



**AU SERVICE DE
L'AVIATION
FRANÇAISE
1919-1939**

EDITIONS MONT-LOUIS
CLERMONT-FERRAND - PARIS

—
1941



ROSSI

AU SERVICE DE
L'AVIATION
FRANÇAISE
(1919-1939)

EDITIONS MONT-LOUIS
CLERMONT-FERRAND-PARIS

—
1941

Il a été tiré de cet ouvrage
50 exemplaires sur papier
pur fil Lafuma numérotés de
1 à 50 et signés par l'auteur

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Mon enfance

Mon village natal et ma famille. — Premiers contacts avec la vie et premières lectures. — « Tu seras aviateur ». — Tentatives d'engagement. — Je quitte l'Algérie pour la France. — Mon frère aîné est tué au front. — Baptême de l'air.

L AVERDURE, petit village au nom bocager, est situé à quelque 900 mètres d'altitude, non loin de Souk-Ahras, ville-marché à proximité de la frontière tunisienne, et à 100 kilomètres environ, à vol d'oiseau, de Bône. Il est rattaché à la commune mixte de la Séfia, laquelle est dirigée par une administration coloniale dont l'autorité s'exerce à la fois sur le village et sur les nombreux douars disséminés dans toute la région et groupant trente à quarante mille Arabes. L'école, la poste et la mairie y sont, avec l'église, les seuls édifices publics.

En dépit de sa situation géographique — c'est un nid d'aigle — cette région jouit d'un climat exceptionnel. Les étés sont tempérés. La qualité de l'air est telle qu'on a pu faire de Laverdure une station estivale très fréquentée par les villes environnantes. Par contre, l'hiver est rigoureux ; la neige tombe en abondance à partir du mois de décembre.

Sur ce sol très riche, les monts, couverts de chênes-lièges, et les coteaux, plantés de vignobles, surplombent une vallée verdoyante recouverte de blés et de pâturages où l'élevage est florissant. Un torrent en agrément encore le pittoresque ainsi que le ravin coupé d'une traverse sommaire formant passerelle. De l'autre côté du village, où fume, à proximité de la gare, le toit paternel, passe la ligne de chemin de fer qui relie Alger à Tunis.

Dans ce décor plus rude et plus sauvage dans sa beauté, que ne le ferait prévoir le nom de mon village, je vis le jour le 24 avril 1901 ; là se déroula mon enfance ; et je ne peux m'empêcher de penser, en évoquant ce paysage où l'âme du pays semble se révéler au dessin de ses lignes, qu'il exerça sur l'orientation de mon caractère, la première et la plus décisive peut-être des influences. Dans ce cadre grandiose, se formèrent mes premiers rêves de grandes aventures.

Mes parents, forestiers aisés, exploitaient la forêt voisine. Mon père possédait une honnête fortune. Les dépendances de notre maison comportaient une scierie et des installations permettant le traitement du liège.

Les meules de blé, les fûts de vin, voisinaient avec les piles de bois sur cette terre d'abondance.

Dernier né d'une famille de cinq enfants — deux frères et deux sœurs — je fus, tout de suite, le plus gâté des mioches. Ma famille était très aimée des Arabes — mon père particulièrement à cause de son extrême souci de justice. C'est dire que le benjamin fut d'emblée adopté par les indigènes. Pour mystérieux qu'ils étaient à mes yeux, je les vis s'humaniser en ma faveur. Mon goût de la vie d'aventures — je suis tenté

de dire : de la vie dangereuse — s'aiguïsa au milieu d'eux. Mon humeur se manifesta bientôt indépendante, voire batailleuse, téméraire. Il me faut bien déclarer, sans nulle fierté, que je ne connaissais pas la peur ; ce qui me permettait, tout enfant, de faire seul chaque jour, à pied, plusieurs kilomètres pour me rendre à l'école, par des chemins tortueux et pas très sûrs.

C'est ainsi qu'un soir, à la nuit tombante, rentrant au logis accompagné d'une personne de ma famille qui portait une grosse somme d'argent, nous fûmes soudain attaqués par un Arabe, au détour d'un ravin désert. L'homme brandissait un poignard. Sans prendre garde au gamin que j'étais, il se jeta sur mon parent. Mal lui en prit car, pendant que celui-ci se débattait, je ramassais des pierres et en lapidais son agresseur que je réussis à mettre en fuite. Appelé plus tard comme témoin au tribunal, je m'étonnais sincèrement qu'on pût voir, dans cet incident, un exploit. Je dois avouer tout bonnement que l'Arabe et son couteau ne m'avaient pas fait peur. Ma complexion est ainsi. Rien de plus. Je n'en tire pas plus de vanité que je n'aurais de honte à reconnaître le contraire.

Lorsque j'atteignis ma onzième année, et après la mort de mon frère cadet, ma famille connut de graves revers de fortune et dûnt venir habiter Bône. Seul mon père resta à Laverdure pour essayer de renflouer son affaire.

Mon premier contact avec la vie dans ses dures réalités quotidiennes, date de ce moment. Jusquelà, j'avais vécu un peu comme dans un monde de rêve, au milieu de gens aisés. Mon caractère taciturne et timide au fond, se plia mal aux disciplines de la vie urbaine. Je m'adaptais très dif-

ficilement. Je restais un sauvage, un huron, parmi les citadins. La forêt, la montagne, la chasse, les courses à travers bois, les indigènes, les machines, tout cela me manquait ! J'étais dépaycé, désorienté, tour à tour accablé et exaspéré. Mon imagination travailla beaucoup pendant cette période. Ce que mon esprit aventureux ne trouvait plus autour de lui, il le chercha dans les livres.

Je lus alors de nombreux romans d'aventures, en particulier ceux de Gustave Aimard et il n'est pas impossible que ma « formation » — si j'ose dire — ne doive aussi quelque chose à ses *Chasseurs de pistes*, à ses *Trappeurs de l'Arkansas* et à ses *Batteurs de sentiers*. Sait-on au juste ce qui entre dans la création, vaille que vaille, d'une personnalité ?... Quoi qu'il en soit, je fus alors un aventurier en chambre, un « aventurier passif » mais tout brûlant de passer sans trop tarder à l'action. Je voulais imiter les héros dont les exploits peuplaient mes rêves. J'étais poussé à la lutte, à l'effort, comme à une évasion.

Pendant ce temps, ma famille s'installait à Bône. Mon frère aîné, qui se destinait à la carrière d'ingénieur, entra dans un garage en qualité de mécanicien ; mes sœurs donnèrent des leçons de piano. Par leur travail, tous trois assurèrent, non seulement les moyens de subsistance de la maison, mais aussi la suite de mes études dont le but encore lointain était les Arts et Métiers, attiré que j'étais par les mathématiques et la mécanique.

Que fut pour moi cette vie d'étudiant ? J'ai déjà dit ma sauvagerie, ma timidité, laquelle ne freina jamais, bien au contraire, mon goût du risque, du combat. Rien de plus dangereux que

le sauvage qui ne peut souffrir l'injustice ; rien de plus redoutable parfois que le timide lorsqu'il s'avise de défendre les faibles. (J'avais lu aussi *Don Quichotte*...). Bref, élève turbulent et plein d'impulsions en apparence contradictoires, je faisais le désespoir de ma famille. Heureusement à mon actif scolaire : une bonne mémoire et une attention éveillée. Cela me permit de me classer toujours honorablement et sans trop d'efforts.

Par chance aussi, la nature m'a gratifié d'une robuste constitution, ce qui m'a permis de pratiquer à peu près tous les sports et de cultiver avec la méthode nécessaire mon avidité d'action. A peine adolescent, je m'assagis en découvrant le scoutisme. Je le pratiquai joyeusement. Je crois qu'il eut sur mon évolution morale une influence prépondérante par ce qu'il met en pratique des vertus chrétiennes que m'avait enseignées ma famille. Il atténua ma turbulence et disciplina mes enthousiasmes. Je lui dois beaucoup.

La guerre de 1914 éclate. Mon frère aîné part au front.

J'avais treize ans.

**

Je venais d'avoir la douleur de perdre mon père. Ce deuil m'avait donné, de façon plus aiguë, conscience de ce que je devais aux miens avec le souci d'apporter ma contribution au budget familial. Il est des dettes qu'on aspire d'autant plus à acquitter qu'on sait bien que jamais on ne parviendra à en diminuer le montant. Me voilà donc chef de famille ; je prends le sentiment de mes responsabilités... Tout de suite, pendant la période des vacances, je travaille comme aide-

géomètre à la mine de cuivre d'Aïn-Barbar, à 30 kilomètres de Bône, au bord de la Méditerranée.

C'est là que, pour la première fois, je vis de près un avion. Précédemment, j'avais été témoin, d'assez loin, de l'accident mortel survenu à Hermann au cours d'une exhibition à Bône.

Un matin ensoleillé, alors que je sortais du bureau de la mine, un avion de surveillance vint amérir, par suite d'une panne, à cent mètres environ du rivage. Vous pensez si je me trouvais au premier rang de ceux qui se précipitèrent à son aide ! J'avais enfin, devant mes yeux, l'objet de mes rêves, et je pouvais, peu après, y porter la main : je discutais avec les aviateurs, j'examinais à fond l'appareil, je tournais autour, je ne tenais plus en place...

Cet incident fut comme le déclic de ma carrière. De ce jour, je me dis : — Tu seras aviateur. L'idée avait depuis des mois peut-être, germé dans mon cerveau. Maintenant, elle s'imposait à la manière d'une obsession. Toutes mes pensées, tous mes actes, s'y rapportaient. Je ne devais plus avoir de cesse qu'après l'avoir atteinte.

Bien sûr, aujourd'hui, à de certains moments, je me dis : — Tu l'as atteinte !

Après quoi, cette affirmation se nuance d'un doute : — Atteint-on jamais le but que l'on rêvait à 16 ans ?...

16 ans : nous sommes en 1917. Les récits de guerre qui me parviennent exaltent aussi mon imagination. Je n'en voyais que les actions d'éclat, le panache, la gloire fracassante. Si je m'engageais ?

J'essaie à la Légion Etrangère. On ne veut pas de moi. Ma famille, avertie incidemment par un ami, avait pris ses précautions et son interdiction avait devancé ma démarche. Au surplus, le chagrin de ma mère aurait suffi à me faire hésiter. Je repris mes études, non sans avoir obtenu toutefois son assentiment pour un engagement futur dans l'aviation — dès que j'en aurai l'âge : 17 ans.

Ce cap atteint, je ne perdis pas un jour : ma mère étant d'accord — non sans de nouvelles prières — je formule la dite demande, je la présente et, de nouveau, j'échoue. Pourquoi ? Parce que je n'avais pas tenu compte de la rigueur des dispositions ministérielles en vigueur. Elles exigeaient, avant l'entrée dans la cinquième arme, un stage dans un autre corps. Avant d'être aviateur, il fallait devenir militaire, fantassin ou artilleur, voire cavalier.

Je choisis l'artillerie, le cinquième groupe de campagne caserné à Malouba, près de Tunis. Un mois de classes et je passais l'examen d'élève aspirant. Je fus alors dirigé sur la France pour rejoindre à Saint-Julien-du-Sault, près de Joigny, le groupe des élèves-officiers d'artillerie.

Ma première traversée n'alla pas sans incident. La guerre sous-marine battait son plein (juillet 1918). Le *Provence II* venait d'être torpillé à quelques milles de notre convoi. Nous restâmes quatre jours — le plus souvent passés sur le pont, affublés de nos ceintures de sauvetage — pour franchir, en zigzag, les 850 kilomètres qui séparent Tunis de Marseille. Et, aux dernières heures, une panne de charbon nous obligea à faire appel à un remorqueur.

Mon impression en débarquant à Marseille ?

Ma foi, je vous avouerai qu'elle fut sans grand relief. Je venais de Tunis qui, pour la couleur et le mouvement, n'a rien à lui envier.

A Saint-Julien-du-Sault, je commençais à m'installer et mon instruction s'annonçait bien, lorsque je fus frappé d'un nouveau deuil. Mon frère aîné tombait glorieusement, à la tête de sa section de tirailleurs marocains, devant Fismes. Titulaire de trois citations à l'ordre de l'armée et médaillé militaire, il avait toutes les qualités d'audace et de témérité du conducteur d'hommes et du soldat. Je n'essaierai pas de traduire par des mots la douleur que je ressentis à sa perte...

Je tentai de retrouver sa tombe.

Arrivé à Reims de nuit, je partis à pied, dans la direction du champ de bataille, espérant rencontrer un cantonnement sur la route. Mais la retraite allemande s'était accentuée et je fus bientôt seul, perdu en pleines ténèbres, dans un village abandonné et en ruines. Aucune possibilité de m'orienter. J'essayai de dormir dans une mesure. Les rats m'en empêchèrent. Je repris la route. A l'aube, je voyais, de place en place, des tumulus marquant la sépulture des soldats. Parfois, une croix de bois, parfois une bouteille contenant un papier où le nom du mort avait été inscrit en hâte par ses camarades. Je marchais ainsi je ne sais combien d'heures, jusqu'au moment où je m'évanouis, recru de fatigue.

Un réfugié me recueillit au revers d'un fossé. J'eus une crise de larmes : je n'avais pu accomplir la mission que ma mère m'avait confiée...

✱

11 Novembre. L'armistice. Les journées de joie délirante qui suivirent me trouvèrent encore

accablé, isolé dans l'allégresse générale et je n'eus le cœur de me ressaisir qu'en me rattachant plus passionnément que jamais à cette idée : devenir aviateur ! Donner tout ce dont je me sentais capable dans l'aviation, et uniquement dans l'aviation ! Cela constitua pour moi comme un tonique. J'eus le pressentiment que le nouvel ordre qui allait régner devait favoriser ma carrière. Je donnai ma démission d'élève-aspirant et partis comme simple soldat à Strasbourg, où je fus affecté comme « rampant », dans le cadre du personnel non navigant (divers).

Enfin, j'étais installé dans le milieu, dans l'ambiance dont je rêvais depuis si longtemps ! Je côtoyais journellement des aviateurs, je m'entretenais avec eux, j'évoluais autour de leurs appareils, ils me devenaient familiers. Tout ce que j'avais fait jusque-là me paraissait indigne de mémoire !

Vous devez croire que, dans cet état, le « baptême de l'air » fut pour moi un événement sensationnel et dont j'ai gardé un souvenir ineffaçable. Eh bien, pas du tout ! Je fus stupéfait moi-même, en redescendant après le premier vol, de ne pas être plus ému qu'après une formalité administrative. Un jeune caporal-pilote m'avait fait faire quelques tours, sur un Bréguet d'observation, au-dessus de Neufbrissac (Alsace). Je n'éprouvais aucune surprise, je suivais ses gestes aussi machinalement que si j'avais vu faire ça toute ma vie. Ce qui me frappa seulement, ce fut la beauté du paysage survolé, la nouveauté des sensations que provoque cette vision, la netteté des plans et des couleurs, toutes choses dont le pilote s'avise rarement par la suite...

Mais, dès le lendemain, sentiment nouveau :

j'eus la nostalgie de l'air. Il n'était pas possible que je reste plus longtemps dans l'aviation à titre de « rampant ». Non, cela ne pouvait durer. Par chance, me voici désigné comme chauffeur du commandant Barès, neveu du général Barès, alors chef de l'aviation. J'ose lui révéler la grande passion de ma vie ; il accepte de transmettre et d'appuyer, auprès de son oncle, ma demande d'élève-pilote. J'ai peu d'espoir : il y en a tant d'élèves-pilotes ! Quinze jours plus tard, je ne me tiens plus de joie : je connais un des plus beaux instants de ma vie : on m'admet ! Je suis admis ! Je vais être — non ! *Je suis* élève-pilote, car me voici arrivé à Istres sans savoir quel chemin j'ai pris pour y parvenir.

Au service de l'Aviation française

CHAPITRE PREMIER

A 18 ans, j'ai des ailes

A l'Ecole de pilotage d'Istres. — Mes débuts sur l'avion-pingouin. — Premiers vols. — J'ai mon brevet de pilote. — Entraînement et incidents. — Mon affectation à Oran.

MON affectation à l'Ecole de pilotage d'Istres me donne automatiquement droit à une permission. Pour moi, pas question ! J'ai une telle hâte de prendre contact avec cette aviation, rêve de mon enfance, objet de toute mon ambition, que je rallie au plus vite l'Ecole où je désire ne perdre que le minimum de temps.

Les formalités sont rapidement remplies : inscription aux bureaux du pilotage et renseignements à fournir sur l'état civil et sur les personnes à prévenir en cas d'accident, etc...

Mais voici la visite médicale ! Minutes angoissantes pour moi. Je me connais sain et fort. Sait-on jamais ? Si l'on venait à me déclarer inapte ! M'en suis-je alors fait des idées !... Dans l'état où je me trouve, cela n'a rien d'étonnant... Je n'ai que 18 ans...

Enfin, c'est fini ! Je suis reconnu « bon » sans aucune réserve de la part du major. Quelle joie quand je me présente au magasin pour y recevoir mon équipement d'homme-volant : vête-

ments de cuir, casque et lunettes, sans oublier l'insigne d'élève-pilote (une seule aile au macaron).

Cette fois, je suis « dans le coup ». La promotion à laquelle j'appartiens comprend en tout et pour tout 30 officiers observateurs et un seul soldat : ma modeste personne. L'appui du commandant Barès a porté ses fruits et, de cela, je lui ai gardé une profonde reconnaissance que je n'ai pu, hélas, lui manifester bien longtemps, mon bienfaiteur étant mort de maladie en 1930.

Je suis donc inscrit et équipé !

Le capitaine qui commande la section de pilotage nous réunit dès le lendemain pour nous rappeler les consignes s'appliquant à notre entraînement.

En plus du pilotage, nous devons assurer l'entretien des avions et supporter, sur notre solde, une retenue destinée à payer les couronnes des pauvres camarades victimes d'accident.

Car, à cette époque, les accidents sont nombreux ; le matériel est fatigué et assez mal entretenu. Dame, la guerre est terminée...

Tout cela, du reste, me laisse froid car je n'ai jamais redouté la mort.

Finalement, je suis affecté à la piste de Barbas. Cantonnement quelconque ; nous logeons dans de vieilles baraques Adrian qui, elles, n'ont pas été démobilisées. Aucun confort, bien entendu, et une nourriture de soldat. La France avait, à ce moment, d'autres soucis budgétaires et son effort portait surtout dans la reconstruction des régions dévastées.

C'était normal et, en ce qui me concerne, je n'y voyais aucune objection. J'étais venu à Istres pour apprendre à piloter et l'aviation seule comp-

tait pour moi. Un morceau de pain et un petit triangle de fromage m'auraient, chaque jour, suffi, dès l'instant que je pouvais grimper dans une carlingue.

C'est ainsi que, deux jours après mon arrivée, je fais mes débuts d'aviateur. Oh ! rassurez-vous ! il ne s'agit que de l'avion-rouleur, l'« avion-pingouin » comme on l'appelle communément sur les terrains d'aviation, et qui fait penser à ces oiseaux captifs dans les jardins zoologiques, dont on a rogné les ailes pour ne pas qu'ils s'envolent.

Avec cet avion normal, mais aux plans sérieusement rétrécis, il est, en principe, impossible de décoller. L'élève monte à bord et doit uniquement effectuer des lignes droites en utilisant le palonnier et le « manche à balai ».

C'était la grande attraction de l'Ecole et les anciens se donnaient rendez-vous pour s'amuser des maladresses des jeunes qui s'évertuaient, sur les trois pistes existantes, à maintenir leur « pingouin » dans le droit chemin.

Des incidents nombreux et amusants (pour les spectateurs sinon pour moi), émaillèrent mon apprentissage.

Un jour, un matelot, élève-pilote lui aussi, part avec un rouleur à ski, celui-ci destiné à empêcher le capotage. A peine en marche, l'avion s'embarque à droite après un magnifique « cheval de bois », c'est-à-dire qu'il pivote sur lui-même, qu'il tourne en rond.

— Coupez les gaz ! crie-t-on au candidat aviateur. Mais, le matelot n'entend rien et, bientôt, c'est l'affolement général, car l'avion, con-

tinuant sa course, traverse toutes les pistes pour finalement, aller défoncer la cloison d'une cantine où les consommateurs voient apparaître au milieu d'eux un énorme ski... suivi d'un avion.

Un autre jour, c'est un rouleur qui, sur un rebord de terrain décolle vraiment et tient l'air un bon moment avant d'aller s'écraser sur un des rouleaux compresseurs servant à l'aplanissement du terrain.



Pour moi, cependant, tout va bien et j'obtiens des notes honorables. Le soir, à la chambrée, j'écoute attentivement tout ce que les anciens discutent. Ils parlent de pertes de vitesse, de virilles, du danger de virer à gauche à cause du couple du moteur, etc...

Plus ma curiosité et mon attente sont vives pour tenter de me faire une opinion, et plus la réserve et la prudence s'imposent à mon esprit. Je n'attache aucun crédit à ces multiples commentaires. Il n'en est pas de même pour certains de mes camarades qui se laissent influencer et arrivent à perdre la plus grande partie de leurs moyens. Ceux-là ne seront pas pilotes...

Mes lignes droites sont terminées. Je commence maintenant mes premiers vols en double commande sur un avion G. 3 Caudron. J'ai le bonheur d'avoir comme moniteur un jeune breveté depuis un mois : le caporal Dutausia. Il loge avec moi et lui aussi, « en veut » terriblement. Il me prend en amitié et me promet de me pousser plus que les autres après avoir constaté que je possède toutes les qualités requises pour devenir pilote, appréciant surtout mes réflexes et mon coup d'œil précis.

Dix jours après, j'avais déjà accompli vingt tours de piste et je m'étonnais, jeune présomptueux, de ne pas encore être lâché.

C'est alors que, devant mon impatience, un autre camarade, le caporal Dupuis, aujourd'hui pilote de ligne, me propose de m'essayer à l'insu du chef de piste et, bien entendu, de mon moniteur Dutausia.

Rendez-vous est pris pour le lendemain, sur une piste annexe. J'étais son premier passager et il n'avait que 30 heures de vol !

Catastrophe !

Le départ fut passable mais, émus tous les deux, l'atterrissage se présenta mal. Ayant fait une fausse manœuvre, Dupuis voulut la rattraper ; il synchronisa si mal ses mouvements qu'après trois bonds successifs, nous entendîmes un bruit sinistre. Le train d'atterrissage de l'avion avait été proprement arraché...

— Sauve-toi, me crie alors Dupuis : il ne faut pas qu'on t'aperçoive ici !

Il en fut quitte pour une sévère semonce de la part du capitaine, mais personne ne connut jamais notre incartade. Ce n'est toujours pas moi qui m'en serais vanté !



Quelques jours après cet incident, Dutausia m'annonce que je vais être essayé par le chef de piste. J'en étais à mon trente-cinquième tour de piste, un record pour l'Ecole.

J'allais être lâché !

Je devais accomplir mon tour de piste, seul, à bord d'un avion sur lequel un capitaine effectuait avant moi, son premier vol également.

J'assistai alors à une exhibition extraordinaire.

Le capitaine venait d'essayer, pour la troisième fois, d'atterrir. Au moment où il approchait du sol, il remettait du moteur et reprenait de l'altitude. C'était le désarroi complet sur le terrain. Chacun appréhendait le pire ! Enfin, à la quatrième tentative, le capitaine se décida. L'atterrissage se termina par un capotage en bonne et due forme, sans trop de mal pour son auteur, heureusement.

Cela commençait mal pour moi ! J'avais les nerfs tendus et je me demandais avec effroi si j'allais pouvoir reprendre la maîtrise de moi-même.

Je me connaissais mal encore — se connaît-on jamais complètement ? — car aussitôt installé dans le fuselage de l'avion de remplacement, mon esprit redevint lucide et un sang-froid salutaire avait déjà fait place à l'appréhension première. En un mot, j'étais redevenu sûr de moi et c'est sans aucune émotion que je « mis les gaz » pour effectuer un départ correct et revenir me poser d'une façon impeccable après avoir effectué le parcours prévu.

Quelle fierté à ma descente d'avion ! Mon rêve était réalisé. J'étais aviateur ! Je ne me préoccupais aucunement de la suite de mon entraînement. Je venais de voler seul, tout seul ! Enfin, j'avais des ailes, des ailes à moi, qui allaient me permettre de m'évader librement dans le ciel !

Quelques jours après, je passais mon brevet de pilote en effectuant mon premier voyage sur le parcours réglementaire Istres-Nîmes-Avignon-Istres (150 km.).

Je pouvais encore une fois être fier puisque, par cette consécration officielle, je devenais le plus jeune pilote militaire de France (18 ans).

Mon entraînement se poursuivit ensuite le plus normalement du monde selon le programme prévu à l'Ecole et qui comportait notamment le perfectionnement sur des avions de plus en plus rapides.

Mon intention était de devenir moniteur. Je n'en eus pas le temps, une décision ministérielle m'affectant, avec quelques camarades, à l'Ecole d'Avord, où nous devions être entraînés sur des avions de guerre : Bréguet 14 A 2, Salmson, Sopwith, etc...

Tout comme à Istres, je continue néanmoins sur ma lancée et m'adapte très vite à ces nouveaux matériels qui équipaient à l'époque toutes les formations de la cinquième arme.

J'étais satisfait et avais lieu de l'être, puisqu'en trois mois j'avais conquis mon brevet civil et mon brevet militaire.

Je n'étais du reste pas seul à rêver d'aviation et à vouloir m'imposer dans une carrière des plus ingrates.

Un matin, le capitaine commandant l'Ecole réunit tout le personnel navigant afin de découvrir le pilote coupable, au cours d'un vol en « rase-mottes » accompli au-dessus de la plaine, d'avoir accroché une charrette conduite par un brave paysan et d'avoir pourtant, grâce à sa maîtrise, évité une catastrophe.

Bien que l'avion fût découvert avec un bout d'aile arraché, l'enquête qui suivit ne donna rien et nous fûmes tous consignés pour une période qui ne devait prendre fin qu'à la découverte du fautif.

Quelle ne fut pas notre stupéfaction quand nous sûmes un beau jour que le pilote d'élite n'était autre qu'un brave petit mécanicien-navigant qui avait appris à piloter avec son « patron ».

Tous les jours, passé midi, alors que les gradés étaient au mess, il effectuait « son » tour de piste.

Comme sanction : un mois de prison et, quelques jours plus tard, le... brevet de pilote.

Le mécanicien Maillard est devenu, par la suite, un excellent pilote de chasse.

Voilà, en tous cas, un brevet qui n'a pas coûté cher au gouvernement...

**

Sur ces entrefaites, j'ai la désagréable surprise d'apprendre, par une décision ministérielle, que tous les engagés pour la durée de la guerre, dont les classes n'avaient pas été appelées sous les drapeaux, devaient suivre le sort de leur classe d'âge. Je suis de la 21 et renvoyé dans mes foyers.

C'est un coup dur pour moi et grand est mon désespoir. Je ne me tiens pas cependant pour battu et durant les quatre mois passés dans ma famille, de juillet à octobre 1919, je multiplie par écrit les démarches à Paris.

L'aviation continue à me hanter et on conçoit

avec quelle allégresse, j'apprends finalement ma réintégration dans l'Armée de l'Air que suit mon affectation à Oran.

**

Dès mon arrivée, à l'aérodrome de La Senia, je suis fortement déçu. Je m'attendais à connaître une vie active et je me trouve dans une formation où les pilotes n'ont absolument rien à faire. Et puis ce n'est pas l'ambiance que j'attendais. Un ou deux pilotes seulement peuvent voler, et encore ce sont des convoyeurs appartenant à des escadrilles marocaines. Un avion arrive de loin en loin, en caisse, de France et, remonté, est livré par un de ces pilotes privilégiés.

Il y a bien l'avion du capitaine Coville, un vieux Farman « cage à poules » à moteur arrière, mais il ne le confie qu'à quelques pilotes confirmés. Pour moi, il n'en est pas question. Je n'ai que 30 heures de vol et ne connais pas ce type d'appareil, véritable objet de musée qui, de plus, ne possède pas de double commande.

A la « popote », le sujet de toutes les conversations roule toujours sur le pilotage de cet unique engin. J'écoute avec une attention extrême et note en mémoire tous les renseignements qui me paraissent utiles.

Voler ! Voler ! Je veux voler !

**

La piste se trouve à environ un kilomètre des cantonnements et un piquet en assure la garde, ainsi que celle de l'avion bien entendu.

Quand c'est mon tour de monter cette garde,

ma résolution est prise ! A l'aide de six braves Sénégalais placés sous mes ordres — je suis caporal — je sors le vieux « coucou » et, péniblement, mets le moteur en marche.

C'est l'été ! Il est 3 h. 30 du matin et j'ai deux bonnes heures devant moi avant le réveil.

Sans aucune appréhension, mais avec une émotion intense provoquée par le plaisir de retrouver des ailes, je décolle normalement.

Me voilà en vol, respirant l'air à pleins poumons, heureux de me retrouver moi-même.

L'heure tourne et il me faut revenir au terrain en évitant de survoler les lieux habités par mes camarades et surtout les maisons occupées par les officiers.

Allons-y !

J'approche du terrain ! Je repère parfaitement ma distance et réduis les gaz. Hélas ! De toutes les conversations entendues à la « popote », je n'ai pas souvenance de celle qui indiquait qu'en réduisant les gaz, on coupe automatiquement le moteur.

Tant pis ! Je ne m'affole pas et décide — con signe d'Ecole — de me poser tout droit, comptant en outre sur le « plané » de cet avion qu'on dit extraordinaire. Et puis, pour moi, l'appareil importe peu ! Il faut que je sorte indemne de l'aventure !

Le terrain approche et je ne suis pas trop mal placé. Malheur ! Deux fois malheur ! Une ligne de force électrique se trouve devant moi et m'oblige, pour passer en dessous, n'ayant plus de moteur, à baisser d'altitude, pas trop, mais suffisamment pour ne plus pouvoir atteindre le terrain.

C'est l'écrasement au sol ! L'avion est en miettes, mais je n'ai que quelques égratignures.

Content de moi ! Non pas ! Dans ma tête roulent aussitôt des idées confuses. J'entrevois le conseil de guerre ! La fusillade ! Que sais-je encore ? Les Sénégalais qui sont accourus, n'en mènent pas large non plus ! Ce sont mes complices !

L'accident s'est produit sur la route qu'emprunte le capitaine pour venir de chez lui au terrain.

— Mais, c'est mon avion, s'écrie-t-il au bout de quelques secondes ! Je n'ai donné hier aucune autorisation de voler et je me demande quel est le pilote qui a fait ce joli travail ?

Impossible de me dérober.

— C'est moi, mon capitaine. Je n'y pouvais plus tenir. Je voulais voler et depuis que je suis ici, il ne m'a jamais été possible de le faire. Je suis pilote et j'aime l'aviation. Je...

Le capitaine arrête le flot des paroles qui sortent saccadées de ma bouche et, comme c'est un brave homme qui a compris mon désarroi et surtout ma volonté de poursuivre, coûte que coûte, ma carrière d'homme-volant, il m'octroie un mois de prison, dont une partie à faire en compagnie de mes Sénégalais ; il me conseille ensuite de partir pour la Syrie, seul endroit où l'aviation française connaît, en ce moment, une réelle activité.

Sauvé, je suis sauvé et vais de nouveau pouvoir connaître la griserie des vols !

Je quitte avec joie Oran et m'embarque pour la Syrie.

Nous sommes en 1920.

CHAPITRE II

Ma campagne de Syrie

La vie d'escadrille. — A Lattaquié. — Escarmouches et premiers coups durs. — D'Alep à la zone dissidente. — La justice selon Jovacchini. — Je rencontre Mermoz. — Premières citations. — L'œuvre française en Syrie.

QUEL changement en arrivant dans ma nouvelle formation ! Cette fois, j'ai la nette impression que je vais vivre vraiment la vie d'escadrille à laquelle j'ai si souvent songé.

De fait, aussitôt introduit, je lie connaissance avec mes nouveaux camarades qui ne se préoccupent aucunement de mon modeste bagage d'aviateur et me prennent immédiatement en amitié. Pour eux, je fais partie de leur groupe, d'égal à égal et comme ici c'est encore la guerre, je ressens un énorme plaisir devant cet accueil chaleureux de pilotes qui ont déjà connu le danger au cours de missions périlleuses.

Il en est un notamment avec lequel je fraternise dès le premier contact. « As » de la Syrie, héros de maintes missions spéciales, tel est mon nouvel ami, Régimensi qui, plus tard, devait s'illustrer au cours des liaisons rapides, France-

Madagascar et France-Indochine, avec, pour compagnons de vol, l'aviateur nancéien A. Bailly et le mécanicien Marsot.

**

L'aviation du Levant ne disposait que d'un matériel restreint, renouvelé au « compte-gouttes ».

Le commandant Denain ne confiait les avions qu'à des pilotes classés ; comme j'étais le plus jeune, j'étais surtout utilisé pour des occupations secondaires n'ayant qu'un lointain rapport avec l'aviation.

Régimensi, qui était alors moniteur de la section d'entraînement, me prouva son amitié en me choisissant parmi ceux qui attendaient avec impatience le moment d'être jugés aptes à rejoindre une escadrille en opérations.

Toute de suite, mes dispositions au pilotage s'affirment et bientôt je suis envoyé à Lattaquié où se trouve l'escadrille dans laquelle je devais faire toute ma campagne en Syrie.

**

Me voilà désormais « dans le bain » et je ne suis pas long à me signaler à l'attention de mes nouveaux compagnons.

Nous disposions d'un petit terrain sur lequel les atterrissages étaient plus que délicats. Jamais, jusque-là, aucun pilote, parti pour un bombardement, n'avait été contraint de revenir sur la piste avant d'avoir jeté ses bombes. Or, c'est le petit exploit que je réussis à réaliser un beau jour, sans penser au danger que je courais.

Cette « fantaisie » me permit de penser que j'allais compter définitivement parmi les membres de cette escadrille 52, escadrille des « Coqs » qui se distingua notamment, durant la grande guerre, sous les ordres du général Vuillemin, alors commandant.

Chacun de nous possédait du reste l'esprit « sport » et aucun ne recherchait la citation. Nous nous montrions surtout soucieux d'exhiber, au retour, les traces des balles tirées contre l'avion par les rebelles.

La Syrie n'était pas encore pacifiée et c'était le rôle de l'aviation de seconder, le plus possible, les troupes du général Gouraud, qui avaient pour tâche de ramener à la raison une population nettement hostile à la France.

**

Toutefois, si nous possédions l'esprit combatif, nous avions gardé assez d'humanité pour rendre service à nos braves légionnaires en cantonnement sur les bords de la baie de Lattaquié.

Quand nous partions en vol de bombardement, par exemple, il était de tradition à l'escadrille, de conserver une bombe que nous lancions à la mer avant de regagner notre base.

Il fallait voir alors la hâte de nos pêcheurs d'occasion, à récupérer les poissons qui, par milliers, remontaient à la surface de l'eau, mortellement touchés par la déflagration !

**

Après m'être formé à mon nouveau métier par de petites escarmouches sans grand éclat, je com-

mençais à connaître, à mon tour, quelques « affaires » plus sérieuses qui me valurent, à 20 ans, d'être deux fois cité. — Le « coup dur », c'est la véritable épreuve de l'aviateur, la consécration à ses propres yeux.

Lattaquié, où nous stationnions, est une petite, toute petite ville, située entre Tripoli et Alexandrette.

Chargé de transporter un blessé à Alep, je remplis facilement ma mission et reçus l'ordre, au retour, de remettre un pli au général commandant les troupes engagées dans la région située entre Hama et Homs. Ces troupes tentaient de délivrer un petit poste encerclé par les rebelles.

J'arrive à Homs, où le lieutenant Labsolu, commandant un détachement de trois avions, me signale que tous ses appareils, à la suite du tir de l'ennemi, sont inutilisables. Il me demande d'accomplir une mission de reconnaissance au-dessus des lieux mêmes où les troupes rebelles encerclent le poste français.

Je décolle, emmenant comme observateur le lieutenant lui-même et emportant une caisse de grenades (les avions sanitaires dont nous disposions ne possédaient pas de lance-bombes). Nous étions obligés, arrivés au-dessus de l'objectif à atteindre, de verser par-dessous la carlingue le contenu de la caisse renfermant les explosifs.

Tout se passe normalement, mais, au retour, le moteur commence à donner des signes de faiblesse. Impossible de le maintenir à son régime. C'est la panne ! Nous décidons de nous poser le plus près possible du poste français.

Sous la protection du tir d'un canon de 75, nous gagnons à pied le poste d'où un « radio » informe le commandant de notre situation.

Deux jours après, le poste est dégagé. Labsolu et moi nous nous précipitons vers notre avion que nous trouvons dans un piteux état. Les dissidents étaient parvenus à l'atteindre et, à coups de poignards, avaient lacéré les toiles tandis que, chose plus grave, un des plans inférieurs avait été cassé.

Je reçus l'ordre d'abandonner l'avion et un autre appareil, chargé de venir me prendre, décolla d'Homs, piloté par Lécrivain, frère du pilote civil, mort il y a quelques années en service commandé, sur la ligne de l'Atlantique du Sud.

Cela ne me plaisait qu'à moitié et j'avais comme une sorte de honte d'abandonner ainsi mon appareil.

J'attendis l'arrivée de Lécrivain que je savais avoir été mécanicien avant d'être pilote. Tous deux examinons l'avion et Lécrivain constate, d'abord, que l'atterrissage a été causé par le manque d'essence. Quant au plan avarié, c'est une autre question et ce n'est qu'en vol qu'il sera possible de savoir si l'appareil peut tenir l'air.

Lécrivain me donne de l'essence ; je décide de « tenter le coup » et d'essayer de couvrir sans encombre les 100 kms qui me séparent de Lattaquié.

Inutile de vous dire que ce court voyage fut des plus pénibles et des plus périlleux à cause de cet avion complètement déséquilibré que j'avais toutes les peines du monde à maintenir en ligne de vol.

Premier « coup dur » sérieux ! Première citation accueillie avec bonheur car je n'ai que 20 ans.

Deux mois après, à la suite de l'attaque par les Druzes de la voiture du général Gouraud, aux environs de Damas, attaque au cours de laquelle le chauffeur est tué et où le général n'échappe que par miracle, des représailles sont décidées sur les régions occupées par les tribus, aux environs de Deirah, à la frontière de la Mésopotamie, ce pays du Levant constamment en ébullition.

Toute l'aviation disponible est centralisée à Damas et les escadrilles ainsi réunies sont placées sous les ordres du capitaine Mézergues, une des plus belles figures d'aviateur de la guerre.

Le souvenir de ce grand soldat m'a toujours poursuivi. Type parfait du guerrier, possédant au plus haut degré l'esprit du sacrifice, il était aussi sévère pour lui que pour ses hommes.

C'est lui qui m'inculqua les nobles traditions que j'ai essayé, par la suite, de respecter le plus possible.

Devant tous les équipages réunis, avant de prendre l'air pour cette mission, le capitaine Mézergues nous dit :

— Mes amis, nous allons partir pour un assez long vol au-dessus des territoires dissidents. Vous savez quel sort est réservé aux prisonniers. Aussi, pour éviter les pertes inutiles, j'interdis formellement à quiconque — c'est dur, mais c'est ainsi — d'atterrir auprès d'un camarade en détresse. C'est promis ? Merci !

Je formais équipage avec le capitaine Barrault ayant, pour consigne, d'attaquer les villages où se tenaient terrés, pour le moment, les troupes dissidentes, de détruire les citernes d'eau de ces villages, et ensuite de poursuivre à la mitrailleuse les rebelles en fuite.

Notre vol s'accomplit normalement mais, au retour, j'aperçois l'avion du capitaine Mézergues qui descend, descend, pour aller finalement se poser dans un champ de cailloux.

Adieu les consignes ! Je vénère à tel point mon chef que je n'ai qu'un souci : lui porter secours. Je vire et vais atterrir à côté de l'appareil en détresse.

Sans un mot, nous nous mettons au travail. Nous avons environ une heure devant nous pour dessiner un embryon de piste dans ce sol pierreuse avant que les rebelles surgissent. Ils ont dû certainement apercevoir les deux avions...

Hélas ! Nous sommes maintenant quatre au lieu de deux à bord de mon appareil et le décollage est impossible.

Qu'allons-nous devenir ? J'attends, d'un moment à l'autre, la réaction de mon capitaine dont j'ai enfreint les ordres.

Par bonheur, une section d'auto-mitrailleuses apparaît au moment où nous venions de décider de nous défendre, jusqu'à la dernière cartouche, à l'aide des Winchester dont nous étions munis. Je rentre dans une auto-mitrailleuse, le capitaine décolle avec mon avion...

C'est une nouvelle proposition de citation pour moi, mais je n'en ai cure, trop heureux d'avoir montré en quelle estime je tenais le capitaine Mézergues.

Cette proposition n'eut du reste pas le temps d'aboutir. Un nouvel incident devait surgir soudainement.

Un important détachement d'Assyro-Chaldéens, en mission aux environs de Deir-el-Zor, sur l'Euphrate, à plusieurs centaines de kilomètres d'Alep, à la suite d'un guet-apens, est exterminé, à l'exception de quelques soldats réguliers qui s'échappent et donnent l'alerte à la garnison cantonnée à l'intérieur de la ville.

Une colonne amenant de l'essence et des bombes est en marche mais elle a une distance telle à parcourir que la ville, en danger immédiat, du fait de cette rébellion soudaine, ne peut être sauvée que par une prompte intervention armée.

Le général Gouraud songe, avec raison, à l'aviation et demande d'urgence une escadrille de bombardement dont l'action offensive retardera l'attaque en attendant que la colonne de secours ait franchi les 300 kms qui la séparent des rebelles.

Après un copieux bombardement, les avions vont se poser sur le terrain même de la ville menacée.

Au cours de la nuit, les rebelles attaquent l'aérodrome et parviennent à détruire tous les appareils, après avoir tué les gradés et les soldats du poste de garde.

La situation devient critique.

Le général Denain prend la décision de faire partir les avions d'Alep. Cependant, pour atteindre Deir-el-Zor et revenir à Alep, avec l'essence nécessaire et les bombes, il n'y fallait pas songer. Chacun reçut donc l'ordre de se poser en route, à côté de la colonne de secours et de compléter

son ravitaillement en carburant à l'aide de bidons de 18 litres, tâche assez délicate, étant donné que nous n'avions pas de mécanicien.

Pourtant tout se passe normalement pour moi jusqu'au retour de mon deuxième bombardement.

J'avais comme « second » le lieutenant Mulo ; la panne d'essence nous surprend alors que nous nous trouvons à 80 kms d'Alep et à 20 kms du fort de Meskene, en pleine zone dissidente.

La meilleure tactique est de se poser loin de toute agglomération. Mulo me désigne un terrain propice et dès que l'avion est posé, nous allons nous blottir dans les fougères d'où nous apercevons au loin, quelques gardiens de troupeaux.

A la nuit, nous commençons une marche en direction de Meskene, avec nos armes et nos provisions d'eau et de vivres, nous dirigeant à l'aide des étoiles. Durant le parcours, pour être certains de ne pas nous égarer, je demande notre chemin à un indigène — je connaissais les rudiments de la langue arabe.

— Les Turcs sont de braves gens, nous dit-il, et les Français sont des chiens.

Telle fut sa réponse.

Mon sang ne fait qu'un tour.

— Devons-nous le tuer ?

— Non, me répond Mulo, car la moindre détonation pourrait donner l'alarme.

Nous continuons notre route et, au matin, nous avons l'agréable et soulageante surprise de tomber sur un détachement d'autos-mitrailleuses. Il était temps ! Nous commençons à souffrir de la soif, notre provision d'eau étant épuisée.

Deux jours après, nous étions de retour à Alep, avec notre avion dépanné par nos sauveurs.

Nous étions déjà portés disparus.

Seconde citation, englobant la proposition précédente.

*
**

Si j'ai eu la chance de sortir indemne de toutes ces péripéties, nombre de camarades, par contre, connurent un sort tragique.

Un des plus douloureux souvenirs de cette campagne de Syrie est l'aventure du lieutenant-pilote Luciani et de son observateur-mitrailleur, l'adjudant Jovacchini.

Je me dois ici de rétablir les faits tels qu'ils se sont déroulés parce que, longtemps, ils ont été rapportés de façon imprécise ou erronée.

A la suite d'une panne en territoire dissident aux environs d'Alep, Luciani et Jovacchini sont faits prisonniers. Ils devaient être jugés et fusillés le lendemain matin. A proximité du village où ils étaient détenus, se trouvait une colonne de l'armée régulière turque dont le capitaine-commandant manifestait des sentiments nettement francophiles. — Cet officier avait fait ses études à Paris.

Ayant appris la capture des deux aviateurs français, il se rend au village et leur fournit les renseignements pouvant servir à leur rapide évacuation, en direction de son détachement.

Dans la nuit, au cours de la tentative, ayant été surpris, le lieutenant Luciani est abattu à coups de revolver par un de ses gardiens, tandis que Jovacchini est repris et réemprisonné.

Avant de mourir, Jovacchini fait le serment à son camarade de le venger s'il parvient à s'échapper.

Le lendemain, l'officier turc commandant le

détachement, revient au village, ayant reçu des ordres, pour prendre possession des deux aviateurs français et les emmener en captivité en Turquie.

Le capitaine ne peut, hélas, que constater le décès de Luciani et s'en retourner avec Jovacchini.

Quelques mois après, survient la paix entre la France et la Turquie ; le village où se passait cette scène, se trouvait de nouveau occupé par les troupes françaises.

Dès son retour de captivité, Jovacchini est convoqué à Alep, devant le conseil de guerre, où celui qui tua son camarade est jugé.

Luciani et Jovacchini sont deux Corses...

A peine entré dans la salle d'audience, Jovacchini reconnaît l'assassin. Il n'hésite pas, s'approche du box des accusés et, sortant son revolver, abat l'homme.

Pour lui, c'était la seule justice possible...

Naturellement, l'adjudant Jovacchini passa à son tour devant les juges militaires, mais, plus tard, grâce à sa magnifique conduite, il retrouva sur sa poitrine la croix de la Légion d'Honneur, qui lui avait été retirée.

*
**

Des aventures, on pourrait en conter sans cesse. Cependant, une d'entre elles, me procura un certain agrément, pour moi qui, bien qu'aviateur, ne déteste pas l'eau, au contraire !

Parti en mission sur l'Oronte avec l'adjudant-mitrailleur Paillard, nous survolions à très basse altitude, des régions insoumises. Soudain, sérieusement mitraillés, nous devons nous poser sur un banc de sable,

— Qu'allons-nous devenir ?

En pareil cas, il y a deux solutions : se laisser faire prisonnier avec l'espoir qu'on marchandera votre libération, ou se défendre, comme le lieutenant Mirande, en conservant une balle pour soi afin de ne pas être capturé vivant.

Nous décidâmes d'attendre, nous fiant à notre bonne étoile.

Bien nous en prit car ce fut une tribu amie qui survint.

Cependant, il nous était impossible de décoller sur ce banc de sable ; ayant réussi à alerter notre escadrille, nous reçûmes l'ordre d'attendre l'équipe de dépannage. Nous nous trouvions à quelques kilomètres de la mer. Le chef de la tribu se rappela qu'il y avait, à proximité, un marin possédant un bateau à voiles, type goëlette, sur lequel pourrait être embarqué l'avion démonté.

Avant l'arrivée de l'équipe de dépannage, nous nous mîmes d'accord avec le patron de la goëlette, pour le retour à Lattaquié, dans les conditions les meilleures pour nous-mêmes et notre appareil.

A l'arrivée de l'équipe de secours, l'avion fut démonté tant bien que mal, et voilà comment, pendant cinq jours, nous avons fait une agréable croisière qui se termina par les félicitations du Commandant pour le matériel sauvé.

C'est vers ce moment que j'eus la joie de rencontrer Jean Mermoz, futur « as » de l'Atlantique du Sud, avec lequel je devais rester très lié jusqu'au jour de sa tragique disparition.

Sergent-pilote, comme moi, il appartenait à une formation de Palmyre.

Peu de temps après, apparut à mon escadrille, le capitaine Rignot, que je devais retrouver plus tard, au cours de ma carrière de pilote de raid.

Quelle belle figure que Rignot ! Un véritable gentleman de l'air ! Racé et aimant passionnément l'aviation, il sut, dès son arrivée à notre formation, se faire aimer de tous.

