

ROGER LABRIC

CARNET DE VOL

ÉDITIONS DU PAVOIS

ROGER LABRIC

DU MÊME AUTEUR

LES CHAMPS BLEUS. (Préface du Maréchal Fayolle.)

CLASSE 14 (Préface du Maréchal Joffre.)

UN DE L'AVIATION. (Préface du Général Brocard, Ex-Commandant de l'Escadrille des Cigognes.)

ON SE BAT DANS L'AIR. Le premier ouvrage sur l'Aviation couronné par l'Académie Française. (Préface de l'as des as René Fonck.) (Prix Montyon 1933.)

L'AVION DE MINUIT.

LA VIE HÉROIQUE DES FRÈRES CAUDRON.

LA GRANDE ESCADRILLE.

L'ESCADRE INVISIBLE.

En préparation :

LA BATAILLE SANS DRAPEAU.

MAURICE ARNOUX, héros des deux guerres.

MÉMOIRE D'UN AVION DE COMBAT.

FENÊTRE SUR LE BOURG.

HISTOIRE DES COURSES D'AUTOMOBILES. (Les 24 heures du Mans.)

CARNET DE VOL

ÉDITIONS DU
Savois

SOCIÉTÉ PRIVÉE D'IMPRIMERIE ET D'ÉDITION
51, avenue Montaigne, 51
PARIS

A LATHAM

A GUYNEMER

A MERMOZ

A ARNOUX

*A tous les héros de l'Air,
vivants ou disparus,
dont le glorieux souvenir
plane sur ces pages.*

PRÉAMBULE

Un pilote aviateur a coutume de tenir à jour un livre des heures qu'il a vécues dans le ciel : c'est ce qu'on appelle le Carnet de vol.

Dès 1915, chaque membre du personnel naviguant, qu'il soit pilote, observateur, mitrailleur, bombardier ou mécanicien-volant « touchait » le précieux livret, en même temps que son casque de cuir bouilli, sa combinaison fourrée de poil de lapin, ses chaussons de bord et ses lunettes. Cette pièce portait alors le nom de Carnet d'emploi du temps mais, en 1939, les pilotes qui furent mobilisés de nouveau touchèrent un livret baptisé, cette fois, Carnet individuel des Services aériens. L'intérieur de ce carnet a été modifié. En 1918, il ne comportait que sept colonnes, réparties comme suit, sur deux pages : Jours — Date — Emploi du temps — Détails des Services aériens — Durée — Distance parcourue — Altitude maximum.

De nos jours, le Carnet de vol présente les colonnes suivantes : 1° Date — 2° Fonctions à bord — 3° Grade et nom — 4° Grade et fonctions des autres

membres de l'équipage et des passagers — 5° Type et numéro de l'avion — 6° Altitude maximum — 7° Distance et nombre d'atterrissages — 8° Durée — 9° Nature du service aérien — 10° Observations.

Un carnet de vol bien tenu est paraphé régulièrement, à la fin de chaque mois, par le commandant de l'unité ou par les Services de Navigation aérienne, s'il s'agit d'aviation civile. Ce rigoureux contrôle est indispensable, puisque le détail des vols effectués par chacun doit être en conformité avec le registre général de la formation, qui mentionne au jour le jour tous les services aériens accomplis, même les essais de quelques minutes.

* * *

Un simple carnet de vol raconte toute la vie d'un aviateur. En le compulsant — et c'est toujours avec émotion qu'il le fait — le pilote se penche sur son passé.

Chaque feuillet évoque pour lui le souvenir vivace des heures glorieuses ou tragiques de sa carrière. Une seule ligne, dans son laconisme brutal, suffit à lui rappeler aussi bien un exploit magnifique qu'un « coup dur » pénible dont il ne s'est tiré que par miracle. Un nom figure à côté du sien : c'est celui du camarade, bien souvent disparu depuis, qui partageait à l'époque sa dangereuse destinée.

Au bas de chaque page, figure le total des « heures de vol », soigneusement reporté jusqu'au total final, ce total dont le pilote, à tous les échelons, se montre

si légitimement fier — surtout lorsqu'il accuse huit ou dix mille heures de vie passées en plein ciel.

Tout carnet de vol constitue une magnifique, une prodigieuse histoire, le plus grandiose de tous les romans vécus. C'est l'un de ces carnets que nous allons feuilleter ensemble.

R. L.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

LA GRANDE ÉPOQUE

18 août 1907.

Cette nuit-là, Pierre Laurent ne parvint pas à trouver le sommeil et il entendit les heures s'égrener, une à une, au clocher de la Trinité, sa paroisse. Il s'était promis de se lever bien avant l'aube pour assister à un événement sensationnel qu'un journal parisien annonçait en ces termes :

A LA CONQUÊTE DE L'AIR.

« Demain, lundi, sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, M. Henry Farman, le sportsman bien connu, et qui, tour à tour, a pratiqué avec bonheur le cyclisme, dont il fut un des champions, l'automobilisme, où il s'est montré un remarquable conducteur en course, et, enfin, l'aérostation, va faire les premiers essais d'un nouvel aéroplane à moteur, construit sur ses plans par les frères Voisin.

« Le nouvel appareil, qui va se mettre en ligne

pour le Grand Prix d'aviation, est du système cellulaire : il compte une cellule centrale de 10 mètres de long sur 2 mètres de large, formée de deux plans distants l'un de l'autre de 2 m. 50. Cette cellule est reliée par une armature spéciale de 4 m. 50 de long à une cellule arrière de 6 mètres sur 2 mètres. »

Avide de connaître tous ces détails techniques qu'il savourait en se retournant en tous sens dans son lit, le jeune homme lut encore :

« Le groupe moto-propulseur, d'une force de 50 chevaux, est placé au centre de l'armature, construite en frêne. L'hélice tractive a 2 m. 10 de diamètre et la vitesse qu'elle doit donner à l'appareil est d'environ 50 kilomètres à l'heure.

« La surface totale de l'aéroplane est de 52 mètres carrés. Son poids, y compris celui de l'aviateur, est de 500 kilos. L'ensemble est porté sur un chariot à roues orientables, ce qui doit permettre d'obtenir un bon atterrissage, même par vent de côté.

« A l'arrière de sa machine, M. Henry Farman a disposé un gouvernail de direction; à l'avant, un gouvernail de montée et descente. »

Et le journaliste d'ajouter, en manière de conclusion à son article :

« Après les expériences retentissantes de Santos-Dumont et de Blériot, il sera intéressant de suivre celles que va tenter l'aimable et sympathique sportsman qu'est M. Henry Farman, car il est fort probable qu'elles constitueront une nouvelle étape de la conquête de l'air. »

* * *

Bien avant le jour, en compagnie d'une trentaine de Parisiens aussi enthousiastes que lui à suivre les premières expériences des hommes de l'air, Pierre Laurent se trouvait juché sur le talus des fortifications, guettant l'envol tant attendu.

Hélas, rien ne se produisait !

L'aube était venue, les heures passaient et le vent commençait à se lever.

Au loin, on distinguait confusément un groupe d'hommes s'agitant autour de ce qui devait être l'aéroplane, mais, ce matin-là pas plus que les suivants, Farman ne put quitter le sol. Assis sur l'herbe jaunie des anciens remparts de la capitale, les curieux, désappointés, apercevaient l'engin qui roulait, cahotant et bourdonnant, dans la poussière grise du vaste terrain, mais ne s'envolait pas.

A la longue, d'aucuns se découragèrent, et reprirent à bicyclette le chemin de Paris, tout en maugréant :

— Si c'est pas malheureux de faire déranger les gens à cette heure-là, et pour rien !

Ils ne comprenaient pas, ces profanes, ce qui se tramait là-bas, autour des ailes blanches que la malchance retenait au sol; ils ne pouvaient mesurer toute la somme d'énergie, d'efforts, de sacrifices, librement consentis par ces pionniers de l'aviation dont les pires déboires n'abattaient pas la foi tenace et le rêve superbe.

Plein d'admiration, lui, et toujours confiant,

Pierre tentait vainement de faire comprendre à son entourage :

— Farman fait méthodiquement ses essais. Il roule d'abord, il volera ensuite : c'est normal.

* * *

Pendant ce temps, le constructeur Voisin, son pilote et ses mécaniciens travaillaient sans relâche sur la mécanique rebelle dont il leur fallait, à tout prix, pénétrer le secret.

On démontait complètement le moteur « Antoinette » et l'on vérifiait tout : les soupapés, les bougies, la tubulure, la bobine d'allumage. Pour la vingtième fois, on changeait les fils, dans l'espoir que les huit cylindres de la mécanique finiraient par s'entendre pour « donner » tous ensemble ! Pendant quarante-cinq jours et presque autant de nuits il en fut ainsi : sans jamais se lasser, l'équipe travailla d'arrache-pied sous son hangar pour que l'avion, enfin, pût quitter le sol.

On ne saura jamais assez ce que furent les premiers balbutiements de la conquête de l'air. Seul ou presque, Pierre Laurent, qui s'était efforcé de ne pas manquer les plus marquantes des séances d'entraînement d'Issy-les-Moulineaux, en consignait fidèlement les péripéties sur son carnet de notes. Aux flancs des talus du boulevard Victor, les curieux continuaient d'affluer, mais aucun d'entre eux, assurément, ne possédait l'enthousiaste assiduité du jeune homme.

Un jour vint — c'était le 26 octobre 1907 — où l'obstination et le courage des aviateurs furent

enfin récompensés ; ce jour-là, Henry Farman couvrit successivement, en ligne droite, les distances suivantes : 350 mètres en 27 secondes, 410 mètres en 31 secondes 35 et 771 mètres en 52 secondes (records officiels).

Pierre Laurent, qui avait assisté en trépignant d'allégresse à ces magnifiques exploits, jura dans le fond de son cœur qu'il serait aviateur.

* * *

Voler, devenir pilote ! Quel rêve passionnant pour un jeune garçon de quatorze ans qui prépare son bachot et n'a jamais connu, jusqu'alors, que la paisible atmosphère familiale, dans un petit logement de la capitale !

Élève studieux au lycée, Pierre trouvait pourtant le moyen, à ses instants de loisir, de collationner sur des fiches les principales caractéristiques des rares avions de l'époque. Il connaissait le nom de chaque pilote et notait ses exploits au fur et à mesure que la renommée l'atteignait. Il s'était improvisé comptable de la gloire naissante des hommes de l'air...

Être aviateur : tel était son plus cher désir. Mais comment y parvenir ?

Pierre n'ignorait pas les sacrifices consentis par les siens pour lui permettre de pousser ses études et d'accéder à une carrière enviable, alors que de nombreux camarades de son âge étaient déjà pourvus d'un emploi qui leur permettait d'aider leur famille. Aussi, ce fils d'un modeste fonctionnaire, cadet de quatre enfants, s'était-il jusqu'alors

uniquement préoccupé de donner satisfaction à ses parents en réussissant à ses examens.

Son père, qui, tout d'abord, eût aimé qu'il fût officier, avait changé d'avis et le destinait, en principe, aux hautes études commerciales. Sa mère, comme toutes les mamans, souhaitait pour son enfant, une carrière tranquille et d'excellent rapport.

