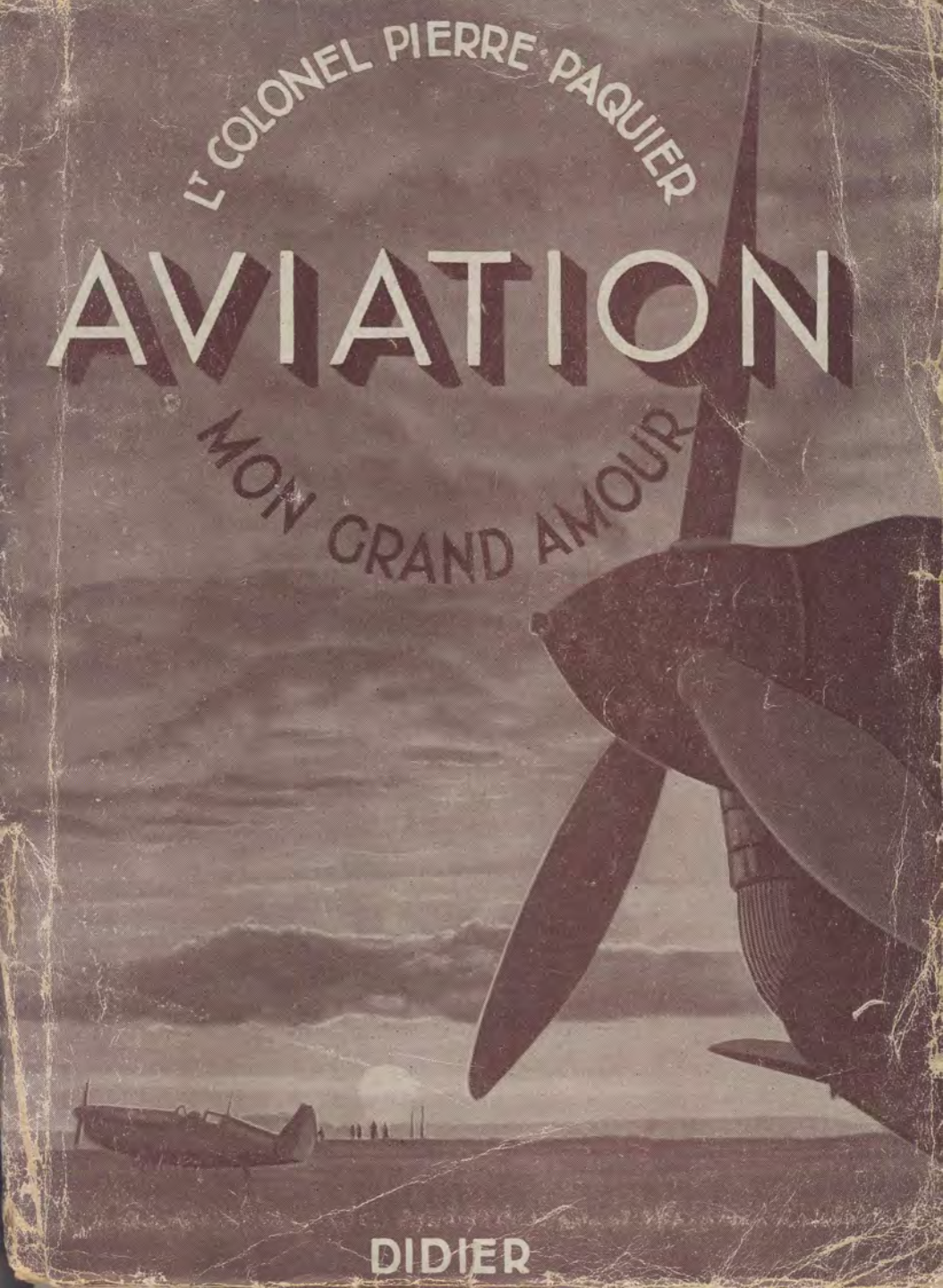
L't COLONEL PIERRE PAQUIER

AVIATION

MON GRAND AMOUR



DIDIER

DU MEME AUTEUR

Trois de l'Aviation. Editions Didier, Toulouse.

Combats de chasse. Editions Colbert, Paris.

Histoire de France. Editions Tan-Dan, Hanoï.

Guerre et vitesse. Editions Roche d'Estrez, Paris.

Guerre et surprise. Editions Roche d'Estrez, Paris.

Motorisation et Aviation. Editions Roche d'Estrez, Paris.

Le conflit sino-japonais. Min Sang, éditeur, Hanoï.

L'aviation militaire d'Indochine. Imprimerie d'Extrême-Orient, Hanoï.

Le capitaine aviateur Do Huu Vi. Imprimerie d'Extrême-Orient, Hanoï.

Vimy en France, terre canadienne. Roche d'Estrez, éditeur, Paris.

Lieutenant-Colonel PIERRE PAQUIER

AVIATION MON GRAND AMOUR

DIDIER
4 et 6, rue de la Sorbonne
PARIS

NOTE DE L'AUTEUR

Ce livre, écrit à la gloire des chasseurs français qui luttèrent à un contre dix, a été composé pendant l'occupation allemande, grâce au courage du personnel de l'Imprimerie Régionale de Toulouse.

De toute notre affection, nous le dédions à notre chère mère, en mémoire :

— de son frère, mort pour la France à bord du cuirassé « Provence »;

— de notre père, lieutenant-colonel, commandant le 33e régiment d'infanterie coloniale, mort pour la France à l'attaque de Souain (25 septembre 1915);

— de notre frère Stéphane, sous-lieutenant d'infanterie coloniale, mort pour la France à l'attaque de l'île d'Elbe (juin 1944).

Puissent vos sacrifices, ma chère maman, ne pas être vains et permettre, avec la victoire de notre patrie, le retour prochain de notre frère Louis arrêté par la Gestapo en mai 1943.

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE
VINGT EXEMPLAIRES SUR VÉLIN
PUR FIL LAFUMA NUMÉROTÉS
DE 1 A 20

PRÉFACE

Vous présenter le colonel Pierre Paquier, amis lecteurs, est-ce bien utile ?

L'auteur de « Trois de l'Aviation », qui rédigea aussi la dernière citation de Mermoz (1), a vu récemment couronner son talent par le jury du Grand Prix Littéraire de l'Aéro-Club de France.

A cette décision de l'éminent conseil (où voisinent, pour cette année 1944, MM. Georges Duhamel, Henry Bordeaux, Roland Dorgelès, Claude Farrère, l'amiral Lacaze, Jérôme Tharaud et Paul Valéry), j'ai applaudi des deux mains.

En ses récits, en effet, Pierre Paquier peint, de main de maître, « ceux de l'aviation ». D'un style fin, élégant, tour à tour ironique et ému, il a le don de faire vivre ses personnages. Mais je ne veux pas m'attarder sur la valeur de l'écrivain.

On pardonnera par contre au vieux soldat que je suis de m'étendre sur le caractère d'un officier auquel je suis lié d'amitié.

---

1. Citation aussi belle à mon sentiment, que la dernière citation de Guynemer. Celle-ci fut rédigée par le Général Anthoine, commandant la 1re Armée.

Reçu au concours de l'Ecole de Saint-Cyr (Promotion Metz et Strasbourg) avec le numéro dix sur trois cent soixante, Pierre Paquier sort, deux ans plus tard, avec le grade de sous-lieutenant aviateur. Il fait alors campagne en Indochine, est cité à l'ordre des troupes par le général Billotte et accomplit la première liaison aérienne entre la Chine (Yunnan) et le Tonkin. Nommé capitaine, il commande successivement le détachement de l'Ecole d'acrobatie d'Etampes et la 3e escadrille de la 54e escadre aérienne. Il exerce, sous les ordres du général Pierre Weiss, les fonctions de rédacteur en chef de la Revue officielle de l'Armée de l'Air, puis de chef du Service de la Presse sous la direction du général Cochet. Il sert en Afrique orientale française, commande ensuite la base aérienne de Tananarive, puis le bataillon d'élite de l'Armée de l'Air à Francazal.

Dans ces commandements, Pierre Paquier donne sa mesure. Il se révèle, ainsi que l'écrit le général Duseigneur, comme « un jeune officier, d'un haut mérite, un aviateur ardent et adroit, un pilote plein d'allant et de feu, volant passionnément... » « Chef aimé de ses subordonnés parce qu'il les aime, il sait, avec la plus grande bienveillance, faire observer la discipline, les règlements, les ordres et tire de ses hommes le maximum de rendement en faisant appel à leur cœur... » « D'une valeur morale peu commune, il se détache en rehaut parmi les officiers de l'aviation... » « Ses qualités d'intelligence et de cœur, son rayonnement, en font un chef complet... »

Ces louanges, je me borne à les recopier dans les lettres des anciens chefs de mon ami, car j'ai tenu à me documenter scrupuleusement avant de rédiger mon

introduction. Mais le plus bel éloge, je le trouve sous la plume du général ancien commandant de la base aérienne de Francazal qui voit dans le commandant Pierre Paquier « un magnifique entraîneur d'hommes ».

Ajouterai-je que, s'étant porté volontaire pour se battre et venger les morts de sa famille, le colonel Pierre Paquier, parvenant à grand'peine à quitter l'état-major, a participé aux expéditions aériennes contre l'Allemagne, tant sur les fronts de l'Est que de l'Ouest, et obtenu une très élogieuse citation dont je ne veux détacher que la première ligne :

« Officier supérieur plein d'allant, dont les hautes qualités morales sont à citer en exemple... »

« Le style est l'homme même », disait Buffon. Ne vous étonnez pas, amis lecteurs, si ce livre vous réchauffe le cœur et vous entraîne généreusement.

Général Drancourt.

LE PILOTE DES CHIMÈRES

« *Je ne hais point la vie et j'en aime l'usage,*
Mais sans attachement qui sente l'esclavage
Et je vous montre à tous par là comme il faut vivre
Si vous avez le cœur assez bon pour me suivre. »

(POLYEUCTE, Acte V, Scène II)

Nous éprouvons parfois le besoin de faire taire les pensées où tourne l'ordinaire de notre vie. Pour nous épanouir à plus de lumière, réveillons une fois encore, dans la brume de nos souvenirs, la mémoire d'un de nos compagnons qui resta grand dans l'infortune. Ouvrons le journal de marche du groupe de chasse 3/2 où nous accueillent des ombres silencieuses.

ZIG ET ROMEY.

L'adjudant pilote Romey faisait partie de la première escadrille du 3/2 qui avait hérité les traditions de la fameuse Spa 83 à l'insigne des Chimères. L'avion de

Romey portait, peinte au pochoir sur le fuselage, une chimère au plumage gris cendré, se détachant sur fond sanglant, prête, dans une constante exaltation, à frapper l'ennemi de ses serres. Quant au pilote, il devait aux exercices acrobatiques et à l'habitude du travail en patrouille une souplesse, une aisance rares.

A l'escadrille voisine, l'ancienne Spa 100, servait l'ami de Romey, le sergent Zinnicker, que ses compagnons appelaient communément « Zig ». Celui-ci avait pour emblème une hirondelle en vol : l'oiseau se cabrait, ailes déployées, battant l'air à la verticale, griffes et bec menaçants, face à son agresseur.

Comme il se doit, une constante émulation régnait entre le pilote des Chimères et celui des Hirondelles. L'âme de l'équipe, c'était Romey. Chaque fois qu'il abattait un avion, Zinnicker brûlait de l'imiter. Par une sorte de contagion, l'adjudant avait communiqué au sergent sa flamme dévastatrice. Dans les rangs des autres chasseurs, on souriait, on applaudissait et, pour peu qu'on en fût capable, on imitait. Tout ce qui reposait dans l'âme ardente de ces jeunes aviateurs se réveillait, se déployait, avec l'audace de la grande aventure et l'esprit qui fait les guerriers. La mort, pour eux, aurait dit La Bruyère, « était un inconvénient et jamais un obstacle ». C'est ainsi que le groupe de combat 3/2 fut particulièrement bien servi et remporta presque autant de victoires qu'il livra de batailles.

DU MORANE AU CURTISS.

Au début de la campagne de France, Romey pilotait un Morane 406. Mais cet appareil, qui n'avançait qu'à

450 kms/heure, était en état d'infériorité manifeste par rapport à l'avion de chasse opposé, le Messerschmitt 109, dont la vitesse atteignait 580 kms à l'heure. C'est avec une joie non dissimulée que, le 2 juin 1940, l'adjudant Romey obtint de changer son Morane contre un Curtiss.

Ce nouvel appareil venait d'être acheté aux Américains. Bien que distancé lui aussi par le Messerschmitt, il laissait loin derrière lui les autres avions de chasse français périmés.

En outre, les mitrailleuses du Curtiss présentaient un avantage : elles étaient actionnées par une commande électrique, bien plus précise et plus rapide que la détente pneumatique du Morane (1).

En huit mois de guerre, l'adjudant Romey dit « le pilote des Chimères » remporta dix victoires. J'ai relevé, dans le journal de l'escadrille, les circonstances de ses plus beaux combats.

COMBATS DANS LE CIEL.

Le 22 septembre 1939, le Morane de Romey décolle du terrain de Vitry-le-François. Tristesse du dernier jour de l'été où perce déjà l'automne : l'horizon se rétrécit sur la plaine de Champagne; un temps gris, silencieux, humide, enveloppe la Marne, cerne la crête de Tahure et son château de brouillard; la pluie cingle

1. Le Curtiss avait une vitesse de 490 kilomètres à l'heure, un plafond de 10.000 mètres et il montait en 11 minutes à 7.000 mètres. Mais son armement était insuffisant, car il ne possédait que quatre mitrailleuses Browning, dont deux mitrailleuses de capot tirant à la cadence de 500 coups, cadence réduite à cause de l'hélice tripale. En effet les mitrailleuses étant synchronisées avec le mouvement de l'hélice, les trois pales passaient plus souvent devant les tubes à feu, ce qui réduisait d'autant la cadence du tir.

la tente de l'escadrille. Mais le ciel se dégage au delà de l'Argonne : une nuée lumineuse baigne les côtes de Lorraine, la colline de Domremy et le plateau aux terres sanglantes de Douaumont.

L'avion de Romey plane maintenant sur la Sarre. La mission du pilote est de surveiller le secteur Altheim-Walschbronn. Il est 14 h. 50.

Une demi-heure plus tard, à 6.000 mètres d'altitude, au-dessus de Deux-Ponts, l'adjudant, qui guette une occasion, voit venir dans le lointain un bimoteur de bombardement.

Il est temps : à courir le ciel, on finit par perdre patience. Ami ou ennemi ? En dépit de la distance, maintenant que l'avion inconnu s'est engagé dans un étroit couloir à travers les nuages, Romey devine un Allemand à la couleur gris foncé de la silhouette.

A la forme des fuseaux moteurs, aux croix noires qui se distinguent sur les cercles blancs, le pilote français reconnaît un multiplace Dornier 17. Alertés par le radio du bord, quatre Messerschmitt accourent à la rescousse pour créer autour du bombardier une zone de protection, l'enfermer entre quatre murs. Romey n'hésite pas. Il plonge et ouvre le feu par trois quarts arrière. Le Dornier pique et s'écrase au sol. Pour son coup d'essai, le pilote des Chimères a bien réussi.

Le lendemain, c'est au pilote des Hirondelles, qui compte les moments, d'abattre son premier avion. En somme, deux victoires jumelles. Comme si un pacte les unit, Romey étaie Zinnicker : l'un et l'autre protègent le ciel de Champagne.

SUR LA PLAINE DE FLANDRE.

Le 10 mai 1940, à 14 h. 15, en poussant une pointe sur le secteur nord, l'adjudant Romey intercepte une patrouille de trois bombardiers allemands Dornier qui, ayant franchi la plaine de Flandre et survolé les crassiers coniques du pays noir, longent la route nationale de Cambrai à Arras. Surpris, les mitrailleurs allemands larguent leurs bombes au hasard dans la nature. Après huit passes infructueuses, Romey attaque une nouvelle fois, une dernière : à bout de souffle et vraiment aux abois, l'un des Dornier rompt le combat, glisse sur l'aile et percute le sol en bordure d'une falaise, près de Saint-Omer.

Le 12 mai, à 11 h. 30, le Morane de Romey franchit, sous un ciel ardoisé, la ligne bleue des Vosges. A midi, l'adjudant pilote a la bonne fortune de rencontrer un avion d'observation monomoteur et biplace Henschel 126 que nos fantassins ont surnommé « le mouchard ». L'Allemand, qui sent sa faiblesse, essaie de s'échapper par un piqué en spirale jusqu'au sol. Romey le poursuit, le rattrape, l'assaille trois quarts arrière et à bout portant déclenche deux rafales par le travers gauche. Le Henschel s'écrase dans un bois aux environs de Huy sur la rive droite de la Meuse. De là-haut, le pilote des Chimères annonce sa victoire par téléphone. Et dans « le micro » on entend son éclat de rire.

Le 14 mai, à 9 h. 45 et à 2.500 mètres d'altitude, dans un vaste paysage de ciel et de terre, Romey aperçoit un bombardier Heinkel 111. Poussant de l'avant, le pilote ennemi cherche à s'éclipser vers les lignes alle-

mandes. Il n'est plus temps. Forçant l'allure, Romey le rejoint et le crible de projectiles. Les deux moteurs du Heinkel prennent feu. L'appareil allemand tombe en flammes à quinze kilomètres au nord-est de Namur.

Le 20 mai, petit point isolé dans un ciel immense où glissent les nuages, Romey survole la Somme. Le regard du pilote embrasse l'horizon. A 11 h. 10 et à 2.500 mètres d'altitude au-dessus de Nesle, l'adjudant discerne quelques traits noirs. Il plonge et attaque par l'avant un peloton de bombardiers Heinkel 111. Sous la violence de l'assaut, l'expédition ennemie se disloque. Romey continue à tirer et, cinq minutes plus tard, un Heinkel s'enflamme. Les quatre aviateurs allemands de l'équipage sautent en parachute. L'appareil s'écrase à Mouchy-Lagache.

A TRAVERS LES LIGNES ALLEMANDES.

Le 8 juin, le temps brumeux et le plafond bas, qui s'abaissaient parfois jusqu'à 400 mètres, obligèrent les chasseurs du groupe 3/2 à voler près du sol entre les éclatements de l'artillerie anti-aérienne. Romey, ainsi que six de ses camarades, furent touchés par les obus explosifs de la Flak. Mais plus sévèrement atteint, l'adjudant fut contraint de se poser sous le feu des mitrailleuses ennemies. Il y alla de franc jeu et atterrit en pleine zone de combat, à deux kilomètres de Lèges, dans la région est de Soissons. Sans perdre son sang-froid, le pilote mit le feu à son appareil. Puis il rejoignit nos lignes en se glissant à travers les colonnes allemandes.



AVIONS DE CHASSE EN POSITION D'ALERTE.



AU RETOUR D'UN IMPORTANT COMBAT, DES PILOTES DE CHASSE SE RETRACENT MUTUELLEMENT LES PHASES DE L'ENGAGEMENT.

LA MORT DE ZINNICKER.

L'adjudant Romey était sauf. Mais sa joie fut de courte durée car il apprenait, dès son retour au terrain, que son ami Zinnicker avait eu un sort moins heureux. Au cours d'un engagement contre une patrouille de Messerschmitt, le pilote des Hirondelles s'était abattu dans la région de Villers-Cotterets.

Ce soir-là, à l'escadrille, nul ne parla à l'adjudant, car on savait qu'il était dans la peine.

Avant de gagner son lit de camp, Romey éprouva le besoin de revoir le visage de son compagnon. Il s'en vint tout droit au bureau de l'escadrille et ouvrit l'album de photographies. Comme un appel à sa fidélité, l'image du jeune sergent, penchant un peu la tête de côté, revint sous ses yeux. Le pilote des Chimères la regarda longtemps, convaincu que le disparu était auprès de lui, là, dans l'ombre. Romey était recru de fatigue, la nuit descendait. L'adjudant se laissa choir sur le matelas du sous-officier de garde. Exténué, il resta sans mouvement, écoutant la voix paisible de Zinnicker qui lui parvenait comme un souffle, mêlée à la plainte du vent, à travers les bruits du village voisin, l'aboiement des chiens, le ronronnement assourdi d'un moteur d'avion au ralenti.

Le pilote des Hirondelles n'appartenait plus à la terre. Pourtant, au centre de cette absence, il demeurait vivant, puisqu'on ne cessait pas de se tourner vers lui et d'en appeler à son âme. Mais c'était un appel de détresse. Tour à tour, Reims, Paris, Orléans, étaient occupés.

Pour les chasseurs du groupe 3/2, la grande, l'unique affaire, demeurait : pousser toujours de l'avant, faire face, sans prendre souci des escadrilles allemandes qui, là-haut, frappaient de leur masse.

DANS LE CIEL ET SUR TERRE.

Ne fallait-il pas lutter sans trêve dans le ciel, faire un bouclier au pays qui, chaque jour et morceau par morceau, s'effritait, tandis que, sur terre, une poignée de héros tenait bon : une position perdue, ils en dressaient une autre. Oui, « dans le ciel et sur terre », fusion des deux forces dans la détresse, aviateurs et fantassins s'obstinaient à se battre pour sauver l'honneur.

Je sais un village de Touraine, en lisière d'un champ d'aviation, où la ferveur des anciens combattants a fait élever un mémorial qui rappelle le souvenir des soldats de l'air et de l'infanterie tombés, près de là, pour défendre un pont de la Loire. Le monument s'élève, éclatant de blancheur, sur la rive du fleuve. Son style est simple, classique, tout français. Sur le tertre se dressent très hauts, droits vers le ciel, deux blancs obélisques aux pointes élancées, symbole des deux armées sœurs, terrestre et aérienne. Entre ces deux pylônes, couchée sur le sol, une dalle funéraire, en pierre dure, inusable comme une meule. Là, reposent deux frères, un aviateur et un fantassin. Vers leur tombe, avec une pitié maternelle, une femme voilée se penche en pleurant. Elle est l'image de la nation, douloureusement meurtrie dans ses fils.

DIX-SEPT CONTRE CENT DIX.

L'adjudant Romey portait au front le signe du sacrifice. Car cinq jours après le pilote des Hirondelles, le pilote des Chimères tombait à son tour dans un engagement aérien. Il laissait à sa femme deux enfants qui lui ressemblaient, deux petites filles, qu'autrefois en rentrant au logis il enlevait bien haut, à bout de bras, avant de les embrasser.

Ce jeune papa, qui se réveillait tous les matins gonflé d'espérance, suivons-le. Entrons sur cette scène du ciel où quelques rares témoins l'ont vu livrer son dernier combat, l'ont entendu même : car, dans la trépidation de l'air, le vent de l'est leur apportait distinctement le bruit des mitrailleuses dont le roulement reprenait, tantôt bref, tantôt long, à intervalles inégaux.

Le jeudi 13 juin 1940, à 11 h. 05, Romey et seize de ses camarades décollent en vol de peloton. Avant le départ, les chasseurs du groupe ont reçu le message suivant :

« Situation très grave. Ordre d'intervenir rapidement en bloc dans la région de Montmirail. Soulager coûte que coûte nos forces terrestres pilonnées par la masse du bombardement ennemi. »

Le temps est beau, la visibilité excellente. Le ciel, toutefois, est légèrement couvert, entre 800 et 2.000 mètres, par des cumulus bourgeonnants.

Dès l'arrivée sur la forêt de Traconne, qu'encadrent de longs mouvements de terrain pareils à des dunes, Romey et ses compagnons sont pris à partie par la Flak. Les flocons noirs des obus explosifs encadrent les Curtiss.

11 h. 35. — L'un des pilotes aperçoit soudain, sur la gauche, un grand nombre de points noirs. C'est un peloton de quatre-vingt bombardiers en piqué Junkers 87, dits « Stukas ». Une petite armée de Messerschmitt, tout un monde de chasseurs, les entoure et leur fait une sorte de bouclier.

En battant des ailes, le pilote français, alerté, avertit son chef de patrouille et crie dans le radiotéléphone :

« Attention. Ennemi en vue. »

Les Curtiss se resserrent vers le guide. Puis ils foncent sur l'escadrille ennemie qui se disloque. Les bombardiers adverses s'écartent en éventail dans toutes les directions. Mais les trente Messerschmitt aux plans carrés qui protégeaient l'expédition entrent en scène. La bataille, où éclate le courage guerrier, va ainsi se livrer à dix-sept avions français contre cent-dix appareils allemands.

Dès le début de l'engagement, les aviateurs amis et ennemis manœuvrent en tout sens. Rapidement isolés, les pilotes des Curtiss mènent le combat individuellement.

Romey est entouré par quatre Messerschmitt vert foncé, au fuselage allongé, qui lui coupent la retraite. Le cercle se referme autour de l'adjudant pilote.

Sans prendre haleine, car la mêlée, le danger, le bruit des mitrailleuses, ne lui laissent pas le temps de méditer, Romey choisit l'un de ses adversaires, plonge plein moteur, appuie sur la gâchette et déclenche deux rafales.

Les balles portent sur le fuselage du Messerschmitt qui se dégage par un retournement à la verticale et disparaît dans un nuage à 1.200 mètres.

A ce moment, un nouvel agresseur assaille Romey par l'arrière. Le pilote français échappe à l'étreinte en virant brusquement à droite en montant.

Quelques dixièmes de seconde et Romey entend les balles claquer autour de lui. Il sent trembler son avion. Il rend la main, pique avec une rapidité folle et esquive encore l'attaque car, sans ressources et sans défense, il n'a plus de munitions.

PRES D'UNE CHAPELLE.

A la fin, arriva ce qui devait fatalement arriver. Un autre Allemand surgit sur le Curtiss plein arrière en ouvrant le feu. Deux obus explosifs éclatèrent dans le fuselage, un troisième dans le réservoir d'essence qui s'enflamma.

L'avion français glissa en torche vers le sol. Il percuta, près de Champguyon, dans la Marne, un vaste soubassement à allure de rempart. Le pilote tomba à trois cents mètres d'une chapelle aux voûtes blanches où, devant une vierge de pierre, des jeunes filles s'en venaient prier pour leurs frères et pour leurs fiancés. Avec l'accent champenois, l'accent qui chante, elles disaient, dans le bruissement de l'air, à Celle qui endort les plus dures blessures :

Souvenez-vous
Qu'on n'a jamais entendu dire
Qu'aucun de ceux qui ont eu recours à vous
Ait été abandonné.

Amis, que notre esprit s'oriente parfois sur le souvenir de Romey, le pilote des Chimères qui avait l'âme haute : attirés près de lui, nous y trouverons un appui. Lui non plus ne nous abandonnera pas.

ORDRE C N° 88

Le général Commandant en chef les Forces Aériennes cite à l'ordre de l'Armée de l'Air l'adjudant pilote ROMEY :

« Magnifique pilote de chasse, chef de patrouille hors de pair, dont le courage légendaire n'avait d'égal que la modestie et la camaraderie dont il faisait preuve en toutes circonstances.

« A été porté disparu, le 13 juin 1940, à la suite d'un combat épique livré par les dix-sept derniers pilotes du groupe contre une formation de plus de quatre-vingt bombardiers protégés par trente chasseurs et au cours duquel huit appareils ennemis furent officiellement abattus.

« A trouvé, dans cette bataille, la fin glorieuse réservée aux hommes de sa trempe dont la force de caractère dépasse la commune mesure et dont le souvenir reste à jamais gravé dans la mémoire de ceux qui eurent le privilège de combattre à leurs côtés. »

Lettre de Marie-Thérèse (12 ans), fille du Capitaine S., mort pour la France en combat aérien.

Monsieur le Commandant,

Je vous remercie de tout mon cœur du livre d'aviation illustré que vous m'avez envoyé en souvenir de mon papa. Maman a été contente de voir que vous avez imprimé la photographie de notre petit père. Elle a pleuré et moi aussi et aussi mes deux petites sœurs, Odile et Dominique. Même la propriétaire de la maison où nous nous sommes réfugiées commençait à être émue. Il n'y a que mon frère Alain qui se mordait les lèvres parce qu'il est un homme. Pensez, il a treize ans et il est chef de patrouille des scouts.

Ici, on est logé un peu à l'étroit. On n'a qu'une chambre pour nous cinq. Notre maison de Reims qui a été bombardée par les Allemands était tellement belle ! On regrette les grands arbres, les cachettes et le jardin où vous étiez venu déjeuner avec petit père. Il n'y a plus moyen de jouer à Robinson. Alors on travaille pour donner un peu de bonheur à maman. Alain a été le premier en sciences et il veut être officier aviateur. Pour le récompenser de son succès, maman lui a donné le poignard de son père. Vous pensez comme il est fier.

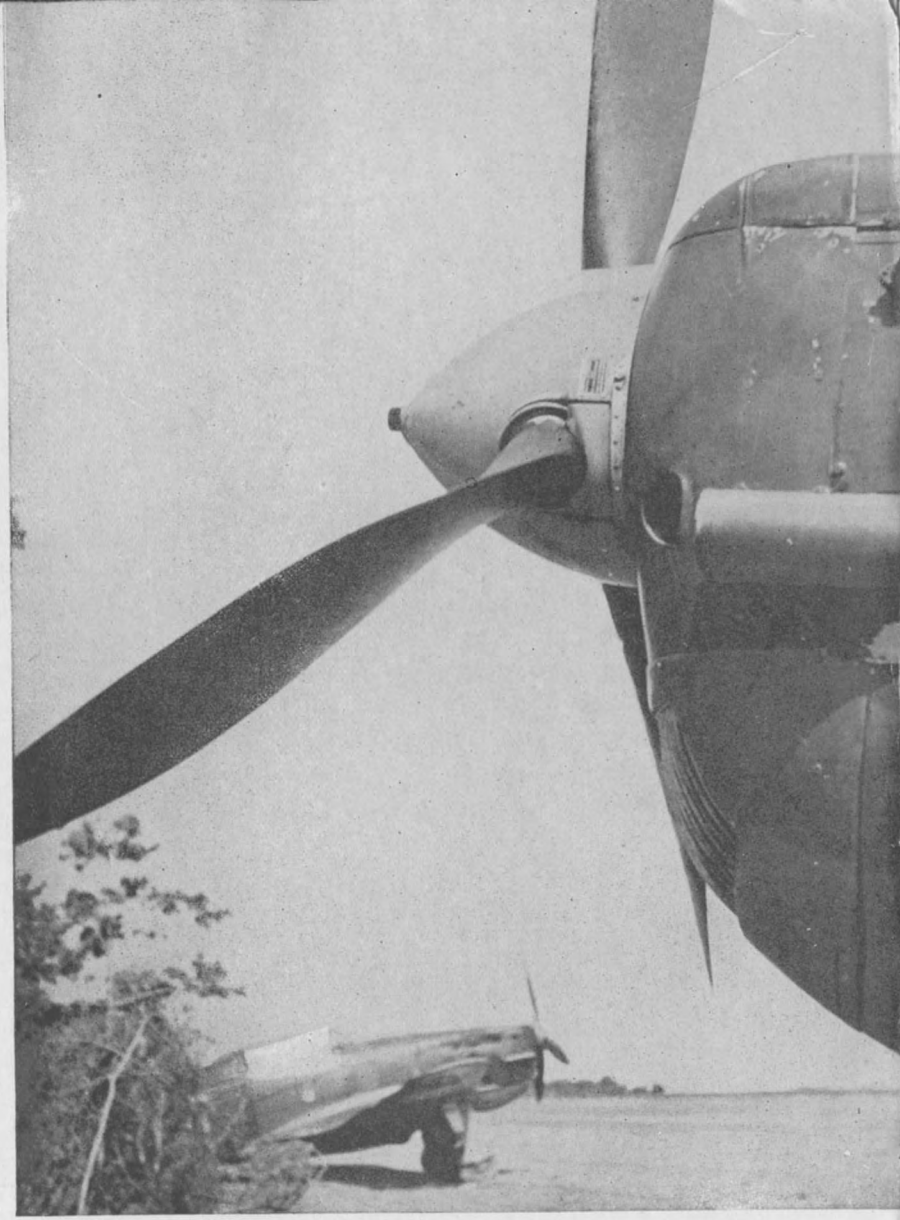
Ne vous inquiétez pas de nous. On est tous courageux, même Dominique qui a trois ans et demi et que je garde pendant la journée, car maman a trouvé une bonne place d'employée à 1.500 francs par mois. Vous voyez qu'on se débrouille bien.

Au revoir, Monsieur le Commandant.