Tout comme le Maroc, la Syrie a du reste été une florissante pépinière de grands aviateurs.

Les Mermoz, les Arrachart, les Rignot, les Réginski, sans oublier le colonel François, héros des deux guerres — pour ne citer que ceux qui me viennent instinctivement sous la plume — tous ont passé par la Syrie, contribuant pour une large part, au rayonnement de la France dans ce magnifique pays.

Je ne suis pas « livresque » pour deux sous, mais je n'ignore pas tout de même le rôle joué par la Syrie dans l'histoire ancienne et les faits prestigieux que son seul nom évoque.

Pour rien, pour le plaisir, j'ai visité Beyrouth, Palmyre, les ruines d'Antioche et de Balbeck...

Tout cela semble défier les plus magnifiques stylistes. Pourtant, il est quelque chose du présent qui me semble surpasser encore les grands vestiges de civilisation chantés par les poètes. C'est sur un autre plan, je le sais bien, mais je vous rapporte ici sans fard ce que j'éprouve et ce qui m'a plus profondément frappé. Je veux parler de la constance dans l'effort de coloni-

sation française en Syrie, effort cordial, effort humain et tel qu'aucune autre nation n'en peut présenter d'analogue.

Quoi de plus beau, notamment que l'œuvre des missions françaises ! On l'a dit bien souvent, mais on ne le redira jamais assez.

Cependant, je pourrais être traité d'ingrat par tous les camarades de la cinquième arme si je n'associais pas l'aviation à cette grande entreprise de civilisation. C'est elle, en effet, qui a joué un rôle de tout premier plan au Levant.

Que de vies humaines ont été sauvées grâce à l'avion sanitaire !

Que de réalisations gigantesques — tel le pipeline de Tripoli à Mossoul — ont vu le jour avec l'aide des pilotes militaires travaillant d'arrachepied aux différents relevés topographiques !

Oui, l'aviation française a rendu d'énormes services ; elle s'est couverte d'une gloire sans égale, non seulement en Syrie, mais dans tout notre empire colonial.

Avec la satisfaction d'avoir bien servi mon pays, je songeais à quitter la Syrie après un séjour de trois ans et après avoir, à la demande du général Denain, accompli un stage de deux mois en Turquie pour initier les aviateurs turcs au pilotage des appareils français qui leur étaient livrés.

J'ai nettement l'impression que j'ai acquis les qualités indispensables à un bon pilote bien que, tout de même, je me rends compte, que mon insouciance doit désormais faire place à une ardeur plus pondérée, mieux équilibrée.

Ma campagne de Syrie est terminée, mais ma vie d'aviateur continue : je vise maintenant à embrasser la carrière de pilote de grands raids.

Toute ma volonté sera désormais tendue vers ce but.

Nous sommes en 1923, c'est l'époque des Vuillemin, des Dagnaux et des Weiss, grands conquérants du ciel africain sur les traces desquels je désire ardemment me lancer.

L'aviation française me permet de caresser les plus vastes projets. Elle est forte alors, la plus forte du monde même, que ce soit en hommes ou en matériel.

CHAPITRE III

Convoyeur à Villacoublay

Hommage aux pilotes d'essais. — Ce qu'est le convoyage. — L'aviation française en 1924. — Chute dans l'usine Bréguet. — Découverte de la France.

DANS cet état d'esprit, je quitte la Syrie pour rentrer en France ayant, en poche, un congé de huit mois.

Je suis heureux de revoir ma famille après une si longue séparation. Cependant, mon plaisir de retrouver les miens fait bientôt place à une envie folle de reprendre contact avec l'aviation. J'ai beau me taxer d'ingratitude, mais la nostalgie du vol me gagne.

Au bout d'un mois, je n'y puis tenir. Je commence à multiplier les démarches en vue d'obtenir mon affectation dans une unité métropolitaine. Je vais, je le sais, perdre le bénéfice de ma permission, mais que m'importe ! Ma résolution est prise ! Toute attente ne serait que du temps perdu. Aussi, est-ce avec un véritable soulagement que je reçois un beau matin mon ordre d'affectation à Villacoublay, nom fameux qui miroite à mes yeux comme celui d'une terre promise.

L'immense aérodrome représente pour moi le véritable berceau de l'aviation française, issue de la grande guerre.

Que d'exploits y ont été réalisés ! Que de drames s'y sont déroulés ! il serait injuste, à cette étape de ma vie d'aviateur, de ne pas rendre hommage à tous ceux qui ont formé, ou forment encore, l'admirable phalange des pilotes d'essais. Héros anonymes, ce sont eux qui, au péril de leur vie, ont eu la mission de faire voler les machines les plus diverses conçues dans les bureaux d'études et qu'ils doivent minutieusement « tâter » avant de leur faire effectuer les premiers vols, lesquels parfois, se terminent tragiquement. A ces hommes d'élite, à ces inconnus du grand public, l'aviation tout entière doit la plus grosse part de ses succès.

Dès que j'ai connaissance de ma nouvelle affectation, je brûle du désir de rejoindre mon poste. Il me reste encore à prendre six mois de congé. Ni les supplications de ma famille, ni le chagrin de ma mère, ne me retiennent. Ma place est déjà louée à bord du premier paquebot en partance pour la France.

**

J'arrive à Paris quelques jours après.

Je suis ébloui moi, le taciturne, l'ancien « blé-dard ». Habitué aux calmes espaces libres, tant terrestres qu'aériens, je trouve l'ambiance quelque peu affolante !

J'ai bien changé depuis...

Présentation à Villacoublay !

Le commandant Borde, qui va devenir mon chef, se montre très surpris de me voir. Il sait que ma permission est loin d'être terminée.

Lui ayant expliqué mon état d'esprit, le commandant comprend que ce qui m'intéresse avant tout, c'est de voler, de voler le plus souvent et le plus longtemps possible.

Il m'annonce alors mon affectation comme pilote-convoyeur à l'E.S.A. 1 (Entrepôt Spécial d'Aviation N° 1).

Pour être bien servi, je suis bien servi ! Une fois de plus, le sort me favorisait car cette nouvelle fonction devait avoir une influence décisive sur ma carrière d'aviateur de raid.

**

Le convoyage consiste à livrer aux différentes formations aériennes du territoire, les avions sortant de l'usine. La décentralisation était alors inconnue ; toutes les usines se trouvaient situées dans la région parisienne, d'où un gros travail pour cette livraison d'appareils mis définitivement au point et construits en série à une cadence assez rapide.

Les pilotes-convoyeurs devaient posséder de solides qualités, exceller dans le pilotage et, surtout, avoir un sens aigu de la navigation. Les instruments de bord n'existaient pas et il fallait naviguer « à l'estime », au « piffomètre », comme on disait dans notre jargon, c'est-à-dire « avoir du nez ».

Les méthodes de navigation connues, aussi bien en France qu'à l'étranger, étaient, je le répète, des plus rudimentaires. Nous naviguions le nez plongé dans un morceau de carte au 200.000^e dont la largeur du terrain représenté, par rapport à la route théorique à suivre, n'excédait pas plus de 20 kilomètres. Il n'était pas

permis d'en sortir au risque des pires aléas. A moins de connaître exactement la région survolée, impossible de retrouver sa route ! Les avions d'alors ne disposaient que d'un faible rayon d'action ; en cas de panne sèche, c'était l'atterrissage en campagne avec tous les risques qu'il comporte.

D'autre part, les conditions atmosphériques étaient très souvent défavorables et le service météorologique n'en était encore qu'à l'état embryonnaire. Les renseignements qui nous étaient fournis étaient imprécis ou erronés ; ils n'étaient valables au départ de Villacoublay, que pour l'heure présente.

Par temps bouché (brume), le commandant Borde nous avait bien indiqué une méthode pratique et pour le moins originale. Une tour d'eau, située à l'extrémité du terrain, servait de point de repère. Tant que cette tour était visible, le départ pouvait être pris. Ensuite, à-Dieu-va !

Ce procédé simpliste provoqua de nombreux mécomptes. Perdu à quelques kilomètres seulement du terrain, le pilote, généralement, se trouvait dans l'impossibilité de se repérer. Tel atterrissage sur l'hippodrome de Longchamp n'eut pas d'autre cause...

Il n'était pas non plus question de routine, d'habitude. Chaque jour, nous prenions livraison d'un avion différent et nous partions dans une direction nouvelle, seul à bord et seul maître de notre destin.

Travail de pilotage complet par conséquent, qui ne pouvait être accompli que par un pilote déjà aguerri.

A cette école, j'acquis une certaine maîtrise. Si mes vols en Syrie ne représentaient que des

faits de guerre, ils avaient toujours été accomplis dans de satisfaisantes conditions atmosphériques. Ici, il n'en était plus de même ; par n'importe quel temps, nous décollions...

La section à laquelle j'appartenais, était composée de deux catégories de pilotes : les « fonceurs » et les « sages ». Les premiers passaient coûte que coûte, les seconds faisaient demi-tour ou atterrissaient prudemment en campagne, en évitant de « casser la voiture » (briser l'avion).

Les enseignements recueillis en Syrie, dans cette aviation de guerre, m'avaient donné, je l'ai déjà dit, des qualités que je jugeais suffisantes pour aborder sans trop d'appréhension, mon nouveau métier aux côtés des « as » de la section. En peu de temps, je comptais parmi les premiers « fonceurs » de notre groupe de vingt pilotes.

**

On se rappelle qu'à cette époque, la France faisait un gros effort pour doter notre aviation de guerre d'un matériel moderne. Villacoublay était ainsi devenu le grand centre technique, la cheville ouvrière de l'industrie aéronautique nationale. Les pilotes d'essais rivalisaient d'audace avec les pilotes d'Etat, ceux-ci contre-réceptionnant les avions nouveaux avant qu'ils nous soient livrés pour le convoiage.

La production atteignit son maximum au cours de l'hiver 1924. La contre-réception ne pouvait suivre le rythme de la production et les rigueurs de la saison ralentissaient les livraisons aux formations. Il se produisit un embouteillage tel que

bon nombre d'avions neufs avaient dû être stockés sur le terrain même, au mépris de toutes les intempéries.

Il fallait absolument intensifier la cadence des convoys en stimulant les pilotes affectés à ce travail. Une prime kilométrique fut créée. Elle devait amener une émulation forcenée parmi nous, les soldes que nous touchions s'avérant nettement insuffisantes. J'étais toujours sergent...

Une année de convoi représentait environ 40.000 kilomètres en avion et 50.000 kilomètres en chemin de fer. Tous ces déplacements nous occasionnaient des frais supplémentaires assez élevés.

La prime kilométrique devenait une bonne aubaine...

Malheureusement, ce fut la « course au kilomètre », et certains, après au gain, subordonnèrent la qualité de leur pilotage à la rapidité d'exécution des livraisons qu'ils effectuaient. Seul l'horaire des trains, pour le retour, les passionnait. Être présents au terrain le lendemain pour un nouveau voyage, était leur seul souci. A ce jeu, plusieurs perdirent de l'argent pour ne pas dire pire...

En ce qui me concerne, bien qu'ayant de sérieuses difficultés pour équilibrer mon budget, il m'arrivait fréquemment de dîner avec un simple « casse-croûte », resquillé au mess, ou de déjeuner avec le traditionnel « café-crème-croissant », très en vogue un peu partout.

Je ne voulais pas tomber dans l'excès. Le convoi me passionnait énormément, mais je mettais le pilotage au-dessus de tout. Pour moi, la « course au kilomètre » n'avait aucun attrait. La livraison des appareils me permettait de voler

et j'y prenais tellement de plaisir qu'il m'arrivait souvent de manquer le train qui m'aurait permis de rentrer à Paris assez tôt, pour passer chez moi une nuit réparatrice.

Je sacrifiais ainsi de gaieté de cœur plusieurs nuits de chemin de fer ce qui ne m'empêchait nullement de répondre « présent », le lendemain matin, comme les camarades.

Au cours de mes voyages, je retenais avec un soin méticuleux tout ce qui pouvait intéresser la navigation. Je me perfectionnais sans cesse, ayant toujours pour règle, quel que soit le travail à fournir, d'obtenir le meilleur résultat.

Il faut vous dire que cette façon de procéder freinait la rapidité d'exécution, ce qui explique le nombre de mes nuits passées dans le train.

Cependant, cette vie rude, durant laquelle les efforts n'étaient pas mesurés, fut pour moi le meilleur entraînement physique. Je ne perdais jamais de vue que la résistance à la fatigue est à la base du succès de tous les grands exploits aériens.

Pourtant, de temps à autre, j'étais pris du désir de m'évader de ce pilotage mécanique et sans grand éclat apparent.

Cela faillit m'être fatal et briser à tout jamais ma carrière d'aviateur.

Le fait se place le lendemain du 14 juillet 1925, à Villacoublay. Je devais convoier un avion dont les qualités de vol étaient reconnues douteuses, sinon dangereuses.

Je m'installe à bord et, tout en m'appropriant à l'envol, je décide d'étonner mes camarades. Inconscience ? Forfanterie ? Que sais-je !

Dès le départ, j'amorce une manœuvre acrobatique. A 100 mètres d'altitude, l'avion part en

vrille à la verticale. Je sais que je n'ai pas le temps d'arrêter cette chute. Je coupe le moteur pour éviter l'incendie au sol et je ferme les yeux en pensant : « Je suis mort ».

Le miracle s'accomplit et quel miracle !

L'avion emboutit le toit d'un des ateliers de l'usine Bréguet. Au premier choc, le moteur se détache de la cellule. Par le trou béant, la carlingue et les autres débris de l'appareil s'y engouffrent à leur tour pour aller choir sur le plan d'un Bréguet 19 A 2 en construction, posé sur deux énormes tréteaux.

Le choc se trouve ainsi amorti et l'écrasement au sol évité. Par contre, me voici retenu par des longerons qui ont traversé ma combinaison de cuir. Ma tête est coincée par la « cabane » soutenant l'aile supérieure. Impossible de me dégager seul. J'appelle au secours. Personne ne répond. La poussière soulevée par la chute ayant fait croire à un commencement d'incendie, c'est un « sauve-qui-peut » général.

Heureusement, quelques minutes après, les premiers ouvriers, revenus de leur émoi, me dégagent et m'emportent, légèrement blessé, à l'infirmerie. Je me trouve côte à côte avec une jeune femme qui, fortement émue par l'accident, met prématurément au monde un joli bébé.

Pendant ce temps, mes camarades, témoins de ma descente vertigineuse, recherchaient l'avion sur tous les terrains avoisinants l'aérodrome. Ils étaient loin de penser que j'étais tombé dans l'usine même...

Cela me valut d'être cité à l'ordre du jour du journal *l'Humanité* sous la forme suivante :

« Un aviateur militaire attente à la vie des prolétaires ».

Cet accident ne devait aucunement émousser mon enthousiasme. J'avais foi en mon étoile...

Mes vols se poursuivirent donc aux quatre coins de la France me permettant de découvrir non seulement les beautés de notre pays, mais surtout de me perfectionner constamment. Il m'arrivait fréquemment de voler sans le secours de ma carte. À chacun de mes déplacements, je notais avec soin les points de repère (routes, fleuves, canaux, voies ferrées, etc...). La France entière m'était devenue familière. Sa surface n'avait plus de secret pour moi, et cela facilitait grandement ma tâche par mauvais temps.

Métier passionnant en vérité ! Il accaparait tous mes loisirs. Aucune permission, aucun dimanche ! Mes heures de repos se passaient en compagnie de deux camarades que je n'ai jamais oubliés : Caurette et Ancelle. L'un est actuellement capitaine et l'autre lieutenant.

À leur contact, ma timidité — ma sauvagerie suis-je toujours tenté de dire — disparaissait. Je devenais comme eux gai, enjoué, farceur. J'acquis cette dose d'ironie sans laquelle la vie serait ennuyeuse et monotone, aussi bien pour soi-même que pour autrui. Après les dures heures passées à bord, les nerfs tendus, qu'il faisait bon rire, « chahuter » ; quel délassement ! La « popote » retentissait de nos éclats de voix. Par contre, nos budgets s'accommodaient mal, très mal, de ces excès de bonne humeur. Une seule ressource nous restait : faire bourse commune. C'était le trésorier le plus malheureux de nous trois, car il devait constamment réduire nos demandes d'avances et, bien entendu, leur montant...

Il m'arrivait souvent de partir avec un porte-monnaie dégarni. Aux fins de mois...

C'est ainsi qu'au cours d'un atterrissage en campagne, le maire du pays s'offrit à me donner « tout ce dont j'aurais besoin ». L'imprudent !

— Prêtez-moi 200 francs, lui répondis-je froidement.

Il ne s'attendait pas à une pareille demande. Néanmoins, il s'exécuta avec la conviction de ne jamais revoir les deux billets qui prirent instantanément le chemin de mon portefeuille.

Sa surprise dû être grande le lendemain quand il reçut le remboursement par mandat...

D'autres atterrissages de fortune furent moins heureux et il m'est arrivé, à plusieurs reprises, de coucher dans une grange.

Ma vie de convoyeur se poursuivit de 1923 à 1926, insouciant, aventureuse, agréable parfois. J'en garde, en tout cas, un attachant souvenir.

L'effort soutenu pendant ces trois années de convoyage, me fortifia dans l'idée que je pourrais bientôt prétendre atteindre à cette aviation de raid vers laquelle je me sentais de plus en plus attiré. Je n'ignorais rien des difficultés ni des embûches qui se dresseraient devant mon ambition.

Dans la nouvelle activité à laquelle j'aspirais, je savais que les avions étaient tous confiés à des officiers pilotes et observateurs.

Je n'étais toujours qu'un sous-officier.

Comment surmonter cet obstacle ? Je veux être pilote de record et de raid ! Ce désir hante mes journées d'inaction forcée et aussi mes nuits.

J'élabore un plan qui, je le sens obscurément d'abord, plus clairement ensuite, doit me permettre d'arriver à mes fins.

J'ai observé, en effet, combien le personnel

navigant — dont l'instruction technique (avion et moteur) laisse toujours à désirer — est tributaire du mécanicien. Mon instinct m'incite à le devenir !

— Bien souvent les raids ont échoué, me dis-je, par suite de l'absence d'un technicien capable de découvrir la cause de la panne, cause souvent futile qui, dans de nombreux cas, n'aurait pas dû interrompre le vol.

J'en conclus que le fait d'être un bon pilote, habitué à voler par tous les temps, sur tous les types d'appareils, ne suffisait pas. Etre également mécanicien devait faciliter, sinon hâter un jour ma sélection.

— Quand je serai pilote de raid, me répétais-je, avec obstination — et je le serai — je pourrai préparer et surveiller moi-même la mise au point de l'avion qui me sera confié.

De plus, j'étais convaincu — c'est logique — que cette spécialité nouvelle m'aiderait efficacement dans l'avenir.

C'est décidé ! Je serai mécanicien !

Cette résolution entraînait pour moi un lourd sacrifice. Pour obtenir le brevet supérieur de mécanicien-avion, il me fallait abandonner plusieurs mois de pilotage. Je devais me consacrer à l'étude ardue de l'aérodynamique, de la mécanique générale, de l'avion et du moteur ainsi que de leurs accessoires. Et puis, serai-je breveté après ce long stage ?

Cas de conscience brutal, carrefour déterminant de ma carrière.

Mais c'était trop tergiverser. Je fis ma demande. Mon commandant s'en montra étonné ; il savait que j'aimais passionnément mon métier

d'aviateur et ne comprenait pas ma vocation subite pour la mécanique. Je fus alors obligé de lui dévoiler une partie de mes projets et lui promis de revenir, dès l'examen passé, reprendre ma place auprès de mes camarades.

CHAPITRE IV

Breveté mécanicien, j'effectue mon premier voyage comme... pilote

Le « Camp Guynemer ». — Programme de l'Ecole des Mécaniciens d'Aviation. — L'exemple des grands pilotes. — Visite à M. Thomson. — Je rencontre le capitaine Rignot. — Paris-Lisbonne-Paris. — Paris-Athènes.

L'ÉCOLE des mécaniciens d'aviation se trouvait alors à Bordeaux, près des allées des Bouteaux.

C'était une école provisoire qui n'avait rien de comparable à celle de Rochefort, devenue un modèle du genre. Salle de cours, hangars et ateliers étaient inconfortables. Les hangars surtout faisaient songer à un cirque ambulante. De caserne, il n'en existait pas. Nous logions au « Camp Guynemer » situé à plusieurs centaines de mètres de l'école, près de la place Ravezie. Ces baraquements — ancien dépôt des isolés coloniaux — étaient construits en planches qui s'étaient disjointes avec le temps. Très agréables l'été, ils le devenaient beaucoup moins l'hiver. C'était la première fois qu'il m'arrivait de loger dans un camp. Mon impression fut extrême.

mement désagréable et il fallait vraiment avoir le « feu sacré » pour y venir volontairement. Par ailleurs, la discipline, inconnue pour moi jusque-là, était très ferme. L'adjudant-chef, qui avait la responsabilité du camp en était le gardien rigoureux. Les élèves-mécaniciens l'avaient surnommé « Kodack ». Il était de fait que tout nouvel arrivant était instantanément « photographié » et son image s'emmagasinait avec une telle netteté dans la mémoire de l'adjudant, qu'il était impossible de chercher un faux-fuyant pour tenter de se disculper d'une quelconque peccadille. Les punitions tombaient drues...

**

Je l'ai voulu ! Je suis bien résolu à faire de mon mieux et à me consacrer totalement à l'étude des sciences mécaniques, théoriques et pratiques. J'abandonne momentanément — cela m'est pénible — le souvenir même du pilotage. Je ne suis plus qu'un élève-mécanicien perdu au milieu de centaines d'autres.

Par bonheur, je m'adapte vite ; l'aérodynamique et la théorie sur l'avion et le moteur, tout cela marche bien. Par contre, la pratique laisse à désirer et là, commencent les difficultés.

Les travaux de forge, de chaudronnerie, d'ajustage et de menuiserie me causent quelques soucis. Je lime plutôt... rond et les morceaux de fer que je martèle se terminent invariablement en « pinceau ». Je ne veux pas parler de la menuiserie...

En compensation, les travaux sur l'avion et le moteur, qui demandaient plus de connais-

ces techniques que de dons manuels, me passionnaient et c'est dans cette branche que je progressais le plus rapidement.

Le programme de l'école était complexe. Il prévoyait tous les travaux de démontage et le remontage des pièces essentielles de l'avion (mise en place et couture d'un empiècement à la toile d'un plan et le point de lardage), le banc d'essai, les « bricoles » multiples en faveur sur les aérodromes et aussi le démontage, remontage et réglage d'un carburateur et d'une magnéto, sans compter l'étude approfondie de tous les accessoires.

Je me défendais très bien sur certains chapitres de ce vaste programme. Sur d'autres, mes connaissances laissaient à désirer. Toutes les formules enregistrées rapidement en « amphi » se bouscullaient la nuit dans ma tête. Je voyais passer et repasser devant mes yeux la formule de résistance de l'air : $R = K. S. V. 2$.

Pour m'assimiler plus vite toutes ces connaissances, il m'aurait fallu prendre des leçons particulières. Comment faire avec ma médiocre solde de sergent ?

Je songeais aussitôt à quelques-uns de mes camarades, qui, le dimanche, sur les quais de Bordeaux, se faisaient embaucher au déchargement des bateaux.

Je me joins à eux et deviens « docker ». Oh ! c'était dur ! Mais je voulais sauver mon idéal et rien ne pouvait plus m'arrêter. Après un dimanche passé à charrier les colis les plus divers — les plus lourds aussi — je reprenais les cours le lundi matin, meurtri, courbaturé, mais content de moi.

Ces sacrifices allaient-ils faire oublier que

j'étais pilote ? Un simple incident suffit à réveiller en moi la fougue qui avait marqué ma vocation. La guerre du Riff battait son plein. J'avais connaissance des exploits réalisés par de nombreux pilotes, pour la plupart volontaires. Je ne fus donc pas surpris quand, certain jour, des camarades m'annoncèrent que tous les pilotes convoyeurs étaient groupés à Mérignac (aérodrome bordelais) avant d'être embarqués pour le Maroc où ils allaient participer aux opérations.

Ce fut comme un choc ! Mon tempérament aventureux reprenait le dessus, et, sans plus attendre je bondis chez le colonel pour lui demander l'autorisation de me joindre à mes camarades de Villacoublay. Après tout, je n'étais qu'un élève mécanicien d'occasion !

Le colonel me reçut assez sèchement. Pour cause : la nouvelle avait été inventée de toutes pièces...

.*
**

Je me remis au travail, sans grand regret, l'examen de sortie étant proche. J'eus la satisfaction d'obtenir un classement flatteur qui venait me récompenser largement des sacrifices consentis.

La seule tristesse de mes dernières journées à Bordeaux fut d'apprendre la mort glorieuse du commandant Mézergues, mon ancien chef d'escadrille en Syrie, tombé en plein ciel de gloire après avoir contribué à sauver la ville de Taza.

*
**

Lorsque je fus de retour à Villacoublay, après huit mois d'absence, le commandant Borde, heu-

reux du succès remporté par un homme qui n'envisageait la mécanique qu'au strict point de vue complémentaire de son métier de pilote, m'adressa ses félicitations.

Je retrouvais avec plaisir mes anciens camarades du groupe de convoyage et fut repris par la vie active des vols, tellement heureux de me retremper dans mon élément que je refusai la permission à laquelle j'avais droit. Le besoin d'action me tenaillait et sans perdre un jour, je repris l'air. Depuis huit mois, j'avais été privé de voler. Quelle joie de me retrouver dans une carlingue ! Quelle délicieuse impression de m'élever à nouveau dans l'espace pour respirer librement et goûter l'ivresse d'être le seul maître des minutes de l'heure que je revivais.

En retrouvant « mes » avions, renaissait, avec plus de violence, mon désir d'arriver au but que je m'étais fixé. Tout m'y poussait. C'était le moment des grands événements aéronautiques. L'aviation française s'affirmait sous tous les cieux : en Europe, en Afrique, en Asie et jusqu'en Amérique du Sud.

La France faisait éclater aux yeux du monde les qualités de sa race, l'œuvre de ses savants, de ses ingénieurs, de ses hommes d'action.

L'exploit de Pelletier d'Oisy, reliant la France à la Chine, connaissait un retentissement extraordinaire. Le général Vuillemin, alors colonel, survolait en tous sens la France et l'Afrique du Nord à bord de son avion d'armes portant fièrement, sur ses flancs, le légendaire insigne des « Cocottes ».

Une mission, composée en majeure partie d'officiers, venait d'accomplir, en vol de groupe, un

voyage record de propagande en direction de Téhéran.

Les Américains du Sud étaient émerveillés par les exploits d'un jeune pilote français, Jean Mermoz — mon camarade de combat en Syrie — dont les vols, au-dessus de régions sillonnées d'obstacles, exécutés simplement pour l'exploitation régulière de notre grande ligne postale, étonnaient les plus avertis.

Tout cela contribuait à renforcer ma volonté de m'élever au niveau de tous ces pilotes de grande classe dont les noms s'entrechoquaient dans mon cerveau.

Comment cependant parvenir à me faire distinguer parmi toute une pléiade de pilotes qui n'attendaient, eux aussi, que le moment propice de mettre leurs mérites en valeur ?



Je n'ignorais point les sérieux obstacles que mes desseins devaient rencontrer. Evidemment, je pouvais, comme tout le monde, adresser une demande à la 12^e direction (il n'y avait pas encore de sous-secrétariat, ni de ministère de l'Air). Elle serait enregistrée, transmise avec la mention consacrée... Et après ? Combien de temps s'écoulerait avant que je reçoive une réponse ?

Non, décidément, il fallait user d'un subterfuge.

Une idée hasardeuse germa en moi. Je n'étais pas sans savoir que le député de Constantine était M. Thomson, ancien ministre de la Marine. Estimant que sa seule intervention pouvait m'aider d'une manière efficace, j'eus l'audace de lui demander audience en me recommandant d'une

personnalité de Bône, que je savais être son ami, mais que je me gardais bien de mettre dans la confidence.

Le ministre me reçut très cordialement, affectueusement même, écoutant avec intérêt l'exposé vibrant que je lui fis en insistant sur le fait qu'aucun pilote même Algérien — ni Bônois — n'avait jamais jusqu'à présent, réalisé, ou même tenté, un raid sans escale reliant Paris à l'Algérie.

M. Thomson fut conquis et me promit une intervention immédiate auprès de M. Paul Painlevé, alors président du Conseil.

Je n'obtins satisfaction qu'en partie malgré l'acceptation de M. Paul Painlevé qui avait communiqué ma demande — avec avis favorable — aux services compétents de la 12^e Direction Aéronautique. Ceux-ci, au lieu de me faire obtenir un avion de raid, ne me donnèrent que l'autorisation de convoyer en Algérie un avion du E.S.A. 1, de Villacoublay, mon unité.

Certes, ce voyage, faute de mieux, m'intéressait. Je me considérais même comme favorisé par ce convoyage réservé généralement aux officiers.

Le but convoité n'était cependant pas atteint. Tout était à refaire...

Je n'eus pas à forcer le destin plus avant. Quelques jours après, en effet, alors que je terminais mes préparatifs de voyage, je rencontrais, dans Paris, le capitaine Rignot, mon ancien observateur de Syrie. Il venait de rentrer en France après un deuxième séjour au Levant.

Dans la conversation, Rignot m'apprit qu'il se trouvait désormais affecté à la 12^e Direction Aéronautique, au Bureau des raids.

Une chance pour moi ! Je lui contaïs en détail

ce qu'était ma vie depuis mon retour de Syrie et avec quelle volonté j'avais jusque là travaillé pour devenir pilote de raid, mon ambition de tousjours.

Frappé par l'ardeur avec laquelle je lui avais confié mes projets, le capitaine Rignot n'attendit pas plus longtemps pour m'avouer que, lui aussi, rêvait d'embrasser la carrière de pilote-navigateur de raid, attiré qu'il était par cette aviation de grand sport.

Dès lors, ce fut vite conclu.

— Il est possible, me dit Rignot, que j'obtienne du colonel-directeur, la permission d'accomplir avec vous ce voyage. La mission de Téhéran est de retour et je sais qu'un avion va se trouver disponible du fait que son pilote, le capitaine Rabatel, quitte l'armée pour entrer au service d'une société d'aviation civile. C'est un Bréguet 19 A 2, à moteur Hispano-Suiza, avec lequel nous pouvons accomplir une excellente performance.

A peine avais-je eu le temps de réaliser ce qui venait de m'arriver, que le capitaine Rignot, quatre jours après, m'annonçait la bonne nouvelle : nous étions autorisés officiellement, à bord de cet appareil, à effectuer une liaison rapide Paris-Lisbonne et retour sans escale.

C'était un nouveau motif d'espoir. Obscurément, je sentais que ma rencontre avec Rignot, allait me permettre de briser les étapes. J'étais encore loin de ce que je souhaitais !

*
**

Je ne tarde pas à prendre livraison de l'appareil et, grâce à l'obligeance des maisons construc-

trices de l'avion et du moteur, je peux en faire commencer immédiatement la révision. De son voyage à Téhéran, l'avion est revenu quelque peu fatigué et sa remise en état nécessite un travail assez minutieux, qui demande un certain temps.

Pendant dix jours, du matin au soir, je suis avec attention le « va-et-vient » de l'équipe de mécaniciens qui s'affairent, les uns sur la voilure, les autres sur le moteur. Je leur donne même, de loin en loin, un coup de main, heureux d'inaugurer pratiquement mon nouveau brevet de mécanicien.

C'est ensuite, le premier essai en vol. La prise de possession est sans histoire. Je connaissais déjà très bien ce matériel qui ne présentait pour moi, aucune difficulté particulière de pilotage.

Je m'entraînais ferme au cours des jours qui suivirent et poursuivis activement les vols de mise au point qui comportaient notamment le rodage du moteur, les essais de consommation, quelques pointes de vitesse à différents régimes, etc...

Rignot, de son côté, ne perdait pas une minute. Il aménageait consciencieusement son habitacle de navigateur et procédait aux essais de tous les instruments qui devaient lui servir à diriger notre vol.

Quelques jours plus tard — quinze jours exactement après l'autorisation officielle d'effectuer ce voyage — nous étions prêts, rien ne semblant avoir été laissé au hasard.

*
**

Pour la première fois de ma carrière, j'atten-

dis les renseignements météorologiques recueillis et réunis spécialement pour nous. Il n'était plus question de la fameuse tour d'eau...

L'Office National Météorologique ne nous fit pas trop languir et nous avisa, un soir, que nous pouvions partir. Le temps était favorable.

Le lendemain matin, à la pointe du jour, nous voilà réunis sur le terrain. Le moteur est mis en marche. Rignot et moi l'écoutons tourner avec satisfaction. Le capitaine Rabatel, précédent pilote de la machine, nous donne quelques conseils que nous notons soigneusement.

C'est le départ ! Nous montons à bord.

Je vais prendre mon terrain, très loin, tout là-bas au bout de la piste et place l'avion face au vent. Je me retourne et, sur un signe de Rignot, qui signifie « Paré », je démarre.

Minute émouvante. L'appareil accentue progressivement sa vitesse. Surchargé, va-t-il pouvoir quitter le sol ? Un coup d'œil à l'anémomètre. Bon, la vitesse est suffisante. Je tire sur le manche légèrement et sens l'avion qui répond. En quelques secondes, nous sommes en vol.

**

Dès que nous avons pris une certaine altitude, Rignot me donne le cap à suivre. Je l'observe scrupuleusement tout en regardant, de temps à autre, le paysage qui se déroule sous nos plans. Bientôt, nous apercevons au loin les premiers sommets des Pyrénées. C'est pour moi une magnifique découverte. Je dois dire que ce spectacle grandiose m'amène cependant à penser qu'il ne ferait pas bon avoir la panne par ici. Aucun terrain propice. Ce serait l'écrasement pur et simple.

Voici l'Espagne du Nord. Que le sol me semble aride, comparativement à celui de notre belle France ! Au Portugal, le décor change. La végétation est devenue luxuriante. Nous approchons et découvrons Lisbonne devant nous. Je réduis les gaz et la descente commence. Le moteur ronronne régulièrement. Nos cœurs vibrent à l'unisson. Nous touchons terre. La vie est belle !

**

Le capitaine Baradès, attaché de l'Air français au Portugal, nous accueille. Il est entouré de nombreuses personnalités, parmi lesquelles les officiers de l'aviation portugaise. Accueil enthousiaste. C'est pour Rignot et moi, notre première victoire...

Les réceptions se multiplient. Nous sommes reçus notamment par l'ambassadeur de France et le président de la République Portugaise. Malheureusement, nous n'avons pas le temps de nous laisser aller à la joie d'être ainsi fêtés. Il nous faut repartir.

Le lendemain matin, à la première heure, nous décollons pour reprendre le chemin de la France. Parcours sans aucun incident. Nous nous posons à Villacoublay ayant couvert les 3.200 kilomètres de ce voyage aller et retour en 16 heures de vol effectif et une trentaine d'heures d'absence.

C'était, à l'époque, une excellente performance et, pour moi, une indication nouvelle que je pouvais me maintenir dans la voie qui devait m'amener à de plus marquantes randonnées.

**

Loin d'être grisés par ce premier succès nous décidons, le capitaine Rignot et moi, de tenter un raid sans escale vers les Balkans.

Venus très tard à l'aviation, ces pays faisaient l'objet d'une grande activité commerciale de la part des nations étrangères. Chacune s'y disputait les principaux marchés et nous estimions que la France avait son rôle à jouer dans ce concert international.

Le temps nécessaire à une révision de notre avion — révision qui ne demande du reste que quelques jours — et nous reprenons notre vol de Villacoublay dans le but de relier Paris à Athènes, d'un seul coup d'aile. La performance, dont le résultat était gros d'intérêt pour notre industrie, n'avait pas encore été réalisée.

En quelques heures, nous atteignons les Alpes. Nous survolons Annecy où, justement, la famille de Rignot passe ses vacances. Une pensée rapide, et nous nous élevons pour survoler le Mont Blanc dont nous apercevons la cime majestueuse, recouverte de sa neige éternelle. Elle est là, se rapprochant rapidement. Une petite manœuvre et je pourrais tout à l'heure l'effleurer de mon aile...

Bien que notre appareil ait un plafond assez limité, nous franchissons facilement la chaîne des Alpes et nous atteignons l'Italie du Nord dont les aspects ne diffèrent que très peu de ceux de la France. Les champs de culture y sont seulement plus morcelés que les nôtres...

Nous n'avons guère le temps de nous livrer à de plus amples comparaisons. Il nous faut respecter le cap et surveiller les instruments de bord.

Un vent favorable permet à notre avion d'améliorer sa vitesse. Nos prévisions sont dépassées.

Tout est parfait. Rignot me transmet sans cesse de courts messages, écrits hâtivement sur de petits morceaux de papier, dans lesquels il exprime sa confiance.

Cent kilomètres séparent l'Italie de Corfou. Sous nos ailes, c'est l'Adriatique. Notre premier survol de la mer va s'accomplir dans quelques minutes. Je regarde Rignot. Si nous avons la panne, c'est le « bain » inévitable. Il a la même idée que moi, mais ne m'en parlera que beaucoup plus tard. Nous n'avions aucune crainte, certes, mais je préférerais, pour ma part, atteindre rapidement la côte.

Au-dessus de l'Atlantique, quelques années après, je souriais en évoquant ce voyage...

Fin de raid sans événement notable. Nous atteignons Athènes, ayant accompli d'un seul jet 2.100 kilomètres en 10 heures de vol. Seconde performance notable et record de ville à ville qui devait tenir assez longtemps.

Nous connaissons, comme à Lisbonne, de chaudes réceptions organisées entr'autres par la colonie française, ayant à sa tête M. de Chambrun, notre ambassadeur dans la capitale grecque. Le général Condylis nous décore... C'est une croix qui voisinera avec la médaille militaire qui m'a été décernée, à 26 ans, quelques semaines avant ce voyage.

*
**

Deux jours après, « gonflés à bloc », nous décidons, Rignot et moi, de regagner Paris sans escale avec l'espoir d'améliorer, si possible, le temps réalisé à l'aller.

Le terrain de Tatoi s'avère tout de suite im-

propre à un décollage en charge. Il était pierreux, dénivélé. Surchargé en essence, un pneu s'étant déjanté, l'avion capota.

Nous nous en tirons sains et saufs mais abandonnons tout projet de rentrer par la voie des airs.

Confortablement installés dans un « sleeping », nous dûmes nous contenter de contempler, avec mélancolie, le paysage que nous avions admiré auparavant en vol.

J'étais peiné de cet échec, mais nullement découragé. Je pensais ne pas tarder à prendre ma revanche sur ce coup du sort.

CHAPITRE V

P.S.V. et Navigation

Ce que faisait l'aviation de raid en 1926-1927. — J'aborde la navigation. — Sans escale jusqu'à Oran. — Péripéties du retour. — Nungesser et Coli. — Lindbergh et ce qui suivit. — J'obtiens mon brevet de P.S.V.

DIEUDONNÉ Costes amorçait alors une série d'assauts contre le record de distance en ligne droite. Il venait d'échouer de peu ayant le lieutenant de Vitrolles pour compagnon.

Tandis que je reprenais mes convoyages, Rignot était sollicité par Costes pour une nouvelle tentative.

Quelques semaines après, l'équipage Costes-Rignot battait le record convoité en réalisant le vol remarquable de Paris à Djask (golfe Persique).

J'étais heureux de ce succès remporté par mon ancien coéquipier. J'y voyais comme un encouragement à m'accrocher, avec une ténacité de plus en plus grande, à mon idée.

L'aviation de raid battait son plein et les tentatives de record se suivaient sans arrêt.

Les aviateurs français étaient à l'honneur. On se souvient que, successivement, le record de distance en ligne droite sans escale fut battu,

avant Costes-Rignot, par les frères Arrachart (Paris-Bassorah), le capitaine Girier et le lieutenant Dordilly (Paris-Omsk), le capitaine Challes et le capitaine Weiser (Paris-Bender-Abbas).

D'autre part, un jeune commandant, Pierre Weiss, sillonnait toute l'Europe en compagnie de pilotes appartenant à l'escadrille qu'il commandait au Bourget.



Le capitaine Duvé, issu d'une bonne famille d'officiers, s'acharnait, à l'Ecole d'Elèves-Officiers de Versailles, à mettre au point une méthode toute simple de navigation qu'il enseignait à ses élèves. Ce n'était toutefois qu'un enseignement théorique. Il lui fallait passer à la pratique. Ce professeur, bon et sympathique, passionné de sciences, d'une droiture exemplaire, voulut bien me choisir comme pilote pour effectuer un long périple d'expérimentation au-dessus de la France et de l'Afrique du Nord.

Pilote et mécanicien, j'allais aborder la navigation et compléter ainsi mes connaissances techniques. L'occasion était vraiment belle. Elle cadrait exactement avec le désir que j'avais de compléter mon bagage.

— Allons, la chance revient ! me disais-je en prenant possession d'un Potez 25, équipé en grand raid avec ses réservoirs d'essence supplémentaires.

N'allais-je pas en même temps réaliser un de mes premiers vœux : voler de Paris en Algérie sans escale, survoler et revoir mon pays natal !

Avec entrain, j'entrepris la préparation de ce voyage, préparation d'autant plus intéressante que l'avion était équipé d'un moteur du même type que celui qui devait être monté sur l'avion de Nungesser et Coli, les deux intrépides Français qui, les premiers, « osèrent le grand saut » au-dessus de l'Atlantique du Nord.

En un mot, mon avion devait servir de « cobaye ».

Le début du voyage se passa normalement. De Villacoublay, j'allais me poser sans escale à Oran après la traversée de la Méditerranée qui ne m'émut pas du tout bien que trois fois plus longue que celle de l'Adriatique.

Le lendemain, je volais d'Oran à Casablanca d'où je repartis le surlendemain pour Paris que je ralliais sans escale après quelques péripéties que je me dois de noter. Elles marquèrent ma première grande bataille avec les éléments.



Jusqu'à Madrid, tout alla pour le mieux. Le mauvais temps fit alors son apparition. Au nord de la capitale espagnole, le mont Tolède était recouvert de gros nuages noirs.

Entraîné à voler par tous les temps, je décidai de rentrer franchement dans la couche nuageuse, ne voulant pour rien au monde faire demi-tour. La tâche entreprise apparaissait assez ardue. Le pilotage sans visibilité n'existait pas encore.

Je me dis : — Si la couche de nuages est faible, la franchir ne sera qu'un jeu. Une fois au-dessus, le vol redeviendra normal.

Les conditions atmosphériques étaient telles,

ce jour-là, qu'il me fut impossible d'en sortir. J'étais littéralement « dans le coton ». Je ne pouvais même pas apercevoir le bout des plans de l'avion et je savais la montagne en dessous. L'obstacle était de taille et ma situation devenait critique. Je tentai alors ce qui me paraissait impossible. Le seul moyen qui, souvent, avait permis à des pilotes de traverser les couches nuageuses, était de laisser l'avion voler à sa guise, sans le contrarier. Je disciplinai mes réflexes, bloquai mes pieds sur le palonnier, réglai mon gouvernail de profondeur et, « manche au milieu », j'attendis, me promettant de ne plus faire un geste.

Je dévorai en même temps des yeux l'indicateur de vitesse et le clinomètre. Soudain, était-ce un remous ou un phénomène physiologique bien connu des pilotes, je constatai avec effroi que l'avion se trouvait en plein déséquilibre. En même temps, le régime du moteur augmentait et la vitesse de 160 kilomètres à l'heure passait à 200. L'aiguille de l'altimètre, de son côté, descendait à une vitesse vertigineuse, tandis que l'avion vibrait de façon inquiétante. Instinctivement, je réduisis les gaz en plaçant les commandes au milieu et en « rendant la main ». Derrière moi, le capitaine Devé me cria : « Parachute ». Impossible de nous dégager, la force centrifuge nous collait à nos sièges.

Aucun doute n'était possible ! C'était la chute sur un sol dont nous n'ignorions pas la nature...

L'avion, brusquement, s'illumina de clarté. Il venait de sortir des nuages. Un rapide coup d'œil : nous étions en vrille au-dessus d'une vallée. Je redressai l'appareil lentement, pour évi-

ler qu'une secousse trop brutale n'amène une rupture quelconque, et nous reprenons une position normale.

Nous avions eu chaud ! Le capitaine Devé et moi, nous nous regardions en riant, comme des gosses qui auraient échappé au « martinet » après avoir commis une espièglerie.

Cependant, nous n'étions pas au bout de nos peines. Nous nous retrouvons peu après devant les Pyrénées, aussi bouchées que les monts espagnols. Sans hésiter, j'entre dans la « crasse ». La même manœuvre recommence. Cette fois, l'avion s'en sort en moins mauvaise position que précédemment. Il y a du mieux ! Quelques heures après, nous arrivons à Villacoublay où nous sommes accueillis par Nungesser lui-même, avide de savoir comment s'est comporté le moteur auquel il va confier sa vie et celle de son compagnon Coli.

Hélas ! L'expérience qu'il allait tenter, devait, on le sait, prendre fin tragiquement. Partis de l'aérodrome du Bourget au début du mois de mai 1927, à bord de l'*Oiseau-Blanc*, Nungesser et Coli disparurent sans qu'on ait pu retrouver le plus petit débris de leur appareil, ni même recueillir la moindre indication qui eût permis de situer approximativement le lieu de la catastrophe.

Une véritable légende se forma autour de leur disparition.

En tout cas, loin de ralentir l'ardeur des audacieux, ce tragique essai provoqua une véritable émulation parmi les pilotes du monde entier.

Ce fut le grand Américain Charles Lindbergh qui eut l'honneur, en 1927, d'inscrire le premier son nom au palmarès glorieux de la traversée de l'Atlantique du Nord sans escale.

Il réussit un vol d'une précision remarquable qui l'amena, d'une seule traite, de New-York à l'aérodrome du Bourget.

Cet exploit marquait, d'une date mémorable, l'histoire de l'aviation mondiale. Accompli à bord d'un petit monomoteur monoplane — le *Spirit of Saint-Louis* — il ouvrait la voie à des traversées aériennes plus scientifiques qui aboutirent quelques années plus tard, à un trafic régulier de l'aviation commerciale.

Deux années après, l'équipage français, composé de Costes et Bellonte, franchit à son tour l'Atlantique en sens inverse, rendant visite au grand « Charly » tout en vengeant de façon éclatante, tous ceux qui avaient tenté sans succès le vol d'est en ouest. Ce vol était considéré comme le plus difficile en raison des vents alisés qui, dans ce sens, contrariaient sérieusement la marche de l'avion.

Auparavant, un autre équipage français, formé par Assollant, Lefèvre et Lotti — ne parlons pas du passager clandestin — avait réussi la traversée dans le même sens que Lindbergh. Cependant, l'*Oiseau-Canari* s'étant écarté de sa route, ne réussit qu'à être posé en Espagne.

New-York-Paris était manqué, mais la première traversée française se trouvait réalisée.

Tous ces exploits affermirent, si cela était possible, ma volonté de poursuivre mon ascension vers cette aviation de grand raid.

Mon voyage avec le capitaine Dédé avait été relaté dans la presse et mon nom commençait à être prononcé, non seulement dans les milieux aéronautiques, mais aussi dans le public. Il ne fallait pas le laisser tomber dans l'oubli : c'est du moins ce que je pensais...

Pour l'instant, je me trouvais toujours confiné dans mes convoyages. Tout ce que j'avais entrepris jusque là n'avait été que fugitif. L'appareil du capitaine Dédé, après notre voyage, se trouvait affecté au capitaine Challes qui projetait une liaison rapide vers Saïgon. Une fois de plus, je me trouvais « démonté ».

Le colonel Tulasne rentrait alors d'Afrique occidentale française, où il venait d'accomplir et de mener à bien une œuvre gigantesque en créant, sur le Niger et aux confins du Sahara, des terrains destinés à améliorer l'essor de notre aviation coloniale et commerciale.

Cet officier, qui aimait passionnément l'aviation se trouvait affecté à l'Etat-Major et n'avait la possibilité de prendre l'air que les samedis, dimanches et jours fériés. Il rechercha tout de suite un pilote qui consentit à satisfaire sa passion.

Ayant été pressenti, je n'hésitais pas une seconde : tout en continuant mes livraisons, je me mis à la disposition du colonel.