Dans ces conditions, Pierre Laurent qui connaissait bien les sentiments des siens se demandait comment leur révéler le secret espoir de son cœur. Quelle histoire, à la table familiale, s'il lui avait pris fantaisie d'annoncer soudain, au repas du soir, sa nouvelle détermination : être aviateur ! On l'eût certainement pris pour un fou !

Dans la famille, lorsque la conversation, très rarement d'ailleurs, roulait sur le sujet de l'aviation, le visage du jeune homme s'illuminait et il étalait avec tout un luxe de détails les connaissances de plus en plus approfondies qu'il possédait sur la question. Un jour que son père s'étonnait de cet intérêt passionné qu'il prenait à la science nouvelle, Pierre lui avoua que sa plus grande joie serait de monter en aéroplane.

Le résultat fut celui auquel le jeune homme pouvait s'attendre. M. Laurent haussa les épaules tandis que sa femme joignait les mains, saisie d'une frayeur anticipée :

— Que dis-tu là, mon enfant ? s'écria-t-elle. Tu veux monter en aéroplane ? Mais c'est insensé ! Tu as donc décidé de te tuer ?

Toujours sincèrement obstiné dans son idée, Pierre riposta :

— Voyons, chère maman, tous les aviateurs ne se tuent pas, même ceux qui ont des accidents ! Le plus souvent, cela se termine par du bois cassé, voilà tout !

Il est exact qu'à l'époque, les accidents étaient moins graves qu'aujourd'hui, car on ne tombait pas de bien haut ; néanmoins, les arguments du jeune homme ne parvinrent pas à convaincre les siens.

— Tout cela est très joli, conclut son père, mais l'aviation est un sport de casse-cou. Tu as mieux à faire que de songer à ces balivernes d'acrobates.

Un peu dépité, mais nullement découragé, Pierre résolut d'être moins bavard, dans l'avenir, certain qu'il finirait bien, un jour ou l'autre, par faire partager sa foi à la famille Laurent.

La patience était l'école de l'aviation et la qualité maîtresse des hommes-oiseaux. Pierre Laurent, lui aussi, saurait avoir de la patience.

* * *

Vers les années 1908-1910, il était non seulement fort périlleux, mais encore très coûteux de devenir aviateur.

Un brevet coûtait, selon les écoles et les types d'appareils utilisés, entre 4.000 et 6.000 francs (casse comprise).

Ceux, par conséquent, qui pouvaient s'adonner à l'aviation, étaient surtout des sportsmen fortunés, amoureux du risque et avides de sensations neuves. Pourtant, quelques mécaniciens habiles et audacieux s'étaient joints à eux.

Les leçons de pilotage prenaient du temps, car on ne s'exerçait, en principe que les jours sans vent, quand le ciel était d'un bleu sans tache. De plus, il fallait vivre et le séjour à l'École, au milieu de gens presque tous fortunés, exigeait de larges moyens financiers. Une sélection s'opérait donc spontanément, et bien des jeunes Français qui eussent voulu devenir aviateurs avant la guerre de 1914 n'y réussirent pas, uniquement par manque d'argent. L'aviation, en dépit des dangers certains qu'elle présentait, était donc devenue le sport chic, le sport à la mode, mais elle n'était guère accessible qu'à de riches dilettantes, dont beaucoup l'abandonnaient, d'ailleurs, dès qu'ils avaient conquis leur brevet à Buc ou à Mourmelon. Seuls, les « purs », les véritables amoureux de l'air, persistaient, en sacrifiant tout à leur passion du vol.

Pierre Laurent ne se dissimulait pas l'importance de l'obstacle qui se dressait devant son désir le plus cher. Où trouver la somme nécessaire pour payer les frais de séjour dans un Centre de Pilotage, au milieu de gentlemen dépensant sans compter ? Et puis, il n'avait pas de relations dans les milieux de l'aéronautique et ne connaissait aucun Sésame qui pût lui entr'ouvrir la porte d'un aérodrome, à quelque titre que ce fût.

Il n'était qu'un petit Français parmi des milliers d'autres, qui caressait chaque soir le même rêve grandiose : s'élancer de ses propres ailes par les routes sans fin du vaste horizon bleu.

* * *

Pour mener à bien les premières tentatives de « plus lourd que l'air », en dépit du scepticisme général et des difficultés de toutes sortes qu'ils leur fallait vaincre, une poignée d'hommes s'acharnaient : ceux-là furent les véritables pionniers de l'aviation.

D'où venaient-ils ? Quelles étaient leurs occupations dans la vie courante avant qu'ils se fussent voués corps et âme à la science nouvelle ?

Chacun d'eux avait son histoire, et Pierre aimait la conter à ses camarades de lycée qu'il convertissait ainsi à l'idée aérienne. Les journaux de l'époque donnaient force détails sur la vie privée des hommes-volants, et les moustaches tombantes de Louis Blériot étaient devenues aussi populaires que le complet cycliste d'Henry Farman, le faux-col de Santos-Dumont ou le fume-cigarette de Latham !

Tous les jeunes français de l'époque avaient à cœur de connaître les origines des héros de l'air. On savait que Louis Blériot qui conquit, le 7 janvier 1909, le premier brevet de pilote, fabriquait d'aparavant des phares d'automobiles. Sa situation commerciale était fort obérée lorsqu'il commença à voler, car il avait dilapidé presque tout son avoir en recherches coûteuses pour la construction de ses premiers appareils. Sans la traversée de la Manche, qui consacra sa gloire et rétablit d'un seul coup sa situation financière, Louis Blériot était ruiné.

Ce premier vol France-Angleterre fut, sans

conteste, le plus retentissant exploit des débuts de la locomotion aérienne. Quand, le 25 juillet 1909, Louis Blériot, à peine remis d'une chute où il avait failli se rompre les os, et se traînant encore avec des béquilles, traversa le détroit du Pas-de-Calais, le délire s'empara du monde entier.

Au lendemain de sa victoire, Blériot lui-même traduisait ainsi ses impressions :

« Aux Baraques, Mamet et Colin, mes deux excellents collaborateurs, ont ouvert la tente. Le monoplan sort de la cour de ferme. Malgré l'heure matinale, tout le village est debout, et, de minute en minute, les autos arrivent. Il y aura bientôt quelques milliers de personnes autour de nous, ce qui me gêne un peu : j'aurais tant voulu être seul !

« Nous décidons, Leblanc et moi, qu'un essai préliminaire aura lieu.

« Pour me permettre de décoller, on fait ranger la foule, tant bien que mal, et mon appareil s'enlève aisément.

« La surcharge du cylindre d'air n'a diminué que faiblement la puissance. J'ai une hélice nouvelle qui tire à la perfection, et je reste ainsi une bonne dizaine de minutes dans les airs, agréablement surpris de constater qu'un petit vent frais vient d'en bas. C'est un vent de marée qui me poussera vers le but... Puis j'atterris.

« Tout est prêt. Fidèle au règlement, j'ai attendu le lever du soleil. Leblanc, resté sur la dune, agite un fanion : c'est le signal. Une sourde émotion s'empare de moi au moment où je prends place dans l'appareil. Que va-t-il arriver ? Irai-je jusqu'à Douvres ?

« Réflexions rapides qui ne durent pas. Je ne pense plus qu'à mon appareil, au moteur, à l'hélice. Tout est en mouvement, tout vibre. Sur mon geste, les mécaniciens lâchent l'appareil, et me voilà dans l'air de nouveau.

« Je fonce devant moi, prenant quelque altitude, et je franchis la dune d'où Leblanc m'envoie ses souhaits.

« Je suis à présent au-dessus de la mer, laissant sur ma droite le contre-torpilleur d'escorte dont la fumée opaque me cache le soleil.

« Je continue alors très tranquillement, sans aucune émotion. Il me semble être en ballon. L'absence de tout remous me permet de ne faire agir aucune commande de gouvernail ou de gau-chissement. Si je pouvais bloquer ces commandes, je suis persuadé que je pourrais mettre mes mains dans mes poches.

« Il ne me semble pas aller vite. Cela tient, je crois, à l'uniformité de la mer.

« Si, au-dessus du sol, les maisons, les bois, les routes apparaissent et disparaissent comme dans un rêve, au-dessus de l'eau, par contre, il semble que ce soit toujours la même vague qui se présente à la vue.

« Pour l'instant, je suis satisfait de la tenue de mon appareil. Sa stabilité est parfaite ; quant au moteur, quelle merveille, et combien je suis reconnaissant au brave Anzani de me l'avoir mis au point !

« Toutefois, j'avais mangé mon pain blanc dans la première demi-heure. Ne voulant pas retarder ma marche, j'avais fait mon deuil de

l'*Escopette* (1). Tant pis, me dis-je, advienne que pourra ! Pendant une dizaine de minutes, je suis resté seul, isolé, et comme perdu au milieu de la mer immense, ne voyant aucun point à l'horizon, n'apercevant aucun bateau.

« Ce calme, troublé seulement par le ronflement du moteur, était un charme dangereux dont je me rendais fort bien compte. Aussi avais-je les yeux constamment fixés sur le manomètre d'huile et le niveau d'essence.

« Ces dix minutes me parurent vraiment longues et j'avoue que je fus très heureux d'apercevoir enfin, vers l'est, une ligne grisâtre qui barrait la mer et qui s'amplifiait à vue d'œil. Nul doute : c'était la côte anglaise. J'étais presque sauvé !

« Mais voici que le vent et la brume s'en mêlent, et je dois lutter énergiquement pour maintenir mon vol.

« Mon appareil obéit docilement à ma pensée et je le dirige vers les falaises, cependant que Douvres est perdu de vue.

« Où suis-je donc ?

« Trois bateaux m'apparaissent tout à coup et, comme ils semblent se diriger vers un port, je les suis tranquillement. »

* * *

« Je longe la falaise du nord au sud, mais le vent contre lequel je lutte reprend de plus belle.

(1) Contre-torpilleur mis à la disposition de Blériot par la Marine.

Une anfractuosité se présente sur ma droite, peu avant le château de Douvres. Une joie folle s'empare de moi, je m'y porte, je m'y précipite. *Je suis au-dessus de la terre.*

« Sur le sol un homme agite désespérément un drapeau tricolore.

« Je veux atterrir, mais les remous sont violents. Dès que j'approche du sol, un tourbillon me soulève et pourtant je ne puis rester plus longtemps dans les airs.

« Mon vol a duré trente-trois minutes, c'est plus que suffisant étant donnée ma réserve d'essence.

« Au risque de tout casser, je coupe l'allumage, voici le sol légèrement en déclivité et le châssis se reçoit assez mal. Je casse un peu de bois.

« Ma foi, tant pis, *je viens de traverser la Manche.* »

En attendant les envolées matinales, il arrivait fréquemment que Pierre Laurent s'amusât à passer en revue les autres pilotes de la première heure. Il n'y avait pas que Blériot, Farman ou le vaillant Ferber, mais encore des hommes audacieux comme Léon Delagrange, sculpteur de talent, qui avait son atelier à deux pas de la place Blanche, à Montmartre, mais passait le plus clair de son temps à piétiner le sable du champ de manœuvres.

Il y avait encore Roger Sommer qui n'hésitait pas à investir les bénéfices de l'usine de feutres qu'il avait dans les Ardennes pour construire des biplans de sa façon.