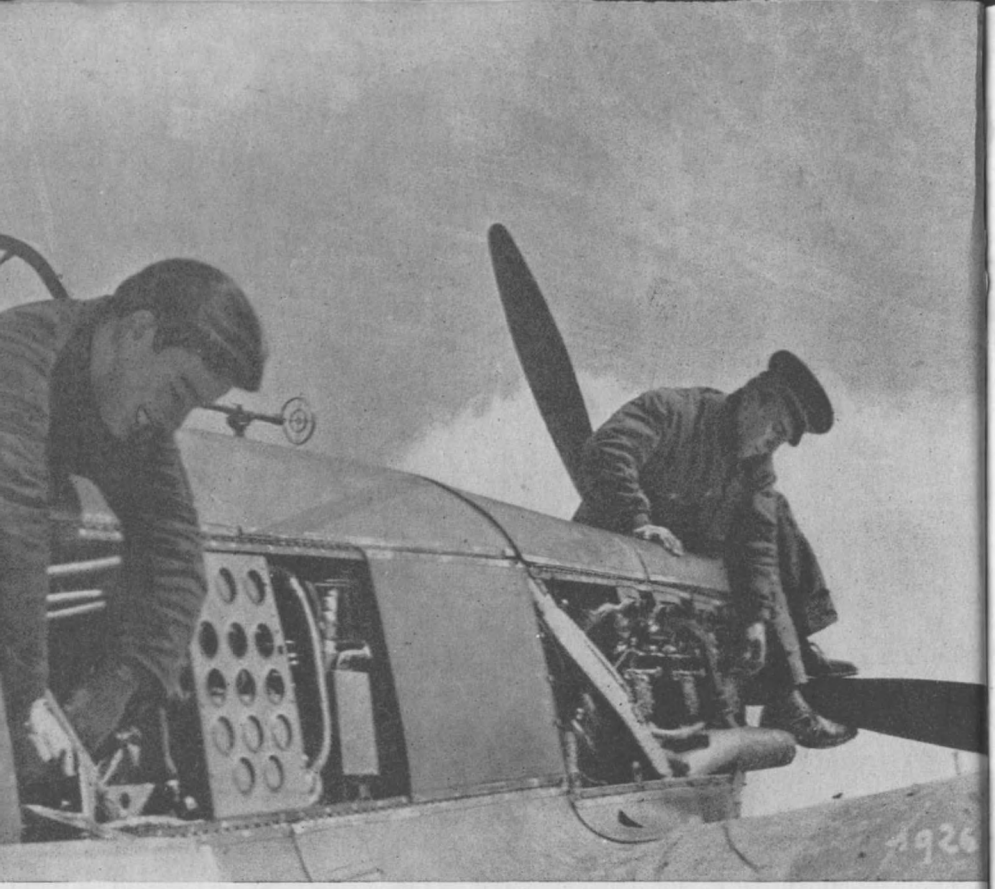
Votre petite Marie-Thé vous embrasse bien fort comme elle vous aime.

Marie-Thérèse S.

P.-S. - Vous savez, je n'ai pas changé. Je veux toujours être infirmière de l'Air



NEZ D'UN AVION DE CHASSE MORANE 406. A L'EXTRÊME AVANT, LE TUBE DU CANON ET, DERRIÈRE, L'HÉLICE TRIPALE. ON SAIT QUE LE CANON EST FIXE ET QUE LE CHASSEUR TIRE EN POINTANT L'AVION SUR LE BUT.



MÉCANICIENS AU TRAVAIL SUR UN AVION DE CHASSE. LE MÉCANICIEN DE GAUCHE RÉPARE UNE COMMANDE DE GAZ. CELUI QUI EST A DROITE, SUR LE NEZ DE L'AVION, REVISE UN CARBURATEUR.

RENCONTRES DANS LE CIEL

« Moi, dit-il, c'est moralement que j'ai mes élégances... »

UN SLOGAN.

« Du dix mai au dix juin, Gagnaire a gagné dix combats. »

Cette phrase, à l'allure de slogan, fut cueillie sur les lèvres d'un mécanicien du groupe de chasse 3/1 dont Gagnaire était l'as.

— Mais pourquoi, a-t-on demandé avec une surprise mêlée d'admiration, pourquoi Gagnaire s'est-il arrêté sur ce beau succès?

— Parce que, répondit le mécanicien en regardant bien droit son interlocuteur, le dix juin, jour où il détruisit son dixième avion, Gagnaire était lui-même abattu en flammes par la Flak.

Gageons que cette affaire, si courte soit-elle, vous intéresse. En voici l'essentiel.

TORCHE VIVANTE.

Virtuose du tir et du pilotage, Gagnaire appartenait au corps des sous-officiers pilotes : il en avait les précieuses vertus qui sont le respect de soi-même, l'esprit de camaraderie, la modestie et le goût du travail aérien.

Le groupe de chasse 3/1, où l'adjudant Gagnaire était chef de patrouille, formait deux escadrilles.

L'une, celle des Renards, était l'ancienne Spa 84 que le lieutenant Demeuldre rendit célèbre pendant la guerre 1914-1918. Le 3 mai 1918, au cours d'un combat, le biplan Spad du lieutenant prit feu. Mais le moteur Hispano de 150 chevaux tournait toujours. L'officier resta en ligne de vol. Cet homme, qui se mourait dans les flammes, continua à combattre, avec un courage déconcertant, jusqu'à ce qu'une des ailes minces de l'avion eût été arrachée par l'incendie. A ce moment, torche vivante, le pilote tomba à la verticale. Le carnet de vol du lieutenant Demeuldre accusait treize victoires officielles, sur la Marne, la Somme et Verdun.

La Spa 84 avait adopté pour insigne un renard dont la tête blanche se détachait sur bande rouge : l'animal guettait sa proie, un œil ouvert, l'autre presque fermé.

La seconde unité du groupe de chasse 3/1 était l'escadrille des Canards. Elle avait hérité les traditions de la Spa 93 qui se distingua pendant la bataille de Verdun : allant chercher le combat dans les lignes ennemies, ses pilotes se spécialisèrent, avec une étonnante virtuosité, dans l'incendie, par fusées, des drachens allemands.

Les pilotes de la Spa 93 portaient sur le côté gauche de la poitrine l'emblème de leur escadrille : un canard à col vert, en ligne de vol.

DEUX CHEFS.

Le groupe 3/1 (1) était en 1937, sous les ordres du capitaine Castanier, qui fut abattu pendant la guerre 1939-1940 à la tête d'un autre groupe de combat, le 3/6.

Le second de Castanier était le capitaine Le Bideau qui n'eut pas un sort meilleur : il se tua le 25 juin 1940, en décollant du terrain de Perpignan.

Ces deux officiers pourtant étaient dignes de durer. Ayant foi dans leur arme, pleins d'esprit et du plus mordant, c'étaient des enthousiastes : ils avaient fait de leur groupe « un coin de France qui marchait bien ». Oui, Castanier et Le Bideau méritaient de vivre pour cette aviation qu'ils avaient tant aimée.

LE MATERIEL.

A la déclaration de guerre du 2 septembre 1939, « le 3/1 » était équipé de Morane monoplaces 406 qui, à 5.000 mètres d'altitude, atteignaient l'allure de 450 kilomètres à l'heure. L'armement de ces appareils (un seul canon dans l'axe du moteur et deux mitrailleuses d'ailes) les laissait en état d'infériorité manifeste face aux chasseurs allemands de la même catégorie, les Heinkel 112. Très bons grimpeurs, ceux-ci, avec leurs canons, leurs mitrailleuses et leur vitesse de 620 kilo-

1. Ancien 5e groupe autonome de chasse.

mètres-heure, allaient avoir la maîtrise de l'air. Bientôt, grâce à ses réserves innombrables de matériel, la Luftwaffe entretiendrait dans le ciel de bataille une permanence de centaines d'avions.

C'est pour cette raison, que le 26 septembre 1938, un an avant la guerre, le général commandant en chef les forces aériennes françaises écrivait déjà :

« Il faut prévoir des pertes très lourdes dès le début du conflit. Ces pertes entraîneront l'anéantissement total de notre armée de l'air au terme du deuxième mois de guerre. »

LES MITRAILLEUSES S'ENRAIENT.

L'adjudant Gagnaire entra donc en campagne avec son Morane 406 dont les mitrailleuses laissaient à désirer. Témoin l'aventure survenue à un compagnon de Gagnaire, ardent chasseur, l'adjudant-chef Bassaget. Laissons parler Roland Dorgelès :

« ... Les soldats du 7e régiment de pionniers qui se trouvaient le 12 mai en gare de Schellebelle, près de Gand, se souviennent certainement de la lutte aérienne qui s'engagea au-dessus de leurs têtes — deux Français contre quatorze bimoteurs. C'est un spectacle qui ne s'oublie pas! Mais ce qu'ils ignorent encore, c'est qu'un des deux pilotes, l'adjudant-chef Bassaget, n'avait rien pour se défendre et qu'il a combattu complètement désarmé pour détourner les bombardiers allemands, pendant que le régiment débarquait.

Dès le début de l'engagement, le lieutenant Béran (équipier Bassaget) s'effondre, Bassaget, resté seul, n'en fonce pas moins dans la ronde infernale.

Il choisit sa proie, veut tirer : rien ne part... Panne complète... Que pouvait-il faire? Se dégager et fuir, laissant les Messerschmitt mitrailler le convoi à leur aise? Impossible. Son devoir était de couvrir les fantassins. Il ne les lâcherait pas.

Héroïquement, il a feint de combattre, pirouettant sur l'aile, s'élevant en chandelle, retombant en piqué, et il a poursuivi cette lutte hallucinante, les balles carillonnant sur les tôles de ses ailes, sans pouvoir riposter, jusqu'au moment où les flammes ont jailli de son réservoir. Alors, il a sauté, son parachute aussitôt percé de balles. Qu'importe, les pionniers s'étaient mis à l'abri (1)... »

Semblables enrayages de mitrailleuses allaient bien souvent mettre en peine l'adjudant Gagnaire au cours de ses combats.

LES COMBATS DE GAGNAIRE.

Le vendredi 10 mai 1940, jour de l'entrée des Allemands en Belgique, en Hollande et au Luxembourg, nous sommes sur le terrain de Norrent-Fontès, près d'Auchy-aux-Bois, dans le Pas-de-Calais. Gagnaire est là, depuis le matin, dressé, tout équipé, son parachute sur le dos, prêt à partir.

A onze heures, alerte. En trois minutes, l'adjudant pilote décolle. Après une demi-heure de vol, il examine le ciel et ne découvre rien. Chasseur expert, il

---

1. L'adjudant-chef Bassaget qui, malgré la panne de ses mitrailleuses, avait lutté, par ses seules évolutions, contre quatorze appareils ennemis, fut évacué sur l'hôpital de Wetren. Dès la guérison de ses brûlures et de ses blessures, il fut envoyé en Indochine où il se tua en février 1942.

tourne la tête en arrière et distingue, à 4.000 mètres au-dessus de Roubaix, un bombardier Heinkel 111.

Gagnaire tombe comme un bolide sur l'Allemand et tente de le saisir dans le viseur du collimateur, mais il est gêné par un nuage. A deux reprises, l'adversaire se dérobe. La tête battante, tout le sang au visage, Gagnaire s'obstine et finit par triompher du Heinkel : de deux rafales, il en vient à bout.. Très pâle, les lèvres entr'ouvertes, le pilote ennemi saute en parachute. Les autres membres de l'équipage sont tués.

A partir du 11 mai, c'est un va-et-vient incessant, sur nos lignes, de chasseurs allemands qui pourchassent nos appareils d'observation périmés. Des Messerschmitt, de plus en plus mordants, franchissent d'un saut nos faibles barrages d'artillerie anti-aérienne et attaquent, très loin sur nos arrières, nos avions-école d'un modèle ancien. Les pilotes ennemis se présentent toujours en nombre. Presque tous les récits de combat de chasseurs français, écrit l'un de nos commandants de groupe, commencent ainsi :

« Au moment où je virais du côté du soleil pour me placer favorablement par rapport aux chasseurs ennemis aperçu, je vois soudain plus haut, à 1.000 mètres au-dessus de moi, cinq Messerschmitt. Puis, à ma gauche, j'en compte neuf autres. Ensuite, à ma droite, j'en distingue dix autres. Evidemment, les chiffres changent avec chaque compte rendu de pilote. Mais les récits sont similaires. Le chasseur français croit d'abord voir un seul avion. Dans le vrai, cet appareil isolé sert de piège. Il est encadré, à distance, par une quantité d'autres. »

DANS LE CIEL DE BELGIQUE.

Dimanche 12 mai. — Gagnaire et son groupe de chasse rallient l'aérodrome belge de Mœrbecke : un champ sablonneux et entouré de bois. Dès l'atterrissage, nos chasseurs sont accueillis avec une parfaite bonne grâce par les aviateurs belges de l'endroit. Mais ceux-ci sont sans avions. C'est donc aux pilotes français que revient la mission de défendre le point sensible d'Anvers, malgré l'incontestable primauté numérique des aviateurs allemands.

Une demi-heure après l'arrivée du groupe 3/1 à Mœrbecke, l'alerte est donnée. Gagnaire décolle sur le champ et attaque un peloton de six bombardiers Heinkel 111 qui, sans se laisser approcher, font demi-tour et poussent vers l'est à grand renfort de moteur. L'adjudant pilote les poursuit, les serre de près et ouvre le feu. L'un des Heinkel est touché mais s'éclipse à la faveur d'un nuage. A 7 h. 15, faute de munitions, Gagnaire abandonne la poursuite au-dessus de Calmthant. Il atterrit, un peu déçu, l'air épuisé, les yeux rougis d'avoir trop longtemps surveillé le ciel.

Mardi 14 mai. — Sous la ruée des forces allemandes, nos troupes battent en retraite. Au milieu d'une grande amertume, l'adjudant pilote et son groupe de chasse se replient de nouveau sur le champ d'aviation de Norrant-Fontès. Mais nos chasseurs continueront d'utiliser, comme terrain avancé, l'aérodrome de Maldeghem, près de Bruges.

Le 17 mai, nos armées terrestres se replient encore et se regroupent sur le canal de Charleroi. Nouvel exode

de nos chasseurs vers l'aérodrome du Plessis-Belleville dans l'Oise. Les pilotes du 3/1 bouclent tristement leur valise.

Le 18 mai, Gagnaire, en patrouille avec son ami, le sergent Paulhan, rencontre un Heinkel 111 près de Méru. Tour à tour, les deux pilotes français font une passe à une allure vertigineuse, ajustent et tirent. Le Heinkel est incendié. Un nuage sépare les deux compagnons qui se retrouvent, quelques minutes plus tard, sur le terrain du Plessis-Belleville, où ils se rendent grâce mutuellement.

Le lendemain dimanche, le groupe de l'adjudant Gagnaire éprouve une perte cruelle. Le Morane du lieutenant Marche, commandant l'escadrille des Renards, est attaqué par sept Messerschmitt 109. Le lieutenant réussit à abattre deux adversaires. Mais un obus explosif allemand met le feu au réservoir du Morane qui tombe en flammes et s'écrase à Anizy-le-Château, dans la cour de la ferme Anglade.

Le même jour, Gagnaire — qui possède au plus haut degré cette force du chasseur aérien, une vue d'aigle — voit un Messerschmitt 109, très loin, au-dessus de Guise. L'adjudant fonce sur l'objectif. L'Allemand s'échappe par une glissade. Le Français le rattrape. Le Messerschmitt ralentit son allure et fait face. Le Morane essaie de le gagner d'altitude. Les deux adversaires, qui sont, en valeur égale, d'habiles manœuvriers, se mettent à monter l'un autour de l'autre, puis se poursuivent en cercle, mais un cercle de fer et de feu. Merveilleux de souplesse, Gagnaire prend le dessus, saisit l'ennemi dans son viseur, tire sur lui deux rafales et l'abat. Il ne



LE PILOTE PREND PLACE A BORD DE L'AVION SANITAIRE. L'APPAREIL A CROIX ROUGE VA TRANSPORTER, DANS UN HOPITAL DE L'ARRIÈRE, UN CHASSEUR GRIÈVEMENT BLESSÉ.



DANS L'AVION SANITAIRE, UN PILOTE DE CHASSE GRIÈVEMENT BLESSÉ. CONSTAMMENT PRÈS DE LUI, LE MÉDECIN DE L'AIR VEILLE.

fait pas bon s'approcher de notre homme quand il garde le ciel.

L'AMI PERDU.

Il reste pourtant au vaillant Gagnaire à subir l'épreuve d'une amitié brisée. Le mardi 21 mai, Paulhan est « descendu en flammes » par une importante formation de Messerschmitt 109. Pilote de la plus haute qualité, le sergent succombe dans une lutte inégale et s'écrase à Cinqueux, près de Creil. Ses restes sont inhumés au cimetière de Senlis.

Pour ne pas manquer à la tradition, Gagnaire, atteint aux fibres profondes, va venger la mort de son ami. Le jour même, car la colère l'a pris, il décolle à 18 heures et gagne rapidement l'altitude de 4.000 mètres. Un quart d'heure plus tard, les obus fusants de l'artillerie antiaérienne française attirent l'attention de l'adjudant pilote, dont le coup d'œil précis saisit, au-dessus de Dammartin-en-Goële, un peloton de quarante bombardiers fractionné en quatre pelotons de dix. L'expédition allemande est protégée par de nombreux chasseurs Messerschmitt 109 et 110. Gagnaire se détermine à attaquer. Il plonge avec conviction, tire trois rafales et abat un Messerschmitt, dont la cabine déchiquetée pend du côté droit. Le sergent Paulhan, à la silhouette volontaire, était vengé.

Son Morane très endommagé par un obus qui a éclaté dans l'empennage, Gagnaire rallie le terrain du Plessis-Belleville, satisfait de son nouveau succès, apaisé.

Pourtant, ce soir-là, à la popote des Renards où une place était vide, le souper fut bien triste. Les pilotes res-

taient silencieux. Gagnaire mangeait la tête basse. Par moments, il relevait les yeux et regardait ses camarades d'un air absent. Mais l'heure n'était pas aux nostalgies. Les voies d'accès à la Somme regorgeaient de troupes allemandes. C'était veillée d'armes à l'escadrille. Et les visages se durcirent pour les combats du lendemain.

UN TRIPLÉ.

Il semblait écrit que l'adjudant Gagnaire ne laisserait pas les aviateurs allemands du secteur dormir tranquilles.

Trois jours passent pourtant, trois jours sans victoire de notre pilote dont les adversaires se montrent circonspects. Mais le samedi 25 mai, l'adjudant, en quelques minutes, « descend », coup sur coup, trois avions, un par jour de retard : deux Junkers 86 et un avion estafette. Voici comment.

Dans la matinée, l'adjudant engage, sans inquiétude mais aussi sans résultat, un interminable combat en cercle avec des Messerschmitt. Au moment où, les yeux troubles, à demi-étourdi par cette lutte tournoyante, le pilote français se dispose à rebrousser chemin pour regagner le terrain du Plessis-Belleville, il distingue, à l'est de Cambrai, trois gros Junkers 86 qui se suivent à deux cents mètres de distance.

Gagnaire plonge sur le dernier et attaque trois quarts arrière par-dessus. Le Junker, qui allait trouver refuge dans un nuage, après avoir vainement essayé de s'échapper en zigzaguant, prend feu à la première rafale et percute le sol à Gouzeaucourt. Les occupants

sont carbonisés dans les décombres de l'appareil. On ne découvre que des débris de ferraille noircis par la flamme.

L'adjudant pique maintenant sur la queue du deuxième Junker. Il fait trois passes en tirant seulement à balles, car son canon n'a plus d'obus. Le mitrailleur allemand, dressé dans sa tourelle, l'air agressif, se défend âprement. Il épuise ses bandes de cartouches mais il est criblé de balles. Le pare-brise vole en éclats. Le réservoir s'enflamme. L'avion s'effondre dans un champ, tout près du premier appareil qui continue à brûler dans une gerbe d'étoiles rouges et blanches.

Gagnaire, dont l'attention ne fléchit pas, reprend quelque cent mètres d'altitude. L'adjudant se met en devoir de régler son compte au troisième Junker, qui a pris du champ, quand il aperçoit, plus bas que lui, un avion estafette ennemi. Celui-ci se pose dans un pré. Profitant du répit, les deux membres de l'équipage se sauvent vers une route bordée d'arbres.

Qui est étonné? C'est notre pilote. Il distingue, l'espace d'une seconde, les croix noires et le moteur tournant au ralenti. L'adjudant plonge par deux fois en mitraillant et met hors d'usage l'appareil allemand.

Après avoir repéré les emplacements des trois avions détruits, Gagnaire, fatigué, affamé, mais content, rentre au terrain.

Dans la matinée du dimanche 26 mai, l'adjudant pilote engage un combat tournoyant avec une dizaine de Messerschmitt 109 au sud-ouest de Bapaume. Gagnaire épuise ses munitions. Match nul. Mettant à profit une couche nuageuse, les Allemands disparaissent

dans « le coton ». Inutile au Français de pousser plus avant.

LE TERRAIN BOMBARDÉ.

Dans l'après-midi du dimanche, le terrain du Plessis-Belleville qu'occupent Gagnaire et son groupe de chasse est bombardé deux fois, coup sur coup. Vers 13 heures, quarante Heinkel 111 survolent le champ d'aviation à 1.500 mètres d'altitude. A 13 h. 10, une deuxième vague, comprenant une quarantaine d'avions Heinkel 111 et Dornier 17, passe au ras du sol en mitraillant. On entend le sifflement des projectiles et des éclatements. Les équipages allemands déclenchent six cents bombes de 50 à 100 kilos qui tombent sur la piste, tuent le sergent mécanicien Tourneux, incendient cinq Morane, en détruisent cinq autres et mettent le feu à un Potez. Une fumée dense couvre le terrain parsemé de trous d'obus. Des avions brûlent sous des spirales de fumée noire et rouge, puis explosent avec une détonation formidable.

Lundi 3 juin 1940. — La victoire française devient un mirage qui s'éloigne toujours. Dans l'après-midi, le terrain de l'adjudant Gagnaire est de nouveau bombardé en même temps que tous les aérodromes de la région parisienne.

Le 8 juin, l'adjudant Gagnaire et son équipier, le sergent Doublet, sont chargés de protéger un Potez 63 en reconnaissance dans la région d'Aumale. Soudain, soleil dans le dos, Gagnaire plonge sur un Stuka Junker 87. Celui-ci est surpris mais essaie de tenir tête. L'adjudant ouvre le feu à moins de cinquante mètres et tire par rafales courtes, comme au stand. Le pilote ennemi est blessé, il pique. Poursuivi jusqu'au sol par Doublet, l'Allemand est contraint d'atterrir et sera fait prisonnier peu après.

UN TERRAIN CAMOUFLÉ.

A l'aube du dimanche 9 juin, les blindés atteignent la Seine à Pont-de-l'Arche. L'ennemi occupe Gisors et Estrées-Saint-Denis. Nos troupes battent en retraite.

Gagnaire et ses camarades du groupe de chasse 3/1 sont contraints d'abandonner le terrain du Plessis-Belleville et de se replier sur l'aérodrome de Nozoy-en-Brie. Afin d'éviter un bombardement comme celui du Plessis-Belleville, le nouveau champ d'aviation est soigneusement camouflé. Çà et là, sur le pourtour de la piste, tout en laissant dégagée la bande d'atterrissage, de grandes bottes de paille apparaissent. Des alvéoles sont pratiqués dans le bois qui borde le terrain. Chacun fait de son mieux pour rendre la plus discrète possible l'arrivée de nos chasseurs.

De place en place, les mitrailleuses de défense antiaérienne dressent leurs tubes vers le ciel. La sentinelle passe et repasse au bord de la route. La tête hardie sous le casque, le menton haut, l'œil dur, les guetteurs veillent, immobiles, entêtés, le front tourné vers le ciel.

En dépit de ce décor guerrier, le temps est beau, le plafond illimité : pas un nuage. Tout dans la campagne respire le calme. N'était le destin cruel du pays, les pilotes éprouveraient l'impression d'une paisible escale au cours d'un voyage aérien d'avant-guerre.

MISSION DE SACRIFICE.

Le lendemain 10 juin, Gagnaire décolle. Une demi-heure après avoir quitté le terrain de Rozoy-en-Brie, l'adjudant pilote intercepte et abat un avion d'observation Henschel 126. Ce sera sa dernière victoire.

Le jour même en effet Gagnaire est chargé de reconnaître les positions de nos forces terrestres dont on ignore tout. C'est le moment de dire que, dès les premiers jours de juin, le commandement français en arrive, faute de matériel, à employer l'avion monoplace des chasseurs pour reconnaître les forces ennemies. Le règlement de manœuvre attribuait pourtant un caractère exceptionnel à la reconnaissance sur monoplace. Car l'avion de chasse n'est pas armé pour tirer en arrière. Conçu pour l'offensive, il n'est point fait pour le combat en retraite. En outre, faute de combustible, son rayon d'action est insuffisant pour permettre au pilote de s'enfoncer très loin chez l'ennemi.

C'est donc une mission de sacrifice que reçoit l'adjudant Gagnaire. Un quart d'heure plus tard, il décolle. A regret, ses camarades le voient partir. Ils le regardent longuement. Ils ne le reverront jamais.

L'adjudant survole l'Aisne. Le long de la rivière, tous les villages sont en feu sur une profondeur de cinquante kilomètres. Notre chasseur navigue à très basse altitude, avec le désir exaspéré de rapporter un renseignement précis. C'est chercher le danger. Mais le moyen, pour notre pilote, d'observer sans observateur, de voir exactement sans hasarder son appareil au ras des colonnes ennemies?

Soudain, une formation terrestre allemande ouvre le feu sur le Morane qui essuie un tir très violent. Avec une sérénité tranquille, l'adjudant essaie de se dégager. En vain. Sous les coups de la Flak (1), l'avion s'incline, percute le sol et fait explosion à l'est de Soissons.

Avec la disparition de l'adjudant Gagnaire, un chapitre de l'histoire des « Renards », aux pages de gloire et d'action, se fermait.

UNE TRADITION MAINTENUE.

Irréductible en combat, Gagnaire venait en tête des as du groupe de chasse 3/1.

Le second de la liste était le sergent Doublet. Ce dernier, pilote d'un mordant unique, avait mérité le surnom de « coup double », en souvenir du 26 mai, où, à cinq minutes d'intervalle, il abattait, coup sur coup, deux Messerschmitt 109 qui percutèrent le sol, l'un près de l'autre, à Ligny-Tilloy.

Le 11 juin 1940, au lendemain de la disparition de Gagnaire, Doublet, au visage si jeune, si vaillant, fut mortellement blessé lors du bombardement du terrain de Connantre, à côté de Fère-Champenoise. Il fut transporté à l'hôpital de Romilly où il expira.

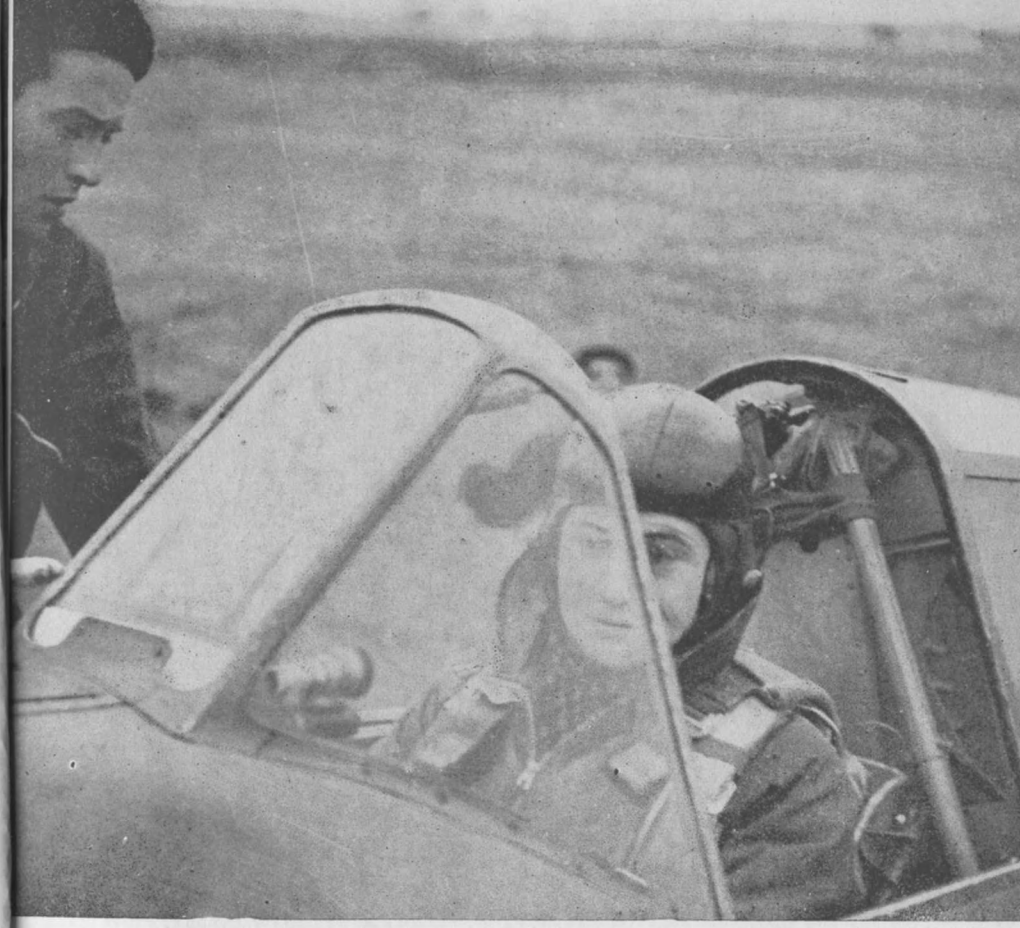
Ainsi, en deux jours, le groupe était frappé deux fois au cœur, ce groupe qui avait eu à sa tête le capitaine

---

1. Les artilleurs de la Flak évaluaient en moyenne à cinq mille obus le nombre de projectiles nécessaires pour abattre un avion. L'artillerie allemande se signala d'ailleurs, au cours de la campagne de France, par sa prodigalité en munitions.

Castanier, entendu la voix ardente de Paulhan, et compté, pour chefs de file, l'adjudant Gagnaire et le sergent Doublet.

Le 3/1 n'avait pas seulement hérité les traditions du lieutenant Demeuldre, « le combattant en flammes de 1918 » : il les avait maintenues.



PILOTE DE CHASSE AVANT LE DÉPART POUR LE COMBAT. A SON COTÉ, LE MÉCANICIEN QUI, CONSCIENCIEUX A L'EXTRÊME, NE QUITTERA « SON PATRON » QU'A LA DERNIÈRE SECONDE AVANT LE DÉCOLLAGE. ON REMARQUE, DE PART ET D'AUTRE DU CASQUE, CONTRE LES OREILLES DU PILOTE, LES ÉCOUTEURS RADIOTÉLÉPHONIQUES QUI PERMETTENT DE RECEVOIR LES INDICATIONS DU SOL.



GÉNÉROSITÉ FRANÇAISE
DANS UNE AMBULANCE MILITAIRE, UN PILOTE DE CHASSE FRANÇAIS RENDVISITE A L'AVIATEUR ALLEMAND QU'IL VIENT D'ABATTRE ET S'ASSURE QUE SON ADVERSAIRE

LES AVIATEURS DE VERDUN

Un vent de tocsin gronde sur les deux rives de la Meuse... Comme César, le Kronprinz touche à ses ides de Mars et avec une sorte d'infatuation, précipite ses légions à la ruine... Prolongeant en altitude le rempart des poitrines notre aviation est en train de créneler jusqu'au ciel la forteresse... Elle retombe souvent sur elle en rosée de sang!...

(PIERRE WEISS.)

« Au-dessus de tous les aviateurs de Verdun, les tenant sous l'empire de ses exemples irréprochables et de son exceptionnelle grandeur d'âme, il y avait le commandant de Rose, chef de la chasse, vraie figure de preux celtique rayonnante de finesse et d'énergie. »

« La bataille de Verdun » [1].

FANTASSINS ET AVIATEURS

AVRIL 1916 : bataille de Verdun.

Les faits, croyons-nous, sont restés vivants dans toutes les mémoires.

Le 3 avril 1916, la division Mangin, après 18 kilomètres de marche, se lance à l'assaut et rejette les Allemands vers Douaumont.

Le 9, le Kronprinz, qui se flatte de triompher à jamais, prononce une offensive générale sur les deux rives de la Meuse. Nous contre-attaquons et, le 20 avril, — mar-

1. La Grande. Guerre. (Service historique de l'armée.)

quons la date, — nous reprenons le sommet du Mort-Homme.

Enfin, après deux mois d'efforts inouïs, l'attaque allemande échoue. Une fois de plus, l'ordre latin est sauvé.

Beaucoup ont redit le courage et la ténacité des fantassins qui reprirent, par morceaux, que dis-je? pied à pied, le terrain conquis par l'ennemi.

Alors que la prédilection du plus grand nombre va à « ceux de l'infanterie », tout auréolés d'une gloire très pure, notre pensée, à nous autres, gens de l'air, s'est naturellement portée vers les aviateurs de Verdun. Au demeurant, l'historien réfléchi, qui voit les choses à distance, réclame l'égalité entre les combattants de la grande bataille, fantassins et aviateurs. En bonne justice, n'ont-ils pas des titres communs à notre reconnaissance?

TOUTE LA CHASSE ALLEMANDE.

On se souvient que l'offensive brusquée de Verdun fut une surprise pour nos équipages de la région, comme pour les troupes à terre.

