, près de lui, éclaire la scène. On voit courir les ombres des mécaniciens qui achèvent le plein d'essence. Personne ne dit un mot de trop, personne n'élève la voix, personne n'est épargné par l'angoisse, la splendeur pesante des heures comme celle-là.

On voit, au loin, les lumières rouges, régulières qui, au ras de l'herbe, balisent le terrain, et, plus près, les rampes vertes, bleues, blanches des T d'atterrissage. Tout cela ressemble à l'envers d'un décor d'opéra.

Nous sommes tous réunis sous l'avion. Mermoz, qu'on a réveillé, regarde le ciel. Le temps est beau, un peu nuageux. Mais le vent est franchement mauvais. Nous l'aurons sur le terrain, trois quarts arrière. Avec nos neuf mille litres d'essence, notre poids total de quinze tonnes, le décollage, sur ce champ médiocre, par ce vent détestable, sera acrobatique.

Des hommes apportent en courant les feuilles du poste de radio qui donnent la météorologie de la route. Couzinet et Mermoz consultent, puis froissent ces légers papiers bleus et roses, ces lettres d'amour de l'Atlantique.

L'« *Arc-en-Ciel* » a décollé.

Il est minuit. Nous serrons en silence la main de ceux qui sont là, quelques mécaniciens, deux ou trois camarades de l'*Aéropostale*.

Nous montons dans la carlingue, nous verrouillons la porte. Pour le décollage, il convient de nous entasser le plus possible vers l'avant pour alléger la queue. Mermoz est déjà à sa place, le volant entre les jambes. Carretier est assis sur le siège voisin. Je me mets à genoux entre eux deux. Derrière nous, dans l'étroit couloir qui, sur l'aile, mène à la cabine

d'arrière, Couzinet et Maillaux se sont accroupis. Manuel est à son poste de radio. Le mécanicien Collenot est aux manettes du vide-vite, le mécanisme qui permet de vidanger instantanément l'essence si le décollage n'est pas normal, pour alléger l'avion. C'est Maillaux qui doit, en cas de danger, lui donner le signal d'ouvrir les robinets.

Les trois moteurs tournent. On enlève les cales. Maillaux lève la main. S'il la rabat, Collenot, qui s'hypnotise sur cette main dressée dans la demi-obscurité, doit lâcher l'essence.

Nous roulons lourdement. Il n'y a dans le poste de pilotage qu'une petite lumière rouge. Je regarde de bas en haut Mermoz qui me semble grandi, démesuré. Il est arc-bouté sur son siège ; il tient à bout de bras le volant. Son visage pur, rayonnant d'une sorte de force surhumaine, est tendu vers cette lumière blanche qui, là-bas, marque le bout du terrain.

Nous roulons toujours. Le vent a tendance à faire dévier l'avion vers la gauche. Mermoz le maintient violemment dans sa ligne. Je vois passer les lumières rouges du balisage.

Au même moment, les cahots sous les roues cessent. L'*Arc-en-Ciel* a décollé. A moins de cinquante mètres de hauteur. Mermoz le jette déjà vers la gauche. Devant nous, sous des nuées blanches, s'approche le grand reflet pâle de l'Atlantique.

Au-dessus des flots.

L'*Arc-en-Ciel* est en ligne de vol. Couzinet, du couloir, se glisse jusqu'à la cabine d'avant, enveloppe affectueusement d'un bras les épaules de son pilote. Mermoz tourne la tête, sourit, comme un gosse qui a bien fait son devoir, comme un athlète qui a réussi son temps record. Ce sont des minutes qui scellent un peu plus la confiance et l'amitié entre deux hommes.

Malgré sa lourde charge l'avion a pris rapidement de la hauteur. Nous passons à cinq cents mètres au-dessus de Natal. Natal, ses maisons basses où tremblent des lumières jaunes, sa colline de Petropolis cerclée de lampions verts et rouge, les quatre globes blancs de son débarcadère de pierre. Le dessin phosphorescent de la côte s'éloigne derrière nous. Une seconde, instinctivement nous restons tous immobiles à écouter autour de nous vivre l'avion. Les trois moteurs hurlent sans une fausse note. Serein, l'*Arc-en-Ciel* fonce à 230 à l'heure vers la terre d'Afrique, éloignée de 3 000 kilomètres.

La vie à bord.

La vie à bord s'organise. Couzinet s'est installé à la place qu'il ne quittera plus, le siège voisin de celui du pilote, à l'avant. Manuel est assis devant ses appareils de radio, il s'est attaché à eux par les fils de son casque à écouteurs et je finirai par avoir l'impression qu'il fait partie du mécanisme, qu'il ne pourrait plus se lever s'il le voulait.

Le capitaine Mailloux a développé et fixé la petite table de bois léger contre une des parois. Il déploie une carte puis la replie, la fixe sur sa planche avec des punaises. Elle est tellement vide, tellement bleue, cette carte, avec seulement des masses sombres : l'Amérique en bas, à gauche, l'Afrique en haut, à droite. Avec une règle transparente, graduée, un compas, il calcule la route.

Le capitaine Carretier, le visage collé à une vitre, regarde le ciel nuageux. Entre nous passe et repasse, agile, le mécanicien Collenot, déjà couvert de graisse et d'huile, Collenot qui n'a pas dormi depuis une semaine et dont la calme énergie ne faiblira pas un seul instant.

Quand Mailloux a fini sa première série de calculs on éteint la lumière dans la cabine arrière. La force électrique est toujours trésor à ménager. Nous nous tassons dans nos coins. Un éclat rouge de chambre de photographe vient de l'avant. Au-dessous de nous l'Océan luit doucement comme une plaque d'acier. Aux flancs des moteurs fleurissent les petits bouquets mauve et bleu des flammes d'échappement. La lune est suspendue juste au-dessus de nous. On la voit au milieu d'un panneau vitré dans le toit de la carlingue, plafonnier monstrueux et insuffisant. Il y a à bord, ces heures de nuit, une paix écrasante. Le vacarme des moteurs, qui nous noie, nous isole les uns des autres, finit par nous pénétrer comme une atmosphère définitive, par ne plus être considéré comme un bruit. De temps en temps Mailloux rallume la lampe, dix secondes, consulte sa carte et son compas, éteint de nouveau. Nous sommes comme des guetteurs à leurs créneaux, paisibles dans l'anxiété, devant un champ de bataille où tout est mort.

Le jour se lève.

Une heure du matin, deux heures, trois heures, quatre heures. Devant nous, un peu à droite, le ciel bleu noir se décompose. Une clarté verte s'installe au ras de l'horizon,

pousse au-dessus de l'Océan des flammes orangées, rouges. Le jour se lève avec une rapidité étonnante. On dirait qu'un machiniste, derrière le grand décor à fond bleu, allume en passant des projecteurs et des rampes. La nuit fuit derrière nous, se recroqueville. Dans le panneau-vitre la lune n'a plus l'air que d'un accessoire défraîchi. Le soleil sanguin, puissant, des mers du Sud apparaît brutalement. Pendant ces quatre heures de nuit, nous avons aperçu cinq navires, lucioles tremblantes et aussitôt disparues. Nous sommes désormais hors des routes de navigation et nous ne rencontrerons plus rien, jusqu'au bout, dans le grand désert d'un bleu moiré.

Avec le jour on s'agite à bord. Je vais dans la queue (on peut sans inconvénient aller jusqu'aux empennages arrière dans l'intérieur du fuselage) chercher des bouteilles de café, d'eau, que je distribue dans les gobelets de fer. Je m'aperçois à ce moment que le champagne, dont j'avais empli des thermos, sans prendre la précaution de le battre, a fait éclater son enveloppe de verre. La triste nouvelle se répand dans la carlingue, griffonnée sur des morceaux de papier. Mailloux me jette des regards courroucés. Mermoz lâche son volant pour lever les bras de désespoir. On se passera de champagne.

Mermoz a passé les commandes à Carretier et vient nous rejoindre dans le poste arrière. Il se détend, étire ses jambes engourdis, démêle ses cheveux. Puis il essaie avec moi d'organiser un chœur. Nous ouvrons et refermons la bouche avec beaucoup d'enthousiasme, nous ne sommes pas sûrs de chanter la même chose, mais, comme nous ne nous entendons pas, ça n'a pas d'importance.

Tout « tourne rond ».

Chaque heure, Collenot va faire une petite visite à la mécanique. Un des avantages de l'avion de Couzinet est que les trois moteurs sont accessibles en vol. Un triple et étroit boyau part à l'avant, sous les tableaux de bord, et arrive aux trois museaux de fer au bout desquels tournent les hélices. Parvenu sur les bâtis d'acier, derrière les moteurs, le mécanicien peut se redresser et vérifier si tout marche convenablement. Ainsi, à périodes régulières, Collenot plonge dans la trappe. On voit ses jambes s'agiter, disparaître. Au bout de cinq minutes, il émerge du trou, la figure un peu plus sale, sa combinaison un peu plus huileuse, le mouchoir qu'il porte autour du cou un peu plus fripé. D'un clignement d'œil, d'un demi-sourire, il indique que tout « tourne rond ».

Vers midi, il fait brusquement deux ou trois visites précipi-

tées. Et, un moment après, Couzinet nous fait passer un billet. *Collenot vient de réparer une légère fuite d'eau au radiateur du moteur gauche.*

Je me sens rempli d'admiration et d'optimisme. Brave Collenot. Brave radiateur. Comme tout cela est simple !

Il y a dix heures que nous volons — n'oubliez pas le décalage de l'heure : quand il était minuit à Natal, il était déjà trois heures du matin à Dakar.

Le « pot-au-noir ».

Il existe à demeure au milieu de l'Atlantique Sud, à cheval sur l'équateur, une zone de dépression, ou plutôt de choc de deux pressions différentes, alisés et contralisés, qui constitue un foyer permanent d'orages. Les marins l'appellent le « pot-au-noir ». A l'aller, l'*Arc-en-Ciel* l'avait assez violemment subi. Cette fois, il s'agit de le contourner.

Mailloux s'y emploie. Toutes les demi-heures, il modifie le cap que suit le pilote, les yeux fixés sur le compas du tableau de bord. A notre gauche, le ciel s'obscurcit, se couvre de nuages. Les colonnes grises des grains dessinent à l'horizon de gigantesques portiques. En nous maintenant légèrement dans le sud, nous longeons ainsi, sans y entrer, la zone tumultueuse. A trois heures de l'après-midi, nous avons laissé le « pot-au-noir » derrière nous et nous mettons le cap droit sur la pointe de Dakar. Il nous reste mille kilomètres à parcourir.

Le poste de Cap-Vert a signalé que nous trouverions au-dessus de deux mille mètres des vents favorables. Carretier, qui pilote en ce moment, tire sur son volant. En quelques minutes, nous volons à deux mille cinq cents mètres au-dessus d'une couche moelleuse de petits nuages blancs.

Sept cents kilomètres...

Mermoz a relayé son camarade au pilotage. Je viens m'asseoir entre lui et Couzinet. Le ciel, au-dessus de nous, est d'une pureté admirable, presque agressive, presque trop dure. Je fais passer un billet à Couzinet :

Dans trois heures, nous verrons la terre. C'est tout ça la traversée de l'Atlantique ?

Il me répond par un geste qui m'invite à ne pas me réjouir avant la fin. A ce moment précis, Mermoz fait un geste brusque de colère. Le compteur qui indique la température de l'eau dans le moteur latéral gauche vient de sauter de 75° à 100°.

Collenot se précipite dans le boyau d'accès. Il ressort trois minutes après, hurle dans l'oreille de Couzinet :

« Le radiateur est fendu sur une longueur de dix centimètres. Je ne peux pas arrêter la fuite. »

Mermoz et Couzinet ont instantanément repris leur calme. Mermoz s'est raidi sur son siège, prêt à la lutte. Il est exactement 4 h. 30.