Le plus typique des pilotes était certainement le brésilien Santos-Dumont, petit homme brun à la silhouette caricaturale, coiffé d'un éternel panama et colleté très haut d'un large cylindre amidonné, impeccablement blanc, que paraphait un minuscule nœud papillon.

Longtemps avant son envolée mémorable de la pelouse de Bagatelle, Santos-Dumont avait commencé à pratiquer le « plus léger que l'air » et s'était signalé à l'attention des Parisiens par quelques exploits fantaisistes accomplis à bord d'un petit dirigeable de son invention. Santos n'était ni technicien, ni spécialiste, mais il possédait un esprit inventif et une belle dose de ténacité pour réaliser tout ce qui lui passait par la tête. Son immense fortune — il appartenait à l'une des plus riches familles de Sao-Paulo — lui avait permis de se livrer à d'audacieuses équipées, véritables exploits pour l'époque, qui consistaient à doubler la Tour Eiffel à deux cents mètres d'altitude ou à se rendre chez lui, aux Champs-Élysées, en arrimant sa nacelle au balcon du luxueux immeuble dont il occupait le dernier étage. Un jour, il s'accrocha involontairement aux cheminées du quai de Passy et il fallut l'aide des pompiers pour le dégager de cette situation critique.

Il n'en gardait pas moins son flegme, son panama et son gigantesque faux-col !

C'était un homme petit par la taille mais grand par le cœur et un sincère ami de la France. Au lendemain d'un de ses exploits il n'avait pas hésité à convertir un prix en espèces d'un montant

élevé en un don fait au Mont-de-Piété pour permettre à tous les pauvres gens qui avaient leur literie en gage de la dégager immédiatement et sans rien payer.

Pierre était l'un des plus fervents admirateurs de Santos-Dumont dont il suivait les téméraires envolées sur sa fameuse *Demoiselle*, minuscule monoplane construit par lui et comportant le moteur et l'hélice au-dessus de la tête du pilote. Une simple sangle de toile tendue sur le bâti d'atterrissage servait de siège à l'aviateur qui, en plein vol, avait ainsi les pieds dans le vide.

Autre pionnier valeureux : Louis Bréguet. Ingénieur sortant de l'École d'électricité, il était le petit-fils de Louis-François Bréguet à qui nous devons le système télégraphique nommé après lui, et l'arrière petit-fils de Louis-Antoine Bréguet, lui-même descendant direct du génial horloger de la fin du XVIII^e siècle. Bréguet, pilote et technicien, faisait ses essais à Douai et son premier appareil fut un biplan actionné par une hélice tripale à pas automatiquement variable.

Six équipes fraternelles devaient s'attaquer d'ailleurs au rude problème du plus lourd que l'air : les frères Louis et Jacques Bréguet, les frères Voisin, les trois frères Farman, les frères Morane, les frères René et Gaston Caudron et les frères Nieuport. Aux États-Unis, une autre équipe « fraternelle » faisait parler d'elle depuis 1905. Elle était composée d'Orville et Wilbur Wright, élèves de Chanute, qui avaient indiscutablement vaincu la pesanteur et prouvé qu'il était possible de quitter le sol et d'évoluer à sa guise dans les airs.

Jusqu'à ce qu'ils se fussent installés en France, à la requête d'un constructeur d'automobiles du Mans, M. Léon Bollée, les frères Wright étaient peu connus du grand public.

C'est aux Hunaudières, dans le décor sauvage de cette lande couverte de bruyère qui s'étend entre le village d'Yvré-Lévêque et la vieille cité du Mans que Wilbur Wright stupéfia tout le monde avec son biplan projeté par un pylône de lancement et dont l'hélice était entraînée par une chaîne de bicyclette.

La première passagère de l'aviation naissante fut M^{me} Lazare Weiller, mais le maigre Wilbur devait emmener bien d'autres personnalités notoires, au premier rang desquelles figure l'illustre savant Paul Painlevé.

Les succès remportés par l'Américain n'empêchaient pas les aviateurs français de continuer leur lutte pour le Progrès. Toute une pléiade d'autres chercheurs paya de ses deniers — et souvent de sa vie — son tribut à la locomotion nouvelle.

Les noms de ces hommes de foi et d'idéal, on les surprenait chaque jour, de 1906 à 1911, sur les lèvres de tous ceux que passionnait l'aviation.

Avec son camarade Arnoux, du lycée Michelet, à Vanves, Pierre Laurent se plaisait à évoquer les jeunes gloires de l'Air. Côté des constructeurs il y avait Deperdussin, qui devait finir ruiné et de tragique façon; Train, le spécialiste du moteur, dont l'appareil s'écrasa au sol, au départ de la course Paris-Madrid, en causant une affreuse catastrophe; Raoul Vendôme qui engloutit tous

ses revenus à construire *dix-sept* types d'appareils, ne fut jamais récompensé, et sombra dans l'oubli, pauvre et malade, victime de l'ingratitude générale; le brave « père » Levavasseur, inventeur du fameux moteur « Antoinette »; Anzani, qui avait préparé le moteur de Blériot, lui-même ancien coureur motocycliste, tout comme le pilote Amé-rigo, qui avait été entraîneur au vélodrome du Parc des Princes.

Il y avait encore Pischoff, Bonnet-Labranche, Labouret, de la Société Astra... Il y avait aussi Sanchez-Besa dont les hangars de bois s'ouvraient chaque matin et chaque soir, à la tombée du vent, sur le terrain de manœuvres où évoluaient plus fréquemment que les avions les cuirassiers de la Caserne Duplex, selon les ordres d'un ministre de la Guerre qui croyait bien davantage à la cavalerie qu'à l'aviation.

A Buc, près de Versailles, Robert Esnault-Pelterie avait imaginé le « manche-à-balai » qui simplifiait considérablement le pilotage, et ouvert l'École *R. E. P.* où quelques civils privilégiés et de nombreux élèves-pilotes de l'armée s'entraînaient sur de robustes monoplans peints en rouge.

L'une des figures les plus en vue de cette époque héroïque était celle de Jules Védrines, ancien mécano d'une usine de Saint-Denis, devenu pilote à force de volonté et de cran.

La silhouette de Védrines, demeuré le « titi » parisien était devenue populaire dans toute la France. Invariablement coiffé d'une casquette à petits carreaux blancs et noirs qu'il retournait sur sa tête, la visière à l'envers, pour voler, le

torse moulé dans un épais chandail de laine blanche à col roulé, il passait son temps, entre deux vols, à piloter à travers les rues de Paris une extraordinaire Hispano de sport, peinturlurée de rouge vif. Il avait fixé son P. C. à la Brasserie Maxéville, sur les Grands Boulevards, où il traitait volontiers ses nombreux amis et admirateurs, sans oublier ses anciens compagnons d'atelier, auxquels il aimait à conter, avec force détails, ses étonnantes aventures.

Védrines s'était affirmé en gagnant la course Paris-Madrid où avaient dominé, avec son audace et son habileté de pilote, ses qualités maîtresses de metteur au point.

Cet « enfant de la balle » qui avait si bien réussi entraînait dans son sillage les Vidart, les Frey, les Prévost, les Gilbert, les Legagneux, les Bobba, les Helen, les Bathiat, devenus pilotes, eux aussi, à la force du poignet.

Le contraste était grand, entre ces anciens mécanos devenus pilotes, et des aviateurs comme Latham, homme du monde raffiné, comme Brindejone des Moulinais, scientifique et racé, ou comme Roland Garros, véritable prince de l'air.

L'aristocratie, elle aussi, était entrée de plain-pied dans le mouvement « aviation ». Au départ du Circuit d'Europe, le 18 juin 1911, parmi les 68 aviateurs engagés (dont 25 seulement se présentèrent au départ) on remarquait le baron de Francs, le comte d'Hespel, le comte de Robillard, le marquis de Romance et le prince de Nissole.

Au fur et à mesure que la technique nouvelle s'affirmait, il était devenu de bon ton de posséder

un avion, comme on avait une automobile, une meute de chasse ou une écurie de courses.

Les gens fortunés pouvaient ainsi se permettre de figurer aux côtés des plus célèbres champions de l'air, alors que Pierre Laurent, qui venait d'atteindre sa dix-septième année, en était encore à guetter l'occasion d'accomplir son premier vol.

* * *

Les mois qui passaient, heureusement, n'émoussaient en rien la volonté du futur pilote.

Un matin de l'été 1911, vers six heures, alors qu'il partait à bicyclette pour le terrain de Buc où les pilotes s'entraînaient en vue de la course Paris-Rome, Pierre aperçut sur le bas-côté de la route, un peu après le viaduc, une automobile qui semblait en panne.

C'était une curieuse voiture, dont la carrosserie en forme de sabot offrait le type même du bolide aérodynamique... pour l'époque.

Près de l'auto, un homme jeune et de fière allure, très distingué, portant habit et cape du soir, le chapeau haut-de-forme enfoncé sur la tête, tirait d'un long fume-cigarette en ivoire des volutes de fumée bleue. On eût dit quelque fêtard désœuvré, errant à l'aventure, dans le petit matin.

S'approchant de lui, Pierre offrit spontanément ses services à ce naufragé de la route :

— Puis-je vous être utile, Monsieur ?

L'élégant personnage le remercia en souriant et déclara :

— Ne soyez pas trop surpris, Monsieur, de me rencontrer dans une telle tenue, auprès de cette voiture stupidement immobilisée. Je suis en panne d'essence, ce qui est fort désagréable, car le terrain d'aviation de Buc, où je dois me rendre, est encore loin. De plus, ajouta-t-il en désignant ses escarpins vernis, je ne suis guère équipé pour faire du footing.

Pierre sourit à son tour, tout en cherchant dans sa mémoire où il avait bien pu voir déjà ce visage glâbre, ce profil d'oiseau et aussi ce long fume-cigarette. Tous ces détails, il les connaissait bien : l'automobiliste était sûrement...

L'homme en frac devança sa pensée :

— Permettez que je me présente : Hubert Latham...

Le jeune homme ne le laissa pas aller plus loin, et, d'une voix soudain altérée par l'émotion et la joie :

— A votre disposition, M. Latham ! s'écria-t-il. Je suis l'un de vos plus fervents admirateurs. Je connais bien votre nom, mais les portraits de vous que j'ai vus dans les journaux vous représentaient plutôt coiffé d'une casquette que d'un haut-de-forme.

— Certes, reconnu avec enjouement l'aviateur, ma tenue d'aujourd'hui n'est pas très « aviation », mais j'ai joué au bridge toute la nuit, et, quand j'ai quitté mes amis, je suis monté dans ma voiture pour venir directement ici, sans même prendre la peine de passer chez moi pour changer de vêtements.

De nouveau, Pierre offrit ses services :

— Que puis-je faire ? Faut-il aller vous chercher

un bidon d'essence au village, à trois kilomètres ou monter jusqu'à Buc pour prévenir votre mécanicien ? Je suis à vos ordres, M. Latham.

Le fameux pilote lui tendit un bidon vide qu'il avait tiré du coffre de sa voiture :

— Eh bien, dit-il, si ce n'est pas trop vous demander, allez donc jusqu'au village, avec votre bicyclette, vous y serez vite, et vous me rendrez ainsi un grand service.