Dans les jours précédant l'attaque, les Allemands, méthodiquement organisés, selon leur habitude, avaient concentré là, en secret, toute leur aviation de chasse. Les souvenirs du général Von Hœpner en font foi :

« Nos escadres aériennes, écrit le général allemand, s'étaient installées au nord et à l'est de Verdun, ce qui permettait de réaliser de formidables attaques concentriques... Il fallait un effet de masse, donc une écrasante supériorité de moyens aériens : les dirigeables allemands eux-mêmes reçurent l'ordre de prendre part aux opérations avec mission de bombarder la place de Verdun, les voies ferrées y aboutissant et les gares les plus importantes... » Rien de plus net!

UNE ARMEE DE FOKKER.

Quelle fut la première réaction de notre aviation lors du coup de tonnerre de 1916? Cette question lancée, répondons en toute sincérité.

Accordons que nos quelques escadrilles d'observation furent, lors des premiers combats autour de la citadelle, écrasées — le terme n'est pas outré — par une armée de Fokker. On nierait l'évidence si l'on contestait la puissance de l'aviation allemande à l'époque.

Déjà épuisés — depuis 1915 — du dispositif de synchronisation pour le tir à travers l'hélice, favorisés entre tous, les avions de combat ennemis abattent nos pilotes. Eternelle primauté des moyens matériels! Nos avions Maurice Farman, Caudron, Voisin, sont lents et démodés. Nos appareils portent encore la marque d'une technique hésitante. Défaut capital ou le plus manifeste : ils ne permettent pas le tir dans toutes les directions. L'hélice arrière crée un véritable champ mort.

LES OBSERVATEURS.

Un avion d'observation isolé est, à n'en pas douter, condamné contre tout espoir. Il est abattu par les chasseurs allemands qui ont beau jeu. Ne travaillant que par groupes (Ketten), volant à haute altitude, les pilotes ennemis procèdent par surprise en piquant verticalement sur l'adversaire. Ainsi disparaissent le lieutenant Rous-

sel, le sergent Maillet, le lieutenant Picard, le sous-lieutenant Monestier. Jacques Monestier n'avait pas vingt ans. Quand on recueillit son corps à Thierville, son visage présentait l'image d'un calme profond. Une force étrange s'en dégageait comme d'un drapeau plus beau quand il est déchiré.

Les observateurs de corps d'armée, en particulier ceux de la M.F. 25, aux ordres d'un jeune officier, à l'âme intense, le capitaine Personne, remportent, chaque jour et comme par habitude, d'obscures victoires, sans témoin matériel. Dans une cruelle lucidité, leur seul privilège, ils se savent sacrifiés. Qu'à cela ne tienne! Avec une fière résignation, ils observent, photographient, repèrent les batteries allemandes.

A la longue, le sentiment qu'ils ont de leur impuissance va-t-il les abattre? Non, non! Ne faut-il pas savoir garder courage dans les mauvais jours?

Humbles héros, tenus par leurs fonctions spéciales à l'exactitude dans le détail, les observateurs règlent les tirs de nos artilleurs, rapportent des renseignements au commandement : renseignements précieux, dont la valeur ne se mesure pas seulement au labeur qu'ils ont coûté. Une nuance toutefois : nos aviateurs préfèrent voler au ras du sol, car les balles de terre sont moins dangereuses que celles des avions de chasse.

En revanche, l'aviation d'observation ennemie — dont les appareils sont également munis de mitrailleuses synchronisées — travaille à discrétion dans nos lignes : la supériorité du nombre et la qualité de leurs appareils assurent, en somme, aux Allemands, « la maîtrise de l'air ».

PAS D'AVIATION DE COMBAT.

Convenons, au surplus, que lors des premières attaques contre Verdun, nous n'avons pas, sur l'ensemble du front, d'aviation de combat proprement dite. Chaque armée possède, il est vrai, une escadrille de Nieuport. Mais cette escadrille cumule, de fait, les missions de chasse et d'exploration, alors que les escadrilles de chasse allemandes sont essentiellement des instruments de combat (Jagdstaffeln).

LE PREMIER GROUPEMENT DE CHASSE.

Pour sauver la situation et « nettoyer le ciel de Verdun », le G.Q.G., fidèle au vieux principe de la concentration des moyens, réunit, à Bar-le-Duc, huit escadrilles de monoplaces sous les ordres du commandant de Rose. Ce sera le premier groupement d'aviation de chasse.

FIGURES DE CHASSEURS.

Dans toutes les escadrilles, on prélève les meilleurs pilotes qu'on dirige sur Bar-le-Duc. C'est le général Barès qui les choisit. Et il s'y connaît en hommes. Avec la prestigieuse escadrille des Cigognes, tous les noms célèbres de l'aviation figurent au palmarès de Verdun : le capitaine Quillien, au cerveau clair, à la chaude bonté; Brocard, chef délicat, plein de sollicitude, qui n'élève jamais le ton et cherche toujours les moyens de rendre agréables à ses équipages les efforts qu'il exige d'eux. Les autres sont à leur ressemblance : Guynemer, dont le nom seul, brasier d'enthousiasme, est une garantie;

Deullin, que les honneurs n'ont pas étourdi mais qui ajoute à ses conseils la fermeté du chef et la ferveur d'un grand frère; de Beauchamp, esprit très fin, pur modèle de bravoure et de générosité; Duseigneur, type achevé du chevalier, portant toujours plus avant son prestige.

Voulez-vous d'autres noms? Pour vous satisfaire, je déroule la liste. Plus on en cite et plus on a envie d'en nommer : Lufbery, énergique et ardent, qui n'a pas oublié la main tendue par La Fayette à ses ancêtres; le capitaine Auger, qu'éclaire un cœur très droit; Boillot, plein de force, jamais fatigué, frémissant d'enthousiasme; Flachaire, calme, réfléchi et résolu; Cazale, heureux, détendu après l'attaque; Viallet, qui adore la vie et qui joue chaque jour avec elle.

D'autres encore? Lenoir, obstiné et muet, mais donnant sa pleine mesure au combat; le lieutenant Malavialle, simple, modeste, retiré à l'écart, timide même; le sous-lieutenant Perretti, au rire clair et sain, Perretti, enseigne de gaieté, qui, en toute circonstance, garde sa bonne humeur; Jensen, impassible dans l'adversité, faisant passer son énergie à ses camarades! Tous, chasseurs dans l'âme et faits pour l'action de guerre, tous ensorcelés par l'aviation, tous compagnons des heures glorieuses.

« ATTAQUEZ A MORT! »

Assurément, leur tâche est lourde. Ne faut-il pas permettre à notre aviation d'observation de travailler, de porter secours aux troupes à terre? Avec une netteté parfaite, les premiers ordres du commandant de Rose

marquent ce souci majeur : « Recherchez les appareils ennemis. Attaquez-les partout où vous les rencontrerez. »

Consigne rigide, perpétuelle obsession : il faut, à bref délai, « abattre du boche ». Et, de Rose conclut d'un vibrant accent : « Attaquez à mort et sans cesse. »

En hâte, de point en point, on amène à pied d'œuvre des pièces de rechange, de l'essence, des munitions. Au vrai, les difficultés ne font que commencer. Pas de terrain ou des terrains médiocres! Aucune préparation matérielle. Tout est à créer. Les pilotes, désignés en renforcement, couchent sous la tente, plus exactement sous l'aile de leur appareil; faute de mécaniciens, plusieurs revoient eux-mêmes leur moteur.

Mais d'emblée la riposte vient, vigoureuse.

NUNGESSER ET NAVARRE

L'avion de Navarre, le célèbre Bébé Nieuport, « un fier zinc », sillonne de traits fulgurants le ciel de Verdun. Navarre, enfantin, héroïque, un rien frondeur, rivalise avec Nungesser, dont la fièvre d'action, inspiratrice de grands desseins, éclate dans les yeux. Il n'est bruit que de leurs exploits. Sûrs dans l'attaque, prompts en besogne, ils se dépassent chaque jour. Décourageant l'émulation, ils sont hors de course et le classement ne commence qu'après eux.

Aux fantassins, saisis et étonnés, tous deux, à la face du ciel, donnent tour à tour — au siècle de la mitrailleuse et des barbelés — l'image magnifique et quotidienne d'un combat singulier. Rien n'aide à se découvrir une âme de héros, affirme en substance Navarre à un cama-

rade de rencontre, comme de se sentir observé par une multitude. Dans cette longue suite d'éblouissants spectacles, il n'est guère d'entr'acte. C'est une série de scènes épiques à situer dans de prodigieux décors qui eussent enchanté Hugo.

Pas seulement de l'épopée : un tantinet de comédie aussi. Témoin l'exemple de Navarre. Il attache à son avion, par un câble, un vieux brodequin de troupe. Et, en manière de défi, il survole, en rase-mottes, les terrains d'aviation allemands.

Le 4 avril 1916, Nungesser est cité à l'ordre de l'Armée pour « avoir en six jours livré douze combats aériens ». Or, le 31 janvier, donc trois mois auparavant, il a été descendu, le corps couvert de plaies, la mâchoire fracturée. Mais, de gaieté de cœur, le pilote a renoncé à son congé de convalescence. Le médecin lui a pourtant conseillé de se détendre, de reprendre souffle : « Il fait bon parfois s'arrêter! » C'est mal le connaître. Oubliant son titre de permission dans le bureau du gestionnaire de l'hôpital, Nungesser, l'âme en fête, rallie Verdun. Il n'a pu échapper à l'envoûtement du ciel, à ce désir de voler qui le tourmente. Et, dans le train qui le ramène, il rumine un nouveau procédé d'attaque.

Semblable épreuve ne l'a pas amoindri. Elle n'a pas tempéré son ardeur, bien au contraire. Dans la deuxième semaine d'avril, Nungesser est encore descendu. On compte 42 balles dans son moteur, son hélice et ses vêtements. Et il est de nouveau cité pour avoir « livré, à lui seul, 40 combats en 20 jours ».

A notre époque troublée, où tout est matière à critique, c'est un réconfort pour l'esprit que de se détourner un temps du vulgaire. Rapprochons-nous des pilotes sur qui reposait la sûreté du ciel de Verdun. De tels hommes passent l'ordre commun.

CHAPUT.

D'eux-mêmes, de leur propre mouvement, les chasseurs interviennent dans la bataille terrestre, mitraillent les fantassins allemands. Et quels chasseurs!

Outre Nungesser et Navarre, c'est d'abord Chaput : Chaput, dont les joues amaigries, creusées par l'effort, se tendent sous l'action d'une volonté plus forte que la fatigue.

Délibérément, avec une tranquille résolution, Chaput « entre » dans un avion ennemi. Trait splendide! Le récit de son combat fait songer aux antiques légendes dont les maîtres de collège prolongèrent les leçons sur nos jeunes années. Relisons, témoignage précieux, la lettre, si belle dans sa simplicité, que, de Verdun, Chaput adresse à son père, une de ses dernières lettres. Je transcris, tel quel, tout un feuillet : « J'aperçois un superbe L.V.G. (1). Je l'attaque. A bonne portée, je tire deux salves. Je vois une lueur dans l'appareil ennemi qui s'approche de moi à me toucher. Je vire brusquement en montant. Emporté par mon élan, c'est le choc inévitable. Je donne un dernier coup de direction « afin de l'aborder en plein ». Au moins nous mourrons ensemble. Choc effroyable! Je reçois un coup dans l'épaule. Mon appareil vibre. C'est la chute en tournant. Mais

1. Avion biplan marque LUFTVERKEHRSGESELLSCHAFT.

les vibrations se calment. Je me retrouve en vol normal. Je choisis un terrain et j'atterris comme sur l'aérodrome. »

Chaput, au regard paisible et décidé, au visage calme et fier, Chaput, le camarade de combat de Nungesser — deux beaux soldats accordés l'un à l'autre — devait se tuer le 6 mai 1918.

Quillien, lui aussi, est tué; Boillot est tué; Guynemer est abattu.

L'ADJUDANT GUYNEMER.

Motif solide à l'admiration de ses camarades, l'appareil de Georges Guynemer porte la trace de 117 balles. Indemne par une heureuse fortune, le paladin de l'aviation n'est alors que l'adjudant Guynemer. Son nom n'est pas encore illustre. Mais, livré à lui-même, il vient de faire ses premières classes en abattant un Aviatik dans le ciel de Vauciennes. Il a déjà commencé sa marche prestigieuse à l'étoile et, avec l'auréole d'un maître, il se prépare à étonner le monde.

« Guynemer, écrit Henry Bordeaux, chasse au-dessus de Revigny une troupe de cinq avions, expulse un autre, se heurte, au retour, à deux autres encore, presque face à face. Il aborde le premier de trois quarts, le tire à dix mètres en virant au-dessous. Mais l'adversaire riposte. L'appareil de Guynemer reçoit la charge : le longeron de droite arrière est coupé, le pare-brise haché. L'aviateur lui-même a reçu des éclats d'aluminium et de tôle au visage : un dans la mâchoire d'où il ne pourra jamais être extrait, un dans la joue droite, un dans la paupière gauche, laissant miraculeusement

l'œil intact; d'autres, plus petits, un peu partout, provoquant des hémorragies, bouchant le masque, le collant à la chair. Il a, en outre, deux balles dans le bras gauche. Son sang l'aveugle. Il ne perd pas son sang-froid et pique en hâte, tandis que le second avion ouvre le feu et qu'un troisième, à tourelle, venu à la rescousse, descend sur lui et le tire de haut en bas. Cependant il a échappé à cette escadrille par sa manœuvre, et, tout meurtri, fait néanmoins un bon atterrissage à Brocourt. Le 14, il est évacué sur Paris, à l'ambulance japonaise de l'hôtel Astoria et, la mort dans l'âme, devra laisser ses chers camarades livrer sans lui, dans les airs, la seconde partie de la bataille de Verdun... »

UNE RUDE PARTIE.

Et cette deuxième partie est dure! Qu'on en juge : nos escadrilles de chasse livrent 36 combats le 26 avril, 40 le 27 et 33 le 28. Si la curiosité vous prend de feuilleter les bulletins aériens journaliers d'avril 1916, je gage que vous ne serez pas déçu.

Le chef d'escadrille des Cigognes, le capitaine Brocard, est blessé d'une balle au visage. Le lieutenant Perretti est tué, le lieutenant Deullin est blessé. Blessés grièvement aussi les lieutenants Thaw et Rockwell.

Mais un équipage descendu est immédiatement remplacé par un autre.

« Au cours de ces terribles mois de Verdun, poursuit Henry Bordeaux, qui s'est fait le chantre de nos gloires aériennes, les aviateurs tiennent le ciel dans le feu, comme leurs frères, les fantassins, tiennent sous le feu le sol mouvant qui protège la vieille citadelle. Chaput

abat sept avions, Nungesser six et un drachen, Navarre quatre, Lenoir quatre, Auger et Pelletier Doisy trois, Pulpe, Chainat et Lesort deux. »

LA DISCIPLINE EN VOL.

Cet esprit offensif, que le commandant de Rose a inculqué à tous ses subordonnés, va d'abord se dépenser en combats singuliers. Mais l'exploit individuel cède bientôt la place à une conception plus exacte de la lutte aérienne. Dans son intrépidité réfléchie, le commandant de Rose pénètre que, pour « abattre du boche », il faut adopter la tactique allemande, c'est-à-dire associer les attaques de plusieurs pilotes. Et de se prononcer pour « le vol de patrouille ».

De Rose représente à ses équipages que, par vaine gloriole, « pour des préjugés », ils s'exposent sans profit et s'usent à des bagatelles. Son sens réaliste lui permet de mettre en garde ses aviateurs contre des dangers inutiles. A quoi bon le courage si ce n'est pour gagner la partie? Le commandant de Rose s'emploie à dissiper chez ses pilotes les idées préconçues. Il leur inculque « la discipline de vol ». « Un chasseur, prononce de Rose, doit tendre vers un idéal très sublime... mais avec des moyens très pratiques. Il faut préférer la modestie de ceux qui s'associent pour combattre aux triomphes passagers de celui qui s'isole. »

LE COMMANDANT DE ROSE.

Les décisions du commandant de Rose sont vite appliquées, même par les pilotes dont la personnalité est

la plus accusée et dont la vanité regimbe parfois devant l'aiguillon. Car le jeune chef manie les hommes supérieurement, il les forge à sa guise : merveilleux pouvoir, il fait lever les sentiments. Pris en aparté, chacun est touché au point tendre : tous s'examinent et travaillent à se corriger. De Rose a bouté dehors l'amour-propre.

Le crédit moral du commandant, le relief de sa personne, son activité rayonnante : voilà le secret de son autorité, j'allais dire de sa réussite. Le prestige du chef n'est-il pas la moitié de sa force? De Rose, resté très jeune lui-même, enchante ses jeunes officiers, encore qu'il ne leur épargne point les conseils de prudence. Il arrête leurs esprits à des missions précises, par des ordres clairs, marqués au coin d'une intelligence qui sait et qui sent. Et, pour reprendre un mot de Pierre Weiss, « la discipline gagne la partie, la discipline dans l'exaltation, la plus forte, la plus nécessaire ».

Les sorties, jusqu'alors si coûteuses, de nos observateurs, sont bientôt protégées par des patrouilles de trois appareils au moins. Avril 1916 marque ainsi un tournant de notre aviation : la chasse possède désormais une tactique de combat. Le chasseur isolé devient l'exception.

En quelques jours, nous l'emportons et la maîtrise du ciel nous revient. Ce qui avait paru une défaite n'était donc que la première étape d'une victoire. La situation est renversée. Nos chasseurs tiennent l'ennemi en respect. Nos observateurs, qui se sentent délivrés, peuvent travailler.

DE ROSE SE TUE.

Les plus beaux succès ont, hélas, leur rançon! Comme l'articulait de sa voix éclatante Joseph de Maistre : « La Terre a soif de sang. » Ainsi en va-t-il pour les victoires aériennes du printemps 1916, qui demeurent liées aux sacrifices des meilleurs, des plus valeureux, des plus ardents. Le 11 mai, notre aviation de chasse est frappée à la tête : le commandant de Rose se tue.

Lui parti, on mesure combien on l'aime. Son poste de commandement, qui garde ses traces, est triste et silencieux. Chaque escadrille semble vide. Mais ce n'est pas l'anéantissement, car, de son énergie singulière, de sa sève magnifique, de Rose a nourri, en quelque mesure, tous ses pilotes.

Le premier chef de la chasse dure en souvenir. D'outre-tombe, il agit. Et de mâle fierté, avide de le venger, chacun emporte un peu de lui dans la fièvre de l'action.

Le flambeau allumé par de Rose est ranimé par son adjoint, auquel il a donné son crédit, son frère spirituel, le capitaine Le Révérend. Le nouveau chef parle peu mais fait beaucoup. Sitôt le premier contact, il redresse ceux qui fléchissent; il maintient les autres, les forts. Tous, ils les marque de son empreinte. Chez tous, il défriche des parties fécondes. Ainsi la flamme, une flamme très pure, résiste et trempe les cœurs novices. Notre aviation de chasse ne change pas d'âme. Voilà bien l'idéal!

LES SECTEURS AERONAUTIQUES.

Pour l'aviation d'observation comme pour les chasseurs, Verdun forme une ligne de partage des temps dans l'histoire de la lutte aérienne.

C'est à Verdun, en effet, qu'afin d'alléger la tâche de notre aviation d'observation, on divise la région en cinq secteurs aéronautiques : chacun correspond à un secteur de la défense terrestre, c'est-à-dire à un corps d'armée.

Cette armature aéronautique est solide : c'est elle, ne croyez-vous pas?, qui empêche le désordre chez les aviateurs quand surviennent les coups durs, les alertes et les missions imprévues, quand les troupes sont relevées, quand le canon bouleverse les organisations terrestres, bref dans toutes les opérations malheureuses et les circonstances difficiles.

Les chefs des secteurs ont été choisis parmi des officiers supérieurs d'une haute valeur et d'une autorité naturelle, grands par l'intelligence et la volonté. Tel, le commandant du Peuty, au cœur très fier, au langage précis et énergique, maître-né, dont la seule présence crée de l'ordre. Aussi bien le chef du secteur dirige tout. Homme providentiel, il distribue les rôles, impose la tâche, calcule les moyens, coordonne l'emploi. Il centralise les missions aériennes du corps d'armée. Eludant avec promptitude toutes les difficultés, il réalise l'unité dans l'action; d'un mot, c'est l'organe vivifiant du secteur, organe indispensable d'où partent toutes les impulsions.

AVIATEURS DE CORPS D'ARMEE.

Le rôle des aviateurs de corps d'armée est, en effet, délicat à l'extrême. On sait aujourd'hui tout ce que cette tâche a comporté de travail, de difficultés. L'entente préalable avec les troupes terrestres est à peu près impossible. Nos observateurs ne peuvent aller aux batteries que rarement et de nuit. Les routes sont encombrées par les transports. Le bombardement intense a rendu le sol cahotique. La suppression des lignes téléphoniques et des antennes isole complètement les éléments de première ligne, terrés dans les trous d'obus. On ne fera jamais la somme d'énergie, de courage, de patience de nos observateurs à Verdun.

LES BOMBARDIERS.

Quant à nos bombardiers, leurs avions Voisin sont tellement inférieurs aux appareils des chasseurs ennemis que nos équipages ne peuvent travailler que la nuit.

Ils bombardent sans répit les arrières du champ de bataille, les cantonnements, les gares. Telle la gare de Conflans : chaque soir, pendant quatre heures, les coups des équipages français arrêtent le fonctionnement de la station où s'embarquent les corps d'armée ennemis envoyés en renfort à Verdun.

Un beau soldat à la foi agissante, le lieutenant Dagnaux, monté sur un lourd bombardier, abat un chasseur allemand du type Fokker. Jean Dagnaux ne va pas s'arrêter sur ce beau succès, car il estime, avec nombre de ses camarades, que la peur a jeté plus de gens à la mort que la témérité. Ce sont de tels hommes, n'est-il pas vrai ? qui font la chance, cette chance qui poursuivra Dagnaux pendant vingt-quatre ans jusqu'à cette nuit du 17 mai 1940 où il devait tomber sous les coups de la Flak.

LE CORSAIRE DE L'AIR.

Le commandant Happe, « le corsaire de l'air », dont la tête a été mise à prix par les Allemands pour 25.000 marks, a basé, à Belfort, son groupe de « cages à poules ». Le 18 avril 1916, Happe livre à l'aviation de chasse adverse le premier grand combat aérien. Au fort de l'action, quatre avions ennemis et quatre des nôtres tombent : égalité devant la mort.

Au commandant Happe, son courage sans défaillance, son obstination dans l'action, l'énergie qu'il portait dans le moindre de ses actes, la rigueur de sa vie privée, bref tous les traits de sa physionomie unique, ont fait, bien à tort, une légende de sévérité. Mais son visage sous le froid apparent, ses yeux au magnifique regard, savaient toujours s'éclairer de bonté devant ceux qui souffraient.

Il avait par-dessus tout l'horreur des tièdes. Seigneur de l'énergie, il payait immuablement d'exemple et préparait en quelque sorte la voie de ses inférieurs.

Quant à sa pensée, toute de tension austère, elle montait, comme son avion, vers les hauteurs. Il aimait, pour se recueillir avec plus de force, à se retirer de

temps en temps dans la solitude. Ne me disait-il pas un jour : « Vous apprendrez plus de votre métier en une heure de réflexion sérieuse que pendant des journées d'action. » Il ne détestait rien tant que les longues explications, les mille propos inutiles qu'échangent les jeunes officiers sur la piste, avec toute la superbe d'un esprit juvénile.

Assurément, — il m'en souvient —, il ne cherchait pas des amis parmi ses subordonnés : encore moins parmi ses supérieurs. A la vérité, ce mérite est rare!

Antipathique à toute manière dans le langage, se prononçant avec une grande liberté d'expression, Happe raffinait, disons le mot, sur la sincérité. Mais d'un esprit très net, il ne trompa jamais personne.

Il n'y a pas, dans toute sa vie de soldat, un seul geste qui soit douteux. C'est la ligne droite, rigide, sans solution de continuité, fût-ce au prix des plus gros sacrifices de carrière. Lui disparu, un beau livre aux pages immaculées s'est fermé.

En signant ces lignes, j'essaie aujourd'hui, à des années de distance, de payer les intérêts de ma dette auprès de mon ancien chef, de replacer dans son vrai cadre un maître magnifique qui marchait toujours devant.

L'EBLOUISSANT CORTEGE.

Nous avons évoqué, avec émotion, l'éblouissant cortège des aviateurs de Verdun : gardiens de leur mémoire, nous avons affirmé que tous nos équipages, chasseurs, observateurs, bombardiers, avaient bien mérité du pays.

A vrai dire, la cause que l'on nous donnait à plaider était gagnée d'avance. Mais, même dans un pays qui vit du respect de ses traditions, l'héroïsme ne préserve pas de l'injure du temps. Ne sommes-nous pas portés naturellement à oublier? Ne fallait-il pas, en manière de commémoration, ranimer certaines figures, réveiller quelques noms ensevelis aujourd'hui dans le silence : de Rose, dont la voix sonne l'alerte des énergies; Chaput, qui, après le combat, se dérobe aux éloges; Navarre, pilote de race dont le prime-saut, la gaieté, l'entrain juvénile apportent à tous un réconfort merveilleux; Nungesser, au courage simple et naturel; Deullin, chef qui hait la forfanterie, qui ne crie pas : « En avant », mais qui part.

De Rose, Chaput, Navarre, Nungesser, Deullin et combien d'autres, sont aujourd'hui disparus. Invinciblement remontent à notre mémoire et reviennent sur nos lèvres les strophes si justement populaires que prononça jadis le géant du verbe français :

Ceux qui pieusement sont morts pour la Patrie,
On droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie...

Avec une particulière ferveur, nous avons isolé les étoiles de la pléiade et mis en clarté quelques hommes, du moins ceux qui entrèrent de plain-pied dans la gloire. D'autres, — ce n'étaient ni les moins généreux, ni les moins ardents —, ont été oubliés ou ne figurent pas sous leur vrai jour. Force nous a été, à notre immense regret, de mutiler leur œuvre, pour nous en tenir aux grandes lignes.

Cependant, tous ont lutté et souffert. L'enthousiasme et le don de soi les ont tous soutenus. A tous, d'un esprit déférent, accordons un pieux hommage : c'est leur droit.

Qui donc exigeait jadis « de l'ardeur pour entreprendre, du courage pour exécuter, de la constance pour achever » ? Les aviateurs de Verdun eurent chacune de ces vertus et bien d'autres encore : ne leur marchandons pas notre admiration.

IL AVAIT TOUT DONNÉ

« Tant qu'on n'a pas tout donné on n'a rien donné. »

Georges GUYNEMER

Il y eut, à chaque époque, dans la grande famille militaire, des hommes dont la singulière vertu suscita l'admiration de leurs pairs et qui, néanmoins, demeurent ignorés de la postérité; leur simplicité, leur modestie, leur abnégation même, quelquefois aussi l'ingratitude générale, leur ont dérobé une notoriété chèrement gagnée et chacun passe devant leur tombe sans la voir.

Telle fut la destinés de Jacques de Souville, ancien officier aviateur, devenu successivement aumônier de la léproserie de Dong-Khe, puis missionnaire de la province de Gia-Lo dans le Haut-Tonkin.

Jacques de Souville appartenait à l'une des plus vieilles familles de France. Un comte de Souville, seigneur de Monestier, avait commandé la garde personnelle du roi Henri IV et moult relations des Croisades mentionnent avec complaisance le nom du preux chevalier Bernard de Souville, surnommé le Fier qui, percé de traits, succomba devant Damas.

Admissible à l'Ecole Polytechnique en 1914, Jacques de Souville était, en 1915, lieutenant pilote dans une escadrille d'observation.

Il tenait de ses pères un lourd héritage de vertus viriles et la fin de la guerre le trouva capitaine, officier de la Légion d'honneur et titulaire de huit citations.

Profondément croyant, s'adonnant avec ferveur aux pratiques religieuses, le capitaine de Souville se lia bientôt d'amitié profonde avec un missionnaire venu en France pour rétablir une santé fort compromise par vint ans de séjour en Chine.

Jacques, vibrant de sensibilité, fut bientôt séduit par les idées généreuses de son nouvel ami. Après avoir temporisé plusieurs mois, le capitaine de Souville comprit sa vocation, offrit sa démission et entra au noviciat des Missions étrangères.

Il eut à supporter un véritable assaut de sa famille. Ses parents, dont il était le seul fils, lui reprochèrent son « ingratitude ».

La volonté de Jacques ne fléchit pas. Il avait trouvé sa voie.

Le 18 juin 1925, le Révérend Père de Souville, tout à l'ivresse de sa vocation, embarquait sur le vapeur *Compiègne,* faisant route vers l'Indochine.

Jacques, hier encore combattant aérien victorieux, partait aujourd'hui pour la conquête des âmes.

Je n'avais pas revu Jacques depuis son entrée dans les ordres. Désigné en 1929 pour servir à l'aéronautique d'Indochine, je trouvais, à Saïgon, dès mon débarquement d'un paquebot embrasé de soleil, une lettre affectueuse de mon ami. Il se disait enchanté de me retrouver. Il ajoutait, en manière de conclusion :

« J'espère que tu viendras bientôt à Gia-Lo visiter ma mission où tu seras reçu avec joie par les indigènes Méos. Je leur ai parlé de toi; tous te désignent déjà du nom de « Nguoi Moc Canh », l'homme-oiseau. En attendant ne manque pas, à la première occasion, de survoler en rase-mottes mon coin perdu. »

J'avais relevé, sur une carte à grande échelle, l'emplacement du poste de Gia-Lo : un groupe de misérables cabanes, au centre d'une plaine cernée de monts sauvages. Une note du cartographe précisait que le lieu était inondé pendant la saison des pluies, c'est-à-dire quatre mois par an.

Je mis à profit une de mes premières sorties aériennes pour découvrir la retraite du Père de Souville.

Après deux heures de vol en ligne droite, j'entrevis, au milieu de pauvres huttes en bambou, une « cai-nhà » plus haute que ses voisines, surmontée d'une croix noire.

Quand l'avion, après un large virage, piqua, avec des reprises de moteur, sur la croix de l'abri central, les paysans indigènes se précipitèrent pour contempler la mystérieuse machine de l'homme blanc. Un homme,

dont je devinais la joie folle, précédait les indigènes en agitant un large drapeau tricolore. Et, à ce geste, si simple en vérité, je reconnus mon ami Jacques.

Quinze jours plus tard, un sampan de la Rivière Noire m'apporta une lettre du Père qui m'invitait à séjourner à Gia-Lo.

Jacques évoquait en termes chaleureux les bonnes années de notre enfance, les joyeuses parties des vacances, nos rêves, nos ambitions juvéniles et jusqu'à nos projets d'une imagination dévorante.

Les lignes de mon ami avaient réveillé en moi les échos de nos jeux et de nos rires et, le surlendemain, je sollicitai de mes chefs une permission qui me fut refusée. Je m'expliquai aisément cette fin de non-recevoir : hormis le cas de circonstances exceptionnelles, les règlements militaires proscrivent les congés à la colonie.

J'écrivis donc au Père pour lui faire partager ma déception. Il me répondit par une lettre, peinée, il est vrai, mais dont la résignation, pourtant naturelle chez un homme de Dieu, ne laissa pas de m'étonner.

Trois ans plus tard, un soir de juillet, un bambin annamite aux épaules étroites, forçant, malgré l'heure tardive, la défense du tirailleur indigène de garde, pénétra dans le bureau de l'escadrille me criant :

« Moi ông lai ngay, Cô Jacques gân chêt. »

(Viens vite; le Père Jacques est en train de mourir.)

Excitant de la voix l'allure de mon coolie pousse-pousse, j'arrivai bientôt, par le boulevard Dong-Khanh, au grand hôpital de Hanoï.

Une infirmière annamite, aux pas feutrés, me guida jusqu'au chevet de mon ami qui, terrassé par une crise ultime de paludisme pernicieux, avait été évacué d'urgence.

Après trois semaines d'un douloureux voyage, partie à dos de poney, partie sur un sampan fragile de la Rivière Noire, le malheureux avait été transporté à l'hôpital de Lanessan, où le médecin traitant l'avait examiné et irrévocablement condamné.

Sentant la fin prochaine, le Père Jacques avait demandé en grâce qu'on me fasse chercher.

Accouru à son chevet, j'embrassai avec douleur le visage de mon ami. La figure du malheureux était hâve, terreuse, burinée par les privations et la souffrance. Le corps grelottait de fièvre. L'âme, tournée vers Dieu et comme absorbée par une vie nouvelle, comprenait qu'elle ne pouvait plus lutter.

Dans chacun des recoins de la pauvre chambre d'hôpital s'était incrustée cette odeur indéfinissable des maisons tonkinoises. Je restais debout et gauche, regardant avec un sentiment d'indicible tristesse, les murs nus et crépis de blanc, le lit étroit et la grise moustiquaire aux mailles serrées.