A combien sommes-nous de la côte ?

Mailloux, interrogé, écrit un nombre sur une feuille de bloc : 700 kilomètres.

Couzinet allume une cigarette, écrit un radio que Manuel va envoyer à Dakar : *Fuite irréparable radiateur moteur gauche. Quand nous aurons épuisé la réserve, nous serons obligés de stopper ce moteur. Suivez notre position attentivement.*

Tous les visages, à bord, sont fermés, impassibles, chacun est à son poste. Collenot est reparti dans le moteur. L'Atlantique au-dessous de nous est calme et doux comme une soie. Sept cents kilomètres...

Alerte.

L'alerte n'a pas changé d'une nuance de couleur, n'a pas gravé d'un pli le visage de mes compagnons. Je suis sûr que le pouls d'aucun d'entre eux ne bat plus vite. Il est bien entendu que l'équipage d'un avion transatlantique a, au départ, tenu pour résolu le problème de la destinée. La menace ne doit pas, ne peut pas l'entamer. Pourtant l'atmosphère du bord a changé. Ce serait en vain que tous ceux-là sont dans leur milieu, il faut même dire dans leur métier des hommes d'exception s'ils ne pouvaient en rendre compte dans des épreuves à leur taille. Maintenant que le travail est devenu presque surhumain, la réussite presque miraculeuse, l'équipage de l'*Arc-en-Ciel* se retrouve à son échelle et je ne suis pas sûr que ne court pas dans leur nuque un frisson inconscient et joyeux.

Dans le moteur, qui chauffe déjà, dont le radiateur blessé laisse échapper l'eau de refroidissement, on fait affluer par un jeu de robinets l'eau des nourrices de réserve. Et Collenot qui ne veut pas s'avouer vaincu est reparti dans le moteur. Le radiateur est la chose qui est la plus difficile à atteindre puisqu'il se trouve tout à fait à l'avant, de l'autre côté du bloc moteur par rapport au mécanicien. La panne est d'ailleurs stupide. Le boulon d'une tige qui arc-boute le radiateur sur le bâti moteur s'est desserré et a, par frottement, cisailé la partie du radiateur qu'il touche.

Collenot avance la tête dans l'orage du moteur qui tourne encore à 1 700 tours. Il se couche presque entre les deux groupes de cylindres en V. A bout de bras, le cou tordu, s'appuyant sur le métal brûlant, il essaie d'aveugler la fissure avec des bouts de son cache-nez mis en charpie.

Là-haut on s'inquiète de sa longue absence. S'est-il évanoui dans l'enfer qui tourne ? Au moment où Carretier se prépare à entrer dans la trappe pour aller le chercher, Collenot réapparaît. Ses flancs, ses avant-bras sont brûlés. Et l'on sent qu'il retient des larmes de rage quand il secoue la tête pour dire : « Je ne peux pas. »

Faire liquide de tout...

On a jeté dans la fournaise, sans compter, toute l'eau des nourrices. Nous en sommes maintenant aux expédients. Les derniers gobelets d'eau, du champagne sali, tout le fond de nos thermos, passe dans les nourrices. Il faut tenir encore. Chaque seconde de vie que l'on donne au moteur nous rapproche un peu plus de la côte. Nous organisons une étrange collecte (vous m'entendez), et la nourrice se trouve ravitaillée de deux thermos d'un liquide que nous n'avions pas embarqué au départ.

Cela ne suffit pas. Rien ne peut suffire, puisque le circuit de refroidissement porte une blessure. La température monte. Dans une minute le moteur va battre avec des organes rougis. Ce sera l'arrachement, ce que les mécanos appellent la « salade de bielles » peut-être le feu à bord. Mermoz et Couzinet se consultent d'un regard, et le pilote coupe le moteur meurtri.

C'est le moteur latéral de gauche. Tiré dissymétriquement, l'*Arc-en-Ciel* menace de s'engager vers la gauche. Mermoz réduit le moteur de droite, incline l'avion vers la droite dans le sens de la profondeur, l'aile gauche plus haute que la droite. Et le magnifique appareil qui a hésité, tressailli, une seconde, reprend, blessé, son équilibre, une ligne de vol.

Un démenti au « Service technique ».

Aux essais officiels de l'*Arc-en-Ciel*, le trop fameux Service technique dont on peut penser qu'il a réduit l'élan de la construction française par rapport à la construction étrangère avait demandé à Couzinet de faire voler son avion pendant une heure au-dessus de Villacoublay avec deux moteurs seulement. Le réceptionnaire Landry avait en se jouant accompli

l'épreuve sans apaiser la mauvaise grâce des techniciens routiniers. Voici maintenant l'*Arc-en-Ciel* sur l'Atlantique, loin encore de la côte. Tout l'état-major actif de la construction Couzinet est à bord. Un moteur est arrêté, un autre est réduit. Avec la puissance pratique d'un moteur et demi, le grand monoplan d'argent tient encore ce qu'on lui demande comme un animal fidèle et approche son équipage du salut.

Il est un fait bien connu des spécialistes. Dans un multimoteurs, seule une cadence égale des moteurs peut donner un résultat satisfaisant. Une hélice qui tourne moins vite que les autres freine l'ensemble. Pour éviter le maximum de freinage, on a remis en marche le moteur gauche qui tourne à peu près libre, sans puissance, sans effort. Le moteur droit a été réduit à quinze cent cinquante tours. Et le seul moteur central, le moteur suspect, celui qui au départ vibrait, est finalement chargé de la plus dure besogne. Il n'y manque pas.

Pourtant ils chauffent tous les deux, le central et le droit. La différence des régimes, l'effort supplémentaire qu'on leur demande avec la même graduation de la manette des gaz fatigue ces machines de précision. C'est alors que Couzinet rédige son second radio pour Dakar, celui qui jettera dans l'angoisse ceux qui nous aiment, qui en fera prématurément se réjouir d'autres :

Moteur gauche arrêté. Les deux autres moteurs chauffent. Que l'avis Aériopostale parti après-midi de Dakar pour Natal se déroute dans notre direction. Ne perdez plus notre position.

S. O. S.

Le capitaine Adam, chef de la base maritime de l'*Aériopostale* de Dakar, a compris. C'est lui qui lance le S. O. S. Le signal d'alerte vole dans les eaux d'Afrique. L'avis abandonne sa route, fonce vers le sud. Deux remorqueurs quittent le port de Dakar, se déploient en haute mer.

Trois cargos, deux français, un danois, accrochés dans le parage par la radio, négligent leur cap et leur travail, mettent la proue vers le point indiqué. Des matelots, des soutiers, des timoniers étrangers ou inconnus donnent le meilleur de leur volonté pour courir à l'aide de l'avion en péril.

A Paris, tous les intéressés, alertés, sont à l'écoute de la radio. Nous sept, à bord, représentons autant de mères, cinq épouses, onze enfants. Et au téléphone c'est l'habituelle, la naturelle tromperie de ceux qui savent vis-à-vis de celles qui ne doivent pas savoir.

« Ne vous inquiétez pas. L'alerte est exagérée. Ils sont en vue de la côte. Ils arrivent. »

A Dakar, c'est une folie. On a appris notre disgrâce, on sait que nous ne songeons plus à arriver à Saint-Louis, mais que nous cherchons seulement à atteindre la terre, Dakar. Tout ce que la ville compte d'Européens, d'officiels, d'officieux, se rue au terrain où régulièrement on leur transmet par haut-parleurs nos messages.

La liaison radiotélégraphique est d'ailleurs parfaite. Une stricte discipline a réglé les rapports de l'*Arc-en-Ciel* avec le monde. Pour ne pas être brouillé, coupé, Manuel ne parle qu'avec son camarade le radio de Dakar qui, lui, rassemble tous les radios utiles autour de lui.

Il est 6 heures du soir. Le soleil déjà s'enfonce à l'horizon. Et l'*Arc-en-Ciel*, porté par tant de vœux et de larmes d'angoisse, volant de guingois, peinant, si près de l'Océan impiroyable, avance toujours.

A bord, les réflexes professionnels continuent de jouer sans heurt. Mailloux, penché sur sa carte, repère sans répit notre position. De temps en temps, Mermoz, ruisselant de force, qui, de ses poignets et de ses pieds exaspérés, tient l'avion en l'air, se retourne, fait de la tête le même geste qui signifie : « Alors, où en sommes-nous ? »

Et Mailloux, qui sait bien, qui voit bien que notre vitesse a baissé, que nous n'avancons plus qu'à 140 ou 150 kilomètres-heure, truque sur les chiffres.

« Encore 200 kilomètres, encore 150, encore 100 », annonce-t-il.

Si la côte n'était qu'à 100 kilomètres !

Couzinet est étrangement calme. Il s'est comme dépouillé de son enveloppe nerveuse. Il n'est que le technicien devant une situation mécanique exceptionnelle. Il fixe le tableau de bord, les compteurs de tours et de température comme un problème sur un tableau noir. A peine peut-on remarquer qu'il fume ses cigarettes à une cadence plus rapide. Carretier, assis entre eux deux, impassible comme dans les ciels de la Somme en 1917 — n'est-ce pas, Kessel, son observateur d'autrefois ? — attend. Manuel, l'air absent, écoute le monde. Collenot, acharné, abreuve, fauted'eau, les moteurs d'huile, leur impose la souplesse nécessaire.

Il est près de huit heures. Le soleil s'est couché derrière l'Océan. Une brume violette couvre l'horizon. Nous savons que, si nous ne voyons pas la côte avant la nuit noire, nous sommes perdus.

A sa table de transmission, le radio de Dakar trouve le

temps, entre deux relèvements, deux conseils, deux chiffres, de dire à Manuel :

« Courage. On vous attend, ici. Vous arriverez sûrement. J'entends que vous vous rapprochez. »

« La terre ! »

Ce crépuscule est étouffant. La température extérieure atteint 40°. Dans la carlingue, l'air est irrespirable. Nous perdons de la hauteur, l'eau brune frangée d'écume blanche n'est plus qu'à quatre cents, trois cents mètres. Dans la brume, l'avisos nous a entendu passer sans nous voir, le cargo danois a cru nous apercevoir. Tous foncent derrière nous. Le cercle du salut se resserre autour de l'*Arc-en-Ciel*. Nous devons être un peu au sud de la pointe de Dakar, dans la courbe de la côte. Et, brusquement, quelqu'un à bord crie : « La terre ! »

Il a cru distinguer, entre l'horizon et la brume, une ligne plus noire.

— Non, dit un autre.

Cinq minutes passent.

« Courage », crie Dakar. Mermoz, de temps en temps, met un peu de gaz aux moteurs menacés de trop chauffer pour reprendre de la hauteur.

Les dernières lueurs du jour s'éteignent quand, presque tous ensemble, nous découvrons devant nous un éclat faible comme une étoile, sans doute la lueur d'une lampe dans la cabane d'un pêcheur, une lumière enfin, la terre d'Afrique.

Pas plus qu'à l'instant de l'alarme, à l'instant du salut personne ne tressaille. Mailloux marque un point au crayon sur sa carte. Couzinet allume une nouvelle cigarette.

Presque aussitôt la terre sort elle-même de l'ombre et de la brume, presque au-dessous de nous, et de vagues clartés violettes s'accrochent aux contours de la côte. Mermoz se soulève à demi sur son siège, fouille du regard ce paysage estompé qu'il connaît bien. Puis il tend le bras vers la gauche, et on se passe dans la carlingue :

« Mermoz a vu les lueurs de Dakar. Dans un quart d'heure, nous atterrirons. »

Mailloux dépose son compas, sa règle désormais inutiles, ramasse dans l'effarant fouillis qui nous entoure son dolman d'uniforme qu'il avait enlevé, l'enfile, se boutonne sévèrement, se coiffe de sa casquette à trois galons. Allons, l'aventure de l'Atlantique est finie.