... Vingt minutes plus tard, ayant versé le carburant dans son réservoir, Latham remettait son auto en route, non sans avoir vivement remercié Pierre Laurent, qu'il pria de venir le voir au terrain, lui griffonnant un mot sur sa carte afin de lui faciliter l'accès de l'aérodrome.

Demeuré seul, le jeune homme contempla longuement le bristol qu'il plaça soigneusement dans son portefeuille avant d'enfourcher de nouveau sa bicyclette.

Sa joie était sans limites et il bénissait le hasard qui fait parfois si bien les choses. Désormais, il connaissait le célèbre Latham, il lui avait parlé, et le grand « as » lui avait même serré la main comme à un ami !

Son bonheur lui donnait des ailes et il escalada la côte de Buc presque sans s'en apercevoir. Maintenant, il avait hâte de parvenir au terrain et d'exhiber son précieux laissez-passer. Il lui tardait surtout d'approcher du bel avion aux longues ailes qu'était *l'Antoinette*.

Comme toujours, à chaque séance de vols, une foule de curieux encombra la route qui longe la piste et où quelques gendarmes, depuis l'aube,

maintenaient un service d'ordre assez débonnaire.

Pierre Laurent parvint sans encombre jusqu'à la grande portée d'entrée de l'Aéro-Park, mais là, il se heurta à un cerbère en casquette et à grandes moustaches, le gardien sans doute, qui montait faction auprès d'une barrière blanche et filtrait les visiteurs. Un instant, le jeune homme hésita...

Allait-on le laisser entrer? De toutes façons, s'il devait présenter sa carte, il était bien décidé à ne pas l'abandonner à qui que ce soit, car elle constituait pour lui un inestimable autographe.

Il s'approcha, souleva sa casquette de cycliste, et montra le bristol au gardien.

L'homme s'y reprit à deux fois pour le lire, se frotta les moustaches et fit : « Hum ! » Puis il dévisagea longuement l'adolescent et lui ouvrit enfin la porte :

— Ça va, dit-il, vous pouvez entrer... Vous savez où c'est? Cinquième hangar sur la droite.

Du bout des doigts, il lui tendit la précieuse carte :

— Reprenez votre bout de papier, déclara-t-il, je n'en ai plus besoin, je saurai bien vous reconnaître.

En pénétrant dans l'enceinte réservée aux aviateurs, Pierre éprouva l'une des plus intenses satisfactions de sa vie. Enfin, il foulait le sol d'un aérodrome! Enfin, il allait pénétrer dans les coulisses du ciel! Des gens le frôlaient sans lui prêter attention : des pilotes, sans doute, des mécaniciens, peut-être, ou des ingénieurs... Il n'imaginait, dans cette atmosphère toute nouvelle, que des gens de métier.

Sur la vaste piste, face à l'ouest, un grand oiseau allait décoller. Son moteur tournait déjà, et l'herbe haute ondulait sous le vent de l'hélice. Des effluves d'huile chaude emplissaient les narines du visiteur, qui s'intéressait à chaque détail et s'attachait devant tout ce qu'il voyait.

Toutes ces choses qu'il n'avait pu entrevoir jusqu'à ce jour que de très loin, du haut des fortifications de la porte de Versailles ou de quelque talus bordant une route d'aérodrome, toutes ces choses dont il savait pourtant les noms par cœur : la cellule, le moteur, l'hélice, les haubans, l'empennage, le stabilisateur il les pouvait cette fois admirer de près, puisqu'elles s'offraient à lui dans l'enceinte sacrée de son désir!

Il aurait voulu rester là toujours, au milieu de ces ailes blanches, dans cet air parfumé au ricin ou saturé de vapeurs d'essence. Le geste d'un mécanicien brassant l'hélice, celui, si émouvant, du pilote levant le bras pour indiquer aux hommes arc-boutés sur l'avion qu'ils s'écartent et le libèrent; l'envolée précipitée et toujours comique des chapeaux et des casquettes de ceux qui passent derrière l'avion durant un « point fixe »; le décollage qui tarde après un long roulement et de nombreuses retombées au sol, vision presque angoissante que déforme souvent la dénivellation du terrain; l'atterrissage doux et presque silencieux parmi les pâquerettes et les coquelicots, étaient autant de petits spectacles d'un instant dont Pierre s'emplissait les yeux. D'ailleurs ce « tohu-bohu » de la « grande piste » reflétait malgré tout l'ordre et la discipline. Les avions partaient dans

un sens bien défini, face au vent, et se posaient de même, chaque pilote respectant scrupuleusement les consignes.

Auprès des appareils au repos, des hommes en tenue de sport, culotte de cheval, leggings, chandail de grosse laine, bonnet de tricot, devisaient avec quelques dames élégantes : c'étaient les pilotes.

Des photographes opéraient sans arrêt et prenaient force clichés des vedettes de la prochaine course Paris-Rome.

Pierre Laurent arriva au hangar n° 5 au moment précis où l'on en sortait l'*Antoinette*. Machinalement, il avait fait quelques pas vers le monoplane, quand il surprit le regard courroucé d'un gros homme en cote bleue qui poussait un chariot chargé de bidons d'essence et le dévisageait sévèrement :

— Qu'est-ce que tu fais là ? semblaient dire les yeux du gros homme. Ta place n'est pas dans ce hangar !

Cette méfiance était aisément explicable : il existe toujours des secrets, sous un hangar d'avions ; de plus, à la veille d'une compétition, on craint particulièrement les tentatives de sabotage.

Pierre aurait pu expliquer sa présence, montrer la carte de Latham et devancer ainsi tout interrogatoire, mais il se sentait gêné à l'extrême et préféra faire demi-tour, redoutant que ce personnage à l'air bourru ne l'interpellât brutalement, ce qui lui aurait gâché cette belle matinée. Tandis qu'il se détournait, contrit et penaud, une voix au rude accent le rappela :

— Hé, là-bas, jeune homme, où allez-vous ? C'était bien le gros homme qui l'interrogeait ainsi.

— Ça y est, pensa Pierre, qu'est-ce que je vais prendre !

Mais la voix s'était faite plus douce, presque aimable :

— Faut pas vous en aller.

Et, désignant, dans un groupe qui devisait sous le hangar, une silhouette bien connue :

— Y a le « patron » qui vous demande, ajouta le mécano.

* * *

Le « patron » — c'est ainsi que, depuis toujours, le mécano appelle son pilote — c'était Hubert Latham.

Quoique très jeune — il avait à peine vingt-cinq ans — l'aviateur connaissait bien les hommes. Aussi avait-il deviné le secret désir de Pierre et cherché à l'exaucer en l'invitant à pénétrer sur la piste. Il s'avança vers lui, de son allure distinguée, et la main cordialement tendue :

— Voici mon sympathique dépanneur de ce matin, dit-il en présentant le jeune homme à ses amis. M. Pierre Laurent, n'est-ce pas ?

Il se souvenait de son nom ! Quel honneur, pensa Pierre, pour la famille Laurent !

Le grand pilote appela du geste l'un des mécaniciens en cote bleue et, lui désignant Pierre, absolument éberlué d'un aussi chaleureux accueil :

— Dites, mon bon Charlot, lui enjoignit-il, faites visiter le hangar à M. Laurent. Montrez-lui

mon appareil de record bien en détail, je suis sûr que cela l'intéresse beaucoup !

Puis, avec la meilleure grâce du monde :

— Cher M. Laurent, reprit-il, je m'excuse de ne pas vous faire moi-même les honneurs du hangar, mais je suis obligé de regagner Paris, immédiatement. L'excellent Charlot, notre chef d'équipe, me remplacera auprès de vous.

Souriant, il tendit au néophyte une main gantée de blanc :

— Au plaisir de vous revoir, M. Laurent, et encore merci ! N'oubliez pas de revenir : vous êtes ici chez vous.

Ravi de tant d'amabilité chez le grand pilote, Pierre se laissa conduire par Charlot en balbutiant un vague remerciement.

Le chef d'équipe, qui pouvait avoir une quarantaine d'années, était un type curieux qui incarnait parfaitement le mécanicien d'aviation de l'époque héroïque. Il n'aimait pas quitter le plancher des vaches, mais son dévouement à Latham était sans limites et il possédait une rare conscience professionnelle.

Tout en marchant, il avait entamé la conversation :

— Alors, comme ça, vous êtes un ami du « patron ? » C'est un chic type, hein, et un champion comme pilote !

Sous le hangar, devant l'avion de record tout neuf dont le long moteur était bâché, il expliqua gravement à son jeune compagnon, presque à voix basse et comme en confidence :

— C'est un appareil spécial, avec lequel

M. Latham va tenter ces jours-ci de reprendre le record d'altitude.

— Latham ne court donc pas Paris-Rome ? demanda Pierre.

— Non, mon petit monsieur. Le « patron » est, avant tout, un spécialiste des records sur piste.

La visite détaillée du hangar et du matériel de la Société Antoinette enchantait Pierre, d'autant que Charlot lui avait spontanément offert de revenir à Buc quand bon lui semblerait :

— Fais un bon retour, mon petit gars, et n'oublie pas de revenir nous voir le plus tôt possible. Tu n'auras qu'à dire au gardien de l'entrée — l'homme aux moustaches — que tu viens me voir. Et si, des fois, ça te dit de faire un tour « là-haut », on pourra peut-être arranger ça. Je les devine, moi, les jeunes : c'est gonflé à bloc... Viens quand tu voudras, je suis tous les jours au hangar, même le dimanche. Allons, adieu, fiston !

Pierre, qui croyait rêver, sauta lestement sur sa machine et reprit le chemin de la maison paternelle, le cœur gonflé d'allégresse.

Le hasard venait de lui tendre la main.

CHAPITRE II

PREMIER VOL

14 octobre 1911

Après un bel été ensoleillé voici que les bois se teintaient de rouille; l'automne s'annonçait, et Pierre, dont les vacances touchaient à leur fin, faisait le bilan des deux dernières années d'aéronautique.

Durant ses loisirs, il était monté de nombreuses fois à l'aérodrome de Buc où Charlot et lui étaient devenus une vraie paire d'amis.

Tandis que sa mère, ses sœurs et son frère Claude étaient partis, comme chaque année, passer quelques mois dans la propriété que M. Laurent possédait à la Haie-Longue, sur les coteaux d'Anjou, Pierre avait obtenu de rester à Paris pour tenir compagnie à son père qui n'aurait son congé annuel qu'en septembre. En attendant d'aller cueillir les belles grappes blondes de la vigne familiale, il enfilait chaque jour la cotte bleue du mécano et partait aider Charlot sous le hangar.

A Buc, on ne parlait que records et performances.

En vingt-six mois, l'aviation française avait fait un bond formidable et les records, à peine établis, étaient aussitôt battus.

Le record d'altitude, remporté par Latham, à Reims, le 25 août 1909 (155 mètres), semblait déjà un mince exploit lorsqu'on le comparait à la performance de Garros qui, le 4 septembre 1911, au meeting de Saint-Malo, avait escaladé la nue jusqu'à 3.910 mètres.

Pour la durée, depuis les 3 h. 4 m. 56 s. 2/5^e d'Henry Farman, à Bétheny (27 août 1909), Fourny était parvenu à tenir l'air pendant 11 h. 1 m. 29 s. 1/5^e à Buc, le 1^{er} septembre 1911.