Je vivrais un siècle que je n'oublierais jamais les derniers moments de mon ancien camarade.

Aujourd'hui encore, les détails, se dressant en image rétrospective, me reviennent aussi nets qu'au jour de l'épreuve.

A des milliers de lieux de la douce France, le capitaine Jacques de Souville se mourait, abandonné des siens.

Secoué d'émotion, le serviteur Méo qui, pendant le douloureux trajet de Gia–Lo à Hanoï, avait accompagné le Père, priait, agenouillé aux pieds de son maître. La figure du paysan indigène, abîmé dans sa peine, était ravagée de larmes.

La soutane élimée de Jacques, qui pendait tristement sur un tabouret en bois de gu, frémissait au souffle tiède du ventilateur; dans l'angoisse qui me gagnait, la pauvre défroque de mon ami avivait encore ma tristesse.

Ma sensibilité, blessée à vif, prêtait à chaque objet du cadre matériel une mélancolie inaccoutumée : tout vibrait à l'unisson de ma peine, jusqu'à la pipe de buis ébréchée abandonnée près du bréviaire sur la table de chevet.

Comme un enfant en faute, je regardais mon ami, comparant, malgré moi, sa vie généreuse à notre existence toute pétrie de cet égoïsme humain qui autorise trop de transactions avec la conscience.

Au service de Dieu, Jacques avait tout sacrifié : ses brillantes facultés naturelles, sa délicate culture, son charme et sa courtoisie qui auraient fait de lui l'idole d'une société ardente au plaisir.

Comment ne pas admirer si noble cœur! J'en appelle aux témoignages de milliers d'hommes, élite de notre jeunesse française : combien j'imagine, éblouis de sentir comme la vie est belle, auraient le courage de sacrifier un état envié, d'abdiquer jusqu'à leur personnalité, pour évangéliser une peuplade sauvage du lointain pays jaune?

Comme je demeurais confondu de la générosité de

Jacques, le malheureux tourna la tête vers moi et je perçus sa voix sourde :

« Mon vieux Pierre, je sens que Dieu m'appelle. Je vais aller me reposer... Vois-tu, je n'ai qu'un regret : j'aurais tant voulu mourir en soldat! Mourir comme nos camarades tombés en plein vol, pour l'aviation, notre grand amour.

« Mon Dieu, vous en avez voulu autrement... »

Haletant, secoué de frissons, Jacques s'interrompit.

Les arbres du jardin humide et triste de l'hospice gémissaient sous l'haleine chaude et violente du typhon tropical. Des ombres énormes de chauves-souris, dont l'image décuplait la taille, dansaient sur le mur blanc et moite. Du Fleuve Rouge voisin monta, lugubre, un beuglement de sirène qui expira dans le mugissement du vent. Une cloche lointaine sonna l'extinction des feux et la grille de l'hôpital se ferma avec un bruit de chaînes.

Le pas rapide de l'infirmier de ronde courut dans le couloir.

Jacques pencha plus bas la tête sur sa poitrine; il poussa un râle étouffé et ses yeux se voilèrent.

Le vieux serviteur Méo, s'étant aperçu que le souffle du moribond s'affaiblissait, hocha tristement la tête. Il s'approcha de Jacques, dont il baisa doucement la main. Puis, s'inclinant vers moi, il chuchota avec effort :

« Thuc là môt ông thanh. Da lên thiên duong. »

(C'était un saint. Il est là-haut.)

Je restais longtemps immobile, courbé sur le corps de mon ami que je ne pouvais me décider à quitter. Je ne trouvais rien à ajouter : le paysan Méo, au simple bon sens, avait tout dit!

LES ARCHERS ET LES COQS

« A la mémoire de mon ancien chef, le général Duseigneur, qui pouvait tout obtenir car il savait se faire aimer. »

RETOUR SUR LE PASSE.

Je vous propose de nous pencher ensemble sur le passé de notre aviation militaire.

Pour plus de lumière, fouillons, d'un commun accord, les archives du Service historique de l'Air. Dans la file des dossiers, longue comme un jour sans pain, ouvrons, voulez-vous? les journaux de marche de nos escadrilles où, sous un langage très simple, se condensent tant de prouesses. Ces hauts faits sont aujourd'hui bien tombés dans l'oubli et les cahiers aux feuillets jaunis dorment dans la poussière. Car la renommée passe vite.

Mais à quoi bon s'arrêter à l'ingratitude générale? Ne songeons qu'aux heures de gloire et, au travers des

souvenirs réveillés, les faits, garantis par la tradition, répondront d'eux-mêmes à notre appel.

La satisfaction éprouvée à soulever le voile d'une belle époque révolue, à laisser nos pensées voguer dans les voies anciennes, a ceci de réconfortant qu'elle nous arme pour l'avenir dans nos pensées et dans nos cœurs.

Puisons présentement dans les carnets de vol des « anciens » du groupe de combat 1/1 [1], la première de nos formations de chasse qui, nous explique son porte-parole officiel, comprenait, en septembre 1939, à la déclaration de guerre, deux escadrilles, les Archers et les Coqs.

« DROIT AU BUT. »

« Les Archers » maintenaient les traditions de la fameuse escadrille de chasse Spa 31 qui, pendant la guerre de 1914-1918, mena une vie assez accidentée. Se trouvant toujours au fort du danger, elle se couvrit de gloire sous les ordres du capitaine Duseigneur — le futur général — dont le crédit moral, l'activité rayonnante et l'étonnante fortune firent de la Spa 31 une prestigieuse unité de combat. Alors que notre aviation de chasse balbutiait encore, Duseigneur, anticipant sur l'avenir, établit le premier la règle capitale de l'attaque en patrouille.

Le commandant de la Spa 31 avait toutefois une ma-

1. Ainsi appelé parce que 1er groupe de la 1re escadre de chasse basée à Villacoublay.

nie : il cherchait tous les moyens de rendre agréables à ses équipages les efforts qu'il exigeait d'eux. C'était là tâche malaisée. Mais le capitaine Duseigneur s'en tirait fort bien, ma foi. Et, sous sa coupe, chacun travaillait avec enthousiasme, avec cœur.

J'en appelle à ceux qui ont servi sous ses ordres et contracté envers sa mémoire une dette spirituelle. C'était un chef.

— Vous voulez dire, m'écrit un lecteur, qu'il aimait ses subordonnés?

— C'est cela même et vous savez bien qu'avec des soldats de chez nous l'affection appelle l'affection.

Les « Archers » avaient pour insigne un médaillon où figurait un légionnaire romain, paré à décocher une flèche acérée. En marge de la couronne se lisait cette devise qui devait rester indissolublement attachée au souvenir de la Spa 31 :

« Droit au but! »

DANS LE CIEL DE LORRAINE.

L'escadrille des « Coqs! »... Son nom est resté vivant dans la mémoire de nos aviateurs de guerre, car il sonna toujours à leurs oreilles comme un signe de victoire.

Les « Coqs » étaient les héritiers des chasseurs de la Spa 48 qui garda « le ciel de Lorraine » de 1915 à 1918 et se heurta aux meilleurs pilotes allemands.

L'escadrille était commandée par le capitaine du Peuty, homme d'une trempe singulière qui, tenant sans cesse ses gens en haleine, entraînait son personnel par

le spectacle de l'exemple. Pour lui, l'âme pouvait tout.

Il avait donné la consigne à ses pilotes de se ruer coûte que coûte sur l'adversaire. On vit ainsi — le trait est mémorable — des équipages qui, ayant épuisé les munitions de leurs mitrailleuses, achevèrent leur combat au fusil. Relevons pour lors le témoignage d'un aviateur que ses vertus militaires ont fait passer à la postérité :

« Les pilotes de « la 48 » se battent comme des lions » affirma un jour, d'un accent résolu, le capitaine Guynemer.

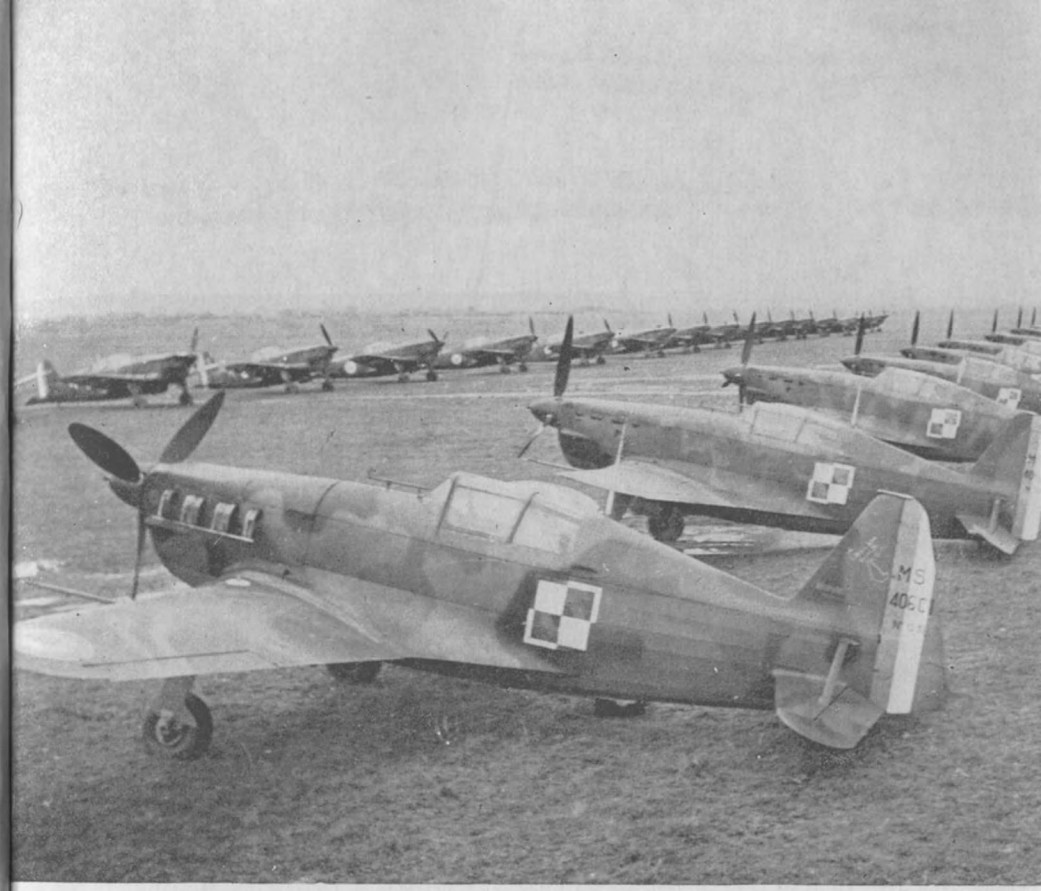
Nous serions mal fondés à mettre en doute l'hommage spontané que, d'une voix autorisée entre toutes, le plus grand de nos chasseurs rendait ainsi à l'escadrille des « Coqs ».

Celle-ci s'acquit bientôt une telle réputation que le commandant en chef de l'aviation allemande dût se résoudre, pour en venir à bout, à lui opposer un remarquable adversaire, le groupe de chasse Von Richthofen.

Mais les « Coqs » tinrent bon et l'emportèrent. A peine un des leurs était-il abattu, qu'un autre prenait sa place pour disputer à l'ennemi la suprématie du ciel.

C'est ainsi qu'au lieutenant Brindejonc des Moulinais [1] succéda le lieutenant de Guingand qui succomba après huit victoires; puis le sergent Montrion aux dix palmes, qui fut tué le 30 juin 1918, au cours de l'attaque

1. Lorsque Brindejonc des Moulinais fut, à l'âge de 20 ans, appelé par le service militaire, en 1913, il était déjà chevalier de la Légion d'Honneur. Il avait en outre reçu tous les ordres des puissances européennes : il était ainsi « le soldat le plus décoré de France » (à la suite de ses raids : Paris-Douvres, Paris-Londres, Paris-Madrid, Paris-St-Pétersbourg-Stockholm-Copenhague-La Haye-Hambourg).



PARÉS POUR LE COMBAT.

AVIONS DE CHASSE MORANE 406
EN POSITION D'ALERTE.



LORS DE CHAQUE DÉPLACEMENT, LES PILOTES ACCROCHENT A LA PLACE D'HONNEUR LA CIGOGNE EN LIGNE DE VOL, INSIGNE DE L'ESCADRILLE DE CHASSE. SOUS L'ÉTAGÈRE, LES CHASSEURS ONT SUSPENDU LEURS PARACHUTES ET LEURS EFFETS DE VOL QU'ILS REVÊTIRONT EN QUELQUES SECONDES DÈS L'ALERTE.

d'un drachen; enfin le capitaine de Turenne, qui conduisit l'escadrille jusqu'au succès final.

PENDANT LA CAMPAGNE 1939-1940.

Les années avaient passé. Mais les jeunes chasseurs du groupe de chasse 1/1 tenaient de « leurs anciens » un lourd héritage de vertus viriles. Au cours de la campagne 1939-1940, on allait les retrouver fidèles aux traditions léguées par leurs aînés.

Il est malheureusement impossible de mettre en relief les exploits de tous ces pilotes. Détachons simplement l'exemple de l'un d'eux, le sergent-chef Coader, mort pour la France dans un combat aérien, où il s'était attaqué avec trois équipiers à une formation de cinquante bombardiers allemands : quatre contre cinquante!...

LE DERNIER COMBAT DU SERGENT-CHEF COADER.

Le 20 mai 1940, en fin de journée, une patrouille de quatre avions de combat, commandée par le capitaine Maréchal, décolle du champ de courses de Chantilly-les-Aigles, terrain de base du groupe de chasse 1/1, pour prendre la garde sur l'Oise.

Les compagnons du capitaine Maréchal (1) sont, outre le sergent-chef Coader, le lieutenant Rossigneux et le sergent le Provost.

Il est 18 h. 20. Après avoir tenu le secteur Creil-Ver-

1. Le capitaine Maréchal fut tué le 3 juin 1940 au cours d'un combat contre des Messerschmitt 109. Les restes du jeune officier furent inhumés à Senlis.

berie pendant une demi-heure, nos chasseurs volent sous les nuages à 1.500 mètres de hauteur. Au terme de sa mission de surveillance mais toujours prête à l'attaque, la patrouille reçoit un message de la voiture radio du groupe :

« Allo, allo, bombardiers ennemis survolent Verberie à haute altitude. »

Ce renseignement est capté par le capitaine Maréchal. Sa décision sera claire : mettre immédiatement le cap sur Verberie puis, avec la patrouille libérée de sa garde et disponible pour l'action, déloger les bombardiers allemands.

18 h. 25. — A la verticale de Verberie, le capitaine ne voit rien.

Il ne perd pas son temps. Aile à aile avec ses équipiers, il traverse la couche nuageuse pour explorer le ciel en altitude.

18 h. 30. — Au-dessus des nuages, la situation est identique : aucun avion n'est en vue jusqu'à 6.000 mètres. La patrouille redescend.

18 h. 35. — Sur un ton monocorde, le téléphone de la voiture radio du groupe persiste à émettre le même message :

« Bombardiers ennemis survolent Verberie... bombardiers ennemis survolent Verberie... »

La capitaine Maréchal entend l'appel. Et de s'évertuer à fouiller le secteur de Compiègne. Bien lui en prend. Il va être récompensé de sa patience. Son attention est bientôt attirée par les tirs fusants de notre défense contre avions, puis par une vague d'appareils allemands en direction de l'est : cinquante bombardiers

environ du type Junker protégés par des chasseurs lourds Messerschmitt 110.

18 h. 40. — Maréchal bat de l'aile, manœuvre conventionnelle qui signifie :

« Ennemi en vue. »

Par téléphone, le chef de patrouille prévient ses équipiers :

« Allo, allo... attention... forte expédition Junkers 700 mètres est. »

18 h. 42. — Suivi des autres appareils, le capitaine gagne de l'altitude et se place le dos au soleil pour attaquer la queue de l'expédition allemande. Il donne le signal de l'assaut. Et, bon premier, il plonge.

Le sergent-chef Coader et son ailier droit le sergent Le Provost se ruent sur le gros du peloton. Ils foncent dans le tas, ils foncent de tout leur être, de tout leur espoir, de toute leur jeunesse.

18 h. 45. — La mêlée devient générale.

LE SPECTACLE DE CHANTILLY.

Les quatre chasseurs français sont promptement séparés les uns des autres par les attaques des Messerschmitt 110.

Le sergent-chef Coader se trouve ainsi amené à quelques kilomètres de l'Oise où il livre un violent combat, que les mécaniciens, demeurés sur le terrain de Chantilly, vont suivre de bout en bout. Et voici ce qu'ils voient, minute par minute et presque seconde par seconde.

D'abord, une mêlée confuse, une succession de passes vertigineuses, de parades violentes, de contre-attaques fulgurantes. Les avions attaquent, puis s'éclipsent en tous sens. Ils se frôlent, se dépassent, se rattrapent.

Quelques minutes plus tard, une brève accalmie où les combattants reprennent haleine.

« *CE QUI NOUS TOMBAIT DU CIEL.* »

Présentons la scène et les acteurs du drame qui va se dessiner.

Servant de cadre au combat qui va décider du sort de Coader, le ciel lumineux de l'Ile-de-France :

— d'un côté, étincelant dans le soleil, un avion monoplace aux cocardes tricolores;

— de l'autre, cinq biplaces de chasse lourde Messerschmitt 110 aux croix noires bien visibles, qui tournent en cercle, attendant apparemment l'occasion de tomber en force sur l'avion isolé.

Pour ce dernier, directement menacé, une seule ressource : rompre le combat et lutter de vitesse, s'éclipser à corps perdu, plein moteur, suivant le vieux principe du règlement qui prescrit « d'agir toujours du fort au faible ».

Oui, mais voilà, rompre le combat, c'est s'enfuir. Et s'enfuir, ce n'est vraiment pas possible quand on s'appelle Coader, né breton, c'est-à-dire d'humeur à ne rien céder, trois fois cité à l'ordre de l'aviation de chasse et, qui plus est, breveté chef de patrouille acrobatique au groupe des « Archers » et des « Coqs ».

« Se dérober! à Dieu ne plaise! on est de taille à se défendre. »

Une seule solution : tenir tête, faire face.

D'un brusque virage, Coader se place le dos au soleil, et, forçant son allure, il monte plein gaz pour prendre, sur ses adversaires, la supériorité de l'altitude, mettant ainsi dans son jeu un avantage considérable.

Mais le pilote français va être devancé. La ronde des Messerschmitt 110 s'arrête soudain. Et chacun de prononcer contre Coader une attaque par l'arrière en piquant.

A tour de rôle, comme sur un signe de leur chef de patrouille, les chasseurs allemands plongent et surgissent dans le dos de notre pilote qui essuie un feu nourri : à preuve les flammes des canons de bord et le crépitement ininterrompu des mitrailleuses.

Coader est sur les dents. Haletant, il se défend ainsi qu'un jeune loup pris au piège. Et, faisant feu de toutes ses armes, il abat en flammes l'un de ses agresseurs.

Au même moment, une fumée noire abondante se dégage de l'appareil français. Le voilà sévèrement touché. Une pièce, une tôle sans doute, se détache et vole en éclats. D'un coup, l'avion de Coader fait une abatée brutale et tombe en vrille.

Perdu? Non pas : c'est mal connaître notre homme. Rien d'étonnant cependant pour qui connaît les facultés de rebondissement d'un pilote de chez nous.

Après une chute de 800 mètres, le monoplace aux cocardes tricolores se redresse lentement. Dieu merci! Coader va pouvoir retrouver souffle et, dans une tension exaspérée, se dégager.

Mais, sur l'instant, sans lui laisser répit, les Messerschmitt le poursuivent, le rattrapent et le mitraillent à bout portant.

Du sol, on distingue mal notre chasseur à demi caché par la fumée. Il paraît se redresser, ébaucher une mesure de défense.

Une minute plus tard, le voile se déchire et la situation, hélas! s'éclaire pour les spectateurs : le chasseur français joue sa dernière carte.

Notre pilote se rétablit. En vain! un nouveau Messerschmitt entre dans la lutte et ouvre le feu. Coader lui prête le flanc; sans doute n'a-t-il plus aucune munition.

Il roule bord à bord et descend irrémédiablement en chute verticale.

Les témoins voient le Bloch 152 percuter le sol et prendre feu.

Quant au corps du pilote, il est retrouvé près de son avion. Chose singulière : le corps lui-même ne porte aucune trace de projectiles.

Coader a vraisemblablement essayé de ramener à terre son avion désemparé. N'y parvenant pas, il a sauté en parachute. Le câble s'est rompu. Le pilote a tiré le câble du déclenchement de secours, mais trop tard.

« Et voilà ce qui nous tombait du ciel sur la terre de France, en mai 1940, pendant que de misérables nigauds, criaient d'en bas, de très bas, vraiment d'un peu trop bas pour l'honneur français :

« Nos aviateurs ne font rien. »

UN GRAND GARÇON BLOND.

Le sergent-chef Coader était un grand garçon blond, sérieux, un peu timide, qui avait un bon et grand cœur. Depuis longtemps au groupe des « Archers » et des « Coqs », il avait donné maintes preuves de son allant et de son enthousiasme.

Bien qu'ayant une forte culture générale, Coader avait refusé de se présenter à l'examen des élèves-officiers. Il craignait, s'il était envoyé en école, d'être éloigné de l'aviation de chasse pendant de longs mois. Il fut, dès le premier jour de la campagne, l'un des meilleurs pilotes du groupe de chasse 1/1.

Coader mettait un point d'honneur à ramener de la bagarre un avion criblé de balles. Ah! il abattait de l'ouvrage.

Du 10 au 20 mai 1940, soit en dix jours de guerre, il avait remporté quatre victoires et mérité en si peu de temps les belles citations suivantes :

Première citation du sergent-chef Coader :

« Pilote de chasse de grande valeur, adroit, tenace et audacieux, qui, dès l'engagement de son unité, a participé à plusieurs combats, attaquant de très près ses adversaires. »

Deuxième citation :

« Le 15 mai 1940, en collaboration avec deux autres pilotes, a abattu un avion ennemi. Lors d'un nouvel engagement, a gravement atteint deux autres avions adverses. »

Troisième citation :

« Le 17 mai 1940, au cours d'un combat audacieux, a abattu à nouveau un avion ennemi. »

Quatrième et dernière citation :

« Le 20 mai 1940, attaquant une formation de cinquante bombardiers, a trouvé une mort glorieuse après avoir désemparé plusieurs adversaires. »

Oui, « voilà ce qui nous tombait du ciel sur la terre de France en mai 1940 ».

UN DE L'AVIATION MARITIME

« La solidarité humaine commandait de partir à la recherche des naufragés. Allègrement Guilbaud tourna vers le nord son calme profil de médaille romaine...

« Le commandant Cavelier de Cuverville, second du bord, maintenait à son rang c'est-à-dire très haut le nom de marin illustre qu'il portait. »

(PIERRE WEISS)

LORS de la disparition du Latham 47, avec l'explorateur Amundsen, sur la route du Pôle Nord, des hommes de haut renom ont prononcé l'éloge de chaque membre de l'équipage. Selon une vieille coutume, qui fait au demeurant la force de notre corps militaire, on a surtout exalté le chef de l'expédition. En bonne justice, le capitaine de corvette Guilbaud méritait cette notoriété. La Marine revendique d'ailleurs avec fierté cet officier de grande allure, taillé pour entreprendre.

Devant la physionomie de son chef, qui était d'abord son ami, la figure du commandant de Cuverville semble parfois s'effacer. Qu'on nous permette aujourd'hui de rompre cette réserve qui, à n'en pas douter, irait contre la volonté même de Guilbaud.

UN
DE L'AVIATION MARITIME

UNE COMPOSITION FRANÇAISE.

J'AI aujourd'hui, sur ma table de travail, la composition française que remit un élève du lycée Saint-Louis au concours de l'Ecole Navale en 1911. Une page de cette épreuve — qui, par un heureux hasard, n'a pas été détruite — mérite, je crois. qu'on s'y arrête. Je la transcris d'un bout à l'autre :

Certains voudraient se réserver, dans son intégrité, la gloire d'une découverte ou d'un progrès. C'est là une façon bien mesquine d'envisager la gloire. Il ne doit y avoir dans sa recherche, ni envie, ni animosité, mais une juste émulation qui entretienne le désir d'atteindre le but.

La vie d'ailleurs est courte. Nous voyons chaque jour ceux qui luttent succomber à la tâche; aussitôt d'autres surgissent qui continuent à combattre et à la longue finissent par triompher...

Nous aurons le courage de poursuivre notre œuvre — ce courage dont nous avons tant besoin — en songeant que nos travaux se prolongent par delà la mort, que d'autres bénéficient de nos efforts et que nous ne disparaissons pas tout entiers.

Ces lignes étaient signées : Albert de CUVERVILLE.

Je pense, sans trop d'arbitraire, avec tous ceux qui l'ont connu, que, dix-huit ans plus tard, dans la mer de Barentz, le commandant de Cuverville n'a pas disparu tout entier. Et je voudrais le prouver, en déroulant simplement le journal de sa vie. Jugez plutôt.

TERRE ELUE DES MARINS.

Albert de Cuverville est né le 2 novembre 1892 à Saint-Brieuc, où son père était lieutenant au 12e Hussards. Albert appartient donc à la Bretagne, qui est bien la terre élue des marins, avec ses paysages, ses coutumes, son histoire et toutes ses légendes.

Là encore, la loi des lieux va jouer car — c'est devenu aujourd'hui manière de dicton — rien n'est contagieux comme la mer.

Albert vagabonde dans le port dont il aime l'animation, la rumeur des quais et jusqu'à cette odeur indéfinissable de goudron, de poisson et d'huile qui vous saisit dès l'amarrage.

Le petit garçon passe ses jours de congé à contempler les bâtiments, embossés dans la rade après avoir tenu la mer pendant de longs mois; les vapeurs désarmés et ancrés dans un coin du vieux port, les cotres

parés à mettre sous voile et les courts rafiots serrés les uns contre les autres.

L'enfant se prend aussi d'une belle passion pour les récits maritimes où il est question d'abordages, de branle-bas de combat et de canonnades. Il les apprend par cœur. La tête bourrée de lectures, où bouées et bateaux-feux, courants et tempêtes reviennent à chaque page, il se fait raconter maintes histoires par les équipages qui débarquent.

Il refuse délibérément de s'intéresser à autre chose. Bref, il sera marin, comme son oncle l'amiral, « un rude gars », vous diront les hommes de Saint-Brieuc, qui connaissent bien son nom car il eut son heure de célébrité.

UNE MÈRE.

Son projet bien arrêté, Albert s'en ouvre d'enthousiasme, d'abord à sa petite sœur Henriette — dont il fait, tour à tour, la confidente de ses pensées et l'aide de camp de ses jeux — ensuite à sa mère.

« Je veux être officier de marine. »

L'idée ne paraît pas avoir tout d'abord séduit madame de Cuverville. Son mari, nommé capitaine, vient de rallier le corps expéditionnaire du Maroc. Il se bat maintenant sur les bords de la Moulouya. La mère d'Albert est donc mal préparée à une nouvelle séparation. De combien d'amertumes est déjà faite la vie d'une épouse de soldat! Un fils marin : mais c'est un enfant qui demain lui échappera pour courir le monde et faire encore le vide autour d'elle. Est-ce donc pour les voir partir qu'on les élève?

La voilà bien contrariée.

Mais Albert a une si gentille maman. Et l'entêté — c'est ainsi qu'on appelle parfois les petits garçons volontaires — déploie toute son éloquence. Trouvant une foule de belles paroles, il plaide si chaudement sa cause qu'il range tout le monde à son avis.

« N'ayez pas de chagrin, maman chérie, je vous aime bien, vous savez. Toutefois, j'insiste, car, voyez-vous, je ne pourrais pas faire autre chose. Mais soyez rassurée : vous serez enchantée, vous verrez... plus tard. »

Appuyés de mille choses aimables, les arguments du petit opiniâtre finissent par l'emporter. Avec un gros soupir, madame de Cuverville cède.

Pour dire le vrai, Henriette, la déléguée et l'avocate, est intervenue, elle aussi. Quoi de plus touchant, pour un juge maternel, qu'une fillette attentive à plaire, défendant avec une gentille conviction son aîné « le grand » qu'elle admire?

Ce soir-là, Albert, plein de joie, sauta au cou de sa maman qui en fut presque consolée. Le bonheur de son fils figurait tout le sien. N'est-ce pas un peu le lot de toute vraie mère?

Car madame de Cuverville adore son fils. Assurément elle n'est point de celles qui ne savent pas dire non, qui passent les jours à trembler pour la santé de leur enfant. Bien plus, elle n'hésite pas, certaines fois — quand Albert a fait quelque chose de mal, quand il n'obéit pas assez vite ou que le vent est à la révolte — à menacer le bambin d'un soufflet voire d'une bonne fessée. Les bras maternels, dans lesquels on se réfugie si souvent aux heures douloureuses, savent, à l'occa-

sion, se faire plus rudes. Mais, au bout du compte, c'est ainsi — ne croyez-vous pas ?— qu'on fait un homme. Et madame de Cuverville fut assurément payée de retour : Albert devint un homme, un vrai.

UN POTACHE.

Pour l'instant, toutefois, ce n'est qu'un potache.

Les mutations successives du capitaine de Cuverville obligent les siens à habiter tour à tour, entre autres garnisons, Saint-Brieuc, Gray, Alençon, Paris. Comme tous les fils d'officiers, l'enfant va ainsi de collège en collège, au hasard des affectations de son père.

Albert achève ses classes à Paris où il suit les cours de Saint-Dominique et du lycée Janson de Sailly. Après son « bachot », il entre au lycée Saint-Louis pour préparer l'Ecole Navale. Heureusement doué, avec par surcroît de sérieuses dispositions pour les sciences, il se bourre de mathématiques — non que cela le tente beaucoup — et se range en bonne place au concours de 1911.

Il traverse alors un beau moment d'allégresse : c'est qu'il ne donnerait pas sa place pour une ambassade. Que de projets, que de rêves! Mettant en train ses camarades de lycée, il fait un grand feu de joie et organise une ronde autour de la flamme où brûlent, pêle-mêle, les cours désormais inutiles.

L'UROBOS.

Pendant ses vacances, qu'il passe à Saint-Cast, puis à Carnac, il se procure, avec deux de ses copains, un

canot qu'ils baptisent *Urobos* — contraction du cri de guerre des Flottards de Saint-Louis : « La Hure au Bos. »

A dire vrai, le bateau, qui fait eau par les coutures, est en médiocre état. Mais enfin, il est effilé de forme, large de base et un sérieux rafistolage lui donnera belle allure.

Pour l'heure, l'*Urobos* a grise mine. Les trois amis le couchent sur un bord, le lavent à grande eau, grattent le bois, raclent les algues et les coquillages accrochés au bordé. Enfin, pour rendre la coque étanche, on enfonce force étoupe entre les jointures. Huit jours plus tard, calfaté, repeint à neuf, revu dans le détail, le canot est paré et prêt à prendre la mer (1).

Les premières semaines — il faut être modeste — on apprend à manier l'aviron, à hisser la voile, à naviguer entre les rochers sans perdre de vue la côte. Mais bientôt les marins en herbe se lassent de voir toujours le rivage sur la ligne d'horizon. Et, sans même emporter une ceinture de sauvetage, ils se lancent dans la grande navigation.

Mer calme. Cuverville tient la barre. L'*Urobos* est à cinq milles au large.

Vers les deux heures de l'après-midi, le temps se gâte. La mer se fait. Le canot rencontre une forte houle et roule bord sur bord. Les compères, ravis par la pluie et le vent qui les battent au visage, endossent leurs cirés.

---

1. « Cuverville, dit le capitaine de frégate R., passe la nuit dans son canot, couché à plat pont, « lové » en chien de fusil : la misaine convenablement étarquée lui sert de tente. »

Et ils chantent, pour bien se prouver à eux-mêmes qu'ils ont le cœur et le pied marins.

Une heure plus tard. La mer maintenant est folle. C'est la tempête. Manœuvrer le canot devient terriblement difficile. Les mains juvéniles s'agrippent aux haubans. La partie est bien compromise.

Quatre heures. Au moment de couler à pic, les moussaillons sont recueillis par un patron pêcheur qui les ramène à quai.

Les trois complices — car chacun eut sa part de péché — accostent alors épanouis. Mais ils ont eu chaud.