Nous survolons à basse altitude Dakar dans la nuit tout à

fait noire maintenant. Un peu plus loin, trois feux maigres annoncent le terrain. Mermoz plonge au ras des hangars, s'offre le luxe de relancer cinq secondes les trois moteurs pour redresser l'avion et se pose, souple, comme dans un meeting de démonstration.

Après dix-sept heures trente minutes, les trois moteurs s'arrêtent de hurler. Nous restons quelques secondes immobiles à écouter s'apaiser en nous les derniers remous du grand tumulte. Les reflets du dehors éclairent mal la cabine où l'air est surchauffé et pesant. Des cartes froissées, des bouts de cigarettes, des outils, des épluchures de fruits, des bananes écrasées nous entourent. Nous regardons les uns les autres nos visages sales, tirés par la fatigue, nos vêtements fripés, nos gestes lourds et une marée puissante gonflée de clameurs bat maintenant à l'extérieur des flancs de bois de l'*Arc-en-Ciel*. J'ouvre la porte.

Enthousiasme.

Pendant quatre heures, sur le terrain, grâce à la radio, Dakar avait suivi notre lutte, avait eu l'impression qu'il y participait. « Ils se défendent... Ils perdent de la hauteur... Ils tiennent toujours. »

Et cette foule, soumise à une telle épreuve nerveuse, passionnée, avait vu tout à coup apparaître, dans l'ombre, les grandes ailes blanches de l'*Arc-en-Ciel*.

Son émotion creva en folle ruée, en gestes désordonnés, en larmes. Ces gens, pour qui nous étions des inconnus, avaient à cette minute le sentiment que nous étions leurs fils, qu'ils nous avaient toujours connus, toujours aimés. A mesure que nous sautions de la carlingue, comme des plongeurs dans une eau, un remous écrasant emportait chacun de nous. De vieux généraux s'accrochaient en pleurant aux épaules de Couzinet et de Mermoz. Des femmes nous tendaient à bout de bras, à embrasser, des poupons effarés.

Maintenant on nous a ramenés à l'hôtel. En silence, nous buvons des grands verres de bière fraîche. Mon Dieu ! que la bière peut être, à certains moments, une bonne chose !... Nous ne nous sommes pas encore changés ni lavés. Pourtant nous sommes déjà rentrés dans la vie, tout est redevenu simple, normal.

Mailloux et Mermoz commencent un billard.

Le lendemain, à 7 heures du matin, nous assistions à une messe à la mémoire de nos camarades aviateurs Riguelle,

Emiler et Guyomar, qui s'étaient tués, l'avant-veille, sur les côtes d'Espagne. Toute la journée fut employée par Collenot à remettre l'avion en état. Le moteur gauche, que l'on avait arrêté à temps, n'avait pas souffert. Il suffit de réparer le radiateur.

Je passe, une fois pour toutes, sur les réceptions, les encouragements officiels qui allaient nous accompagner de Dakar à Paris. Cette marche victorieuse n'en allait pas moins, jusqu'au bout, être semée d'embûches. Le terrain de Dakar est si mauvais qu'il ne pouvait être question d'en partir avec une lourde charge. Dans l'après-midi du 17 mai nous fîmes la courte étape Dakar-Saint-Louis-du-Sénégal où le terrain est convenable.

La nuit suivante, nous décollions avec une forte charge, comptant bien ne nous poser qu'à Casablanca.

Les jauges d'essence baissent.

Nous dépassons Villa Cisneros, nous quittons la côte pour couper au plus court, à cent kilomètres dans l'intérieur. Le temps devient mauvais. Le vent de noroît apporte de l'Océan des murailles de nuages. Bientôt nous sommes prisonniers. Carretier, qui pilote, prend de la hauteur, cherche des zones calmes au-dessus des orages. Alors Collenot revient de ses moteurs avec un visage inquiet. Les jauges d'essence baissent d'une manière anormale. Si on en croit leur indication, nous allons être dans quelques minutes à bout de combustible. Aurions-nous eu en un vol une fuite importante ? Les vide-vite se seraient-ils ouverts accidentellement ? C'est impossible. Pourtant les jauges sont formelles. Si nous volions par beau temps au-dessus de la Touraine, nous continuerions. Mais il nous est interdit de risquer la panne sèche dans la brume sur des territoires insoumis.

Mermoz fonce dans les nuages, vers la côte, et un quart d'heure après nous nous posons dans l'enceinte de fils de fer barbelés du fort de Cap-Juby. Les réservoirs, aussitôt consultés, affirment leur honnêteté. Ce sont les jauges, encrassées par le sable, qui se sont dérégées.

La nuit va venir. Il est trop tard, dans la brume, pour atteindre Casablanca. Dans le crépuscule les chefs maures, enveloppés de voiles bleus, sortent de leurs tentes, viennent en silence tourner autour du monstre sorti des mains haïes et surnaturelles des Européens.

Nous passons la nuit au fort, dans les chambres qu'aban-

donnent, pour nous les laisser, les officiers aviateurs espagnols et, le lendemain au jour, nous sommes prêts à repartir.

Décollage délicat.

Dans le sable de la plage, Mermoz lance l'*Arc-en-Ciel* vers la mer. A quelques mètres des vagues, il décolle. A ce moment précis le moteur central, à la suite d'un faux contact, s'arrête net. C'est l'écrasement irrémédiable au bord de l'eau. Non, Mermoz « rend la main » à un mètre au-dessus de l'écume, demande à l'avion un effort désespéré, prend deux mètres de hauteur, rend de nouveau la main, reprend cinq mètres. Les deux moteurs latéraux tirent éperdument. Quand Collenot réussit à remettre en marche le moteur central, l'avion est déjà hors de danger.

Qui ? Quel service technique aurait jamais osé demander à un tri-moteur de décoller en demi-charge avec un moteur arrêté ?

Quatre heures après nous sommes à Casablanca, et le Maroc nous accueille avec un élan émouvant. Le lendemain, nous repartons pour Toulouse. La peine de l'*Arc-en-Ciel* n'est pas finie. La brume couvre les côtes d'Espagne. Mermoz doit se défendre pendant de longues heures au ras de l'eau, en suivant la découpe des côtes rocheuses. Vingt fois il est aveuglé ; il a peur de voir surgir un pic, un cap du brouillard, devant le nez de son avion. La génératrice du poste de radio de Manuel a « grillé » ce matin, au départ, et les batteries d'accumulateurs s'épuisent. C'est enfin Port-Vendres, Port-Bou, la frontière, la France.

(*Le Matin*, mai 1933.)

SOUVENIRS SUR MERMOZ

PAR DAURAT (1)

Entré comme pilote à la ligne Toulouse-Casablanca en 1923, Mermoz, doué d'une haute valeur morale, animé d'un ardent besoin de servir les causes réputées difficiles, y trouva une tâche à sa mesure.

Il réalisa immédiatement son ambition de souder un

(1) C'est à Daurat, alors directeur de la ligne Toulouse-Casablanca, que Mermoz dut d'avoir pu entrer dans l'aviation postale ; il fut longtemps sous ses ordres et c'est ensemble qu'ils travaillèrent à la réalisation de la ligne France-Amérique du Sud.

maillon indestructible à la chaîne que constituait l'admirable phalange de pilotes dont les vols marquaient, chaque jour, une victoire sur de redoutables difficultés, encore mal définies.

Surmontant toutes les trahisures de la matière, toutes les difficultés de la navigation aérienne, il réussit à assurer son service avec une régularité satisfaisante : ses qualités maîtresses l'imposèrent bientôt à l'attention. Une foi inébranlable prit dès lors naissance en son cœur pur.

La ligne d'Amérique du Sud, œuvre de Mermoz.

En 1926, la régularité de la ligne Toulouse-Casablanca était devenue normale ; par contre, un effort restait à accomplir pour assurer la viabilité du tronçon Casablanca-Dakar, support de la voie aérienne France-Amérique du Sud.

A cette époque, sa réalisation était considérée comme une folie aux conséquences dramatiques : un océan de sable, un peuple de pillards cruels dressaient des obstacles presque insurmontables.

Mermoz avait la foi : avec ses amis, il partit.

Il fut de tous les grands coups : sauvetage de Larre Borgès, enlevé de vive force, sous une fusillade nourrie, aux mains des Maures qui l'avaient condamné ; atterrissage volontaire en pleine dissidence, afin d'y débarquer et d'y embarquer des émissaires, agents de renseignements, négociateurs dont le rôle politique devait tendre à l'humanisation des rapports entre les peuplades Maures et les équipages en détresse. Mermoz prit une part très active à ces négociations.

Il fut aussi du sauvetage des naufragés du *Falcone I*, échoué sur les récifs du cap Bojador, qui, mourant de soif et cernés par les Maures, allaient périr lorsque devant eux se réalisa le miracle : deux avions, surgissant à l'horizon brumeux, prirent terre à leur hauteur et leur rendirent la vie.

Obéissant à une lumineuse vie intérieure, Mermoz, à coups d'épaule puissants, écarte les difficultés, les vainc. Sa pensée, son âme sortent fortifiées des sacrifices. Son action s'ennoblit des misères terrestres. Il arrive victorieux au Sénégal.

Sa pensée s'évade par delà l'horizon qu'il vient d'étendre à Dakar. La côte du Pacifique lui apparaît proche : elle est pour lui le but magnifique vers lequel semble le porter le sacrifice triomphant des camarades disparus.

C'est la ligne Natal-Rio-de-Janeiro-Buenos-Aires qu'il s'agit pour l'instant d'établir : pendant que le parcours Dakar-Natal sera assuré par des navires portant provisoirement le flambeau qui, de Toulouse à Buenos-Aires, attestera la vitalité française.

La forêt vierge brésilienne se dresse sur la route, profonde de mystères, la côte abrupte, les vents furieux aux caprices inconnus font bonne garde ; mais cette hostilité éveillée par ses ailes apparaît à Mermoz parée d'un attrait nouveau. C'est une précieuse pierre de touche qui permettra de vérifier la valeur de l'armature forgée sur Casa-Dakar.

Un an plus tard, les avions français sillonnaient de jour et de nuit un ciel jusqu'alors inviolé.

La Cordillère des Andes vaincue.

Santiago-du-Chili restait encore à atteindre.

La Cordillère des Andes, barrant le ciel à près de sept kilomètres de hauteur, pose des problèmes nouveaux. Les compétences reprennent la parole, nient la possibilité d'établir une ligne aérienne régulière sur ce parcours : quelques-uns, cependant, parmi les plus audacieux, estiment que le franchissement est possible par San Juan, tracé qui affecte le trajet Buenos-Aires-Santiago-du-Chili d'un crochet de 1 000 kilomètres sans utilité commerciale.

Mermoz passe à l'action : il s'installe au pied même de la Cordillère avec son avion et son mécanicien, le fidèle Collenot. Du détroit de Magellan au Pérou, sur ses flancs est et ouest, il scrute, il tâte la montagne, explorant les failles qui offriront à ses camarades le passage le plus sûr.

Au cours de cette mission, une panne de moteur le contraignit à atterrir sur une route franchissant en pente douce un haut plateau du massif sud de la Cordillère. Grâce à sa virtuosité, l'atterrissage fut normal, mais l'avion, démuné de freins, roulait sur la pente, vers un précipice. Mermoz, ayant sauté à terre, s'efforçait vainement, aidé de Collenot, d'arracher la machine au gouffre. Bientôt la Cordillère allait prouver la vanité des efforts entrepris pour la dominer : c'était le triomphe des sceptiques, la mort de cette ligne indispensable. Dans un sursaut d'énergie, Mermoz, devant l'avion dans sa course, se coucha devant une roue : son épaule puissante supporta le choc, l'avion s'immobilisa. Une heure après, le moteur réparé, il reprenait son exploration aérienne.