En distance, le même Henry Farman qui avait totalisé 234 km. 212 m., le 4 novembre 1909, à Mourmelon, s'était vu supplanté par Gobé, qui, dans le ciel de Pau, parcourait 740 km. 299 m. sans atterrissage.

Cet été de 1911, incontestablement, devait être marqué d'une pierre blanche dans l'aviation sportive. Pierre n'en voulait pour preuve que les grandes courses organisées par les principaux quotidiens de Paris dont il avait passionnément suivi les angoissantes péripéties.

D'abord, il y avait eu Paris-Madrid, épreuve créée par le *Petit Parisien* et gagnée par Védrières; puis le *Petit Journal* avait fondé la grande course Paris-Rome, avec départ de Buc, que remporta Beaumont après une lutte épique contre Garros.

La troisième épreuve marquante de cette saison vraiment exceptionnelle fut le Circuit Européen

organisé par le *Journal* avec l'appui de l'important organe berlinois *Berliner Zeitung am Mittag*.

La course, qui partait de Paris pour y revenir, passait par Liège, Berlin, Hambourg, Cologne, Bréda, Bruxelles et Londres. Fertile en épisodes mouvementés, elle vit encore le triomphe de Beaumont, suivi de près par Garros, tous deux sur monoplane Blériot.

Oubliées, ces envolées acrobatiques de quelques mètres qu'on effectuait si péniblement, quatre années auparavant, sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux! Désormais, les avions volaient audacieusement de capitale en capitale, au-dessus des toits innombrables des villes, au-dessus des forêts sombres, des cours d'eau miroitants et des plus hautes cimes des montagnes.

L'avion avait vaincu et son prestige s'accroissait chaque jour dans tous les ciels, prêt à détruire le mur théorique des frontières, si le grand amour de la paix avait uni les hommes.

L'enthousiasme des foules pour l'épopée aérienne allait sans cesse croissant. Les gazettes, délaissant le crime crapuleux, les scandales financiers ou les jeux dangereux de la politique, consacraient de longues colonnes de texte et d'impressionnantes photographies aux exploits toujours nouveaux des héros de l'air.

Au départ de chacune des grandes courses aériennes, qui avait lieu à l'aube des beaux dimanches, toute la population parisienne, saisie d'enthousiasme, se portait en masse vers les terrains d'Issy-les-Moulineaux, de Vincennes ou de Buc.

Le Circuit de l'Est, gagné en 1910 par Alfred Leblanc, élève de Louis Blériot, avait donné le départ de cette frénésie, et la catastrophe d'Issy-les-Moulineaux, au matin de Paris-Madrid, n'avait nullement diminué la ferveur populaire.

L'époque, d'ailleurs, était riche en champions, et l'on ne savait trop lequel il fallait admirer le plus, de Garros ou de Beaumont, de Vidart ou de Védrières, de Gibert ou de Renaux, de Prévost ou de Kimmerling, de Vynmalen ou de Tabuteau, de Weyman ou de Molla, de Frey ou de Bielovucic, tellement tous ces héros de l'air, compétiteurs acharnés, possédaient au même degré l'amour et le culte de l'Aviation.

Pierre Laurent avait donc sacrifié sans regret les sites ravissants du Layon, témoins des randonnées de vacances de sa jeunesse, pour rester à Paris et monter tous les jours à Buc travailler avec les mécanos.

Au retour, tout vibrant encore d'émotion, il lui arrivait, au cours des repas qui les réunissaient tous deux, d'entraîner son père à parler de sa marotte : l'aviation.

— Ma parole, disait alors M. Laurent, mais tu connais l'histoire de la locomotion aérienne sur le bout du doigt !

Brûlant de se rendre utile sous le hangar n° 5, Pierre, sitôt arrivé, endossait des vêtements de travail et aidait Charlot dans ses multiples besognes.

Il avait appris à filtrer l'essence avec une peau de chamois et à faire le plein d'huile. Il en tirait une légitime fierté, car c'étaient là de délicates opérations, que le sévère Charlot ne confiait pas

à tout le monde. Il savait aussi comment il fallait pousser l'appareil pour le déplacer, sans appuyer sur certains points sensibles de l'aile.

— Vois-tu, disait Charlot, un avion, ça se traite comme une jolie femme.

En plus du fin monoplane de Latham, il y avait maintenant deux autres machines volantes sous le hangar n° 5 : un monoplane Blériot, d'ailleurs entièrement démonté à la suite d'un atterrissage malheureux, et un biplan du type Maurice Farman, qui appartenait à Géo Fourny, autre recordman en vogue. Mais, en dépit de son assiduité à l'aérodrome, Pierre n'avait pas encore reçu le baptême de l'air. Charlot semblait ne plus songer à sa proposition de début et son élève n'osait la lui rappeler. Quant aux pilotes, en principe, ils y regardaient à deux fois avant d'emmener des néophytes comme passagers. Certains réflexes fâcheux étaient à craindre de leur part, qui, en l'air, pouvaient avoir des conséquences graves. C'est ainsi qu'en avait vu, à Juvisy, un passager, pris de panique, tenter d'assommer le pilote Lefebvre pour le forcer à atterrir coûte que coûte. Les aviateurs craignaient aussi les procès qu'auraient pu leur intenter leurs passagers, dans le cas d'un atterrissage brusqué, entraînant des blessures graves.

En ce qui concernait Pierre Laurent, le cas était plus épineux encore, car il n'était pas majeur, et l'un des mécaniciens lui avait déclaré qu'il lui faudrait une autorisation écrite de ses parents pour qu'un pilote consentît à l'emmener.

Obtenir une pareille autorisation, il ne pouvait

y songer. Jamais son père — et sa mère encore moins — ne consentiraient à lui accorder le précieux certificat. Il lui faudrait attendre « l'occasion »; peut-être, s'il avait beaucoup de patience, se présenterait-elle un jour...

Pour le moment, Pierre se mouvait à sa guise dans le milieu des aviateurs : n'était-ce pas déjà un premier pas accompli vers le but qu'il s'était fixé?

— L'aviation, avait coutume de répéter Charlot, c'est l'École de la patience.

* * *

Dans la seconde quinzaine de septembre, Pierre dut se résigner à suivre son père en Maine-et-Loire et il lui fallut abandonner Buc. Il s'en montra fort marri, mais Charlot le consola avec son habituelle bonhomie en lui promettant de l'emmener, dès son retour, passer quelques jours au Concours d'aviation militaire de Reims, où, durant une absence de Latham, il devait s'occuper du biplan *Astra* inscrit pour concourir dans cette épreuve.

— Pour le moment, lui conseilla-t-il paternellement, repose-toi tranquillement, mon petit Pierre. Il ne faut pas contrarier ta famille, ça ne pourrait que compliquer la situation. A ton retour, c'est bien le diable si je ne trouve pas une combinaison pour te faire monter en avion, puisque tu y tiens tellement.

Avec un bon rire, le mécanicien poursuivit :

— Débrouille-toi seulement, pour avoir au moins trois ou quatre jours de liberté et venir

à Reims. Là-bas, tu verras, c'est la vie de plein air, saine et agréable. Comme les soldats, on couche sur la dure et on mange sur le pouce. Tu feras comme nous, mon petit, tu installeras ta paillasse par terre, sous l'aile d'un coucou : tu verras comme on y dort bien, comme on y fait de beaux rêves!... Ça sent bon le sapin sous les *zincs*, et aussi... l'émaillite. On ne quitte le terrain sous aucun prétexte. C'est que, tu comprends, les appareils ne doivent pas être perdus de vue un seul instant. Il faut veiller sur eux : c'est du sérieux, un concours militaire!

* * *

Devançant la date fixée pour son retour à Paris, sous prétexte d'une inscription à prendre pour ses études, Pierre avait réussi à regagner la capitale avant les siens. Aussitôt, il se rendit à Reims où Charlot, avisé par télégramme, l'envoya chercher à la descente du train par la petite camionnette des mécaniciens.

On imagine avec quelle joie le jeune homme reprit ses fonctions de mécano bénévole. Sans relâche, il se multipliait auprès de « son équipe », et les pilotes s'amusaient fort de voir ce jeune étudiant, volontairement transformé en manoeuvre qui s'employait de son mieux à toutes les besognes du hangar.

La vaste plaine de Bétheny était déjà connue du grand public, puisqu'elle avait été le théâtre d'une revue grandiose au cours de laquelle le président Félix Faure avait présenté l'Armée

française au tsar de toutes les Russies. Bétheny, petit village proche de Reims, alignait ses quelques maisons basses en bordure d'une immense plaine où se dressaient les hangars de toile verte dits « Bessonneaux » qui abritaient les appareils. Des mécanos ingénieux s'étaient installés de véritables chambres à coucher dans les grandes caisses ayant servi au transport des avions. On soupaient en plein air, sur des tables formées de trois planches posées sur des caisses à essence; d'autres caisses servaient de sièges.

L'aérodrome avait gardé un air de kermesse, et portait encore la trace des meetings précédents. Les tribunes, les restaurants, et même les étroites baraques où s'installaient les camelots, aux jours de grande affluence, avaient subsisté; mais ce grand village de bois, pour l'instant, était vide. La petite gare de Fresnay-Aviation, qui desservait exclusivement l'aérodrome, avait gardé ses mâts avec leurs oriflammes délavés, mais les trains ne s'y arrêtaient plus que les jours de solennité aérienne.

Tout autour de ce vaste quadrilatère — la plus grande piste aérienne de France — on n'apercevait que des pins, encore des pins... Un tel décor, pour sauvage qu'il fût, se prêtait admirablement à une activité toute de grandeur et d'héroïsme.

En cette fin d'après-midi, vers six heures, Pierre, qui avait aidé à sortir le biplan du Concours sur la piste d'essai, s'entendit interpeller soudain par le pilote, déjà en tenue de vol :

— Dis, petit, si cela te fait plaisir de faire un tour, saute un peu. Enfile un maillot de laine

— il y en a un gris dans ma voiture — mets aussi le passe-montagne qui est avec et reviens ici en vitesse, je t'emmène.

Le ciel serait tombé sur sa tête que le cadet des Laurent n'aurait pas éprouvé une plus grande surprise. Était-ce possible? Il allait voler? Son émotion était telle, à cet instant, que ses jambes vacillaient; mais il avait des réactions rapides et sa joie reprit vite le dessus.

Il bondit jusqu'au hangar, s'équipa fiévreusement, et, deux minutes après, il était devant le grand biplan blanc, impatient d'embarquer et tremblant déjà que le pilote ne revînt sur sa décision.

Mais l'aviateur, un certain Labouret, calma bientôt ses craintes :

— Allez, mon gars, ordonna-t-il, en voiture! Installe-toi derrière moi, et ne bouge plus. Fais bien attention aux tendeurs et, surtout, ne passe pas ton pied au travers du plan!

Les jambes encore tremblantes d'émotion joyeuse, Pierre, en deux bonds, avait gagné la place du passager, où le pilote l'attacha solidement avec une large courroie de sécurité fixée au siège. Puis Labouret s'installa à son tour :

— Cramponne-toi aux mâts si tu veux, lui dit-il. Et, tu sais, tu peux serrer, c'est solide.