Ce qui m'intéressait par-dessus tout, c'était de pouvoir disposer d'un avion à moi, avec lequel j'allais pouvoir poursuivre avec intensité, mon entraînement à la navigation.

J'avais retenu cette maxime :

« Plus les lignes de l'action sont étroites — plus l'intelligence doit s'efforcer de discerner,

dans le petit nombre de possibilités que le destin lui réserve, celle qui est la meilleure et que l'on doit nécessairement choisir pour réussir. »

Or, seule, la réussite comptait pour moi. Je faisais abstraction de toutes les considérations de nature à m'éloigner du but que je m'étais tracé et qui ne trouvaient pas leur source dans un attentif examen des possibilités. Tout à mes yeux, devait s'effacer devant le souci essentiel de ne rien entreprendre qui pût aggraver les difficultés dont j'étais encore tributaire. Au contraire, tout me poussait à vaincre...

Grâce à l'avion du colonel Tulasne, j'entrepris, à mon compte, toute une gamme d'expériences personnelles en effectuant, avec mon chef, de nombreux tours de France.

Bientôt, toutes les « météo » me devinrent favorables.

Quand il faisait mauvais, je m'entraînais à voler à l'aide de mes instruments de bord. Combien de fois ai-je traversé les nuages pour rendre visite au soleil...

Par beau temps, je m'adonnais aux vols de nuit, au-dessus de Paris et de ses environs, à titre bénévole, je tiens à le préciser...

*
**

Tout cela cependant ne me suffisait pas. Seul, je ne pouvais me perfectionner complètement. Pour renforcer mes connaissances, je fis un stage à l'« Ecole de Pilotage sans Visibilité » qui venait d'être ouverte à l'aérodrome Farman de Toussus-le-Noble, sous la direction de M. Rou-

gerie, technicien de haute valeur, qui devait être tué par la chute de la porte d'un hangar, un jour de tempête.

Il y avait là, comme moniteurs, le chef-pilote Coupet, un des compagnons de Bossoutrot lors de la randonnée du *Goliath* sur Paris-Dakar, arrêtée près de Saint-Louis ; Burtin qui fut le « second » de l'aviateur nancéien Christian Moench dans les liaisons rapides vers Madagascar, Saïgon et Tokio ; et Salel, ce charmant pilote qui allait trouver la mort en essayant de sauver l'avion nouveau qui lui avait été confié.

Après un stage rapide, je m'adaptais parfaitement aux nouvelles méthodes de navigation qui consistaient à ne voler qu'à l'aide des instruments de bord.

Evidemment, pour les pilotes consommés, surtout les pilotes de ligne, cette méthode apparaissait parfaitement inutile. Pour chacun de nous, qui avions l'habitude de nous diriger à l'œil, cela constituait, au début, un véritable supplice.

Et pourtant... Quelle méthode admirable ! Quelle confiance ont acquis les pilotes dans les vols les plus tourmentés ! Certes, cela occasionnait une tension d'esprit extraordinaire. N'obéissant que sur l'indication des appareils de contrôle, les réflexes ne répondaient qu'à retardement. Les vols étaient extrêmement fatigants, mais je m'y fis très vite et j'obtins, sans difficulté, mon brevet de P.S.V. qui venait s'ajouter à ceux de pilote et de mécanicien.

Je devenais, peu à peu, un homme-volant complet !

À l'aérodrome de Villacoublay, je commençais à être « quelqu'un » comme l'on dit. Les

vieux pilotes me prenaient en considération, notamment Buquet, un des meilleurs « réceptionneurs » du moment, « as » de la grande guerre qu'il accomplit dans la fameuse escadrille des « Cigognes » sous les ordres du colonel Brocard.

Je continuais à travailler ferme. Je savais ce que je voulais. Mes camarades profitaient de mes connaissances. En apprenant aux autres, je me perfectionnais. C'était normal. J'y mettais tellement de cœur que le colonel Borde, me fit désigner comme moniteur de navigation.

En effet, le capitaine Dévé avait bien voulu m'enseigner les méthodes de navigation pure qui étaient prescrites à tous les chefs de bord. Cette science m'intéressa à tel point que mon professeur put constater les progrès réalisés et me compter parmi ses meilleurs élèves.

C'est à ce moment que je fus désigné pour piloter un avion prenant part à la Coupe Michelin, épreuve réservée aux appareils gros porteurs ; elle consistait à parcourir 2.800 kilomètres en 15 étapes obligatoires, dans le minimum de temps.

L'avion qui m'était confié était un appareil que je devais mener rondement. Il fallait absolument voir ce qu'il « avait dans le ventre ».

Quelle épreuve ! en 12 jours, j'accomplis 109 heures de vol pour, finalement, échouer à 20 kilomètres du but. A chaque essai — il y en eut dix — il fallait le réviser...

Sans parler de la tentative accomplie en compagnie de l'adjudant Botton à l'issue de laquelle nous avons atterri à Istres alors que nous étions

en avance sur tous les autres concurrents, je veux quand même dire quelques mots sur l'ultime envol qui me vit atterrir près du port.

**

Nous avions déjà effectué plus de 2.500 kilomètres quand l'avion commença à se démantibuler. Les points de lardage, soutenant la toile des ailes sur les nervures, sautaient les uns après les autres. Le fuselage vibrail. J'avais l'impression d'un incident prochain. Mon avion était littéralement « désossé ». Je ne me trouvais qu'à 40 kilomètres du Bourget. Dix minutes de vol et le premier prix était gagné.

Je songeai alors au brave petit mécanicien qui m'avait été affecté et dont la vie était à ma merci. Risquer le coup, c'était en même temps jouer l'existence de mon compagnon.

Aucune hésitation. Je me posai en campagne, à 20 kilomètres du but, alors que j'étais vainqueur certain. Décision heureuse. Un regard sur l'avion me permit de constater que mon atterrissage prématuré nous avait sauvé la vie à l'un et à l'autre. Il était à bout et quelques minutes de plus eussent suffi à le disloquer complètement.

Je perdais la Coupe, mais ce vol devait utilement servir l'aviation en ce sens que les constatations faites permirent d'améliorer un appareil qui, par la suite, put être livré sans crainte aux formations militaires.

Cette série d'échecs dans la Coupe Michelin renforçait ma théorie d'après laquelle il vaut mieux pressentir le progrès et porter l'effort vers ses adaptations diverses plutôt que de subir son évolution et en bénéficier.

CHAPITRE VI

Mon premier grand raid : un saut dans le vide

Je rencontre Le Brix. — Nous préparons Paris-Saïgon en quatre étapes. — Un voyage dans la tempête. — Descente en parachute chez les Birmans. — Trois mois d'hôpital. — Rayonnement de l'esprit français hors de France.

Ces différentes péripéties, loin de me nuire auprès des camarades de Villacoublay, me posèrent au contraire comme un homme volontaire, désireux de s'imposer et surtout de bien faire.

J'étais revenu à mes convoys d'avions, mais n'attendais que la première occasion pour m'évader de ce métier qui me paraissait maintenant bien terne, à moi qui venais de réaliser quelques voyages rapides en dehors des frontières.

J'étais resté très lié avec Buquet. Chef pilote chez Bréguet, il me conseilla d'aller voir à son retour de Saïgon, Le Brix, qui venait d'échouer dans le raid entrepris avec Paillard et le mécanicien Jousse.

— Il n'y a que Le Brix qui puisse vous faire obtenir l'avion que vous souhaitez pour un grand raid, me dit Buquet. Allez le trouver de ma part. Je lui ai annoncé votre visite.

J'y vais le jour même.

Ma femme m'accompagne mais m'attend dans le taxi qui m'a mené à la porte d'Orléans, où habite Le Brix, au dernier étage d'un immeuble moderne, sous une grande terrasse dont il a la jouissance et où — je le sais par Buquet — il passe des heures à regarder le ciel.

Le lieutenant de vaisseau Le Brix était alors l'homme du jour, l'un des pôles attractifs de l'aviation, par ses qualités de navigateur et de pilote. Il venait de se signaler à ses chefs par une brillante campagne au Maroc, pendant la guerre du Riff. Après la traversée de l'Atlantique par Lindbergh, il avait réussi magnifiquement, avec Costes, le tour du monde.

Partis d'Orly, ils avaient atterri à Dakar, s'étaient lancés d'une traite en Amérique du Sud, avaient remonté les deux Amériques et terminé la première partie de leur périple à San Francisco. (A l'époque, il n'était pas encore question de traverser le Pacifique). Là, leur avion avait été démonté, embarqué, et quinze jours plus tard, équipage et appareil effectuaient un retour foudroyant de Tokio à Paris, en passant par Saïgon, en moins d'une semaine.

Le Brix est une des plus belles figures d'aviateurs que j'aie pu approcher. Breton, né d'une famille modeste, il vivait uniquement pour son métier. Dans ses yeux bleus, au regard clair et perçant, on lisait l'honnêteté, l'énergie, la franchise. Nous fûmes tout de suite en parfaite communion de sentiments.

On venait d'apprendre que de Marmier et Fa-

vreau avaient échoué, aux environs de Tunis, dans leur tentative de record en ligne droite. Ils rentraient.

Aussitôt, Le Brix téléphone à Potez pour savoir ce qu'est devenu leur avion.

— Je l'ai rendu à l'Etat, répond Potez.

Nouvelle communication avec le Ministre de l'Air, cette fois. M. Laurent-Eynac est au bout du fil et répond à Le Brix :

— Cet appareil ? Il est à vous. Faites-le prendre quand vous voudrez.

Il n'est pas inutile, toutefois, de préciser ici que le voyage fut entièrement commandité par Le Brix qui ne voulut demander aucune aide à l'Etat.

J'allais, dans la huitaine, prendre livraison de l'avion. C'était un type d'appareil tout à fait spécial, dans lequel l'ingénieur avait sacrifié la visibilité pour obtenir une plus grande finesse. Toute saillie est un obstacle à la vitesse. Au pilote de se tirer d'affaire avec le périscope pour la visibilité...

Nous faisons nos essais à Villacoublay et Le Brix se montre satisfait de me voir surmonter aisément cette difficulté. Par ailleurs, les maîtres Potez et Hispano concourent de leur mieux à rendre notre tâche plus facile. Et, grâce au dévouement des mécaniciens travaillant sans arrêt de jour et de nuit, nous sommes prêts à la première lune. (Pour ces grands raids, on attend, autant que possible, la période de pleine lune qui facilite le pilotage et permet de voir le sol la nuit.)

Bientôt, on amène le Potez de Villacoublay au Bourget d'où nous décollons le 16 décembre à midi.

Dans l'émouvant ouvrage qu'il publia en 1934, sous ce titre si caractéristique des grands départs sur les routes aériennes : *Enlevez les cales* (1), René Chambe a rédigé comme un témoignage que relieront les futures Archives de l'Aéronautique sur ce qu'il qualifie « les faits d'armes » de quelques-uns de nos pilotes. Il a bien voulu consacrer à notre tentative de Paris-Saïgon en quatre étapes (1929) un chapitre que nous n'avons pas lu sans en être profondément touché. Simplicité, exactitude, concision, beauté du style : telles sont les qualités de ce récit qui ne pêche que par l'éclairage trop flatteur qu'il projette sur le compagnon de Le Brix...

J'aurais pourtant mauvaise grâce à prendre ce prétexte pour ne pas me reporter à cette véridique relation de ce que nous avons vécu, Le Brix et moi, à ce moment. Je ne saurais être aussi éloquent que notre historiographe et le lecteur y perdrait quelques superbes pages.

« A cet âge lointain (onze ans dans l'aviation, c'est déjà de l'histoire) une telle performance apparaît fabuleuse, écrit René Chambe. Le Brix et Rossi veulent la prouver possible... Le but de

(1) *Enlevez les cales !* par René Chambe, un volume, éditions Baudinière, 1934.

leur première étape, c'est Benghazi (en Tripolitaine), 3.600 kilomètres ; celui de la seconde, Bassorah (en Irak), 3.200 kilomètres ; celui de la troisième, Allahabad (dans les Indes), 4.000 kilomètres, et enfin celui de la quatrième et dernière : Saïgon, 3.880 kilomètres.

Le début du voyage a été relativement calme, mais l'équipage a trouvé très vite le gros temps sur les côtes de France. A la nuit tombée, la Méditerranée s'est déchaînée, hurlante. Dès lors, l'avion, pour mieux lutter, est descendu au ras des flots, comme font les oiseaux migrateurs aux jours de grand vent... Le Brix et Rossi montent un Potez 34 à moteur Hispano de 500 CV... Au large des côtes de Sardaigne, une tourmente rendue furieuse par la proximité des montagnes a failli précipiter le Potez à la mer. Avec calme, Rossi l'a rétabli.

— A droite ! A gauche ! Droit devant ! pia-notent sans arrêt les doigts de Le Brix sur les épaules et le casque de Rossi.

Rossi pilote « aux instruments » (c'est-à-dire sans visibilité extérieure). Il est un des maîtres du P. S. V. C'est même la raison qui l'a fait choisir par Le Brix comme premier pilote. Le Brix, officier de marine et aviateur, connaît déjà la route par voie des airs. Il a failli, l'année dernière (1928), avec le glorieux Paillard, rester dans le golfe de Bengale. On ne traverse pas toujours impunément d'Occident en Extrême-Orient ! Les tornades y sont fréquentes, mais trouver dès le début un pareil temps, c'est quand même une rude malchance ! Le raid s'annonce difficile... »

En effet, après avoir tenu tête à l'ouragan durant de longues heures et coupé en oblique la

Tunisie, puis le golfe de Gabès et celui de la Grande-Syrie, nous atterrissons, épuisés mais le moral intact, sur le terrain de Benghazi, dans un nuage de sable que soulève un violent vent d'est.

Pour nous remettre d'aplomb, nous apprenons là qu'un équipage anglais qui tentait Londres-Le Cap et volait comme nous au ras du sol dans la tempête, s'est broyé, cette nuit, sur une falaise où il est entré en percutant, aux environs de Tunis. Les deux officiers anglais ont été tués.

On nous dit aussi qu'un équipage français, composé du capitaine Lassalle, de l'adjudant-chef Rébard et du mécanicien Fallot, qui avait pris le départ du Bourget quelques heures avant nous pour la même performance Paris-Saïgon, n'a pas donné de ses nouvelles. (On saura plus tard que, pris dans la tempête, lui aussi, il s'est écrasé entre Tripoli et Benghazi et que les trois hommes sont morts). Nous sommes servis comme heureux présages...

« Il semble, observe René Chambe, que la nature se soit jugée offensée par toutes ces tentatives de records et se soit acharnée sur les valeureux équipages.

Mais les pilotes de raid sont d'une trempe exceptionnelle. Le Brix et Rossi ne sauraient se laisser impressionner par ces catastrophes, aussi douloureuses soient-elles. Trois heures plus tard, après un court repos et le plein de l'avion à peine achevé, ils décollent de Benghazi malgré les objurgations du Consul de France et les conseils du Général commandant la base aérienne italienne. La tempête fait toujours rage et les renseignements météorologiques sont détestables.

Le Brix a souri de son sourire de gamin, les

yeux plissés et Rossi, avec son visage tranquille, a poliment remercié. Ils ont ajusté la mentonnière de cuir de leur serre-tête :

— Impossible ! On continue. On a des lettres pour Saïgon, vous comprenez ? C'est pressé. Et puis, on a fait le plus dur... »

Nous nous trompions : le plus dur était devant nous.

La tempête ne nous abandonna guère au cours de la seconde étape : nuages, remous d'air, éclairs, décharges électriques, grondements de tonnerre, rafales de pluie et de vent nous firent un affreux cortège, de jour et de nuit, au-dessus de l'Égypte, de la Palestine, de la Perse, du désert d'Arabie et jusqu'à l'aérodrome de Bassorah, d'où nous repartîmes après un repos de trois heures et par un temps toujours aussi détestable.

Allahabad était le but de notre troisième étape, mais par suite d'une panne de moteur, nous dûmes atterrir à Agra, une ville sur la Djamna, l'affluent principal du Gange.

Une panne ! Sur un terrain de fortune, en pleine obscurité ! Et l'aérodrome le plus proche est à Allahabad, à 200 kilomètres ! 10.000 kilomètres en trois jours pour tomber là ! Notre raid sera-t-il donc interrompu à cause d'une soupape grillée ?

Non ! car je suis mécanicien. Les cours suivis à Bordeaux vont me servir.

Je démonte la culasse et, Le Brix me servant d'aide, je la visite, je la répare et, vingt-quatre heures après, nous repartons pour arriver, sans trop d'incidents cette fois, une heure plus tard, à Allahabad.

Mais ce n'était qu'une courte trêve dans notre malchance. L'examen plus attentif de l'appareil

à Allahabad, nous montre qu'il n'a pas sans dommages profonds, soutenu cette lutte de soixante heures contre les éléments coalisés. Il est malade, bien malade...

Dures constatations : la cellule est déréglée ; il y a du jeu dans les commandes, les toiles sont détendues par les trombes d'eau qui les ont flagellées presque sans arrêt depuis notre départ. La carlingue, malgré son étanchéité est trempée, les parachutes sont imprégnés d'eau. Le moteur, malgré ma révision, n'en mène pas large, il a baissé de pied et le conduire à plein régime apparaît désormais impossible... Il faut dire aussi que nous n'avons pas cessé de le malmenner, de le surmener, ce moteur... Et il n'avait été construit que pour un vol en ligne droite de 50 heures... Or, nous sommes en route depuis trois jours...

Autour de nous, on s'inquiète. On nous déconseille d'aller plus loin. C'est le sens que nous donnons à la question posée par un pilote allemand qui se trouve là :

— Alors, on dit que vous abandonnez ? Question qui nous pique au vif et fait jeter à Le Brix cette réponse :

— Nous partons tout à l'heure !

Nous décollons donc au petit jour après un incident qui nous parut, sur l'instant, de minime importance, mais qui devait jouer fâcheusement contre nous.

Nous avions décidé, devant le mauvais état du moteur, de ne faire remplir que la moitié des réservoirs et de nous arrêter, avant Saïgon, à Rangoon. Or, l'aide-mécanicien, un hindou, comprit mal ce que nous lui avions prescrit et fit le plein complet. Nous vîmes là je ne sais

quel signe favorable — quelle erreur ! — et décidâmes d'aller, d'une traite, d'Allahabad à Saïgon. Jusqu'à Calcutta — soit environ la moitié de l'étape — temps radieux, vol facile sous le soleil ; nos espoirs s'affermirent ; mais à partir de Calcutta, nouvel assaut de la tempête, nous sommes en pleine nuit et cette fois...

Mais, sur ce qui a suivi, René Chambe a fait une relation derrière laquelle il convient que je m'efface car il y a mis, avec le maximum de talent et d'objectivité, un accent dramatique qui détonnerait — s'il ne donnait pas de méfiance — sous la plume d'une des « victimes » de cette aventure en Birmanie...

« La Birmanie, dont certaines régions sont riches, est redoutable dans sa partie montagneuse. A perte de vue s'étend la zone de ses forêts impénétrables où l'homme ne se risqua jamais. La marche y serait impossible, sinon à la hache. Encore, le téméraire qui s'y aventurerait non armé serait-il dévoré rapidement par les bêtes fauves ou — mort plus horrible — par les fourmis rouges géantes qui y pullulent... »

Soudain Le Brix tressaille. Je viens de lui indiquer du doigt le thermomètre d'eau. Il marque 90°. Indice d'autant plus sérieux que le mauvais temps et la proximité des montagnes nous oblige à prendre de l'altitude. Pour en gagner, force nous est de rentrer dans les nuages, c'est-à-dire dans la zone orageuse :

« Et bientôt, comme aux plus mauvais moments de ce raid, décidément infernal, une pluie diluvienne s'abat sur l'avion et cingle les hublots tandis que, venues du nord, des rafales, qui descendent en hurlant des plateaux maudits du Thibet, secouent le Potez comme une feuille perdue,

le font bondir, le laissent retomber, le couchent une aile sur l'autre, au milieu des grondements du tonnerre et des éclairs incessants de la foudre... »

Le Brix s'est dressé. Cramponné des deux mains, il se penche sur moi pour me crier dans l'oreille : — Tenir encore trois heures afin d'atteindre le jour.

Je ne demande pas mieux. Mais l'avion tiendra-t-il ? Le moteur tiendra-t-il alors que déjà le thermomètre est monté à 95° ? Je m'acharne. Il faut l'empêcher de monter, ce thermomètre ! A l'aide d'une pompe Japy, qu'on actionne à la main — mais la « nourrice » ne contient que 13 litres ! — j'injecte deux litres d'eau froide dans la circulation. Je procède ainsi de vingt et vingt minutes, le temps pour ce diabolique thermomètre de redescendre à 90° puis de remonter à 95°. Bientôt, plus d'eau dans la « nourrice ». Nous vidons une à une nos bouteilles de champagne, nos bouteilles de café noir... Mais nous sentons combien cela fait différer de peu la catastrophe...

Maintenant, nos bouteilles sont vides ; le thermomètre d'eau est à 100° et le thermomètre d'huile à 92°. Toutes les pièces du moteur sont en train de chauffer : le vilebrequin, les axes de piston, les pistons, les cylindres. Le lubrifiant, au lieu de jouer un rôle d'adoucisseur, grille au contact du métal brûlant. Quelques minutes encore et ce sera le grippage, les bielles immobiles, l'hélice en croix. Ce sera la fin. Le Brix vient de me passer un billet où il a griffonné ces mots :

« Ajuster son parachute. Si on a la panne, il faudra se jeter. Choisir avant, si possible, les

lumières d'un village indigène. Sommes toujours forêt vierge. Avons passé travers Rangoon. Espère encore pouvoir atteindre Bangkok. »

Mais le destin hostile vient de s'abattre sur nous.

L'avion disparaît maintenant dans un nuage de vapeur. Je ferme la manette des gaz. Je coupe le contact.

— Quelle altitude ? me demande Le Brix.

— 3.200.

— Fais demi-tour.

J'obéis, pendant que Le Brix recherche les quelques lumières qu'il a vu passer tout à l'heure et dans le voisinage desquelles nous avions nous jeter en parachute. Mais je laisse à René Chambe le soin de me représenter en posture d'acrobate — d'acrobate malheureux...

« Les trous d'homme de l'habitable de l'équipage ont été ouverts. L'air s'y engouffre. Qui va le premier se lancer dans l'abîme ? Le Brix et Rossi sont, tous les deux, des soldats. Aux termes du règlement, c'est le chef de bord (en général le plus élevé en grade) qui reste le dernier. Mais le pilote doit, lui aussi, demeurer aux commandes, de manière à maintenir l'avion en ligne de vol et faciliter l'évacuation aux membres de l'équipage. Le Brix a trois galons sur les manches. Il est lieutenant de vaisseau. Rossi est adjudant. Ils sont pilotes tous les deux. Le cas est donc clair.

Le Brix, tandis que le Potez descend dans les ténèbres, a saisi le volant que tient encore Rossi. Au loin, vers le sol invisible, brillent des points lumineux :

— A toi, Rossi ! Jette-toi, mon vieux. Bonne chance ! On se retrouvera en bas.

Rossi a voulu résister, conserver la conduite de l'avion, afin de permettre à Le Brix de sauter le premier. Mais il connaît Le Brix. Le Brix est le chef. Si, lorsque tout va bien, il est l'ami, le camarade, au moment du danger il revendique le privilège le plus élevé que lui confère ce titre : le droit au sacrifice. Son regard vient de le rappeler sans conteste. Il n'y a pas à discuter.

Rossi s'est donc hissé sur son siège et de son siège sur le fuselage. Son rôle est fini. Il a lancé un dernier appel par radio, cet S. O. S. qui va jeter l'alerte aux postes à l'écoute et donner la position approximative de leur bâtiment en train de sombrer...

Le Brix attend son tour. Il ne faut pas le retarder. Rossi a sauté...

Mais il ne s'ouvre pas, ce parachute !

Non, il ne s'ouvre pas...

Rossi, la tête en bas, tombe dans le noir à une vitesse de plus en plus rapide... »

Que René Chambe me permette ici de reprendre la parole pour une observation faite *in animâ vili*. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, un corps humain lancé dans le vide ne descend pas à une vitesse de plus en plus rapide. Après avoir atteint un maximum de 360 kilomètres à l'heure environ, au lieu de progresser, elle devient régulière et reste sur ce chiffre à cause de la résistance de l'air. Vitesse qui d'ailleurs suffit à provoquer de singuliers sifflements d'oreilles et ce sentiment de torpeur qui ne permet même plus de se rendre compte qu'on descend si vite. Souffre-t-on ? Oui, car on continue à raisonner : on anticipe, par la pensée, sur le moment où l'on va s'écraser, et d'avance on se voit aplati sur le sol...

Cela ne m'empêchait pas d'ailleurs, le parachute refusant toujours de s'ouvrir après 600 mètres de chute, de faire tous les efforts nécessaires pour le libérer du sac derrière mon dos. Je parvins à faire sauter une des pattelettes du sac et à tirer un peu de toile où le vent s'engouffra sans toutefois ouvrir complètement l'appareil. Ma chute en fut un peu ralentie mais à peine amortie et le contact avec la terre fut d'une telle violence et la douleur si fulgurante que j'eus l'impression d'être cloué là, immobile, les bras en croix, ayant à demi perdu conscience.

Lorsque je tentais de me relever, après je ne sais combien d'heures, la souffrance me rabattit d'un coup sur le côté. Je me trouvais dans une petite clairière. La pluie fouettait les arbres. J'aurais pu rester là longtemps avant d'être découvert sans le revolver dont je m'étais muni. Je fis partir une détonation de quart d'heure en quart d'heure.

À l'aube, Le Brix me retrouve. Il est harassé, ses pieds sont enflés, mais il n'est pas blessé. Il part chercher du secours. Je m'endors.



À mon réveil, je me vois entouré de Birmans, hommes et femmes, que la chute et l'explosion de l'avion avaient alertés. Leur figure est plate et glabre. Ils ont le teint cuivré, les pommettes saillantes, les yeux brillants. Leur aspect général est assez farouche.

On me déshabille. Ce n'est rien moins que rassurant. Va-t-on me tuer ? Non, on veut me soulager, éponger la sueur et l'eau qui m'ont transpercé. Des Anglais surviennent, prévenus

par Le Brix. Ils improvisent une civière, un parasol avec les débris du parachute. Par relais de porteurs, de voitures et de pirogues, on me conduit jusqu'à Moulmen, dans la plaine, où des Pères Blancs (quel réconfort d'en trouver ici !) avisent l'hôpital anglais de Rangoon. Un docteur vient à notre rencontre. Il était temps qu'il intervienne et me sonde, car voilà trente-six heures que je n'urinais plus, ma chute ayant provoqué, avec une fracture du bassin, une lésion de la vessie.

Après quelques autres péripéties d'intérêt secondaire — sauf pour moi et pour les braves gens qui me prodiguèrent leurs soins pendant ces fiévreux déplacements — me voici étendu, regardant le plafond, dans un bon lit de l'hôpital de Rangoon.

A mon chevet se succèdent médecins, chirurgiens, infirmières et ces Pères Blancs dont l'œuvre à la fois gigantesque et familière a su imposer un affectueux respect aux tribus mulsulmanes — comme partout où ils sont installés. Leurs personnes ont un caractère sacré pour les Birmanes, conquis par ces religieux qui respectent leurs mœurs, leurs traditions, leurs coutumes et ne dédaignent pas de se faire charpentiers ou maçons pour construire l'église ou réparer les maisons indigènes.

Ces présences me ragaillardissent souvent et m'aident à supporter les interminables heures d'immobilité et de souffrance. C'est ainsi que je n'oublie pas mes longues conversations avec un docteur hindou, très ami de la France et qui se plaisait à rendre hommage à nos méthodes coloniales. Il me racontait que, vivant à Paris, il avait été extrêmement sensible à la cordialité

de notre accueil et très frappé de voir coloniaux et habitants de la métropole vivant chez nous sur un pied parfait d'égalité. Dans d'autres capitales, à Londres, notamment, certaines nuances dans les rapports, certaines réserves réticentes témoignant d'un esprit tout différent, ne lui avaient pas échappé. Il en tirait des vues générales d'une grande justesse sur l'incalculable rayonnement de l'esprit français hors de France lorsqu'il est représenté par tel ou tel de nos grands administrateurs — un Lyautey, par exemple.

— La France, pour nous, c'est, me disait-il, le symbole de la civilisation et de la liberté.

On ne saurait croire le bien que font des paroles comme celles-là lorsqu'on les entend si loin de chez soi et dans la position où je me trouvais.

Pourtant, pendant mes nuits d'insomnie, au cours des trois mois où je restais sans bouger dans ce lit, je passais par des alternatives d'espoir et de découragement — celles-ci beaucoup plus fréquentes que celles-là, je l'avoue. J'étais angoissé surtout par ces pensées lancinantes : « Pourrai-je jamais me remettre à piloter ? Ne vais-je pas rester infirme pour le reste de mes jours ? Pourquoi le docteur diffère-t-il sans cesse de me faire marcher ? »

Une nuit, je n'y tiens plus. Je veux absolument savoir si je suis capable de mettre un pied devant l'autre. Je me glisse, non sans retenir des gémissements, hors de mes couvertures et, m'appuyant sur le matelas et sur les montants du lit, j'en boucle le circuit. Je recommence le lendemain et les nuits suivantes, jusqu'au jour où mon infirmière me surprend et révèle au docteur mes essais de rééducation.

Celui-ci ne les désapprouve pas. Au contraire, il me donne un chariot qui me permet d'élargir mon circuit jusqu'à circuler bientôt dans la chambre. Je ne tarde pas à sentir ma guérison s'accélérer. Le docteur signe mon *exeat*...

Le Brix, lui, avait quitté Saïgon quelques semaines plus tôt, le Gouverneur général Pasquier (qui trouva la mort à bord de l'avion *Emeraude* avec M. Chaumié et l'aviateur Noguès) lui ayant réservé une place à bord du *d'Artagnan* qui partait de Ceylan pour la France.

Je ne devais retrouver mon cher compagnon d'épreuves et d'enthousiasmes que quatre mois après, lorsque ma femme et lui m'attendaient sur le quai de Marseille. Ils appréhendaient mon arrivée estropié, et ce fut une bonne surprise pour eux que de me voir aller à leur rencontre assez allègrement, en m'aidant seulement d'une canne.

CHAPITRE VII

Pilote de record

Je rencontre Bossoutrot. — Une « campagne » de cinq ans. — En route pour Oran. — 228 heures de vol avant d'être recordman. — Le « cran » de Paillard et de Mermoz. — Accident mortel de Le Brix (1931).

MON retour en France donna lieu à de nombreuses réceptions mais, malgré la gentillesse de tous mes amis de l'Aéro-Club de Marseille, j'avais hâte de regagner Paris.

Quelle surprise, quelle joie aussi, d'apercevoir, groupés sur le quai de la gare de Lyon, mes camarades convoyeurs mêlés aux pilotes civils et militaires venus me témoigner leur amitié. Leur empressement à m'accueillir n'avait d'égal que leur étonnement de me retrouver en bon état, ne gardant qu'un souvenir déjà atténué de mon accident.

D'après les nouvelles qui leur étaient parvenues, ils avaient tous la conviction que ma carrière de pilote était terminée. Dame ! une fracture du bassin...

Le colonel Borde, commandant l'E.S.A. n° 1, m'accorda une permission pour me rétablir complètement. Le docteur Placidi, médecin militaire de grande valeur, qui, plus tard, m'a toujours

suivi dans mes raids, me fit passer au Val-de-Grâce, une « radio ». Elle me rassura complètement. J'étais en bonne voie de guérison.

Comme je l'ai dit précédemment, l'aviation française était alors en pleine effervescence. Le Ministère de l'Air venait enfin d'être créé ; la cinquième arme devenait indépendante et allait constituer une véritable force aérienne.

Les pays étrangers réalisaient, de leur côté, un gros effort. L'Italie, en particulier, obtenait des succès en conquérant la Coupe Schneider, en battant le record de la plus grande vitesse sur base et en s'attaquant aux grands records de distance en circuit fermé et en ligne droite.

Ces exploits, ajoutés à ceux des Lindbergh, des Costes et Bellonte et de maints autres équipages, avaient déclenché une énorme campagne en faveur de l'aviation.

Le jeune ministère français se rendait compte que la France avait le plus grand intérêt à maintenir son aviation au niveau des aviations étrangères — voire les distancer si possible. Notre industrie commençait à être discutée ; il fallait à tout prix travailler pour remonter le courant et mettre à nouveau en relief les qualités de nos ingénieurs, de nos constructeurs, de nos pilotes.

Adoptant carrément une « politique de records » — la seule qui compte au point de vue propagande — M. Laurent-Eynac, auquel avait été confié la charge de ce premier Ministère de l'Air, passa commande à différents constructeurs d'appareils susceptibles de ramener en France les records qui lui avaient été ravis.

D'autre part, le directeur des services techniques, M. Caquot, eut l'idée, pour accélérer la conception et la réalisation de ce matériel, de créer un système de primes qui devait susciter, dans tous les domaines aéronautiques, une émulation salubre.

C'était une innovation. Une première prime d'un million de francs était attribuée au constructeur dont l'appareil battait un des quatre grands records du monde : vitesse sur base, altitude, distance en ligne droite, distance et durée en circuit fermé. Une seconde prime, qui concernait les records de distance, pouvait être gagnée si le parcours réalisé dépassait dix mille kilomètres.

C'est ainsi que, pour le record de distance, trois maisons avaient reçu commande d'un avion de record : Blériot, Bernard et Dewoitine.

On verra par la suite pourquoi je m'intéressais particulièrement à ces trois firmes.

Ma passion pour l'aviation ne se trouvait nullement diminuée du fait de mon accident. Au contraire, pourrais-je dire, car dès que je fus définitivement guéri, je ne songeais plus derechef qu'à mes futures envolées. Les péripéties de mon dernier voyage avaient raffermi ma volonté et renforcé ma conviction que je pourrais, un jour, m'attaquer à de grandes choses. Cela, je le présentais.

Avec le grade d'adjudant-pilote, le Ministère de l'Air venait de me décerner la croix de la Légion d'Honneur pour services exceptionnels.

J'avais 28 ans.

Ayant eu connaissance de la commande de trois avions de record pour la distance, je pensais aussitôt que mon camarade et ami Le Brix avait dû, lui aussi, se montrer désireux de se voir confier un de ces engins.

— En raison de ce que nous venions de réaliser ensemble et de l'amitié, scellée par notre accident, il pourrait, me disais-je, me choisir comme équipier.

Mais, ce ne fut pas sans amertume qu'il me déclara :

— Mon cher Maurice, laisse-moi encore te dire toute l'affection que j'ai pour toi. J'aurais voulu rester ton compagnon de vol. Malheureusement, un engagement, conclu avant notre association, me lie à Doret avec lequel je dois former équipage sur le Dewoitine. J'ai donné ma parole d'honneur... Crois-moi : je suis aussi peiné que toi !

Nous bavardons encore un moment. Le Brix, m'observant du coin de l'œil, s'aperçut que j'étais de plus en plus absent de la conversation.

— Ecoute ! me dit-il soudain. Je connais ton opiniâtreté. Je suis convaincu, dès à présent que tu en « veux toujours ». Je ne t'ai pas oublié, va ! Je ne veux pas t'abandonner ainsi ! J'ai pensé pour toi au Blériot 110. Je suis convaincu que tu feras l'affaire. Tu as piloté le Potez 34 ; il offre une grande similitude avec le Blériot pour la visibilité. J'en ai du reste parlé à Bossoutrot. Vous devez former, tous les deux, un brillant équipage. C'est un petit cadeau que je te fais, car je sais que la maison Blériot est sérieusement en avance sur les maisons Bernard et Dewoitine.

Je respirai mieux. J'exprime ma gratitude à Le Brix et, quelques jours après, je rencontre

Bossoutrot. A l'issue de notre première entrevue, l'entente est conclue. Je suis le coéquipier d'un des plus grands pilotes français.

Tout allait bien. Je devenais pilote de record. Pour la première fois, un équipage mixte était constitué. Un civil et un militaire. La tradition était rompue.

Mon association avec Bossoutrot

La maison Blériot me reçoit le lendemain même en compagnie de mon nouveau chef d'équipage. Je me trouve brusquement devant Louis Blériot, le vainqueur de la Manche, celui qui, laissant au sol ses béquilles — il avait été « accidenté » auparavant — s'envola de la côte française sur son fragile monoplan pour aller se poser à Douvres et remporter une des plus belles victoires de l'aviation française.

Je songeais en même temps que cet homme avait été aussi un des artisans du succès des Armées françaises dans la Grande Guerre en sortant en série des milliers de « Spad », le meilleur avion de chasse du moment.

Très sensible, Blériot n'en était pas moins d'une ténacité extraordinaire. Conquis par nos projets, il devait nous être du plus grand secours en nous épaulant moralement et financièrement ; cela, en dépit de plusieurs échecs qui précédèrent la conquête des records convoités.

Je ne fus pas long à prendre contact avec

l'avion à bord duquel j'allais entreprendre une « campagne » qui ne dura pas moins de cinq ans.

Curieux appareil en vérité que ce Blériot 110. Quelle conception osée ! Le fuselage était long et fin. Il ressemblait à une coque de bateau. Le moteur Hispano-Suiza qui l'équipait — un moteur de 600 CV à prise directe — paraissait un véritable jouet. Comment pourrait-il, à lui seul, tirer une pareille masse ?

Au centre de la carlingue, les réservoirs d'essence. Derrière, jusqu'au bout de la queue, l'habitacle de l'équipage. A l'avant de cet habitacle, un vide représentant ma place, avec, pour tout horizon, une multitude de cadrans et d'instruments de bord.

Cette fois, bon gré ou mal gré, j'allais bien être obligé de faire du P.S.V. Quatre hublots nous permettaient de suivre le paysage latéralement. Seule, à l'arrière, la place de Bossoutrot, offrait un certain angle de visibilité à l'avant.

L'aile constituait une nouveauté. Elle était semi-épaisse et haubannée. Cette originalité avait, à l'époque, soulevé bien des critiques. Nous en étions à l'aile épaisse...

Par cette disposition, nous gagnions 600 kilos et cela représentait, pour des futurs recordmen, autant d'essence. L'avion avait été dessiné par l'ingénieur Zapata lequel, plus tard, devait sortir un hydravion de 20 tonnes, le *Santos-Dumont*, qui fit merveille...

Grâce à l'amabilité et à la compréhension d'un jeune officier, sous-directeur du cabinet militaire du Ministre de l'Air, j'obtins facilement ma mise en congé provisoire. C'était le colonel Bouscat qui devait devenir le « second » du général Vuil-

lemin dans la « Croisière Noire » et qui, plus tard, élevé au grade de général, s'affirma, dans toutes ses affectations, comme un des plus brillants officiers du cadre supérieur de l'Aéronautique. Il avait toujours eu une sollicitude particulière pour le personnel navigant auquel il appartenait.

*
**

Et ce fut le premier vol de l'avion piloté par Bossoutrot. L'ingénieur Zapata y avait pris place, ayant crânement voulu courir les mêmes risques que le pilote dans ce vol qui pouvait devenir dangereux.

Je n'étais que spectateur. Le Ministère de l'Air ne m'autorisait à prendre place qu'après l'obtention, pour l'avion, du certificat provisoire de navigabilité.

Comment allait s'accomplir ce premier essai ?

Il s'en fallut de peu que mes rêves ne se trouvassent anéantis. Dès le décollage, une vibration de l'empennage obligea Bossoutrot à se poser droit devant lui. Sa maîtrise de vieux pilote lui permit d'éviter de justesse différents obstacles sur lesquels l'avion se serait écrasé sans rémission.

Incident de mise au point normal, mais qui nécessita le transfert de l'appareil à l'usine.

*
**

Je mis ce contre-temps à profit pour reprendre mon métier de convoyeur et me perfectionner au P.S.V. et aux vols de nuit.

Je consacrais mes soirées à parfaire mon instruction de navigateur. Second pilote du Blériot, c'était à moi qu'incombait la tâche de diriger le vol de l'appareil. Je me mis allègrement au travail, ce qui me permit d'attendre, sans trop d'impatience, le second vol qui devait être concluant.

Bossoutrot put alors entreprendre la gamme des essais imposés par le Service Technique, en vue d'obtenir le fameux certificat de navigabilité qui me donnait le droit de prendre une part active dans la préparation des records auxquels nous désirions nous attaquer.

Ce programme officiel fut exécuté dans un « temps éclair » qui faisait honneur à la firme, à l'ingénieur et à tous les mécaniciens ; ceux-ci, jour et nuit, travaillèrent d'arrache-pied.

C'est ainsi qu'un matin, je me trouvais à Buc, assis devant Bossoutrot, dans la carlingue de l'avion. J'étais ému, certes, mais j'avais surtout le « trac » de décevoir mon chef de bord. Pourtant, dès que l'avion eut pris son vol, je me retrouvai à l'aise. J'étais dans mon élément. L'expérience acquise sur le Potez 34 portait ses fruits et, en dépit du manque de visibilité à l'avant, je ne me trouvais nullement gêné.

Je me familiarisai très vite avec mon nouveau compagnon... ainsi qu'avec les instruments alignés devant mes yeux.

Je sentis que j'avais gagné la cause en voyant la figure rayonnante de Bossoutrot, surpris de la facilité avec laquelle j'avais pris les commandes.

Le « Maurice, ça colle ! » qu'il me lança à l'atterrissage me combla d'aise ; il effaça défini-

tivement toute crainte que j'aurais pu encore avoir pour l'avenir.

Pendant quinze jours, Buc fut le théâtre des évolutions du Blériot au-dessus de toute cette région strictement aéronautique qui groupe les aérodromes de Villacoublay, de Toussus-le-Noble, de Guyancourt, de Saint-Cyr, etc...

Bossoutrot et moi, nous nous livrions aux essais classiques précédant toute tentative de record. Le plus important intéressait la consommation en essence. Mon rôle, à bord, m'assimilait entr'autres aux fonctions de « caviste » si l'on peut dire. J'étais chargé d'assurer l'alimentation du moteur en carburant et il me fallait établir des calculs précis dans le but de déterminer très exactement la durée du vol de l'appareil.

Heureusement, à l'aide d'un simple compteur à eau, transformé en compteur à essence, nous gagnions du temps et pouvions, au cours d'un même vol, établir les comparaisons indispensables pour la consommation à différents régimes. Auparavant, il fallait un vol par calcul...

La préparation fut, de ce fait, rapidement terminée. Le rayon d'action de l'avion et sa durée de vol se trouvaient connus exactement. Autrement dit, nous connaissions ses possibilités.

**

Nous passons ensuite au second stade : celui de la préparation même de notre vol-record. Audiences et visites au Ministère, à l'Aéronautique civile et à l'Office National Météorologique, se succèdent. Nous n'oublions pas, bien entendu, M^{me} Jaffaux-Tissot, secrétaire générale de la Com-

mission Sportive de l'Aéro-Club de France, providence des aviateurs.

Un heureux hasard allait donner une nouvelle orientation à notre projet initial.

Au cours d'un déjeuner officiel, Bossoutrot fait la connaissance d'un riche colon oranais, M. Georges Pitollet, devenu depuis un de nos meilleurs amis. Celui-ci lui vante les avantages de l'Algérie : conditions atmosphériques meilleures qu'en France et terrains plus vastes et plus nombreux. De plus, côté à ne pas négliger, une aide précieuse pourra nous être apportée par les jeunes gens férus d'aviation et qui ne demandent qu'à la servir.

Bossoutrot me fait part de cette suggestion : nous tombons d'accord. Nous tenterons notre chance sous le ciel africain.

Après nous être fait précéder d'une équipe de mécaniciens, nous quittons Buc pour rallier Oran. Ce voyage me permet d'essayer mes connaissances de navigateur en traversant la Méditerranée au-dessus des nuages. J'arrive exactement à la verticale de l'aérodrome de La Senia. C'est parfait.

A peine nous sommes-nous posés que nous nous rendons compte que M. Pitollet n'a pas exagéré. Un nombreux public est massé sur le terrain, prévenu de notre arrivée et du but que nous poursuivons. L'accueil qui nous est fait nous donne l'assurance que nous pouvons compter sur le concours et la bonne volonté de tous. Notre tâche va s'en trouver grandement simplifiée.

Sans perdre de temps, nous procédons aux derniers vols de mise au point. Nous reconnaissons le circuit au-dessus duquel nous allons tourner. Pendant ce temps, la municipalité

d'Oran prend à sa charge l'aménagement d'une piste de départ en terre battue, tandis que l'Aéro-Club local organise les contrôles.

Par ailleurs, le manque de radio à bord, nous amène à concevoir un mode de transmission de messages, de jour et de nuit, tant en ce qui concerne les contrôles que la météo. Pour le terrain d'Oran, nous disposons du balisage habituel, mais aux différents contrôles, il faut organiser une signalisation conventionnelle. Le jour, on utilisera de grandes bandes de toile blanche et des lettres ou figures géométriques énormes ; la nuit, des lampes multicolores. Ce sont les maires des villages eux-mêmes qui demanderont aux habitants d'illuminer leur maison. Pouvait-on obtenir mieux ?

Quel plaisir de voir chacun se mettre au travail pour faciliter notre besogne. Tous désirent participer à la préparation de l'envol. Tous aspirent secrètement, en cas de réussite, à connaître la satisfaction d'avoir contribué au succès.

Braves Oranais ! Braves Algériens ! J'ai souvent pensé à vous au cours de mes pérégrinations d'homme-volant. Que de fois je vous ai regrettés dans les moments difficiles !

♦♦

Et c'est l'attente de conditions atmosphériques favorables.

J'en profitai pour visiter enfin la pittoresque ville d'Oran que je n'avais admirée jusque-là qu'une seule fois, trop rapidement, lors de mon court passage à La Senia, d'où je partis pour la Syrie après avoir cassé l'avion du capitaine et fait un séjour d'un mois... en prison.

C'est dire que je ne connaissais guère que de loin les versants de la colline où s'étagent ses blanches maisons et ses anciens châteaux espagnols transformés en forts.

Je pus, m'y promenant à loisir, jouir du contraste des ruelles de la ville citée espagnole et de la ville neuve aux larges rues, en me mêlant à l'animation de sa population gaie et bariolée.

À 40 minutes du record

Enfin, M. Viaud, grand maître à Paris des Services Météorologiques, nous avise, par un premier message, d'avoir à nous tenir prêts pour le lendemain matin. Les renseignements « météo » sont favorables pour un vol de trois jours.

Aussitôt, branle-bas de combat : application de nos consignes personnelles avec Bossoutrot, celui-ci s'occupant des questions de contrôle, moi de la navigation. Les ordres sont donnés pour que l'essence soit sans retard livrée à l'aérodrome.

Les Oranais savent que nous allons tenter le record. C'est tout de suite la cohue sur le terrain. Les journalistes s'affairent et nous harcèlent de questions.

Le public s'étonne devant l'alignement imposant des 40 fûts contenant chacun 200 litres d'essence. D'aucuns s'inquiètent de savoir comment ces 8.000 litres vont pouvoir être absorbés par l'avion aux lignes si fines ; d'autres, en calculant le poids de l'appareil au décollage avec cette énorme charge...

Au petit jour, la pompe à incendie et l'ambulance seront placées au bout du terrain, à l'endroit où l'avion devra quitter le sol.

L'après-midi, M. Viaud confirme la météo. Bossoutrot, sans perdre de temps, informe l'Aéro-Club de France et le Ministère de l'Air de notre intention de prendre le départ au petit jour.

Notre veillée d'armes ? Elle est, en premier lieu, dominée par le souci du décollage. Bossoutrot lui-même laisse percer son inquiétude car il n'y a pas de précédent. Pensez : un avion chargé à 110 kilos au mètre carré, tiré par un moteur de 600 CV seulement ! Cela représente 16 kilos-cheval ! De mon côté, je ne me dissimule pas que la tâche est aussi ardue qu'audacieuse.

L'ami Pitollet, chargé de la question des vivres, vient nous réveiller à 3 heures du matin ; il nous avise que les préparatifs de départ sont terminés. Tout est en place ; les commissaires et le chronomètreur nous attendent et l'O.N.M. groupe les derniers renseignements du Maroc et de l'Algérie.

En quittant l'hôtel, nous avons la surprise de suivre en pleine nuit une file de voitures qui se rendent comme nous au terrain. Le départ constitue, pour les Oranais, un événement sensationnel. Personne ne veut le manquer.