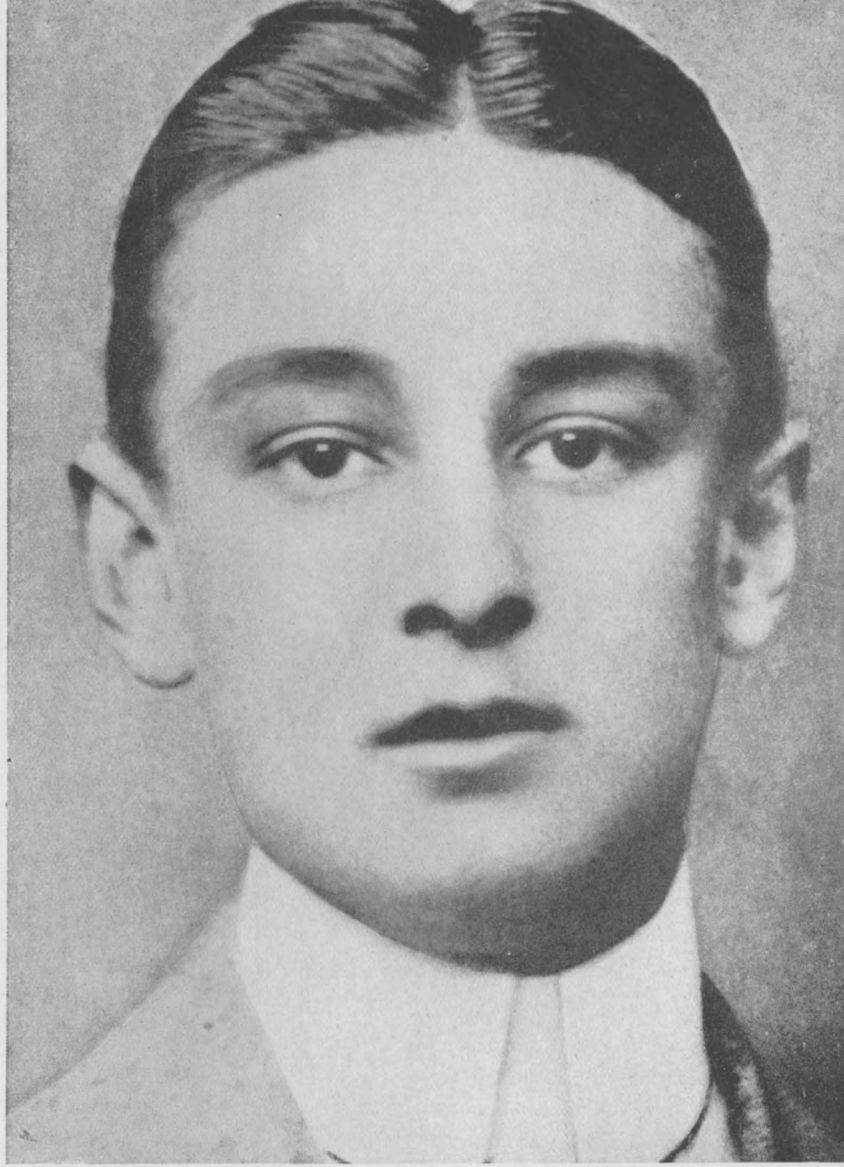
LE BORDA.

Le 1er octobre, fin des vacances : Cuverville embrasse bien fort les siens qui lui font mille recommandations et il rallie Brest. Il est inscrit à la « Baille » — le Borda — qui, aux 60 nouveaux élèves, dans le cérémonial de l'arrivée, ouvre à deux battants ses portes fraîchement repeintes. De ces soixante « fistots », dix seulement vivent encore aujourd'hui. La plupart sont morts pour le pays.

Ceux qui restent se sentent les coudes : je l'ai bien compris quand je leur ai parlé d'Albert de Cuverville. Tous ont voulu apporter leur contribution à ces lignes.

Devenu « Bordache », Albert apprend, par le menu, son métier d'officier. Ce sont, au vrai, pour un jeune homme impatient de liberté, assoiffé d'espace et de grand air, deux années bien rigoureuses, coupées d'une seule sortie par semaine. Deux ans entre de grands murs noirs!

Pour être exact, Albert ne se sent nullement attiré



« NOS TRAVAUX SE PROLONGENT PAR DELA LA MORT.
D'AUTRES BÉNÉFICIENT DE NOS EFFORTS
ET NOUS NE DISPARAISSONS PAS
TOUT ENTIERS. »

Photographie prise à l'époque où ces lignes étaient écrites par Albert de Cuverville, alors âgé de 18 ans.



QUEL QUE SOIT LE TEMPS RÉGNANT EN RADE, LE COMMANDANT DE L'ÉCOLE NAVALE IMPOSE AUX ÉLÈVES DES EXERCICES A VOILE.

par les spéculations mathématiques et toute la science du chevalier Borda. Il n'applique guère sa pensée au calcul différentiel et aux intégrales. Le désir d'avancer dans leur secret ne lui vient que par secousses, la veille des interrogations.

De son grave professeur d'astronomie, il tire, à la joie de toute sa section, des parodies excellentes, m'a dit en substance un distingué frégaton, pour qui le souvenir d'Albert demeure imprégné d'un grand charme.

Bref, les sévères études de la Baille inspirent de l'ennui à Cuverville. Il leur préfère la pratique du métier de marin.

Vivant, boute-en-train, véritable enseigne de gaieté, Albert — on ne s'en étonnera pas — est très aimé de ses camarades. Ceux-ci le suivent d'enthousiasme quand il prend la tête d'un mouvement. Franc et tout en dehors — au physique comme au moral — il communique aux autres sa bonne humeur.

« J'ai horreur du pessimisme, dira-t-il un jour. Pourquoi critiquer, dénigrer tout par principe, se laisser envahir par le « cafard » ? Il faut prendre sur soi et ne retenir des choses que le bon côté... Et surtout agir. »

L'ACTION, JOIE DE L'AME.

Car il prise, avant tout, l'action. Et cela se sent.

En embarcation, c'est le meilleur manœuvrier, le « boulinard » pour parler le langage de l'Ecole.

Quel que soit le temps régnant en rade, l'administration impose aux élèves des exercices à voile, tantôt sur le *Sylphe,* « vénérable bahut », dont le bois fait éponge, tantôt sur un préhistorique transport à voile,

le *Bougainville,* « grande baille », qui a bourlingué sur toutes les mers.

S'agit-il d'établir ou de serrer les voiles? Albert prend les devants avec une joyeuse ardeur. Sans craindre de se meurtrir les poignets, il se précipite pour grimper dans la mâture. Et de courir lestement dans les haubans.

Le vertige? Pas question.

Bon premier, Cuverville choisit régulièrement un poste à bout de vergue de cacatois ou à la pomme du mât de misaine. Poste incommode assurément, mais moins absorbant que les autres. Là, Albert mange tranquillement le petit pain de son déjeuner du matin : situation tout idéale en somme.

Pendant ce temps, ses camarades, moins rapides sur les enfléchures, se cassent les ongles contre la grosse toile humide de la voile. Sur elle, il faut tirer alors qu'on ne peut trouver prise. Roide de sel, le cordage glisse entre les mains à vif des Bordaches. Malheur! le grand voilier frémit. Les gestes se font plus maladroits. Et les fistots n'osent guère regarder en bas.

COMME UN VIEUX GABIER.

Cuverville, qui se débrouille dans la mâture comme un vieux gabier, gagne vite la sympathie du professeur de manœuvre, un chef exact à son devoir, très « vieille marine », le lieutenant de vaisseau de Keros, qui, en embarcation, lui confie invariablement la barre ou le poste de chef de nage.

Epaules solides, poings vigoureux, très sportif, Albert marche avec bonne humeur dans les exercices d'infanterie qui, pourtant — j'en appelle à mes camarades marins — ne sont pas en odeur de sainteté auprès de tous. Bien lui en prend : la bienveillance de l'instructeur de « biffe » lui est acquise.

UN SALON DE THE.

Cela n'empêche pas Cuverville d'être un jour puni de 30 jours de cellule par un « pacha » très à cheval sur la discipline. Le motif? Lors de la « campagne des baies », Albert, au grand contentement de ses camarades de batterie, a installé un salon de thé dans la cale à filin du *Bougainville.* Cette fantaisie lui coûte cher : 30 jours pleins à philosopher, parmi les rats et les cancrelats, sur les dangers que l'on peut courir à fronder les puissances établies.

Pour comprendre la rigueur du commandant, qu'on se représente le danger d'installer une lampe à alcool sur une glène de filin goudronné dans les fonds d'un vieux bâtiment en bois. L'effronté, pris à part par la Veuve (1), chef peu verbeux à l'ordinaire, est dûment morigéné :

« Insupportable badinerie!... Pouvez commettre pareille extravagance?... Estimez règlements lettre morte?... Ah! s'il y en avait une douzaine comme vous.

Et la Veuve de ruminer :

« Voyez-vous que ce type d'élève se vulgarise dans la promotion : charmante perspective. Pour sûr, ils mettraient le feu au bateau! »

---

1. Commandant en second dans le langage de l'Ecole.

Sous la semonce, le visage mutin se fait grave. Sommé d'expliquer sa conduite, Albert se raidit au garde-à-vous. Il ne songe guère à se composer une attitude, se laisse chapitrer, ne tente même pas un rudiment d'excuse. Puis, claquant les talons avec un grand salut, il descend au « Chibi » (1), sans broncher. De là, faisant le discret pour ne pas faire de peine à sa mère, il écrit à madame de Cuverville : « Je suis un petit peu puni. » Ce qu'elle interprète : « L'enfant fait des bêtises. »

LE GOUT DU RISQUE.

Trente jours plus tard, Albert retourne crocher son hamac entre ses voisins d'escouade. Mais la sanction, malgré son évidence brutale, n'a pas changé le cours de ses idées.

A preuve, une autre fois, à la mer, toujours sur le *Bougainville*. Le vent souffle, les voiles sont pleines, la mâture inclinée. Le bateau encaisse durement. Au milieu des vivats de ses camarades de la même bordée et sous le feu croisé des regards de quatre premiers maîtres, vieux loups de mer, Cuverville, expert à filer dans les enfléchures, s'amuse à descendre par un étai de la hune jusqu'au beaupré. Pourquoi? Pour le seul plaisir de se livrer à un acte inusité. « Exercice acrobatique d'ailleurs parfaitement inutile » jette son instructeur de fort méchante humeur, en faisant sonner très haut son autorité. Et de rafraîchir la mémoire de Cuverville par quelques textes bien choisis dans les règlements de la Baille, dont le langage précis oppose aux ardeurs juvéniles un calmant d'une singulière énergie.

1. Prison. Ce terme est aujourd'hui passé dans la tradition de la « Baille ».

Mais quand on a le goût du risque! Question de tempérament, n'est-ce pas?

Plutôt que de voir là une bagatelle, c'est peut-être le moment de retenir quel secours la pratique des sports, qui trempent la volonté, apporte à la formation d'un caractère.

UNE FIGURE RIANTE.

Si Cuverville accueille avec joie toute entreprise hardie, il aime aussi la plaisanterie, d'ailleurs sans aucune malice. Pas l'ombre d'une méchanceté dans cette tête toujours en éveil :

« Je l'ai entendu bien souvent, note un de ses camarades — qui se plaît d'évidence à ce souvenir — poser la question suivante au quartier-maître de manœuvre Kersaudy, chargé de nous apprendre les mystères de la conduite d'un canot à vapeur, à une seule hélice :

« — Pourquoi, je vous prie, le canot vient-il sur bâbord si je le laisse libre, au lieu de marcher droit?

« Le brave Kersaudy méditait un peu et, fier de sa science, faisait toujours la même réponse qui mettait en joie les Bordaches :

« — Votre canot, M. de Cuverville, pourquoi il vient sur bâbord? Eh bien! Il vient sur bâbord parce que... Pourquoi! parce que son hélice est « supra convergente » pardi!

« Cette naïveté nous égayait, mais, grâce au sérieux que nous gardions, Kersaudy ne se frappait pas et Cu-

verville pouvait recommencer la même plaisanterie, sans dommage, une ou deux semaines après. »

Décidément, allez-vous penser, le fistot Cuverville s'amusait beaucoup. J'imagine qu'à me lire, vous vous le représentez déjà comme un élève indiscipliné. Surtout n'allez pas le croire tel. Car Albert aime sa besogne. Mais il ne pontifie pas. Pour lui, il s'agit assurément de faire son devoir, mais de le faire d'une figure riante et, disons le mot, naturellement.

UNE AME.

Au reste, le fin connaisseur en hommes qui commande alors l'Ecole Navale note Cuverville mieux qu'élogieusement. Je me contente de citer :

« Caractère ouvert et très sympathique. Beaucoup d'allant. Du coup d'œil et du sang-froid. Très énergique. Adore son métier et montre, en toute occasion, un grand sens marin. Fera un excellent officier. »

Ces notes ont quelque poids. Elles sont, en effet, signées du capitaine de vaisseau Grasset qui devait devenir plus tard chef d'Etat-Major Général de la Marine.

L'amiral Grasset ne se trompait pas. Peut-être se doutait-il déjà qu'au fond de ce turbulent petit « fistot », au regard direct, au corps musclé, à la tête hardie sous la casquette, il y avait une âme d'une belle trempe.

LA JEANNE-D'ARC.

Le 1er octobre 1913, après deux ans de Borda, Cuverville embarque sur la *Jeanne-d'Arc*, croiseur d'application des aspirants.

Etre midship, avoir vingt ans! Est-il rien de plus beau au monde? C'est aussi l'avis d'Albert et de ses camarades, car la *Jeanne,* sabords fermés, appareille pour le périple traditionnel : Atlantique, Océan Indien, Méditerranée (1). Leur première campagne!

Le 27 juillet 1914 marque la fin de la croisière. La *Jeanne* s'amarre à Brest. Les midships commencent à passer les examens rituels qui précéderont leur promotion au grade d'enseigne. Mais la guerre approche. A la grande joie de tous, les examens sont interrompus le 30 au matin. La moitié de la promotion est expédiée en Armée Navale à Toulon; l'autre est embarquée en escadre du Nord à Brest.

Albert, toutefois, est gardé à bord car il a été distingué par le commandant de la *Jeanne-d'Arc :* canonnier de premier brin, il s'est classé en tête du concours de tir au canon.

Sept de ses camarades ont été maintenus comme lui sur la *Jeanne* (2). Mais la place est rare. On ne sait où les loger. Finalement on les relègue à l'ancienne infirmerie des midships où ils s'installent, tant bien que mal, dans un compartiment de quelques pieds carrés. Intimidés par un accueil glacial, chargés selon la coutume de toutes les corvées, ils trottent sans cesse, avec humilité, d'un pont à l'autre.

---

1. Dakar - Konakry - Sainte-Hélène - Capetown - Durban - Saint-Denis de la Réunion-Diégo-Suarez-Zanzibar-Monbaza-Rabat où le Sultan du Maroc, accompagné du général Lyautey, monte à bord - La Pallice avec réception chez le capitaine de vaisseau Julien Viaud (Pierre Loti).

2. La *Jeanne-d'Arc* cessant son rôle d'école prend rang dans la 1re division accompagnée de la 2e escadre légère, commandée par le contre-amiral Rouyer qui reçoit l'ordre de barrer le chemin à la Hochsee flotte.

Pauvres midships! On ne veut même pas les recevoir au carré : ils ne sont pas officiers! A cette époque, en effet, les relations entre aspirants et officiers subalternes étaient peut-être moins « camarade » que maintenant.

En manière de revanche, les midships n'invitent point l'état-major à leurs réceptions que préside naturellement Cuverville. Par exception, quelques rares « loufiats », en particulier, le lieutenant de vaisseau Fernet — aujourd'hui amiral — sont accueillis dans le cénacle à l'heure du thé.

LE THE DES MIDSHIPS.

Le thé des midships est copieux et bourré de gâteaux. Avant chaque appareillage de Cherbourg, d'innombrables caisses venant de la pâtisserie sont halées à bord et coltinées dans la cambuse des aspirants. Fin gourmet, le lieutenant de vaisseau Fernet admire invariablement la façon dont les cakes sont coupés en tranches très minces. Sur eux, il ne tarit pas d'éloges. Ainsi, jusqu'au jour où M. Fernet surprend Cuverville coupant les tranches avec un vieux rasoir. Les cakes ont alors moins de succès pour les hôtes arrivant du carré.

Les invités se rabattent sur les tartelettes au fromage, spécialité du maître-coq des midships — au demeurant cuisinier de fraîche date : c'est en effet à un camelot parisien que, sur sa bonne mine, Cuverville a confié la gamelle des aspirants.

LA GUERRE VIENT.

Mais la guerre vient. Elle va changer le train de pensées de ces « petits jeunes ». Il n'y a plus d'enfants : tous vont se battre comme des vétérans.

Cuverville reçoit alors le commandement des pièces de 14 avant. Son chef direct devient l'officier canonnier de la *Jeanne d'Arc*. Et cet officier canonnier — « c'est bien ma veine », pense Cuverville fort marri de l'affaire — est le lieutenant de vaisseau Fernet. « Le Grand Ancien » accueille d'ailleurs Albert fort gentiment. Le regard est bien agrémenté d'une pointe de raillerie, mais la main tendue est très ferme : c'est une main d'ami.

Le 5 novembre 1914, Albert prend rang d'enseigne de vaisseau. Avec la plupart de ses camarades, il va participer à l'opération coûteuse des Dardanelles et, vous l'avez deviné, il s'y fera remarquer. Lors du débarquement du corps expéditionnaire de Seddul-Bahr, l'amiral commandant les opérations le cite à l'ordre de la division navale.

J'ai noté le motif de cette première citation. Elle voisine, dans le Livre d'Or de la Marine, avec celles des officiers du *Bouvet* coulé par une mine :

« Enseigne de vaisseau Cavelier de Cuverville :

« Jeune officier d'un beau courage. A montré comme chef de la batterie des gaillards, de magnifiques qualités d'action et de sang-froid lors de l'attaque des Détroits, les 25 et 26 avril 1915. »

Je gage que, dès ce moment, Albert, le gamin d'hier, a mis en sa tête d'être quelqu'un (1).

JE VEUX ME BATTRE.

Son emploi actuel, il faut bien le dire, ne satisfait guère son désir d'action. Il ne veut pas rester loin de la bagarre : sur un bâtiment, les risques de guerre sont insuffisants à son gré.

De temps en temps, assurément, on arraisonne un navire suspect; ou bien la *Jeanne-d'Arc* mouille, en quelque port, pour charbonner et se ravitailler en vivres frais. Piètre distraction en vérité!

Albert a la nausée des longues semaines passées, les jumelles aux yeux, à attendre vainement, d'heure en heure, la silhouette d'un bateau ennemi. Ce métier de soldat silencieux l'assomme, alors que tant d'autres se battent en France. Cuverville se morfond à faire le quart et, enfoui dans son « ciré » tout ruisselant, il regarde la mer d'un air triste.

Dire qu'il s'est fait marin en prenant feu autrefois pour une grande idée, en rêvant, tout petit, de lointaines expéditions dans les mers de Chine, de combats sans merci d'où l'on revient couvert de gloire!

Sur le champ, pour lui, la question se pose avec force :

« Ne serais-je pas plus utile sur le front de terre avec

1. Cuverville fait également partie du corps de débarquement qui prend possession des îles de Rouad et de Castellorizo. Sa conduite au feu lui vaut le commandement d'une goélette turque saisie à Makry. Cuverville la conduit à Port-Saïd avec un petit équipage de prise.

la brigade navale? Si l'amiral Ronarc'h pouvait m'accepter! »

Et voilà qu'un beau jour, excédé, fumant d'impatience, il écrit tout net à sa mère :

« Je ne peux plus me faire à cette vie d'embusqué qu'on m'impose. Une affectation aux fusiliers marins : voilà tout ce que je demande. Ce n'est pas grand'chose à obtenir... pour vous, petite mère. »

Lettre courte, sans longues phrases, que madame de Cuverville replie très vite. Elle a compris — les mamans comprennent si bien — et elle n'a pas le courage de refuser. Mais a-t-on deviné dans quelles idées elle se trouve? De fait, il s'agit pour elle d'intervenir afin que soient accrus les risques de son enfant.

Elle qui, à la longue, avait fini par croire que tout désir d'aventure était éteint chez son fils!

Au demeurant, inutile de raisonner Albert qui a toujours attaché beaucoup de prix à son indépendance.

N'importe! tel qu'il est, son enfant lui plaît mieux qu'un homme de son sang privé d'énergie. Et puis, il y a, dit-on, des grâces d'état pour les mères. Madame de Cuverville fait donc agir les influences de sa famille.

« Ce n'est pas grand'chose », a écrit Albert dans son pressant appel. Le jeune officier se trompe. Malgré bien des démarches, c'est le diable pour y arriver! Car il n'est pas le seul à vouloir se battre. Le même microbe a mordu tous les midships.

De guerre lasse, la mère s'adresse alors à un amiral en retraite, encore fort bien posé dans la Marine et grand camarade, dans le passé, de l'amiral de Cuverville, l'oncle d'Albert.

Refus assez sec et même un peu cassant du vieux retraité :

« Je regrette. Votre fils restera embarqué comme ses camarades. »

Quel aplomb ont ces jeunes officiers de vouloir se battre ailleurs que sur mer. Chose singulière en vérité!

L'enseigne de Cuverville apprit alors (c'est Nelson qui l'a dit, il y a beau temps, et l'intraitable vieillard le lui répéta) « qu'un vrai marin doit mourir en mer », — *a good sailor should die at sea.*

A ce « non » sans douceur, Albert a le goût de ne pas répliquer. Mais il se résigne mal. Foin des vieilles barbes cramponnées au passé! Le désir de participer à la bagarre est devenu, positivement, chez lui une manie. Il s'est dit, en effet, que lorsqu'on porte un nom célèbre dans la Marine et dans l'Armée, on doit faire mieux que les autres (1).

L'AVIATION MARITIME.

Il n'est point toutefois dans sa nature de broyer du noir par besoin. Pas question de se battre à terre : soit! Cuverville se met alors en tête d'être aviateur. Ancré dans cette idée, il adresse une nouvelle demande de mutation.

Cette fois, il fait des pieds et des mains pour que sa candidature ne traîne pas dans un dossier. Ne le blâmons point : il redoute une nouvelle déconvenue. Ne

1. Famille du Capitaine de Vaisseau de Cuverville qui seconda vaillamment Suffren dans les mers de l'Inde et de l'Amiral de Cuverville qui dirigea l'expédition du Dahomey en 1890.

sait-il pas, d'expérience, que les bureaux tiennent bon?

En cela, le jeune officier est plus heureux; le 26 avril, il reçoit une lettre de service pour l'Ecole de pilotage d'Etampes. Je vous laisse à penser sa joie. Le soir même, car il languit de commencer, il boucle sa valise et se met en route pour l'aérodrome de Montdésir.

Breveté pilote et « gonflé à bloc », Cuverville rejoint alors une escadrille d'hydravions du front de mer. Là, il va pouvoir dépenser ses forces en réserve et se faire vite apprécier, dans une arme où l'énergie individuelle et l'esprit d'initiative sont de mise.

VIVRE DANGEREUSEMENT.

Le 22 juillet 1917, son appareil se rompt en l'air. Pour une fois, lui qui voulait vivre dangereusement a été comblé! Il s'en tire fort adroitement d'ailleurs et décroche un motif de citation qui n'est pas chose très courante :

« Grâce au sang-froid et à la valeur technique dont il a fait preuve lors d'un accident très grave, détruisant en grande partie, au cours d'un vol, l'appareil T. 16 qu'il pilotait, a su amerrir librement et ramener son appareil au centre. » De quoi faire pâlir les vieux pilotes chevronnés de l'escadrille!

Ce jour-là — il ne s'en cachait pas — la bonne fée des aviateurs lui était venue en aide.

SAUVETAGE D'UN CAMARADE.

Quelques semaines plus tard, mis en train, il part en reconnaissance avec un camarade. Les deux pilotes

volent de conserve. Le compagnon de Cuverville tombe en panne. Son moteur stoppe. La mer est forte. Secoué comme un bouchon, l'appareil dérive avec des bonds violents.

Aucun bâtiment n'est en vue : pas de secours à attendre. Un flotteur a crevé à l'amerrissage. L'avion, tout le donne à penser, va sombrer : pour le pilote, « la grande tasse! ».

Fouetté par les embruns, croché par le mal de mer, le malheureux tient bon dans un sursaut d'énergie.

La situation ne permet pas longue réflexion. Le temps de réduire, de faire son palier au petit bonheur, Cuverville, impassible, amerrit entre deux séries de grosses vagues, sans rien casser. Et, tout d'une haleine, il sauve son camarade.

Alors, mais alors seulement, Albert s'épongea le front...

Ce soir-là, au carré des jeunes officiers, un vin vieux riait au fond des verres et chacun fit bon visage au repas. On chanta. Le dîner fut long et bruyant, peut-être un peu trop bruyant. Mais comme le dit Albert : *Christmas comes but once a year.* « Ce n'est pas tous les jours fête. »

Par cette anecdote, se révèle un des traits caractéristiques de Cuverville : agir, agir vite et sans perdre le nord. Surtout pas d'affolement.

Pour toute louange, je me borne à recopier le témoignage de satisfaction qu'en manière de récompense le ministre de la Marine lui adresse à cette occasion.

« Pilote aviateur de premier ordre. Vient à nouveau de faire preuve de courage et d'endurance en sauvant, par mauvais temps, l'équipage d'un hydravion naufragé. »

Cuverville est lancé : il continue car il faut bien user sa chance.

ATTAQUE DE SOUS-MARIN.

Au début de l'été, la guerre sous-marine bat son plein. Cuverville reçoit l'ordre d'éclairer un convoi de dix navires et d'assurer sa sécurité. Avant que le convoi prenne la mer, Albert a été prévenu, sans autre précision, qu'un sous-marin ennemi est vraisemblablement à l'affût sur la route. A Cuverville de veiller au grain.

Une demi-heure après l'appareillage, le vent se lève furieusement. Pendant que le convoi gagne le large, la mer se fait plus dure. Les lames sautent. Bref, un gros temps.

Le jeune officier, qui vole, en escorte du convoi, « à 50 mètres au-dessus du jus », s'est mis en chasse. Il cherche le bâtiment suspect. Il vire de bord, interroge l'horizon, revient sur sa route. Peine perdue : Cuverville ne voit rien, « trente-six fois rien ».

A 20 milles de la côte, il aperçoit soudain un objet grisâtre de forme allongée. A l'avant, de l'écume. A l'arrière, une traînée blanche : le sillage d'un sous-marin qui file droit.

C'est le moment d'ouvrir l'œil. La silhouette se fait plus nette. Albert discerne maintenant le périscope. Il fonce, mains serrées sur les commandes. Il manœuvre alors pour se placer le dos au soleil. Puis, serrant

le vent, il pique à l'extrême ralenti, afin de ne pas donner l'éveil.

L'opération est difficile. Ne faut-il pas approcher le plus près possible du kiosque avant que l'ennemi puisse plonger?

A bout portant, Cuverville lâche deux bombes : l'une tombe à tribord; l'autre sur l'avant. Sans attendre que le périscope s'efface, Albert attaque à la mitrailleuse. Une belle cible!

Le sous-marin plonge. Plus rien.

« Raté, lourdaud », pense Cuverville. Mais, presque aussitôt, à l'endroit où le périscope s'est enfoncé, une large tache huileuse et noire, un fort dégagement de bulles d'air, quelques débris flottants. De toute évidence, le sous-marin a coulé.

Ce soir-là, Albert se coucha heureux. Il avait bien travaillé dans sa journée : une bonne journée, n'est-il pas vrai?

Cuverville ne s'arrête pas en si beau chemin et, dans le mois qui suit, participe à trois attaques de sous-marins. « Ceux-ci maintenant se font malheureusement moins nombreux » — le mot est de lui. A coup sûr, l'enragé est un des rares à s'en plaindre. L'ouvrage, ma foi, a l'air de lui plaire.

Le 24 août 1918, après une nouvelle attaque, il est inscrit au « tableau spécial pour chevalier de la Légion d'honneur ». Il n'a que 25 ans. Si jeune qu'il soit, ce n'est que justice. Témoin le motif de l'inscription :

« Titres exceptionnels. Pilote aviateur d'une science approfondie, officier d'élite d'un allant et d'un entrain inlassables. Vient à nouveau de conduire brillamment

sa section à l'attaque d'un sous-marin ennemi, dirigeant constamment le combat avec un beau coup d'œil. Plus de 500 heures de vol en reconnaissance de guerre. Trois attaques de sous-marins. Quatre citations. »

SAINT-RAPHAEL.

Novembre 1918. La guerre est finie. Albert sert d'abord à l'escadrille de Marsala. Il est ensuite désigné comme chef du pilotage au centre d'aviation maritime de Saint-Raphaël. Le voilà enchanté de sa désignation : « Pas de paperasses! »

A l'Ecole de Saint-Raphaël, où Cuverville apporte sa méthode d'instruction personnelle, il donnera sa mesure. Relevons en effet ses notes :

« Intelligence supérieure. Dévoué et plein d'entrain. Ferme et bienveillant avec le personnel. Joint au mépris absolu du danger une valeur morale peu commune. Est à son aise dans l'action et y réussit. Officier de très grande valeur. »

Pour mieux marquer son sentiment, l'amiral Guépratte, dont le nom seul est une garantie, accentue en marge : « Officier d'action de premier ordre. »

Tout Cuverville tient là-dedans.

Vous en voulez une autre preuve... Pour vous satisfaire, je cite un nouveau trait.

Un beau jour, Albert part en reconnaissance avec un hydravion. A dix milles de la côte, le moteur pétarade. Baisse de régime.

Le moulin bafouille de plus en plus : c'est la panne. Cuverville se pose.

La mer est grosse, le vent violent. Coup dur.

Les hydravions partis à sa recherche croisent parallèlement à sa route présumée. Ils ne le trouvent pas, car un vent très frais a drossé l'appareil vers le sud.

Au soir, une embarcation voit l'hydro, qui danse comme une bouée, et va droit dessus. Au pilote on jette une amarre. Un matelot gaffe l'hydravion. Cuverville est recueilli. Trempé d'embruns, mais très calme comme à l'accoutumée, il jette à ses camarades :

— Chic la relève !

Le bateau remorque jusqu'à la côte l'appareil qui flotte tant bien que mal, « plutôt mal que bien » car l'eau embarque par l'arrière.

A l'accostage, gros succès : pour ne pas chavirer, Cuverville a remplacé le ballonnet gauche, arraché à l'amerrissage. Par quoi? Par le réservoir qu'il a amarré solidement avec un bout de drisse. Comme vous voyez les cinq heures en mer n'ont pas été perdues par lui (1).

Mais Albert ne vise pas à l'effet. A l'entendre, il n'a rien fait d'original.

« Je me suis borné à exécuter la consigne n° 3 de la « Conduite à tenir en cas de panne » :

« Le pilote doit essayer de réparer l'avarie par ses propres moyens. »

« Alors j'ai réparé comme j'ai pu en bouchant mon réservoir pour en faire un flotteur. C'est très simple : ce sabot-là tient bien la mer... »

---

1. Cuverville avait coupé au couteau les attaches du tuyautage au réservoir d'essence.

COURSE D'HYDRAVIONS.

A la fin de l'été 1919, le gouvernement italien organise une course d'hydravions autour de la Sicile. A cette course, Cuverville et un jeune officier avec lequel il s'est lié d'amitié, l'enseigne de vaisseau Gizard, représentent notre aviation maritime.

Les appareils français sont de vieux « taxis », des G. L., à moteur Renault 300 CV.

Le 8 septembre, Cuverville gagne Bizerte pour essayer son appareil et rallier Palerme. Là est le point de départ de la course, fixée au 11 septembre.

Les deux officiers pilotes disposent donc de trois jours pour préparer leurs hydravions. Mais ces derniers ne sont pas au point. Indication inquiétante, les pots d'échappement ont tendance à griller. Quant aux mécaniciens, ils sont restés sur les quais de Marseille : le service Marseille-Alger est interrompu par la grève des dockers.

Cuverville et son compagnon endossent un bourgeron et « bossent » ferme; car tous deux ont le goût de la besogne bien faite. Le 11, au matin, les hydravions, lourdement chargés d'essence, décollent « tangents ». Sage précaution toutefois : ils emportent dans le cock-

pit un pot d'échappement de rechange qui déborde largement en dehors du fuselage.

Les tribunes de Palerme sont bourrées de monde : plus de 100.000 personnes. Quarante-sept hydravions sont rangés pour le départ, qui est donné, de deux minutes en deux minutes, par le président de l'Aéro-Club

A l'arrivée des appareils français, le public se dresse et les acclame chaleureusement. Surprise : les avions de Bizerte, qui viennent disputer une coupe de vitesse, sont de lourds bombardiers! Et dans les yeux de leurs concurrents, les Français lisent de cruelles réflexions.

Abondamment pourvu de sérénité, Cuverville ne se décourage pas. Il fait faire les pleins. Puis, de son petit air décidé, il bataille une demi-heure avec son démarreur à manivelle. De guerre lasse, il lance son hélice à la main. Albert saute alors dans la carlingue. Et il décolle bon dernier, sans pour autant désespérer d'en venir à bout. Céder?... Lui! Toute autre est sa manière : faire ce qu'on peut pour réussir; ensuite s'en remettre à sa bonne étoile. « Do your duty, come what may. »

Le jeune officier rattrape le groupe des concurrents à Syracuse. puis tombe en panne. L'appareil aussitôt paré. Cuverville repart, lèvres serrées. Il retombe en panne. Quel guignon! Il repart encore. Albert fera toute la course les nerfs tendus. A chaque arrêt, d'un balancement énergique de tout son corps, il lancera son hélice à la main.