Cependant, Charlot « brassait » le moteur avant de lancer l'hélice. Durant cette ultime manœuvre, Pierre entrevit la bonne figure du chef d'équipe qu'éclairait un sourire épanoui.

— Comme tu dois être heureux, cette fois! avait-il l'air de dire.

Cinq minutes plus tard, après avoir roulé sur quelques centaines de mètres, le biplan décollait...

* * *

L'avion sur lequel Pierre Laurent venait de prendre place était un des nouveaux biplans construits par la Société Wright. Depuis les débuts de l'aviation, cet appareil avait reçu de nombreux perfectionnements; il était stable et relativement confortable; de plus, le passager s'y trouvait assis normalement, et non dans une position acrobatique, comme c'était le cas sur la plupart des autres aéroplanes.

Le pilote Labouret, un solide gaillard aux traits énergiques sous le casque de cuir, possédait son brevet depuis plus d'un an. Il l'avait remporté, avec le n° 222, après un apprentissage rapide à l'École Sommer, dans les Ardennes, et il était devenu l'un des meilleurs professionnels du moment.

Pilote prudent et expérimenté, Labouret était aussi un excellent metteur au point et ses connaissances professionnelles étaient telles que les battements de son cœur semblaient se synchroniser avec les tours-moteurs de sa grondante mécanique.

Si le brave Charlot — qui avait organisé ce baptême de l'air — lui avait confié Pierre, c'est qu'il le savait ainsi dans de très bonnes mains.

Labouret n'était pas de ces pilotes du genre épateur qui volent uniquement pour la galerie, commettant les pires imprudences au risque de se rompre les os à chaque fois et risquent leur vie,

aussi inconsciemment que celle de leur passager : c'était un bon ouvrier de l'air, aussi consciencieux qu'habile, très calme, et plutôt effacé. A ceux qui s'étonnaient de ne pas le voir récompensé alors que l'étaient tant d'autres aviateurs qui n'avaient pas le quart de ses mérites, il avait coutume de répondre :

— Je n'ai rien à réclamer. Je fais mon métier et je suis payé : on ne me doit rien d'autre.

Pour cet essai d'appareil, il avait décidé d'accomplir un petit circuit qui lui était familier : on partait de Bétheny et l'on passait par les villages de Witry-les-Reims, de Bourgogne et de Brimont, en se tenant à cent-cinquante mètres d'altitude.

Si ce vol devait être sans histoire pour le pilote, rompu à ce genre d'exercices, par contre, le jeune Laurent était entré, sitôt le décollage, dans le domaine de l'enchantement.

Ses impressions de nouveau baptisé, il les consignait le soir même sur son petit carnet de poche, avec ce bel enthousiasme du néophyte conquis à tout jamais par l'aviation :

« Il est onze heures du soir; je viens de quitter mes amis.

« Jamais je n'aurais pensé, en m'éveillant ce matin, que ce serait pour aujourd'hui. Mon rêve s'est enfin réalisé : j'ai volé pendant quarante-cinq minutes. Ça été pour moi une randonnée inoubliable, dont mon âme et mes sens sont restés fortement imprégnés.

« Dès le départ, l'émotion qui m'étreignait s'est dissipée pour faire place au désir de me libérer du sol au plus vite.

« Devant moi, le pilote manœuvre avec un calme surprenant et des gestes si lents qu'ils me déconcertent. Bientôt, le moteur gronde plus fort, son rythme s'accélère, et les aides, dont mon ami Charlot, qui s'agrippaient farouchement aux ailes, s'écartent avec ensemble.

« Un seul geste et nous voilà partis !

« Nous roulons durant quelques secondes sur le sol dur, face à une sapinière qui borde la piste au nord-ouest.

« Je pense soudain à l'une des rengaines de Charlot :

« — Dès que les cales sont enlevées, la partie est engagée !

« Je suis un peu secoué sur mon siège par les cahots, mais nous allons de plus en plus vite et voici qu'une grande douceur succède aux soubresauts du décollage... Bientôt, plus rien, plus un heurt. Il me semble glisser sur quelque chose de moelleusement invisible : nous volons !

« A ses commandes, toujours impassible, le pilote manœuvre sans avoir l'air d'y toucher et je remarque combien ses gestes sont délicats et précis. Il ne semble peser sur ses leviers et ses manettes que du bout des doigts.

« Contrairement à ce que j'appréhendais, je n'éprouve aucune sensation de vertige.

« Nous sommes à cent cinquante mètres d'altitude, m'indique Labouret, et je distingue avec une netteté parfaite les moindres contours du paysage qui se déroule sous nos ailes.

« Voici une ferme. J'embrasse le dessin géométrique de ses trois bâtiments, et je distingue même

le bétail : les vaches et les moutons du pré, et jusqu'aux poules et aux oies, aux canards qui plongent dans la mare... Des gens s'arrêtent au milieu de la cour, tête haut levée, et nous font, de la main, un salut amical. Je leur réponds en agitant le bras hors de la carlingue.

« Voici un laboureur penché sur sa charrue. Vus de haut, les sillons qu'il vient de tracer dans son champ sont impeccablement rectilignes. Voici encore que surgit un hameau, qui ressemble à un jouet de poupée : une petite église, des maisons minuscules, frileusement tassées autour d'elle, quelques arbres...

« Du ciel où nous planons, les cours d'eau apparaissent comme des filins d'argent, les routes comme des rubans blancs, et les forêts comme des tapis d'un vert sombre que dore déjà l'automne.

« Avidement, j'emplis mes yeux de ce spectacle encore jamais vu. Je note que la visibilité est vraiment excellente; on distingue le paysage à plus de vingt kilomètres à la ronde. Sur notre gauche, dans le soleil couchant, se dressent les tours de la cathédrale de Reims.

« Nous survolons l'aérodrome de Bétheny, d'où nous sommes partis, et qui m'apparaît comme un dessin aux vives couleurs. Voici la ligne des hangars, en bordure du terrain. Au sol, court un avion...

« La campagne, que nous survolons à nouveau, recommence à dérouler le rapiéçage multicolore de ses cultures diverses. En passant au-dessus des bois, j'en fais la remarque, nous sommes légèrement secoués.

« Pour la première fois depuis notre départ, Labouret se retourne vers moi et me fait un signe cordial qui est aussi une question : « Ça va ? »

« J'acquiesce de la tête, et mon visage doit traduire tout mon ravissement, car celui du pilote, à son tour, s'éclaire d'un large sourire de satisfaction.

« Dans le crépuscule qui vient, notre vol se poursuit avec une grande douceur, et mon émerveillement grandit au fur et à mesure que la randonnée se prolonge. Je m'habitue très bien à ma nouvelle position d'homme-oiseau. J'ai l'impression de vivre des minutes tellement neuves qu'elles m'ouvrent des horizons insoupçonnés auxquels mes sens et mes facultés s'adaptent cependant très vite.

« Au premier virage sur l'aile, j'ai tressailli, je l'avoue, et je me suis cramponné plus fort aux mâts de l'appareil. Au second, je me raidis moins. Au troisième, ça va tout seul, et, lorsque l'avion s'incline sur le côté, c'est presque avec joie que j'accueille la manœuvre.

« Dans l'air calme, mon enchantement continue, tandis qu'à l'horizon où plonge le disque du soleil monte une ligne violette, à peine précisée : la nuit vient.

« Au sol, traîne une brume légère, presque vaporeuse, et, dans le ciel sans fin où nous évoluons, s'allume la première étoile...

« Mon émotion profonde du début a fait place à une sorte de torpeur qui maintenant m'enveloppe, enrichie des sensations extraordinaires du moment.

« Soudain, un son plus doux à mes oreilles : le chant des cylindres s'atténue. Labouret ralentit

son moteur et me fait signe, en me montrant la terre dont les contours s'assombrissent déjà : « Nous allons atterrir ».

« Nouvelle sensation que je guette : celle de la descente... Doucement, après s'être placé face au vent, le pilote, qui a réduit les gaz, amorce un vol plané. L'air, fouetté par la descente, siffle dans les haubans et les cordes à piano qui m'entourent, tandis que le sol vient à nous.

« Un instant, Labouret remet les gaz. Le moteur reprend; quelques claquements secs, quelques flammes qui jaillissent de l'échappement, encore un petit vol en palier, presque au ras du sol, comme un suprême effort, et c'est enfin l'atterrissage sur ce terrain que nous avons quitté une heure auparavant. Nous roulons en cahotant, sans que le pilote ait arrêté son moteur dont l'hélice tourne toujours. Puis, augmentant les gaz, nous nous dirigeons vers le hangar. C'est fini...

« Labouret, qui a sauté le premier au bas de son siège, me tend la main et me crie à l'oreille : « Bravo, mon passager ! »

« C'est à peine si je l'entends, à travers le bourdonnement qui emplît mes oreilles. Dès que je suis descendu de l'avion, je me sens un peu « drôle » sur mes jambes. Pendant quelques minutes aussi, je me crois devenu sourd : cela vient du ronflement du moteur et des sifflements de l'air pendant la descente.

« Je me hâte de remercier mon aimable pilote qui inscrit mes nom, prénom et âge sur son livre de vol, ainsi que la date de ma première randonnée :

« — C'est pour la postérité, m'assure-t-il en souriant. »

« J'ai enfin reçu le baptême de l'air, et quel chic baptême ! Plus que jamais, je me sens décidé, ce soir, 14 octobre 1911, à devenir pilote à mon tour. »

* * *

A l'issue du joyeux dîner qui réunissait, chaque soir, l'équipe Latham, on « arrosa » le baptême de Pierre, comme le veut la tradition. Le jeune homme avait demandé à son pilote de bien vouloir assister à cette petite fête.

Tandis que le champagne coulait à profusion dans les coupes, le nouvel aviateur, absolument transfiguré, se préparait à faire un grand aveu à ses amis :

— Vous désirez un discours ? Soit. Mais ne souriez pas trop de ce que je vais vous dire. Je veux vous parler en toute sincérité. Demain, je retourne à mes études, je reprends contact avec la vie familiale dont les règles affectueuses sont hélas, devenues trop étroites pour moi. Demain, loin de vous tous, je me retrouverai entre les quatre murs d'une austère salle de lycée, et je sens à l'avance que j'y étoufferai.

« Laissez-moi vous dire que je vous envie de poursuivre ici votre vie laborieuse, si fertile en joies et en émotions exhaltantes.

« J'aurais souhaité exercer votre beau métier et c'est avec bien du regret que je quitte cette cote bleue que vous m'aviez confiée durant ces

trois journées inoubliables. Ce soir, après le vol magnifique que j'ai pu accomplir grâce à vous, je me sens le plus heureux des hommes. Merci à vous, M. Labouret, merci à vous, mon bon Charlot, merci à tous...

« Avant de vous quitter, mes chers amis, je dois vous dire encore que je compte bien vous retrouver dès que possible, sur ce terrain de Bétheny ou sur un autre ! Je vais vous confier un secret, à vous qui me comprenez si bien : Je jure, ce soir, de devenir pilote !

« Dussé-je quitter les miens, abandonner mes études, renoncer à tout — *je serai aviateur...* Je ne vous dis donc pas adieu, mais au revoir, et à très bientôt ! »

Charlot, plus ému qu'il ne voulait paraître, se leva pour porter au jeune homme un premier toast :

— Buvons à la vocation de Pierre Laurent, à notre futur champion de l'Air.