Nous arrivons au terrain après être passés à la « météo » prendre les dernières prévisions ; sans être tout à fait bonnes, elles se présentent du moins dans d'assez rassurantes conditions.

Nous faisons un tour d'inspection générale. Puis, comme nous l'avions décidé avec Bossoutrot, afin de ne pas être assaillis par les curieux, nous restons enfermés dans la voiture en attendant le jour.

Enfin, voici l'aube. Bossoutrot et moi, nous filons en voiture pour inspecter encore une fois la piste. Nous nous rendons compte qu'elle est en parfait état. Des points de repère y sont éta-

blis. Si l'avion n'a pas décollé à tel endroit, nous vidangerons pour l'alléger et tenter de quitter le sol.

Nous revenons à l'avion. Les mécaniciens mettent le moteur en marche. Le chronométrateur, le sympathique et intarissable Carpe, se place au bout de la piste avec les commissaires pour saisir le moment où les roues de l'avion quitteront le sol. Les gendarmes font dégager le terrain.

Je monte le premier à bord, suivi de Bossoutrot. Le moteur est chaud. C'est l'habituel « enlevez les cales ».

— On y va, me dit Bossoutrot.

Je déclenche le baromètre qui nous est imposé par les règlements sportifs. C'est lui qui permettra de se rendre compte, à l'arrivée, si l'avion n'a pas repris contact avec le sol pendant son vol. Bossoutrot met les gaz...

L'avion commence à rouler lentement. Un homme au pas le suivrait. En moi-même, je me dis :

— L'avion ne décollera pas !...

C'était douter de Zapata et de l'évolution de la technique. En effet, l'avion commence à accélérer sa vitesse. Nous roulons toujours sur le chariot de queue fixé à la béquille d'atterrissage, faisant corps avec l'appareil. (Il était destiné à faciliter le décollage en charge. Dès que l'avion se trouvait en vol normal, le chariot, devenu inutile, était largué).

Les points de repère s'espacent de plus en plus. A 1.000 mètres, je me retourne et regarde Bossoutrot. Un clignement d'œil et l'avion quitte le sol 300 mètres avant le dernier repère. Dans le même temps, il nous vient une inquiétude. Nous n'ignorons pas que le coefficient de sécurité de

la machine est de l'ordre de 3 à cette charge. Notre souci se confirme. La figure bizarre des plans, qui accusent une déformation rationnelle prévue par les calculs, est cependant pour nous quelque peu alarmante, surtout par la flèche de l'extrémité du plan (environ 50 centimètres de la normale).

L'avion prend mètre par mètre son altitude, à 200 mètres, nous « réduisons ». Nous nous mettons en palier et attaquons le circuit sur lequel doit se dérouler notre ronde.

Le circuit a une longueur de 80 kilomètres, il s'étend sur la Sebkra, plaine riche de vignobles, puis en direction de Mostaganem. Le contrôle de la Sebkra est installé au village de Lourmel et, celui de la côte, à Port-aux-Poules.

Nous nous attaquons, rappelons-le, au record de durée et de distance en circuit fermé détenu par les Italiens Magdalena et Cecconi avec 8.000 kilomètres couverts en 66 heures de vol.

Notre premier tour de circuit s'effectue à une vitesse de l'ordre de 130 kms. Pour durer, il ne saurait être question de faire de la vitesse car la vitesse coûte cher en carburant.

Au cours des trois premières heures, le vol s'accomplit dans les meilleures conditions. Le calme absolu qui règne au point de vue atmosphérique nous permet de constater que la consommation observée aux essais se trouve confirmée par l'avion en charge. Nos prévisions sont même dépassées.

Après ce début de vol au cours duquel notre

esprit avait été tendu par les soucis du bord (consommation, vitesse, comportement de l'avion, etc...), nous commençons à faire corps avec la machine. Nous pouvons absorber une bonne tasse de café chaud. Dès la quatrième heure, surviennent les premières difficultés.

Le soleil est déjà haut et la température s'élève de plus en plus. L'avion commence à subir les remous de chaleur. Pour nous, ces remous posent à nouveau la question du coefficient de sécurité. Pour mon compte, je ne regarde plus les plans et je pense que nous sommes dans la situation d'un marin ayant une mine dans la cale de son bateau. Pour faire diversion, je me demande :

— Combien allons-nous consommer d'essence dans la journée ?

Je calculais à chaque heure la consommation totale et me rassurais en constatant que notre coefficient de sécurité augmentait à mesure que l'avion s'allégeait. Nous avions aussi le réconfort de voir sur le terrain de la Senia, sur les points de contrôle, dans les villages survolés, une animation intense indiquant que notre vol est suivi par toute la population européenne et indigène.

A la fin de l'après-midi, les remous disparaissent. Le code rudimentaire dont nous disposons au sol fonctionne à merveille. Tous les renseignements que M. Pitollet nous passent sont déchiffrés avec exactitude.

Nous abordons avec un esprit plus reposé la première nuit qui se déroule dans de bonnes conditions. La navigation s'effectue mieux que je ne le pensais, malgré le manque de visibilité.

Le lendemain, l'avion, allégé, vole dans des conditions tout à fait normales, comme lors des

essais. Ce n'est plus qu'une question de régime pour le ménager.

De même pour nous. Tenu de surveiller constamment mes appareils, je souffre des yeux. A certains moments, au cours de la nuit, je m'accorde un peu de répit pour les reposer. En outre, à la place « avant » que j'occupe, je suis incommodé par des émanations de benzol qui me provoquent des brûlures d'estomac. Heureusement, Bossoutrot a amené une pharmacie de bord : je peux remédier à cet inconvénient en absorbant force magnésie...

**

Le troisième jour, à la fin de l'après-midi, le terrain marque une activité accrue. Le public devient de plus en plus dense. Il en émane pour nous, je ne sais quelle atmosphère de sympathie qui nous soutient, Bossoutrot et moi, alors que nous abordons la dernière nuit.

A une heure du matin, j'étais aux commandes, ayant conseillé à Bossoutrot de se reposer en vue des dernières heures de vol afin de porter le plus loin possible notre record. Pour ménager ma vue, les lumières du bord avaient été éteintes. Tout fonctionnait bien, les pressions, essence et huile, étaient normales.

A un moment donné, certain pressentiment m'incite à regarder de nouveau mes instruments. Non sans effroi, je constate que la pression d'huile devient instable. La température monte. Nous nous trouvons à ce moment à 30 kilomètres du terrain d'Oran.

J'éveille Bossoutrot qui estime comme moi que notre vol doit être interrompu. Nous sommes

menacés d'atterrir dans la campagne en pleine nuit. C'est notre 67^e heure de vol. Il nous manque 40 minutes pour battre le record du monde. Il nous faut sauver la machine car nous n'ignorons pas qu'un atterrissage dans ces conditions, peut amener la catastrophe.

Le retour au terrain est des plus pénibles. Nous sommes comme fascinés par l'indication de nos instruments de contrôle. Nous nous demandons si nous avons le temps de rejoindre le terrain, si notre personnel au sol sera debout, en un mot, si tout le nécessaire sera fait.

Enfin, nous arrivons à la verticale du terrain. Un tour de piste alerte notre équipe et nous prenons nos dispositions pour l'atterrissage. Nous voyons le terrain s'illuminer, le balisage fonctionner. Bossoutrot fait sa prise de terrain et réussit un atterrissage délicat au possible.

La machine est sauvée. L'échec pour moi ne compte pas. L'espoir reste en nous. Nous avons volé 67 heures 20 minutes. Le record de France est largement battu, mais le record du monde de durée nous échappe en raison du règlement qui exige que le précédent record soit battu d'une heure. La performance italienne est dépassée, mais insuffisamment pour nous permettre d'inscrire notre nom au palmarès.

••

Le lendemain matin, surprise des Oranais qui voulaient assister à l'atterrissage et ignoraient que l'avion avait dû interrompre son vol. Néanmoins, cette performance confirmait les possibilités de la machine : elles nous encourageaient à renouveler rapidement notre tentative.

Dans la matinée, après un court temps de repos, nous nous rendons au terrain, pour examiner, avec notre équipe de mécaniciens, l'origine de la panne et les dégâts qu'elle a causés. C'était sérieux. Le moteur était hors d'usage. Le manque d'huile avait provoqué un grippage des bielles. Nous pûmes juger combien avait été grande notre chance. Cinq minutes de plus et nous n'atteignons pas l'aérodrome.

Comme dans ces sortes de records, un échec est toujours à prévoir, nous avions amené un moteur de rechange dans une caisse. Nos mécaniciens allaient être à même de remettre l'avion en état dans le minimum de temps sous l'impulsion du brave Leseigneur, mécanicien de la maison Hispano-Suiza. La renommée de ce « mécano » s'étendait sur tous les terrains français — c'était le type même du titi parisien au pittoresque vocabulaire : l'avion était pour lui un « lance-pierres », le moteur un « bouilleur », l'hélice un « cure-dents », la boîte de T. S. F. une « boîte à étincelles », etc...

Leseigneur fut sur les boulets pendant quelques jours. Huit exactement !... Après lesquels, grâce en grande partie à son zèle, au dévouement de ses camarades et à son encourageante jovialité, l'avion était prêt...

Quinze jours après nous reprenons le vol dans les mêmes conditions que précédemment. Malheureusement, deux faits vinrent encore contrarier notre tentative. Nous étions partis 48 heures après avoir reçu les prévisions de M. Viaud, le terrain ne se prêtant pas au décollage par suite des pluies.

Après un vol de 30 heures, au cours duquel nous eûmes à lutter contre le mauvais temps,

nous pûmes constater qu'une fois de plus, la lubrification se faisait mal. Certains indices en donnaient la preuve, notamment le noircissement de la coque qui apparaissait d'autant plus que l'avion était argenté. Dans ces conditions et pour la deuxième fois, le Blériot dût se poser après 30 heures de vol. La décision avait été rapidement prise pour ménager la machine et le moteur en vue d'une troisième tentative. Eh oui ! puisque la seconde échouait...

**

Révision succincte de l'avion, et nous n'avions plus qu'à attendre le télégramme de la « météo » pour reprendre le départ, ce que nous fîmes en décembre 1930. Nous voulions réussir avant l'arrivée de Mermoz et Paillard, équipage du Bernard, et aussi avant l'entrée en lice de Le Brix et Doret à bord du Dewoitine.

Nous tenions à conquérir les premiers le record en raison des frais importants engagés par Blériot. Notre victoire devait nous permettre de gagner la prime fixe qui viendrait dédommager notre constructeur.

Malheureusement, pour la troisième fois, nous devons compter avec les « Dieux de la météo ». Un vent violent freine la marche de l'avion, et l'apparition du mauvais temps, la pluie, le brouillard et les nuages, nous obligent à atterrir après avoir effectué un nouveau vol de 55 heures.

La pensée célèbre me revint en mémoire : « Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer... ». Persévérons donc !

**

Après cette période de déveine, nos soucis augmentèrent avec l'arrivée du Bernard. La compétition était ouverte. Par contre, une information de France nous soulageait quant au Dewoitine : des incidents mécaniques avaient retardé son entrée en lice. Autre bonne nouvelle : en raison des difficultés météorologiques et de mise au point, l'Etat avait décidé de prolonger de trois mois la validité de la prime qui prenait fin le 1^{er} avril, au lieu du 31 décembre. Ce fut un soulagement.

Un hiver exceptionnellement rigoureux nous empêcha d'effectuer une quatrième tentative avant le mois de mars 1931.

Entre temps, notre avion avait couru un risque de destruction. Une fuite d'essence avait incité l'ingénieur Zapata à venir à Oran pour se rendre compte comment la réparation pouvait être effectuée et surtout pour voir si la circulation d'essence ne pouvait pas être améliorée.

Au cours de cette visite, une lampe baladeuse qu'un mécanicien employait dans la coque, provoqua un court-circuit. Comme la coque était remplie de vapeurs d'essence, un commencement d'incendie se déclara. Les réservoirs d'aile étaient pleins ; 4.000 litres d'essence s'y trouvaient. Ce fut un « sauve-qui-peut ». Avec sang-froid et courage, un mécanicien militaire pénétra bravement dans le hangar et réussit à empêcher les flammes de gagner les réservoirs. L'avion était sauvé. Malheureusement, il avait subi de telles avaries qu'il fallait le réparer. Cela demanda plus d'un mois.

Par chance, le mauvais temps obligeait le Bernard à rester au sol ; comme il avait subi

lui aussi quelques modifications, il fut ensuite momentanément éliminé de la course au record.

Nous restions seuls pour prendre une quatrième fois le départ. Notre nouvelle tentative devait se terminer cette fois par la chute du record pour lequel nous avions déjà volé plus de 152 heures.

Nous avons parcouru 8.800 kilomètres et porté le record de durée à 76 heures.

La dernière nuit de cette tentative fut marquée par une vision réconfortante. L'avion volait dans la tempête. Nous remarquions qu'une multitude de voitures sillonnaient la route d'Oran à La Senia et amenaient à l'aérodrome des quantités de curieux. A 10 heures du matin, au moment de notre atterrissage, le terrain était noir de monde. Plus de dix mille personnes s'y trouvaient, une foule délirante. Bossoutrot et moi fûmes portés en triomphe. De partout fusaient des « Vive Beaucitron ! Vive Roussi ! » clamés à tue-tête par les petits indigènes qui ne se souciaient guère de l'orthographe de nos noms...

Pendant trois jours, ce furent des fêtes inoubliables à Oran et dans les villages où étaient installés les contrôles. Mascara nous reçut notamment d'une façon bien émouvante : le colonel commandant la place avait tenu que l'armée nous rendit les honneurs...

En plus du record ramené en France, nous avons accompli une œuvre utile. L'exemple de nos vols avait créé un mouvement durable en faveur de l'aviation privée et les Aéro-Clubs naissaient de toutes parts en Oranie.

Le « cran » de Paillard et Mermoz

Le résultat de notre vol nous incita à récidiver car nous savions ce que notre machine avait fait et ce qu'elle pouvait faire encore. Elle n'avait pas atteint son maximum. Une modification à la circulation d'essence devrait, pensions-nous, nous permettre d'améliorer le record de distance de 2.000 kilomètres.

A l'atterrissage, nous avons constaté en effet qu'il nous restait encore un millier de litres que nous n'avions pu utiliser.

Une deuxième raison nous poussait à améliorer notre performance : la compétition. Nous n'ignorions pas que le Bernard et le Dewoitine avaient été commandés en même temps que le Blériot et pour le même programme. Le but à atteindre était de dépasser les 10.000 kilomètres — distance après laquelle la prime maximum pouvait jouer.

Un soir, Mermoz, qui était resté mon ami, m'annonça qu'il allait décoller le lendemain avec Paillard. J'assistai en spectateur à son décollage. En me remémorant ce souvenir, c'est avec une certaine émotion que je revois ce départ. Il fut l'occasion d'une manœuvre hardie exécutée par Paillard, (celui-ci était le premier pilote et Mermoz le second). L'avion roula sur toute la longueur de la piste de La Sénia (1.800 mètres) et le pilote ne l'arracha qu'à l'extrême limite du terrain. L'avion accomplit son premier circuit à moins de 50 mètres d'altitude. C'était son plafond. Quel « cran » montra alors cet équipage qui, toute la nuit, emprunta uniquement le petit circuit. Il survola la plaine de la Sebka à cette même altitude, à bord du Bernard dont le coefficient de

sécurité était encore plus faible que celui du Blériot.

A la pointe du jour l'équipage avait adopté le grand circuit ; mais il fut obligé bientôt de revenir au petit en raison des remous. Mermoz envoya alors un message lesté sur le terrain de La Sénia pour prévenir de ce changement de parcours.

J'étais le seul témoin officiel pour le recevoir.

Ma décision fut tout de suite prise : deux camarades sont en vol ; je n'ignore pas les difficultés, l'enthousiasme qui les anime — comme nous. Sans doute, c'est un équipage concurrent, mais je n'hésite pas : je les contrôle et avise immédiatement l'Aéro-Club d'Oran d'avoir à envoyer d'urgence un Commissaire qui me remplacera et prendra les passages de l'avion.

Si le Bernard bat le record, ce sera grâce à mon intervention. Je compris les reproches amicaux de la Maison Blériot à ce sujet...

A 5 kilomètres de la distance qui aurait permis à cet équipage de s'octroyer le record, nous vîmes l'hélice de l'avion se mettre en croix. C'était la panne sèche. Paillard réussit une prise de terrain parfaite dans des conditions particulièrement difficiles.

Notre record de distance était battu de 95 kilomètres, mais la nouvelle performance n'était pas homologable, le règlement exigeant une distance supérieure de 100 kilomètres au précédent record.

**

Un moment après l'atterrissage, Mermoz, mis au courant de ce que j'avais fait, m'embrassa, me remerciant sincèrement de mon geste (ce qui était bien dans son caractère). Il ne ménagea pas

non plus les compliments à son valeureux chef de bord, non seulement pour son décollage et son atterrissage, mais aussi pour un incident de vol qui marqua leur tentative.

En pleine nuit, alors que l'équipage avait constaté une élévation de température de l'eau à la suite d'une fuite du radiateur, Paillard n'hésita pas à ouvrir la porte d'évacuation qui se trouvait au-dessus de l'habitacle de l'équipage. Il se hissa sur l'avant du fuselage pendant que Mermoz le maintenait par une jambe. A l'aide d'une pince-monseigneur, et malgré une position plutôt acrobatique, il fit un trou dans la nourrice d'eau, ce qui lui permit de compléter le plein du radiateur avec l'eau potable et la boisson de l'équipage.

Cette opération, il la renouvela plusieurs fois avant de se poser...

Devant la menace que représentait pour nous la présence de ce courageux équipage qui, sans aucun doute allait renouveler sa tentative, nous décidâmes, Bossoutrot et moi, de reprendre le départ. C'est un nouveau vol de 60 heures arrêté par le mauvais temps. De leur côté, Le Brix et Doret avaient échoué, eux aussi, au cours de trois tentatives effectuées en France.

**

La Maison Hispano-Suiza mettait au point, à cette époque, des moteurs à réducteur qui devaient améliorer le rendement des avions. Sur le conseil de la Maison Blériot, nous rentrons en France. Nous allons équiper notre machine d'un moteur de 500 CV.

Nous revenions avec la satisfaction d'être détenteurs de deux records du monde. Nous avions

gagné la première manche, mais nous ne méconnaissions pas la volonté des deux équipages concurrents.

La Maison Hispano nous avait fixé un délai assez long pour la livraison du moteur. Comme nous estimions que nous pouvions améliorer notre record avant le changement de moteur nous décidons d'effectuer une sixième tentative à Istres. Après un vol de 61 heures, nous sommes obligés d'abandonner. Toujours le mauvais temps...

Au cours de ce vol je constatai une fois de plus le degré de ma résistance — comme s'il se fût agi d'un autre. Ces vols me prouvaient que j'avais « plus de quatre jours dans le ventre ». Pour l'instant, c'était ce qui importait le plus...

**

L'avion fut démonté à Buc, réexpédié à Suresnes pour y recevoir le nouveau moteur et des réservoirs supplémentaires nous permettant de disposer de 9.000 litres d'essence.

Pendant cette période, j'appris, un beau matin, le départ d'Istres de Le Brix et Doret ; les modifications de leur appareil avaient été réalisées avant les nôtres.

Trois jours après, j'applaudis au succès de l'équipage du *Trait-d'Union* qui avait battu notre record de plus de 1.300 kilomètres et avait gagné la seconde manche en parcourant 10.100 kilomètres. Notre record de durée pourtant restait toujours debout.

A la suite de ce succès, Le Brix annonça qu'il allait tenter le record de distance en ligne droite en direction de Tokio.

Une certaine nervosité s'empara de nous. Nous activons les préparatifs. Après quelques essais à Buc, nous apprécions l'amélioration de notre machine, non seulement en vitesse, mais aussi en consommation. Nous étions certains de reprendre notre record.

Deux semaines plus tard, le 110 revenait à La Sénia. Mermoz nous rejoignit quatre jours après. Il était aux commandes du Bernard, Pailard étant mort de maladie. Le colonel Mailloux, son coéquipier, peu connu du public, avait tenté d'effectuer en 1928, en qualité de navigateur, un vol sans escale de Paris à New-York. Le départ avait failli se terminer tragiquement au Bourget à la suite d'un décollage pénible, qui vit l'équipage éviter de justesse une ligne de force électrique.

Nous sommes prêts les premiers. Malgré la surcharge imposée au Blériot, notre moteur de 500 CV. décolle dans un temps aussi bon que précédemment. Pendant deux jours, nous évoluons sur le circuit habituel. La courbe des distances réalisées est supérieure à celle de notre vol record de 76 heures. Le moteur révèle des qualités nouvelles. Rien ne nous empêche de croire au succès. Malheureusement, après 55 heures de vol, une panne de magnéto nous oblige à faire un atterrissage de nuit rendu scabreux par suite du brouillard.

Une semaine encore, et nous voici de nouveau en piste, prêts à repartir. Pendant ces huit jours, la pluie a détrempé le terrain. Le Bernard et le Blériot sont côte à côte. Pour la première fois, deux avions vont peut-être s'élancer en même temps à la conquête du même record. Un dernier tour de piste effectué en voiture nous invite à la

prudence. Le terrain, à notre avis, n'est pas propice à un décollage en charge. Bossoutrot et moi, nous décidons de surseoir à notre départ. Mermoz et Mailloux ne sont pas du même avis. Lutte de conscience. Qu'allons-nous faire ? Finalement notre volonté l'emporte sur nos hésitations. Nous maintenons notre décision.

C'est alors que nous fûmes les spectateurs de la tentative de décollage du Bernard qui se termina mal ; je peux dire que peut-être Mermoz et Mailloux me durent la vie ainsi que pas mal de spectateurs...

Après le démarrage du Bernard, appréhendant un faux départ, je suivis en voiture l'avion dans son sillage. A mesure que l'avion avançait, je me persuadais qu'il allait au « coup dur ». En effet, ma voiture le gagnait de vitesse. Je me demandais ce que Mermoz allait faire, lorsqu'après avoir parcouru au sol 1.400 mètres, l'équipage commença la vidange. Je pensais que l'avion délesté allait pouvoir décoller. Un mauvais fonctionnement du système de vidange provoqua son déséquilibre. J'entendis avec terreur le bruit de l'écrasement de l'avion au sol. Il nous était impossible de voir quoi que ce soit devant nous. Le terrain était noyé dans un brouillard de benzol et d'essence provoqué par l'évaporation du carburant. Une cigarette pouvait provoquer l'incendie. Je me précipitai vers les voitures qui arrivaient derrière moi et les arrêtai cependant que le service de sécurité, sous ma direction, commençait ses premières recherches. Nous recueillîmes Mermoz et Mailloux qui se tiraient de ce capotage dramatique sains et saufs.

Le lendemain, le terrain étant devenu plus propice, le Blériot-110 prenait allègrement son vol

pour atterrir trois jours après, ayant parcouru 10.600 kilomètres en 76 heures de vol. Le record de Le Brix était battu et la compétition avait provoqué des performances qui faisaient honneur à l'aviation française. Le Blériot, le Dewoitine et le Bernard avait gagné chacun leur manche. Le Blériot enlevait la « belle ».

*
**

At cours de ces vols multiples, j'avais pu observer que si le système de signalisation organisé de façon rudimentaire par nos soins, avait donné de bons résultats, il devenait indispensable d'installer la radio à bord pour nos futurs voyages à longue distance. Je décidai donc de devenir radiotélégraphiste, voulant, d'accord avec Bossoutrot, m'attaquer au record de distance en ligne droite.

D'autre part, sachant que, tôt au tard, nous allions survoler des étendues désertiques, je me perfectionne en navigation pure. J'apprends le « point astronomique ». De nouveau, le capitaine Dédé, qui avait suivi le stage de l'Ecole de Brest et était à l'époque l'homme scientifique par excellence et le navigateur le plus qualifié, est à la base de mon instruction. Tous mes efforts se portent à ce moment, non plus sur mon entraînement aérien, mais vers mon perfectionnement au point de vue navigation et radio. J'étudie la carte du ciel et consacre mes nuits à la recherche et à l'identification des étoiles. Je travaille la radio à mon poste de T. S. F. et prend des informations en « morse ». Un sous-officier spécialisé dirige mon éducation.

*
**

Au cours de cette période, Le Brix, qui, en compagnie de Doret et du mécanicien Mesmin, venait d'effectuer une première tentative de record en direction de Tokio, laquelle se termina en Sibérie par un saut en parachute, me rendit visite à son retour à Paris.

Il disposait d'un deuxième avion avec lequel il était résolu à tenter à nouveau, sans escale, Paris-Tokio. Au cours de la conversation, je remarquai un changement dans le caractère de mon ancien équipier. Son échec de Sibérie et certaines insinuations de presse qui suivirent, l'avaient attristé. Je sentis que si, au cours de la prochaine tentative, il lui arrivait quelque incident, il mettrait son point d'honneur à demeurer le dernier à bord. Pressentiment qui devait se confirmer peu après par la mort de Le Brix et de Mesmin, restés dans la carlingue. L'accident se passa au-dessus des monts de l'Oural. Seul Doret avait pu se dégager et sauter en parachute.

Pour marquer l'affection que nous avions l'un pour l'autre, M. Blériot eut la délicatesse d'accepter ma proposition de baptiser le Blériot 110 du nom de *Joseph Le Brix*.

••

Notre avion, qui avait reçu des aménagements spéciaux et les modifications nécessaires en vue de la ligne droite, était au point. Nous avions choisi comme direction l'Amérique du Sud. En raison du vol au-dessus du désert, de l'Océan et des forêts vierges, tout avait été prévu. Dans les ailes, avaient été installées des vivres de réserve. Nous avions un fusil de chasse, une pharmacie contenant notamment des sérums pour les piqués

res de serpent. L'appareil comportait, en plus des derniers perfectionnements du moment, un poste radio du meilleur type.

Nous descendons à Istres. Pendant deux mois nous allons mener une vie d'ermite dans le cadre merveilleux de la Provence, et surtout aux Mardigues, la « Venise Française » où nous avions, Bossoutrot et moi, pris nos quartiers.

Mermoz et Mailloux arrivèrent sur ces entrefaites, avec le Bernard qui avait été remis en état après l'accident d'Oran. Une fois encore, nous nous trouvions en amicale compétition avec eux.

Premier départ. Le Blériot accuse des vibrations dans les haubans et nous vidangeons avant de reprendre contact avec le sol.

Mermoz et Mailloux partent à leur tour quelques jours après.

Cet équipage était décidément marqué par la malchance. Au décollage, l'avion, surchargé d'essence accusa une déformation des plans qui provoqua des vibrations des ailerons. Après la vidange, l'équipage effectua un atterrissage normal.

Mermoz et Mailloux abandonnèrent alors leur projet.

L'ingénieur Cousnet, père de l'*Arc-en-Ciel*, venait de terminer la mise au point d'un avion du même type. Mermoz devait en effectuer les essais et préparer les traversées commerciales entre la France et l'Amérique du Sud qui le consacreront définitivement à la face du monde.

••

Bossoutrot et moi, nous restions seuls en piste.

Le rayon d'action du *Joseph Le Brix* nous laissait présager un vol sans escale d'Istres à Buenos-Aires. C'est avec confiance que je pris place, en compagnie de mon chef de bord, dans l'avion. Le décollage fut sans histoire ; l'avion piqua sur la Méditerranée en direction d'Alicante, escorté par des hydravions de la Marine.

En arrivant au-dessus du Maroc, une fuite d'eau nous obligea à atterrir de nuit à Casablanca. La radio de « Casa » nous conseilla d'agir le plus rapidement possible, un fort banc de brume menaçant d'envahir le terrain. A l'inquiétude que nous causait la montée du thermomètre d'eau, s'ajoutait le brouillard, cet éternel ennemi de l'aviation.

Nous apercevons à peine Casablanca. La brume a déjà gagné la ville et le terrain. Au moment de l'atterrissage, obligation de vidanger. Cette manœuvre, sur ce type d'appareil, s'effectuait de la façon suivante : afin d'éviter l'explosion en vol, il fallait stopper le moteur avant d'amorcer la vidange. L'avion se trouvait à 400 mètres. Je demande à Bossoutrot de couper, et je tire le levier de vidange. Rien ne vient. Les mécaniciens, de peur d'un faux mouvement à bord, avaient freiné les leviers avec du fil de laiton. Comme l'avion avait perdu de l'altitude, il fallut remettre les gaz afin de gagner une hauteur suffisante pour reprendre la même manœuvre. Pas d'incident ; je viens à bout de ce maudit fil de laiton et largue au-dessus de Casablanca, environ 4.000 litres de benzol.

Troisième atterrissage de nuit des plus satisfaisants malgré les circonstances défavorables.

Le lendemain matin, nous vérifions le maté-

riel ; le moteur n'a subi aucune avarie, il est intact. La Compagnie A.R-France se met à notre disposition ; elle nous dépanne et, après 40 heures, nous prenons le chemin du retour, avec escale à Oran pour y saluer nos amis.

**

La saison avancée les mauvaises conditions atmosphériques, nous empêchèrent d'envisager une nouvelle tentative.

Domage ! Par ce vol à longue portée, nous devons connaître l'hiver, au départ d'Istres, l'automne entre le Maroc et l'Equateur, le printemps entre l'Equateur et l'Amérique du Sud et l'été en touchant au but. La relation de cette randonnée eût pu alors être intitulée : « Le vol des quatre saisons. »

**

D'autre part, M. Blériot, qui « sortait » un hydravion quadrimoteur destiné au transport du courrier postal de l'Atlantique du Sud, nous convoquait à Paris.

Nous rentrons et apprenons que Bossoutrot est affecté à la mise au point de ce nouvel appareil dont l'entrée en service doit être hâtée. Par ailleurs, l'effort financier que M. Blériot a soutenu — plus d'un million de francs — ne peut être poursuivi. La maison décide d'abandonner la conquête des records.

Toutefois, M. Blériot, qui avait beaucoup d'affection pour moi, m'annonce aussitôt : — Mon cher Rossi, je renonce personnellement aux records, mais la machine est là et je la mets à

vosre disposition. Vous devenez chef de bord. Je vous laisse toute initiative pour vos futurs projets, tant en ce qui concerne le choix d'un équipier que l'itinéraire à adopter pour le record en ligne droite.

Le *Joseph Le Brix* a le record à sa portée et il ne vous reste plus qu'à prendre contact avec le Ministère de l'Air pour régler le côté financier de votre tentative. Devant les possibilités de l'avion, il est certain que les pouvoirs officiels ne vous refuseront pas leur concours. »

Je remerciai le grand constructeur et me mis aussitôt en campagne pour obtenir la subvention nécessaire à l'entreprise que je me proposais de réaliser.

Le Ministère de l'Air prit ma demande en considération et accepta de m'avancer les fonds qu'en cas de succès la Maison Blériot devait retrancher du montant de la prime affectée au record en ligne droite.

CHAPITRE VIII

Mon troisième record du monde : New-York - Rayak (Syrie)

Je m'associe à Codos. — Ma première traversée de l'Océan... en bateau. — Nous découvrons l'Amérique. — Départ en piqué. — A travers un cyclone. — Les côtes de France. — L'émotion au Bourget. — Le record est à nous.

JE m'occupai tout d'abord de choisir mon coéquipier.

J'avais déjà établi une liste sur laquelle trois noms de pilotes étaient jetés que je classai dans l'ordre de préférence suivant : Guerrero, pilote de ligne que j'avais connu et apprécié à Casablanca ; Givon, excellent pilote d'hydravion qui m'avait sollicité, et enfin, Mermoz, que je savais maintenant retenu par sa préparation de la traversée de l'Atlantique-Sud.

Le problème qui se posait pour moi devait surtout tenir compte des difficultés du pilotage du *Joseph Le Brix*. Devenant chef de bord, je prenais l'entière responsabilité des vols et mon compagnon ne devait se préoccuper que des décollages et des atterrissages.

J'avais l'avantage d'un enseignement de trois ans et plus de 600 heures de vol dont 150 de nuit. Je possédais donc une connaissance parfaite de l'appareil et avais acquis, à son bord, une endurance exceptionnelle. Pour ne pas perdre de temps, il me fallait un bon pilote, entraîné, ayant déjà quelque peu « bourlingué » sous tous les cieux.

C'est alors que se place l'intervention de Costes qui m'avait connu à Villacoublay et qui venait appuyer la candidature de Paul Codos. En réalité, je n'avais pas songé à Codos. Je connaissais ses qualités de pilote et ce qu'il avait déjà fait. Il était mon aîné de trois ans ; je ne pensais pas que notre association fût possible, et qu'il pût accepter d'être mon second. Néanmoins, devant l'insistance de Costes, je consentis à voir Codos en présence de M. Blériot.

Je lui exposai brièvement les conditions de notre future association : rôle des deux équipiers, choix de l'itinéraire laissé à mon gré, secret absolu sur la tentative, ses préparatifs et les conditions financières.

Sans hésiter, Codos accepta. Toutefois, étant donné son passé et son « droit d'aînesse », je n'exigeai pas que mon nom figurât avant le sien dans la composition de l'équipage dont la désignation était laissée au hasard de la plume des journalistes.

Cela étant réglé définitivement, nous abordons la question de l'itinéraire.

L'Amérique du Sud ne devenait plus possible en raison des conditions atmosphériques. Un nouvel itinéraire m'obsédait depuis des semaines. C'était l'Atlantique du Nord. Je voyais, partant

de New-York, notre avion traverser l'Océan en direction de l'Europe et, de la côte, poursuivre son vol vers l'Asie.

Le rayon d'action du *Joseph Le Brix* offrait cette merveilleuse éventualité. Cela devenait du reste nécessaire devant la « limite de la terre » que nous aurions trouvée devant nous en prenant le départ de France. Je comptais couvrir plus de 11.000 kilomètres en ligne droite.

Codos m'approuva. Lui aussi avait pensé à cet itinéraire qu'il avait failli emprunter quand il avait été question pour lui, après le Paris-New-York de Costes, de mener le *Point d'interrogation* en Europe en tentant le record en ligne droite.

Le choix de l'itinéraire fut donc ratifié dès que nous eûmes confirmation, par M. Viaud, que c'était effectivement le meilleur.

Il ne restait plus à Codos qu'à commencer son entraînement sur l'avion. En quelques jours seulement — bien que le grand monoplane ait été une nouveauté pour lui — il l'eut parfaitement en mains et je pus m'occuper, en toute tranquillité, de l'organisation complète du raid.

Il me fallait constituer une équipe de mécaniciens à envoyer aux Etats-Unis avec l'appareil. Je sélectionnai Paragot, chef mécanicien de la Maison Blériot, celui-là même qui prépara l'avion de la traversée de la Manche, son camarade Camurati, le joyeux Leseigneur, de la Maison Hispano, et enfin Paris, le mécanicien-radio, chargé spécialement de l'équipement électrique de l'avion et de l'entretien du poste de T. S. F.

Le transport de l'avion, de Paris au Havre, nécessitait l'emballage dans des caisses qui devaient être transportées par voie d'eau. Ce furent

ensuite les démarches auprès de la Compagnie Transatlantique pour obtenir les meilleures conditions de voyage de l'équipage, du personnel et du matériel. Il convenait d'établir bien exactement un devis des dépenses pour chiffrer ce qui me resterait d'argent en débarquant à New-York.

D'autre part, je me mis en rapport avec Maurice Prévost, un des premiers recordsmen de vitesse en France, le premier, notamment, qui dépassa le 200 à l'heure. Directeur d'une firme d'essence dont le siège social se trouvait à New-York, il fit le nécessaire pour qu'aux Etats-Unis, j'obtienne toutes les facilités désirables. En somme, tout s'annonçait pour le mieux.

*
**

L'entraînement se termina à Buc par un vol nocturne. Codos, à juste raison, voulait se rendre compte, de nuit, de l'installation de l'éclairage de bord et de la visibilité. De mon côté, j'en profitai pour faire quelques calculs astronomiques et mettre au point la méthode qui m'avait été enseignée par le capitaine Dévé et Le Brix, avant sa mort.

Au cours de ce vol, j'effectuai également la mise au point définitive de mon poste radio.

Après l'atterrissage je donnai des ordres pour que l'appareil soit démonté et expédié au Havre.

J'assistai, avec Codos, à de nombreuses conférences au Ministère de l'Air car il s'agissait de nous faire obtenir toutes les consignes de radio et de météo, non seulement des divers services de l'aviation française, mais également des

services correspondants des pays étrangers. Ceux-ci devaient, en outre, nous donner les autorisations de survoler leurs territoires.

La Compagnie Transatlantique, de son côté, se chargeait de nous fournir, à New-York, les cartes des bateaux de toutes les nations qui sillonnaient l'Océan pendant notre vol. Ces cartes nous donnaient les positions des bateaux à midi, de la veille et du jour même. Toutes ces démarches ne permirent malheureusement pas de garder le secret sur notre départ qui fut divulgué par la presse. L'indiscrétion provoqua quelques soucis à la Maison Blériot et à nous-mêmes. Nous étions surtout effrayés à l'idée qu'à New-York nous allions être assaillis par les journalistes qu'on nous avait dit « féroces ».

Déjà, d'Amérique nous arrivaient des quantités de télégrammes nous proposant des contrats de publicité, des ventes de récits, de cinéma, de conférences, etc... De quoi s'occuper pendant des mois — si nous avions voulu...

Le jour arrive où nous devons nous embarquer. Un sentiment pénible, une crainte inexprimée pesa sur les heures qui précédèrent mon départ. C'était la première fois que je quittais ma famille pour aller prendre position à 6.000 kilomètres. Une absence dont je ne pouvais prévoir ni la durée, ni les risques...

Les miens savaient ma résolution de traverser l'Atlantique. Ils n'ignoraient point qu'après m'être transporté à New-York par le paquebot, il n'était nullement question, sous aucun prétexte, de revenir par le même moyen... Pour dissiper les inquiétudes que je lisais sur leurs fronts, dans leurs regards, j'affectais l'enjouement, je plaisantais, mais je ne m'y méprenais

pas. Eux non plus. Leurs pensées me précédaient au-dessus de l'immense Océan. Ils n'étaient pas à ce que je racontais. Les deux derniers jours surtout, pendant les repas qui nous réunissaient tous, je fus bien souvent troublé en surprenant des larmes dans leurs yeux. Ils détournaient la tête et il y avait alors entre nous de pesants silences...

J'obtins d'eux qu'il ne m'accompagnent pas au Havre. Et je m'en félicitai quand je vis les parents de Codos au départ du bateau. Ce fut déchirant. Au moment où la passerelle fut enlevée et où le bateau fit partir, stridents, ses trois coups de sirène, mon pauvre ami pleura au spectacle de sa femme, secouée de sanglots, sur le quai.

Nous étions sur le *Champlain* qui, à l'époque, était un des plus beaux bateaux de la Compagnie Transatlantique et avait toute la faveur des Américains.

À bord, se trouvait également le professeur belge Piccard, le champion de la stratosphère, qui se rendait aux Etats-Unis pour y donner des conférences. Nous fûmes avec lui les « vedettes » de la traversée pendant laquelle le commandant Barthélémy se plut à nous fêter de façon toute particulière ; nous fûmes les esclaves de la vie habituelle qui règne dans le faste de ces palaces flottants.

Cependant, ennemi des soirées et surtout de la danse, je m'évadais le plus souvent possible, décidé que j'étais à continuer à travailler ma navigation en faisant le « point astronomique » de nuit et de jour. Les résultats que j'obtenais surprenaient même les officiers du bord, surtout par la rapidité avec laquelle j'exécutais mes cal-

culs. Le commandant Barthélémy avait poussé l'obligeance, pour parfaire mes connaissances en radio, jusqu'à m'autoriser à me joindre aux opérateurs du bord.

De temps en temps, Codos et moi, en regardant l'immensité de l'Océan, nous échangeons des idées sur notre prochaine tentative. La traversée en bateau nous donnait l'impression, en raison sans doute de la faible vitesse du navire — comparativement à celle d'un avion — que l'Océan était plus vaste qu'il n'apparaissait sur les cartes...



Le bateau stoppe au pied de la gigantesque statue de Bartholdi, *La Liberté éclairant le monde*, ce gage de fraternité dans un idéal commun, offert par la France aux Etats-Unis. New-York ! La ville énorme est devant nous avec les rangs serrés de ses gratte-ciels qui donnent à ses larges avenues l'aspect de tranchées encaissées entre deux murailles défiant les nuages. Au premier plan, par vagues successives, les flots de ses habitants semblent déferler sur nous.

Ainsi que nous l'avions prévu, nous sommes entourés par une multitude de gens parmi lesquels des hommes d'affaires plus ou moins douteux qui débarquent des remorqueurs venus à la rencontre du *Champlain*. Photographes et journalistes nous pressent. Nous avons, par prudence, préparé nos déclarations à la presse.

Le paquebot arrive à quai. Le débarquement s'effectue dans la traditionnelle cohue ; policiers et douaniers s'agitent...

Je laisse les mécaniciens à bord du transatlantique avec la mission de surveiller les caisses

contenant l'avion. Pendant ce temps, Codos et moi nous filons tout de suite à la compagnie d'essence afin de nous mettre au plus tôt en rapport avec le directeur, M. Odgreen, qui a bien voulu se charger aussi du transport des caisses à l'aérodrome de Floyd Bennett.

Nos misères allaient commencer. Les caisses furent embarquées sur un chaland et expédiées par mer, la piste de Floyd Bennett se trouvant située à 25 kilomètres de New-York, sur une presqu'île.

Deux mécaniciens furent chargés de convoyer les caisses à bord du bateau et nous nous rendîmes au terrain pour nous mettre en relations avec le directeur de l'aérodrome. Des chambres avaient été retenues à « Haff-Moon Hôtel » à Brooklyn, la plage de New-York dont il n'est séparé que par un bras de mer et où 500.000 baigneurs viennent en été ; — Brooklyn, le centre lumineux des divertissements se déroulant sur plus de cinq kilomètres comme un « Luna Park » géant, à mi-chemin entre Floyd Bennett et New-York.

Quelques heures après, nous apprenons que le chaland et l'avion sont bloqués par la douane. On me demande un cautionnement de 500.000 francs. C'était un samedi. Personne à l'ambassade de France, à Washington. Un inconnu me suggère alors de lui signer un chèque m'assurant que la somme pourra être abaissée à 50.000 fr. Je refuse. Les échanges de vues se poursuivent le samedi et le dimanche. L'avion est toujours bloqué. Codos et moi allons voir le directeur de

la Douane et faisons ressortir que, pour l'avion de Lindbergh, la France n'a rien demandé. D'autre part, notre appareil est déjà ancien. Une banque nous propose à son tour de transiger pour 25.000 francs. Nouveau refus.

Enfin, le lundi matin, M. de Laboulaye, notre ambassadeur à Washington, intervient et autorisation nous est donnée de prendre livraison de l'avion. Nous avons perdu trois jours et la location du chaland nous coûte 6.000 francs de plus. Nous apprîmes plus tard que nous avions failli être victimes d'aigrefins...

Le débarquement de l'appareil à Floyd Bennett est l'objet de nouvelles difficultés. C'est là que nous pûmes, avec Codos, admirer la décision rapide des Américains.

Aucune route n'existait entre l'appontement et le hangar où nous devons garer l'avion. Le terrain était sablonneux. Les remorques chargées des caisses s'enlisaient. Une compagnie de marins fut alors mise à notre disposition et, avec des tôles, les hommes établirent une route provisoire permettant l'acheminement des caisses. Quarante-huit heures plus tard, des ouvriers construisaient une route authentique, en pierre et goudronnée.

L'aide américaine ne nous fit pas défaut.

Aidés d'ouvriers, nos mécaniciens commencèrent à remonter l'avion qui reçut, on s'en doute, la visite de nombreux techniciens étonnés, dès l'abord, de la ligne curieuse du *Joseph Le Brix*.

Les sabotages étant à la mode, nous décidons qu'un mécanicien coucherait tous les soirs près de l'avion.

Huit jours après notre arrivée, nous effectuons un premier vol. Nous étions en juin 1933. La curiosité américaine était à son comble et — nous l'avons su après — personne ne croyait que la machine pourrait décoller avec ce moteur de 500 C. V. qui avait reçu le nom de « Baby ».

Quelques ennuis de mise au point surgirent, occasionnés par le mélange d'essence. Les Américains — ils étaient en avance sur l'Europe — utilisaient un carburant beaucoup plus pur et plus léger que le nôtre. Pour notre appareil, il nous fallait une essence mélangée de benzol à différentes doses, selon l'effort à fournir par le moteur.

Grâce à l'obligeance de chimistes français qui, par câble, donnèrent les formules aux chimistes américains de la compagnie qui nous fournissait l'essence, nous pûmes, dans la huitaine, obtenir satisfaction.

**

Notre vie à New-York pendant cette période de préparation devait être facilitée par la courtoisie, le bon cœur et le dévouement d'un petit gars de Paris, véritable « coqueluche » des sportifs américains : Letourneur, champion cycliste, « roi des 6 jours », s'ingéniait à nous rendre la vie agréable en nous servant de guide à nous et à nos mécaniciens. Ceux-ci étaient toujours là car Codos et moi avions tenu à vivre en commun : même hôtel et même table.

Nous avons visité ainsi de nombreux « speak

easy » — lisez cafés clandestins — et Letourneur nous procura même le plaisir d'assister au championnat du monde de boxe qui opposait l'Américain Sharkey au géant italien Carnera. Ce fut la seule fois de ma vie où je me rendis réellement compte de ce que représente une foule de 100.000 personnes groupées dans une seule arène.

D'autre part, nous avions été reçus par un grand club d'aviateurs américains dont chaque membre devait avoir à son actif plus de 3.000 heures de vol.

La vie et la mort de chacun étaient portées à la connaissance de tous par de grands pots de grès, portant le nom du titulaire. Placé debout, dans sa position normale, cela signifiait que son propriétaire était vivant. Retourné, rangé sur l'étagère qui ceinturait la pièce, cela voulait dire : mort violente.

Plus de 200 pots étaient retournés quand nous rendîmes visite à nos camarades...

Heureusement, le club comprenant des centaines de membres, nous eûmes le plaisir de constater que, parmi les pots qui s'alignaient fièrement sur l'immense table, figuraient ceux des Français Dieudonné Costes, René Fonck et de nombreux « as » américains parmi lesquels Willy Post, Hawkes, le colonel Turner, champion américain de la vitesse, etc...

Depuis notre arrivée, nous avions fait la connaissance du Docteur Quinbool, le « Viaud américain » qui s'était mis immédiatement à notre disposition avec autant d'enthousiasme que de dévouement.

L'attente se prolongeant, nous pûmes encore être les témoins de plusieurs manifestations de la vie américaine.

C'est ainsi qu'après avoir assisté au départ du fameux pilote américain Willy Post, nous étions toujours là, quand il revint se poser sur le même aérodrome de Floyd Bennett après avoir accompli le tour du monde en 7 jours.

D'aucuns auraient pu alors s'étonner de notre inaction. A ceux-là, qu'il me soit permis de dire que les conditions de vol de Willy Post n'étaient pas les mêmes que les nôtres. Nous étions tributaires d'une météo de trois jours pour un vol en ligne droite, alors que l'Américain empruntait un itinéraire plus au nord, n'ayant rien de commun avec celui que nous devions suivre.

Plus tard, nous eûmes encore le plaisir d'être invités à participer aux fêtes données en l'honneur de Mathews, autre pilote de grande classe, qui, candidat également au tour du monde, avait dû atterrir en Sibérie. Manifestation colossale : jamais nous n'avons eu aussi peur de notre vie... Sous une pluie de papiers de toutes les couleurs, nous avions pris place dans une voiture qui filait à plus de 100 kilomètres à l'heure dans les rues de New-York..

Soudain, un jour, nous apprenons que le général Balbo et son « Armada » cinglaient, à tire d'ailles, vers Chicago où se tenait la grande Exposition Internationale. A bord d'hydravions spécialement conçus pour la double traversée de l'Atlantique — avec escales bien entendu — les aviateurs italiens comptaient, par leur randonnée, servir utilement la propagande en faveur de leur industrie aéronautique. De fait, ce vol suscita un enthousiasme tel, qu'avant l'arrivée de

l'escadre, nous dûmes subir, Codos et moi, les assauts d'une firme de cinéma qui nous demanda, tout simplement, d'abandonner notre record, pour aller déposer le film de l'arrivée des Italiens en Angleterre, en France et en Italie. Devant nos refus réitérés, la firme nous délégua même, pour nous... convaincre, ses plus jolies artistes.