Quinze jours plus tard, volant de col en col, il parvenait

sur les hauts plateaux Nord, qu'il survolait à 4 500 mètres, lorsqu'un violent courant descendant lui fit prendre contact avec le sol rocailleux. Mermoz et Collenot étaient prisonniers de la Cordillère, prison inviolable, inaccessible.

Mermoz était là-haut, indomptable : aidé de Collenot, sous un froid de 25 degrés, il boucha, de ses habits déchirés, les tubulures d'eau éclatées. Roulant sur un sol chaotique, bondissant sur les rochers, au plafond de son appareil, il réussit à le jeter au cœur du précipice, où, spiralant, il put gagner les quelques mètres d'une crête qui le séparait de la vie. Vingt minutes plus tard, il atterrissait à Copiaco et venait reprendre son poste à bord du premier avion courrier.

Les Chiliens ne crurent à cet atterrissage au cœur de la montagne que six mois plus tard, après qu'une mission militaire eut rapporté le matériel que Mermoz y avait abandonné.

Ce sont ces périlleuses explorations, entreprises volontairement, qui permirent de décider le franchissement de la montagne en droite ligne via Mendoza, donnant à cette voie aérienne sa véritable signification, son plein rendement, sa meilleure sécurité.

Au milieu du scepticisme général, Mermoz inaugurait la ligne Buenos-Aires-Mendoza-Santiago-du-Chili le 14 juillet 1929. Depuis cette date, elle est non seulement exploitée régulièrement par la Compagnie française sans qu'aucun accident grave soit venu l'endeuiller, mais les entreprises étrangères qui, toutes, avaient choisi des itinéraires décrochés, ont donné à leurs équipages l'ordre de suivre la voie tracée par Mermoz.

1930. Les avions sillonnent régulièrement, de nuit et de jour, les lignes Toulouse-Casablanca-Dakar et Natal, Rio-de-Janeiro, Buenos-Aires, Santiago-du-Chili : la machine est lancée, elle tourne bien, les sceptiques n'admettent plus maintenant le moindre retard du courrier ; cependant, les avisos en service sur le tronçon Dakar-Natal font perdre une bonne partie du gain de temps obtenu par le vol de nuit : en outre, les contrats qui assurent un traitement privilégié à la France en Amérique du Sud vont devenir caducs, si la preuve de la possibilité d'une exploitation entièrement aérienne n'est pas rapidement administrée.

Mermoz rentre en France, il vient s'y reposer. Mais l'hydravion prévu pour assurer la première traversée de l'Atlantique Sud est en montage sous un hangar du terrain de Toulouse-Montaudran. Mermoz, pilotant l'avion-courrier d'Amérique du Sud, arrive devant lui et, sans s'attarder

auprès des amis qui l'attendaient, prend place au poste de pilotage. Sans un mot, il assume officiellement la lourde responsabilité de la première traversée : un simple regard, une poignée de main l'avaient engagé vers un nouveau destin.

Avant de s'élancer de Dakar à Natal, il faut prouver que l'appareil possède un rayon d'action suffisant. Mermoz décide de l'installer à Marignane et de tenter de battre le record du monde en circuit fermé. Une soigneuse préparation de l'hydravion prélude à l'envol. Une question subsidiaire se pose avant le décollage : doit-on embarquer le maximum d'essence, ce qui permettra d'accomplir une performance plus retentissante, ou doit-on embarquer le navigateur et le radiotélégraphiste, tous deux jeunes dans le métier et mis à l'épreuve depuis quelques mois à peine ; leur présence n'est pas indispensable pour ce vol de record. Mermoz n'hésite pas ; il part avec ses deux compagnons qu'il étudiera pendant le vol. Trente-six heures plus tard, il amerissait : les deux néophytes furent sacrés recordmen du monde avec lui. Mermoz, en passant, avait élevé deux hommes au-dessus d'eux-mêmes : ils allaient suivre brillamment la voie qui venait de leur être tracée.

Le 10 mai 1930, Mermoz amerissait à Saint-Louis-du-Sénégal, ayant fait subir à son appareil une ultime épreuve au cours de vols rapides effectués de Marignane.

Le 13 mai, il en décollait à 9 heures, après avoir pris livraison du courrier parti la veille de Toulouse. Il amerissait le 14, à 16 h. 45, à Natal.

Mermoz venait de créer l'artère vitale qui devait donner un renom prestigieux à l'aéronautique marchande française, en avance de cinq ans sur ses rivales.

Il eut ensuite à soutenir des combats imprévisibles. Véritable apôtre, il dut rester à terre et faire entendre une vérité que l'on savait mal reconnaître : la ligne France-Amérique était spirituellement et matériellement française : née française, française elle devait rester.

Cette vérité qu'il prêchait par la parole, par la plume, par l'action, il l'imposa avec un tel éclat qu'elle étouffa bien des forces obscures et lui valut sa victoire la plus périlleuse, la plus chère.

C'est au cours d'une de ces traversées transatlantiques que l'avion de Mermoz disparut de notre horizon, qu'il est disparu à nos yeux éblouis par la flamme trop éclatante de son pilote.

Mermoz et son œuvre restent impérissables.

Son exemple nous fait mieux comprendre encore ces mots :

Mermoz, un Français !

(*Le Figaro*, 13 décembre 1936.)

UN GRAND CŒUR

PAR MAX DELTY,

son secrétaire particulier et son plus ancien ami.

Ce jour-là, nous avions convenu que je ne l'accompagnerais pas au terrain, comme cela m'arrivait fréquemment, n'ayant aucune chance de resquiller un vol, même de quelques minutes, car il devait faire trois essais avec un appareil qui ne pouvait emmener que lui et Gimié, son radio.

La journée fut longue sans lui et, le soir, je l'attendais avec impatience. Il arriva un peu en retard, selon sa vieille habitude. Une poignée de main affectueuse, un bon sourire et le : « Alors, vieux, tout va bien ? » me firent comprendre que tout s'était passé selon ses désirs.

— Les essais t'ont donné satisfaction ? lui demandai-je.

— Non, vieux, aujourd'hui il n'y a pas eu d'essais, j'ai dû, au dernier moment, changer mon programme.

Tout en se préparant pour le dîner, il me fit le récit suivant :

— En te quittant, je devais passer prendre Gimié, lorsqu'en arrivant à Air-France je vois, sur un banc de l'avenue George-V, un homme jeune qui me fit l'impression de s'évanouir ; d'un bond je suis près de lui et, le tenant aux épaules, je le secoue un peu en lui disant : « Eh bien ! vieux, ça ne va pas ? » Il me regarda, surpris, et je vis des larmes couler de ses yeux.

» — Que se passe-t-il ? C'est donc si grave que cela ?

» — J'ai faim.

» — Depuis ?

» — Je n'ai rien pris depuis deux jours ! »

» Devant cette détresse, pas d'hésitation, j'emmène ce pauvre gars au restaurant le plus proche en lui disant qu'il me raconterait son histoire devant un bon bifteck. J'ai donc appris qu'ayant enterré sa femme trois semaines plus tôt il avait réuni ses derniers sous et il était venu à Paris, avec son jeune enfant, dans l'espoir de trouver du travail. Malgré toutes ses démarches, il n'avait rien trouvé.

De plus, ses ressources étant épuisées, son hôtelier lui interdisait l'entrée de sa chambre depuis deux jours, l'informant qu'il lui permettrait d'emmener son enfant et sa valise lorsqu'il aurait réglé sa quinzaine de retard.

» Une seconde de réflexion et je décidai de dépanner ce brave type. Dès qu'il se fut restauré, je l'emmenai à son hôtel où, après avoir dit son fait au patron, je réglai et payai une quinzaine d'avance.

» L'enfant casé auprès d'une personne charitable, l'hôtelier réglé, il ne me restait plus qu'à trouver du travail pour mon protégé. Je l'emmenai dans un service d'entr'aide où on lui trouva aussitôt une place. Je lui remis un peu d'argent afin qu'il puisse s'acheter des habits de travail, et le quittai après l'avoir regonflé moralement.

» Voilà, mon vieux, pourquoi je n'ai pas volé cet après-midi. »

Nous dînâmes et la soirée se termina par une longue causerie sur ce qui lui tenait le plus au cœur après l'Aviation, la détresse humaine.

NOTRE AMI...

PAR GUILLAUMET, *pilote.*

Mes souvenirs sur Mermoz ? Je sais d'avance que je ne trouverai pas les mots pour exprimer la force de mes sentiments. Dès que j'ai connu Mermoz (c'était au régiment), j'ai tout de suite été attiré vers lui et, depuis, nous ne nous sommes pour ainsi dire plus quittés.

Quand il avait reconnu un tronçon nouveau, j'étais à peu près certain que mon affectation allait changer. Le Sahara, la Cordillère, l'Atlantique, que de souvenirs communs ! Et pourtant, comme cela paraît facile maintenant à ses successeurs !

Mon admiration pour lui était sans bornes, mon amitié sans limites, ma confiance absolue.

C'était notre porte-drapeau à tous. Pour moi, c'était le meilleur ami que j'aimais et respectais par-dessus tout.

Combien de fois m'a-t-il tout à coup rassuré, rien que par sa présence ?

Maintenant, je n'ai plus personne pour vider mon cœur entièrement, comme dans une confession, d'où je ressortais complètement transformé, rassuré, métamorphosé.

J'avais déjà beaucoup d'admiration pour lui, avant qu'il

ne m'appelât pour le seconder sur l'*Arc-en-Ciel*, mais à partir de ce moment elle ne fit qu'augmenter au fur et à mesure des traversées effectuées côte à côte. Je le revois toujours dans le mauvais temps, luttant contre les éléments. Il était admirable. C'est une des plus belles images que je conserve de lui. Quel magnifique athlète et quelle confiance il pouvait alors inspirer à son entourage !

Je conserve pieusement une lettre qu'il m'a écrite lors de la disparition de la *Ville-de-Buenos-Aires*. Il m'écrivait en particulier : « Je veux bien tout risquer, même sur une brouette, mais à une condition, c'est qu'elle soit solide. Si on doit y rester un jour, que ce soit au moins avec une satisfaction de pleine confiance dans le matériel. »

Il ne craignait rien, ni le danger, ni les obstacles à vaincre. Au contraire, il aimait lutter, accomplir ce qui n'avait jamais été fait. Mais malheureusement il a été lui aussi trahi par la mécanique.

On dit que le temps arrange les choses. Je suis très cruellement frappé de son absence, je ne pense pas que le temps atténuera mon chagrin.

Il a eu la fin qu'il souhaitait, lui qui répétait toujours : « l'accident pour nous, c'est de mourir de maladie. »

Pour moi qui l'accompagnai jusqu'au départ, il me semble que bientôt il sera de retour. Il est tellement présent à ma mémoire qu'il me faut faire un effort pour admettre la triste réalité.

Mon unique consolation est de continuer un peu son œuvre et, en pensant à lui, je m'adresse en même temps à tous nos compagnons qui ont payé de leur vie la rançon du progrès.

Il faut, maintenant qu'il n'est plus là pour défendre sa ligne, nous serrer davantage les coudes, si nous voulons conserver le patrimoine qu'il nous a laissé. C'est la meilleure façon d'honorer sa mémoire ainsi que celle de tous ceux qui ont suivi son destin.

Saurons-nous nous y prendre ? Il nous a donné de si belles leçons ; saurons-nous en profiter ?

MERMOZ

PAR J. KESSEL

I. — LE COMMANDEUR.

Un déplacement, aussi imprévu que nécessaire, m'a privé de la joie que je me promettais depuis des semaines : assister à la prise d'armes où fut remis, à Jean Mermoz, l'insigne de son nouveau grade dans la Légion d'honneur qu'il avait gagné par une cinquième et magnifique traversée de l'Atlantique Sud avec l'*Arc-en-Ciel*.