Et il ajouta :

— Buvons à Latham, qui l'a découvert, et à Labouret, qui lui a montré la route du ciel.

Un immense hurrah couvrit ces dernières paroles.

* * *

Le lendemain, dans le train qui l'emportait vers la gare de l'Est, Pierre songeait à tous ces événements se demandait s'il en parlerait à ses parents...

A quoi bon ? Cela ne pouvait qu'attirer sur lui les remontrances de son père et faire couler les

larmes de sa mère. Cependant, il se confierait peut-être à son frère Claude ou à la plus jeune de ses deux sœurs, car il éprouvait un vif désir de faire part à quelqu'un des émotions violentes qui l'agitaient.

Dans le compartiment qu'il occupait, on parlait justement d'aviation. Un gros homme soutenait que le record d'altitude, que Garros avait porté à 3.910 mètres, quelques semaines auparavant, au meeting de Saint-Malo, constituait un maximum et ne serait jamais dépassé :

— Comment voulez-vous que ces engins-là montent plus haut ? demandait-il.

Son voisin affirmait le contraire et rappelait à tout l'entourage, attentif, que l'aviation gagnait très vite en hauteur. Pour appuyer ses dires, il sortait un petit calepin et citait les chiffres de quelques assauts célèbres : 29 août 1909, Latham (Châlons), 155 mètres; janvier 1910, toujours Latham : 1.000 mètres; 2 septembre 1910, Léon Morane : 2.582 mètres; 8 décembre 1910, Legagneux : 3.100 mètres.

A l'énoncé de ces performances tous les occupants du wagon frémissaient à l'envi et une vieille paysanne, suffoquée, joignait ses mains tremblantes :

— Jésus ! Marie ! c'est-y Dieu possible !

Silencieux dans son coin, Pierre souriait, vivement intéressé. Il n'avait pas pris part à la conversation générale, hésitant à révéler aux autres voyageurs qu'il était lui-même « de la partie » et qu'il avait tenu l'air, en passager, tout près d'une heure, la veille, au-dessus de Bétheny.

Comme il avait l'air d'un gamin, personne ne l'aurait cru et, plutôt que d'être blessé dans son amour-propre « d'aviateur », il préférait s'abstenir. Mais une intense fierté dilatait sournoisement son cœur...

* * *

Deux années s'étaient écoulées...

Pierre Laurent, pour accaparé qu'il fût par ses examens, n'en suivait pas moins avec un intérêt sans cesse croissant les exploits des hommes-oiseaux. Une nouvelle école s'était ouverte au Crotoy, dans la Somme, installée sur la plage, entre Saint-Quentin-en-Tourment et Fort-Mahon. La fondation de cette école du Crotoy, qui allait être une pépinière de célébrités était l'œuvre de deux admirables pionniers, les frères Caudron.

Les frères Caudron, dont le nom devait être si étroitement lié aux plus belles conquêtes de l'aviation, n'étaient ni ingénieurs, ni techniciens lorsqu'ils commencèrent à fabriquer leurs avions. Tous deux étaient de simples paysans de Picardie.

Au printemps de 1909, tout en exploitant la ferme paternelle, ils n'en avaient pas moins réussi à construire leur premier avion, en collaboration avec le charçon et le menuisier du village.

Leurs débuts furent pénibles et, plus d'une fois, on cassa la machine. Les deux frères Caudron, en examinant alors ce qu'il leur faudrait de bois et de toile pour les réparations, s'encourageaient l'un l'autre à redoubler d'efforts et de persévérance !

Souvent, dans le silence nocturne du petit village picard, troublé seulement par le chant des grillons ou le croassement des grenouilles dans les marais de Marquenterre, des bruits légers se faisaient entendre tout à coup : les Caudron travaillaient, manœuvrant leurs outils le plus doucement possible pour n'éveiller personne. Chez eux, la lampe restait souvent allumée toute la nuit, mais, à l'aube, quand les coqs de la ferme jetaient leur appel sonore, le grand planeur blanc était de nouveau paré pour l'envol.

* * *

... L'année 1913 devait être marquée, dans l'aviation française par deux exploits retentissants.

Roland Garros, le prestigieux champion dont la haute maîtrise s'était déjà affirmée dans les plus grandes courses aériennes brûlait du désir de traverser la Méditerranée en avion. Ce projet, les initiés le jugèrent d'une folle témérité. Ne s'agissait-il pas de survoler 800 *kilomètres de mer*? Garros, lui, estimait la chose réalisable, sans se dissimuler toutefois, qu'elle comportait des risques multiples. Mais l'admirable pilote avait pour devise un seul mot : « OSER ».

Il osa et réussit son vol dans des conditions particulièrement émouvantes que Pierre Laurent se plut à consigner dans son livre d'histoire aérienne.

Aussi calme qu'à l'habitude, Garros, ayant reçu de la météo des pronostics favorables, s'était

envolé de Saint-Raphaël à 5 h. 30 du matin. Le réservoir de son monoplane possédait une réserve d'essence lui permettant de tenir l'air sept heures et demie environ, mais l'aviateur espérait qu'un vent favorable lui permettrait d'accomplir la traversée en ligne droite en six heures et demie seulement.

Le temps était beau, ensoleillé, et la mer aussi bleue que le ciel. Le pilote avait au poignet une montre dont il avait mis les aiguilles à midi au moment du départ : si elles marquaient plus de quatre heures et demie quand il survolerait Cagliari, il lui faudrait atterrir et se ravitailler — sinon, il continuerait d'un seul coup d'aile.

Un quart d'heure après son départ, l'aviateur apercevait très nettement la Corse et poursuivait sa route à 1.500 mètres d'altitude, survolant de temps à autre des nappes de brume qui lui cachaient la mer.

Au bout d'une heure et demie de vol, première émotion. Un bruit sec fait sursauter le pilote : son moteur se met à trépider tandis qu'un petit trou se montre au sommet du capot. Sans aucun doute, une pièce du moteur s'est brisée et c'est elle qui, projetée par la force centrifuge, a troué le capotage. Toutefois le régime du moteur n'a pas faibli, et, malgré son inquiétude, Garros, s'habituant peu à peu aux vibrations, conserve son cap.

A ce moment, il se trouve à plus de cent kilomètres de toute terre et il se demande anxieusement s'il doit se rapprocher de la côte. Cela le contraindrait à quitter la ligne de vol qu'il

s'est fixée; or, tout détour ne peut que compromettre la réussite de son raid. « Advienne que pourra » se dit l'héroïque chevalier de l'air, et il poursuit sa route.

Le survol de la Sardaigne, s'avère pénible, de violents remous malmenant l'appareil; à Cagliari, Garros constate qu'il a une demi-heure de retard sur son horaire et se livre à un rapide calcul : ce qui lui reste d'essence est à peine suffisant pour tenir l'air deux heures et demie.

Crânement, risquant le tout pour le tout, il monte à 2.500 mètres et décide de continuer sans escale, n'ayant qu'une pensée : économiser son carburant pour voler le plus longtemps possible.

Pendant plus d'une heure, il vole au-dessus des nuages, face au soleil : il ne voit plus rien, ni la Sardaigne derrière lui, ni l'Afrique devant. C'est à peine si les flots lui apparaissent à de rares intervalles par des « trous » dans la masse cotonneuse. Garros décide alors de ne plus se fier à sa boussole mais de faire confiance au soleil, et il se porte résolument en direction de l'astre.

Par chance, le moteur « tire » toujours bien et le pilote ne prête même plus attention aux inquiétantes vibrations du début...

Une autre heure s'écoule, et il aperçoit soudain, au travers des nuages amoncelés sous ses ailes, trois légers panaches de fumée grise sur la mer. Aucun doute : ce sont les torpilleurs d'escorte envoyés à sa rencontre par la Marine. Rassuré de se savoir sur la bonne route, il pique d'instinct et passe sous le nuage, tandis que les trois bâtiments ayant fait demi-tour simultanément, se

lancent à sa poursuite, de toute la force de leurs machines...

... Un quart d'heure plus tard, une ligne sombre surgit à l'horizon et Garros, plus confiant que jamais, s'en rapproche à tire-d'ailes. Dans son réservoir, il ne reste plus que dix litres d'essence, juste assez pour atteindre la terre d'Afrique à moins d'une panne brutale, d'une rupture de pièce...

Mais son fidèle Gnome ne le lâche pas, les cylindres donnent toujours à fond, la victoire est proche...

Dix minutes après, Roland Garros se pose aux environs de Bizerte, où personne ne l'attendait, car il avait compté atterrir à Tunis.

La première traversée aérienne de la Méditerranée était accomplie : la mer latine venait de refléter dans son miroir d'azur l'un des plus nobles courages français.

* * *

Le second exploit sensationnel de l'année 1913 ne fut pas moins émouvant.

Un matin de septembre, Pierre reçut un pneumatique de son ami Charlot : « Si tu le peux, viens à l'aérodrome, demain, à la première heure. Je t'emmènerai à Châteaufort où tu assisteras à quelque chose d'extraordinaire. »

Il s'agissait d'une expérience qu'allait tenter Pégoud, l'un des pilotes de Blériot : faire le looping en avion.

Déjà, le 19 août de la même année, Pégoud

avait abandonné son appareil en plein vol et s'était lancé en parachute, tandis que l'avion, livré à lui-même, exécutait toutes sortes d'acrobaties : piquant, remontant verticalement, volant sur le dos, retombant de nouveau en feuille morte, pour aller finalement s'abattre dans la plaine, sans toutefois avoir cassé en l'air au cours de toutes ses évolutions inusitées.

Après cette « expérience », l'audacieux Pégoud s'était dit qu'une telle gymnastique, exécutée par un avion désemparé, le pilote devait être capable, sans quitter son bord, de l'obtenir de son appareil. Il allait donc tenter de voler la tête en bas, solidement attaché à son siège.

Ce fut un exploit d'une rare audace, qui stupéfia tous les spectateurs présents. Le monoplane, après avoir exécuté plusieurs loopings fort corrects, se lança dans divers mouvements acrobatiques qui, jusque-là, avaient conduit les aviateurs, infailliblement, à la chute verticale.

Or, Pégoud, après l'exécution de chacune de ces manœuvres se remettait en position normale de vol au grand ébahissement de tous ceux qui suivaient, angoissés, cette courageuse exhibition.

Lui-même, devait expliquer par le détail, devant une cohue d'admirateurs — dont Charlot et le jeune Laurent — ses différentes acrobaties :

« J'ai commencé par des glissades sur l'aile gauche et sur l'aile droite suivies de redressement. Ensuite, une longue glissade sur la queue avec redressement, puis retournement de l'appareil dans l'axe du fuselage et redressement sur l'aile; encore glissade sur la queue, l'appareil étant

vertical, moteur stoppé avec chute de 200 mètres avant le redressement; vol plané sur le dos avec redressement alternatif sur l'aile droite et sur l'aile gauche; descente en tire-bouchon, appareil vertical, sur une aile; enfin pour terminer, j'ai bouclé la boucle. »

Et ce véritable pionnier de l'acrobatie aérienne déclarait encore, après son merveilleux exploit :

« En évoluant dans toutes les positions, en simulant toutes les chutes, j'ai cherché à reproduire le plus fidèlement possible les accidents auxquels nous sommes exposés dans notre périlleux métier, et, toujours, le résultat a répondu à mes prévisions : l'appareil a repris sa position normale dès que je l'ai voulu.