Le général Balbo qui avait réussi, avec ses pilotes, un très beau raid, arriva à New-York où, après avoir été fêtés ils repartirent en direction de Terre-Neuve pour prendre position en vue de rallier le plus tôt possible l'Italie.

Nous étions toujours là, immobilisés par le temps.

Cette décision des Italiens vint s'ajouter aux ennuis d'une toute autre nature qui, depuis huit jours, se faisaient jour.

Les fonds étaient en baisse ! Je n'osais pas encore en parler à Codos ni à nos mécaniciens. Il y avait 40 jours que nous étions là et la météo ne s'était pas améliorée. C'était l'époque où les cyclones du golfe du Mexique remontaient vers le Nord.

N'y tenant plus, je fis part à Codos de mon inquiétude, mais seulement en ce qui concernait les Italiens. Je lui dis : « Coûte que coûte, il faut partir avant eux ».

Codos fut de mon avis. Une condition s'imposait pourtant, c'est que le mauvais temps que nous avions à subir devrait se situer dans la première partie du vol, c'est-à-dire de jour.

A la suite de notre résolution nous câblons à

M. Viaud pour lui préciser ce que nous désirons comme renseignements météorologiques. M. Quinbool, de son côté, est mis au courant.

C'est ainsi, qu'après le passage d'un cyclone au-dessus de New-York, nous décidons de partir derrière lui. Paris est avisé et nous recevons, le 3 août, de l'O.N.M. un avis nous indiquant que la première partie du voyage sera mauvaise — le cyclone est effectivement signalé. Par contre, les abords de la France et l'Allemagne du Sud n'offrent rien de particulier. Des perturbations sont observées dans les Balkans ; le beau temps règne sur la Syrie et le Golfe Persique ; enfin, on relève quelques tempêtes de sable dans le désert.

Nous fixons notre départ pour le 5 au matin.

Mollison et sa femme viennent de traverser l'Atlantique, d'Irlande aux environs de New-York, avec un appareil bi-moteur. Malheureusement, un accident provoqua un capotage de nuit.

Nos préparatifs se font dans le calme. Codos et moi nous savons que le raid sera très dur du fait que nous avons consenti à prendre des risques en partant avec le mauvais temps et, surtout, en décollant avec un avion chargé au maximum, sur une piste à longueur limitée. Mais, nous voulons devancer les Italiens et réussir à toucher l'Europe les premiers !

Un départ en... « piqué »

Le record en ligne droite, auquel nous nous attaquons, était détenu par un équipage américain ayant l'aviateur Blattmann à sa tête. Leur avion avait relié, sans escale, New-York à Islam-

boul (Constantinople). Le règlement, pour que la performance soit homologuée, exigeait un seul contrôle en vol si le parcours était inférieur à 10.000 kilomètres, et deux contrôles si le vol excédait cette distance.

Nous en avions prévu deux.

Les résultats de mes précédents records me permettaient, en effet, de compter que le *Joseph Le Brix* dépasserait facilement les 10.000 kilomètres. Franchement, et j'en avais fait part à Codos, j'espérais, partant de New-York, aboutir au Golfe Persique.

Les péripéties de notre voyage devaient détruire cette conviction.

*
**

Le terrain de Floyd Bennett disposait d'une piste de départ orientée Nord-Sud. D'autre part, l'aérodrome, situé, comme je l'ai déjà dit, sur une presqu'île, se trouvait à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer, formant plate-forme. Cette piste, n'ayant que 900 mètres de longueur, limitait le roulement de l'avion au sol. Il fallait absolument décoller avant d'en atteindre l'extrémité.

Certes, nous savions que l'avion avait déjà quitté le sol en moins de 900 mètres. Cependant, soit à Istres, soit à Oran, nous avions la possibilité de rouler encore plus longtemps au cas où l'appareil n'aurait pas répondu à notre invitation.

Ici, rien à faire, au bout de la bande de ciment, plus rien...

Si : la mer, en contre-bas...

Codos et moi, préparons soigneusement notre envol. Nous plaçons des points de repère. Le dernier est constitué par un trait blanc tracé à

la chaux ; il se trouve 50 mètres avant les fatigues 900 mètres. Comme Codos ne peut rien voir à l'avant de l'avion, c'est moi qui, regardant latéralement, devrait apercevoir le repère et donner aussitôt le signal de « tirer sur le manche ».

Cela n'était guère commode évidemment. Que pouvions-nous faire de mieux ?

La nouvelle de notre proche départ a déjà été répandue. Désormais, nous allons être soumise à de si rudes épreuves de la part des journalistes, des cinéastes et des photographes, que notre désir de quitter l'aérodrome ne fait que s'amplifier.

De son côté, le public afflue de plus en plus, et nous sommes obligés de demander au commandant de la base une garde supplémentaire.

Ce sont quelques agents qui ont mission de ne laisser personne approcher de l'avion prêt à être gavé de 8.800 litres d'essence qui, pour le moment, sont enfermés dans 44 fûts formant une imposante pyramide.

Tous les services ont été mis en éveil. Ils commencent à nous fournir les renseignements dont nous avons besoin. La « Transat » nous fait parvenir la carte des bateaux qui sillonnent l'Atlantique. Enfin, le D^r Quinbool s'emploie activement à nous communiquer les prévisions météorologiques en ce qui concerne son « secteur » qui s'étend de New-York au 30° méridien, soit à peu près la moitié de l'Océan Atlantique.

Pour la suite de notre itinéraire, nous aurons à compter avec la « météo » française, chargée de nous « couvrir » jusqu'à notre arrivée.

D'après ces premiers renseignements, le mauvais temps que nous devons rencontrer, peu après notre départ, est confirmé. La marche du cyclone est suivie, dans son évolution. Par contre, nous pouvons compter, en principe, sur des vents favorables sur la première moitié du parcours. Ceci compense cela...

Ces probabilités nous ayant été également données par l'O.N.M. français, nous câblons immédiatement à Paris, au Ministère de l'Air, pour que toutes les dispositions soient prises en vue du survol de l'Europe.

Nous avons besoin de la T.S.F. et aussi de l'infrastructure des aérodromes étrangers avoisinant notre route théorique.

Les dernières heures de cette journée fiévreuse nous voient, Codos et moi, surveiller l'ultime travail des mécaniciens avant de regagner notre hôtel. Afin d'éviter les importuns qui ne nous lâchent pas d'une semelle, nous nous enfermons dans nos chambres pour dîner.

Je profite de cet instant de répit pour mettre ma comptabilité en état. Elle est rapidement établie. Je vais donner tout ce qu'il me reste aux mécaniciens qui pourront regagner la France dans les meilleures conditions.

Quant à Codos et à moi, après avoir réglé la note d'hôtel, nous n'aurons plus un sou...

N'avons-nous pas notre avion et nos vivres ?

Les mécaniciens remontent au terrain. Codos

va prendre un repos bien mérité. Pour moi, mon travail ne fait que commencer. J'ai rendez-vous à l'O.N.M. américain à 23 heures. C'est là que le D^r Quinbool me donnera les derniers renseignements météorologiques concernant, non seulement le secteur américain, mais l'Europe et l'Asie.

Muni de ces indications, je retourne à l'hôtel — l'O.N.M. est situé entre Floyd Bennett et Brooklyn — où je vais tracer les caps de notre voyage.

La navigation sur notre parcours ?

Tout voyage maritime aérien, effectué au-dessus du 45° parallèle, nécessite des connaissances complètes de grande navigation. En effet, l'arc de grand cercle, sur une carte à projection mercatore, a l'allure d'une vaste courbe.

Exemple : au départ de New-York, la route est orientée Nord-Est. A l'arrivée à Paris, elle est Sud-Est.

De plus, les variations de déclinaison situées entre New-York et Terre-Neuve et entre le 45° ouest et Paris, sont de l'ordre de 20°.

Il s'agit — dans ces conditions, de connaître la position heure par heure, en raison même des changements de cap et de déclinaison.

Une exacte position est donc indispensable. Elle peut être définie par des relèvements par radio, quand les circonstances le permettent. Sinon, le seul appui de la « navigation estimée » est fourni par le sextant (navigation astronomique).

Pour notre vol, j'avais prévu un changement de cap toutes les heures. J'étais décidé à me diriger au « point astronomique », mon entraî-

nement à la radio étant encore insuffisant pour me permettre de travailler utilement avec les radio-télégraphistes des pays étrangers.

En France, cela allait tout seul, les spécialistes de notre aviation avaient reçu des ordres pour opérer lentement. En bref, leur cadence habituelle avait été ralentie pour me permettre de capter correctement leurs messages.

Me voilà donc engagé dans mes calculs.

Je suis le chef de bord et c'est à moi qu'incombe, à la dernière minute, le soin d'établir toutes les données destinées à nous orienter vers la meilleure route à suivre.

Tenant compte des prévisions atmosphériques, je m'aperçois tout de suite que nous allons avoir à consentir une perte de 400 kms en raison de violentes perturbations.

Tant pis ! puisque nous devons bénéficier d'un vent arrière pendant la moitié de la traversée.

L'établissement de notre route me demande plus d'une heure. Après quoi, je m'octroie un court repos, plus physique que moral, on peut le croire.

A une heure trente du matin, c'est le départ pour le terrain. Le moral est excellent. Codos et moi sommes très calmes ; nos traits ne révèlent aucunement le souci que nous cause notre décollage.

Cette fameuse piste de 900 mètres...

Nous avons su aussi par nos mécaniciens que les techniciens américains, venus voir l'avion dans la soirée, sont certains que le décollage de l'appareil, mû par un si petit moteur, ne pourra s'effectuer.

Nous apprenons encore que le commandant de la base a pris l'initiative de faire placer, au

delà de la piste, une pompe à incendie supplémentaire qui renforce le service normal de sécurité. En mer, une vedette a été spécialement chargée de nous recueillir quand l'avion aura chu dans les flots.

Les plus avisés ont crié à la folie... On verra bien...



Nous arrivons à Floyd Bennett où, malgré l'heure matinale, l'animation est déjà grande.

Sans nous préoccuper des curieux, nous procédons à l'emmagasiner des vivres à bord. Je sais, par expérience personnelle, ce dont nous pouvons avoir besoin.

Pour un pilote robuste et endurant — c'est notre cas à tous deux — il ne s'agit nullement de manger beaucoup. Il faut simplement se soutenir en absorbant des aliments très légers et très digestifs. Pas de viande, cause d'intoxication. Des petits beurres, des bananes (toute une gamme, selon la maturité). Pour la boisson : de l'eau minérale, un peu d'alcool et beaucoup de café. Pour que celui-ci joue bien son rôle de stimulant, nous nous étions contraints, Codos et moi, à ne plus en prendre depuis une quinzaine de jours.

Nous emportons également une bonbonne de 50 litres d'eau potable en cas d'un atterrissage forcé, en mer ou dans une région désertique et une pharmacie de bord.

Des vivres de secours, enfermés dans des boîtes métalliques soudées, absolument étanches, sont en outre placés dans des compartiments spéciaux, à l'extrémité des ailes. Ils représentent un poids total d'environ 80 kilos.

Au cours de mes raids, j'ai constamment tenu à suivre moi-même la répartition des vivres afin d'éviter de longues recherches en vol. L'ordre le plus rigoureux doit être observé à bord, tant en ce qui concerne les vivres que les instruments de bord.

Après 30 heures de vol, les réflexes de l'équipage sont plus lents et il est indispensable qu'aucun effort supplémentaire ne lui soit demandé. Automatiquement, la main doit tomber sur l'objet qu'on désire.

Le plein d'essence ayant été complété au cours de la nuit, il ne reste plus qu'à verser de l'huile chaude dans le moteur. Cela doit nous permettre de gagner du temps à la mise en route.

L'avion est amené sur la piste. Manœuvre rapide, notre point de démarrage ne se trouvant qu'à une trentaine de mètres du hangar.

Nous en profitons, Codos et moi, pour aller reconnaître, une dernière fois, l'état de la piste.

Un léger vent arrière et la température de 20° nous causent quelque souci. Ces deux facteurs vont rendre le décollage moins facile.

Il ne s'agit plus de reculer...



L'aube du 5 août 1933 se lève.

Les mécaniciens et nos amis américains témoignent de quelque nervosité. Plus que nous peut-être.

Le moteur est mis en route. Avec calme, je saute le premier dans la carlingue. Codos me suit. Avant de faire le « point fixe », nos méca-

niciens grimpent, un par un, dans l'avion. Sans un mot, chacun d'eux nous embrasse, les larmes aux yeux.

— Allez-vous vous sauver !

Codos et moi nous nous regardons sans rien dire. Il était temps. Je crois bien que nous allions être « faits » à l'émotion...

C'est fini ! Nous redevenons nous-mêmes.

« Enlevez les cales ! ».

Codos met progressivement les gaz. L'avion au poids de 9.500 kilos, démarre péniblement. Il augmente pourtant de vitesse, insuffisamment à notre gré. Nous savons qu'il peut décoller. Quand ? La piste est si courte...

La vitesse augmente. Cependant, après 600 mètres, j'ai l'impression que l'accident est inévitable.

Le léger vent arrière et la température élevée, à cette heure, contribuent largement à cette impression.

À 800 mètres, c'est-à-dire à 50 mètres de notre dernier repère — le trait blanc — nous sommes inférieurs de 15 kilomètres à la vitesse normale des décollages de l'avion.

Je lis, sur l'indicateur, 105 kms, alors que précédemment, dans les mêmes conditions, nous étions à 120. Il y a donc un écart de 15 kms, écart énorme en pareil cas.

Ni Codos, ni moi, n'y pouvons rien. Il faut se décider. Les yeux fixés sur le côté gauche, j'attends le trait blanc. Le voici ! Sans aucune hésitation, je fais signe à Codos de « tirer ».

L'avion décolle, légèrement rebelle. Il a fallu employer le deuxième régime, c'est-à-dire cabrer l'appareil et voler la « queue basse ».

Impossible de faire mieux. Voici le bout de la piste, c'est-à-dire la fin de la terre ferme.

L'avion plonge dans le vide. Heureusement, les 20 mètres de hauteur permettent à Codos, après avoir évité un bateau de plaisance dont les occupants voulaient être aux premières loges pour assister à l'accident, de maintenir la machine et d'éviter qu'elle n'entre en percutant dans les flots.

Nous étions convaincus que le *Joseph Le Brix* allait reprendre son vol normal. Codos luttait toujours aux commandes de l'avion cabré. Cette position, qui tient entre la perte de vitesse et le vol normal, se prolongeait au ras des flots. Elle se poursuivait à tel point qu'avec une certaine inquiétude, nous constatons que la température de l'eau accusait une hausse anormale. L'air, par suite de la position de l'appareil, ne remplissait pas totalement son rôle de refroidisseur.

Nous nous posions la question de savoir si nous avions le temps de mettre l'avion en ligne de vol avant que l'eau du radiateur se transforme en vapeur.

Codos et moi ne disions pas un mot. Il s'acharnait aux commandes ; je regardais fixement le thermomètre.

Après quelques minutes d'angoisse, nous constatons que l'avion, peu à peu, prend sa position horizontale pour gagner bientôt de l'altitude.

Soulagement...

Nous sommes partis.

Une heure et demie après, nous survolons la ville de Boston, à 1.200 mètres de hauteur.

Tout n'allait pas pour le mieux.

Après avoir quitté l'aérodrome de Floyd Bennett, en direction de la Nouvelle-Ecosse, nous

avons perçu des troubles dans la marche du moteur. Les symptômes nous en étaient donnés par des « passages à vide » et de la fumée noire qui sortait des « pipes d'échappement ».

Nous ne nous inquiétons pas trop. Il faisait beau et nous avions largement le temps de nous rendre compte de ce qui pouvait provoquer ces « ratés ».

Je me mis à réfléchir ; après quatre heures de vol, le doute n'était plus possible : la cause de notre inquiétude ne pouvait provenir que du mauvais mélange de l'essence avec le benzol.

Le moteur « tenait le coup ». Codos et moi nous nous habituâmes à ces troubles en attendant le moment où nous allions passer sur un autre mélange de carburant, celui que nous avions utilisé jusque-là étant le plus riche en benzol, en raison de l'effort demandé au moteur pour le décollage et les premières heures de vol à pleine charge.

À part cette préoccupation, notre avance sur Halifax se déroula sans inconvénient.

Nous nous octroyons notre premier repas. Il nous faut prendre quelques forces avant d'aborder la perturbation atmosphérique qui allait s'annoncer encore plus mauvaise que nous le supposions. La vitesse de déplacement du cyclone avait été, ralentie dans les parages de Terre-Neuve. Nous pensions le traverser dans sa partie méridionale. Quelques heures après, nous étions dans l'obligation de le franchir dans sa plus grande largeur.

Avant d'atteindre Halifax, capitale de la Nouvelle-Ecosse, et d'entrer dans le mauvais temps, j'effectuai quelques liaisons par radio avec les postes américains et aussi le *Champlain*, le pa-

quebot qui nous avait amenés à New-York et qui se trouvait à une centaine de milles de la côte américaine.

Cela me permit de coordonner les derniers renseignements avant d'attaquer la zone qui ne nous permettrait plus, pendant un temps indéterminé, d'utiliser la T.S.F., le poste se trouvant dans la queue de l'appareil. Ma présence allait devenir nécessaire aux commandes pour seconder Codos.

**

Quittant la côte de la Nouvelle-Ecosse, nous nous dirigeons vers l'île du Sable que nous apercevons sur nos plans une heure après.

Petite île de l'Atlantique, située à 167 kms du rivage américain, elle est placée sur la route que suivent les bateaux entre le Canada et l'Europe. Pour nous, elle représentait la dernière portion de terre aperçue avant de nous lancer au-dessus de l'Océan.

Peu de temps après, nous commençons à trouver devant nous quelques nuages, signes précurseurs de la présence prochaine du cyclone signalé. L'avion subit des remous. Les nuages deviennent de plus en plus nombreux. Nous les traversons sans difficulté. Nous sommes en P. S.V.

Le vol est pourtant normal et, en moi-même, je me dis :

— Les météorologistes exagèrent toujours !

Je me retourne vers Codos qui, souriant, semble m'avoir deviné et m'approuve.

Trois heures après, nous nous regardons encore. Cette fois, c'est pour convenir tous deux que l'O.N.M., loin d'exagérer, était même assez éloigné de la vérité.

Notre vol devenait dangereux. Depuis un moment, terriblement « chahutés », nous nous relayions tous les quarts d'heure aux commandes.

Nous volions dans le « coton », mais un coton noir qui nous plongeait dans une obscurité complète. Par instants, des lueurs d'éclairs jetaient comme un halo dans ces ténèbres.

L'avion menait une sarabande effrénée, faisant des embardées extraordinaires, comme un cheval qui aurait eu peur. Nous pilotions maintenant toutes les dix minutes à tour de rôle. Il nous fallait être maîtres de nous-mêmes pour maintenir l'appareil et surtout le soulager au maximum des « coups de tabac » qui l'ébranlaient du moteur à la queue et d'un bout de plan à l'autre.

Codos et moi ne disions rien, préoccupés par les manœuvres multiples consistant à ne pas perdre de vue les mouvements de l'avion.

Pour moi, c'était d'une importance primordiale. Mes yeux se portaient successivement sur l'indicateur de vitesse, sur la boussole et sur la montre, dans le but de noter toutes les indications, qui, tout à l'heure, le calme revenu, pourront me permettre d'effectuer les calculs nécessaires pour faire le point de notre position.

Au bout d'une heure de ce régime infernal, commençant à désespérer, nous nous résignons à « rendre la main ». Nous allons descendre. Il n'était pas question de prendre de l'altitude tant en raison de la charge qu'à cause du danger de givrage — nous n'étions qu'à 300 mètres de la zone de givre — (le givre se forme à une température de zéro jusqu'à — 5°).

Mais voilà que la grêle fait son apparition. Nous craignons alors que l'hélice ne soit endommagée. Pourtant, il faut en finir. Nous descen-

dons et, à 100 mètres, nous apercevons l'eau. L'Océan, lui aussi, est démonté. Nous sommes plus secoués encore qu'en haut, et devant cette constatation, nous reprenons de l'altitude. Piloter dans de pareilles conditions, au ras des flots, ne serait guère prudent. Une brusque rafale pourrait nous précipiter dans la mer.

Nous avons tout de même le temps d'apercevoir un bateau, le seul que nous aurons vu au cours de notre traversée au-dessus de l'eau, le seul aussi qui, de New-York aux côtes françaises, aura pu signaler notre passage.

A ce moment, nous sommes si loin du but...

**

Nous voici à nouveau en plein « cirage ». Pendant cinq heures, nous luttons contre les éléments déchainés. Pendant cinq heures, Codos et moi ne nous adresserons presque pas la parole. Nos nerfs sont tendus et nous n'avons qu'un désir : sortir de cette tourmente, ne serait-ce qu'un court moment...

Soudain, un violent remous ! Que se passe-t-il ? D'instinct, les réflexes agissant instantanément, Codos et moi, nous nous raidissons machinalement aux commandes. L'avion pique à droite, à gauche ; il se cabre, tente de se retourner. Nous le maintenons péniblement quelques secondes — qui nous paraissent des minutes — puis le voilà qui reprend docilement son vol.

Nous comprenons aussitôt. Nous venons de traverser le centre de la dépression et rentrons dans des lambeaux de nuages, signe de la fin de notre calvaire.

L'avion et nous-mêmes étions sauvés ! Le plus dur était terminé puisque c'était la seule perturbation importante signalée par l'O.N.M.

Il nous restait une heure trente environ à « voler en aveugle », mais en prenant de l'altitude — Codos et moi connaissions parfaitement la nature de ces nuages — nous étions certains de trouver le calme et une température plus élevée.

Une heure après, le *Joseph Le Brix* survolait, sans heurt, une majestueuse mer de nuages.

Vers la France et le record

La nuit approche. Profitant du calme, je prends possession de la T.S.F. pour tenter d'accrocher le poste de Terre-Neuve. Impossible. Les parasites, dûs au cyclone, interdisent toute communication.

Je reviens à ma place et entreprends alors un véritable travail de patience. Il s'agit de mesurer la distance parcourue pendant les espaces de temps où, au cours des embardées, l'avion a changé de cap.

Pour redresser une navigation effectuée en zigzag, il faut porter, à l'échelle de la carte marine utilisée, les segments de « droite » représentant la distance parcourue (en milles) dans les changements de direction et l'orienter suivant la direction lue au compas.

Cette opération méticuleuse est réalisée à l'aide du rapporteur (calculateur d'angle) et d'un compas à pointe sèche déterminant la distance.

C'est ainsi qu'à la fin d'un vol, j'obtiens une figure géométrique bizarre, faite de lignes brisées.

Le dernier point de ces lignes doit constituer une position « estimée » qui, néanmoins, devra être contrôlée par radio ou par le point astronomique.

La navigation scientifique a été, du reste, adoptée par les équipages des appareils qui, ces dernières années, ont effectué les grandes liaisons commerciales entre l'Europe et les Etats-Unis.

D'après ces calculs, nous devons avoir une position que l'on pourrait situer à 100 kms en avant de ce qu'elle aurait dû être sans les vents favorables.

Effectuant le « point astronomique », dès que la nuit arrive, je fais ma visée sur la première étoile que j'aperçois : Arcturus.

Je porte la « droite de hauteur » sur la carte. Jugez de mon étonnement quand je constate que nous sommes encore plus nettement à l'Est.

Les risques que nous avons pris de quitter New-York par mauvais temps se trouvaient largement contre-balancés par des vents beaucoup plus favorables que ceux qui nous avaient été prédits.

Toutefois, je n'avais qu'un point de longitude et ne possédais pas encore le point exact de ma position.

Une heure après, dès que l'étoile polaire fut assez lumineuse, je pus calculer ma latitude et redresser définitivement ma navigation en prenant Brest comme point final du survol de l'Atlantique.

Durant toute la nuit, je naviguai uniquement au sextant.

Nous étions toujours au-dessus d'une immense mer de nuages.

Enfin, au petit jour, Codos et moi admirons l'Océan dans toute son immensité.

Nous nous trouvions à ce moment, à 4.000 kms de New-York et à quelques centaines de kms de Brest.

Nous n'avons aucune appréhension et je peux me livrer à quelques nouveaux calculs qui, cette fois, intéressent notre voyage. En regardant ce qui reste d'essence dans les réservoirs, je me rends tout de suite compte que le mauvais temps — provoquant des déviations de route — ainsi que la mauvaise qualité du carburant, ont augmenté la consommation prévue.

Le record pouvait être largement battu, mais le secret espoir que je caressais d'atteindre et de dépasser les 11.000 kms devait être abandonné.

Pour faire diversion, j'essaie de me mettre en liaison radiotélégraphique avec le poste d'Ouesant. Mon manque d'expérience — au point de vue strictement professionnel — me fait commettre une erreur de réglage de longueurs d'ondes. J'attends en vain. Peu après, je renouvelle l'expérience. Ce sont les parasites qui, cette fois, empêchent toute communication.

Je lâche la T.S.F. et me remets à faire le point. J'emploie le sextant mais, comme je n'ai à ma disposition que le soleil, j'use de la méthode qui avait réussi au navigateur portugais Coutinho — compagnon de Sacadura Cabral — dans la traversée de l'Atlantique-Sud.

Cette méthode consiste à commettre une erreur volontaire — à droite ou à gauche — afin de savoir, au moment où l'on se trouve à proximité du point recherché, quelle direction on devra obligatoirement prendre pour le trouver.

Nous sommes à 300 kms de Brest.

Nous devons compter, à nouveau, avec le mau-

vais temps. Nous pénétrons bientôt dans une zone de brouillard et concluons que la côte française doit être « bouchée ». En tout cas, elle n'est pas loin...

Nous survolons la brume.

Nous avions l'intention de passer sur Le Bourget où nous savions trouver le premier contrôle pour le record. Je « déroute » volontairement l'avion en prenant, comme point la Manche. Je reprends mes visées astronomiques sur le soleil qui, maintenant, est derrière nous.

J'indique à Codos le cap à suivre et un moment après, nous nous réjouissons d'apercevoir les deux petits îlots rocheux qui surgissent de l'eau, au nord de Cherbourg.

Codos se reconnaissait. Quelques mois auparavant, en reportage photographique, il avait survolé Cherbourg et son port où finissait de se consumer le paquebot *Atlantique*.

Nous étions heureux d'apercevoir enfin la terre et surtout la terre de France. J'étais, pour ma part, satisfait d'avoir réussi cette traversée de l'Atlantique du Nord uniquement au sextant et aussi d'être venu à bout de notre vol en P.S.V., dans le cyclone, en utilisant des instruments de bord rudimentaires comparés à ceux que nous avions admirés sur les avions américains.

♦♦

Au moment où nous survolons Cherbourg, nous avions couvert — avec les changements de cap — plus de 6.000 kms. Officiellement, la distance accomplie par le *Joseph Le Brix* n'était que de 5.500 kms, réalisés en 30 heures de vol.

Codos et moi ne sentons plus la fatigue. La France est sous nos ailes. Tout à l'heure, nous aborderons la capitale.

Au fait, il nous faut rédiger des messages. Nos femmes doivent se trouver sur l'aérodrome du Bourget pour assister au passage de l'avion.

Nous nous mettons à griffonner avec une telle attention que nous ne nous apercevons pas que l'avion, livré à lui-même, s'écarte de sa route.

Quand nous relevons les yeux, nous ne savons plus où nous sommes !...

Codos, pilote de ligne, Rossi, convoyeur, égarés au-dessus de la France ? Allons donc ! En quelques minutes, nous retrouvons la Seine et, escortés d'avions venus à notre rencontre, nous atteignons Paris.

Au-dessus du Sacré-Cœur, Codos « réduit les gaz ». Gracieusement, le *Joseph Le Brix* survole le nord de la capitale, baissant peu à peu d'altitude. Voici Aubervilliers, La Courneuve, Dugny. Nous y sommes. Le vaste terrain du Bourget est là, devant nous.

Au ralenti, notre avion va le traverser à vingt mètres de haut, en appuyant le plus possible vers l'aire d'embarquement où se trouve massée une foule trépidante.

Quel est ce petit point noir qui se détache nettement devant la masse mouvante constituée par le public ?

Nos cœurs tressaillent. Nous pouvons nous rendre compte bientôt que ce sont nos femmes que les officiels ont eu la délicatesse de dégager de la cohue.

Ce grand geste des bras... Cet élan de deux êtres vers nous... C'est la femme de Codos, c'est ma femme, Hélène, qui m'avoua, plus tard, que le

sentiment qui dominait chez elle, en cet instant, était la joie de ne plus me savoir au-dessus des flots. L'Océan menaçant un avion minuscule, le nôtre : c'était l'image qui jusque là l'avait hantée plus que toutes les autres...

Qu'opposer d'efficace à de pareilles pensées ? Et, lorsqu'on les devine, quels mots de réconfort prononcer à propos ?...

Pour moi, j'avais renoncé à chercher autre chose que ce petit message où se dissimulait mon émoi :

« Coucou ! me voilà ! ».



Nous ne faisons qu'un tour de terrain. Notre tâche n'est pas terminée. Codos « remet les gaz » et l'avion reprend de l'altitude pour filer en direction de Strasbourg.

J'entre en liaison avec le poste de cette ville qui me passe le bulletin météo établi par M. Viaud. Nous allons survoler de nuit une perturbation centrée sur les Balkans. Conseil m'est donné, dès le survol de Vienne, de monter à une altitude supérieure à 5.000 mètres.

La deuxième nuit de notre voyage nous prend à Nancy. La fatigue, pour Codos et moi, n'est, à ce moment, qu'apparente. Nous étions tellement heureux d'avoir mené à bien la plus grosse partie de notre tâche que nous ne pensions plus désormais qu'au succès prochain.

— Ça va Codos ?

— Ça colle, vieux frère !

Le survol de l'Allemagne du Sud et de l'Autriche n'est qu'un jeu. Nous apercevons de loin, sur notre gauche, la ville de Vienne. Après, ce

sera le mauvais temps. Celui-ci ne nous gêne guère. Suivant l'indication qui nous a été donnée, nous montons et cette dépression n'aura pour nous que le souvenir d'une certaine lassitude occasionnée par le manque d'oxygène.

Quant à présent, la radio ne nous est d'aucune utilité. Les parasites sévissent partout...

Je me remets à faire le « point astronomique » — c'est la nuit — et, au petit jour, nous nous trouvons au-dessus de la Mer Egée.

Notre second contrôle est prévu à l'île de Rhodes, au sud de la Turquie. Il ne s'agit pas de le manquer, puisque, jusque là, tout laisse présager que nous allons dépasser les 10.000 kilomètres.

Le beau temps facilite notre vol. J'en profite pour établir le bilan exact de notre raid depuis le départ de New-York. Quelle est la distance parcourue ? Quelle a été notre vitesse ? Combien avons-nous consommé d'essence ?

Toutes ces questions commencent à m'assaillir car nous allons, d'un moment à l'autre, aborder Lattaquié.

Lattaquié ! La Syrie ! A ce moment, je me remémore mes premières semaines passées dans ce camp d'aviation où j'arrivais chassé — je peux le dire — d'Oran. En rien de temps, je revois tous mes camarades d'escadrille et ce brave Régimensi qui accéléra ma carrière de pilote militaire.

Lattaquié, point de départ de mes premières missions militaires aux fortunes diverses... La Syrie dont le survol m'était familier.

Allons-nous atterrir sur ce sol doublement ami ?

De rapides calculs me permettent de constater

que nous avons assez d'essence pour atteindre Bagdad. Nous allons donc prolonger notre vol, mais serons contraints de nous poser de nuit.

Les Anglais vont-ils nous attendre ? Le terrain sera-t-il balisé ? Et puis, si mes calculs sont faux, n'allons-nous pas être mis dans l'obligation d'atterrir de nuit avant Bagdad ?

Pouvons-nous risquer de perdre le bénéfice de notre effort prolongé qui n'a pour but que de ramener à la France, un des plus beaux records du monde, sinon le plus significatif ?

Non ! Nous n'avons pas le droit de tenter l'aventure. Dès maintenant, nous savons que le record est battu. Il serait absurde de voir notre raid brusquement interrompu pour gagner quelques centaines de kilomètres.

Codos est de mon avis.

Du reste, nous souffrons tous les deux d'une intoxication provoquée par les émanations de benzol qui envahissent notre carlingue.

Le record de distance sera battu. N'en demandons pas plus !

D'un commun accord, nous avisons, au moment où nous survolons Chypre, le représentant du Ministère de l'Air à Beyrouth.

Nous allons nous poser à Rayak !

C'est la solution la plus prudente. Si, pour une cause ou une autre, nous n'avions pu arriver à Bagdad, il aurait fallu nous poser en campagne, de nuit, dans une région inconnue. Nous risquions de briser notre avion. Le vol subsistait évidemment, mais l'homologation du record était impossible. La France le perdait.

Sans autre incident, nous arrivons à Rayak. Prévenus par les autorités de Beyrouth, les militaires ont balisé le terrain. Quelques minutes après, Codos y fait un parfait atterrissage. Une animation extraordinaire règne sur l'aérodrome ainsi que dans la plaine de la Beka.

Toute l'aviation du Levant qui, depuis New-York, suivait notre randonnée, s'est donnée rendez-vous.

Pelletier d'Oisy qui commande le groupe d'aviation à Rayak, est le premier à nous accueillir. Il pleure comme un gosse...

Nous sommes portés en triomphe et emmenés au mess des officiers.

Un équipage français vient de survoler trois continents (l'Amérique, l'Europe et l'Asie), deux Océans (l'Atlantique et la Méditerranée) et de battre le record du monde de distance en ligne droite sans escale en couvrant 9.100 kilomètres en 55 heures de vol.

Un rapide repas, quelques soins élémentaires de la Faculté — trois jours sans bouger — et nous songeons brusquement qu'il nous faut câbler un récit succinct de notre voyage-record, tant en Amérique qu'en France.

Un « sténo », mis à notre disposition par l'athlétique « Pivolo » facilite notre tâche de journalistes improvisés.

Le lendemain matin, nous n'avions qu'une hâte : rendre visite à notre glorieux *Joseph Le Brix*.

Stupéfaction ! En dépit de la garde sévère montée avant notre départ, nous remarquons un « bagage clandestin » logé dans le bâti moteur de l'avion.

Folie de philatélistes !

A l'insu de tous, des amateurs avaient réussi à glisser un paquet d'enveloppes que nous devions leur réexpédier après avoir trouvé, à l'intérieur de chacune, un billet d'un dollar.

Nous n'eûmes pas à leur donner satisfaction.

Les plis étaient tellement souillés par l'huile projetée par le moteur que nous n'avons pu en récupérer aucune.

Tout de même, si ce paquet — 10 kilos — s'était décalé en cours de vol, quel accident aurait-il pu causer ! Pendant la traversée du cyclone, par exemple...

Par contre, la vérification du matériel nous prouva que tout était en état parfait. Aucune révision n'est nécessaire. Nous pouvons reprendre l'air et rallier la France sans escale quand nous voulons.

C'est alors une série de magnifiques réceptions à Rayak, à Beyrouth et à Damas où toutes les escadrilles de l'armée du Levant nous accueillent avec un fraternel enthousiasme.



Un matin, le *Joseph Le Brix* reprend allègrement son vol en direction de Marseille où de nouvelles fêtes nous attendent.

Le jour de notre retour avait été fixé. Il devait coïncider avec l'arrivée du général Balbo et de ses compagnons. Ceux-ci, après nous, avaient réalisé la traversée de l'Atlantique du Nord et devaient être reçus par la municipalité de Marseille qui, à la suite de notre succès, désirait nous associer aux fêtes organisées en l'honneur des aviateurs transalpins.

Les Italiens ne purent répondre à l'invitation.

La ville de Marseille nous adopta et nous bénéficiâmes d'un accueil inoubliable après avoir embrassé nos familles que M. Blériot avait invitées à notre arrivée à Marignane.

Après avoir assisté à un meeting d'aviation qui se déroulait à Challes-les-Eaux, entre Chambéry et Aix-les-Bains, et à une chaleureuse fête donnée en notre honneur par cette dernière ville, nous regagnâmes Paris.

C'était le 15 août. Dès notre arrivée à l'aérodrome du Bourget, où les honneurs militaires nous étaient rendus par la garnison, nous fûmes reçus officiellement par le gouvernement et par la Ville de Paris.

Réception comme Paris sait les faire, comportant un défilé dans les grandes voies de la capitale et qui, sans être aussi « théâtral » que ceux auxquels j'ai assisté à New-York, représentait pour Codos et moi, le plus émouvant hommage du peuple parisien à notre égard.

La France entière nous fêta. Le *Joseph le Brix* fut ramené finalement à Paris pour être exposé dans le Jardin des Tuileries. Des milliers de personnes défilèrent devant lui, contribuant en même temps à une bonne œuvre, les bénéfices de cette exposition étant destinées aux « Ailes Brisées », l'association des aviateurs mutilés.

*
**

Le Ministre de l'Air, avant notre retour en France, nous avait adressé le télégramme suivant :

« New-York-Rayak d'un seul bond ; l'Atlantique Nord franchi ; Paris survolé ; l'Europe traversée, vous avez ramené en France le record du

monde en ligne droite. Le pays tout entier vous a suivi avec émotion et confiance. Les Ailes françaises sont fières de votre splendide exploit où la technique s'allie aux plus remarquables qualités de courage et d'énergie. Je vous félicite et vous remercie. »

Peu après, l'Académie des Sports nous attribuait son annuel Grand Prix et l'Aéro-Club de France, au cours d'un banquet réunissant toutes les gloires de l'Aéronautique Française, nous remettait, à Codos et à moi, la Grande Plaque d'or, la plus haute distinction du grand groupement aéronautique.

Enfin, l'Armée de l'Air me nommait lieutenant et m'élevait au grade d'Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur.

CHAPITRE IX

Un Paris-San-Francisco qui prend fin à New-York

Un départ brusqué. — Femmes d'aviateurs. — Un décollage mouvementé. — Va-t-on se poser à Terre-Neuve ? — La double traversée réussie. — Un tour d'amitié au Canada et à Chicago.

POUR nous, maintenant, le record du monde de distance en ligne droite est du passé. N'en parlons plus, voyons l'avenir. Codos et moi avons battu le record, mais nous devons, nous pouvons faire beaucoup mieux.

Aussi, sans perdre de temps, j'entreprends une série de démarches au Ministère de l'Air. Une subvention m'est accordée pour mettre au point l'organisation d'un nouveau raid-record et apporter à la machine les modifications que je juge nécessaires.

L'ingénieur Zapata a été rappelé en Italie. Tant pis ! Je me substitue à lui.

Ce que j'envisage n'a du reste rien de révolutionnaire. Incommodés par les émanations de benzol qui envahissaient notre habitacle, nous voulons, Codos et moi, y remédier. A notre descente d'avion, à Rayak, nous étions non seulement malades, mais notre résistance avait été en

partie diminuée. D'autre part, aux Etats-Unis, nous avions remarqué que les appareils étaient enduits d'un produit spécial, très lisse, qui, tout en les protégeant, améliorait leur vitesse. Nous faisons enduire le *Joseph Le Brix*.

Zapata n'avait jamais voulu modifier les ailerons pour ne pas nuire à la maniabilité de l'avion. Cette modification est réalisée. Nous y gagnerons de la vitesse.

Enfin, je fais « caréner » les roues du train d'atterrissage et demande une révision générale de l'appareil. Ce n'est pas du luxe ; il totalise, en effet, 200 heures de vol sans aucune vérification.

Tout cela demande deux à trois mois de travail.

Cette période sera employée à organiser notre future expédition dont nous gardons le secret.

*
**

D'après nos prévisions, le *Joseph Le Brix*, à la sortie de l'usine, aura un rayon d'action de 12.000 kilomètres au minimum. Pour une parerie d'istance, les lignes droites ne sont pas nombreuses. Quelle route adopter ? Pendant la période d'hiver, un seul parcours s'offre à nous : l'Amérique du Sud avec un atterrissage à Santiago du Chili, sur la côte du Pacifique. Cet itinéraire représente, approximativement, la distance que peut couvrir notre avion.

L'été, l'Amérique du Sud doit être abandonnée. Nous devons à nouveau songer à l'Amérique du Nord.

Pourquoi pas un Paris-San-Francisco, avec contrôle à New-York ? La distance n'atteint que 10.000 kilomètres, mais ce vol nous paraît beaucoup plus sportif que n'importe quel autre. Les

difficultés de Paris-New-York existaient toujours (seuls Costes et Bellonte avaient réalisé correctement ce voyage).

Un succès sur ce parcours confirmerait non seulement l'exploit de Lindbergh, mais celui de Costes. Nous serions le seul équipage à avoir réussi les deux liaisons, dans un sens et dans l'autre. C'était tentant...

Codos et moi hésitons pourtant et optons pour l'Amérique du Sud... en attendant.

L'avion est sorti de l'usine et ramené à Buc. Le premier vol démontre que les modifications apportées ont eu les résultats prévus. Plus d'émanation de benzol et nous réalisons une vitesse de 240 kilomètres à l'heure alors qu'auparavant nous ne dépassions pas 210.

La mise au point est très rapide. Codos, qui — pendant la durée des travaux sur le *Joseph Le Brix* avait repris son métier de pilote de ligne — me rejoint à Buc. Il a été mis à ma disposition pour notre nouveau raid et m'accompagnera au titre militaire.

Ayant été nommé moi-même lieutenant à la suite de notre dernier record du monde, Codos revêtira lui aussi son uniforme à deux galons. Nous formerons un équipage militaire.

La subvention qui m'a été allouée ne nous permet pas de gaspiller l'argent. A Istres, où nous devons prendre le départ, nous n'envoyons que deux mécaniciens : Leseigneur et Camurati. L'Ecole d'Istres n'a-t-elle pas reçu des ordres pour mettre à notre disposition le personnel dont nous pourrions avoir besoin ?

Malheureusement, la mauvaise saison se pro-

longe sur l'Atlantique du Sud et sur la côte Sud-Américaine. Nous sommes immobilisés. Nous bouillons d'impatience.

Devant cette situation qui menace de se prolonger encore longtemps, je reviens à mon Paris-San-Francisco.

Cependant, comme le départ de ce raid est subordonné à des conditions atmosphériques assez particulières, nous décidons, avec Codos, dans le but de hâter notre départ, de choisir un troisième itinéraire : Paris-Tokio.

Nous avons donc trois parcours à notre disposition : l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient.

Nous sommes entièrement d'accord. Dès que les conditions atmosphériques nous seront signalées bonnes sur l'un ou l'autre de ces trois itinéraires, nous décollerons sans aucune discussion.

Je laisse Codos à Istres et monte à Paris pour aviser de notre décision le général Denain auquel vient d'être confié le Ministère de l'Air. Je n'ai rien à lui demander. Il me reste suffisamment d'argent pour « tenir le coup » encore un mois et demi.

Au Ministère, je rencontre le colonel Chambe — celui-là même qui publia *Enlevez les cales*. Chargé du service de l'Expansion Aérienne, il approuve mon projet et obtient l'assentiment du général Denain.

Rassuré, je reviens à Istres où je commence à recevoir tous les renseignements météorologiques intéressant les trois parcours arrêtés par nous. Nous sommes prêts à nous élancer sur l'un

d'entre eux, mais pour cela nous remontons au Bourget où sera pris le départ quelle que soit la direction que nous adopterons.

Nous sommes le 24 mai 1934.

L'aérodrome du Bourget ne dispose pas d'une piste de départ convenable pour un départ de cette nature. Le commandant de l'aéroport, M. Girardot, que secondent avec dévouement ses adjoints Drouet et Montenot, nous fait « baliser » une piste. C'est une bande de terrain de 1.800 mètres blanchie à la chaux. Elle prend son point de départ au nord du terrain pour aboutir à la Morée, petit cours d'eau qui coupe dangereusement l'aérodrome.

Le 26 mai, au matin, Codos et moi effectuons un vol d'essai, plus pour passer le temps que pour mettre au point l'avion qui, depuis notre séjour à Istres, est apte à prendre l'air à la première sommation.

Nous atterrissons. A ma descente, un mécanicien me remet un message de M. Viaud. Je suis convoqué d'urgence à l'O. N. M.

Je laisse à Codos le soin de faire rentrer l'appareil dans le hangar réservé aux avions de raid et je me présente rue de l'Université.

— Rossi, me dit M. Viaud, vous allez avoir, demain, une météo comparable à celle dont Costes a bénéficié pour son Paris-New-York. C'est une chance inouïe pour vous. Si vous êtes dans les mêmes intentions, il vous faut partir sans hésiter pour bénéficier des vents favorables qui vont vous pousser jusqu'à Terre-Neuve. Qu'en pensez-vous ?

Je « réalise » sur-le-champ et, sans aucune hésitation, je réponds :

— Nous partons ! Il n'y a aucune raison pour

ne pas adopter cet itinéraire. Nous avons convenu avec Codos que la première « météo » sera la bonne. C'est celle de New-York, allons-y ! L'avion est prêt depuis longtemps. C'est entendu, nous partirons demain.

Je sors de l'O. N. M. et entre dans le premier café venu :

— Allo ! Allo ! Le Bourget ! C'est Codos. Bon. Dis donc vieux frère, c'est pour demain matin ! Itinéraire n° 1 !

Pour éviter toute indiscretion, nous avons convenu de numéroter nos trois itinéraires : Amérique du Nord, n° 1 ; Amérique du Sud, n° 2, et Extrême-Orient, n° 3.

Je sens la stupéfaction de Codos au bout du fil. Il n'a pas eu le temps de m'interroger que j'ai déjà raccroché. Il s'agit de faire vite.

Alertés par Codos, les mécaniciens comment immédiatement les ultimes préparatifs. Maurice Prévost, prévenu en toute hâte, fait amener les camions-citernes d'essence qui vont servir à assurer le plein des réservoirs.

Codos me rejoint à l'O. N. M. Nous nous répartissons le travail. Lui se charge de l'avion, moi de l'organisation du voyage. Comme pour New-York - Rayak, Codos devra se coucher le plus tôt possible. Quant à moi, j'ai rendez-vous à la « météo » à minuit...

Un saut au Ministère de l'Air. Les câbles filent dans toutes les directions.

Durant ces toutes dernières formalités, une grave préoccupation me hante. Celle de ma famille.

C'est la première fois, en effet, que je vais quitter ma femme brusquement, pour prendre mon vol d'un aérodrome parisien vers une destination qui va me porter loin, très loin, de France.

Je me rappelais le sentiment qu'elle avait manifesté au passage du *Joseph Le Brix*, au-dessus du Bourget, lors de notre précédente tentative.

C'était encore l'Océan...

Chacun m'avait promis la discrétion afin que ma femme ignore jusqu'à la dernière minute, l'itinéraire que le sort nous avait désigné.

*
**

Souvent, dans ces moments-là, je me suis dit :

— La femme d'aviateur qui voit partir son mari connaît, tout le temps que dure son absence, une détresse morale comparable à celle de la femme du marin qui s'embarque pour Terre-Neuve. Mais, pour la femme d'aviateur, cette épreuve se renouvelle presque quotidiennement. Chaque fois que son mari gagne le « terrain » et jusqu'à son retour, elle éprouve une sourde anxiété : le supplice de l'attente, qu'avive, par sursauts, une appréhension plus précise, une alarme plus torturante.

Plus encore que nous, peut-être, la femme est en état permanent de méfiance devant les trahisures que le sort tient en réserve pour les audacieux ; plus que nous, elle est assaillie par les pressentiments, par les présages... C'est dire ce qu'éprouve la femme de l'aviateur de raid, lequel, par définition, est condamné à s'affranchir des lois ordinaires de la vie, de même qu'il s'est affranchi des lois de la pesanteur.

ne pas adopter cet itinéraire. Nous avons convenu avec Codos que la première « météo » sera la bonne. C'est celle de New-York, allons-y ! L'avion est prêt depuis longtemps. C'est entendu, nous partirons demain.

Je sors de l'O. N. M. et entre dans le premier café venu :

— Allo ! Allo ! Le Bourget ! C'est Codos. Bon. Dis donc vieux frère, c'est pour demain matin ! Itinéraire n° 1 !