Mais je connaissais assez ce commandeur de trente-trois ans pour imaginer, sans pouvoir me tromper beaucoup, son attitude et son visage pendant la cérémonie. Je vois ses épaules héroïques raidies par l'émotion, ses traits doux et fermes fixés dans une sorte de lumière profonde, recueillie, rayonnante. Je sens toute cette indomptable bravoure, cette patience inépuisable, cette foi que rien ne peut réduire, dénoncées pour un instant et fondues dans une timidité d'athlète triomphant qui touche au but parce que, seule, une force intérieure l'y pousse et qui s'étonne de voir couronner des exploits qu'il considère comme indispensables et naturels.

Car, pour Jean Mermoz, tout ce qu'il a fait et tout ce qu'il fera n'a rien que de simple, de compréhensible, d'élémentaire.

Risquer sa vie depuis qu'il a atteint l'âge d'homme, avoir connu la soif dans le désert syrien, la captivité chez les Maures, s'être posé parmi les lépreux au Brésil, avoir été emmené prisonnier par les indiens du Paraguay, avoir lutté trois jours pour arracher son appareil aux sommets des Andes où chaque mouvement devient une torture, avoir six fois mesuré du haut des airs l'étendue glauque de l'Océan, y avoir été repêché par miracle, s'être jeté en parachute d'un avion qui se brisait, bref effleurer la mort sans cesse au-dessus des sables, des forêts vierges, des montagnes inaccessibles et des flots. Voilà l'existence que Jean Mermoz trouve normale. Les dangers qui le guettent, il ne les ignore pas. Le courage inconscient lui est aussi étranger que la crainte.

Il mesure les obstacles de son regard ardent et fier, les



pèse, calcule ses chances. Mais, s'il en voit une seule qui lui puisse être secourable, alors il n'hésite jamais, affronte les éléments infatigables, au sens qu'il a des machines ailées, des vents et de la nuit, et suit son destin.

Aucun homme autant que celui-là n'a été attiré par la route céleste. Il ne pense qu'au vol. Il ne respire bien qu'à son poste de pilote et n'a point d'ambition personnelle. Sa seule vraie joie est d'entendre gronder un moteur qu'il règle de sa main sûre et franche.

Qu'il sente frémir sous lui la pesante masse d'un avion géant ou le fragile fuselage d'un petit avion de tourisme, peu importe ! Il voit la terre glisser comme une carte à la trame fine et souple. L'hélice, devant lui, tournoie dans son invisible mouvement vertigineux. Les nuages, qu'il touche, forment leurs féériques théories. Jean Mermoz, à son bord, a l'expression paisible d'un enfant heureux.

Cet appel intérieur, ce cœur voué à une tâche d'une merveilleuse unité, cette conception si hardie, si simple et si pure donnent à Mermoz une action, un magnétisme vraiment extraordinaires.

Voilà cinq ans je voyageais sur la ligne Casa-Dakar qui, à travers le Rio-del-Oro, joint le Maroc à l'Afrique Occidentale Française. Mermoz, alors, était inconnu du public. Pilote de courrier, il avait été de ceux qui, dans un style d'épopée, fixèrent le chemin ailé sur la côte africaine. Puis il s'était élancé au-dessus des jungles du Brésil et des pics de la Cordillère des Andes.

J'entendis prononcer son nom, pour la première fois, par ses anciens camarades. C'étaient des hommes audacieux et vaillants comme lui. Mais, quand ils parlaient de Mermoz, il y avait dans leur voix une tendresse, une admiration toutes spéciales et qui étaient, pour un pilote, le plus bel hommage.

Depuis, aucun de ceux qui ont approché Mermoz — constructeurs, hommes d'affaires, politiciens, journalistes ou ministres — aucun n'a échappé à la puissance d'un rayonnement nourri par la loyauté, par l'amour de son pays et la passion qu'il a du vol.

— Tu sais, me dit-il un jour, je ne voudrais jamais descendre.

Ce n'était pas un mot heureux, ni une attitude calculée. C'était l'expression spontanée, entière, de son être. Aussi ne connais-je point de réconfort moral plus grand ni de plus virile joie qu'une rencontre avec Mermoz. Sa présence vous arrache aux petites choses, aux intrigues, à la mesquinerie où

nous pataugeons chaque jour. Elle vous rend plus exigeant vis-à-vis des autres et de soi-même.

Car ce jeune commandeur, fraternel et beau, fait songer, sans le vouloir, à celui de la légende qui, un jour, vint demander des comptes, revêtu d'une armure de pierre.

(*Le Matin*, 6 août 1934.)

II. — LE REPOS DE JEAN MERMOZ

Une brise, ténue comme un fil d'eau fraîche, glissait entre les couches enflammées de l'air.

Étendu sur la terrasse d'une maison crêpie de chaux rosée, je regardais le golfe de Saint-Tropez souder ses rivages, pareil à un morceau d'acier violet.

Au-dessus de ma tête un pin parasol immense, antique et tordu, véritable arbre sacré, agitait ses branches démesurées d'un mouvement à peine perceptible.

C'était un matin d'août dans toute sa gloire végétale. Et je me sentais moi-même appartenir à un règne qui ne s'apparentait que de très loin à la vie du sang et de la chair.

Il était fait en même temps de soleil et d'herbe, de vide et de plénitude. La pensée n'y avait plus de part. A peine la conscience...

Cette félicité fut rompue brutalement. Une sonnerie tenace grelotta à l'intérieur de la maison. Le téléphone !

Je me levai de fort méchante humeur et décrochai l'appareil avec ressentiment. Quel que pût être celui qui m'appelait, il représentait à cette heure divine l'importun, l'ennemi.

Pourtant, dès que j'eus entendu le timbre de la voix qui me parlait et avant même que de la reconnaître avec certitude je fus désarmé... Mieux : un bien-être dont je ne me rendis pas un compte exact, un flux tonique, une joie virile de vivre me pénétrèrent. Et ce fut seulement après le jeu de tous ces réflexes que j'en décelai la source : celui qui m'appelait était Jean Mermoz.

Il disait :

— Bonjour vieux, nous sommes voisins. J'ai un congé de quelques semaines et je le passe aux environs de Cannes. Quand te verrai-je ?

Ma torpeur était si bien dissipée et mon impatience de l'embrasser si grande que j'eus envie de m'écrier :

— Tout de suite !

Mais j'avais des engagements, du travail. Je dus remettre cette entrevue au surlendemain.

J'ai quelques amis au sens plein et noble de ce mot magnifique. C'est ma vraie, ma seule richesse en ce monde. Mais il n'en est pas un qui exerce sur moi un magnétisme aussi bienfaisant, aussi sain et lumineux que le fait Jean Mermoz.

A cet égard, il agit sur moi comme sur le premier venu et comme si je le voyais pour la première fois. L'habitude, les années, un commerce fréquent n'ont pas usé, que dis-je, n'ont pas entamé l'efficacité de son regard, de son sourire, de sa voix un peu sourde et hachée.

Il avait commencé de fixer la part de moi-même que je crois la meilleure, la plus pure, bien avant qu'il me fût donné de le rencontrer.

Voici sept ans que je descendis et remontai le long de la côte africaine avec le courrier aérien de Casa-Dakar. La ligne, fermée aux passagers, présentait encore quelques risques. Jean Mermoz, qui avait connu les premiers, les plus mortels, était déjà en Amérique du Sud, où, défricheur céleste, vainqueur de forêts vierges, prisonnier des Andes, ouvrier des routes de l'air, il construisait la légende tissée d'incroyable vérité. Mais ses camarades parlant de lui, je trouvais dans leur propos l'accent de ceux qui, pendant la guerre, avaient eu la chance de connaître Guynemer et le « racontaient ».

Le rayonnement de certains hommes est si puissant qu'il se transmet à travers d'autres sans déperdition, sans flétrissure. Et quand il a cette qualité, celui qui la porte ne déçoit pas, même après les plus dangereuses débauches de l'imagination.

Ainsi en fut-il pour moi lorsque je rencontrai Mermoz. Il me sembla tout de suite reconnaître ce front inspiré, ces épaules héroïques, cette voix timide et ce rire d'enfant.

L'amitié avec des cœurs pareils vient tout de suite ou ne vient jamais. Il voulut bien me donner la sienne. Moi, je lui fus acquis entièrement dès le premier regard...

Nous nous vîmes souvent, ce qui veut dire à des mois d'intervalle, entre deux raids, deux records, deux courriers, deux traversées de l'Atlantique. Toujours Mermoz revenait de l'action ou y retournait. Il ne m'avait jamais été donné de le voir au repos, détendu.

C'est à quoi je pensais en roulant vers Cannes.

Pour un autre j'eusse certainement cherché à prévoir la figure nouvelle qu'allait lui modeler le loisir et quel personnage modifié allait m'apparaître. Pour Mermoz, la tentation de ce jeu ne m'effleura même point.

C'est un être dont l'incomparable privilège réside dans l'unité quasi parfaite.

En effet, il était le même, sans la moindre inflexion différente, dans la crique rouge et âpre où il se posait, que sur un terrain d'aviation, que dans une carlingue. Pour Mermoz, respirer, manger, voler, se sacrifier, rire, souffrir et, j'en suis sûr, mourir, sont choses aussi naturelles les unes que les autres. Ce ne sont que les éléments d'une chaleur vitale merveilleuse, d'un élan organique dont la vigueur n'a d'égale que la noblesse et l'intégrité.

Nous atteignîmes à la nage un rocher situé au milieu de la baie minuscule. Un sentier abrupt nous mena jusqu'à une sorte de plate-forme.

Là se trouvaient deux roues de wagon réunies par un lourd essieu. Qui les avait traînées, hissées jusqu'à cet endroit ? Je ne me le demandai point.

Rien n'étonne de la part d'un homme qui se baigne aujourd'hui dans la Méditerranée, le lendemain à Dakar, le surlendemain le long des côtes brésiliennes et pour lequel franchir l'Atlantique est devenu une profession.

J'essayai simplement de soulever le singulier appareil. Je le fis avec peine. Mermoz l'arracha d'un élan sûr et facile, le brandit à bras tendu. Deux, trois, quatre et cinq fois, il refit l'exercice.

Je ne connais pas de meilleur symbole pour cet être symbolique : un corps d'athlète, un visage de héros et, dans le soleil étincelant, au-dessus de la mer violette, sur un rocher rouge et désert, ces bras victorieux d'un métal pesant et rouillé devenu soudain l'instrument d'un geste magnifique.

(*Le Flambeau*, 10 octobre 1936.)

MERMOZ

PAR FRANÇOIS MAURIAC, de l'Académie française.

«... Une civilisation qui ne devrait servir qu'un progrès humain.»

MERMOZ.

« Il n'y a pas de plus grand amour que de donner sa vie... » J'ai toujours cru que la valeur réelle d'un homme se mesurait au pouvoir de se donner. Je ne dis pas : au goût du risque. Des garçons risquent tout, souvent, par manque d'imagination, par vanité, par bêtise.

Un Mermoz, lui, connaît le prix de cette vie qu'il sacrifie.

Il ne cherche pas la mort, il se prémunit contre elle dans la mesure où sa téméraire tentative le lui permet. Mais il ne tient plus compte de sa menace, une fois les précautions prises, et il part...

L'aviation, qui a élargi jusqu'aux étoiles l'empire de la Mort et qui trouble parfois avec des mitrailleuses le silence éternel des espaces infinis, a devant Dieu une excuse, une magnifique raison d'être : c'est d'avoir ouvert une route nouvelle à cette impatience de se dépasser soi-même qui fait toute la grandeur de sa créature — et quand une Nation est près de douter d'elle-même, c'est de lui susciter un Mermoz en qui elle reconnaît sa vertu la plus haute, sa vocation de Fille de Dieu.

(*Le Flambeau*, 16 janvier 1937.)

MERMOZ DANS NOS CŒURS

PAR MAURICE ROSSI

recordman du monde de distance en ligne droite.