A l'arrivée à Palerme, exténué, il s'étend dans la carlingue après l'amerrissage. Il est sale, fourbu, courbattu, avec un bruit de moteur dans les oreilles et un goût d'huile de ricin dans la bouche. Et, dans son « zinc », il s'endort comme un gosse, bercé par le clapotis de l'eau contre les flotteurs.

Au coucher du soleil, il imite son mécanicien qui est descendu à terre « manger un morceau ». Pour Cuverville tout a mal marché ce jour-là. L'autre officier, en revanche, a réussi à se classer. Albert, le visage épanoui, félicite son camarade avec une joie enfantine : l'envie est à l'opposé de sa nature.

Au repas offert par le commandant de la Marine à Palerme, une jeune femme naïve demande à Cuverville :

— Combien pèsent vos légers avions, commandant?

Il répond avec une mine impayable :

— Trois mille kilos seulement, madame.

Un peu vexée, sa voisine de table essaie de se racheter :

— N'avez-vous jamais eu peur en l'air?

— Si fait, madame, souvent.

— Que faites-vous quand vous avez peur?

— J'essaie de penser à autre chose.

La conversation s'arrête là-dessus.

Après le dîner, la jeune femme s'approche du camarade d'Albert.

— Très séduisant, votre ami, intelligent, racé, beaucoup d'allure... Mais froid et guère sensible, à coup sûr.

— Vous vous trompez, madame. Cuverville vous paraît distant, un rien moqueur. Mais c'est un garçon très, très sensible. Seulement, moi qui vis tous le temps avec lui, j'ai mis longtemps à m'en rendre compte. Et, tenez, le jour où il aimera, alors celle-là sera vraiment aimée.

CONSTANTINOPLE.

Le 11 septembre 1919, Albert de Cuverville est nommé lieutenant de vaisseau. Il va voir d'autres cieux : on lui donne le commandement du centre d'aviation de Constantinople. Que voilà un beau titre. Au vrai, bien irréel : l'escadrille de Constantinople n'existe pas encore! Amère constatation qui pose quelques problèmes.

Il faut, contre vents et marées, mettre le centre sur pied : tracer et empierrer la voie d'accès et les routes de circulation intérieure, entreprendre le terrassement, remblayer et niveler le terre-plein, soutenir par des bambous les terres instables, édifier l'estacade et la digue de protection, aménager le plan incliné, l'appontement et le slip, baliser le plan d'eau, mettre en place le matériel d'accostage, monter les hangars, les ateliers et les magasins, construire des baraques pour le personnel et enfin monter les avions. « C'est un morceau! »

Mais on doit aller vite, car le jeune commandant du centre, convoqué à la majorité, reçoit sa mission : coopérer d'urgence avec l'escadre de la Méditerranée orientale. Les bâtiments vont lever l'ancre pour rallier la Mer Noire.

Déjà les premiers croiseurs franchissent les Dardanelles et embouquent le Bosphore.

« Dépêchez-vous », télégraphie-t-on à Cuverville.

Comme si c'était facile!

« C'est impossible! » articule très sûr de lui, l'officier du génie, appelé en consultation.

Impossible?... voire, sourit Cuverville.

Inutile de ratiociner à perte de vue, de perdre du temps en palabres. On passe à l'action.

Huit jours de rudes efforts : car Albert, pour tout ce qui touche au métier, est de feu. Lui-même ne se ménage guère : il « trime » comme les autres, tête nue, en salopette, avec cette simplicité qui lui est naturelle.

Les secrétaires coltinent les bidons d'essence. Chacun prête la main.

La semaine suivante, à force d'obstination, les premiers avions sont montés. Bien « briqués », ils ont bonne allure et ils volent chargés de tout l'équipement de combat. Le commandant est content.

Dans l'après-midi du lundi, l'escadrille exécute un vol de groupe, aile à aile, sur le Bosphore : passage à la verticale de l'épave du Goeben. Enfin, dans la nuit, Cuverville survole la presqu'île de Gallipoli, car on vient d'apprendre que les Grecs tentent un coup de main contre Rodosto.

Ce premier vol de nuit, Albert l'accomplit d'ailleurs avec des moyens de fortune. Pour éclairer ses instrument de bord, une lampe tempête; pour amerrir, le reflet du phare d'Istamboul.

Au mois de juillet 1921, Cuverville effectue en hydravion le premier raid de liaison San Stefano-Beyrouth,

par Smyrne et Castellorizo. On lui a recommandé d'entraîner ses gens : alors, avec une vitalité étonnante, il paie d'exemple.

Il emmène régulièrement les jeunes pilotes pour les « familiariser ». Quant aux anciens qui hésitent, il les reprend en double commande et modère leurs réflexes. Bref, il met ses gens en confiance. Les voilà tous « vaccinés contre la frousse ».

Chaque matin, Cuverville fait le vol d'essai qui s'achève par une hélice calée. Et, quand le « commandant » prend sa bouée, toute l'escadrille regarde : cela en vaut la peine. Ensuite, mais seulement ensuite, Albert dit à ses équipages qu'il mène rondement : « Vous pouvez y aller. » C'est bien plus facile, affirme-t-il, que de persuader par d'ennuyeux discours. Les « laïus » font perdre du temps et ne mènent à rien.

Le service quitté, Cuverville devient le plus agréable des compagnons. Au carré, qu'il préside avec brio, avec cette simplicité qui fait le meilleur de son charme, le voilà devenu une façon de potache. Car ce jeune chef n'est pas fier. Il rit d'un bon rire, clair et sain, comme le petit Albert du Borda.

Un jour, Cuverville blague un loufiat qui, fort content de lui-même, se tient du haut de sa tête pour une nature sacrée. Les rires fusent. L'autre, piqué au vif, se redresse, le regard durci. Mais Albert, la main tendue, se penche vers son compagnon. Et sur un signe de Cuverville, le matelot d'office dépose, entre les deux officiers, un flacon de vin de Chypre : ce vin doré que les Orientaux ne boivent qu'entre amis très chers.

Décemment, comment se fâcher?

Un autre de ses camarades, un taciturne, s'étonne de son égalité d'humeur :

— Ma parole, tu as une recette de bonheur?

— Oui, mon vieux, j'essaie de changer mes préoccupations contre des occupations. Il faut ou travailler ou s'amuser, mais ne jamais rester inactif.

Question de naturel, direz-vous? On naît gai ou triste, on ne se refait pas.

Erreur. Car Albert, comme les autres, plus que les autres peut-être, avait ses moments de détresse... Mais, voilà! il les gardait pour lui. Il avait appris tout petit à essuyer ses larmes en cachette.

RUE ROYALE.

1922. Cuverville est affecté au Service central aéronautique du ministère de la Marine à Paris. Finie la vie d'escadrille. Voilà Albert voué aux dossiers, condamné à éplucher des rapports, à gratter du papier rue Royale. Cependant il a un beau don : entreprendre de bonne grâce ce qu'il est obligé de faire.

On le charge d'établir le premier règlement d'armement des avions. Besogne ingrate qu'il mène de front avec une intense activité aérienne. Cela ne lui fait pas toujours une vie commode. Mais au diable une existence casanière!

A l'époque, les appareils de l'aviation maritime sont peu sûrs. C'est à peu près le moment où l'amiral Salaün écrit :

« L'aéronautique maritime végète avec des crédits d'une rare insuffisance; le personnel se décourage; il y a urgence à porter remède à cette situation si on ne veut pas qu'elle devienne désespérée. »

L'AVENTURE DE CHERBOURG.

Dans les centres d'hydraviation, le personnel, très affecté par une série d'accidents, ne veut pas voler de nuit. Dans le fait, la chose est difficile. Pour en avoir

le cœur net, Cuverville gagne Cherbourg sans prévenir. Il y arrive le soir.

« L'hydro équipé pour le vol de nuit n'est pas prêt », lui dit-on.

— Eh bien! préparez-le.

Mais il y a de la brume.

Albert ne se déconcerte pas :

— Le vol par temps brumeux est réglementaire. Il figure dans toutes les « progressions ». Et puis, tant pis! J'ai passé cinq heures dans le train, je ne veux pas rentrer bredouille.

Sitôt la nuit faite, on met en route. Cuverville ajuste ses bretelles. Le voilà parti dans la crasse avec un moteur qui cogne. Ça, c'est du sport! Pour quelqu'un qui aime la difficulté, le voilà servi.

Le classique message téléphoné part alors pour Brest :

« Centre Cherbourg à centre Brest.

« Vers vous, lieutenant de vaisseau Cavelier de Cuverville décolle Cherbourg vingt heures. »

De Cherbourg à Brest, il y a moins de 300 km. : deux heures de vol.

A 23 heures, la base de Brest est en émoi. Pas de Cuverville. A tout instant, l'officier de service consulte sa toquante. Aucune nouvelle de l'avion. L'affaire devient mauvaise.

Dans la demi-heure qui suit, brume au sol : c'est un coup dur à n'en pas douter.

Un air de catastrophe flotte dans le bureau du commandant du centre. L'avion a dû « emboutir » en un coin perdu.

Dans l'anxiété, on retéléphone à Cherbourg. Confirmation :

« Avion parti 20 heures. »

Et le télégraphe de fonctionner, car l'appareil n'arrivera plus : il est trop tard.

Quelle idée de foncer dans la grisaille! Pourquoi n'a-t-il pas fait demi-tour? Il aurait sauvé sa peau.

Fort avant dans la nuit, le son d'un moteur qui tourne comme une vieille motocyclette. Par intervalles, des « pan-pan » de mitrailleuses. C'est un avion!

On distingue maintenant les feux de position de l'hydro. Les feux rouge et vert gagnent de vitesse. Angle de descente régulier. Cuverville amerrit, calme et précis. Il approche doucement de la bouée.

Ses camarades, qui exultent, le cueillent au débarqué :

— Mon pauvre vieux, tu nous as fait peur!

Il n'accuse pas le coup. Tout de suite il parle d'autre chose. Et les lèvres malicieuses : « Si on allait boire un pot. »

Ses amis qui le regardent du coin de l'œil avec admiration n'insistent pas. On l'entraîne au bar. Sa gaieté se fait communicative. Les visages s'animent et ce sont des parties de rire qui n'en finissent plus. La vie est belle, n'est-il pas vrai?

Le lendemain, pendant qu'on change le moteur, Cuverville regagne Paris. « Trop las pour pouvoir dormir », il reprend son service parmi ses camarades, de son air le plus tranquille, sans rien dire. Ce qu'il vient de faire est banal à son gré. Vous n'en trouverez d'ailleurs pas trace hormis dans son carnet de vol.

Cet homme infatigable est discret — c'est une justice à lui rendre — il ne fait pas de bruit. Comme le dit, en toute simplicité mais d'un air convaincu, son mécanicien, le quartier-maître Le Guerch : « M. de Cuverville, il ne s'en croit pas. »

Toutefois, la valeur du jeune officier est belle et bien acquise aux yeux du commandant du Service central de l'Aéronautique qui le note ainsi :

« Remarquable officier, d'un moral très élevé, d'une valeur exceptionnelle. Vive intelligence. Grande initiative. Beaucoup d'entrain. Esprit clair et réfléchi. A rendu d'immenses services au S.C.A. (1). Solides qualités de chef qui se manifesteraient en temps de guerre. Doit arriver rapidement. A pousser. »

INSTRUCTEUR SUR LA JEANNE.

En 1924, Cuverville est reçu à l'Ecole de Guerre Navale, dont il suivra les cours de novembre 1924 à novembre 1925.

L'année suivante, il est nommé instructeur sur la *Jeanne-d'Arc,* croiseur d'application des officiers-élèves issus de Navale. Dès lors, c'est l'existence nouvelle de l'école avec un côté très agréable de vie active. Elle lui donnera de grosses satisfactions. Cuverville instruit ses midships avec son ascendant très réel mais sans dogmatisme, sans prendre texte des règlements, le plus naturellement du monde. Il essaie de former le bon

(1) Service Central Aéronautique.

sens de ses élèves, de les faire travailler dans le réel. Pas de longs « jus » qui tuent l'intérêt chez les jeunes officiers : de la pratique. Et de s'élever contre l'éducation livresque et les idées toutes faites :

« Pensez par vous-mêmes. Il faut réfléchir, certes, mais réfléchir pour agir. » Et encore : « Ne vous bourrez pas de chiffres. Les chiffres, on les apprend puis on les oublie. Ayez des idées. »

A ce régime, on ne s'étonnera pas que Cuverville ait fait de la bonne besogne.

C'est bien le sentiment du commandant de la *Jeanne-d'Arc* qui écrit à la huitième page de son carnet de notes :

« Officier très brillant. Fait pour l'action. Très beau caractère. Capable de très belles choses et très remarquable. »

Ne nous reprochez pas de faire chorus : de bonne foi, voit-on fréquemment des notes aussi élogieuses?

PROPOSITION EXTRAORDINAIRE.

Le 29 mars 1927, Cuverville est l'objet, de la part du vice-amiral Docteur, d'une « proposition extraordinaire pour le grade de capitaine de corvette ».

Le 10 octobre, un peu contre son gré, il est affecté à l'état-major particulier du Ministre de la Marine et M. Georges Leygues, qui pèse les titres, se l'attache comme officier d'ordonnance. Voilà Cuverville mis rapidement en avant et poussé, par la force des choses, à la première place. C'est toutefois un métier qui ne lui sourit guère : être tenu tout le jour dans une antichambre. Que ne l'a-t-on consulté! Enfin, si la situation

est dépourvue de charme, ne faut-il pas en prendre son parti? Il se console en se disant non sans raison que cela aura une fin.

Au début de 1928, le ministre décide qu'un équipage tentera en hydravion la traversée de l'Atlantique-Nord. Guilbaud et Cuverville sont désignés. Vous pensez si tous deux accueillent la nouvelle de bon cœur. « En somme, avoue Cuverville, le métier d'officier d'ordonnance a son beau côté. »

LE LATHAM 47.

A Caudebec-en-Caux, on construit, pour les deux amis, un appareil spécial, équipé de deux moteurs Farman 600 CV. C'est le *Latham*-47, l'un des premiers hydravions pourvus d'une conduite intérieure.

Après quelques essais de consommation, le ministre décide que l'équipage expérimentera l'avion sur le trajet Caudebec-en-Caux-Bizerte. L'amiral Frochot sera du voyage.

Il faut que cet hôte de marque soit satisfait. Pendant que les mécaniciens du *Latham* « briquent » avec ardeur, Cuverville fait aménager à bord une véritable cuisine électrique. Et dans la cabine-salon, « avec vue sur la mer », il installe un salon de thé. C'est devenu chez lui une manie : le Cuverville de la Baille n'a pas vieilli.

Le *Latham*-47 est fin prêt. La « météo » est bonne. L'amiral embarque. Le pilote, cabrant doucement, décolle de Caudebec, prend de la hauteur et met le cap sur Bizerte.

Légère brise. Pas de trou d'air. On a le vent pour soi. Bref, un voyage sans histoire (1).

Tout au long du trajet de Caudebec à Bizerte, l'amiral, entouré de prévenances, choyé par ses jeunes officiers, boira chaud, mangera chaud, comme sur le bateau. Et les longues heures de vol, coupées des boutades de Guilbaud et des plaisanteries de Cuverville, sous le regard indulgent du grand chef, passeront très vite.

A Bizerte, le *Latham*-47 est sacré « fier zinc ». Puis il regagne Caudebec. Là, contremaîtres, metteurs au point et jusqu'aux seconds mécaniciens, travaillent dur pour préparer la grande traversée. On ne veut rien livrer au hasard.

1. Ce voyage fut accompli le 26 avril 1928 : 16 heures de trajet à 140 km. heure. Le *Latham*-47 rentra à Berre le 1er mai en 6 heures, gagna Saint-Raphaël le 2 mai et rallia Caudebec le 8 mai en 8 h. 50.

TROIS DOIGTS ARRACHÉS.

« Tu seras un homme si tu peux forcer ton cœur, tes nerfs, tes muscles, à te servir longtemps après qu'ils seront usés et ainsi tenir bon quand il n'y aura plus en toi que la volonté qui dit au reste : « Tiens bon. »

(Rudyard KIPLING.)

Le soir du 26 mai 1928, au poste de pilotage d'un Lioré, Cuverville, qui fait presque quotidiennement la navette entre Caudebec et Paris. met en route son appareil pour regagner le plan d'eau des Mureaux. Cinq minutes de point fixe. Le moteur tourne rond. Cuverville actionne ses commandes.

Pour faire le signe « lâchez-tout », le pilote étend le bras droit hors de la carlingue. Mais le mécanicien ne le voit pas. Cuverville accentue le geste. D'un coup, l'hélice happe la main de l'officier arrachant trois doigts : le médius, le majeur et l'annulaire.

Albert ne s'affole pas. Il coupe d'abord les moteurs et actionne ensuite la magnéto du départ.

M. Latham, qui a tout vu, se précipite : « Mon ami! » Hors de la manche droite du pilote, le gant pend informe, plein de sang.

Pendant qu'on lui fait une ligature, Cuverville affirme :

« Cela passera, ce n'est rien. J'en serai quitte pour rentrer à Paris en auto. »

Et très maître de lui : « Voulez-vous être assez chic pour commander un véhicule au garage?... Pardon, de vous donner tant de peine... »

Toutefois, l'accent vacille. Les yeux se cernent. Cuverville se mord les lèvres tant qu'il peut. Ce serait si bon de crier.

L'auto demandée pour Paris vient. Mais c'est une voiture ambulance qui transporte Albert au Val-de-Grâce.

Quatre longues heures sur la route. A l'arrivée, la salle d'opération. Le chirurgien ampute les phalanges. La scie minuscule grince :

— Je vous fais mal, mon vieux?

Albert — son visage est livide — prend sur lui et sourit :

— Oh! vous savez, docteur, je préfère ça à une jambe cassée. Ce n'est qu'une petite misère.

Un philosophe, allez-vous dire! Non, mieux que ça, un « chic type ».

Car une seule pensée le tenaille : « Guilbaud va être sans second. » Cuverville a comme un remords de laisser tout seul son camarade et il veut quitter le Val-de-Grâce. « Garde-t'en bien, lui téléphone Guilbaud. Soigne-toi. » Et, pour le consoler : « Ce n'est qu'un contretemps. Ne te mets pas en peine. Je t'attendrai. »

En cette circonstance d'ailleurs, l'amitié de tous les camarades d'Albert a l'occasion de se manifester. Il reçoit ainsi au Val-de-Grâce de très nombreux témoignages d'affection qui lui vont au cœur : « Une avalanche à chaque courrier », m'a dit l'adjudant vaguemestre de l'hôpital.

AMUNDSEN ET L'ITALIA.

C'est à ce moment que le semi-rigide *Italia,* commandé par le général Nobile, tente l'exploration du Pôle Nord. Un ouragan, arrachant la nacelle avant, drosse le dirigeable jusqu'à la banquise. L'*Italia* tombe, désemparé, sur la côte nord-est du Spitzberg.

Meurtris, affamés, séparés les uns des autres, les Italiens se cramponnent à la vie de toutes leurs forces. Par T.S.F., ils lancent, d'heure en heure, un appel au secours. Et ils attendent, anxieux.

L'explorateur norvégien Roald Amundsen (qui, sans y laisser sa peau, s'est tiré, en 1911, du Pôle Nord et en 1926 du Pôle Sud) décide de porter aide aux naufragés. L'aviation norvégienne, au surplus, est spécialisée dans les vols en région polaire. Mais, par une mauvaise fortune, elle ne possède pas un hydravion de rayon d'action suffisant pour une mission de cette importance.

Amundsen — nous sommes déjà au 14 juin — est bien embarrassé. Il s'adresse alors à la France. A une demande de M. Georges Leygues, le vice-amiral Frochot répond, sur l'instant, en toute certitude de pensée :

« Aucun hydravion, sauf le *Latham*-47, n'est capable d'accomplir le raid en question. »

Le temps presse. Il faut se décider. Il faut agir.

Le soir du 14 juin 1928, Guilbaud reçoit la mission de participer aux recherches de l'*Italia*. Sur la note de service, une mention : « Départ aussitôt que possible. » Mais — car il y a un mais — le lieutenant de vaisseau Cavelier de Cuverville, blessé et porté indisponible, sera remplacé « d'ordre ministériel ».

L'AMIRAL A CÉDÉ.

Cuverville, consterné, ne peut se faire à cette mutation qu'on lui annonce d'une manière convenue, avec de belles paroles. Alors que le *Latham* harcèle sa pensée, on veut, à ce qu'il paraît, se débarrasser de lui comme d'un infirme! On croit le placer devant le fait accompli : on se trompe.

Son plan est fait. Avec sa décision ordinaire, il s'échappe du Val-de-Grâce, hèle un taxi et se fait conduire rue Royale. Accueilli avec une faveur toute particulière, il obtient une audience du directeur de l'Aéronautique Maritime. L'amiral, qui, au-dedans de lui, l'admire, objecte :

— Mon cher, jamais de la vie!

Et, paternel, pour essayer d'amortir le coup :

— Ce n'est qu'une partie remise. Mais aujourd'hui, vos blessures ne sont même pas cicatrisées. Réfléchissez, je vous prie.

Cuverville n'a pas l'air d'entendre. Et de répondre, très franc d'allure comme a l'accoutumée :

— C'est tout réfléchi, amiral. Avec deux doigts, je peux encore piloter, observer, écrire. Au surplus, cela se conçoit — et comme pour mieux entraîner la conviction, sa voix sonne, détachant les mots — je ne peux pas lâcher Guilbaud aujourd'hui que la partie devient plus difficile... Je ne peux pas. »

Cuverville a appuyé sur la finale. Comme ses camarades, en effet, il ne se dissimule point que l'entreprise peut mal tourner : au propre, si tous partent allègrement, aucun ne se fait d'illusion.

Au garde à vous devant le directeur, Cuverville attend la décision.

L'amiral s'est redressé. Il tend le bras. Et d'une solide poignée de main où le grand chef fait passer toute son affection :

— C'est entendu. Quand pouvez-vous rallier Caudebec, mon ami?

— Tout de suite, amiral.

— Au revoir, mon petit, et bonne chance.

Cuverville sort rayonnant : il a repris sa mine joyeuse.

L'entretien avec le directeur n'a pas duré dix minutes. Mais devant ce diable d'homme qui ne veut rien entendre, qui a réponse à tout, l'amiral, sans essayer d'autres objections, a signé l'ordre de mission. « J'aurais dû refuser, pensera-t-il plus tard, refuser énergiquement, faire acte d'autorité. » Mais le chef a cédé car il devait céder : il y a positivement quelque chose de vrai dans la fatalité.

PAS D'IMAGES D'EPINAL.

C'est à ce moment qu'un de ses camarades rencontre Cuverville. Une valise à la main gauche, Albert hâte

le pas, les traits tirés, mais élégant, la taille svelte, à l'aise dans un uniforme de bonne coupe, toujours aussi jeune d'allure. Et l'ami de s'informer d'un sourire un peu inquiet :

— Tu ne peux partir, avec ta blessure?

— Naturellement que si, réplique Albert, qui plaisante lui-même de sa mutilation. Une phalange de moins, mon vieux, ça fait original.

Le fin visage se fait un peu ironique : il aime se moquer, quitte à se prendre lui-même pour cible.

— D'ailleurs, je n'ai plus rien, conclut-il après une courte pause.

Et de cacher sa main mutilée dans la large poche de son manteau de cuir. Car il déteste qu'on monte ses gestes en images d'Epinal.

L'après-midi, Albert repasse par le Val-de-Grâce. Le médecin-chef marque sa surprise. Mais il accepte de le porter « sortant » sous réserve que Cuverville prendra quelque repos. Et l'on établit à son intention un congé de convalescence de vingt-cinq jours.

Visiblement heureux, Albert prend le titre de permission, le plie soigneusement et le met dans son portefeuille.

Vous croyez qu'il va se détendre un peu. Eh bien! vous vous trompez. Le soir même, il rallie Caudebec et retrouve là son équipage, son appareil. Fatigué, lui! Peuh! c'est de ne rien faire qu'il est fatigué. Ne voyez-vous pas qu'il se ronge à rester sans emploi? L'action seule donne du goût aux choses. Rien n'est plus déprimant que la vie au ralenti.

AUX ATELIERS DE CAUDEBEC-EN-CAUX.

Aussi bien, aux ateliers de Caudebec, on ne chôme pas. La nouvelle mission change tout : le *Latham-47*, originellement prévu et méticuleusement préparé en vue d'une traversée transatlantique par les Açores, doit être modifié d'urgence pour un voyage dans la zone boréale. Ce n'est pas une mince affaire!

Pour l'heure, on s'empresse de protéger, contre le froid polaire, les moteurs dont on cherchait hier à assurer le refroidissement.

Pris au dépourvu, Weber, l'ingénieur en chef de la maison Latham, a une minute d'hésitation. Mais il faut aller vite, quitte à employer des moyens de fortune. Les longues réflexions ne sont pas de mise au moment où Nobile et ses compagnons attendent secours.

Dans la journée du vendredi 15 juin, les radiateurs sont recouverts hâtivement de masques spéciaux. A la maison Latham tout le monde est sur pied. Les ouvriers, affairés et silencieux, remplacent les hélices de bois par des hélices métalliques. On change les carburateurs et les radiateurs d'huile. On modifie les pipes d'admission de façon à recueillir l'air chaud contre le moteur. Sous l'œil vigilant de l'ingénieur Weber, le chef-mécanicien vérifie avec précaution la marche des « moulins ». M. Jean Latham, lui-même, paie de sa personne. Il est constamment là, toujours en mouvement entre les ateliers et le slip, plein de prévenances pour ses aviateurs, assistant, dans tous ses détails, à la préparation de l'avion.

DEPART POUR LE POLE

« *VOGUE LA GALÈRE.* »

Nous sommes ainsi au vendredi 15 juin. On achève les derniers préparatifs. Rien ne cloche. Brazy, maître-mécanicien de l'équipage et troisième pilote du *Latham*, en a mis un vieux coup. Qu'importent sa fatigue, son surmenage :

« Il faut sauver les camarades naufragés », affirme-t-il à tout venant, aussi franc d'allure que généreux de sentiments (1).

Dans la soirée, le visage radieux, Brazy vient rendre compte à Guilbaud :

— Paré, commandant.

Le télégramme définitif part alors pour la rue Royale :

« Commandant *Latham*-47 à Ministre de la Marine.

« Départ fixé demain matin 16 juin. 9 heures. »

---

1. L'esprit gouailleur de Brazy, ses mots à l'emporte-pièce l'avaient rendu populaire parmi ses camarades. C'était de plus un beau soldat. Un jour, au cours d'une reconnaissance au large sur un appareil bi-moteur, le feu se déclare au moteur arrière. Brazy laisse les commandes à un camarade, va crever à coups de sabot la coque sous le moteur arrière, monte par cette ouverture jusqu'au berceau moteur et réussit à étouffer l'incendie en se dépouillant de ses vêtements

— Vogue la galère, dit Cuverville avec une fièvre dans le regard.

— A Dieu vat, ponctue Guilbaud.

Sans parler davantage, les deux amis, qui depuis quinze ans se connaissent, échangent alors un sourire. Et il y a toute une conversation dans ce sourire.

SA DERNIERE MISSION.

Voilà comment le *Latham*-47 partit pour le Pôle. Ce fut sa dernière mission.

Voulez-vous qu'ensemble nous en marquions les étapes?

Samedi 16 *juin.*

6 h. 30. — La rive droite de la Seine dans l'anse de Caudebec-en-Caux. Le village dort encore. Des bancs de brume passent vastes et opaques.

6 h. 35. — Un ronron de treuil : le *Latham*-47 sort de son hangar.

6 h. 40. — Arrivée de Guilbaud qu'accompagne son ami. Cuverville a la main droite pansée. A la place des trois doigts disparus, une gaine de cuir. Repliés en crochet sur l'avant-bras, les deux autres doigts soutiennent une valise. Dans la main gauche, qui a peine à retenir toutes les cartes qu'on lui remet, une paire de jumelles et une sacoche : « Quel barda! » plaisante Albert.

7 h. — Entre deux rafales de pluie, pesée du chargement. « C'est inouï ce qu'un « zinc » peut absorber », s'étonne Guilbaud, qui note les poids sur son calepin (1).

1. Le *Latham* 47 pouvait enlever une charge de 3.700 kilogs, correspondant à une distance franchissable de 3.500 km. à la vitesse de 140 km./h.

8 h. — Mise à l'eau de l'hydravion. On y transvase 3.400 litres d'essence et 200 litres d'huile. Du fleuve monte le beuglement de sirène d'un remorqueur.

8 h. 30. — Sur l'appontement, madame Latham offre à l'équipage une gerbe de fleurs. Autour des fleurs un ruban aux trois couleurs : c'est pour ce bout de ruban qu'ils partent.

8 h. 50. — Sur un « hop » de Guilbaud, mise en route des hélices.

8 h. 55. — Un mécanicien qui court avec le dernier bulletin météo :

« Temps franchement mauvais, ciel couvert, pluie, grains violents de norois. Violent vent debout soufflant en rafales. Çà et là quelques éclaircies. »

Guilbaud tend le papier à Cuverville qui le plie en deux et le range dans sa sacoche.

— Le temps, ça n'existe pas, dit Guilbaud. On partira quand même et on essaiera de passer.

— Et on passera, conclut Cuverville.

9 h. — C'est l'heure fixée, la veille, pour le départ. L'appareil glisse pour prendre le plus de champ possible. Déjaugeage difficile. Après quatre vaines tentatives, l'hydravion décolle de Caudebec-en-Caux à la hauteur de Villequier.

9 h. 05. — Virage d'adieu au-dessus des ateliers Latham. L'avion bleu clair disparaît dans les flocons noirs.

Route au nord-est : vers la Norvège.

10 h. 30. — Violents coups de tabac. Grisaille opaque.

10 h. 45. — Engagé à fond dans le « tunnel », Guilbaud tient le cap : 26°.

11 h. — Le pilote pique au ralenti pour essayer de voir. Le bruit du moteur se fait très doux.

Sur la mer : temps bouché. La sirène des bateaux mugit avec régularité. Concert de sifflets et de cornes de brume. Enveloppés d'un rideau opaque, des bateaux de pêche avancent à tâtons. Toutes les minutes, des sons de cloche.

12 h. 15. — Le *Latham,* qui vole à moins de 100 mètres, coupe la place de Lowestoft. Pluie lourde. Quelques oiseaux de mer rasent la crête des vagues.

16 h. 45. — Point : latitude 56°35 nord, longitude 4° est. L'avion est très secoué. Le pilote corrige doucement les remous. La pluie gicle sur les hublots.

18 h. — L'équipage avance « dans le coton ».

20 h. 45. — Eclaircie passagère. Sur un petit carton que Cuverville tend à Guilbaud, le point survolé : Hangensund.

21 h. — Survol d'un bâtiment sous pavillon norvégien.

22 h. — Descente, moteur au ralenti. Amerrissage à Bergen, après treize heures de vol. Distance parcourue : 860 milles.

Sur le quai, beaucoup de monde : le ministre de France, le commandant de la Marine à Bergen, les autorités locales. A côté des pilotes norvégiens, les officiers d'un bateau anglais qui « charbonne » à Bergen. La foule — toute la ville est venue — défile devant l'avion.

Dimanche 17 *juin.*

Matinée. — Avec un soin méticuleux, Brazy révise l'appareil. Pleins d'essence. Embarquement de provisions et de matériel. On remplit les radiateurs d'un liquide incongelable.

18 h. — La station capte un message de Nobile :

« Ici *Italia,* dirigeable *Italia.* Ma position : 80°38 latitude nord, 27°49 longitude est. Glace voisine continue à se briser et dérive. Tempête fait courir grands dangers. Pack nous emporte rapidement vers l'est. Ma position : 80°38 latitude nord, 27°49 longitude est. Ici *Italia,* ici *Italia.* »

« En route », jette Guilbaud.

19 h. 30. — On transvase de l'huile chaude dans le réservoir.

19 h. 45. — Roald Amundsen et le lieutenant-pilote Dietrichson, de l'aviation norvégienne, montent à bord.

20 h. — Départ. Le *Latham* fait route vers Tromsoë.

20 h. 10. — Passage à la verticale du ferry-boat de Bergen.

22 h. — Le vent mollit. La mer s'aplatit. On ne voit rien à une encâblure.

23 h. — Brume plus dense à tribord.

23 h. 30. — Le *Latham* entre dans une brume épaisse.

24 h. Toute vue bouchée. Pilotage aux instruments.

Lundi 18 *juin.*

4 h. du matin. — Amerrissage à Tromsoë après huit heures de vol. Distance parcourue : 750 milles.

Il fait froid. Le thermomètre de la station côtière marque 10° Farenheit below.

Matinée. — Brazy revoit les moteurs et fait les pleins.