Pour éviter toute indiscretion, nous avons convenu de numéroter nos trois itinéraires : Amérique du Nord, n° 1 ; Amérique du Sud, n° 2, et Extrême-Orient, n° 3.

Je sens la stupéfaction de Codos au bout du fil. Il n'a pas eu le temps de m'interroger que j'ai déjà raccroché. Il s'agit de faire vite.

Alertés par Codos, les mécaniciens comment immédiatement les ultimes préparatifs. Maurice Prévost, prévenu en toute hâte, fait amener les camions-citernes d'essence qui vont servir à assurer le plein des réservoirs.

Codos me rejoint à l'O. N. M. Nous nous répartissons le travail. Lui se charge de l'avion, moi de l'organisation du voyage. Comme pour New-York - Rayak, Codos devra se coucher le plus tôt possible. Quant à moi, j'ai rendez-vous à la « météo » à minuit...

Un saut au Ministère de l'Air. Les câbles filent dans toutes les directions.

Durant ces toutes dernières formalités, une grave préoccupation me hante. Celle de ma famille.

C'est la première fois, en effet, que je vais quitter ma femme brusquement, pour prendre mon vol d'un aéroport parisien vers une destination qui va me porter loin, très loin, de France.

Je me rappelais le sentiment qu'elle avait manifesté au passage du *Joseph Le Brix*, au-dessus du Bourget, lors de notre précédente tentative.

C'était encore l'Océan...

Chacun m'avait promis la discrétion afin que ma femme ignore jusqu'à la dernière minute, l'itinéraire que le sort nous avait désigné.

**

Souvent, dans ces moments-là, je me suis dit :

— La femme d'aviateur qui voit partir son mari connaît, tout le temps que dure son absence, une détresse morale comparable à celle de la femme du marin qui s'embarque pour Terre-Neuve. Mais, pour la femme d'aviateur, cette épreuve se renouvelle presque quotidiennement. Chaque fois que son mari gagne le « terrain » et jusqu'à son retour, elle éprouve une sourde anxiété : le supplice de l'attente, qu'avive, par sursauts, une appréhension plus précise, une alarme plus torturante.

Plus encore que nous, peut-être, la femme est en état permanent de méfiance devant les trahisures que le sort tient en réserve pour les audacieux ; plus que nous, elle est assaillie par les pressentiments, par les présages... C'est dire ce qu'éprouve la femme de l'aviateur de raid, lequel, par définition, est condamné à s'affranchir des lois ordinaires de la vie, de même qu'il s'est affranchi des lois de la pesanteur.

Un pilote de raid, c'est quelqu'un qui se rend sur « le terrain », comme s'il allait se battre en duel. Il y a chaque fois risque de mort.

Et contre qui, ce duel ?

Contre le ciel, contre l'Océan, contre les éléments, contre la matière rebelle.

Vous imaginez ce qui peut surgir dans l'esprit et la sensibilité nerveuse d'une femme, pendant les heures de morne solitude, alors qu'elle se répète ces mots si simples et, pour elle, lourds de menaces : ciel, Océan, éléments.

De la carrière de pilote de raid, le public ne voit que le côté glorieux, le passage en plein azur, les arrivées triomphales.

Pour la femme, ces formes exaltantes de la renommée existent aussi, bien sûr ! Elle en est fière. Et pourtant, en elle-même, elle tremble. A sa joie, se mêle toujours, même en cas de réussite, l'amertume des anxiétés passées et la menace des futurs dangers.

Car, on le sait bien, c'est toujours à recommencer ! Il y a toujours de nouveaux records à battre, toujours de nouvelles routes à tracer dans le ciel ! Jusqu'à la limite d'âge — ou jusqu'à la mort.

Rien de plus dramatique, à cet égard, que la scène à laquelle j'ai assisté, chez M^{me} Le Brix, lorsqu'elle apprit l'accident de son mari.

Une information, reçue l'après-midi, avait signalé que sur les trois membres de l'équipage, un seul était sauf et les deux autres morts.

Nous nous rendîmes, ma femme et moi, à ce logis de la Porte d'Orléans dont j'avais franchi le seuil avec tant d'espoir au cœur, alors que nous préparions ensemble Paris-Saïgon, mon premier grand raid.

Quelle inquiétude aujourd'hui sur le visage de sa compagne et dans nos pensées !

M^{me} Le Brix avait appris la nouvelle par les journaux du soir, vers quatre heures.

Nous tentons de lui donner une confiance que nous n'avons pas ; nous prononçons des paroles qui dissimulent mal — nous le sentons — nos craintes... Elle nous répond par des mots entrecoupés de larmes... Puis, nous nous taisons, nous attendons ; nous sommes impatients d'avoir des précisions et nous redoutons ce que nous allons apprendre.

Un coup de sonnette. Nous sursautons.

C'est M^{me} Doret. Elle embrasse M^{me} Le Brix et lui annonce que Doret est vivant.

Donc, plus de doute : Le Brix et Mesmin sont morts.

Pourtant, pas de confirmation officielle.

Nous nous raccrochons à je ne sais quelle fallacieuse espérance.

Des heures passent encore, des heures poignantes qui paraissent interminables à notre affliction.

A 9 heures, nouveau coup de sonnette.

Un officier du Ministère de l'Air vient présenter à M^{me} Le Brix les condoléances du Gouvernement.

M^{me} Doret soutient son amie auprès de qui, ma femme et moi nous empressons ; elle va défaillir. Nous la ranimons.

La double fatalité de l'événement se confrontait en ces deux femmes, celle qui venait de tout perdre et celle qui renaissait à la vie.

— Je pourrais avoir le bonheur d'être à sa place, se disait l'une ; je pourrais avoir le malheur d'être à la sienne, se disait l'autre.

Après avoir passé par de telles angoisses, après être resté pendant des jours et des semaines sur le qui-vive, à l'écoute du monde, près de son poste de T. S. F., comment la femme de l'aviateur ne se demanderait-elle pas si la gloire et le bonheur sont choses conciliables ?

Faut-il donc en conclure que l'aviateur ne doit pas se marier, qu'il lui faut renoncer à la vie de famille ?

Il y aurait ingratitude de ma part à parler ainsi, mais il y a peut-être un peu d'égoïsme à ne pas oser le dire.

A l'O. N. M., le soir, c'est avec une certaine émotion que je rencontre Costes. Il a appris notre départ et me demande d'y surseoir.

— C'est une entreprise tellement hasardeuse, me dit-il, Vous avez réussi la traversée dans un sens. Qu'allez-vous tenter, maintenant ? Ce vol est particulièrement pénible et dangereux. Croyez-moi, c'est de la folie !

Ma décision — notre décision, dois-je dire — est prise. Elle est irrévocable.

Costes le comprend très vite. Il n'insiste plus et me serre chaleureusement les mains, se mettant même à ma disposition.

M. Viaud m'attend ; il me confirme les renseignements qu'il m'a communiqués quelques heures auparavant. De son côté, le D^r Quinbool annonce des conditions excellentes sur les Etats-Unis, à part une perturbation vers Terre-Neuve.

Je rentre chez moi où je trouve l'officier du Ministère de l'Air auquel je dois remettre le schéma de la route que va suivre le *Joseph Le Brix*. Je m'y attèle immédiatement.

A une heure du matin, je peux enfin prendre un peu de repos. Quel repos ! Je ne pense qu'à la prochaine séparation et rien que cela m'ennuie toute possibilité de trouver le plus court sommeil.

La séparation ?

Elle sera brève. Mon ami Pitoulet vient me prendre en voiture et je profite de sa présence pour masquer l'émotion qui, malgré tout, emplit mon être.

C'est fini !

J'arrive au Bourget où je retrouve Codos. Il y a du monde. La nouvelle du départ a fusé de tous côtés. Rien que les journalistes constituent une imposante cohorte.

Le général Denain est là. Entouré de son état-major, il a tenu à venir nous saluer et nous apporter les encouragements officiels.

Un décollage mouvementé

Le jour se lève.

Le moteur ayant été mis en route, nous n'attendons plus que le commissaire de l'Aéro-Club de France, chargé de nous remettre le baromètre-témoin.

Ce retard faillit nous être fatal.

Pendant l'attente, le moteur tournait au ralenti ; les bougies se sont encrassées. Nous faisons le « point fixe » et constatons que le régime a perdu 50 tours. Un peu inquiet, Codos m'interroge :

— Qu'allons-nous faire ?

Nous disposons d'une piste de 1.800 mètres.

Jusqu'ici, le *Joseph Le Brix* a décollé sur des distances oscillant entre 800 et 1.000 mètres. Il y a de la marge.

— Vas-y, Paul, l'avion décollera certainement.

Les cales sont enlevées. Codos met les gaz. Bon sang, que le démarrage est lent ! Nous nous plaignions déjà à Floyd Bennett. Et pourtant...

Certes, l'avion gagne peu à peu de la vitesse. Au bout de 900 mètres, l'accélération ne répond toujours pas.

Le Morée approche... ce maudit petit ruisseau, point extrême de tous les décollages en charge.

Il faut pourtant quitter le sol. Le terrain, à cet endroit, est en légère montée. Codos « tire ». L'avion s'arrache péniblement, saute la Morée, mais touche des roues plus loin. Cela devient sérieux. Chacun de nous a l'impression que nous ne pouvons échapper à l'accident.

Devant nous se dresse la ligne de force électrique qui a déjà failli être fatale à maints équipages.

L'avion est en vol, mais au deuxième régime, à un mètre du sol. Rien à tenter pour lui faire prendre de l'altitude. Le sol court sous nos roues. Vidanger ? Impossible dans de pareilles conditions. Ce serait l'inévitable catastrophe. Coûte que coûte, il nous faut allonger notre parcours de départ en évitant cette obsédante ligne de force... Et puis, il nous faudra passer ensuite la ligne d'arbres qui bordent l'extrémité du terrain, à l'approche de Gonesse.

Codos risque le coup ! il réussit à orienter l'avion et à l'écarter des fils électriques. Il « rend la main » pour faire prendre à l'avion la position normale qui nous permettra de franchir l'ultime obstacle boisé. Mètre par mètre, Codos

lutte. Mètre par mètre, il vient à bout de la lourde machine qui, enfin, accepte de prendre un peu d'altitude.

L'appareil se présente face aux arbres. Va-t-il passer ? Oui, mais un frôlement me donne la conviction que nous avons touché des branches. Je prête l'oreille. Rien. L'avion gagne en hauteur. Le moteur tourne « rond ». Je me suis trompé.

Le décollage a été dur, mais le *Joseph Le Brix* est en vol. Un passage à la verticale sur l'aérodrome et nous mettons le cap sur Cherbourg qui sera le point de départ de notre traversée d'est en ouest comme il a été le point d'arrivée d'ouest en est.

Cherbourg est survolé après une heure quinze de vol. Nous pointons sur les îles Scilly, au sud-ouest de l'Irlande. C'est alors l'Atlantique. Nous montons au-dessus de la mer de nuages qui nous a été signalée par l'O. N. M.

La première partie de notre équipée au-dessus de l'Océan s'effectue dans les meilleures conditions. Les communications par radio sont bonnes. Nous n'avons qu'un petit « pépin » avec le paquebot allemand *Bremen* qui interprète mal un de nos messages.

Sur mes appels réitérés, un bateau belge, se trouvant à quelques centaines de milles de là, se met en relations avec moi et assure le relais. L'opérateur restera pendant plus de dix heures en communication avec le *Joseph Le Brix* à qui il transmettra tous les renseignements captés sur l'Océan.

Mon travail s'en trouvera largement facilité.

Nous volons, depuis le départ du Bourget, à une vitesse moyenne de 200 kilomètres à l'heure.

Si le vol continue dans de pareilles conditions, nous pourrions réaliser notre projet Paris-San-Francisco en 53 heures.

Codos ne cache pas son contentement.

Moi non plus.

Qu'elle est loin la mauvaise impression laissée par notre décollage du Bourget. Notre machine évolue sans peine et le moteur ronronne sans fatigue...

Nous voici à 1.000 kilomètres de Terre-Neuve.

Soudain des vibrations ébranlent l'appareil.

Que se passe-t-il ?

Je me tourne vers Codos. Il ne comprend pas plus que moi.

Par intermittences, les vibrations se renouvellent. Je veux en avoir le cœur net. Je « sélectionne » les magnétos. Rien de ce côté. Ce n'est pas une défaillance de l'allumage.

Le moteur fonctionne parfaitement.

Serait-ce la voilure ? Serait-ce l'hélice ?

Notre inquiétude s'accroît à mesure que les vibrations s'accroissent. Elle s'accroît d'autant plus que nous allons bientôt aborder la perturbation centrée au-dessus de Terre-Neuve.

Par prudence, nous diminuons le régime du moteur. Voilà le mauvais temps. Comme pour New-York - Rayak, nous allons nous relayer aux commandes tous les quarts d'heure. Heureusement, après quelques heures de « combat », nous nous retrouvons dans le « bleu ».

Les soucis météorologiques ont disparu. Les vibrations demeurent ; elles persistent même et se font de plus en plus rapprochées.

Pour tromper ma préoccupation, je prends

mon sextant. Je vais faire le point. Il est onze heures du soir. A minuit, nous devons survoler Terre-Neuve. Nous y voici.

— Dis donc, Codos, c'est épatant ! Nous sommes exactement dans les temps de l'horaire que nous nous sommes fixés. Nous avons parcouru 4.000 kilomètres en 20 heures de vol.

— Alors, qu'est-ce qu'on fait ? demande Codos.

— Parbleu, on continue !

— D'accord !

Nous nous étions habitués aux vibrations. L'avion volait ; pour nous, c'était l'essentiel. L'idée que nous allions devoir nous poser à Terre-Neuve ne nous avait qu'effleurés. Nous étions maintenant décidés à atteindre la côte américaine.

L'avion vibre. Laissons-le vibrer !

Toutefois, nous reconnaissons qu'il est plus sage de gagner la terre le plus rapidement possible. Au lieu de voler vers la Nouvelle-Ecosse, nous prenons la direction du Canada. Dès que le sol apparaîtra sous nos ailes, nous serons plus tranquilles. En cas de besoin, nous pourrions utiliser nos parachutes, bien qu'il ne soit guère aisé de sortir de notre habitacle.

Au petit jour, nous survolons le Saint-Laurent.

Les vibrations continuent sans cesse. L'avion est délesté d'une grande partie de son essence. Dès qu'elles se produisent, nous réduisons les gaz au maximum ; aussitôt qu'elles ont disparu, nous les remettons.

Boston est dépassé depuis un moment.

Un mirage s'empare de moi. Je crois apercevoir New-York et ses buildings. Nous en étions à 400 kilomètres.

Je suis tellement certain de ce que je vois que je convains Codos ; finalement, il a la même vision.

Nous jubilons ! Nous ne poursuivrons pas notre voyage au delà de New-York, mais nous aurons quand même réalisé notre traversée en sens inverse.

Un message avise les autorités de notre décision d'atterrir à Floyd Bennett.

Notre mirage a depuis longtemps disparu. Maintenant, c'est la réalité. Nous arrivons au-dessus de l'aérodrome où nous apercevons un monde fou. Les curieux sont venus assister au passage du *Joseph Le Brix* qui doit être contrôlé avant de poursuivre son voyage sur San-Francisco. Personne ne sait encore que nous allons atterrir.

J'envoie un « radio » pour prévenir que nous allons vidanger 2.500 litres d'essence avant de reprendre contact avec le sol. Le Directeur du terrain informe les nombreux pilotes qui sillonnent le ciel d'avoir à nous laisser le champ libre pour l'atterrissage.

Quelques minutes après, le *Joseph Le Brix* touche la terre américaine.

A dix mois d'intervalle, nous avons réalisé un nouvel exploit qui venait s'ajouter aux records du monde de distance en circuit fermé, de durée et de distance en ligne droite. Nous étions, de plus, le seul équipage au monde ayant réussi la traversée de l'Atlantique du Nord dans les deux sens. On pouvait même dire que notre vol, de Paris à New-York, avait été effectué avec charge utile puisqu'avant notre atterrissage nous avions

délesté l'appareil de près de 2.000 kilos représentés par les 2.500 litres d'essence largués avant de nous poser.

Nous n'avons pas le temps de sauter à terre. Ceinturés par des agents motocyclistes, nous sommes emmenés à la Direction de l'Aérodrome où, par radio, nous devons relater les péripéties de notre voyage.

Sur le terrain, nous avons néanmoins le temps d'apercevoir les amis que nous avions connus au cours de notre précédent séjour. Délicate attention, le Commandant du navire-école *Jeanne-d'Arc*, entouré de ses officiers, est venu nous saluer.

Abasourdis, nous nous trouvons transportés à l'hôtel. Ce n'est plus l'Haff-Moon Hôtel... Nous n'avons pas un sou. Nous n'en avons pas besoin... Le manager de l'Amiral Byrd — autre grand pilote américain, explorateur réputé — nous adopte. Le lendemain nous sommes habillés par les plus grandes maisons américaines...

La veille nous avons reçu les membres de la presse en pyjama...

Notre vol avait, on s'en doute, fait une très forte impression dans tous les Etats-Unis.

N'étions-nous pas, pour les Américains, des enfants prodiges qui leur revenaient ?

Dès que nous pouvons nous évader, nous nous rendons à l'aérodrome de Floyd Bennett. Nous avons hâte de connaître la cause des vibrations qui avaient interrompu notre vol. Nous ne sommes pas longs à nous apercevoir qu'elles étaient provoquées par l'hélice dont une pale se trouvait sérieusement endommagée.

Lorsque j'avais eu l'impression, au Bourget, que nous touchions les arbres, je ne me trompais pas. Dans le carénage d'une des roues, une branche se trouvait même encore coïncée.

C'était vraiment miracle que nous ayons pu, dans de pareilles conditions, accomplir la traversée. C'était surtout extraordinaire d'avoir ressenti les premières vibrations 1.000 kilomètres avant Terre-Neuve et d'être venus atterrir à New-York sans autre dommage.



Les félicitations de la France nous arrivent b'entôt sous la forme d'un câble adressé à la Direction de l'Aérodrome de Floyd Bennett.

Codos est élevé au grade de Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur. Quant à moi, je suis nommé capitaine à titre exceptionnel.

De leur côté, les Américains nous témoignent leur admiration par de somptueuses réceptions, notamment à l'Hôtel de Ville de New-York.

C'est un imposant défilé sous une pluie de papiers multicolores, de rubans, de papillons.

Cette fois, nous étions en voiture découverte et le cortège circulait lentement...

Deux jours après notre arrivée, nous avons été convoqués par l'Ambassadeur de France, M. de Laboulaye, pour être présentés au Président Roosevelt.

Celui-ci nous reçut dans son bureau de la Maison Blanche et trouva, pour nous complimenter, des mots qui nous touchèrent infiniment. Nous fûmes frappés de l'absence totale d'affectation de son accueil ce qui n'excluait pas une singulière impression d'autorité dans toute sa personne.

Son regard bien clair, à la fois aigu et bienveillant, est inoubliable. Il voulut bien accepter un modeste document que nous lui offrîmes : deux cartes postales de notre raid, timbrées au Bourget et à New-York.

En quittant le Président, nous nous rendîmes, accompagné de l'Ambassadeur, au tombeau du Soldat Inconnu américain, où nous déposâmes une gerbe nouée aux couleurs de France.



Un des plus saisissants souvenirs que nous ayons rapporté, Codos et moi, est celui d'un banquet monstre organisé par la Société des Câbles Western.

Les officiers du *Jeanne d'Arc* y avaient été conviés ainsi que toutes les personnalités de la colonie française.

Chaque convive avait devant lui un appareil téléphonique. Au cours de la soirée, il était autorisé à demander deux communications avec n'importe quel pays du monde. La Société se faisait forte d'établir la conversation dans les cinq minutes qui suivraient la demande.

J'appelai ma femme, à Paris et Mermoz, à Buenos-Aires ; ce dernier venait de réussir une magnifique traversée de l'Atlantique du Sud à bord de l'avion « à roulettes » *Arc-en-Ciel*.

Quelle ne fut pas ma stupéfaction d'avoir bien-tôt, au bout du fil, ma femme. Je la priai aussitôt de ne pas... s'extérioriser.

Tous les convives avaient le droit d'écouter les conversations...

Bien entendu, les propositions les plus diverses et les plus abracadabrantes ne nous firent pas défaut. La plus intéressante, la plus honnête aussi, émanait d'un grand journal américain qui nous offrait un million de francs pour accomplir un « tour d'amitié » dans les villes les plus importantes des Etats-Unis.

Nous étions militaires. Nous refusons. Toutefois, en raison de l'intérêt que pouvait offrir pour la propagande française, la présentation du *Joseph Le Brix* dans certaines régions, nous nous mettons en rapport avec l'Ambassadeur de France. Le général Denain nous autorise à nous déplacer au Canada et à Chicago, où se tenait l'Exposition Internationale.

L'hélice ayant été facilement réparée grâce à l'aide de l'aviation américaine nous prenons l'air pour commencer notre vol par le Canada.

A bord du *Joseph Le Brix* se trouve maintenant le mécanicien Leseigneur qui, en compagnie de Camurati, est arrivé par le paquebot pour nous rejoindre à Floyd Bennett.

Notre première étape est Montréal, la « seconde ville française » comme se plaisent à l'appeler les Canadiens. Elle compte 1.200.000 habitants.

Adossée à la haute colline que Jacques Cartier a baptisé « Mont Royal » et que couronne un superbe parc, la cité s'étend jusqu'au Saint-Laurent pour s'allonger sur 7 kilomètres.

La ville basse est entièrement française avec ses vieilles rues étroites. La « haute » est aménagée à l'anglaise. Les quais y sont très vastes. Une église imitée de Notre-Dame de Paris et une autre de Saint-Pierre de Rome excitent notre surprise — sinon notre admiration.

Inutile de retracer l'accueil qui nous est fait !

A Québec, il nous est impossible de nous poser le terrain étant trop petit.

Nous y sommes amenés par un avion de proportions normales et c'est un de nos souvenirs éblouissants que le panorama de beauté qu'on domine des « hauts de Québec », sur l'estuaire du Saint-Laurent, les vallées et les montagnes jusqu'à perte d'horizon.

Trois jours après, le *Joseph Le Brix* s'envolait pour Chicago. De tous mes vols effectués à travers le monde, c'est celui dont j'ai gardé la plus attachante impression. Le survol du Saint-Laurent fut pour nous une découverte. Accompli en « rase-mottes » en raison du mauvais temps, il nous permit de passer au-dessus des milliers d'îles qui peuplent le fleuve et sur lesquelles sont érigées de magnifiques villas. Vision féerique qui nous emballa littéralement.

Les chutes du Niagara nous font également une forte impression. C'est du « gigantesque » qui mérite sa réputation mondiale.

De même Chicago n'apparaît pas au-dessous de sa renommée et mérite bien les noms qui lui ont été donnés : « Reine des Lacs », « Cité Merveilleuse », Reine de l'Ouest »... Que sais-je encore ?

Il va sans dire que la visite des fameux abattoirs figurait au programme...

A notre atterrissage, le Consul de France nous accueille et nous fait part de l'enthousiasme que notre vol a suscité ici, en pleine Exposition. Une « Journée de l'Aviation française » a été organisée.

Pendant cinq jours, nous sommes fêtés royale-

ment. Notre visite de l'Exposition est marquée par une réception dont la solennité nous surprend. Des cavaliers, en costumes du Moyen Age, nous font escorte... C'est, nous dira-t-on plus tard, le plus grand hommage qui puisse être rendu à des visiteurs étrangers...

*
**

Il nous faut songer à regagner New-York. Le jour de notre départ de Chicago, nous prenons notre vol à la même minute qu'un Douglas, l'appareil commercial américain le plus rapide du moment. Il se rend également à Floyd Bennett.

Il est impossible aux deux avions de voler de conserve. Le Douglas est nettement plus rapide que le *Joseph Le Brix*.

Pourtant ce match est bien tentant !...

— On essaie le coup, Codos ?

— Pourquoi pas !

Il fait mauvais temps. Nous allons en profiter pour nous faufiler à travers les nuages, grâce au P. S. V. et à nos connaissances en « météo ». Nous montons à 5.000 mètres et effectuons le parcours Chicago-New-York en moins de 4 heures pour arriver en même temps que l'appareil américain.

Le pilote yankee est stupéfait et notre amour-propre de pilotes et de Français satisfait !

Nous étions décidés, Codos et moi, à écourter notre séjour. Un beau matin, qui voyons-nous arriver à notre hôtel : nos femmes.

Le Gouverneur général Olivier, Président de la Compagnie Transatlantique, témoignant d'une sympathie particulière à l'équipage du *Joseph Le Brix* leur avait offert un passage gratuit.

Pendant que nous faisons visiter à nos épouses les curiosités américaines, nos mécaniciens, aidés par l'Aviation américaine, procèdent au démontage de l'avion.

Quelques jours après, le *Joseph Le Brix*, son équipage et ses mécaniciens prennent place à bord du *Champlain*. Retour merveilleux. La joie règne à bord où les fêtes se multiplient en notre honneur.

Au Havre, nous apprenons que le général Denain désire que notre avion soit remonté afin de rallier Paris par la voie des airs.

L'opération est menée rondement. Escortés par des appareils de chasse, nous atterrissons au Bourget. Une cérémonie strictement militaire est organisée. Nous n'en sommes pas peu fiers. Codos est décoré sur le front des troupes et devant moi est lu le motif qui me vaut les trois galons :

« Commandant de l'avion *Joseph Le Brix* qui a effectué la traversée de l'Atlantique du Nord dans le sens Est-Ouest. Pilote habile et tenace, technicien consommé, navigateur précis, animé des plus belles qualités qui distinguent les chefs de l'Aviation. »

Quelques réceptions nous retiennent encore, coupées d'un voyage officiel à Moscou où nous sommes reçus par toutes les personnalités soviétiques à commencer par Staline.

CHAPITRE X

En détresse au-dessus de l'Atlantique-Sud

Inquiétudes dès le départ. — S.O.S. — Demi-tour sur l'Atlantique. — Un mois à Porto-Praia. — Retour à Buc. — Preuve que l'avion pouvait faire 12.000 kilomètres.

Nous sommes au début de 1935.

Je ne désarme pas. Plus que jamais, sachant que le *Joseph Le Brix* peut dépasser les 12.000 kilomètres en ligne droite, je songe à un nouveau départ pour lequel je n'ai aucune peine à obtenir du Ministère de l'Air toutes les autorisations nécessaires.

Le général Davet, alors colonel, est pour nous un chaleureux avocat auprès du Ministre. Lui-même ne devait-il pas, quelques jours après, traverser l'Atlantique du Sud avec Mermoz ?

Codos et moi, pensons alors au parcours qui pourrait nous amener d'un seul coup d'aile d'Is-
tres à Santiago-du-Chili. A cet effet, nous faisons transporter l'avion à l'usine. Il y subira certaines améliorations qui nous sont apparues indispensables à la suite de nos précédents vols New-York-Rayak et Paris-New-York.

Quant au moteur, ce sera le même. La maison

Hispano-Suiza y tient. Il est vrai qu'il possède un palmarès unique n'ayant subi que quatre révisions sans qu'aucune pièce essentielle ait été remplacée. Ces pièces, calibrées et numérotées, permettaient de contrôler cette performance extraordinaire d'un moteur qui, avec les vols d'essais et nos différents déplacements, totalisait 400 heures de vol dont les records du monde de distance et de durée en circuit fermé, le record du monde de distance en ligne droite et les deux traversées de l'Atlantique du Nord dans chaque sens.

Ce sera encore à lui que nous nous confierons pour tenter de relier la France à l'Amérique du Sud.



Pendant la période de préparation de ce nouveau raid, Codos et moi émettons l'idée que notre tentative n'ait pas lieu uniquement sous le seul signe sportif. Étant donné le parcours que nous allons emprunter, nous désirerions que notre vol servît la propagande commerciale française. Nous imaginons de transporter un courrier postal symbolique. Ainsi se trouvera confirmé l'effort de la France au-dessus de l'Atlantique du Sud. C'était, en même temps, rendre hommage aux valeureux pilotes de cette ligne qui, depuis des années, faisaient apprécier aux Américains du Sud la valeur des ailes françaises.

D'accord avec le Ministère de l'Air, l'administration des P. T. T. édita une carte postale sur laquelle étaient dessinés les continents européen, africain et sud-américain coupés par une ligne représentant notre parcours théorique.

Destinées surtout aux philatélistes, ces cartes

furent tirées à 100.000 exemplaires et vendues au prix de 10 francs dans tous les pays du monde. Le million de recettes était destiné aux œuvres sociales des P. T. T. et du Ministère de l'Air.

En attendant la mise au point de notre appareil, je ne restai pas inactif. Codos non plus. Mon compagnon avait repris son travail sur les lignes. Je volais le plus souvent possible à Villacoublay, poussant mon entraînement aérien et me perfectionnant tant en navigation qu'en radio.

Entre nos vols, Codos et moi effectuions des démarches administratives. Un temps précieux sera gagné quand le *Joseph Le Brix* nous sera rendu.

Un peu plus tard, je suis désigné pour emmener à Rome, en mission officielle, le général Denain. Deux autres avions nous accompagnent. Transportant des officiels, ils sont pilotés l'un par Mermoz, l'autre par le colonel Gérardot, pilote de grande classe, qui se distingua au cours de la dernière guerre (blessé, il fut fait prisonnier).

Notre voyage s'effectua sans encombre. A Rome, nous fûmes reçus par le Roi, le Duce et le Pape Pie XI.



A mon retour à Paris — je ne m'accordais pas de repos — le *Joseph Le Brix* se trouvait remonté. Codos me rejoignit aussitôt à l'aérodrome de Buc et nous commençâmes les essais qui, tout de suite apparurent satisfaisants.

Nous partons pour Istres. Comme pour notre précédente tentative, Leseigneur et Camurati sont nos deux seuls mécaniciens. Nous faisons des économies et habitons, tous les quatre, dans un modeste hôtel avoisinant le terrain.

Les préparatifs sont rapidement menés. La pleine lune de février est proche et nous voulons en profiter. Les derniers renseignements météorologiques laissent prévoir une belle saison en Amérique du Sud. M. Viaud nous a alertés. Nous devons nous tenir prêts à partir d'un moment à l'autre. Le courrier nous est envoyé deux jours avant la date qui vient d'être fixée à la suite de la confirmation du beau temps sur l'Atlantique et en Amérique du Sud.

Sans aucune fièvre les mécaniciens et nous-mêmes mettons la dernière main au *Joseph Le Brix*.

Le soir, l'avion est conduit à son point de départ par un tracteur. Il y a trois kilomètres à faire. Le plein des réservoirs est entrepris immédiatement.

**

Le capitaine Montsarat, délégué comme commissaire par l'Aéro-Club de France, s'apprête à remplir ses fonctions. Montsarat est certainement l'homme qui connaît le mieux, en France, l'aviation sportive. Il a suivi toutes les tentatives qui ont eu Istres pour théâtre, que ce soient les performances de distance et de durée avec et sans charge, ou bien les records de vitesse. Tous les aspirants aux records mondiaux ou internationaux ont apprécié l'amabilité avec laquelle il opère ; tous lui sont reconnaissants de s'être toujours mis à leur disposition pour faciliter leur tâche.

Voilà donc le capitaine Montsarat qui, une fois l'essence entonnée dans les réservoirs, se met en devoir de les plomber. Il prépare le baromètre et nous remet les documents de vol.

Codos et moi, avons passé une excellente nuit. Nos précédentes randonnées nous ont aguerris. Nous allons nous envoler une fois de plus, voilà tout. Le décollage de l'avion en charge ne nous cause aucun souci. Nous prendrons place tout à l'heure dans la carlingue comme si nous allions faire un petit tour de piste. Qu'elle est loin l'inquiétude de nos premiers records !

Nous sommes arrivés tranquillement une heure avant le lever du jour. Nous prenons les derniers renseignements météorologiques et escaladons l'avion.

Le *Joseph Le Brix* décolle au poids de 9.500 kilos en moins de 900 mètres. Poussé par un léger mistral, il traverse la Méditerranée rapidement.

**

Nous volons à 200 à l'heure. Dès le départ d'Istres, le manomètre de pression d'huile avait accusé une certaine instabilité : l'aiguille oscillait exagérément.

— Ce n'est rien ! pensions-nous.

Il arrive parfois qu'une panne à un instrument de bord provoque une fausse indication. J'avais une confiance illimitée dans le moteur.

— Ne t'inquiète pas, dis-je à Codos. C'est certainement une prise d'air au manomètre qui provoque cette oscillation inaccoutumée.

La température extérieure pouvait, elle aussi, amener une légère hausse de la température de l'huile.

Au-dessus de Casablanca, l'aiguille devenait de plus en plus folle. L'huile chauffait toujours. Pas de trace anormale sur le fuselage. Le moteur tournait « rond ».

— Plus nous avançons, plus il fait chaud, me dis-je. C'est certainement un dérangement de l'appareil de contrôle.

Et puis ? Est-ce un motif suffisant pour nous inquiéter outre mesure ?

Codos et moi tombons d'accord. Pour le moment, nous n'avons aucune indication précise. Nous n'avons pas le droit de nous poser. Ce n'est pas à nous que nous pensons, c'est au prestige de l'aviation française dont nous sommes les serviteurs.

Pas d'histoire ! Nous fonçons !

Tandis que l'avion poursuivait son vol, chacun de nous deux réfléchissait sans rien dire à l'autre.

En moi-même je me disais :

— Si le vol continue dans les mêmes conditions jusqu'à Port-Etienne, ce sera bien la preuve que le manomètre est le seul responsable de nos inquiétudes.

Nous survolons ainsi la baie d'Agadir. Nous coupons directement sur la mer pour retrouver la terre de Mauritanie, au cap Juby.

La nuit est venue depuis un moment. Elle devait ajouter à nos préoccupations. Pendant le jour, on peut se rendre compte, sur le fuselage, des traces que laisserait une mauvaise circulation d'huile. La nuit, rien à faire. Je regardais les pipes d'échappement. De temps à autre, des étincelles rouges se mêlaient à la flamme bleue habituelle. Il y avait quelque chose. Quoi ?

De son côté, Codos avait fait la même remarque. Il m'en fit part et, pour nous rassurer tous les deux, j'entrepris de rechercher d'où pouvaient provenir ces signes qui nous tracassaient.

Je sélectionnai les magnétos. Rien ! Le régime est normal ; le moteur tourne sans à-coup.

Alors ?

Est-ce l'huile qui est mauvaise ?

Est-ce un excès de graissage provoqué par la température qui augmentait d'heure en heure, à mesure que nous approchions de l'Equateur ?

Comment répondre à ces questions ? Nous ne possédions jusqu'ici que des données incertaines !

Quelques heures après, nous survolons Villacisneros ; nous sommes au-dessus du Rio de Oro, région inhospitalière qui fut si souvent fatale aux équipages de la ligne sud-américaine. C'est là que Serre et le regretté Reine furent faits prisonniers par les Maures qui ne les relâchèrent trois mois après, qu'à la suite du versement d'une très forte caution.

La température de l'huile augmente toujours. Celle de l'extérieur aussi...

Nous nous raccrochons, Codos et moi, à cette idée que c'est la première fois que nous volons dans une région où la chaleur règne en maîtresse.

Le degré atteint par le lubrifiant est peut-être normal après tout !

Pour décrasser les bougies, nous mettons de temps en temps « plein gaz ». Les étincelles se font alors plus nombreuses à la sortie de l'échappement.

Cependant rien n'est perceptible au son dans la marche du moteur. Il ronronne régulièrement et ne semble nullement souffrir d'un manque ou d'un excès de graissage.

Codos et moi ne nous disons toujours rien. Chacun de nous rumine toutes les suppositions possibles. En ce qui me concerne, j'en avais le temps. La navigation était très facile ; nous

n'avions qu'à suivre la côte. Les communications nous étaient fournies par les radios d'Air-France qui nous confirmaient les prévisions reçues de M. Viaud.

Nous aurions dû nous réjouir. Il n'en était pas question. Nous nous relayions aux commandes, préoccupés par cette inconnue qui ne se précisait pas encore et restait une énigme.

— Il y aura bientôt du nouveau, me répétais-je. Il n'est pas possible que cela continue dans ces conditions.

A minuit, nous arrivons au-dessus de Port-Etienne. Nous avons couvert 3.500 kilomètres. Notre vitesse, depuis le départ, dépasse 200 kilomètres à l'heure.

Tous nos calculs effectués au sol et donnés à l'O.N.M. avant l'envol sont confirmés. Il n'y a qu'un écart de dix minutes entre l'horaire prévu et notre arrivée ici. C'est un succès pour un aussi long parcours.

Nous effectuons alors trois tours du terrain de Port-Etienne. Ce laps de temps me permet de jeter un coup d'œil sur la mécanique. Nous « poussons » le moteur. Les étincelles se multiplient, mais il n'y a rien de nouveau. Aucune aggravation ne s'est produite. Depuis Casablanca, les oscillations du manomètre sont les mêmes ; le moteur tourne avec la même régularité. Nous sommes simplement obligés de « mettre les gaz » plus fréquemment qu'à l'ordinaire pour décraquer les bougies. D'autre part, la température a encore augmenté. L'Equateur est plus près...

Nous ne sommes pas plus avancés qu'avant.

A ce moment, je me remémore notre incident de Terre-Neuve où nous pensions nous poser à la suite des vibrations dont nous n'avions pu défi-

nir la nature. Nous n'en avons pas moins poursuivi notre route et couvert encore 3.500 kilomètres pour, finalement, atteindre New-York.

De plus, il fait nuit. Il nous faut attendre le jour. A ce moment, si aucune trace suspecte n'est relevée sur le fuselage, c'est que ce sera bien une défaillance du manomètre.

Codos approuve mon raisonnement que je lui ai résumé en quelques mots.

L'avion vole. Le moteur tourne. Allons-y !

Nous attaquons l'Atlantique...

Nous mettons le cap sur Porto-Praia (Ile du Cap Vert) qui se trouve à 960 kilomètres de la côte africaine que nous venons de quitter.

Les premières heures se passent sans autre incident. L'avion est poussé par les vents alisés. Je prends ma dérive sur les crêtes des lames de l'Océan. De temps en temps, nous apercevons des thoniers, marins français venus de Bretagne jusque dans ces parages.

A 4 heures du matin, nous survolons Porto-Praia. Avec le décalage des « fuseaux », le jour doit se lever à 7 heures (heure locale). Nous devons voler encore trois heures avant de pouvoir examiner le fuselage. La situation est la même. Le manomètre « bafouille » toujours, les étincelles rouges sont aussi fréquentes. Le moteur ne faiblit pas.

Sans aucune hésitation, nous prenons la direction du Rocher Saint-Paul. Dans quelques heures, nous rencontrerons le fameux « pot au noir » si redouté des équipages de la ligne sud-américaine.

Pour l'instant, le *Joseph Le Brix* évolue dans un ciel pur, sans aucune trace du plus petit nuage. Le poste de T. S. F. fonctionne à la per-

fection et je capte tous les renseignements qui nous sont utiles. Nous savons que le beau temps va régner sur les trois-quarts de notre parcours. Toutefois, je prends des précautions. Les consignes arrêtées prévoyaient que le poste de Porto-Praia ne devait rester en contact avec nous que pendant les trois heures qui suivront notre passage. Je lui demande de rester à l'écoute jusqu'à 8 heures du matin. A ce moment, le jour sera venu et nous saurons à quoi nous en tenir.

Par précaution aussi, nous volons, depuis Porto-Praia, à un régime économique. L'avion est délesté d'une partie de son essence et cela nous permet de réduire le régime du moteur au maximum.

Malgré cela, la température de l'huile reste la même. Décidément, cela devient inquiétant. Evidemment, il fait de plus en plus chaud ; tout de même si en mettant le moteur à l'extrême ralenti, il n'y a pas baisse de la température du lubrifiant c'est qu'il y a autre chose qu'une panne d'instrument.

Enfin, voici les premières lueurs du jour. Dès que je risque un regard hors de la carlingue, je m'aperçois avec un serrement de cœur, que l'avion est tout noir. Les traînées d'huile l'ont complètement maculé. Ce sera bientôt la fin.

Codos et moi sommes atterrés.

Pourtant ce n'est pas le moment de se laisser aller au découragement.

Une décision est urgente. Trois solutions s'offrent à nous. Tenter l'impossible, continuer à profiter des vents et aller nous échouer au Rocher Saint-Paul (un aviso s'y trouve) ; quitter notre ligne, rejoindre le parcours que suivent les bateaux, amérir auprès de l'un d'eux et risquer le

capotage en mer ; se confier enfin à notre avion, faire demi-tour et revenir à Porto-Praia, même contre le vent.

La première était la plus tentante. Cependant, elle nous imposait la traversée du « pot au noir » au cours de laquelle la température allait encore monter.

Codos et moi réfléchissons.

— L'avion a tenu jusque-là, lui dis-je, il pourra bien tenir encore six heures, que diable !

Nous optons pour le retour à Porto-Praia.

C'est un risque sérieux que nous prenons. Nous le savons, mais il nous serait tellement pénible de perdre notre appareil que nous n'hésitons pas à jouer cette véritable « partie de poker ». Il n'y a pas autre chose à tenter : essayer d'atteindre la terre. Nous échouons dans notre tentative de record, mais nous désirons ardemment sortir de ce mauvais pas avec honneur.

C'est dur pour Codos et moi. Il faut pourtant nous résigner. Nous faisons demi-tour.

S. O. S.

Je lance un S.O.S. Un bateau se trouve à 100 milles de nous. C'est un bâtiment anglais qui assure le relais radiotélégraphique. Il nous donne sa position exacte et nous conseille de venir nous poser près de lui. Le capitaine nous fait part des préparatifs qu'il entreprend pour assurer notre rapide sauvetage.

Je le remercie et lui annonce que nous allons tenter d'atteindre Porto-Praia.

Codos est aux commandes. Il ne bronche pas. Penserait-on, en le voyant aussi calme, qu'un danger nous menace ?

J'organise les secours. J'adresse un télégramme à Dakar (600 kilomètres de notre route), où se trouve l'hydravion *Santos Dumont* qui, je le sais, doit partir demain avec le courrier pour l'Amérique du Sud. C'est Givon qui le pilotera. Je lui demande de se tenir prêt. Si le *Joseph Le Brix* ne donne plus signe de vie, c'est qu'il aura dû se poser sur l'eau. Givon, ayant relevé notre dernière position, pourra peut-être arriver à temps.

D'autre part, je capte un message de l'*Emile Bertin* qui file en direction de la route théorique que doit emprunter notre avion. De son côté, le gouverneur portugais des îles du Cap Vert prend l'initiative de demander à tous les postes de T. S. F. d'interrompre leurs émissions régulières. Cette période de silence permettra de suivre plus aisément la marche de notre retour et de relever le point où le *Joseph Le Brix* pourrait prendre contact avec l'eau. Tous les bateaux se trouvant à proximité de notre route sont ainsi alertés et prêts à intervenir.

Nous prenons toutes les précautions utiles. Codos et moi, nous nous déchaussons. Nous plaçons l'outillage dans nos poches ; si l'avion se pose sur l'eau, nous gagnerons rapidement l'extrémité des plans pour y retirer les vivres de réserve.

Tout en procédant à ces préliminaires d'une éventuelle chute à la mer, nous ne quittons pas des yeux le tableau de bord. Chaque fois que la pression descendait de façon inquiétante, le moteur commençait à avoir des vibrations. L'huile, maintenant, se trouvait projetée jusque sur les hublots de notre habitacle.

Quoi que nous fassions, instinctivement, Codos et moi portions nos regards sur le cadran qui

« battait la breloque ». Cela devenait une véritable obsession. Au bout d'un moment, je n'y tins plus. Je pris un journal et le collai sur la planche de bord.

— Comme cela, dis-je à Codos, nous ne serons pas fascinés par ces maudits cadrans.

Nous nous trouvons plus tranquilles. Codos et moi reprenons toute notre maîtrise. Il le fallait. Une légère erreur de navigation pouvait avoir une conséquence tragique. Codos ne s'inquiétait plus de rien. Il pilotait comme si de rien n'était. Quel type que ce Codos aux larges épaules, aux yeux vifs et d'une sensibilité extraordinaire.



Notre vol se poursuit tant bien que mal, plutôt mal... Je reste à mon poste de T. S. F. assurant une liaison constante avec les îles du Cap Vert et les bateaux. A Codos, je demande de s'orienter sur la gauche par rapport à Porto-Praia.

Le Ministre de l'Air me fait transmettre un message : « Sauvez votre vie et sacrifiez le matériel ». Il nous recommande d'amérir auprès d'un bateau. « Nous sauverons le matériel coûte que coûte. Vive la France ». Telle est ma réponse.

Le *Joseph Le Brix*, en dépit du vent contraire, en panne mécanique certaine, poursuit néanmoins son vol. Je calcule ma position, au point astronomique, sur le soleil. Notre route est d'une précision idéale. Pourvu que le moteur tienne...

A 40 milles de Porto-Praia, une secousse brutale nous remue Codos et moi. « C'est la fin », pensons-nous aussitôt. Nous nous assurons que tout est paré pour poser l'appareil sur l'eau avec

le minimum de dommages. Ce n'est qu'une fausse alerte. Des giclées d'huile se sont échappées du tuyau et le moteur reprend.

Sans un mot, nous suivons notre route. Enfin, joie intense pour tous les deux, nous apercevons au loin les montagnes de l'archipel.

C'est un réel soulagement, mais allons-nous atteindre le but ? Les derniers kilomètres qui nous restent à couvrir sont une véritable torture pour nous. Nous savons très bien que le moteur est à bout. Il va nous lâcher d'une seconde à l'autre. Allons-nous arriver au terrain ?

Oui, car nous voici bientôt au-dessus de l'archipel. L'aérodrome est à 10 kilomètres ; quoi qu'il arrive, nous nous « défendrons » mieux sur le sol que sur l'eau.

Enfin, nous atteignons le terrain de Porto-Praia.

Je lance un dernier message : « Survolons Porto-Praia où nous allons nous poser. Tout va bien ».

Nous atterrissons sans vidanger l'essence qui nous reste et qui représente une charge importante. Je vous expliquerai pourquoi...

Quel n'est pas notre effarement de nous trouver, dès notre descente d'avion, face à face avec des journalistes. Il y en a partout...

Codos répond évasivement à leurs questions. Quant à moi, je me précipite vers les réservoirs d'huile. Depuis plusieurs heures, le moteur était graissé à la... moutarde, une moutarde noire, bien entendu. L'huile avait été transformée en une sorte de bouillie innommable.

Les premiers symptômes de la panne ayant été décelés peu après notre départ d'Istres, nous avions couvert, avec notre demi-tour, près de

6.000 kilomètres en 30 heures de vol. Dans de pareilles conditions, c'était une sorte de record.



Le hangar édifié sur le terrain n'était guère propice pour recevoir le *Joseph Le Brix*. Notre premier soin fut de prendre les dispositions nécessaires pour assurer sa sécurité. Afin qu'il ne soit pas soumis aux intempéries — les vents aliés soufflaient de jour et de nuit — nous l'abritons derrière le hangar. Nous jetons des bâches sur le moteur et des cordes, fixées à des pieux enfoncés profondément dans le sol, l'immobilisent solidement.

Nous nous inquiétons aussi de notre courrier symbolique. Nous ferons « poster » les cartes à Porto-Praia et les reprendrons quand nous regagnerons Paris (Plus tard, ces cartes devaient prendre une certaine valeur du fait que l'administration des P. T. T. y apposa un cachet portant ces mots : « panne au-dessus de l'Atlantique ».)

Nous pensons, Codos et moi, à prendre un peu de repos. Rendez-vous est fixé pour le lendemain aux mécaniciens d'Air-France — ils se trouvaient là en permanence — et nous gagnons la ville qui se trouve à quatre kilomètres de l'aérodrome. Nous y prenons connaissance d'un message du Ministère de l'Air et de la Présidence du Conseil dans lequel nous sont adressées des félicitations pour notre atterrissage inespéré et le sauvetage du matériel.

Nous étions satisfaits, Codos et moi, d'avoir réussi à ramener notre avion intact mais nous ne décolérons pas d'un échec provoqué par une panne aussi stupide.

Nous aurions tellement voulu parcourir les 12.000 kilomètres !