Ainsi il nous faut abandonner tout espoir... Ainsi la longue houle creuse et grise de l'Atlantique Sud a englouti celui qui l'avait tant et tant de fois victorieusement forcée ; vainqueur si modeste et si simple qu'on ne s'étonnait même plus d'apprendre qu'une fois encore il avait, en se jouant, porté la gloire des ailes françaises d'un continent à l'autre.

Jean Mermoz, mon frère d'ailes, mon ami... Tu avais ramené l'héroïsme à l'étroite proportion d'un événement quotidien et si grande était la force de ton rayonnement que chacun, autour de toi, accomplissait en silence des choses invraisemblables.

Nous étions amis de toujours. Je l'avais connu en Syrie où, pilote militaire, il était déjà admiré, aimé pour ses belles qualités. L'ardeur magnifique de son tempérament forçait l'affection et décourageait l'envie.

D'ailleurs, envie-t-on un idéal ? Et Jean Mermoz, plus qu'un homme, était un idéal...

Des destins parallèles nous permirent de renouer une amitié qui nous était très chère à Oran, où l'un et l'autre nous faisons le dur apprentissage de l'aviation de raid, lui avec Paillard, moi avec Bossoutrot.

Puis, de nouveau, nos routes célestes se séparèrent. Lui, Mermoz, était invinciblement attiré par l'appel du Sud.

Quelque chose semblait lui dire que sa voie était déjà tracée au-dessus de l'océan Atlantique et qu'il appartenait à lui seul de donner à la France cette route impériale.

Ainsi se rejoignaient les deux grandes passions de ce cœur généreux : La France et l'aviation.

C'était à l'époque où la liaison France-Amérique du Sud se faisait moitié par la voie des airs, moitié par bateau. Cet état hybride choquait Mermoz qui, un jour, tenta le grand bond. Le lendemain il était recordman de distance avec le trajet Dakar-Natal qu'il devait, par la suite, franchir vingt-quatre fois.

Acharné à la tâche qu'il s'était fixée, son obstination abattit, peu à peu, tous les obstacles qui se dressaient devant lui et je me souviens de la joie qui brillait dans ses yeux le jour où, en compagnie de Couzinet et de Mailloux, il s'envola d'Istres à bord de l'*Arc-en-Ciel* pour ouvrir dans le ciel du sud ce qui restera « la route Mermoz ».

D'aucuns verront-ils là un présage ? Déjà à la fin du premier voyage de retour, sur le Laté 28, *Comte-de-la-Vaulx*, Mermoz avait eu une panne et était tombé à 800 kilomètres des côtes d'Afrique — à peu de chose près à l'endroit même où, lundi dernier, la *Croix-du-Sud* a dû s'abîmer dans les flots...

Cette fois, inquiets d'un retard anormal, les hommes qui, anonymement, besognent à Dakar pour une plus belle aviation française firent appareiller tous les avisos de la base.

Lorsqu'un des petits bâtiments découvrit le *Comte-de-la-Vaulx*, l'avion était prêt à couler. Tout au loin, les ailerons des requins traçaient dans l'eau, heureusement calme, des sillons aussitôt retermés. Debout sur un plan, Jean Mermoz faisait de grands signes à ses sauveteurs.

— Dépêchez-vous ! Il faut sauver le courrier ! Ce furent ses premières paroles, et il ne quitta son avion qu'après que tous les sacs postaux eurent été mis en sécurité.

Tout Mermoz est dans cette abnégation souriante.

Pour lui la gloire, la fortune ne comptaient pas, sauf quand elles lui permettaient de faire le bien. Il y a deux ans, le Grand Prix des Sports lui échut. Aussitôt, il en fit don à la Caisse des veuves des victimes de l'aviation.

Jean Mermoz...

Il est passé dans la vie comme un être un peu irréel, hors série, insouciant des petites choses des autres, indulgent. Son grand cœur, sa fine culture, son patriotisme l'avaient situé hors de l'humanité. Un chic type pour tout dire, un grand type...

Pour vous, les anciens, pour nous autres, les jeunes, sur qui repose la gloire de l'aviation française, Jean Mermoz doit continuer à vivre comme le symbole du héros de l'air de l'après-guerre, comme continue à vivre dans nos cœurs la mémoire de Guynemer.

L'un et l'autre ont droit à notre reconnaissance, à la reconnaissance de la France.

(*Le Journal*, 10 décembre 1936.)

MERMOZ

PAR ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

I. — *Le pilote de ligne.*

D'autres que lui sont courageux et engagent leur vie quand l'exige cette sorte de loyalisme professionnel qui fait la noblesse d'un groupe humain. D'autres que lui montrent leur constance dans le courage et, des années durant, naviguent à travers brumes, orages, ténèbres avec une sérénité de bateliers. Et cependant Mermoz nous apprend, plus clairement peut-être qu'aucun autre, quelque chose que je vous dirai.

Je rappellerai d'abord, très brièvement, son histoire.

Il est l'un des premiers pilotes qui assurent les liaisons postales Casa-Dakar, au-dessus des Maures dissidents, à l'époque où la panne de moteur était épreuve quotidienne. Lui-même fut fait prisonnier et jugé sous une tente par un tribunal d'hommes voilés et qui ne parlaient pas son langage. Épargné et revendu, il recommença.

Mermoz est le premier qui, en Amérique du Sud, assumait, sans aucun secours matériel, l'expérience des premiers vols de nuit. Et il s'engagea si profondément dans cette aventure que l'un de ses camarades, et l'un des plus courageux, put lui en faire grief : « Tu n'as pas le droit, lui disait-il, de démontrer que le vol de nuit, dans de telles conditions, est possible. Tu risques la peau des pilotes qui voudraient suivre ton exemple. » Mermoz cependant recommença.

Il est le premier qui s'attaqua aux traversées postales de la Cordillère des Andes, qui, à bord d'avions inadaptés, auscultait la montagne pour y découvrir les failles secrètes. On sait que deux fois il manqua son coup et, prisonnier de cette forteresse, réussit à s'en évader. Et l'on sait qu'il recommença.

Il est le premier enfin qui s'attaqua aux traversées postales de l'Atlantique Sud. On sait que sa seconde traversée fut marquée par un dramatique naufrage. Et pourtant il recommença.

Et voici que Mermoz, une fois de plus, recommence.

Ces douze années d'efforts et de réussite, cette expérience acquise, ce nom qui malgré lui s'est dégagé d'entre les noms obscurs lui eussent permis le repos. Les marchands sont avides de ces gloires et leur ouvrent les salles de conseil. Et Mermoz eût pu, sans déchoir, s'asseoir un peu et goûter la vie. Tant d'hommes pendant une partie de leur existence se façonnent durement un nom, puis, ce nom créé, le négocient. Et ceci est bien. Il est un temps pour le travail. Il est un temps pour l'aventure difficile, et puis un temps pour le loisir et pour l'achat, grâce à l'argent, des biens que l'on rêvait.

Mais Mermoz a compris quelque chose.

Ce n'est point par mépris de l'argent qu'il dédaigne de s'en contenter. L'argent est un moyen. Si l'on se procurait, avec l'argent, ce que l'on rêve, Mermoz n'aurait point de scrupule à tendre vers lui.

Mais, ce que l'on peut rêver de plus précieux, l'argent ne l'achète point. L'argent est un pauvre instrument de conquête. Cette amitié née dans les sables du désert, ce camarade lié pour la vie par une épreuve commune vécue en dissidence, l'argent ne l'achète pas.

Cette nuit de vol et ses cent mille étoiles, cette sérénité, cette souveraineté de quelques heures, l'argent ne l'achète pas.

Cette nouveauté du monde après l'étape difficile. Ces arbres, ces fleurs, ces femmes, fraîchement colorés par une vie qui vient de vous être accordée à l'aube, ce concert des petites choses qui vous sont rendues et vous récompensent, l'argent ne les achète pas.

Mermoz est l'un des rares hommes qui ne confondent pas l'argent, symbole de richesse et de possession, avec la richesse et la possession, et qui, refusant un marché de dupes, repart une fois encore pour des expériences difficiles, et, scandalisant ainsi les marchands qui, honnêtement, lui offraient leurs pauvres trésors, jouit des biens véritables.

(Marianne, 7 août 1935.)



II. — Après 48 heures de silence.

Oui, elle est dramatique, cette disparition. Oui, il est terrible, ce silence qui se prolonge. A chaque drame semblable il m'a semblé que l'on mourait, non de l'accident, mais du silence. Il ensevelit mieux qu'une pluie de cendres. De huit jours de silence, on ne revient pas.

Mais aujourd'hui, troisième jour d'une disparition angoissante, nous sommes quelques-uns à ne pas renoncer à Mermoz. Nous ne l'abandonnons pas, notre camarade. Nous refusons encore le témoignage de la logique. Elle nous a trompés si souvent à propos de lui-même. Ce n'est pas elle, c'est l'homme qui dirige le cours de l'histoire. Et il en est ainsi dans les grandes comme dans les petites choses.

C'est pourquoi je me refuse à écrire aujourd'hui un portrait ou des souvenirs qui évoquent le deuil. Il sera temps de pleurer Mermoz, s'il renonce à ressusciter une fois encore. Car il a un entêtement admirable, et c'est même cet entêtement qui rend son courage si particulier : Mermoz a toujours refusé l'épreuve.

En 1929, il devait décoller de Natal en direction, pour la première fois, de l'Afrique. Dès la première tentative, il lui fut démontré que le décollage était impossible. Mais, de l'aube au soir, il persévéra dans des efforts qui paraissaient absurdes. Il laboura dans toutes les directions le plan d'eau de Natal, uni comme un miroir, et, malgré l'absence de vent au crépuscule, quand la preuve de son impuissance était déjà bien établie, il décolla.

Cette aventure, il la répéta à bord du « Couzinet », à Natal encore, mais cette fois sur un terrain trop lourd et crevé par les termitières. Ses départs s'enrayaient dans les fondrières. Il lui fut démontré qu'ils n'aboutiraient à rien d'autre, sinon à l'écrasement et au feu. Mais tout le jour il recommença. Et il gagna encore, contre toute évidence.

Nous avons l'habitude aussi de le voir revenir. Aux premiers temps de la ligne du Sud, il se posa en dissidence au fond de Rio del Oro. Puis le silence se fit sur lui. Mais derrière ce calme qui devenait définitif en apparence, Mermoz luttait pour son retour. Et huit jours plus tard, quand nul n'espérait plus en lui, il nous revint avec son grand sourire.

Il s'évanouit aussi dans les Andes. Cette montagne ne

rend pas les hommes qui lui sont offerts en sacrifice. Il n'était ni un Argentin, ni un Chilien qui crût au retour de Mermoz. Personne n'espérait plus en lui, sinon quelques-uns de ses camarades qui avaient conservé leur jeunesse de cœur. Mais un après-midi, se posant sur le gazon frais de Santiago, comme après un vol de promenade, Mermoz redescendit de ses 4 500 mètres. Il avait quelque part tranché le nœud qui le retenait prisonnier. Et il riait encore.

Et voilà qu'aujourd'hui il recommence cette retraite derrière laquelle, dans la discrétion et le silence d'une entreprise intérieure, on affronte la glace, le feu ou la mer. Dont on revient avec ce sourire éclatant que les grandes victoires ont forgé.

Ce retard, certes, il ne faut pas que Mermoz le prolonge. Il est certes très grave que le message de panne n'ait point été suivi d'un autre message, d'un S. O. S. ou d'une annonce d'amérissage. Il est dramatique que, l'hydravion une fois améri, aucun signal nouveau n'ait été expédié. Mais il reste la panne de radio. Improbable ? C'est vrai, mais nos malheureuses constructions logiques ont reçu déjà tant de démentis ! Et même si l'hydravion s'est englouti trop vite pour permettre un communiqué, il reste le canot pneumatique. Le temps de le lancer à la mer a peut-être été accordé à l'équipage.