15 h. 40. — Avant le départ de Tromsoë. Poignées de main : le consul de France et le maire de Tromsoë s'écartent de l'hydravion. Guilbaud fait jouer les gouvernes.

15 h. 50. — Mise en route des hélices. Cinq minutes de point fixe. Départ.

Il pleut. Une crasse grise rejoint la mer.

Mais le moral est bon. Par delà la côte sud du Svalbard, le Spitzberg apparaît déjà comme le but tout proche. Plus qu'une étape : Advent-Bay, à 50 milles de la Baie du Roi, où a mouillé la *Citta di Milano,* navire attaché à l'expédition italienne.

16 h. — L'hydravion glisse pour le départ.

A la place du pilote, dominant l'appareil de sa hauteur : Guilbaud. Dans l'habitacle du navigateur, un visage qui sourit doucement sous le serre-tête : Cuverville.

16 h. 05. — L'hydravion passe sur le redan. Il décolle.

16 h. 30. — Temps gris. Le poste météo de Tromsoë communique :

« Mer houleuse. Ciel de suie. Vent soufflant en tornade. Grains. »

Sur l'onde commerciale, la T.S.F. des bâtiments et des postes côtiers lance des avis de retard ou d'avarie.

17 h. — Premier message du radio Valette.

« *L.A.T.*-47. — Tout va bien à bord. »

18 h. — Deuxième message de Valette :

« *L.A.T.*-47. — Rien à signaler. Tout bien. »

19 h. — Troisième message.

« *L.A.T.*-47. — Ne quittez pas l'écoute. Communication prochaine. »

C'est le dernier télégramme émis par Valette. Point approximatif : parages de l'île aux Ours.

A partir de ce moment, rien. On ne sait plus ce qui se passe. Les postes récepteurs à l'écoute n'entendront même pas l'indicatif du *Latham.*

LE COUP DE GRACE.

Trouvant un épais brouillard dans la mer de Barentz, le pilote, trompé par la mauvaise visibilité, a dû heurter brutalement la mer. Un bruit sourd et les moteurs ont cessé de tourner. L'appareil démembré a vraisemblablement sombré. Une forte houle lui a donné le coup de grâce (1).

SANS TRISTESSE.

Agrippé aux commandes, mais à bout de résistance, Guilbaud, serrant les mâchoires comme à l'accoutumée, a dû lutter tant qu'il a pu.

Au poste de navigation, d'un coup d'œil circulaire, Cuverville, en vieux pilote, s'est rendu compte. Dans le fracas du choc, pour ne pas être arraché de force, il s'est arc-bouté sur sa main valide. Mais quelque chose me dit qu'il ne s'est pas troublé : on ne change pas ses habitudes au dernier moment.

Pendant que l'avion craquait, la mer gagnant par vingt endroits, je gage — et vous aussi n'est-ce pas? —

1. L'aviateur Maddalena de passage à Berre, au retour de son voyage au pôle a déclaré : « Le jour où le Latham s'est perdu, il y avait, entre la côte norvégienne et le Spitzberg, un mur de brume dense s'élevant jusqu'à 3.000 mètres. La mer était houleuse : 2 à 3 mètres de creux. J'ai moi-même été obligé de faire demi-tour.

que, tranquille parmi les décombres, le commandant de Cuverville s'est vu mourir sans tristesse.

Pourquoi aurait-il été triste, après tout? Ne savait-il point de longue date « qu'on ne disparaît pas tout entier »?

C'EST A LUI QUE JE PENSERAI.

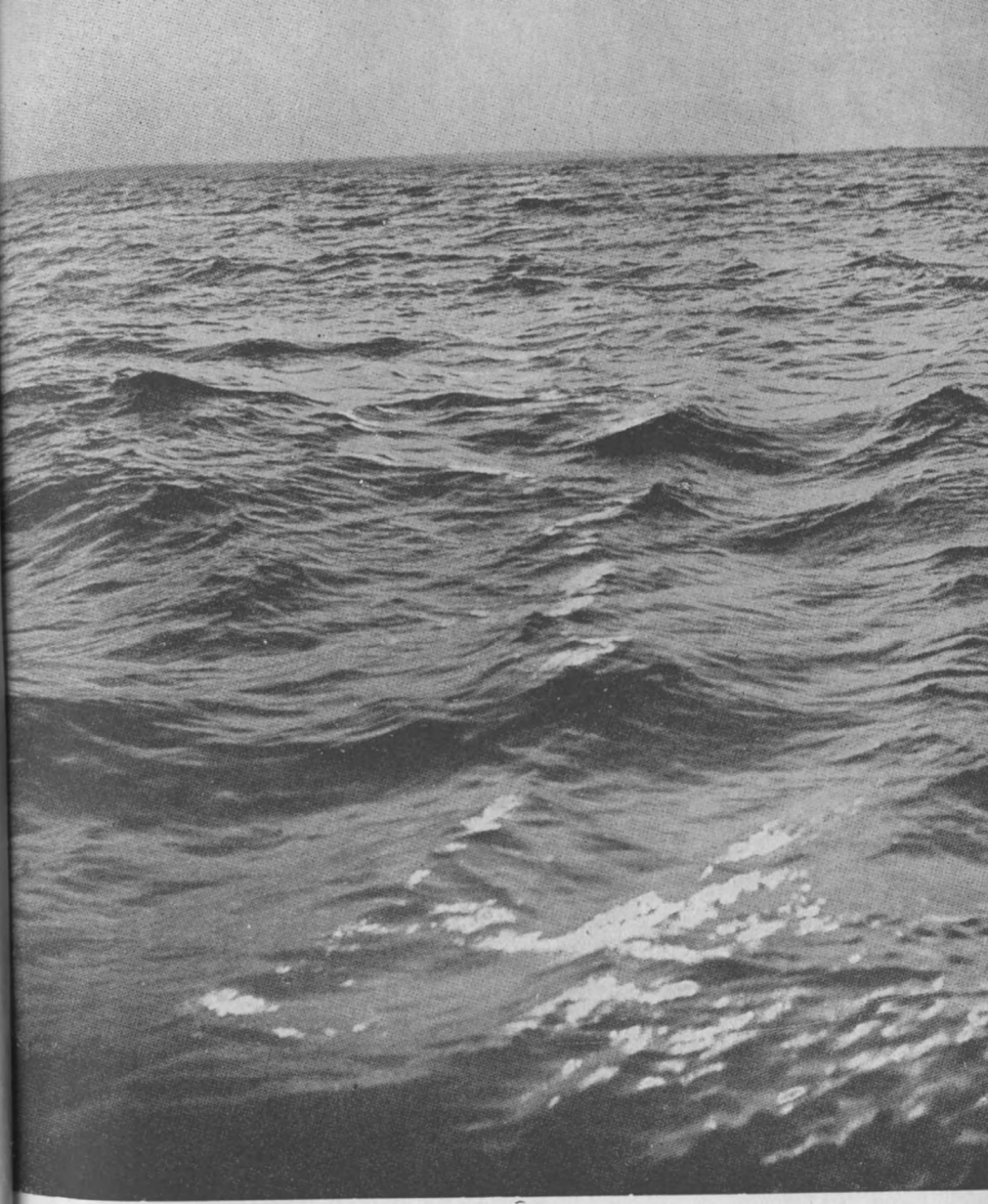
Ce que j'ai écrit de Cuverville est au-dessous de la réalité. Mais il avait horreur de se montrer. C'est pour répondre à ce trait essentiel de son caractère, qu'au risque de le diminuer, je n'ai pas dit pour lui toute mon admiration.

Elle n'est pas récente. Dans un coffret de bois, qui m'a suivi au collège et dans chacune de mes mutations, j'ai gardé précieusement les lettres, aux feuillets couverts d'une écriture ferme et régulière, que j'ai reçues de lui.

Les feuillets ont jauni. Des mots se sont effacés. Mais pour moi, ils n'ont pas vieilli.

Quand je répugne à l'effort, je les relis pour y puiser le goût d'agir.

Et demain, quand il faudra partir, c'est à lui que je penserai et je me sentirai très fort.



A PARTIR DE CE MOMENT, RIEN.....



JEAN ASSOLLANT A LA TÊTE DE SA PATROUILLE DE CHASSEURS.

JEAN ASSOLLANT ET MADAGASCAR

DEPECHE DE LAUSANNE.

Je déplie le journal. Mon regard parcourt rapidement les nouvelles. Un entrefilet me saute aux yeux :

24 juin. Dépêche NTS.

« *On annonce que le corps de l'aviateur Assollant vient d'être retrouvé dans les débris carbonisés de son avion de chasse.* »

Les lignes, imprimées en petits caractères, dansent devant moi. Sans mesurer encore la valeur de l'information, j'ai une sensation de froid au creux de la poitrine.

D'un trait, je relis le texte brutal qui précise la fin du capitaine Jean Assollant. Pas de ces précautions littéraires qui noyaient autrefois la mort des héros dans un océan de mots. Pourtant, dans chaque coin de France, ce bref message a dû réveiller le souvenir du premier pilote français qui a franchi l'Atlantique nord.

Pour moi, je n'ai pas pensé à l'aviateur, mais au compagnon très sûr qui m'avait donné sa sympathie dans mes joies, son affection dans mes peines, à celui qui, dans ses lettres si chaudes, si spontanées, miroir sincère de son caractère, savait comprendre, approuver, aimer toujours.

Mais tout cela n'est qu'égoïsme de ma part. Et la mélancolie que j'éprouve à remuer cette amitié rompue est faible chose devant la perte que notre aviation a subie.

.....

LE PETIT JEAN.

Fils du colonel Assollant, grand blessé de la guerre 1914-1918, Jean est né, en 1905, au Mans. Il est d'abord un petit écolier de cette ville que connaissent bien les fils d'officiers élevés au Prytanée militaire, pour s'y être arrêtés tant de fois, entre deux trains, à l'aller comme au retour de leurs congés, afin d'emprunter la ligne d'intérêt local qui aboutit à La Flèche.

Mais nous ne vous dirons pas, comme tant de biographes, que le futur héros est un enfant prodige, qu'il fait d'excellentes études et se classe constamment premier lors des compositions. Non : encore que fort bien doué, l'élève Assollant n'apporte pas une extrême passion à son travail. Il creuse son pupitre de dessins et de sculptures. Il lui arrive même d'égayer ses classes de distractions, voire d'extravagances, de faire fondre du chocolat, tandis que, devant le tableau noir, le professeur trace ses figures à la craie.

Ne voyez donc pas en lui un savant précoce, un fort en thème. Il se passe fort bien des secours de l'antiquité latine qui pourtant a nourri de maximes fortes tant de nos grands hommes. Ce qui tente Jean Assollant, ce n'est point le travail en chambre, une existence immobile, c'est l'action. Avec la fraîcheur d'âme et la naïve ardeur de l'enfant, ses pensées ne vont qu'à l'univers des voyages, de l'aventure, avec une disposition très marquée à ramener toutes choses au réel.

LE MARIN ASSOLLANT.

Pour errer de par le monde, on n'a pas l'embarras du choix. Jean Assollant se fera donc marin, « coureur d'océans », comme on disait autrefois. Il navigue d'abord comme matelot, puis il est nommé élève-officier sur un cargo de l'Atlantique sud qui a Bordeaux pour tête de ligne. De ce premier contact avec la vie active, Jean gardera un souvenir profond :

« J'avais embarqué, me confia-t-il un jour, avec un commandant, rude marin, qui avait l'amour de son métier. Je te prie de croire qu'il nous faisait la vie dure. Tu aurais voulu le voir mener son bateau par mauvais temps. Mon Dieu, comme tout cela est loin! Je me souviens pourtant d'un soir où la mer, qui était devenue grosse avec un fort vent, ne décolérait pas. Les moindres détails de cette soirée me sont restés présents. J'entend encore le tumulte des vagues qui brisait nos voix et couvrait les ordres du second. Les lames très fortes passaient complètement par-dessus le navire qui tanguait, roulait, dansait, avec des craquements inquiétants. J'avais achevé « mon quart » et regagné ma

cabine. Mais impossible de dormir. En me cramponnant tant bien que mal, j'étais alors monté sur la passerelle. La nuit était noire comme un four. Le bâtiment se soulevait et retombait avec force. Les agrès sifflaient sous les rafales. Le vent fouaillait l'écume. D'un coup, l'affaire se gâta. Nous étions pris dans un grain violent. La mer en furie se mit à bouillonner. C'était mon premier coup dur en mer. Tu imagines ma surprise. Je devais avoir curieuse mine dans mon ciré noir, ruisselant d'eau glacée : j'étais trempé, je grelottais de froid. Mais quel spectacle magnifique! Je n'aurais pas donné ma place. Sur les deux heures du matin, les lames attaquèrent le bateau par le travers et le bâtiment commença à gémir, à vibrer de toute sa membrure. Des trombes d'eau balayaient le pont. Les vagues venaient se briser au pied de la passerelle... »

On voit que Jean Assollant ne pouvait oublier l'époque où il avait appris à naviguer en luttant contre la tempête. La nuit, en fermant les yeux pour dormir, Jean revoyait l'image de cette mer en furie qui le hantait encore, de cette vie d'apprenti marin où, tandis que l'océan grondait, le cargo disparaissait dans le creux des vagues et semblait s'abîmer dans les flots.

A côté de cette atmosphère de dangers qui ne pouvait s'effacer de son esprit avide d'émotions fortes, Jean évoquait souvent pour ses amis les ports lointains en marge du monde où son cargo avait fait escale, les pays magnifiques et un peu irréels où les nuits sont si belles, les terres de grand soleil où la magie du spectacle emporte tout.

L'AVIATION.

Pourtant, dès 1924, Assollant se décide à quitter la marine où il ne peut se résoudre à n'être, pendant une interminable traversée, qu'un rouage de l'imposant équipage d'une grande maison flottante. Jean préfère l'aviation où le pilote est seul à combattre dans le ciel, où l'homme a le temps et l'espace qu'il veut, où l'action se précipite.

A dix-neuf ans, Assollant s'engage d'enthousiasme dans l'aéronautique militaire. Le voici désormais dans cette aviation qu'il va aimer, ce qui s'appelle aimer, pardessus tout : le grand amour.

Sur un avion Caudron, Jean passe son brevet de pilote à l'école pratique d'Istres. Il est alors désigné pour servir au 34e régiment du Bourget : dès son arrivée, le colonel l'affecte à la 5e escadrille de chasse.

Peu après, Jean se porte volontaire pour faire campagne au Maroc. Sous les ordres du commandant Bouscat, il est cité à l'ordre des troupes d'opérations. A l'issue de la guerre du Riff, il rallie la France avec la croix de guerre, la médaille coloniale et les galons de sergent. Il revient au 34e régiment d'aviation où il sert au groupe de grande reconnaissance, célèbre dans toute l'aviation sous le nom de « groupe Weiss ».

PILOTE DE RAID.

Au cours de l'année 1927, pilote de grande marque, Assollant accomplit, en formant équipage avec le commandant Pierre Weiss, un raid de plus de 8.000 kilomètres à travers l'Europe avec escale en Russie.

En 1928, Jean décolle pour relier la France à l'Indo-

chine. A la suite d'un accident, son appareil se brise en Turquie. De cet échec, Assollant ne conçoit aucune aigreur. Mais, « pour se changer les idées », il entreprend de franchir l'Atlantique nord. Séduit par ce projet, le ministre de l'air lui confie un avion Bernard, du type monoplan, équipé d'un moteur Hispano de 600 chevaux. Jean surnomme son appareil « l'Oiseau Canari ».

Après plusieurs insuccès, notre pilote s'envole de la base aérienne de Dugny, près de Paris, le 6 septembre 1928 et met le cap sur New-York. Le mauvais temps le contraint à dévier sa route et il incline son vol vers Dakar. Une fuite d'essence s'étant déclarée, il se pose à Casablanca. Le dépit éclate sur son visage. Mais Assollant oublie vite son malheur. Aiguillonné par la leçon, il se met de nouveau à l'œuvre. L'énergie rayonne de sa figure, de son regard, de sa voix.

Alors commencent pour lui des tracasseries d'autres sortes : les exigences des bureaucrates, les fantaisies des techniciens, les susceptibilités des contrôleurs. Il faut rallonger un réservoir, en raccourcir un autre, refondre des pièces entières de l'avion. Un jour, dans les bureaux, tout va bien; le lendemain, tout traîne dans les tiroirs ou les dossiers. Pour obtenir un visa, Jean court d'une administration à une autre, se butant aux exigences différentes.

« Monsieur Assollant, on vous a trompé, lui déclare un ingénieur d'un air important. L'avion est à refaire. »

Ajoutez à cela une pluie de conseils où chacun lui trace des leçons :

« Le moteur n'est pas assez poussé; l'avion est trop fin; un hydravion serait plus indiqué. »

Comme si tout appareil de raid n'avait pas ses faiblesses !

Il faut se débattre au milieu des négligences, des jalousies et des entêtements, se défendre contre les intrigues.

Assollant, qui ne vit que dans l'action, est fatigué d'embrasser des querelles. Il a bien d'autres pensées ! De guerre lasse, il quitte l'armée de l'air pour se consacrer tout seul, sans aide mais aussi sans contrainte, à la traversée de l'océan Atlantique.

On sait que les vents dominants de l'Atlantique nord soufflent de l'ouest vers l'est. Aussi est-ce tenter l'impossible que d'envisager la traversée aérienne dans le sens France-Amérique, avec les avions de faible rayon d'action dont on dispose en 1929. Libre de toute occupation officielle, Jean Assollant rallie donc New-York pour choisir une base de départ aux Etats-Unis.

Le 13 juin 1929, à dix heures, par grand vent d'ouest, Assollant grimpe lestement dans la carlingue de l'*Oiseau Canari* et s'envole de la plage d'Old-Orchard, au nord de Boston. Le décollage est très difficile et le pilote manque plusieurs fois de se tuer. L'avion s'enlise dans le sable de la plage. Jean Assollant ne se décourage pas. Après plusieurs tentatives, il parvient, avec quelle sûreté de main, à arracher son appareil et, contre toute espérance des spectateurs yankees, à se tirer de cette manœuvre délicate. Mais l'avion vole au ras de la mer sans pouvoir gagner de l'altitude. Assollant distingue la fumée blanche d'un bateau qui s'éloigne. Pendant un quart d'heure — les minutes semblent longues — l'appareil se soutient péniblement : le nez du moteur est « plein cabré », tan-

dis que la queue du fuselage s'incline à toucher les lames grises de la mer. Encore quelques minutes et ce sera la chute dans les vagues. Assollant ne perd pas la tête. Mais, pour écouter la raison, il va renoncer à sa tentative et larguer les réservoirs d'essence. Soudain, en jurant comme un païen, l'un des compagnons de bord découvre un passager clandestin qui s'était caché dans la queue de l'avion : ce poids inattendu déséquilibrait l'*Oiseau Canari*.

Par un éclat de rire, Assollant chasse la mauvaise humeur de ses camarades contre l'importun. Et, désignant du doigt le voyageur imprévu :

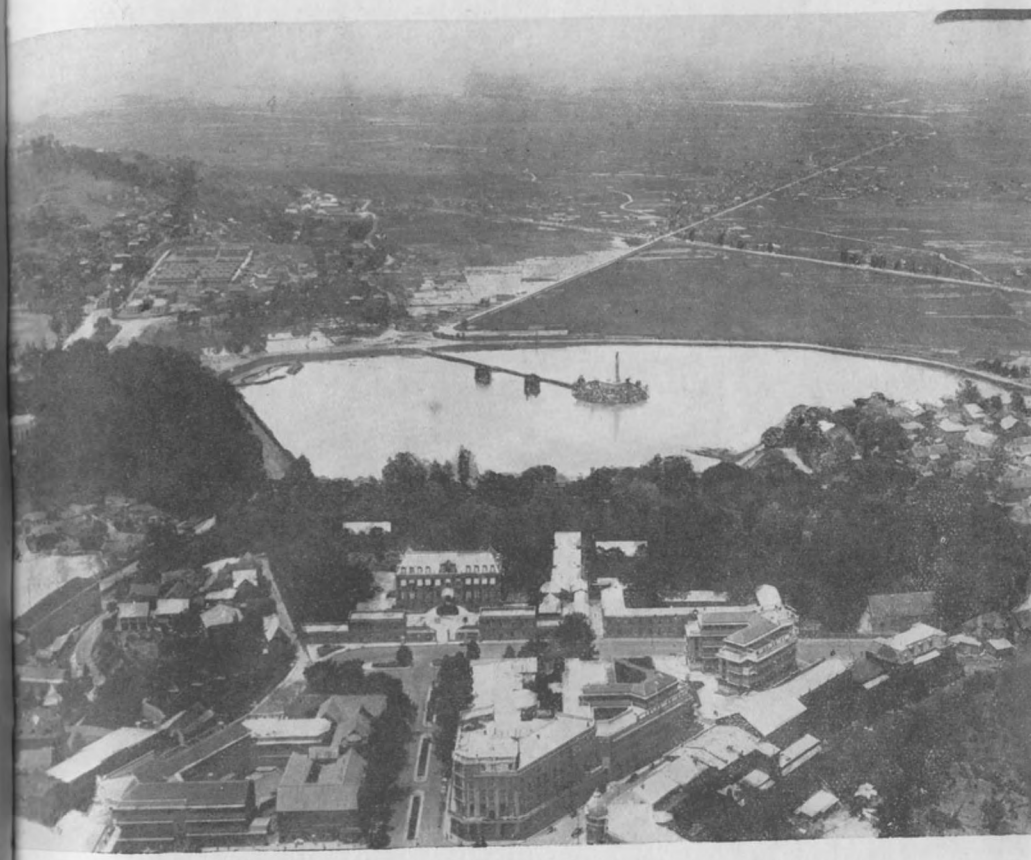
« Mettez-le à l'avant », ordonne-t-il d'un air détaché et tranquille.

Séance tenante, l'avion reprend sa ligne de vol. Le raid se poursuit.

Et maintenant, pas une minute à perdre. Les yeux rivés au compas, Jean Assollant garde le silence et, sa volonté tendue vers le but, il fonce. Il y va de la réputation des aviateurs français si l'*Oiseau Canari* n'atteint pas son objectif.

« Arrivera-t-il?... N'arrivera-t-il pas? »

Dans tous les postes T.S.F. d'Europe et d'Amérique, les radios prennent part à la fièvre du pilote lancé au-dessus de la mer immense, verte, houleuse, fermant l'horizon sans rivage perceptible. Les petits télégraphistes montent et descendent en courant le grand escalier de l'agence Havas. Au téléphone, le ministre de l'Air quête des nouvelles. Seul à travers l'Atlantique, Jean n'entend que la respiration de son moteur; il ne voit rien, entre le ciel et l'eau, que les secousses de la houle et le scintillement des vagues.



VUE AÉRIENNE DE TANANARIVE.



VUE AÉRIENNE DU PORT DE MAJUNGA.

Le lendemain 14 juin, après vingt-six heures de vol, la brume se lève, laissant apercevoir au loin, par delà un horizon de mer bleue, la côte d'Espagne. Sous l'éclatante lumière, Jean se frotte les yeux. La toile de fond se déchire sur des ondulations de rivages dorés, dans un tourbillon d'oiseaux de mer.

Ayant franchi 5.300 kilomètres et relié deux continents, Assollant se pose avec émotion près du port de Santander en Vieille Castille. Virtuose du pilotage, il fait un atterrissage, merveilleux de finesse et de précision, sur l'étroite plage de Comillas. L'*Oiseau Canari* est laissé à la garde des gendarmes espagnols, tandis que l'équipage s'abandonne au sommeil.

Pour la première fois, l'Atlantique nord vient d'être traversé par un aviateur français.

La nouvelle fait sensation. Jean Assollant rallie la métropole. Il est fêté avec enthousiasme par ses compagnons. A l'Hôtel de Ville, le conseil municipal de Paris le reçoit comme un souverain.

Sur le terrain du Bourget, Jean est fait chevalier de la Légion d'honneur. La joie est peinte dans ses yeux. Par une délicate attention du commandant Pierre Weiss, la croix lui est remise par son père, le colonel Assollant. Enfin, l'Aéro-Club de France attribue au jeune aviateur sa grande médaille d'or.

FRANCE-MADAGASCAR.

Jean Assollant ne va pas s'arrêter en si beau chemin.

Au cours de l'année 1933, il décolle de nouveau sur l'*Oiseau Canari,* afin de tenter de battre le record de distance en ligne droite. Ayant choisi, cette fois, un

terrain de départ en Algérie, il vole trente-six heures d'Oran à Karachi, couvrant une distance de 6.600 kilomètres.

En 1934, Jean Assollant accomplit la liaison aérienne France-Madagascar. Il ne regagne pas l'Europe et s'installe à Tananarive où il prend les fonctions de chef pilote de la Grande Ile.

Le 29 juillet 1934, Assollant inaugure « la bretelle » postale Tananarive-Broken-Hill qui, en liaison avec les Imperial Airways, par la ligne anglaise Londres-Le Cap, relie Madagascar à la France.

LE POOL FRANCO-BELGE.

En 1935, Jean Assollant raccorde à Elizabethville le réseau aérien malgache. Une semaine sur deux, le vol est prolongé par la société belge Sabena vers Léopoldville et Bruxelles. La semaine suivante, le courrier est transporté d'abord à Alger par les équipages d'Air-Afrique, puis à Paris par les avions d'Air-France.

Ce que veut Assollant ?

Assurer un service aérien hebdomadaire de Paris à Tananarive, en moins de soixante heures, soit deux jours et demi. C'est le temps qu'ont mis, en décembre 1933, avec un avion de tourisme équipé d'un petit moteur de 190 chevaux, les aviateurs Génin et Robert lors de leur raid. Ce voyage, qui faisait autrefois figure de prouesse (car il comporte 11.000 kilomètres au-dessus de la mer, de la forêt tropicale et du désert, en passant par les climats les plus divers), Assollant entend le renouveler régulièrement chaque semaine, à l'aller et

au retour, à condition de disposer de quatre avions avec leurs équipages répartis sur le parcours France-Madagascar. Car la distance de Paris à Tananarive ne représente, avec des avions postaux modernes faisant 330 kilomètres à l'heure, que 33 heures de vol. On pourrait donc, pour le plus grand confort des passagers, se borner à voler de jour pour se reposer la nuit.

Evidemment, convient Assollant, le problème change si, pour des raisons d'économie, on ne dispose que d'un seul avion et d'un équipage, ou si, pour emporter plus de courrier, on veut, au lieu de suivre la ligne droite par Le Caire, desservir toute l'Afrique française — Afrique équatoriale (Brazzaville), occidentale (Dakar) et septentrionale (Alger). Une semaine de voyage devient alors indispensable. Quel gain néanmoins sur les vingt-quatre jours de la voie maritime!

Une bande d'atterrissage de secours est bientôt aménagée, au centre de l'îlot isolé Juan de Nova, dans l'océan Indien, à mi-distance de Mozambique et de Tananarive. L'avion d'Assollant quitte le sol de la Grande Ile à Maintirano où se trouve la station radiogoniométrique qui, par T.S.F., guidera le pilote jusqu'à Juan de Nova, puis vers la côte de l'Afrique orientale portugaise.

LE RESEAU INTERIEUR DE MADAGASCAR.

La ligne aérienne France-Madagascar une fois organisée en collaboration avec le commandant Dagnaux, Assollant va mettre sur pied le réseau intérieur de l'Ile. Industrieux, remuant, toujours à la piste du nouveau, il dote, d'un courrier postal régulier, notre colonie loin-

taine, dont les terrains se répartissent sur quatorze degrés de latitude, depuis la zone équatoriale jusqu'aux mers australes. L'Ile s'étend en effet sur une superficie de 624.700 kilomètres carrés qui, dépassant la France, la Belgique et la Hollande réunies, représente deux fois l'étendue de l'Angleterre.

Tâche immense pour le pilote de l'avion postal que de parcourir ce petit continent et de sauter des montagnes, comme le Tsaratanana, qui atteignent près de 3.000 mètres d'altitude.

Les difficultés, qu'oppose le climat, ne sont pas moindres.

Pendant la saison des pluies, d'octobre à fin mars, l'orage sévit presque quotidiennement l'après-midi et dure très tard dans la nuit, si bien que les heures de vol se restreignent, même dans la matinée, à très peu de temps, puisqu'il faut laisser tout d'abord le soleil évaporer les brumes qui se lèvent du sol. Durant toute cette période, le pilote est très gêné par les grains côtiers, les tornades et les cyclones d'une extrême violence, qu'accompagne un vent dépassant cent kilomètres à l'heure, tandis que la pluie tombe avec une intensité prodigieuse : la forêt malgache reçoit, chaque année, six mètres cubes d'eau par mètre carré.

Lors de la saison sèche, d'avril à octobre, il faut compter sur le coup de mousson qui dure quatre ou cinq jours. En outre, les brumes, le brouillard et la pluie rendent les voyages très difficiles sur le versant est, d'autant plus que toute la région est très accidentée et coupée de profonds ravins où coulent de véritables torrents.

En regard de ces obstacles, il faut songer toutefois qu'un poids très faible de courrier, 500 grammes par exemple, apporté en un point de la brousse, représente une cinquantaine de lettres pour les colons de cette région éloignée et supprime pour eux la sensation d'isolement.

Piloté par Jean Assollant, le petit avion malgache de la ligne intérieure décolle de Tananarive dès l'arrivée du gros multimoteur de la métropole, parcourt toute l'île et revient dans la capitale, la veille du départ de l'avion de France.

La fréquence, la vitesse et la régularité du courrier aérien sont telles qu'on constate bientôt dans l'Ile une baisse accentuée du trafic télégraphique. Les vingt-cinq mille Français de la colonie et les trois millions de Malgaches ont, dans l'horaire fixé et scrupuleusement observé par Assollant, la même confiance que les gens de la métropole dans un vieil indicateur Chaix des chemins de fer. Le succès ne se fait pas attendre. Jean jouit du fruit de tant de peines.

DIRECTEUR DE LA NAVIGATION AERIENNE.

En septembre 1937, la ligne Alger-Tananarive passe, sous pavillon français, à la Régie Air-France, dont la direction est confiée au commandant Dagnaux, tandis que Jean Assollant est nommé directeur de la navigation aérienne à Madagascar. Le gouverneur général, qui favorise Assollant de sa confiance, se repose sur lui de toute l'aéronautique civile à la colonie.

A ce titre, Jean, qui prend l'affaire à cœur, s'occupe non seulement du courrier intérieur de l'Ile, mais de ce

qui concerne les transports aériens commerciaux, l'aviation de tourisme, l'infrastructure, la protection météorologique et le service radiogoniométrique. Sous son impulsion, cinq aéro-clubs se créent à Tananarive, Tamatave, Majunga, Fianarantsoa et Tuléar. De jeunes pilotes sont formés sur des avions-école amenés de France, tels que le Potez 60, le Potez 36, le Luciole, le Pélican, le Phalène et le Phrygane.

LA GUERRE.

En 1939, Assollant se porte volontaire pour faire campagne contre l'Allemagne et rallie la France. Il est affecté, sur ses instances, à une escadrille de chasse. Vainqueur en combat aérien, il est cité à l'ordre de l'armée de l'air (1). Quelques mois après l'armistice, il retourne à Madagascar et reprend son poste de directeur de la navigation aérienne.

Nous sommes en 1941. Les relations maritimes avec la France sont supprimées. Madagascar vit en économie fermée : aucun outillage, aucune pièce de rechange, aucune aide ne peuvent parvenir de la métropole. Le courrier aérien intérieur va donc disparaître. Les colons se retrouveront dans l'isolement du temps de la conquête. Ils reverront le sac de lettres transporté à dos d'homme. Les déplacements se feront de nouveau en « filanzane », la chaise à porteur dont l'étape journalière n'est que de trente kilomètres.

Plus d'avion postal ! C'est mal connaître Assollant.

1. Comme son mari, Mme Suzanne Assollant rejoint la France en danger et s'engage, en 1940, dans le service automobile de la Croix Rouge. Elle recueille de nombreux blessés sur la ligne de feu où sa conduite lui vaut la Croix de guerre avec une très belle citation.

Au gouverneur général qui l'interroge avec anxiété, il répond :

« Je me débrouillerai avec les moyens du bord. »

Jean, dont l'esprit n'est jamais à court de ressources, tient parole. Fuselages, empennages, moteurs, hélices, magnétos, instruments de bord, appareils de T.S.F. sont remis en état par les mécaniciens d'Assollant avec l'aide de quelques indigènes. Les vieux matériaux sont récupérés, fondus et servent à faire des pièces de rechange. Grâce à de véritables tours de force et à des réparations qui feraient frémir les ingénieurs du service technique, les avions partent à l'heure fixée. Aucun courrier aérien ne fait défaut. A preuve les résultats obtenus pendant l'année 1941.