— Tant pis, mon vieux Paul ! Dès que l'équipe de mécaniciens nous aura rejoints ici, le moteur sera démonté et revu afin de connaître la cause exacte de la panne. Comme nous n'avons pas vidangé et que les réservoirs d'essence sont restés plombés, nous décollerons pour gagner Paris sans escale. Nous prouverons ainsi que le *Joseph Le Brix* est capable de réaliser Istres-Santiago-du-Chili sans escale.



Les jours qui suivirent devaient fortifier cette intention d'effectuer le vol retour sans toucher à nos réservoirs d'essence. Déjà, pour notre dépannage à Porto-Praïa, les difficultés avaient commencé. Une compagnie d'Etat demandait au Ministère 300.000 francs pour transporter nos mécaniciens de Dakar à Porto-Praïa, par aviso. Un seul homme — Mermoz, toujours lui — s'était offert pour amener Leseigneur et Camurati auprès du *Joseph Le Brix* dans les 48 heures. Il essaya un refus : pas d'avion disponible.

Nos mécaniciens durent alors nous rejoindre par paquebot de Marseille à Dakar et de Dakar aux îles du Cap Vert, à bord d'une goëlette qui ne mit pas moins de quinze jours. Il fallut donc trois semaines à nos dépanneurs pour arriver auprès de nous...



Codos et moi résolûmes de nous installer assez

loin de la ville, dans une villa habitée par le personnel d'Air-France. Nous y passâmes un séjour agréable.

Nous avions la chance — dans notre déveine — de nous trouver là durant la belle saison et l'île est une des plus salubres, des plus verdoyantes de l'archipel. Nous ne manquions pas de loisirs pour la parcourir en tous sens.

Praïa, capitale des îles du Cap Vert — une capitale bien modeste, on s'en doute — est construite sur un terrain d'anciennes laves. Le volcan éteint domine à l'horizon. Elle est constituée par un petit groupe de maisons basses aux couleurs vives disposées sur une profonde baie demi-circulaire. Les noirs, de haute stature et de belle démarche, sont plus nombreux dans l'île que les colons européens — pour la plupart des exilés politiques portugais.

Nous faisons « popote » avec les radios et les mécaniciens ; et, dans l'après-midi, nous nous livrons aux joies de la grande pêche avec des pêcheurs professionnels de l'endroit. Jamais, je n'ai vu pareils coups de filets ! Jamais, je n'ai connu, après un « coup dur », pareilles heures de détente et d'insouciance !

Un jour, dans le ciel, nous vîmes passer lentement une énorme masse grise : c'était le *Zepelin* qui effectuait sa première liaison commerciale avec l'Amérique du Sud.

J'ai vécu à Praïa dans une ambiance qui me ramenait à mes juvéniles enthousiasmes de Bône, alors que je dévorais les histoires de Gustave Aimard et combien d'autres romans d'aventures exotiques.

Le poste de T. S. F., toutefois, nous rappelait

à l'époque présente et à ses réalités. Matin et soir « Radio-Toulouse » nous envoyait les nouvelles comme si nous étions sur les boulevards.

C'est là que j'ai le plus intensément ressenti le caractère prodigieux de cette invention.

L'appel du pays...

Nous n'allions pas tarder à y répondre et à nous arracher aux douceurs de notre île...



Les nouvelles que nous apportèrent Leseigneur et Camurati nous démoralisèrent tout d'abord ; elles devaient, par la suite, nous exaspérer.

Notre atterrissage à Porto-Praia avait fait l'objet d'une campagne non seulement contre notre matériel mais aussi contre le Ministère de l'Air. Une certaine presse s'était emparée de cet incident pour jeter le discrédit sur ceux qu'elle appelait les « responsables d'un échec ».

Cette campagne affermit notre résolution de faire la preuve des possibilités du *Joseph Le Brix*. En attendant l'arrivée de nos braves mécanos, nous avions, Codos et moi, aidés par les mécaniciens d'Air-France, démonté nous-mêmes le moteur. Quand Leseigneur et Camurati se présentèrent, ils purent immédiatement se rendre compte que notre panne avait été occasionnée par l'usure de la pompe récupératrice d'huile. C'était plus une panne d'accessoire qu'une panne de moteur...

Le moteur fut rapidement remonté et, sept jours après, nous faisons un « rodage » au sol,

puis un vol de mise au point d'une durée de trois heures, en utilisant uniquement l'essence de l'appareil.

Dans le courant du mois de mars, le *Joseph Le Brix* décollait de Porto-Praia. La portion de 1.000 kilomètres de la traversée de l'Atlantique s'effectua sans aucune appréhension. Après avoir survolé une perturbation centrée entre Casablanca et Bordeaux, nous nous posons, 24 heures après, sur l'aérodrome de Buc, ayant relié Porto-Praia à Paris sans escale et couvert 4.800 kilomètres à 200 à l'heure.

Le général Denain, des officiels et de nombreux amis nous attendaient. Un commissaire de l'Aéro-Club de France constata que le plombage des réservoirs d'essence était intact. La vidange fut effectuée immédiatement ; il restait encore de quoi couvrir un millier de kilomètres. Le compte y était : 6.000 kilomètres d'Istres à Porto-Praia (avec le demi-tour), 4.800 pour le retour de Porto-Praia à Buc, 200 kilomètres représentés par une heure de rodage et 600 kilomètres pour les 3 heures de vol de mise au point à Porto-Praia, sans compter l'essence évaporée durant notre immobilisation, tout cela confirmait les possibilités du *Joseph Le Brix*.

Nous l'avions pratiquement démontré et notre conscience était tranquille. Malheureusement, la campagne de presse — une certaine presse, répétons-le — avait porté et tout fut oublié : records du monde de distance et de durée en circuit fermé, record du monde en ligne droite sans escale, Paris-New-York, tout tombait à l'eau.

Le *Joseph Le Brix* ne valait plus que son exposition au Musée. Telle fut la décision prise.

Un an après, la même presse, montait en

« épingle » la performance des aviateurs russes qui battaient de peu notre record du monde de distance en ligne droite à... 150 de moyenne.

Plus tard, cette performance se trouvait battue par un équipage anglais qui couvrit 11.600 kilomètres.

Jamais la France n'aurait dû perdre ce record...

CHAPITRE XI

Pilote complet

Contre mon gré, je quitte Codos. — La naissance du Typhon. — 5.000 kilomètres à 317 à l'heure. — Maryse Hilsz l'échappe belle. — La course Istres-Damas-Paris. — La recherche d'un terrain dans la nuit.

NOTRE retour avait démontré d'une façon indiscutable que le rayon d'action du *Joseph Le Brix* était conforme à nos prévisions. Notre échec au-dessus de l'Atlantique n'était la conséquence que d'une déficience du moteur.

Hélas, ce voyage au cours duquel nous avions pris, Codos et moi, de nombreux risques afin de démontrer toute la valeur du matériel, ne nous avait pas permis de conserver notre appareil pour une nouvelle tentative.

Bon nombre de critiques aéronautiques semblaient oublier qu'un appareil de record est extrêmement délicat à mettre au point. Ils ne se souvenaient pas — ou ne voulaient pas se souvenir — que le maximum d'une machine n'est atteint qu'après plusieurs entreprises. C'était pourtant le cas du *Joseph Le Brix* qui, en quelques années, avait gagné en vitesse et en rayon d'action, ce dernier notamment passant de 9.000 à 13.000 kilomètres.

Pourquoi a-t-on toujours trouvé, en France, des gens prêts à admirer ce qui se fait à l'étranger et à dénigrer systématiquement les efforts des Français qui consacrent leur vie à porter plus haut le prestige de leur pays ?

A ceux qui ont mené pareilles campagnes, qu'il me soit permis de rappeler que l'aviation de record et de raid n'est pas sans danger et que les échecs qu'elle subit sont en fonction des difficultés qu'elle affronte.

Quel intérêt offrirait un record ou un raid s'il ne s'agissait que de décoller l'avion et d'aller le poser au point qui a été fixé à l'avance ?...

J'eus heureusement la satisfaction de constater bientôt que le Ministère de l'Air ne partageait pas ces avis plus ou moins bien intentionnés et ne méconnaissait pas mes efforts. Autorisation me fut accordée d'entrer en rapports avec certains constructeurs de mon choix en vue de travailler à la réalisation d'un matériel ultra-moderne.

C'est avec un petit serrement de cœur que je dus me séparer de mon ami Paul Codos avec qui je venais de vivre trois des plus belles étapes de ma vie d'aviateur. Toutefois à l'annonce que Codos se voyait confier par Air-France-Transatlantique l'organisation des vols d'essais au-dessus de l'Atlantique du Nord (section avions), je fus quelque peu tranquilisé. Sans aucune arrière-pensée, je pus suivre la nouvelle voie que je m'étais tracée.

Toute initiative m'était laissée à ce sujet. Mes vœux se trouvaient ainsi largement comblés.

Depuis longtemps, on le sait, j'aspirais à réunir un jour les qualités susceptibles de justifier l'appellation de « pilote complet ». Radio, navigateur et mécanicien, je pensais être devenu un tech-

nicien assez renseigné sur toutes les améliorations multiples qui surgissaient journellement dans le domaine aéronautique.

L'aviation évoluait, en effet, avec une vitesse déconcertante. Ce qui paraissait osé, audacieux, voire impossible, devenait rapidement chose courante, grâce à la science des ingénieurs, à l'habileté des ouvriers, à la virtuosité des pilotes. Paradoxe aujourd'hui, vérité demain. C'est une loi dans ce domaine comme dans bien d'autres ; il faut sans arrêt se maintenir dans l'orbe de tous les progrès, autrement l'homme ne peut que diminuer pendant que l'aviation évolue.

Mon plus grand désir était, alors, d'avoir à ma disposition un appareil monoplace. Je voulais maintenant être seul à bord. Le tour du monde de Willy Post — dont j'avais été le témoin à New-York — me hantait particulièrement. L'exploit m'avait émerveillé et je sentais qu'il était dans mes moyens.

Cette idée guida dès lors toute ma volonté, toute mon action.

La naissance du « Typhon »

Sans perdre un instant, j'engage les pourparlers. Le premier constructeur que je pressens est l'ingénieur Cousinet, créateur de l'*Arc-en-Ciel* qui s'était illustré sur l'Atlantique du Sud.

J'expose à Cousinet les caractéristiques de l'avion dont j'ai besoin. Elles portent principalement sur le rayon d'action qui devra approcher de 6.000 kms, sur la vitesse de croisière que je ne désirais pas inférieure à 300 kms à l'heure et

aussi sur l'équipement de ce monoplace dans lequel le pilotage automatique et la radio devront être prévus.

Cousinet se met immédiatement au travail et, quinze jours après, me donne un premier projet que les Services Techniques acceptent.

Malheureusement, des difficultés financières ayant surgi, Cousinet doit abandonner la construction de cet engin.

Je me tournai alors vers l'ingénieur Riffard, le créateur des remarquables avions qui venaient de se distinguer dans la Coupe Deutsch de la Meurthe.

Riffard avait inauguré une formule strictement française. Elle consistait à concevoir des appareils d'une extrême finesse mûs par un moteur d'une faible cylindrée. La finesse se substituant à la puissance, des ressources insoupçonnées s'offraient pour la construction d'un avion à faible consommation accusant une vitesse nettement supérieure à celle de tout autre appareil d'un type correspondant.

L'ingénieur Riffard fut vivement intéressé par mon programme et, sans la moindre hésitation, m'assura qu'il était capable de réaliser un matériel y répondant point par point.

Un mois après, la Maison Caudron-Renault recevait commande de cinq *Typhon* dont un — le mien — équipé en monoplace. Les quatre autres étaient destinés à Mermoz pour le transport du courrier.

Le *Typhon*, monoplace qui m'était réservé s'inspirait de l'avion gagnant de la Coupe Deutsch.

D'une conception hardie, au profil d'aile de vitesse, cet appareil en bois devait avoir une charge au mètre carré et un poids au cheval très élevés. Les performances qu'on exigeait de lui ne permettaient pas qu'il en fût autrement.

L'expérience était à faire. Ingénieur et constructeur la tentaient.

La construction fut activement poussée et six mois après, Delmotte, le brillant et modeste chef-pilote de Caudron, réceptionnait le prototype.

Quel homme que ce Delmotte ! A le voir, on ne pouvait croire qu'il fût capable de réaliser les prouesses qui l'avaient classé parmi les meilleurs pilotes du moment. A 44 ans, sa résistance physique était vraiment extraordinaire. En lui, l'aviation française possédait un de ses meilleurs champions !

Mon *Typhon*, à l'œil, n'avait rien à envier à ses prédécesseurs.

Il avait très belle allure. C'était encore un « racer » de la même lignée que ceux qui étaient précédemment sortis de l'usine d'Issy-les-Moulineaux. Ramassé sur lui-même, fuselé à souhait, il inspirait confiance.

Sa peinture rouge semblait encore l'affiner, à tel point qu'on se demandait s'il allait pouvoir répondre à la rude besogne qu'on lui demandait.

Néanmoins, après quelques essais, avec charge réduite, l'avion révéla d'excellentes qualités de vol. Toutefois son pilotage était « pointu », c'est-à-dire très délicat. Il nécessitait une attention de tous les instants.

Après quelques tâtonnements dus à l'équipement que je désirais, l'avion de raid fut sorti de l'usine pour son premier vol de contrôle. Delmotte, d'accord avec moi, effectua ce vol et me

passa ensuite l'appareil. Pour gagner du temps, comme j'en avais coutume, je procéderai moi-même aux essais et à la mise au point.

La Maison Caudron-Renault mit à ma disposition une équipe composée de quatre mécaniciens et de trois ingénieurs de premier ordre, parmi lesquels je reconnus avec plaisir Albert, le jovial compagnon, connu et apprécié sur tous les terrains de France et de Navarre.

Nous nous transportons alors à Istres où nous profiterons de la piste de départ pour des essais qui s'annoncent minutieux notamment en ce qui concerne la consommation aux régimes les plus divers, à différentes altitudes. Il me fallait aussi mettre au point le poste de radio et le pilotage automatique.

Dès mes premiers vols, l'avion me donna satisfaction. Il n'y avait que le pilotage qui laissait quelque peu à désirer. Il était vraiment délicat. D'autre part, la faible puissance du système moto-propulseur allongeait le décollage. Quant à l'atterrissage, il était ultra-rapide. C'était un avion de course...

Une fois les essais préliminaires terminés, j'entrepris les essais de décollage avec des charges progressives. C'est ainsi qu'un matin, je réussis à enlever la machine à 300 kilos de la pleine charge, c'est-à-dire plus de 18 kilos au cheval et 170 kilos au mètre carré. Une demi-heure après par exemple, je dus atterrir à cause d'une panne de moteur, hélice calée. A 200 kms à l'heure, je posais l'avion, dans la Crau, sans aucun « bobo ».

Loin de m'avoir effrayé, cet incident m'avait tout à fait « gonflé ».

Cependant, profitant des enseignements acquis

durant tous ces vols d'essais et m'autorisant de mes connaissances techniques, je me permis de demander au Bureau d'Etudes de la Maison Caudron-Renault certaines modifications qui apparaissaient heureuses, mais osées.

*
*
*

C'est à ce moment que j'assistai, en spectateur, à l'envolée de l'aviatrice française Maryse Hilsz qui s'attaquait au record féminin de la plus grande vitesse sur base.

Je ne puis songer sans un léger frisson au danger couru par notre grande et courageuse championne.

Maryse Hilsz venait d'attaquer la base de 3 kms sur laquelle elle effectuait sa tentative. L'avion volait à 600 kms à l'heure environ. Soudain, pris dans un remous, on lui vit faire un plongeon magistral. Non attachée, Maryse Hilsz fut projetée en avant sur le manche à balai. Obéissant immédiatement à cette manœuvre inopinée, le petit bolide se mit à décrire un magnifique looping à l'envers. L'aviatrice fut littéralement « catapultée ». Heureusement son parachute eut le temps de s'ouvrir avant d'arriver au sol et, à demi-évanouie, Maryse Hilsz fut gentiment déposée sur un... étang.

Le mistral soufflait avec violence. Il s'engouffra dans la voilure du parachute et traîna sa passagère horizontalement, au niveau de l'eau.

Témoins de l'accident, deux pêcheurs arrivèrent à temps pour recueillir l'aviatrice au bord de l'étang où le rivage était constitué par une route qui le séparait de la mer.

Deux cents mètres de plus, et Maryse Hilsz disparaissait dans les flots.

Un miracle...

C'est aussi à la même époque que j'appris, avec une profonde tristesse, la disparition en mer de mon ami Jean Mermoz, victime de sa foi ardente dans l'aviation pour laquelle il avait consacré tous ses moments.

J'améliore un beau record

Le 24 avril 1936, jour anniversaire de ma naissance, je décolle de la piste de Barbas sur mon *Typhon* modifié, avec l'intention de m'attaquer au record de vitesse sur 5.000 kms. (Par reconnaissance envers celui qui, un des premiers, m'avait fait confiance, j'avais baptisé mon avion *Louis Blériot*).

Le capitaine Montsarat me chronométrait et les mécaniciens Puyet et Duchène sous la direction d'Albert, m'assistaient.

Deux circuits avaient été prévus. Le premier comportait cinq aller et retour du parcours Istres-Bordeaux et le second, plus court, une ronde entre Marseille et Lyon.

Dans le cas d'une panne de mon poste de T.S.F. nous avions envisagé un système de code pour alerter Albert d'un changement de circuit. Ce système consistait pour moi, étant seul à bord et ne pouvant utiliser le message lesté, de virer soit à gauche, soit à droite, soit encore d'effectuer des virages consécutifs. Au sol, la juste interprétation de ma décision m'était fournie à l'aide de trois camions orientés d'une façon ou d'une autre.

Moyen qui, bien que rudimentaire, me permit de mener à bien ma tentative. On va le voir.

Je décolle, en effet, en 1.400 mètres malgré la charge et attaque tout de suite le circuit Istres-Bordeaux. L'exiguïté de mon habitacle provoque de ma part une fausse manœuvre. Un court-circuit se produit avec mon poste de T.S.F. et, dès le départ, me voilà sans communication avec le sol.

Je ne compte plus maintenant que sur mes virages et les camions.

S'ajoutant à cette panne de radio, voilà que je constate des vibrations d'empennage provoquées, sans aucun doute, par la lourde charge que représente l'essence emportée pour un pareil record.

Par prudence, dès mon retour de Bordeaux, j'adopte le petit circuit de Lyon. Là, au moins, je serai à proximité de ma base et, si je ne peux l'atteindre, les nombreux terrains de secours qui jalonnent la vallée du Rhône me permettront d'atterrir.

Le brave Albert a compris mon intention. Il fait placer les camions comme convenu et je m'élance dans la direction de Lyon.

Malgré un mistral qui souffle à 100 kms à l'heure, j'effectue huit fois le circuit. C'est un véritable calvaire. La nuit est arrivée quand je boucle pour la dernière fois le parcours. Je sais que j'ai tout juste ce qu'il faut d'essence. Il n'y a pas à hésiter. Je fonce sans penser à autre chose. Je vire pour la dernière fois à Lyon et, enfin, j'arrive à Istres où j'effectue, malgré le mistral, un parfait atterrissage de nuit.

Le record est battu et bien battu. Sur les 5.000 kms du parcours j'ai réalisé une vitesse moyenne horaire de 317 kms pour un vol de près de

17 heures, compte tenu des 45 minutes qui m'ont été nécessaires pour prendre mon altitude et venir couper la ligne de départ.

Il me restait à peine dix litres d'essence...

Dès mon atterrissage, le colonel Girier, qui commandait alors l'Ecole d'Istres, me réserve une réception d'autant plus touchante, que je n'ignorais pas que lui-même, en compagnie du colonel Weiss, avait été détenteur de ce même record.

Tous les élèves de l'Ecole étaient présents, leur chef l'avait voulu. M^{me} Grier m'embrassa, je fus porté en triomphe et on sabla le champagne.

Quelques jours plus tard j'étais élevé à la dignité de Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur et, à la fin de l'année 1937, inscrit au tableau spécial pour le grade de commandant à titre exceptionnel, pour l'ensemble des services rendus à l'aviation française.



Ce long vol m'avait permis de rassembler de nombreuses observations. J'en avais tiré la conclusion que la formule du *Typhon* était bonne dans l'ensemble, mais que la construction devenait fragile dès que la charge enlevée dépassait un certain poids. Le pilotage restait très délicat ; malgré tout, on pouvait attendre de la machine des résultats plus probants encore. Pour cela, il fallait procéder à de nouvelles modifications.

C'est alors que je fus désigné, par le Ministre de l'Air, comme chef d'équipe, pour la préparation du matériel commandé et engagé dans la course New-York-Paris laquelle plus tard, devait être transformée en une épreuve Istres-Damas-Paris, représentant la même distance.

Je n'ignorais pas que l'Amiot 370 — que nous devions piloter Codos et moi — ne serait pas prêt en temps voulu pour participer à cette course. Fickinger, le joyeux « Fifi », un de mes anciens mécaniciens, grand animateur avec Lepreux de la « Popote des Ailes » à Chaville, avait procédé au premier vol avant de me le livrer pour la mise au point. Or, de ce vol initial, il ressortait que l'adaptation des radiateurs serait longue à réaliser. Il nous fallait donc abandonner cette belle machine.

J'envisageai la remise en état du *Typhon* qui pourrait être engagé comme appareil de remplacement. A cet effet, je rentrai à Paris.

Nous ne disposions que de deux mois pour procéder aux améliorations et aux modifications nécessaires. Délai trop court qui ne permettait pas d'avoir à ma disposition l'avion susceptible de figurer honorablement au classement de cette épreuve internationale.

Moins bien, certainement, que les autres concurrents français. Il y avait en effet Codos, mon compagnon de l'Atlantique-Nord et de l'Atlantique-Sud, qui pilotait le *Fulgur*, avion bi-moteur commercial, le regretté Guillaumet sur un quadrimoteur qui lui permettait d'effectuer tout le parcours sans escale à 250 kms de moyenne et le colonel François, secondé par le capitaine Laurent, un « as » de la navigation, réunis tous deux aux commandes d'un appareil commercial quadrimoteur.

Fickinger n'avait pu, dans un laps de temps vraiment trop court, amener l'Amiot à prendre part à la compétition. Il allait poursuivre les essais mais dans le but de me remettre la machine dès que je serai libéré de la course présente.

Me voilà donc, avec mon *Typhon*, engagé dans la course. A vrai dire, je n'étais pas tellement « chaud » à tenter une aventure pareille à bord d'un appareil qui n'avait pas été modifié selon les indications que j'avais suggérées. Mon enthousiasme se trouvait même refroidi à ce point que je songeais à déclarer forfait.

Ayant eu vent de mon intention, les mécaniciens de la Maison Renault qui, avec un dévouement inlassable, avaient déjà collaboré à la préparation du *Typhon* pour le record des 5.000 kms, s'alarmèrent. Evidemment, vis-à-vis de ces braves gens, ma position était assez délicate. Ne leur avais-je pas promis une part du prix que je pouvais gagner ?

Ce qui me contraria le plus fut d'apprendre qu'il supposaient que je ne pensais qu'à l'Amiot qui m'était préparé en vue de tentatives futures contre les records de vitesse. De là à conclure que la course Istres-Damas-Paris ne m'intéressait que dans une très faible mesure, il n'y avait qu'un pas...

En présence de l'état d'esprit de ces modestes mais combien précieux collaborateurs, je décidai, quoi qu'il arrivât, de prendre le départ. Il ne fut plus question de forfait.

Je m'attachai dès lors à préparer ma course selon les possibilités de la machine.

D'après l'horaire, basé sur les renseignements météorologiques, je comptais prendre le départ bien avant la tombée de la nuit (les équipages choisissaient l'heure de l'envol). Je n'atterrissais pas à Damas d'où, après m'être fait contrôler en vol, je prenais la direction de Paris. Un atterrissage à Athènes me permettait de faire 600 litres d'essence et de filer ensuite vers le Bourget.

Pour augmenter ma vitesse au ras du sol, j'avais consenti à prendre encore de nouveaux risques en faisant supprimer les « limiteurs de compresseurs » des moteurs, ce qui m'était permis grâce à l'utilisation d'une essence spéciale, nettement plus riche en octane. Bref, j'avais fait le maximum pour me défendre de mon mieux dans une course pour laquelle mon matériel était insuffisamment au point.

Le matin de mon départ, en lisant les journaux, je m'aperçus que j'étais désigné généralement comme « outsider » de l'épreuve. Cela flatta mon amour-propre et si j'avais encore eu la plus légère hésitation sur mon départ, elle se fût dissipée.

Pendant toute la nuit, j'avais évalué mes chances et bien que la construction du *Typhon* me causât quelque souci, j'en arrivais à conclure que le coup était quand même à tenter. J'étais arrivé à me persuader que, si mon avion résistait durant les premières heures de vol, il n'y avait aucune raison de ne pas l'amener en bonne place au Bourget. C'était un appareil « économique » et la seule escale que je prévoyais à Athènes ne devait me faire perdre que le minimum de temps.

La journée qui suivit fut consacrée aux ultimes préparatifs. A la fin de l'après-midi, les avions concurrents furent amenés sur la ligne de départ dans leur ordre d'envolée. Le *Typhon* fut placé directement sur la piste, étant le premier à s'élancer en direction de Damas.

**

A 17 heures, je décolle, mettant immédiatement le cap sur la Corse.

Les remous existant encore à cette heure rendent pénible ce début de vol. Je ne suis pas long à m'apercevoir que la lourde charge de l'avion amène une déformation très nette des plans.

Cependant, au-dessus de la mer, les remous disparaissent. Profitant d'un bon vent arrière, le *Louis Blériot*, à 3.000 mètres d'altitude, fonce vers l'Italie.

A ce moment, ma confiance est entièrement revenue. Les deux moteurs tournent régulièrement. La météo est bonne. Je suis dans une condition physique parfaite. Pourquoi diable ai-je eu un moment l'idée de déclarer forfait ?

Je traverse l'Italie à la même allure. La nuit arrive. Me voilà au-dessus de l'Adriatique.

Que se passe-t-il ? Les ailerons vibrent de façon anormale. Tout à coup mon anxiété naît. Je sais que ces vibrations proviennent de la « flèche » accusée par les plans. Comme je me suis délesté, depuis trois heures, les plans reprennent peu à peu leur position. Au lieu d'améliorer la sécurité de l'appareil, cet état de chose la complique. Je m'aperçois même que les plans revenant à l'horizontale, les commandes souples reliant les ailerons au « manche à balai » ont pris du « mou ». Elles ont été si étirées avec l'avion en charge qu'elles sont maintenant trop longues.

A mesure que j'avance, le pilotage devient de plus en plus difficile. Au-dessus de la Grèce, le vent et aussi le relief du sol rendent plus scabreuses encore les conditions de vol.

Les vibrations augmentent et je dois, dès qu'elles s'amplifient, réduire le moteur.

Absorbé par ce pilotage, je ne peux utiliser

mon poste de radio. Il m'est en effet impossible de lâcher le « manche » ne fut-ce que quelques secondes.

Quoi faire ?... Abandonner ? C'est la plus sage détermination.

— Je vais me poser à Athènes.

Une heure après je survole la région de la capitale grecque. Le terrain de Tatoï n'est ni balisé, ni éclairé. Avec le *Typhon* il ne faut pas songer à tenter un atterrissage de nuit. La seule solution qui me reste est de « tourner » en attendant le lever du jour ou de continuer mon vol jusqu'à Damas. Je viens de parcourir 1.700 kms et il m'en reste 1.200 pour atteindre la Syrie. Bénéficiant d'un vent arrière, je peux « risquer le coup ».

C'est ce que je fais.

Et peu après, je le regrette... Les vibrations deviennent plus fortes à mesure que l'avion s'allège. Pour ralentir la vitesse, je sors les roues du train d'atterrissage. Hélas, me voilà au-dessus de l'Asie Mineure avec ses montagnes dont quelques-unes atteignent 3.000 mètres. Il faut que je monte à 5.000. C'est insuffisant ! Les remous continuent à secouer l'avion. Pour évoluer en zone calme, je suis contraint de quitter la terre et je m'élance au-dessus de l'eau.

— Au petit jour, j'irai me poser à Chypre.

Comme il n'est plus question de continuer la course, je désire maintenant sauver mon appareil.

Le vent favorable me pousse au-dessus de Chypre avant le jour. Là non plus le terrain n'est pas balisé. J'en suis réduit à « tourner en rond » en attendant d'y voir clair. C'est alors que je me rends compte que les ailerons du *Typhon* flottent

dangereusement. Sur un terrain aussi petit que celui de Chypre, je ne peux pas me poser en toute sécurité.

Allons à Damas !

Je traverse à nouveau la Méditerranée et aperçois Lattaquié que je n'avais pas revue depuis mon record de distance en ligne droite.

Un dernier effort et j'arrive à Damas. C'est fini, il faut atterrir. Je m'en remets au destin car, ne pouvant me servir des ailerons, un simple remous pourra me culbuter. Je prends très loin mon terrain et me pose correctement sur le sol. Un coup d'œil général sur la machine me montre que tout l'appareil a souffert des vibrations. Mon habitacle est en partie démantibulé ; les réservoirs d'essence et d'huile sont déboulonnés.

Ahurissement des officiels qui, déjà, me considéraient comme perdu !

Je venais de couvrir, avec mes détours, 3.500 kms en 13 heures de vol. En constatant ce qui restait dans les réservoirs d'essence, je ne pus que regretter de n'avoir pas eu en mains un avion suffisamment au point.

A l'annonce de l'écrasant succès des Italiens, la journée fut une des plus mauvaises de ma carrière de pilote.

Il faut dire aussi que jamais non plus je n'avais autant souffert moralement qu'au cours de cette nuit passée à chercher un terrain propice à bord d'un avion qui, c'est le cas de le dire, « battait de l'aile ».

CHAPITRE XII

2.000 kilomètres à 441 à l'heure

10.000 à 317 de moyenne

Je découvre l'aviation moderne. — La chute des records de vitesse. — Mon atterrissage en Sardaigne. — Tout est prêt pour la ligne droite. — C'est la guerre...

Après la défaite française dans la course Istres-Damas-Paris le Ministre de l'Air voulut tenter une expérience qui s'inspirait de la méthode employée en Allemagne.

Je fus désigné pour mettre au point et établir des rapports, transmis directement au Ministre, sur l'Aniot 370, appareil qui portait tous les espoirs de l'aviation française.

Travaillant au-dessus de tous les Services Techniques, ma mission consistait à procéder à la mise au point de cet avion et à en étudier l'adaptation militaire. A cet effet, la firme qui construisait le 370 sortait parallèlement le 340, appareil du même type, destiné à recevoir les aménagements exigés par la cinquième arme.

Militaire, j'étais donc appelé à travailler avec des « civils ».

Dès l'abord, je m'en félicitai. Je me trouvais en contact direct avec M. Amiot, jeune et sympathique constructeur. Passionné d'aviation, il ne devait son ascension dans l'industrie aéronautique qu'à son bon sens et sa clairvoyance. Très bienveillant pour son personnel, il ne regardait pas à l'argent. Une modification s'imposait-elle ? Quelle qu'en soit l'importance il la faisait réaliser sans se soucier de ce qu'elle allait entraîner comme dépenses supplémentaires.

Jamais une demande ne fut rejetée sans examen. Jamais une amélioration quelconque ne fut discutée. Elle fut toujours exécutée dans le plus bref délai.

En toute conscience, je peux dire que c'est la Maison qui m'a donné le plus de satisfaction en ce qui concerne la préparation et la mise au point d'un avion.



M. Amiot avait su s'entourer de collaborateurs de valeur. Sans parler de M. Jarre de la Belde qui était, dans le rayon administratif et commercial, l'amabilité même, je veux surtout citer Vigroux, ancien mécanicien de piste, connu de tout le personnel navigant notamment à la suite des raids effectués avec Pelletier d'Oisy et Gérardot.

Par son travail, son intelligence et sa volonté, Vigroux avait acquis la confiance de son « patron ». Celui-ci était arrivé à en faire son confident.

Je fus ravi de me le voir adjoindre comme navigateur mécanicien. Mon travail allait largement bénéficier de cette aide.

L'Amiot 370, je le répète, était l'avion de l'avenir. C'était une des plus belles machines que l'industrie française ait jamais produite. Dessinée par deux jeunes ingénieurs de talent, MM. Girardin et Calvi, elle avait une finesse d'allure extraordinaire pour un appareil de cette taille. Sa construction était entièrement métallique, en aluminium. Le fuselage, très allongé, se terminait en « rotonde » vitrée constituant l'habitacle de l'équipage. Aucune saillie à l'extérieur, telle était la formule mise en application. Les ingénieurs en étaient arrivés à sacrifier la visibilité à la finesse. L'avion était équipé de deux moteurs Hispano-Suiza de 900 CV chacun.

Dès que je pris possession de l'appareil, en hommage au constructeur, je décidai de le baptiser *Anne-Marie*, prénom de M^{me} Amiot, sa fille. J'étais enthousiasmé !



Les premiers vols à Istres — la section de prototypes de la Maison Amiot était installée dans la Crau — furent pour moi une révélation. Je découvris d'un seul coup l'aviation moderne. Les moteurs rétablissaient leur puissance à plus de 5.000 mètres pour maintenir le maximum de vitesse. Il n'était plus question de voler sans oxygène. Déjà, la vitesse atteinte frisait le 500 à l'heure.

La mise au point de l'avion fut assez rapide. Cellule et moteurs étaient parfaits. Seul le refroidissement de ces derniers posait un pro-

blème nouveau. Chacun s'y consacra et M. Amiot ne dépensa pas moins d'un million pour le mener à bien.

A la suite des rapports que j'adressai au Ministre de l'Air, des ordres furent donnés pour activer la sortie de cet appareil et en même temps du type militaire, le « 340 ». Les mécaniciens travaillèrent alors jour et nuit et bientôt, après une mise au point méthodique, le « 370 » fut préparé en vue d'effectuer des tentatives contre les records de vitesse que je voulais ramener en France.

Notre aviation soulevait — à juste titre — de vives critiques. Il s'agissait de démontrer qu'elle était en voie de redressement. Le Ministre comptait sur ce nouveau matériel et m'avait donné l'assurance que l'aide des différents services ne me ferait pas défaut.

Le programme que je m'étais tracé comportait notamment la reprise aux Italiens des records de vitesse en charge sur 1.000 et 2.000 kilomètres. L'Amiot 370 les avait à « sa main ». Cependant notre tentative — Vigroux était mon compagnon de vol — devait être effectuée à 5.000 mètres d'altitude. Il nous fallait songer aux contrôles. Le *Joseph Le Brix*, comparativement à l'*Anne-Marie* — non équipé en T. S. F. — n'était qu'un « rase-mottes ». Nous ne pouvions, sans perdre un temps précieux qui eût diminué fortement la moyenne, songer à descendre au-dessus des points de contrôle si des nuages masquaient l'avion à son passage. C'est pourquoi je dus me mettre à étudier la meilleure manière de faire officialiser nos passages sans que nous soyons contraints de perdre sur notre vitesse.

C'est ainsi que les bases de 500 et 1.000 kms furent tout d'abord calculées, à quelques mètres près, par le Service Géographique.

Il fut ensuite décidé qu'un avion-contrôleur identifierait l'appareil au-dessus de chaque contrôle tandis qu'au sol, chronomètres et commissaires « azimuteraient » le ciel soit avec des lorgnettes, soit avec une alidade pour déterminer la verticale de la base.

Tout étant ainsi prévu, j'effectuais plusieurs tentatives. Elles échouèrent en raison des variations brusques du temps qui, de plus, empêchaient notre système de contrôle d'être efficace.

D'accord avec M. Amiot, je décidai de tenter les records à Oran où nous savions bénéficier d'un ciel plus clément et surtout plus stable.

Quel étonnement pour les Oranais de se trouver devant un pareil avion. Pour eux, déshérités en matériel aérien — comme tous les coloniaux d'ailleurs — l'Amiot 370 représentait la preuve que la France était décidée à remonter le courant et à réagir victorieusement.

Ils ne se trompaient pas, car, quelques jours après notre arrivée, dès notre premier vol, nous avions déjà battu sept records avec 500, 1.000 et 2.000 kilos de charge sur 1.000 et 2.000 kms.

L'Amiot 370 avait réalisé la remarquable moyenne de 441 kms à l'heure.

Sans plus attendre, nous rentrons en France. Notre voyage de retour, d'Oran à Marseille, devait être assez « sport ». Je n'avais, comme je l'ai dit, pas de radio à bord. Nous partons, avec Vigroux, directement pour Istres. Le temps est « bouché ». Je vole en P.S.V. Au-dessus des Baléares, le givre se forme sur nos plans. Je monte jusqu'à 7.000 mètres. L'avion est couvert

de glace. Celle-ci, bientôt, obstrue la « mise à l'air libre » des réservoirs d'essence. Tout à coup, les deux moteurs, non alimentés, s'arrêtent. Vigroux, avec son couteau de poche, réussit à percer un trou dans le collecteur d'air passant à l'intérieur de l'habitacle et les moteurs reprennent. Deux heures vingt après notre départ, nous nous trouvons au-dessus d'Istres, ayant couvert les 1.000 kms sans autre incident ; sauf pour le chien de Vigroux qui, secoué par le « mal de l'air » et surtout par le manque d'oxygène, ne goûta guère ce voyage... Le pauvre « toutou », par la suite, rôdait avec méfiance autour de l'avion et refusait obstinément de s'en approcher.



Les Maisons Amiot et Hispano-Suiza, dès notre retour, songèrent à améliorer les records battus en faisant monter des moteurs plus puissants. Cependant, détenteurs de ces records, Vigroux et moi ne songions plus qu'à accomplir d'autres performances. Le record de vitesse sur 5.000 kms, avec charge, nous tentait. C'était un des plus importants.

Les moteurs furent révisés et, un mois après, chronométrés par l'inamovible Mathieu, le populaire chronométreur du Rallye et du Grand Prix de Monte-Carlo, Vigroux et moi reprenions notre vol sur le parcours Istres-Cazaux et retour à accomplir cinq fois. Nous emportions une charge de 1.000 kilos représentée par des blocs de plomb. Les réservoirs contenaient de l'essence pour un vol de 13 à 14 heures. Notre intention était d'éle-

ver le record aux environs de 400 kms à l'heure, les Russes le détenant avec une moyenne de 325 kms.

En dépit de la charge, le départ fut sans histoire. La « météo » était moyenne. Cela ne nous inquiétait pas. Sur un vol d'aussi longue durée, nous n'avions pas à « pousser » les moteurs et nous pouvions perdre quelques kilomètres pour nous faire contrôler aux virages. C'est ainsi qu'après un vol de 12 h. 30, nous atterrissions à Istres ayant battu les records de vitesse sur 5.000 kms avec 500 et 1.000 kilos de charge. La moyenne avait été de 401 kms à l'heure, moyenne qui n'a jamais été surpassée depuis.

En l'espace de quelques mois, l'Amiot 370 avait ramené en France onze records internationaux en deux vols seulement, vols qui se déroulèrent le plus normalement du monde quoique mon compagnon Vigroux y fut fortement « sonné ». A chaque virage de l'avion, Vigroux se trouvait projeté contre la paroi du fuselage, avec une telle violence, qu'il en perdait connaissance. Secouant la tête, absolument comme un boxeur « groggy », il restait au moins cinq minutes à se la tenir entre les mains avant de récupérer toutes ses facultés. Il lui fallait une bonne dose de courage pour accepter un poste aussi brutal. Avec les premières tentatives, le record des 2.000 kms et celui des 5.000 kms cela représentait quelques coups de massue « encaissés ».



Les constructeurs insistaient pour que je

m'attaque à nouveau au record sur 2.000 kms, record qui, très certainement, pouvait être amélioré de façon sensible.

Ma pensée voguait vers d'autres performances plus difficiles. Au cours de mes précédents vols, j'avais calculé les consommations de la machine et m'étais aperçu, avec un certain étonnement, je l'avoue, que l'Amiot 370 pouvait très bien être aménagé en vue d'une tentative contre le record du monde de distance en ligne droite. Comme bien on pense, les Bureaux d'Etudes, tant chez Amiot que chez Hispano, se montrèrent stupéfaits. Personne n'avait songé qu'un bimoteur de ce type pût être capable de ravir un record qui, jusque-là, n'avait été l'apanage que de monomoteurs. Il semblait, à première vue, qu'un tel appareil devait être incapable d'emporter suffisamment d'essence pour alimenter les deux moteurs qui le tiraient.

Ce ne fut pas sans peine que j'arrivai à convaincre les plus optimistes. Finalement M. Amiot et le Ministère de l'Air me donnèrent « carte blanche » pour préparer le matériel en vue de réaliser mon projet.

Je me mis au travail et profitai d'une modification à apporter aux ailerons pour aménager mon « 370 ». Je fis monter un équipement ultramoderne et complet de radio ainsi qu'un dispositif de pilotage automatique. Je me rapprochais ainsi du but poursuivi depuis onze ans : partir seul. Rien ne fut négligé à cet effet et l'aménagement de l'appareil représenta bientôt ce qui pouvait être fait de mieux dans cet ordre d'idées. Tout était prévu ; ce dont je pouvais avoir besoin, en cours de vol, se trouvait à portée de ma main. Mêmes les simples crayons utilisés pour

prendre mes notes et effectuer mes calculs étaient fixés au « manche à balai ». A mon poste de pilotage je pouvais être pris pour « l'homme-orchestre ».

Sur les conseils de mes chefs, j'acceptai cependant de m'adjoindre un radio-télégraphiste professionnel. C'est alors que je choisis un sous-officier, « as » de la radio, qui avait fait ses preuves avec le commandant Bonnot, en effectuant six traversées de l'Atlantique du Sud à bord de l'hydravion *Croix du Sud*. Esmond, ainsi se nommait mon nouveau et futur compagnon, possédait son métier sur le bout des doigts et alliait à ses qualités de radio celles, non moins précieuses, de technicien spécialisé.

Sur ces entrefaites, je fus amené à conduire le général Vuillemin à Berlin, à bord de l'Amiot 340, réplique militaire du « 370 ». Ce voyage fit sensation, les 960 kms de Villacoublay à Tempelhof, ayant été couverts en une heure 55, c'est-à-dire à plus de 470 de moyenne. Le général était accompagné de son officier d'ordonnance. Quant à moi, j'étais secondé par Vigroux, qui me servait de mécanicien et par Esmond, mon futur compagnon de grand raid.

Notre réception en Allemagne fut des plus cordiales. Le Maréchal Goering me remit, suprême distinction, l'insigne de pilote allemand. Tous les officiers supérieurs de l'Aéronautique allemande se trouvaient réunis ; le général Milch et « l'as » Udet, deux des plus réputés pilotes d'Outre-Rhin, étaient au premier rang.

Notre Amiot fut l'objet, on s'en doute, d'une attention toute particulière et, à ce moment-là, nous ressentions, nous Français, une certaine

fiercé de présenter un appareil qui n'avait rien à envier — au contraire — à tout ce qui avait été réalisé par les aviations étrangères.

Notre retour de Berlin s'effectua dans les mêmes conditions de rapidité en dépit du temps qui m'obligea, jusqu'à Villacoublay, à voler en P.S.V.



Dès mon retour, je repris de plus belle mes essais avec l'Amiot 370. J'entrepris une série de vols de trois à quatre heures au cours desquels je notais toutes les consommations des moteurs aux différents régimes. Je voulais connaître, avec le plus de précision possible, le rayon d'action de l'appareil en fonction de la charge enlevée. Esmond, durant cette période, confirma son excellente réputation de radio. Je pouvais compter sur lui.

Je dois avouer que le pilotage automatique fut pour moi une autre révélation. Je savais que ce dispositif rendait d'énormes services au point de vue navigation mais je ne pensais pas qu'il puisse atteindre à une telle perfection. Je me rendis compte, au cours de mes calculs de navigation astronomique, que ce système était plus précis, de loin, que le pilotage humain. Une fois le cap établi, rien ne pouvait dérouter l'avion.

Je terminai la mise au point par un vol d'une durée de 13 heures. J'avais décollé l'appareil à son poids total (12 tonnes) qui représentait une charge de 170 kilos au mètre carré. Tout était parfait et j'envisageais dès lors l'avenir avec confiance.

Toutefois, il n'était pas question de m'envoler immédiatement pour la performance en ligne

droite. Je voulais, par un ultime vol important me faire une idée définitive des qualités de l'avion équipé pour ce record. J'allais donc m'attaquer au record de vitesse sur 10.000 kms, véritable banc d'essai pour ma future tentative.

Je fais changer les moteurs qui sont remplacés par ceux réservés aux records avec charge.

Pendant cette opération, j'organise mon vol. Le Ministère de l'Air, l'Aviation civile, l'O.N.M. et la Radio reçoivent, une fois de plus, mes visites. J'ai arrêté deux circuits : le premier se déroule exclusivement au-dessus de la France ; le second emprunte le ciel africain. Le circuit français est composé d'axes à grand rayon d'action qui relient Marseille à Saint-Inglevert et Saint-Inglevert à Bordeaux. Le circuit africain comporte le parcours Istres-Tunis-Alger-Oran et retour. Toutes les lignes droites de ces deux circuits n'ont pas moins de 1.000 kms, cela dans le but de réduire le nombre des virages.

Tout est bientôt prêt. Au mois de juillet 1939 nous décollons de l'aérodrome d'Istres en direction du Bourget. C'est Esmond qui, cette fois, est mon passager. C'est lui qui aura le... plaisir de se faire « sonner » dans les virages.

Malheureusement les nuages signalés par l'O.N.M. ne sont pas dissipés. Grâce à la radio, je fais contrôler l'avion à Saint-Inglevert après avoir « brûlé » Le Bourget. Nous redescendons sur Istres. Le mauvais temps persiste. Nous nous en allons vers Tunis et, pendant toute la journée, nous ne quitterons pas le circuit Tunis-Alger, la région d'Oran nous ayant été signalée également défavorable.

Les perturbations atmosphériques devaient gagner toute l'Afrique du Nord ainsi que la Mé-

diterranée. C'est alors que je fais envoyer par Esmond un radio destiné à prévenir les officiels que nous allons revenir au-dessus de la France. Il était 16 heures. Je ne pouvais quitter l'Afrique avant de savoir si le nécessaire avait été fait pour le contrôle de l'avion. C'est ainsi que nous attendîmes jusqu'à 22 heures...

Que s'était-il passé ?...

Quoi qu'il en fût Esmond et moi, dès que nous sûmes que le système de contrôle en France se trouvait en place, nous quittâmes Tunis pour regagner Istres.

Mais le mistral souffle et notre appareil vole à 250 kms à l'heure au lieu de 350. La moyenne va tomber. Nous survolons la Sardaigne une heure et demie après avoir quitté la côte africaine. Je constate une très forte dérive provoquée par un vent d'ouest qui souffle à 150 kms à l'heure. Et pourtant nous nous trouvons à 5.000 mètres d'altitude. Entre le ciel et l'eau, je fais le point astronomique. Il fait nuit depuis longtemps. Nous sommes à la hauteur des Bouches de Bonifacio, mais à 300 kms de la terre de Corse.

Soudain, le moteur gauche s'arrête. Voilà qui complique notre situation. On peut même dire qu'elle devient critique, l'avion était encore lourdement chargé. Les radiateurs étant conçus pour une certaine vitesse, il est à peu près certain que l'eau du seul radiateur restant en service, va augmenter de température. En effet, en quelques minutes, de 75° elle passe à 95. A ce moment, je me trouve en pleine mer. Il me faut absolument gagner la côte. C'est ainsi que j'arrive en vue de la Sardaigne dont j'avais aperçu les feux. Pendant une demi-heure, je tourne au-dessus de

Sassari, petite ville située au nord de l'île, essayant, à différentes altitudes, d'obtenir la stabilisation de la température d'eau à un degré n'offrant aucun danger. Ne constatant aucune amélioration il n'était plus question de remonter le mistral qui soufflait avec plus de violence d'heure en heure, ni de regagner Tunis, ce qui demandait une heure de vol, en pleine nuit, avec un seul moteur.

Il ne restait qu'à envisager la Sardaigne. Je n'ignore pas les complications que vont entraîner l'atterrissage d'un appareil français dans une zone interdite italienne.

Et pourtant il est impossible de l'éviter.