Si ces hommes dérivent quelque part à bord de ce radeau minuscule, mais insubmersible, certes ils ne sont pas sauvés non plus. Guillaumet, qui les recherche à bord de son « Farman », n'aura point assez de dix années pour arpenter toute cette portion de l'Océan. Mais le miracle d'une rencontre reste possible. Mermoz, demain, nous sourira peut-être encore.

Et, cependant... il y a quelques mois, le mécanicien Collenot disparut dans l'Atlantique Sud, au cours d'une traversée semblable. C'était un vieux compagnon de Mermoz, qui avait partagé ses joies et ses revers. Sa mort avait frappé le grand pilote, et c'est à cette seule occasion que je l'ai vu découragé. Il regardait ses mains, impuissantes cette fois à sauver. Et il me disait : « Collenot n'aurait dû disparaître qu'avec moi. La fatalité n'a pas été juste en divisant cet équipage... »

(Intransigeant, 10 décembre 1936.)

III. — *A Jean Mermoz.*

Pardonne-le-moi, Jean Mermoz, on me l'a tant demandé, cet article. Mais comment l'écrirais-je ? Je ne sais rien de toi, sinon que tu n'as pas lancé d'appel. J'ignore si tu as sombré, ou, si, collé à l'Océan comme un insecte à la glu d'une plante carnivore, tu ne peux plus t'en dépêtrer. A bord même du canot de secours, peut-être restes-tu condamné par le faible poids de tes vivres et l'immensité de la mer.

Je ne sais rien. Personne ne sait rien, sinon que tu as coupé un moteur arrière et n'as lancé aucun appel.

On te pleurait déjà, Mermoz, deux heures après ta disparition. Et aujourd'hui, au seuil du cinquième jour, pour alimenter la piété de tes amis, on me demande d'écrire des souvenirs sur toi. Mais je n'ai point de souvenirs. Je n'ai pas encore de souvenirs. Je ne te range pas si vite parmi les fantômes.

Ah ! les ai-je entendu chanter, depuis quatre jours, tes vertus ! Mais je ne puis parler de tes vertus. Tu n'as point encore de vertus. Il sera bien temps dans quelques jours. Tu es un camarade, avec tous ses défauts merveilleux que l'on aime. Et je t'attends pour te les jeter à la tête. Je ne veux pas te respecter encore, je te garde ta place toute chaude dans ces petits bistros du soir où nous nous retrouvions. Tu seras en retard comme toujours, ô mon insupportable ami. Tu surgiras tout à coup, sans explications, sans excuses, mais si pleinement présent que l'attente sera effacée, et nous reprendrons nos vieilles disputes... Laisse-moi encore te donner tort, tu es si prêt de te faire tout accorder ! Laisse-moi te les crier en hâte, mes injures... Elles sont tendres. J'ai si peur de ne plus jamais t'irriter...

Ah ! Jean... Ceux qui ne t'aimaient guère, ils suffisent bien à te célébrer. Si tu les entendais, toutes ces louanges... Pardonne-moi, je ne puis encore te croire parfait, de la perfection des morts.

(Marianne, 16 décembre 1936.)

IV. — *Mermoz avait défriché les sables de la montagne, la nuit et la mer...*

Mermoz, Pichodou, Cruveilhaer, Lavidalie, Ezan, partis le matin de Dakar en direction de Natal, signalèrent par un

bref message qu'ils coupaient le moteur arrière droit. Puis le silence se fit.

La nouvelle ne semblait guère inquiétante, et, cependant, après dix minutes de silence, tous les postes radios de la ligne Amérique du Sud, de Paris jusqu'à Buenos-Aires, commencèrent leur veille dans l'angoisse. Car si dix minutes de retard n'ont guère de sens dans la vie journalière, elles prennent dans l'aviation postale une lourde signification. Au cœur de ce temps mort, un événement encore inconnu se trouve enfermé. Insignifiant ou malheureux, il est désormais révolu. La destinée a prononcé son jugement, et, contre ce jugement, il n'est plus d'appel. Une main de fer a gouverné un équipage vers l'amérissage sans gravité ou l'écrasement. Et il nous faudra désormais attendre longtemps avant que la décision prise soit portée à notre connaissance. L'équipage qui poursuivait un vol heureux est déjà, après dix minutes de silence, pris dans les glaces. Et c'est peut-être alors pour toujours.

Nous avons tous espéré de toutes nos forces. Comment eussions-nous inventé à Mermoz le visage fermé d'un mort ? Une fois de plus, n'allaient-ils pas ressusciter, lui et ses compagnons ?

Mermoz avait déjà si longtemps exploré tous les territoires interdits. Que d'aventures, que de disparitions, que de retours ! C'est une poignée de camarades et lui qui fondèrent la ligne de Casablanca à Dakar, à travers le Rio del Oro insoumis. Les moteurs d'alors ne résistaient guère. Mermoz fut fait prisonnier par les Maures. Ils hésitèrent à le massacrer, le gardèrent quinze jours, puis le revendirent. Et Mermoz reprit ses courriers au-dessus des mêmes territoires.

Lorsque s'ouvrit la ligne d'Amérique, Mermoz, toujours à l'avant-garde, fut chargé d'étudier le tronçon de Buenos-Aires à Santiago, et, après un pont sur le Sahara, de bâtir un pont au-dessus des Andes. On lui confia un avion qui plafonnait à cinq mille deux. Les crêtes de la Cordillère s'élèvent à sept mille. Et Mermoz décolla pour chercher des trouées. Après le visage des sables, il connut celui des montagnes. Ces pics qui, dans le vent, lâchent leur écharpe de neige, ce pâlissement des choses avant l'orage, ces remous si durs et qui, subis entre deux murailles de rocs, obligent le pilote à une sorte de lutte au couteau. Mermoz s'engageait dans ces combats sans rien connaître de l'adversaire, sans savoir si l'on sort en vie de telles étreintes. Mermoz « essayait » pour les autres.

Enfin, un jour, à force « d'essayer », il se découvrit prisonnier des Andes.

Échoués, à quatre mille mètres d'altitude, sur un plateau aux parois verticales, son mécanicien et lui cherchèrent pendant deux jours à s'évader. Ils étaient pris. Alors ils jouèrent leur dernière chance, lancèrent l'avion sur la pente, rebondirent durement sur le sol inégal, jusqu'au précipice, où ils roulèrent. L'avion, dans la chute, prit enfin assez de vitesse pour obéir de nouveau aux commandes. Mermoz le redressa face à une crête, toucha la crête et, l'eau fusant de toutes les tubulures crevées dans la nuit par le gel, déjà en panne après sept minutes de vol, il découvrit la plaine chilienne, sous lui, comme une terre promise.

Et, le lendemain, il recommença.

Quand les Andes furent bien explorées, quand la technique des traversées fut bien au point, Mermoz confia ce tronçon à son camarade Guillaumet et partit explorer la nuit.

L'éclairage de nos escales n'était pas encore réalisé et sur les terrains d'arrivée, par nuit noire, on alignait en face de Mermoz la maigre illumination de trois lampes-tempête.

Il s'en tira et ouvrit la route.

Lorsque la nuit fut bien apprivoisée, Mermoz essaya l'Océan. Et le courrier, dès 1931, fut transporté, pour la première fois, en quatre jours, de Toulouse à Buenos-Aires. Au retour, Mermoz subit une panne d'huile au centre de l'Atlantique Sud et sur une mer démontée. Un navire les sauva, lui, son courrier et son équipage.

Ainsi Mermoz avait défriché les sables, la montagne, la nuit et la mer. Il avait sombré plus d'une fois dans les sables, la montagne, la nuit et la mer. Et, quand il était revenu, ç'avait toujours été pour repartir.

Nous les avons donc attendus longtemps, lui et ses camarades qui lui ressemblaient. Et puis, les heures se sont écoulées, et, peu à peu, il s'est fait tard. Et il nous a bien fallu comprendre qu'ils ne rentreraient plus, qu'ils reposaient dans cet Atlantique Sud dont ils avaient si souvent labouré le ciel. Mermoz, décidément, s'était retranché derrière son ouvrage, pareil au moissonneur qui, ayant bien lié sa gerbe, couche dans son champ.

Mais comment ne durerait-il pas encore parmi nous ? Nous lui avons si longtemps gardé sa place à notre table, à cette fête que nous préparions pour son retour. Comment oublierons-nous ce merveilleux convive ? Celui qui, d'un

bout à l'autre de la ligne, de Toulouse à Santiago-du-Chili, nous a donné l'exemple non du travail, on y travaillait bien, mais de l'amour. Celui qui nous a montré de quel sourire pouvait s'éclairer, après la lutte et la victoire, un visage d'homme.

Il était de la belle race : celle qui affronte le monde de toute sa carrure. Il ne s'épargnait aucun effort, il ne refusait aucun adversaire. Il s'engageait tout entier dans ses actes. Il était l'image de l'épanouissement : Jean Mermoz offrait de la prise au vent, comme un arbre.

Mermoz, Pichodou, Cruveilha, Lavidalie, Ezan étaient des hommes de métier, et voilà la source de leur grandeur. Il faut un outil pour entrer en contact avec le monde. Il faut un rabot, ou une charrue. Le paysan, dans son labour, découvre peu à peu les secrets de la terre. Et la vérité est universelle. A travers le manche de bois de son outil, il en apprend plus long qu'à travers les pages d'un livre. Et il devient un sage. Ainsi ces hommes, à travers leurs commandes d'avion, par la magie de l'instrument de leur travail, s'étaient formés aussi une sorte de sagesse campagnarde. Eux aussi, ils les rencontraient d'égal à égal ces divinités élémentaires : la nuit, le jour, la montagne, la mer, l'orage ; ils surveillaient leur ciel, simplement, comme ces terriens eussent surveillé leurs vignes. Ce fut la source de leur sérénité.

(Intransigeant, 22 janvier 1937.)

L'AMI DES ENFANTS

PAR JACQUES ZIMMERMANN

I. — Le dernier copain.

Il avait ce jour-là son grand sourire radieux des heures d'allégresse, le sourire qui détendait ses traits sur les terrains où ronronnent les moteurs, lorsque le vent de l'hélice fait vibrer doucement les cordes à piano et les tendeurs.

Le Salon de l'Aéronautique allait fermer ses portes, et il avait bouleversé son emploi du temps pour être libre de le faire visiter à un groupe d'enfants.

Une bande de Pouibots turbulents et piailleurs l'entouraient, pressés les uns contre les autres, avides de l'approcher, de le toucher, comme s'ils avaient voulu acquérir un

peu de sa force, de sa douceur, de la bonté infinie et ardente qui se dégageait de lui.

Patient et calme, Mermoz fendait la foule, tirant la petite bande derrière lui. Puis il s'arrêtait sous l'aile d'un appareil et, en mots très simples et directs, il décrivait, expliquait, commentait les performances, les qualités de chaque appareil. Son « cuir » sur le bras gauche, la main droite emprisonnée par l'étreinte d'un gamin, il repartait, prenait la queue pour faire visiter l'intérieur d'un mastodonte, soucieux de faire tout voir, tout comprendre, de faire admirer chacun des bolides aériens. Eût-il tenté d'omettre un stand que la petite troupe impatiente ne l'eût pas permis.

— Dis, m'sieu, et ça ?

Penché sur le questionneur, Mermoz répétait l'explication pour l'étourdi ou le retardataire.

Un remous de la foule me sépara des enfants.

Sans pouvoir les rejoindre, je les vis passer et repasser jusque dans les galeries du premier et devinai leur ardente curiosité, leurs innombrables questions.

— A quoi ça sert ce truc, dis ? Pourquoi c'est faire, ça ?

Dès le premier contact, ils avaient senti la douceur et l'indulgence, la patience inlassable de ce grand garçon qui les conduisait. Ils avaient compris et deviné, avec cette subtilité neuve de l'enfance, l'amour effréné pour leur génération qui régnait en l'âme forte de Mermoz.