Au cours de cette même année, les deux lignes, celle du nord, avec 2.880 kilomètres, onze escales : Ivato, Majunga, Port Bergé, Antsohihy, Analalava, Ambanja, Diégo-Suarez, Vohémar, Sambava, Antalaha, Maroantsetra; celle du sud, 2.686 kilomètres — quatorze escales : Ivato, Ankavandra, Miandrivazo, Belo, Morondava, Manja, Tuléar, Moromba, Betioky, Ampanihy, Bekily, Ambovombe, Behara, Fort-Dauphin, ont été desservies hebdomadairement — 1.900 passagers ont trouvé place à bord, les billets étant retenus plus de trois mois à l'avance.

Plus de 466.000 kilomètres ont été parcourus en 2.250 heures de vol — 18.780 kilogrammes de lettres, 4.200 kilogrammes de plis officiels ont été transportés.

Jean Assollant ne borne pas son effort à notre colonie de Madagascar. A sept cents kilomètres à l'est de la

Grande Ile, La Réunion se voit aussi isolée, coupée de toutes relations extérieures.

Dès son retour du front, Jean fait un vol d'étude pour relier les deux îles par la voie aérienne. Il emporte en même temps, pour les habitants de Saint-Denis, un important stock de médicaments. Sous son impulsion, les travaux d'aménagement du terrain de La Réunion sont poussés hâtivement. Le 9 décembre 1940, le *Jacques-Ringel* (1), bimoteur Goéland, piloté par Assollant, inaugure le courrier aérien Tananarive-La Réunion en trois heures trente-sept minutes de vol. L'appareil est de retour le 12 décembre.

La ligne postale entre les deux îles va être désormais exploitée régulièrement.

« *JEAN ASSOLLANT FIT A SON ORDINAIRE* »

Comment disparut Jean Assollant?

On peut, je crois, lui accorder le louange que Turenne décernait à Condé :

« Monsieur le prince fit à son ordinaire. »

Le 6 mai, Assollant reçoit l'ordre de rejoindre son escadrille.

Le 7 mai, seul à bord de son Morane, il se heurte à une patrouille triple, soit neuf avions de chasse. Environné d'adversaires, enveloppé de toutes parts, Jean est abattu en flammes. Voici le texte de sa dernière citation à l'ordre de l'Armée de l'Air :

1. Ainsi appelé en souvenir du pilote de ligne, compagnon d'Assollant qui se tua sur le terrain de Morondava en service aérien commandé.



VUE AÉRIENNE DU LAC ALAOTRA.



A GAUCHE : LE LIEUTENANT JEAN ASSOLLANT, A CÔTÉ DE L'AUTEUR.
(Photographie prise lors d'une cérémonie à la base aérienne de Tananarive.)

« Prestigieux pilote formé sous les cocardes et qui a toujours su cultiver, dans la gloire que lui ont valu ses prouesses du temps de paix, les belles traditions militaires d'honneur, d'abnégation et de sacrifice qu'il tenait à la fois de sa famille et de sa formation. Fidèle une fois de plus à ces nobles traditions, a quitté la direction de son service pour venir prendre la tête d'une patrouille de chasse. Est tombé, pendant une mission de couverture au cours de laquelle il n'a pas hésité à attaquer des éléments de chasse adverses malgré leur supériorité numérique écrasante. »

Ainsi disparut le capitaine Jean Assollant, pilote de chasse, pilote de ligne, héros de l'Atlantique, des combats du Riff et de France.

Pour reprendre un mot de Bellessort, Jean Assollant avait toujours eu le culte de la force d'âme, « car Rodrigue a raison et c'est Werther qui ment ». En quoi Jean était un maître de la jeunesse. En quoi aussi il aurait mérité l'apostrophe de Georges Clemenceau à un officier qui avait bien servi son pays :

« Il y a deux catégories d'hommes : ceux qui pensent à eux avant de penser à leur patrie, et puis les autres. Je sais que vous êtes de ces derniers. »

« *VIBRANT, CONFIANT, JOYEUX* »

En réveillant ces souvenirs sur mon compagnon de l'aviation malgache, je pense avec une indicible nostalgie à la Grande Ile baignée de lumière limpide, que l'avion de Jean Assollant avait survolée si souvent et que mon ami connaissait tout entière.

Au cours de ses deux mille voyages à travers la colonie, le regard clair de Jean s'était reposé tant de fois sur les arbres immenses et centenaires de la forêt Tanala qui, envahie de partout par les lianes, vient mourir à la lisière des hauts-plateaux.

A pied dans la brousse afin de chercher un terrain de secours ou, fraternel à la détresse d'un des siens, pour retrouver un pilote en panne, Assollant, prodiguant sa fatigue, avait fouillé les taillis de Nossi-Bé aux fougères arborescentes. Il avait goûté, à même l'arbre, aux bananiers de Fanovana chargés de grappes. Il avait mangé le riz de l'amitié et conversé bien souvent avec le chef Bara, au visage tanné, crevassé, le vieux guerrier qui lui disait en son langage imagé :

« O rayamandreny » : « Tu es mon père et ma mère. »

Avec son appareil, Jean avait frôlé, en rase-mottes, les sentiers étroits et grimpants à pic d'Andriba où se glissent, entre les pousse-pousse cahotants, les filanzanes au balancement cadencé.

A quelques mètres de hauteur, par le hublot de la carlingue, il avait photographié les torrents aux rives abruptes et les cascades aux eaux vives de la Mandraka, les barques à balancier des Comores, les pirogues sur les eaux dormantes du lac Alaotra.

Jean Assollant, qui avait fait plusieurs fois le tour du monde, portait en lui un univers. Ses récits colorés, auxquels son étonnante gaieté, sa verve prime-sautière, sa fantaisie, donnaient une vie surprenante, étaient remplis de détails passionnants sur la terrre malgache dont il connaissait les recoins. Causeur exquis, il parlait avec

attachement des Sakalava ou hommes du pays des grandes rivières, des Tanosy les gens des îles, des Tanala qui habitent les forêts. Je revois son visage rieur quand il passait en revue les escales aériennes de Madagascar, désignant chacune, avec gaminerie, par le nom du colon français qui l'avait le mieux accueilli.

De ses souvenirs, Jean charmait ses amis qu'il recevait avec une magnifique hospitalité. Je sens encore dans ma bouche la saveur inégalée des fraises de l'Imérina, des mangues de Fénérive, des ananas d'Andévorante dont la table d'Assollant était garnie, cette table où la teinte mauve des bougainvillées se mariait, dans les poteries de terre brune, au ton pourpre des roses d'Antsirabé.

Emprise du passé sur l'âme, pouvoir sur l'esprit d'un cher compagnon disparu, d'un véritable ami selon La Fontaine : je suis de nouveau à Madagascar, dans le jardin jouxtant le champ d'aviation d'Ivato, au cœur du pays hova. La tête légèrement en arrière, Jean Assollant est là, à mes côtés, à l'ombre du ravenale, « l'arbre du voyageur », que notre jardinier Randriamazo taille avec un soin jaloux. Jean me parle :

— Demain, j'irai à Diégo-Suarez. J'emporterai le courrier pour le nord de l'île.

— Tu n'auras pas beau temps.

— Oui, l'avion dansera. Bah ! tant mieux. Cela rompra la monotonie du voyage, conclut Assollant, savourant par avance sa joie.

J'écoute mon ami, avec une sympathie parfois nuancée d'étonnement : car je crois le connaître et j'apprends chaque jour quelque chose de lui. Je regarde son visage

jeune, hâlé, l'air un peu rude : sous cette rudesse, le cœur le plus noble, le plus tendre.

— Tu te souviens, Jean, de ta traversée de l'Atlantique. On ne parlait que de toi dans tout Paris. Les jeunes te criaient leur enthousiasme.

— Mais toi et les camarades, qu'est-ce que vous en pensiez ?

— Comme tout le monde. Nous trouvions cela merveilleux.

— Oui, j'ai été loué au delà de ce qu'on peut rêver. Pourtant, vois-tu, je préfère mon métier d'aviateur colonial.

— Mais la gloire ?

— N'en parlons plus. Cela ne vaut pas le ciel de Madagascar. Courir l'île en avion, transporter dans le bled lettres et médicaments, partir chaque jour à l'heure fixée avec un appareil qui parfois ne marche pas, survoler des pays perdus, damer le pion à tous ceux qui n'ont pas foi en l'aviation, être en mouvement du matin au soir, vois-tu, c'est merveilleux. Ah ! non, tu le sais trop bien, je ne donnerai pas mes rudes tournées de la brousse, mon existence de plein air et de beau soleil, ma vie d'action, pour un bureau d'administrateur à Paris, même avec un pont d'or. Non, je ne me vois pas en fonctionnaire : les journées me paraîtraient trop longues. Sans voler, la vie est un supplice... L'aviation n'est-elle pas notre grand amour ?

Assoliant relève la tête et, d'un geste affectueux, pose la main sur mon épaule. Sur son visage passe un souffle sain, vivifiant.

Le jour tombe. Le vent fraîchit. Des feux s'allument sur la colline de Tananarive, laissant les rizières dans l'ombre. Sur la véranda, le boy Rakoto donne l'électricité. Un grand flot de lumière douce jaillit au-dessus de nos têtes. Jean se dresse. Sa main serre la mienne. Un battement de porte fait trembler le grillage de la moustiquaire. D'un bond, Assollant passe le seuil et saute les marches de la case en me lançant l'adieu malgache, le mot qui chante :

« Véloume [1]. »

Vibrant, confiant, joyeux, il s'éloigne à grands pas qui sonnent sur le chemin.

... Vibrant, confiant, joyeux : c'est l'image que je garde de Jean Assollant. C'est ainsi que je le vois, dans son avion de chasse, quittant le terrain d'aviation pour son dernier combat.

---

1 Prononciation française du mot malgache « Veloma »

LA MORT DU COMMANDANT HERTAUT

« *Je ne parle durement à personne.*
(TURENNE.)

« *Le capitaine Henry de Bournazel, commandait toujours d'une manière exquise et polie qui mettait ses gens en confiance. Par exemple : « Vous seriez gentil de me pousser une flanc garde sur ce piton. »*
(Henry BORDEAUX.)

LE CHEF.

Au début de la campagne de France, en mai 1940, le groupe de chasse 1/4 était entre les mains du commandant Hertaut.

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique, esprit de savoir vaste et sûr, Hertaut était, dans le domaine de l'action, un faiseur d'ordre d'une force prenante extraordinaire. Avec cette application ardente,

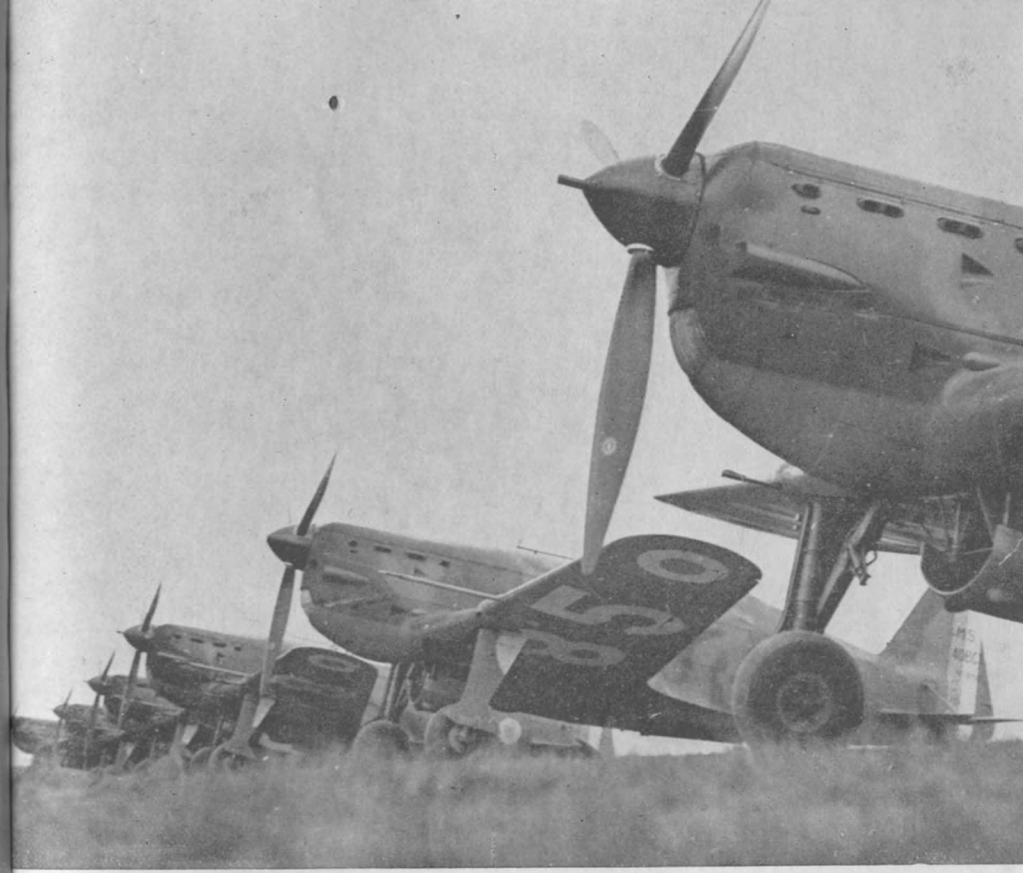
que l'on voit chez les hommes au cœur chaud, le commandant avait imprimé à son groupe de chasse le caractère même de son âme. Il est malaisé de dire ce que cet officier avait jeté de temps, d'activité et d'amour dans la préparation de ses escadrilles à la guerre. Tout en lui était affiné, embrasé de vie intérieure. Mais quand Hertaut avait fait sienne une idée, il n'en démordait plus. Et comme il était large d'épaules, on le laissait faire.

Avec un tel chef, le devoir était clair. Le groupe 1/4 présentait l'image d'une ruche active et industrieuse. Chacun, pilote ou mécanicien, participait aux fièvres d'un grand effort. Car aussi courtois de langage que délicat de sentiments, Hertaut avait la manière de Turenne et de Bournazel : il traitait en gentilhomme ceux qu'il commandait.

LES MOYENS.

Le groupe Hertaut comprenait vingt-six avions Curtiss H 75, équipés chacun d'un moteur Pratt et Wittney de 950 CV. Mais la vitesse du Curtiss n'était que de 480 kms à l'heure tandis que le chasseur ennemi opposé, le Messerschmitt 109 à moteur DB 601, atteignait l'allure de 580 kms/heure. Outre ses mitrailleuses, l'appareil allemand était armé d'un canon : le Curtiss n'en avait pas. Enfin, au-dessus de 8000 mètres, les armes du chasseur français s'enrayaient, car elles n'avaient pas été munies d'un dispositif de réchauffage pour le vol à haute altitude.

C'est avec ces moyens que, le 10 mai 1940, le groupe de chasse 1/4 partit pour le jeu sanglant de la guerre.



AVIONS DE CHASSE MORANE 406 EN POSITION D'ALERTE, PRETS A DÉCOLLER POUR DONNER « UN COUP DE BALAI » DANS LE CIEL.



QUELQUES SECONDES AVANT LE DÉPART POUR LE COMBAT. LES PILOTES DE CHASSE VIENNENT DE REVÊTIR LEURS VÊTEMENTS DE VOL. ON DISTINGUE SUR LES POITRINES DES PILOTES DE GAUCHE ET DU CENTRE UN PETIT BOITIER NOIR : C'EST LE « RELAIS DE POITRINE » QUI PERMET AU CHASSEUR DE COMMANDER A VOLONTÉ LE DÉBIT D'OXYGÈNE, LE MICRO DU RADIO-TÉLÉPHONE ET LE CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE DES VÊTEMENTS.

LES OFFICIERS DU GROUPE HERTAUT.

« Un homme ne fuit pas.
Les femmes elles-mêmes renient les lâches.
D'ailleurs, tu ignores ton destin:
Qu'en vienne le terme, rien ne l'empêchera de mourir.
Mais tant qu'il ne sera pas venu tu n'as rien à craindre:
Tu ne mourras pas. »

(Chant des goumiers du Trarza.)

Deux escadrilles formaient le groupe Hertaut :

— la première maintenait les traditions de la Spa 95 (1). Elle était commandée par un jeune capitaine, franc d'allure, épanoui de visage et de propos, Patrick O' Byrne, qui avait pour adjoint le lieutenant Jean Hirschauer;

— la deuxième, l'ancienne Spa 153, obéissait à un chef infatigable et persuasif, le capitaine Bernard Barbier, que secondait le lieutenant Eric Audemard d'Alençon.

---

1. Cette escadrille était commandée en 1934 par le capitaine J. Bordier qui devait tomber en héros, après avoir chargé à trois reprises une batterie antiaérienne.

Plusieurs officiers pilotes, tous brillants de jeunesse et impatients de se distinguer, étaient rattachés au groupe : les lieutenants Stiquel et Pierre Meyzonnier, les sous-lieutenants Naudin, Pierre Verry, Blondeau, Weiss et Harold de la Taille. Aimant l'effort et tout ce qui exerce la volonté, ayant le goût du risque, prisant jusqu'à leur fatigue, ils étaient venus à l'aviation de chasse afin de mener une vie rude, aventureuse. Et maintenant, ayant pour métier celui qu'ils voulaient, qu'ils avaient toujours souhaité, ils rêvaient de faire de grandes choses. Car ils sentaient que la richesse, ni même la gloire, ne valent un beau sentiment.

La plupart étaient d'anciens scouts. A cette fière école de la jeunesse, ils avaient appris le sens de l'équipe qui prépare excellemment à l'esprit de patrouille. Dans une atmosphère de vérité, on leur avait montré que seul un garçon ne peut rien, qu'il est lié à ses compagnons, à son chef et qu'il n'y a pas d'homme fort qui n'ait besoin de personne.

Ces sentiments, les officiers du groupe 1/4 les avaient transposés d'emblée à leur métier de chasseur du ciel. L'entr'aide, l'amitié, une sympathie profonde, active, vivante, les liait tous étroitement. Une même émotion, à la fois charmante et grave, les soulevait. En patrouille où ils volaient avion contre avion, plan dans plan, tous les nerfs tendus, on aurait cru que ces pilotes n'avaient qu'une âme tant il y avait de cohésion et de souplesse dans leurs mouvements. Ils étaient parés pour faire la guerre avec fureur, pour joindre leurs forces dans la détresse, pour tenir bon en dépit des plus dures blessures.

A preuve, leur attitude au feu.

Le 10 mai 1940, le capitaine Patrick O' Byrne avait la main droite déchirée par une balle et il était évacué sur l'hôpital militaire de Reims.

Le 11 mai, le commandant Hertaut était tué et le capitaine Barbier blessé d'une balle à la tête.

Ce même jour, le sous-lieutenant Pierre Verry, après avoir abattu en flammes un Heinkel 111 à 500 mètres du village de Halle, était attaqué par trois Messerschmitt 109 et grièvement blessé au pied. Son avion complètement désemparé amorça une série d'embardées brutales. Bientôt les commandes de l'appareil ne répondirent plus : elles étaient coupées. Verry essaya en vain de se jeter dans le vide. Mais, d'un seul coup, le Curtiss passa sur le dos et éjecta son pilote vers 1500 mètres avant d'aller s'écraser au sol. Après quelques instants de chute libre, Verry déclencha l'ouverture de son parachute qui se déploya normalement. Dans sa descente, le sous-lieutenant fut pris à partie par des mitrailleuses belges. Il parvint néanmoins à atteindre le sol, au milieu d'un couloir séparant deux villas. Sous la violence du choc, Pierre Verry s'évanouit. Quand il reprit connaissance, il aperçut près de lui un soldat belge le menaçant d'un revolver. Le sous-lieutenant réussit à se faire reconnaître et fut transporté à l'hôpital d'Anvers.

En fin de journée, le sous-lieutenant Naudin, de la première escadrille, était assailli par trois Messerschmitt 109 et recevait une salve de balles qui lui traversait la cuisse. Une seconde rafale arrêtait son moteur. Toujours poursuivi par ses trois adversaires, Naudin essaya

de se poser à Stekeve, près de la route d'Anvers à Saint-Nicolas. Mais son avion accrocha une ligne d'arbres et se brisa. Naudin fut lui aussi conduit à l'hôpital militaire d'Anvers où il retrouva Pierre Verry.

Le 17 mai, le lieutenant Jean Hirschauer était gravement blessé au pied droit par un obus explosif. Son avion ayant pris feu, Hirschauer se lançait en parachute et tombait sur un banc de sable au milieu de l'Escaut. Après avoir traversé à la nage plusieurs bras de mer, Hirschauer était recueilli par un bateau hôpital hollandais.

Le 26 mai, le lieutenant Stiquel était tué en combat aérien. Né le 15 octobre 1910, à Tuyen-Quan — près de cette Rivière Claire que les anciens pilotes d'Indochine ont tant de fois survolée — Stiquel n'avait pas trente ans (1).

Le 5 juin, le lieutenant Pierre Meyzonnier était attaqué par sept Messerschmitt 109 et abattu en flammes au-dessus du village de Beaucamps-le-Vieux.

Dans la même journée, le sous-lieutenant de la Taille était surpris par une importante formation de chasse ennemie. Son avion criblé de balles et désemparé, de la Taille se lança en parachute. Celui-ci ne s'ouvrit pas. L'officier s'écrasa au sol.

1. « Tombé à Sailly-en-Ostrevent le 26 mai 1940 en pleine région marécageuse, m'écrit Mme Stiquel, le corps de mon mari n'a pu être retrouvé que le 18 juin 1942, à 2 mètres de profondeur dans la vase du marais. L'avion s'est complètement disloqué en l'air : une aile a été retrouvée à 2 km. du point de chute. Le moteur a explosé en percutant; on a recueilli de pauvres restes, brûlés à demi, une partie du crâne à 500 mètres de là. Moi-même, lorsque j'ai pu enfin me rendre sur les lieux, en décembre 1942, en rejetant la terre avec le pied, j'ai encore trouvé des ossements. »

Vous étiez dans le vrai, Harold de la Taille, le jour où vous avez dit :

« Un pilote de chasse ne meurt pas dans son lit. »

Oui, vous étiez dans le vrai, lieutenant de la Taille, lorsque le 25 mai, au cours d'un combat, votre avion a été atteint de plein fouet par deux obus de la Flak; le bout du plan gauche de votre Curtiss, une partie du plan de dérive et un morceau de gouvernail ont été emportés : mais vous n'avez pas quitté votre patrouille. Vous avez fait toute la mission et atterri avec vos compagnons à Villacoublay.

Le 6 juin, le lieutenant Weiss était tué. Tué lui aussi, le lieutenant Audemard d'Alençon, après avoir abattu deux appareils. Né à Paris le 5 janvier 1914, Eric d'Alençon venait d'avoir vingt-six ans. En écrivant ces lignes, je pense avec mélancolie à celle en qui veille constamment, comme une lampe de sanctuaire, le souvenir du jeune officier disparu.

Le 11 juin, le capitaine Bernard Barbier qui, malgré sa blessure à la tête, avait repris le commandement de la deuxième escadrille, était de nouveau atteint d'une balle au pied. Il parvenait néanmoins à ramener son Curtiss dans nos lignes et à atterrir à l'est d'Evreux. Sur son front la souffrance dessinait des plis; mais son avion était sauf.

Enfin le 14 juin, le sous-lieutenant Blondeau était carbonisé à Fons-Puits, dans la commune de Déols. Ses restes étaient transportés à l'hôpital de Châteauroux et inhumés au cimetière militaire.

Au bout d'un mois de campagne, le groupe Hertaut comptait 71 victoires. Sur douze officiers, sept avaient

été tués et cinq blessés. Ces chiffres soulèvent l'émotion : aucun des lieutenants du commandant Hertaut n'avait été épargné. Le récit de leurs combats vient tout naturellement se placer, sans que la tradition soit rompue, dans la série de la geste aérienne française.

Nous ne pouvons épuiser la curiosité des amis du groupe de chasse 1/4 : il y a trop à dire. Mais il est de notre plus élémentaire devoir de réveiller l'aventure où le commandant tomba à la tête de ses vingt-six Curtiss. Rien de tel pour tirer de la léthargie les âmes déshabituées du sentiment de la grandeur.

LA BAGARRE.

Le 11 mai 1940, à 15 h. 50, par un coup de téléphone de l'état-major, le commandant Hertaut reçoit l'ordre suivant :

« Envoyer tous les chasseurs du groupe 1/4 pour dégager une colonne française bloquée depuis deux heures, par un violent bombardement aérien, sur la route d'Anvers à Breda. »

A 16 h. 10, soit vingt minutes plus tard, le commandant regarde la manche à air qui tremble au vent du sud-est. Et il décolle à la tête de ses vingt-cinq Curtiss. A l'étroit dans sa tente de campagne comme un aigle dans une cage, Hertaut a saisi l'occasion de quitter son bureau, de rallier le ciel, de retrouver l'air et l'espace. Et derrière le chef, un chef selon leur cœur, les vingt-cinq pilotes foncent.

Le temps est beau : un jour doré de mai. L'air est léger, calme et frais à la fois. Une faible brise vient de se lever. Le plafond, une couche ouatée de cumulus,

s'étend entre 1500 et 1600 mètres, essaimé de nombreux trous.

Le commandant partage son groupe en deux fractions :

— l'une, sous ses ordres directs, à 2000 mètres, surveillera le ciel, au-dessus du plafond;

— l'autre se tiendra à 1500 mètres, sous le commandement du capitaine Barbier. Sa mission sera de balayer les avions ennemis sous la couche de nuages.

Ainsi, dans la zone dangereuse, aucun appareil allemand ne pourra échapper à l'attaque de nos chasseurs.

16 h. 25. — Hertaut et ses équipiers pénètrent dans les nuages, les traversent et brusquement se trouvent face au soleil, dans un éblouissant paysage polaire. En haut le ciel bleu, uni comme un miroir; en bas, une immense nef argentée. Une lumière ardente absorbe les avions : toutes les teintes du prisme jouent sur les plans.

16 h. 30. — Nos chasseurs débouchent dans le secteur nord-est d'Anvers, à cinq cents mètres des appareils allemands Dornier 17 qui, à la bombe et à la mitrailleuse, ont, nous le savons, immobilisé la colonne française sur la route de Breda.

S'étant assuré que chacun est à son poste, le commandant Hertaut donne l'ordre de l'attaque. Les pilotes des Curtiss répètent le signal et ils foncent à perdre le souffle : les mitrailleuses françaises crépitent.

Sous la violence de l'assaut, les Dornier s'éclipsent. Mais quarante chasseurs Messerschmitt 109, qui protégeaient l'expédition de bombardement adverse, font face résolument. Les détonations des canons de bord

de la Luftwaffe ébranlent l'atmosphère. Nos pilotes ripostent. Un combat tournoyant s'engage.

LA MORT DU CHEF.

« *Dieu vous sauve beau sire.* »

(OLIVIER à ROLAND)

16 h. 35. — La situation se précipite. Le commandant Hertaut est isolé et immédiatement pris à partie par quatre Messerschmitt 109 qui, le dos au soleil, l'attaquent en échelon refusé par l'arrière.

Une rafale de balles traçantes-perforantes, qui laissent dans le ciel une longue traînée blanche, traverse le fuselage de l'avion français.

Les Messerschmitt plongent successivement sur le Curtiss, s'approchent à cinquante mètres et ouvrent le feu à bout portant. Ils tirent dans l'axe, sans correction. Après une passe rapide, ils se dégagent brutalement dans un retournement, suivi d'un virage en montant : il ne leur faut pas en effet perdre cet atout précieux du chasseur, l'altitude.

16 h. 37. — Les Messerschmitt se succèdent en une série d'attaques violentes, entrecoupées de temps morts où les assaillants rompent le combat pendant un temps très bref. Ils reprennent alors du champ pour renouveler leur assaut sur une ligne droite et saisir de nouveau le Curtiss dans leur champ de tir. Cette pensée les occupe tout entiers.

16 h, 40. — Entraîné par son élan, un Messerschmitt abandonne, dans un mauvais dégagement, l'avantage

que lui conféraient la surprise et la supériorité de la hauteur. Hertaut en profite pour riposter, car son œil est juste et sa main sûre. En bonne position de visée, il tire deux rafales courtes contre le chasseur allemand dont l'avion pique et s'enflamme. Le pilote ennemi se lance dans le vide. Son parachute se déploie normalement, pendant que son avion s'écrase au sol. Et d'un dont le compte est réglé!

16 h. 42. — Hertaut semble pâli, avec quelque chose de dur, de résolu. Assailli par un nouvel adversaire, il s'en défait rapidement par la manœuvre classique, un virage très serré à droite en excès de vitesse. Mais deux autres Messerschmitt viennent à la rescousse. Un éclat d'obus crève la coque du Curtiss qui reçoit en plein ventre un second projectile.

Maintenant Hertaut est sans défense. Il vire au centre d'un cercle sur lequel ses adversaires se suivent scrupuleusement, méthodiquement, comme un essaim, en ronde ininterrompue. On ne peut pas être plus occupé qu'ils le sont; ils paraissent même avoir renoncé à attaquer; mais que le Curtiss parvienne à échapper à l'un d'entre eux, les suivants ne le manqueront pas.

Haletant, Hertaut regarde de droite et de gauche, en avant, en arrière. Le commandant lève les yeux vers le ciel, un ciel sans tache, ébloui de lumière blonde. Il cherche désespérément une issue. En vain. Le carroussel aérien continue dans un ordre étonnant.

Pourtant il n'y a pas de temps à perdre. Alors l'ardeur du commandant fait place à une résolution farouche. Il faut en sortir coûte que coûte! Seule chance de salut, Hertaut essaie la feinte suprême : choisir

délibérément un adversaire, lui faire face rapidement, se glisser sous lui et passer au travers.

C'est une manœuvre habile et bien des pilotes experts y sont pris.

Mais échapper à quinze ennemis... S'avisa-t-on jamais d'une chose pareille!

16 h. 45. — Hertaut s'élance au beau milieu de la circonférence. Le commandant va franchir la ligne des surveillants. Il vire. D'un seul coup, les Allemands interrompent leur ronde et se précipitent à sa suite.

L'un d'eux le gagne de vitesse. Hertaut voit distinctement les grands insignes de la Luftwaffe, les croix gammées noires sur le fond gris. Le Messerschmitt surplombe le Curtiss et plonge. Sous une rafale d'obus explosifs, l'avion français se cabre, l'hélice tripale au ciel, la queue de l'empennage vers le sol. Un choc violent, prolongé par une énorme vibration, secoue l'appareil tout entier. Le fuselage frémit. Chaque coup porte. Le gouvernail, les plans, le moteur, le réservoir, sont criblés d'obus et de balles. L'avion s'immobilise un instant. Puis il se renverse sur l'aile droite et pique à la verticale. Hertaut pressent qu'il a épuisé toute sa destinée : il n'a plus que deux secondes à vivre.

A 16 h. 50, Hertaut ferma les yeux et attendit la mort. Dans la seconde, le Curtiss s'écrasa au sol.

On retrouva le corps du commandant atteint de plusieurs balles, à 23 kilomètres au nord-est d'Anvers. Ses restes furent inhumés près de Zœrsel, hameau enfoui au milieu d'un bois dont la solitude invite au recueillement.

C'est là que, dans la paix profonde d'un village de

Flandre, sous un léger renflement de gazon planté d'une croix en bois noire, repose le commandant du groupe de chasse 1/4 : le jeune chef que, sur terre, rien n'arrêtait, rien n'inquiétait.

Gageons que, là-haut, où les clameurs du monde se perdent en murmures, Hertaut n'est pas déchu de pouvoir. Il va toujours de l'avant, tirant des traites sur l'avenir de la France, une France que referont nos enfants bercés par le récit des combats de nos chasseurs.

CITATION COLLECTIVE DU GROUPE DE CHASSE 1/4

G.Q.G. AIR

—

ORDRE GENERAL N° 35 DU 26 MAI 1940

Le Général, Commandant en chef les forces aériennes, cite à l'ordre de :

L'ARMEE DE L'AIR

le Groupe de Chasse 1/4.

« *Groupe de chasse hors de pair, auquel son chef, le commandant HERTAUT, et ses Commandants d'escadrilles, les capitaines O' BYRNE et BARBIER, ont su inculquer le plus bel esprit de devoir.*

« *Le 11 mai 1940, chargé de dégager une colonne immobilisée depuis deux heures par un violent bombardement aérien, s'est engagé avec vigueur, à 185 kilomètres de sa base, contre d'importantes forces ennemies auxquelles il a infligé des pertes sérieuses.*

« *Par son action énergique, a permis aux troupes terrestres la reprise du mouvement en avant.* »

Table des Matières

CHAPITRE I. — *Le pilote des Chimères*..... 11

— II. — *Rencontres dans le ciel*..... 25

— III. — *Les aviateurs de Verdun*..... 41

— IV. — *Il avait tout donné*..... 61

— V. — *Les Archers et les Coqs*..... 69

— VI. — *Un de l'aviation maritime*..... 81

— VII. — *Jean Assollant et Madagascar*..... 137

— VIII. — *La mort du commandant Hertaut*.. 159

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES PRESSES DE L'IMPRIMERIE RÉGIONALE, 59, RUE BAYARD, TOULOUSE, LE VINGT-CINQ JUIN MILLE NEUF CENT QUARANTE QUATRE.

N° d'édition 14