A ce moment, Esmond capte un message. Il émane de l'aviation italienne qui demande de nous faire connaître avec précision — la présence de l'avion avait été signalé depuis un moment à Cagliari. Je fais répondre aussitôt en indiquant la nature de notre vol, le type de l'appareil, les noms de l'équipage et notre situation critique. Quelques minutes après, autorisation nous est donnée de nous poser à Cagliari, l'importante base aérienne de l'aviation militaire italienne. Le message précise que le terrain est de petites dimensions et non balisé.

Je m'en rends rapidement compte. Evoluant au-dessus de la région de l'aérodrome, je ne pouvais le distinguer. Il fallait être prudent. N'avais-je pas entre les mains un matériel qui représentait la bagatelle de 10 millions de francs.

Je descends donc progressivement. La visibilité est bonne. C'est la pleine lune. Sous mes plans, j'aperçois une ligne blanche. Voilà une piste de départ. Aucun doute, c'est un terrain.

Pourtant Esmond s'obstine à son poste de ra-

dio. Il demande de nouvelles précisions sur le terrain. Quelques minutes s'écoulent. Soudain nous apercevons un phare qui s'allume et illumine le sol. Je pose l'Amiot sans incident et j'apprends que la fameuse piste de départ sur laquelle je songeais à atterrir, est en construction. En l'empruntant, je me serais trouvé en contact avec des tas de sable ou de cailloux, avec des machines à ciment et autres obstacles qui eussent réduit à néant mon désir de ne pas détériorer l'avion.

Je devais apprendre par le colonel Mosconi, commandant la base, que nous avions atterri sur un terrain strictement militaire, en cours d'aménagement. Autrement dit, j'avais pris contact avec un aérodrome secret.

D'autre part, le balisage rudimentaire qui me permit de sauver mon avion avait été assuré sur l'initiative personnelle d'un simple sous-officier radiotélégraphiste italien.

Notre atterrissage provoqua quelque sensation. Officiers et soldats arrivèrent à notre rencontre. Tout de suite, en raison du caractère militaire de la base, on me demanda de laisser conduire l'avion, par un tracteur, au delà de l'aérodrome.

Nous fûmes traités avec tact et courtoisie en attendant que Vigroux, arrivé en hydravion, ait dépanné l'appareil ce qui, avec l'aide de mécaniciens italiens, fut vite fait.

Le Ministère de l'Air italien avait, en l'occurrence, montré une extrême bienveillance. Non seulement, il avait facilité notre dépannage, mais il m'avait autorisé à regagner la France en survolant la zone interdite.

Trois jours après, nous décollions pour rega-

gner Istres. A peine avions-nous mis le cap sur la France que nous recevions un fraternel message des aviateurs italiens.



A Istres, notre panne en Sardaigne avait causé un certain émoi, en raison surtout de la campagne menée à ce sujet dans un quotidien du soir. Des articles avaient été publiés, sous la signature « Interim », par un certain aviateur militaire qui avait réussi à se faire mettre en congé pour prendre la place du titulaire de la rubrique appelé à d'autres fonctions.

Grief m'était fait d'avoir été offrir à la curiosité des techniciens italiens un matériel qui — on l'oubliait déjà — avait été volontairement présenté en Allemagne.

En ce qui me concernait, je désirais une explication avec mes chefs. Je voulais surtout prendre ma revanche et je ne le pouvais que s'ils me soutenaient officiellement.

Tous les apaisements me furent rapidement donnés. Mieux même, la Présidence du Conseil ordonnait que toutes les tentatives de records et de raids soient désormais tenues secrètes dans le but d'éviter, en cas d'échec, certains commentaires destinés à jeter le discrédit tant sur le matériel que sur l'équipage. Cette formule était depuis longtemps adoptée en Allemagne et en Italie. C'est ainsi qu'à mon retour en France, j'appris brusquement qu'à un jour d'intervalle, les aviations allemande et italienne avaient battu le record des 10.000 kilomètres à 206 pour la première et à 237 pour la seconde.

Le 15 août suivant, nous nous envolâmes, Esmond et moi, pour tenter ce même record de vitesse.

A la demande des Italiens, qui procédaient à des manœuvres en Méditerranée, nous avions adopté un circuit tracé uniquement au-dessus de la France. Il passait par Lyon, Paris, Bordeaux et Toulouse. La nuit, nous devions voler entre Istres et Le Bourget.

Après six heures de vol, l'appareil inhalateur d'oxygène se détraqua.

Allais-je abandonner ?

Ma volonté se raidit. J'allais souffrir, je le savais. Tant pis. Continuons.

Et pendant plus de vingt-six heures — véritable record — je poursuivis la ronde dans des conditions telles que je me demandais, à tout instant, si je n'allais pas me trouver mal. Esmond était aussi incommode que moi mais il était non moins obstiné.

Finalement notre persévérance fut récompensée. Après plus de trente-trois heures de vol nous reprenions contact avec l'aérodrome d'Istres ayant couvert la distance à une moyenne de 317 kilomètres à l'heure.

Le record, qui appartenait aux Italiens, était battu de 80 kilomètres. Un gros succès.

Je ne songeais nullement à me reposer sur mes lauriers. Dans le secret, d'accord avec le Gouvernement, j'avais préparé le vol sans escale qui devait m'amener de San-Francisco à Djibouti. C'était un raid non encore réalisé qui comportait la traversée des Etats-Unis, de

l'Océan Atlantique, de l'Europe, de la Méditerranée, d'une partie de l'Asie et d'une partie de l'Afrique. Quatre continents allaient être survolés par un avion aux cocardes tricolores.

Des dispositions étaient déjà prises. Des caisses de pièces de rechange se trouvaient prêtes à être expédiées à New-York avec une équipe de mécaniciens.

Esmond, avec une franchise dont je lui sus gré, m'annonça, la mort dans l'âme, qu'il ne se sentait pas dans un état physique suffisant pour affronter les fatigues d'un pareil voyage. Je compris que le vol-record de 10.000 kilomètres au cours duquel il avait souffert, comme moi, du manque d'oxygène, l'avait sérieusement éprouvé. Hélas, il devait trouver la mort, deux mois après, en essayant un prototype.

A défaut d'Esmond, je fis appel à mon radio militaire personnel, l'adjudant Gay, qui accepta d'enthousiasme.

L'avion était prêt à faire ses preuves. C'est la fin du mois d'août. Moi-même étais impatient de démontrer les immenses possibilités de l'aviation. A bord du *Joseph Le Brix*, en 1933, j'avais couvert 10.600 kilomètres à 200 à l'heure. Six ans après, avec l'*Anne-Marie*, j'allais pouvoir réaliser un vol de 13.000 kilomètres à 350 de moyenne, seul à bord avec un radio. Quel progrès !

Ma's que comptaient ces espérances devant l'événement qui surgit le 2 septembre 1939...

CONCLUSION

LORSQUE vous aurez à faire le choix d'un métier, gardez-vous de la double tentation du gain immédiat et du minimum de peine. Visez de préférence aux métiers de qualité qui exigent un long et sérieux apprentissage... Lorsque vous aurez choisi votre carrière, sachez que vous aurez le droit de prendre place parmi les élites ; c'est à elles que revient le commandement, sur les seuls titres du travail et du mérite... Le gain restera la récompense du labeur et du risque... Il n'y a plus de place pour les mensonges et les chimères... »

A ces hautes paroles du Maréchal Pétain et à la leçon qui s'en dégage pour la jeunesse française, les pages qui précèdent n'ont d'autre ambition que de faire écho en tirant, d'une expérience personnelle portant sur vingt années, ce qui peut contribuer à former un caractère, à le préciser et à l'affermir.

Il n'est pas de meilleure école, à cet égard, que l'aviation puisqu'elle exige, avec la persévérance dans l'effort, la soumission à un enseignement réaliste et volontaire : l'enseignement qui découle des faits eux-mêmes et des observations quotidiennes dirigées sur des appareils dont l'homme ne reste maître qu'à la condition de n'en rien ignorer.

La vie d'un pilote et ses différentes tentatives malheureuses avant d'arriver à la conquête d'un

record ou à l'accomplissement d'un raid. peuvent être considérées comme une série d'expériences où les échecs sont comparables aux diverses réactions de laboratoire qui précèdent une découverte.

« Il convient, dit avec raison René Chambe, de ne pas garder égoïstement pour son seul plaisir les secrets arrachés au cours de ces dangereuses tentatives dans la solitude du ciel, mais, au contraire, d'en faire profiter tous ceux ou toutes celles que l'amour de l'aviation appelle à piloter... »

En plein ciel comme devant l'éprouvette du savant, l'évolution scientifique exige, en quelque sorte, son tribut d'erreurs ou de mécomptes. On ne l'a pas dissimulé dans ce livre ; pas plus qu'on ne s'est exagéré l'importance de ce qui a pu résulter de momentanément glorieux pour l'artisan du succès ; il est donc juste de mettre également en évidence, de façon générale, ce qui paraît devoir être retenu, en ce domaine, à l'heure présente.

L'aviation est arrivée à un point où le pilotage pur ne sera bientôt plus qu'accessoire. L'aviateur, s'il veut devenir chef de bord, devra, répétons-le, être un « pilote complet ». Pilotage de jour et de nuit, pilotage sans visibilité, navigation estimée, navigation astronomique, radio, météo, cellule et moteur ne devront pas avoir de mystère pour lui. Son rôle s'apparentera singulièrement à celui du commandant d'un navire, poste où il est interdit d'avancer quoi que ce soit de hasardeux. Autrement dit, les jeunes gens qui nous suivront ne devront pas compter sur la chance. L'aviation des « têtes brûlées » n'est plus. Celles des esprits froids et méthodiques l'a

remplacée. On doit tendre à tout prévoir et à ne laisser aucun problème sans solution. On y parvient de plus en plus. Les statistiques en témoignent. L'accident est devenu rare.

L'avion apparaît de nos jours comme le plus sûr des moyens de communication, celui qui répond le mieux, par sa rapidité et sa régularité, aux besoins de la vie moderne.

Réconfortante compensation en regard d'un bilan funèbre : tous ceux des nôtres qui, dans la guerre comme dans la paix, ont écrit et signé de leur sang les pages héroïques de l'aviation, ne se sont pas sacrifiés en vain. Faire cette constatation, c'est leur rendre l'hommage de reconnaissance et d'admiration qui leur eût été le plus sensible. Ils sont tombés utilement. Ils ont tracé la route. Et c'est une gloire déjà que d'essayer de les bien suivre.

Mais l'ère des précurseurs est close. L'aviation est entrée dans le domaine pratique et, si elle exige encore parfois des sacrifices, elle réclame plus souvent l'exercice de facultés soutenues.

C'est pourquoi nous y voyons une école exemplaire et dont l'enseignement, somme toute, pourrait, transporté dans la vie courante, servir de règle non seulement aux jeunes mais aussi à tous les Français d'aujourd'hui.

Travailler à plein rendement, dans le respect de sa profession ; s'efforcer sans cesse de donner toute sa mesure vers le mieux ; subordonner ses ambitions personnelles aux raisons d'être de la communauté nationale, — en un mot : de la Patrie ; s'inspirer des traditions de

*bravoure et de foi qui éclairent notre Histoire :
qui ne reconnaîtrait maintenant l'impérieuse
nécessité et l'honneur de ces disciplines !*

*Les signes efficaces de notre transformation
morale pourront encore étonner le monde si
nous voulons cultiver en nous la résolution d'édifier
un avenir meilleur et digne de notre pays.*

NOTES

NOTES

Qu'est-ce qu'un record et comment on s'y prépare ?

IL me faudra, dans les brèves considérations qui suivent, me montrer un peu didactique et je m'en excuse ; mais il me paraît nécessaire de ne pas omettre, dans ce livre que je souhaiterais voir lu par la jeunesse, ce que je considère comme « la morale du record », c'est-à-dire l'examen des conditions qui conduisent l'homme de sport moderne qu'il s'agisse du coureur à pied ou de l'aviateur, à toujours tenter de se surpasser lui-même et à ne se déclarer jamais complètement satisfait du résultat obtenu.

Battre un record, c'est aller au delà de ce qui a été fait précédemment, mais c'est aussi réaliser un exploit dont le caractère provisoire ne vous échappe pas ; c'est, par conséquent, travailler pour un idéal relatif ce qui représente, somme toute, une bonne formule de philosophie pratique. On tend vers une amélioration qui sera dépassée demain et on n'ignore pas la précarité de son effort. Ce qui n'empêche pas qu'on s'y donne tout entier.

Sous quelle forme et après quelle préparation ?

Pour nous en tenir à l'aviation, voyons, dans les grandes lignes, ce que représente pour nous un record et les étapes de sa réalisation.

Il n'est pas excessif de dire que, pour l'aviateur, un record est une victoire de l'homme sur le temps, la distance et la matière. Il concrétise, aux yeux des foules, l'effort accompli dans les différentes branches de l'industrie. Il est à la base de tout progrès mécanique, quel qu'il soit.

Si tout record comporte une part de chance, dans l'aviation, celle-ci est extrêmement faible. Au sol, les erreurs ne tirent pas toujours à conséquence grave ; en vol, elles sont le plus souvent fatales.

En aviation, la distance, l'altitude et la vitesse représentent les trois facteurs principaux sur lesquels se sont toujours acharnés les ingénieurs. Aussi, les a-t-on encouragés par la création de trois records correspondants aux trois buts poursuivis.

Le record de distance consiste à couvrir le plus grand nombre de kilomètres en augmentant sans cesse le rayon d'action de l'avion, soit en réduisant la consommation, soit en obtenant une vitesse moyenne supérieure.

Ces recherches amènent au perfectionnement de la cellule, du moteur et des accessoires. Elles offrent un gros intérêt pour l'aviation commerciale d'une part, et l'aviation militaire de l'autre.

Le record d'altitude a pour but de rechercher, dans la stratosphère, les éléments scientifiques nouveaux. Les résultats aboutissent au progrès constant de l'alimentation des moteurs (perdre le minimum de puissance dans l'air raréfié), et à l'utilisation rationnelle des turbo-compresseurs, de la cabine étanche, des inhalateurs, etc...

Quant au record de vitesse, celle-ci étant « l'aristocratie du mouvement », il a toujours conquis la masse. Aller vite, toujours plus vite, est une des lois de la nature. Toute chose doit être exécutée dans le minimum de temps. C'est ainsi ! Pour l'aviation, tant commerciale que militaire, la vitesse présente un intérêt primordial. Grâce à elle, les appareils vont bénéficier d'une amélioration dans leurs formes qui

sont devenues de plus en plus profilées. D'autre part, le moteur et l'hélice subiront des perfectionnements dont toute l'aviation profitera.

..

Le record de vitesse pure (tenté sur une base de 3 kilomètres à couvrir deux fois dans chaque sens) s'effectue instantanément. Il est bref, mais dangereux. Le pilote doit être audacieux et précis. Ses réflexes auront à agir avec une extrême rapidité. Il joue sa vie dans un éclair. C'est une victoire pour lui, exécutant. C'est un succès pour le Bureau d'Etudes.

Le record d'altitude s'avère le moins dangereux au point de vue pilotage. L'avion utilisé possède une grande surface portante ; les essais, avant la tentative, consistent en une série de vols successifs au cours desquels est noté scrupuleusement tout ce qui intéresse la tenue du moteur et de la cellule dans l'air qui devient de plus en plus rare avec une densité de plus en plus faible. On sait que la pression atmosphérique diminue à mesure que l'avion s'élève (à 5.000 mètres, par exemple, elle est la moitié de celle qui existe au sol). Par contre, le pilote subit un très rude choc physique. Passé 6.000 mètres, sa vie dépend d'une panne de l'inhalateur d'oxygène ou d'un évanouissement provoqué par le froid qui atteint parfois — 50°. Ces tentatives sont déprimantes à l'extrême. Elles ont provoqué des accidents mortels

Quand au record de distance — celui qui m'a toujours tenu à cœur — il demande la plus longue et la plus minutieuse préparation. Il exige tout à la fois des qualités professionnelles exceptionnelles assez approfondies et une résistance physique à toute épreuve. Il ne peut être l'apanage que d'un pilote complet, rompu à toutes les spécialités du métier d'aviateur.

Pour mener à bien un tel record, quatre catégories d'hommes doivent unir leurs efforts :

- 1° Ceux qui créent ;
- 2° Ceux qui produisent ;
- 3° Ceux qui collaborent ;
- 4° Ceux qui osent.

La matière, les éléments, la nature se liguent. La résistance humaine ayant des limites, comment parvient-on à concilier toutes ces données ? Et plus particulièrement pour un record de distance qui nécessite une préparation spéciale, un séjour prolongé à bord et la traversée d'étendues maritimes et terrestres ?

..

Ceux qui créent. — Le progrès, en aviation, n'est évidemment pas dû à l'effort d'un seul homme. Il est la conséquence d'une multitude d'inventions ou même « d'astuces », nées de l'imagination, non seulement de l'ingénieur, mais aussi du plus humble mécanicien. Tous, selon leurs moyens, apportent leur contribution à l'œuvre entreprise.

Bien entendu, c'est à l'ingénieur que revient la création de l'avion nouveau dont les possibilités ont été étudiées théoriquement. Les plans en sont soumis au Bureau d'Etudes où les modalités de la construction vont être arrêtées en détail. Les chefs d'atelier prendront connaissance de leur travail respectif et la construction commencera. Le cerveau cède la place aux machines. Un appareil va naître et, avec lui, de grands espoirs. Mais, aussi parfois, que de cruelles déceptions !

..

A sciences nouvelles, hommes nouveaux. L'ingénieur, ici, s'évade souvent de la formation des Ecoles. Ses connaissances, il les a acquises ou parfaites à mesure que la science aéronautique brûlait les étapes ; d'un jour à l'autre, d'une heure à l'autre parfois...

Il porte toujours une lourde responsabilité. Généralement sûr de ses calculs, optimiste en apparence, il sait pourtant que ce seront les premiers essais qui confirmeront ou infirmeront ses prévisions. Il s'agit de ne rien improviser. Son intelligence sera soumise à une rude épreuve devant les nombreux cas d'espèces qui se présenteront à lui et qu'il lui faudra résoudre. Du résultat de ses recherches, dépend la vie d'un équipage.

Quelle angoisse il ressent quand l'avion est remis, pour la première fois, au pilote d'essais !

Premier artisan du succès, il doit être associé, dans le triomphe, à celui ou ceux auxquels a été confié par la suite le nouvel appareil.

..

Ceux qui produisent. — Ce sont d'abord les ouvriers d'usine qui vont donner une forme vivante à la matière. Ils vont façonner, de leurs mains habiles, un monstre vrombissant, bête impressionnante, qui deviendra la plus docile sous la conduite de l'homme.

Le travail de ces collaborateurs est obscur. Il n'en apparaît que plus méritant. Ceux-là restent enfermés du matin au soir, souvent la nuit, quand les besoins l'exigent.

Plus favorisés apparaissent les « mécaniciens de piste ».

J'ai montré les réactions de la famille aux approches d'un grand raid, ses tracas, ses préoccupations, ses nervosités.

L'équipe des mécaniciens de piste, ceux qui, jusqu'à la dernière minute, s'évertuent à tout mettre au point dans le moteur et la cellule de l'appareil, ne doit pas être, à ce point de vue, dissociée de la famille. C'est un petit groupe humain qui participe étroitement, lui aussi, à ses émotions et qui, pour ainsi dire, fait corps avec l'équipage dont il est le confident.

Je pense ici plus particulièrement à deux de nos fidèles mécaniciens ; Leseigneur et Camurati qui, toujours, furent avec nous, désignés par la maison pour « suivre » notre appareil.

Leseigneur s'occupait du moteur et Camurati de l'avion ; chacun avait ainsi sa responsabilité limitée. Mais, chacun à sa place, l'assumait totale. Avion et moteur devenaient vraiment la chose à laquelle ils avaient donné une âme. Toutefois, chez Leseigneur comme chez Camurati, aucune sclérose professionnelle : leur amour de la machine ne les aveuglait pas jusqu'à lui donner plus d'importance qu'à l'équipage. (Vous trouvez cela tout naturel. Certes. Moi aussi. Mais j'ai vu parfois des cas — assez rares heureusement — du contraire...) Hommes qui s'étaient formés par eux-mêmes et aidés seulement par leurs anciens, en marge de toute Ecole, ils unissaient, comme les meilleurs de leurs camarades, les qualités de l'artisan d'autrefois à celles du technicien moderne, curieux de toute trouvaille et de tout progrès.

Ils demeurent obscurs, ces artisans de la victoire, ils ne touchent pas toujours le loyer de la gloire, ces curieux de découvertes ; mais, pour eux, ce n'est pas de cela qu'il s'agit ; ils mettent leur point d'honneur à fournir un travail irréprochable. De nature généralement susceptible, ils ont la perception très fine de ce qui motiverait un reproche et font tout pour l'éviter.

A quelque spécialité qu'ils appartiennent, la formation professionnelle des mécaniciens de piste est celle des mécaniciens d'usine. Mais après avoir gravi tous les échelons, ils ont changé de plan. Ils se sont rapprochés du cœur des opérations : le hangar qui abrite l'avion, le terrain de départ.

Là — combien de fois je les ai vus ! — ils ne comptent plus leurs heures de travail ; ils s'identifient avec le projet en cours d'exécution, ils mettent en œuvre tout ce qu'ils ont accumulé d'observations de détail sur leur profession.

Ce qui m'a frappé bien des fois, en les regardant aller et venir autour de la machine, c'est la promptitude avec laquelle ils savent tirer, de leurs observations antérieures, les liens, les rapports qui leur servent, d'instinct semble-t-il, à triompher d'un cas difficile, de quelque vice de construction, d'une question de réglage dont la nécessité s'est fait sentir au cours des essais.

En somme, c'est par une longue patience, eux aussi, qu'ils parviennent à être maîtres dans leur partie. L'évolution de leurs qualités, l'affinement de leur intelligence se sont opérés à leur insu, par une suite indéfinie de petites expériences. Ils sont de ces gens scrupuleux qui estiment que l'apprentissage n'est jamais fini.

La vie de l'équipage dépend d'eux. Un travail mal exécuté, mal surveillé peut provoquer la catastrophe. Leur responsabilité est engagée et ils en ont le sentiment très vif. Aussi, jusqu'à la dernière minute, s'interrogent-ils pour s'assurer que rien n'a été laissé au hasard, que rien n'a été oublié... Et l'occasion m'est bonne de le proclamer à ce propos : il est bien rare que la panne incombe au mécanicien ; il y a une part d'inconnu dans bon nombre d'accidents ; l'homme n'est pas dans la matière...

Le grand jour est venu. Les mécaniciens de piste estiment que « bouilleur » et « taxi » sont fins prêts. (Ainsi désignent-ils le moteur et l'avion). Pourtant, tout en lançant ces affirmations, ils sont inquiets...

L'honneur leur revient d'enlever les cales. Vous avez remarqué avec quel sérieux ils s'acquittent de ce geste rituel. A partir de ce moment, ils commencent à vivre les péripéties du vol. Ils parlent peu, sont constamment aux nouvelles, soit à la radio, soit dans leur chambre, devant leur poste de T. S. F. Plus question maintenant de politique ou de quelque événement que ce soit en dehors de celui-là.

Quand tout va bien, ils rayonnent ; leur gouaille,

leur bonne humeur éclatent. Ils participent, de leur côté, au succès de l'entreprise. Survient-il un « coup dur », panne ou accident ? C'est un cas de conscience qui se pose pour eux. Est-ce ma faute ? La panne est-elle imputable au moteur ou à l'avion ? Si possible, ils partent immédiatement au secours de l'équipage et, lorsque l'avion est intact, le poussent à repartir, conquis par l'action et le prestige de la tâche entreprise.

Lorsqu'une panne, au-dessus de l'Atlantique, nous obligea à atterrir dans l'île de Porto-Praia et que Le-seigneur et Camurati reçurent notre S.O.S., ils se mirent à pleurer, nous dit-on. Ils suivirent minute par minute, notre vol de retour, ne prirent aucun repos jusque là, toutes leurs pensées centrées sur nous.

Notre atterrissage, une fois signalé, leur émotion prit un autre cours.

Sachant l'équipage en sécurité, ils n'avaient plus, dès lors, souci que de l'avion ; ils voulaient le voir tout de suite, l'ausculter, établir le diagnostic de la panne !

On peut les compter aujourd'hui les corps de métier qui forment, à l'atelier, des collaborateurs portant si haut, avec le sentiment de leur devoir professionnel, la conscience de servir les couleurs du pays...

C'est pourquoi j'ai toujours voulu que mes mécaniciens fussent associés à mes succès comme ils l'avaient été à la peine et à l'échec.

Ceux qui collaborent. — La réalisation d'un record de distance exige la collaboration étroite de tous, y compris — et surtout ! — de ceux qui ont fait de

la météorologie une science exacte, les savants de l'Office National Météorologique, plus familièrement l'O.N.M. C'est à lui que l'équipage fait confiance, observant aveuglément les informations qu'il lui communique. Celles-ci décideront non seulement du départ, mais encore de la route à suivre.

L'O. N. M. est à la base de toutes les tentatives de record. Sans lui, il est impossible de s'évader en toute sécurité. Ayant à sa tête M. Werlé, polytechnicien, grand savant, auteur de nombreux ouvrages sur la météorologie, l'O. N. M. se compose de deux sections : les transmissions, les prévisions.

Des milliers d'opérateurs radiotélégraphistes, répartis à travers le monde, assurent journalièrement, à heures fixes, la transmission des renseignements qui leur parviennent des organismes similaires de tous les pays. C'est ainsi qu'à n'importe quel moment de la journée, il est permis de connaître la pression barométrique, la vitesse du vent et la nature des nuages sur tous les continents.

Quand un raid est entrepris, le personnel de l'O. N. M. est mis à contribution. Il s'acharne à obtenir des renseignements complémentaires et fait donner à l'équipage, par radio, les communications contenant toutes les observations de l'heure en cours.

La section des prévisions groupe, de son côté, tous les renseignements fournis par les « radios » qui permettront d'établir : 1° une carte isobarique sur laquelle figureront les centres de dépression ainsi que les centres anticycloniques ; 2° une carte donnant la nature et l'épaisseur des couches de nuages ; 3° une carte des vents.

Je manquerais à tous mes devoirs si je ne saluais pas ici un homme aimé de tous les pilotes de record ou de raid : M. Viaud.

C'est le véritable prophète de l'aviation. Nous lui

avons tous confié notre destin et, avec lui, celui-ci a toujours été en bonnes mains. M. Viaud est véritablement l'homme qui possède l'art de prédire le temps avec une exactitude qui n'a jamais été prise en défaut. C'est lui qui nous donne le départ. C'est lui qui nous protège sur des distances atteignant et dépassant 10.000 kilomètres. Guide invisible et sûr, mentor à distance, mais jamais défaillant, de tous les aviateurs français. Pour ma part, je n'oublierai point qu'il a été à la base des succès qui ont marqué ma carrière de pilote.

L'aviation française lui doit beaucoup.

**

Qu'il me soit également permis de citer, au nombre de ceux qui contribuent à la réussite d'un exploit, les officiers du Bureau des Raids au Ministère de l'Air. Chargés notamment de transmettre les demandes d'autorisation de survol, par l'intermédiaire du Ministère des Affaires Etrangères, ils ont, parfois, fort à faire. C'est à eux qu'incombent, en outre, l'organisation financière des voyages ou des raids, la liaison entre tous les services intéressés et l'élaboration du recueil des consignes remis à l'équipage.

Tâche souvent malaisée qui représente une sorte de record de ténacité. Leur collaboration nous soulage de toutes les questions délicates à traiter dans ce domaine. Elles ne manquent pas...

**

Ceux qui osent. — L'équipage qui veut tenter un record de distance — particulièrement le chef de bord — doit s'astreindre à une très longue préparation, aussi bien physique qu'intellectuelle. Il partage son temps entre l'usine, le terrain et son cabinet de travail.

Une vie régulière est indispensable. Aucun excès ! S'astreindre à un régime alimentaire propre à aug-

menter sa résistance physique. Nécessité de faire un choix d'aliments conformes à sa constitution et qui, pendant le vol, ne provoqueront aucune indisposition.

Le chef de bord doit connaître, d'une façon parfaite, je l'ai déjà montré, tous les problèmes intéressant la navigation aérienne : navigation estimée et navigation astronomique. Il doit se familiariser avec le sextant (appareil qui donne l'angle de visée par rapport à l'horizon). Pour l'identification des astres, il lui faut connaître la « calotte des cieux ».

La visée astronomique au sextant demande un réel entraînement. Elle doit être exécutée avec rapidité pour être juste. Prenons, par exemple, un avion qui vole à 300 kilomètres à l'heure. Si le temps passé entre le début de l'opération et la lecture du résultat atteint 10 minutes, la distance couverte sera de 50 kilomètres. Ecart appréciable dont il faudra encore tenir compte. Nouveau calcul, nouvelle perte de temps. Cause d'erreurs répétées. D'autre part, la bulle du sextant est soumise en vol aux accélérations diverses — force centrifuge — qui surgissent inopinément. Seconde raison de faire vite. Par ailleurs, si l'équipage ne dispose pas d'un radiotélégraphiste, le chef de bord doit, obligatoirement, l'être ou le devenir. C'est mon cas. J'ai appris à transmettre et à recevoir, tant au « couineur » qu'au casque. Je me suis perfectionné chez moi en prenant les émissions en morse.

**

Un aviateur de raid doit encore être au courant de tout ce qui touche à la météorologie. Dans certains cas, il pourra, sur des renseignements précis reçus par radio, établir lui-même une carte succincte de la région survolée qu'il comparera à la carte d'ensemble qui lui a été remise au départ. Aggravations ou améliorations lui seront tout de suite révélées.

L'étude du parcours choisi retiendra aussi toute

son attention. Elle comporte l'examen climatologique (époques favorables, vents dominants, évolution et probabilités des précipitations, etc...), les terrains d'atterrissage possible en cas de panne (leurs dimensions et leurs ressources en carburant), le balisage, etc...

Lorsque la route est bien définie, on procède au calcul de l'arc de grand cercle intermédiaire, on trace la route théorique, on relève les caps à suivre en tenant compte des déclinaisons et enfin, on établit des cartes spéciales.

C'est ensuite le travail fastidieux qui consiste à « exploiter » les notes prises en vol au cours des essais pour déterminer pratiquement les consommations en fonction des vitesses, grâce à quoi le rayon d'action de l'appareil est établi approximativement.

Devenu technicien, le chef de bord jongle avec les racines cubiques et carrées. Sa règle à calcul ne le quitte plus. Il établit lui-même les courbes et abaquages qu'il compare avec celles — toujours optimistes — des ingénieurs.

Il lui appartient encore, dans son intérêt, de se tenir au courant de tous les progrès intéressant la cellule, le moteur, et, en particulier, les accessoires. La réussite d'un raid dépend souvent de si peu de choses. L'amélioration la plus minime ne doit pas être négligée. Un avion de record est un objet précieux qu'on entoure de toutes les garanties.

Pour réduire les pertes de temps, le chef de bord, devient enfin le pilote d'essai de l'avion dont il a suivi la construction dans tous ses détails.

Intelligence des ingénieurs, confiance du constructeur, ingéniosité des collaborateurs multiples, patience et audace de l'équipage, tels sont, en somme, les éléments qui constituent la synthèse des efforts mis en œuvre pour aboutir à la réalisation d'un record et en faire l'instrument de propagande le plus efficace pour affirmer à travers le monde le prestige du pays et contribuer à son rayonnement.

Table des noms cités

- ADRIAN (baraques), p. 22.
AIMARD Gustave (Romancier), p. 12 et 217.
AIR-FRANCE (Compagnie aérienne), p. 135, 208, 215, 217 et 218.
AIR-FRANCE TRANSATLANTIQUE (Compagnie aérienne), p. 222.
ALBERT (Ingénieur), p. 226, 228 et 229.
AMIOT (Constructeur d'avion), p. 231 à 272.
AMIOT (M^{ne} Anne-Marie), p. 239.
ANCELLE (Lieutenant aviateur), p. 57.
ARRACHART (Capitaine aviateur), p. 45 et 76.
ASSOLLANT (Aviateur transatlantique), p. 80.
- BALBO (Général aviateur transatlantique italien), p. 148, 149 et 173.
BAILLY André (Aviateur), p. 34.
BARADÈS (Capitaine aviateur), p. 71.
BARÈS (Général aviateur), p. 18.
BARÈS (Commandant aviateur), p. 18 et 22.
BARRAULT (Capitaine observateur), p. 39.
BARTHÉLÉMY (Commandant du paquebot *Champlain*), p. 142 et 143.
BARTHOLDI (Sculpteur), p. 143.
BELLONTE (Navigateur transatlantique), p. 80, 104 et 179.
BERNARD (Avion), p. 106, 122, 123, 125, 126, 129, 130, 131 et 133.
BLATTMANN (Aviateur transatlantique américain), p. 150.
BLÉRIOT Louis (Aviateur constructeur et avion), p. 106 à 129, 132, 135, 138, 141, 174 et 228.
BONNOT (Commandant aviateur transatlantique), p. 245.
BORDE (Commandant aviateur), p. 50, 52, 64, 84 et 103.

BOSSOUTROT Lucien (Aviateur, chef-pilote), p. 83 à 136.
 BOTTON (Adjudant aviateur), p. 84.
 BOUSCAT (Colonel aviateur), p. 108.
 BRÉGUET (Avion), p. 17, 27, 56, 68 et 87.
 BROCARD (Colonel aviateur), p. 84.
 BUQ ET (Aviateur, chef-pilote), p. 84, 87 et 88.
 BURTIN (Aviateur pilote d'essai), p. 83.
 BYRD (Amiral aviateur transatlantique américain), p. 193.
 CALVI (Ingénieur), p. 239.
 CAMURATI (Mécanicien), p. 139, 179, 196, 203, 216, 218, 266, 267 et 268.
 CAQUOT (Directeur des Services Techniques), p. 105.
 CARNERA (Boxeur italien), p. 147.
 CARPE (Chronométrateur), p. 116.
 CARTIER Jacques (Exportateur), p. 196.
 CA DRON (Avion), p. 24.
 CAUDRON-RENAULT (Avion), p. 224 à 227.
 CAURETTE (Capitaine aviateur), p. 57.
 CECCONI (Aviateur italien), p. 117.
 CHALLES (Capitaine aviateur transatlantique), p. 70 et 81.
 CHAMBE René (Colonel aviateur), p. 90 à 98.
 CHAMBRUN DE (Ambassadeur), p. 73.
 CHAUMIÉ (Directeur de l'Aviation commerciale), p. 102.
 CODOS Paul (Aviateur transatlantique, chef-pilote de ligne), p. 138 à 222 et 231.
 COLI (Navigateur), p. 77 et 79.
 CONDYLIS (Général grec), p. 73.
 COSTES Dieudonné (Aviateur transatlantique), p. 75, 76, 80, 88, 104, 138, 139, 147, 179, 181 et 186.
 COUPET (Aviateur, chef-pilote), p. 83.
 COUSINET (Ingénieur, constructeur), p. 133, 223 et 224.
 COUTHINO (Navigateur transatlantique portugais), p. 166.
 COVILLE (Capitaine aviateur), p. 29.
 DAVET (Général aviateur transatlantique), p. 201.
 DAGNAUX (Commandant aviateur), p. 47.
 DELMOTTE (Aviateur, chef-pilote), p. 225.
 DENAIN (Général aviateur, ancien ministre), p. 34, 40, 46, 180, 187, 196, 199, 203 et 219.

DEUTSCH DE LA MEURTHE (Coupe), p. 224.
 DÉVÉ (Capitaine aviateur), p. 76, 78, 79, 81, 84, 131 et 140.
 DEWOITINE (Avion), p. 106, 122, 123, 125 et 131.
 DORDILLY (Lieutenant aviateur), p. 76.
 DORET (Aviateur), p. 106, 122, 127, 128 et 132.
 DORET (M^{me}), p. 185.
 DOUGLAS (Avion américain), p. 198.
 DROUET (Adjoint au commandant du port aérien du Bourget), p. 181.
 DUCE (LE), p. 203.
 DUCHÈNE (Mécanicien), p. 228.
 DUPUIS (Caporal aviateur), p. 25.
 DUTASIA (Caporal aviateur), p. 24 et 25.
 ESMOND (Radiotélégraphiste), p. 245, 247, 252 et 253.
 FALTOT (Mécanicien), p. 92.
 FAVREAU (Aviateur, pilote de ligne), p. 88.
 FARMAN (Avion et aérodrome), p. 29 et 82.
 FICKINGER (Aviateur, pilote d'essai), p. 231.
 FONCK René (Aviateur, « as des as » de la guerre 14-18), p. 147.
 FRANÇOIS (Colonel aviateur), p. 45 et 231.
 GAY (Adjudant radiotélégraphiste), p. 253.
 GÉRARDOT (Colonel aviateur), p. 203 et 238.
 GIRARDOT (Commandant le Port aérien du Bourget), p. 181.
 GIRIER (Capitaine aviateur), p. 76 et 230.
 GIRIER (M^{me}), p. 230.
 GIRODIN (Ingénieur), p. 239.
 GIVON (Aviateur, pilote de ligne transatlantique), p. 137 et 212.
 GÖERING (Aviateur, Maréchal de l'Air allemand), p. 245.
 GOURAUD (Général), p. 35, 38 et 40.
 GUERRERO (Aviateur, pilote de ligne transatlantique), p. 137.
 GUILLAUMET (Aviateur, chef-pilote de ligne transatlantique), p. 231.
 GUYNEMER (Camp), p. 62.
 HAWKES (Aviateur transatlantique américain), p. 147.
 HÉLÈNE (M^{me} Rossi), p. 168.

HERMANN (Aviateur), p. 14.
HILSZ Maryse (Aviatrice), p. 227 et 228.
HISPANO-SUIZA (Moteur), p. 68, 89, 108, 121, 127, 128,
202, 242 et 244.

« INTERIM », p. 251.

JAFFEUX-TISSOT, M^{me} (Secrétaire de la Commission
Sportive de l'Aéro-Club de France), p. 111.
JAPY (Pompe), p. 96.
JARRE DE LA BELDE (Directeur commercial), p. 238.
JOVACCHINI (Adjudant observateur), p. 42 et 43.
JOUSSE (Mécanicien), p. 87.

« KODACK », (Surnom d'un adjudant-chef), p. 62.

LABOULAYE DE (Ambassadeur), p. 145 et 194.
LABSOLU (Lieutenant aviateur), p. 36 et 37.
LASSALLE (Aviateur), p. 92.
LAURENT (Capitaine navigateur), p. 231.
LA RENT-EYNAC (Ancien ministre), p. 89 et 104.
LE BRIX (Aviateur navigateur), p. 87 à 106, 122, 127,
128, 131, 132 et 140.
LE BRIX (M^{me}), p. 184 et 185.
LÉCRIVAIN (Aviateur), p. 37.
LEFÈVRE (Aviateur transatlantique), p. 80.
LEPREUX (Aviateur, pilote d'essai), p. 231.
LESEIGNEUR (Mécanicien), p. 121, 139, 179, 196, 203,
216, 218, 266, 267 et 268.
LETOURNEUR (Champion cycliste), p. 146 et 147.
LINDBERGH (Aviateur transatlantique américain),
p. 80, 88, 104, 145 et 179.
LOTTI (Passager transatlantique), p. 80.
LUCIANI (Lieutenant aviateur), p. 42 et 43.
LYAUTEY (Maréchal), p. 101.

MAGDALENA (Aviateur italien), p. 117.
MAILLARD (Mécanicien puis aviateur), p. 28.
MAILLOX (Colonel navigateur), p. 129, 130 et 133.
MARMIER DE (Aviateur), p. 88.
MAROT (Mécanicien), p. 34.
MATHIEU (Chronométrateur), p. 242.
MATTHEWS (Aviateur transatlantique américain),
p. 148.

MERMOZ Jean (Aviateur, chef-pilote transatlantique),
p. 44, 45, 65, 122, 125, 126, 127, 129, 130, 132,
137, 195, 201, 203, 216, 224 et 228.
MESMIN (Mécanicien), p. 132 et 185.
MÉZERGUES (Capitaine aviateur), p. 38, 39 et 64.
MICHELIN (Coupe), p. 84 et 85.
MILCH (Général aviateur allemand), p. 245.
MIRANDE (Lieutenant aviateur), p. 44.
MËNCH Christian (Aviateur), p. 83.
MOLLISSON et M^{me} (Aviateurs transatlantiques anglais),
p. 150.
MONTENOT (Adjoint au commandant du port aérien du
Bourget), p. 181.
MONTSARAT (Capitaine), p. 204 et 228.
MOSCONI (Colonel aviateur italien), p. 250.
MULO (Lieutenant observateur), p. 41.

NOGUÈS (Aviateur, chef-pilote), p. 102.
NUNGESSER (Aviateur), p. 77 et 79.

ODGREEN (Directeur d'une société américaine de car-
burant), p. 144.
OLIVIER (Président de la C^{ie} Générale Transatlanti-
que), p. 198.

PAILLARD (Aviateur, chef-pilote), p. 87, 91, 122, 125
à 127, et 129.
PAILLARD (Adjudant observateur), p. 43.
PAINLEVÉ Paul (Ancien président du Conseil), p. 67.
PAPE PIE XI, p. 203.
PARAGOT (Mécanicien), p. 139.
PARIS (Mécanicien radio), p. 139.
PASQUIER (Gouverneur général de l'Indochine), p. 102.
PELLETIER D'OISY (Commandant aviateur), p. 65, 172
et 238.
PÉTAIN (Maréchal, Chef de l'Etat français), p. 255.
PICCARD (Aéronaute belge), p. 142.
PITOLLET (Colon oranais), p. 112, 115, 118 et 187.
« PIVOLO » (Pelletier d'Oisy), p. 172.
PLACIDI (Docteur), p. 103.
POTEZ (Constructeur et avion), p. 76, 89, 90, 91, 95,
97, 106 et 110.
PRÉVOST Maurice (Aviateur), p. 140 et 182.
PUYET (Mécanicien), p. 228.

- QUINBOLL (Directeur de l'O. N. M. Américain), p. 147, 150, 152, 154 et 186.
- RABATEL (Capitaine aviateur), p. 68 et 70.
- RÉBARD (Adjudant aviateur), p. 92.
- REINE (Aviateur, pilote de ligne transatlantique), p. 207.
- RÉGINENSI (Lieutenant aviateur), p. 33, 34, 45 et 170.
- RENA LT (Constructeur), p. 232.
- RIFFARD (Ingénieur), p. 224.
- RIGNOT (Capitaine aviateur), p. 45, 67 à 76.
- ROI D'ITALIE, p. 203
- ROOSEVELT (Président de la République des Etats-Unis), p. 194.
- ROUGERIE (Ingénieur), p. 82.
- SACADURA Cabral (Aviateur transatlantique portugais), p. 166.
- SALEL (Aviateur, pilote d'essai), p. 83.
- SALMSON (Avion), p. 27.
- SCHNEIDER (Coupe), p. 104.
- SERRE (Ingénieur), p. 207.
- SHARKEY (Boxeur américain), p. 147.
- SOOPWITH (Avion), p. 27.
- SPAD (Avion), p. 107.
- STALINE (U.R.S.S.), p. 199.
- THOMSON (Ancien ministre), p. 67.
- TULASNE (Colonel aviateur), p. 81 et 82.
- TURNER (Colonel aviateur américain), p. 147.
- UDET (Aviateur allemand), p. 245.
- VIAUD (O.N.M.), p. 114, 115, 139, 147, 150, 169, 181, 186, 204, 208, 269 et 270.
- VIGRO X (Mécanicien), p. 238 à 243 et 250.
- VITROLLES (DE) (Lieutenant observateur), p. 75.
- VUILLEMIN (Général aviateur), p. 35, 47, 65, 108 et 245.
- WEISER (Capitaine aviateur), p. 76.
- WEISS Pierre (Général aviateur), p. 47, 76.
- WERLÉ (Directeur de l'O.N.M.), p. 269.
- WESTERN (Société américaine de câbles), p. 195.
- WILLY Post (Aviateur transatlantique américain), p. 147, 148 et 223.
- WINCHESTER (Carabine), p. 39.
- ZAPATA (Ingénieur italien), p. 108, 109, 116, 123, 177 et 178.

Table des Matières

Introduction. — Mon enfance.

Mon village natal et ma famille. — Premiers contacts avec la vie et premières lectures. — « Tu seras aviateur ». — Tentatives d'engagement. — Je quitte l'Algérie pour la France. — Mon frère aîné est tué au front. — Baptême de l'air

9

Chapitre I. — A 18 ans, j'ai des ailes.

A l'Ecole de pilotage d'Istres. — Mes débuts sur l'avion-pingouin. — Premiers vols. — J'ai mon brevet de pilote. — Entraînement et incidents. — Mon affectation à Oran

21

Chapitre II. — Ma campagne de Syrie.

La vie d'escadrille. — A Lattaquié. — Escarmouches et premiers coups durs. — D'Alep à la zone dissidente. — La justice selon Jovacchini. — Je rencontre Mermoz. — Premières citations. — L'œuvre française en Syrie

33

Chapitre III. — Convoyeur à Villacoublay.

Hommage aux pilotes d'essais. — Ce qu'est le convoyage. — L'aviation française en 1924. — Chute dans l'usine Bréguet. — Découverte de la France

49

Chapitre IV. — Breveté mécanicien, j'effectue mon premier voyage comme... pilote.

Le « camp Guynemer ». — Programme de l'Ecole des mécaniciens d'Aviation. —

L'exemple des grands pilotes. — Visite à M. Thomson. — Je rencontre le capitaine Rignot. — Paris-Lisbonne-Paris. — Paris-Athènes 61

Chapitre V. — P. S. V. et navigation.

Ce que faisait l'aviation de raid en 1926-1927. — J'aborde la navigation. — Sans escale jusqu'à Oran. — Péripéties du retour. — Nungesser et Coli. — Lindbergh et ce qui suivit. — J'obtiens mon brevet de P. S. V. ... 75

Chapitre VI. — Mon premier grand raid : un saut dans le vide.

Je rencontre Le Brix. — Nous préparons Paris-Saïgon en quatre étapes. — Un voyage dans la tempête. — Descente en parachute chez les Birmans. — Trois mois d'hôpital. — Rayonnement de l'esprit français hors de France 87

Chapitre VII. — Pilote de record.

Je rencontre Bossoutrot. — une « campagne » de cinq ans. — En route pour Oran. — 228 heures de vol avant d'être recordman. — Le « cran » de Paillard et de Mermoz. — Accident mortel de Le Brix (1931) 103

Chapitre VIII. — Mon troisième record du monde : New-York-Rayak (Syrie).

Je m'associe à Codos. — Ma première traversée de l'Océan... en bateau. — Nous découvrons l'Amérique. — Départ en piqué. — A travers un cyclone. — Les côtes de France. — L'émotion au Bourget. — Le record est à nous 137

Chapitre IX. — Un Paris-San-Francisco qui prend fin à New-York.

Un départ brusqué. — Femmes d'aviateurs. — Un décollage mouvementé. — Va-t-on se poser à Terre-Neuve ? — La double traversée réussie. — Un tour d'amitié au Canada et à Chicago 177

Chapitre X. — En détresse au-dessus de l'Atlantique-Sud.

Inquiétudes dès le départ. — S. O. S. — Demi-tour sur l'Atlantique. — Un mois à Porto-Praia. — Retour à Buc. — Preuve que l'avion pouvait faire 12.000 kilomètres 201

Chapitre XI. — Pilote complet.

Contre mon gré je quitte Codos. — La naissance du Typhon. — 5.000 kilomètres à 317 à l'heure. — Maryse Hilsz l'échappe belle. — La course Istres-Damas-Paris. — La recherche d'un terrain dans la nuit 221

Chapitre XII. — 2.000 kilomètres à 441 à l'heure ; 10.000 à 317 de moyenne.

Je découvre l'aviation moderne. — La chute des records de vitesse. — Mon atterrissage en Sardaigne. — Tout est prêt pour la ligne droite. — C'est la guerre... 237

Conclusion 255

Notes. — Qu'est-ce qu'un record et comment on s'y prépare ? 261

Table des noms de personnes citées dans l'ouvrage 273

Table des matières 281

Achevé d'imprimer
le 19 mars 1941
sur les presses des
IMPRIMERIES MONT - LOUIS
57, rue Blatin, 57
Clermont - Ferrand

Visa de la Censure : 3 février 1941