« Ce grand », c'était l'un des leurs, plus fort, plus sage, plus expérimenté certainement, mais l'un des leurs, tout de même, par sa gentillesse, sa spontanéité et sa curiosité aiguë ; l'un des leurs par sa fraîcheur enfantine et son rire éclatant et sonore.

En sentinelle devant la porte, j'attendis le retour de la troupe et de son mentor... et tout d'un coup leur tourbillon m'entraîna.

Lui, radieux, traînait, suspendu à sa main, le même gosse aux yeux vifs et ardents de jeune moineau, qui l'avait « croché » dès son arrivée au Salon.

Je le débarrassai du « cuir », que les bousculades et la cohue avaient à moitié arraché de son étreinte et, dès qu'il eut repris l'usage de son bras, il enleva l'enfant, le serra sur sa poitrine.

— Tenez, ça c'est mon copain, et, penché vers lui : pas, mon vieux ?

Peut-être intimidé par moi, le gosse se pelotonna, se mussa, petite boule vibrante et douce dans les bras du pilote. Il leva vers le clair regard doux et profond ses deux

prunelles sombres, ouvrit deux ou trois fois la bouche comme s'il allait répondre, mais ne put articuler aucune parole. Alors il laissa rouler sa tête sur l'épaule de « son grand », exhalant un faible soupir de joie pathétique et de bonheur parfait.

— Ce gosse-là ! Faudra que je le revoie, au retour, vous savez ! Il est trop gentil, me disait Mermoz quelques minutes après les adieux déchirants et réitérés à toute la bande. Vous ne savez pas ce qu'il est gentil ! Un sourire rétrospectif illumina son visage et il répéta plus bas :

— Vous ne savez pas comme il est gentil, ce « même ». Vous l'avez vu, me prendre la main, dès l'arrivée ? Eh bien ! il ne l'a pas lâchée une seconde pendant toute la visite. Pas une seconde. Parfois dans les remous de la foule, je sentais sa main devenir moite et glissante. Je croyais qu'il allait lâcher... Pensez-vous, il me harponnait le poignet de son autre main libre et hop... la foule le décollait de terre ou l'écrasait contre les barricades... il s'en fichait ! Ah ! il a de l'obstination celui-là. Il faudra que je demande son nom au moniteur et que je le revoie. Et puis je voudrais bien entendre tout de même le son de sa voix.

— Comment ?...

— Oui, mon cher, il m'a empoigné, il m'a regardé, il est plein d'affection... mais je n'ai entendu que des grognements heureux.

— On peut dire que vous êtes aimé pour vous-même, Mermoz, lui lança dès le lendemain matin le moniteur de la troupe.

— Comment ?... Pourquoi ?

— Oui, vous savez « votre copain »...

Abandonnant les rapports qu'il étudiait, le travail en cours, Mermoz se rapprocha du dernier venu, impatient d'apprendre du nouveau sur « son copain ».

— Qu'est-ce qu'il a encore fait, mon copain ?

— C'est dans le car qui nous ramenait qu'il a fini par se décider à parler. Il a pris d'autorité la place à côté de moi.

« — Dis, m'sieur, m'a-t-il dit, il est gentil ce grand, tu sais.

» — Ah ! oui, n'est-ce pas ?

» — Et comment ! Et tu sais, il s'y connaît en aviation, j'ai bien vu. Il n'a jamais hésité, il ne s'est jamais trompé pour nous donner des explications.

» — Naturellement, voyons, puisqu'il est pilote !

» — Ah ! il est pilote — l'enfant paraissait stupéfait —

Ah ! il est pilote ? Vraiment ? Ben, *c'est bien un métier qui lui va* et, tu vois, ça me plaît ce que tu dis, ça me le rend encore plus sympathique. »

Mermoz, détendu, riait de toutes ses dents, frottant ses mains fines et nerveuses.

» — Oui, continuait le moniteur, je me doutais à ce moment qu'il y avait quelque chose que le gosse ne comprenait pas bien, mais il ne m'a pas laissé le temps de lui donner d'explication.

— Comment qu'il s'appelle, dis, le pilote.

» — Mais c'est Mermoz, voyons...

» — Mermoz ? Qui c'est Mermoz ?

» — Voyons, tu n'as pas entendu parler de Mermoz...

» Il secoua la tête en signe de profonde ignorance. Alors je lui ai raconté les Andes, l'Atlantique et un peu de votre vie. Et, pendant ce temps, il écoutait avidement, les yeux fixes, sans m'interroger. Je terminais comme le car nous déposait au terminus, près des cahutes de chiffonniers où le gosse loge avec sa famille, sur la zone.

» C'est juste au moment de me quitter qu'il a prononcé le jugement définitif que lui dictait son instinct.

» — Tout ce que tu m'as raconté sur ce type, vois-tu, c'est formidable et ça me le rend *encore* plus sympathique.

» Mais, au fond, ça ne m'étonne pas du tout de lui.

(Le Flambeau, 16 janvier 1937.)

II. — Notre lettre.

Je connaissais Mermoz et je l'aimais.

Sur lui, je ne dirai jamais rien. Je ne saurai écrire mieux qu'a pu le faire mon autre ami Saint-Exupéry.

Si j'écris pourtant dans ce journal, c'est pour remplir un pieux devoir.

C'est pour communiquer à tous les jeunes, et particulièrement à tous ceux qui aiment l'aviation, les principaux passages d'une lettre qui, je le considère, dépasse ma personne et s'adresse à tous... la dernière qu'il m'envoyait...

Vous êtes responsable des lendemains de notre pays, ne l'oubliez jamais.

Vous devez devenir un homme de l'air complet, au sens le plus élevé du mot, un homme capable de devenir un chef dans votre patrie ; vous ne devez en aucun cas vous contenter de demi-mesures. Il faudra toujours apprendre davantage

APPENDICES

LE DERNIER MESSAGE

De la *Croix-du-Sud*, le lundi 7 décembre 1936, à 10 heures
47 :

« Coupons moteur arrière droit... »

Depuis, le silence...

ne chercher qu'une chose : à vous améliorer sans cesse.

Il faudra toujours tendre, moralement, intellectuellement, physiologiquement, vers un but : SERVIR, servir votre pays, la collectivité de vos semblables et le progrès humain.

La hiérarchie des valeurs doit remplacer la hiérarchie sociale ; celle-ci ne peut et ne doit exister qu'en fonction de l'autre.

Soyez bon et compréhensif, soyez simple. On ne peut devenir grand qu'en demeurant simple.

11⁰⁸ — 22⁴⁰

C'est le dernier point lancé, le 7 décembre 1936, par la Croix-du-Sud.

Le fils d'un pilote, ami de Mermoz.

(Le Flambeau, 16 janvier 1937.)

L'ÉQUIPAGE DE LA « CROIX-DU-SUD »
A L'ORDRE DE LA NATION

MERMOZ (Jean),

Commandeur de la Légion d'Honneur.

Inspecteur Général, Pilote de la Compagnie « Air-France ».

« Sublime figure d'aviateur, d'une valeur morale et professionnelle hors de pair. Créateur, au prix d'efforts surhumains, de l'aviation commerciale transocéanique, a fait de son nom un symbole et de sa carrière une longue suite d'exploits.

» Allant jusqu'au bout de toute entreprise, envisageant la mort avec sérénité, a mérité l'admiration générale par la grandeur de ses actes.

» Porté disparu avec l'équipage de la *Croix-du-Sud*, dont il était le chef de bord.

» Accomplissait sa vingt-quatrième traversée de l'Atlantique sur la ligne postale qu'il avait été le premier à tracer.

» Entre de plain-pied dans la légende et s'inscrit parmi les héros les plus purs de l'Aviation Française.

» 8 200 heures de vol. »

PICHODOU (Alexandre),

Chevalier de la Légion d'Honneur.

Pilote de la Compagnie « Air-France ».

« Modèle achevé du pilote de ligne, remarquable de courage, d'énergie et de maîtrise de soi. Alliait une entière modestie

aux plus belles qualités professionnelles : dévouement, endurance, ténacité.

» Porté disparu avec l'équipage de la *Croix-du-Sud*, dont il était le second pilote.

» Accomplissait sa trente-neuvième traversée de l'Atlantique, après avoir, pendant dix ans, risqué quotidiennement sa vie au service de l'Aviation Française.

» 6 477 heures de vol au 31 octobre 1936. »

LAVIDALIE (Jean),

Chevalier de la Légion d'Honneur.

Mécanicien navigant de la Compagnie « Air-France ».

« Mécanicien en premier de la *Croix-du-Sud*.

» Technicien de haute valeur, fanatique de son métier. Animé des sentiments les plus élevés, servait avec cœur, droiture et simplicité.

» Porté disparu avec ses camarades de bord au cours de sa vingt et unième traversée de l'Atlantique Sud, après douze ans de service sur les lignes aériennes.

» Avait consacré son existence entière à l'Aviation Française.

» 3 197 heures de vol au 31 octobre 1936. »

EZAN (Henri),

Navigateur de la compagnie « Air-France ».

Capitaine au long cours

« Aviateur unissant aux plus hautes qualités intellectuelles une valeur morale peu commune.

» A sacrifié à la grandeur des Ailes Françaises une vie éclairée par le devoir et toute inspirée par le dévouement.

» Navigateur aérien sur la ligne postale Dakar-Natal-Dakar depuis mai 1936.

» A été porté disparu avec l'équipage de la *Croix-du-Sud*, au cours de sa dix-huitième traversée de l'Atlantique Sud.

» 377 heures de vol au 31 octobre 1936. »

CRUVEILHER (Edgar),

Radiotélégraphiste de la Compagnie « Air-France ».

« Radio-navigant d'un rare mérite. Servait avec passion et avait, au plus haut degré, avec le goût de la lutte et du risque, la foi en son métier.

» Après avoir mis dans l'Aviation son intelligence, son cœur et toute sa volonté, lui a donné sa vie.

» Porté disparu au cours de sa onzième traversée de l'Atlantique, avec l'équipage de la *Croix-du-Sud*.

» 5 500 heures de vol. »

FIN

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE.....	5
--------------	---

Première partie : MES VOLS.

CHAPITRE	I. — Premiers vols	II
—	II. — J'ai été un paria	17
—	III. — Les débuts de la ligne Atlantique Sud ...	31
—	IV. — En Amérique du Sud. — Dans les Andes.	42
—	V. — La première liaison postale	52
—	VI. — Un retour difficile	66
—	VII. — L' <i>Arc-en-Ciel</i>	79
—	VIII. — Les autres voyages de l' <i>Arc-en-Ciel</i>	98
—	IX. — Une traversée entre tant d'autres	III

Deuxième partie : POUR L'AVIATION.

L'aviation, école sociale, école de chefs.....	121
L'aviation et la jeunesse	122
Aux obsèques de Bajac	123
Esprit aéronautique, esprit social	127

Troisième partie : MERMOZ TOUJOURS VIVANT.

Jean Mermoz est parti, par René Chambe.....	131
Par-dessus l'Atlantique avec l' <i>Arc-en-Ciel</i> , par Paul Bringuier	133
Souvenirs sur Mermoz, par Daurat	148
Un grand cœur, par Max Delty	153
Notre ami..., par Guillaumet	154
Mermoz, par Kessel	156
Mermoz, par François Mauriac.....	162
Mermoz dans nos cœurs, par Maurice Rossi	163
Mermoz, par Antoine de Saint-Exupéry	165
L'ami des enfants, par Jacques Zimmermann	174
APPENDICES	179
Le dernier message	179
L'équipage de la <i>Croix-du-Sud</i> à l'Ordre de la Nation ...	180

Imp. CRÉTÉ à Corbeil-Essonnes (S.-et-O.)
1822-11-51. — Dépôt légal : 4^e trimestre 1951.
Flammarion et C^{ie}, éditeurs N^o 2098.