« Il n'y a qu'une épreuve que je n'ai pu réaliser, celle du retournement de l'appareil dans un plan perpendiculaire à l'axe du fuselage. Malgré mes diverses tentatives, l'appareil s'est refusé à se retourner sur l'aile, il a donc prouvé sa parfaite stabilité et son inchavirabilité. Mais, comme je tenais à aller jusqu'au bout, en me retournant dans le plan de l'axe, je me suis retrouvé la tête en bas, comme si, pris par un fort vent de côté, l'appareil eut été chaviré. Je me suis alors redressé sur l'aile, démontrant du même coup la possibilité du retournement quand l'avion a été chaviré.

« J'ai bouclé la boucle avec une grande joie et j'espère avoir ainsi montré la voie à mes camarades, en leur prouvant qu'il faut avoir confiance en soi et ne jamais désespérer, même dans les situations les plus critiques. »

Adolphe Pégoud, pionnier illustre entre tous, héros légendaire, affrontant le risque partout où il se présentait, devait partir à la guerre, en 1914, comme tous les Français soucieux de défendre le sol sacré de la Patrie. Il aurait pu être moniteur ou chef de piste dans une école, mais il préféra combattre et trouva, en 1915, un fin glorieuse sur le front d'Alsace.

C'est à lui que la haute école aérienne doit tout ; les autres n'ont fait que perfectionner son œuvre.

* * *

Tandis que Pégoud « bouclait la boucle », la science aérienne atteignait la Coupole. On commençait à prendre l'aviation au sérieux et l'on demandait à l'Académie française comment elle allait dénommer les appareils volants. Les Immortels, consultés à ce sujet, s'étaient regardés avec quelque effarement, eux qui avaient coutume de prendre tout leur temps pour préparer le *Dictionnaire*. Il leur fallait néanmoins se décider à fixer la langue, car l'opinion publique, amusée, réclamait leur verdict.

Quelques-uns se prononcèrent pour le mot « aéroplane ». C'étaient : Jules Lemaître, Paul Deschanel, Henry Houssaye et Alfred Mézières.

Paul Hervieu avait choisi « aéro » ; Jules Claretie, « aéronef » ; René Bazin, « autoplaneuse » ; Gabriel Hanotaux, « aëromobile » et Jean Richepin, « alérion ».

C'est, finalement, Clément Ader, qui offrit le mot « avion » pour désigner un *véhicule ou appareil aérien ailé*. En même temps, il proposait ces autres

mots, dont les trois premiers, au moins, ont été maintenus et sont devenus d'usage courant :

Aviation. — Science générale de la translation aérienne avec les ailes.

Aviateur. — Qui voyage dans les airs sur des avions.

Aire. — Grande surface unie pour le départ et l'atterrissage des avions.

Avionnerie. — Art de fabriquer des avions.

Avionneur. — Qui travaille à l'avionnerie.

Les petits matins d'Issy-les-Moulineaux, qu'on passait en 1908 et 1909, dans l'attente problématique d'un décollage d'avion semblaient maintenant bien loin. En 1913, un vol d'aérodrome n'était plus un exploit ; c'est à peine s'il piquait la curiosité.

Les pilotes, de plus en plus nombreux, s'étaient portés vers de plus grands espaces et s'installaient à Buc, à Châteaufort, à Vélizy-Villacoublay, au Crotoy, à Corbeaulieu, près de Compiègne, à Bétheny, près de Reims ou encore à Mourmelon, en plein camp de Châlons. Mais les avions coûtaient toujours de 18 à 30.000 francs, selon le type, et les frais d'apprentissage des élèves-pilotes n'avaient guère baissé. Seuls, quelques audacieux s'offraient encore des *Demoiselles* du type Santos-Dumont qui avaient l'avantage de coûter à peu près moitié moins que les autres machines.

1911-1912-1913 : trois belles années venaient de s'écouler, riches d'une ample moisson de records et de lauriers. Le 29 septembre 1913, à Reims, on avait enregistré une fabuleuse perfor-

mance : le pilote Prévost, sur un monoplan Deperdussin, avait dépassé 200 km. à l'heure !

L'aviation française continuait à s'affirmer la première du monde, son palmarès s'enrichissait de victoires sublimes mais, déjà, de gros nuages s'accumulaient à l'est, comme pour ternir, dans le ciel, sa gigantesque auréole.

CHAPITRE III

SEUL DANS LE CIEL

Août 1914

*L'homme devient oiseau. Et quel oiseau !
L'oiseau qui pense. L'aigle, plus l'âme...*

VICTOR HUGO
(Lettre à Nadar)

1914... La guerre...

Pierre Laurent, qui vient d'atteindre sa dix-huitième année, est un garçon robuste, aux larges épaules. Ses traits révèlent une rare énergie et son regard incisif s'éclaire d'une ardente flamme.

La pratique rationnelle des sports en a fait un solide gaillard, et la culture physique lui a donné cette souplesse d'allure qui caractérise tous les beaux jeunes Français de sa génération.

Depuis son baptême de l'air, il a eu l'occasion d'effectuer, toujours comme passager, plusieurs vols accomplis sur le terrain d'Étampes. Il est devenu membre de la Ligue Aéronautique de France, dans le but de concourir pour l'obtention d'une bourse de pilotage. C'est la seule solution

qui s'offre à lui, et il a bien l'intention de tenter sa chance.

Cependant, les événements qui allaient aboutir au bouleversement de l'Europe se déroulent avec une rapidité foudroyante. Toutes les troupes de l'Est sont consignées, en particulier les régiments dits « de couverture », et le frère aîné de Pierre, appelé depuis l'année précédente, n'est pas venu en permission depuis plusieurs mois. Tout au long de la frontière nos troupes sont sur pied d'alerte.

Les Français ne se font plus guère d'illusions : la guerre rôde à leurs portes et le spectre de 1870-71 se dresse dans le cœur des vieilles gens. Toutefois, un vent de patriotisme souffle sur l'ensemble du pays, exaltant tous les Français chez qui une Passe politique n'a pas encore tué le respect et l'amour du Drapeau. Le 2 août, c'est la guerre...

Aux premières heures de la mobilisation, c'est une ruée émouvante vers les Centres d'appel, les casernes et les bureaux de recrutement.

On court aux armes. Les Français se battent pour aller se battre !

Les troupiers partent en chantant, la fleur au fusil, et les filles leur sourient à pleines dents tandis qu'éplorées et courageuses les mamans et les épouses cachent leurs larmes.

* * *

Pendant que nos armées, avec leurs méthodes surannées, s'efforcent de freiner l'invasion qui nous menace par de sanglantes charges à la baïonnette, les premières semaines de guerre vont démontrer

que l'aviation militaire française n'est pas organisée.

Comment pourrait-il en être autrement ? En 1911, sur le milliard voté pour la guerre, le budget de l'Aviation ne figurait que pour *sept millions six cent mille francs* ! Les concours militaires n'avaient pas servi à grand' chose pour le développement de notre aviation, même l'aéro-cible Michelin, initiative privée pourtant très précieuse, qui aurait dû nous donner des bombardiers par centaines.

En août 1914 l'aviation militaire française possède à peine une centaine d'avions de types très divers, répartis en quelque vingt escadrilles, et tout le personnel de l'Aéronautique, en y comprenant les cadres, n'atteint pas 4.000 hommes. A la mobilisation, chaque pilote reçoit pour se défendre dans le ciel, un mousqueton de cavalerie et douze chargeurs à trois cartouches !

C'est que le Parlement, pas plus que le Haut Commandement, n'a compris quelle pouvait être l'utilité pratique de l'aviation en temps de guerre.

Fort heureusement, l'aéronautique de l'adversaire n'est guère plus brillante que la nôtre (il n'en sera pas de même en 1939-40) et c'est surtout après la bataille du Grand-Couronné que les deux aviations, hâtivement, s'organisent. De part et d'autre, on construit des avions, on forme des pilotes, on crée des escadrilles nouvelles... Pendant ce temps, les fantassins des deux armées s'installent derrière leurs sacs à terre, dans les tranchées du front, de la mer aux Vosges.

En France, un sérieux effort semble se dessiner ;

c'est un peu tard, mais « mieux vaut tard que jamais », dit le proverbe.

Quelques reconnaissances heureuses, quelques combats audacieux qui ont tourné en faveur des nôtres, incitent certains grands chefs d'armée à renoncer à leur scepticisme routinier. Fin 1914, nous disposons de 541 avions et de 900 moteurs. D'autre part, on a réussi à former dans nos écoles — avec des moyens bien précaires, pourtant — 150 nouveaux pilotes.

* * *

Le 4 septembre 1914, Pierre Laurent, qui a réussi à s'engager dans l'aviation, est affecté au Centre de Saint-Cyr, en qualité d'élève-pilote.

Son départ n'a pas traîné. Bouclant une petite valise, il a gagné par les voies les plus rapides la base aéronautique voisine de Versailles où il est attendu.

Le jeune engagé volontaire, enthousiaste et frémissant, qui ne compte encore que quelques vols accomplis comme passager, est loin de se douter de ce qui l'attend à son arrivée au corps.

A huit heures précises, comme l'exige sa feuille de route, il se présente à la base de Saint-Cyr. Le sous-officier qui le reçoit parcourt son ordre d'affectation et hausse les épaules, méprisamment :

— Un engagé volontaire ! Si c'est pas malheureux ! Tu ne pouvais pas attendre ton tour, comme tout le monde, non ?

Et, comme il se trouve toujours des couards et des imbéciles pour payer de mots définitifs les inspirations les plus nobles, le galonné ajoute :

— T'avais donc plus rien à bouffer chez toi ?

C'est le cliché traditionnel de l'accueil réservé aux engagés volontaires.

Pierre ne répond rien, mais il est profondément ulcéré. Il avait imaginé autre chose, pour son entrée dans le métier des armes, surtout en temps de guerre.

Enfin, le sous-officier se décide tout de même à exécuter les ordres concernant les jeunes soldats qui lui arrivent et, reprenant son autorité distante et ridicule :

— Faudra d'abord aller au bureau des effectifs vous faire inscrire, ordonne-t-il, puis vous reviendrez ici. On vous désignera votre compagnie et vous irez au magasin, toucher la collection

Pierre, qui s'est ressaisi, se porte au bureau des effectifs où il reçoit le même accueil dégoûté :

— Encore un *bleu* ? Amène-toi par ici !

Le soldat secrétaire qui l'interpelle ainsi attire d'un geste fatigué une formule polycopiée dont il remplit les blancs un à un, sous la dictée du jeune homme.

— Et maintenant, demande Pierre, que dois-je faire ? Faut-il retourner à la compagnie comme me l'a dit le sergent ?

— Si le sergent te l'a dit, réplique l'autre d'une voix bourrue, pourquoi que tu me le demandes ?

Charmante compagnie, délicieux accueil !

— C'est égal, dit Pierre qui sent monter la colère en lui, ce que vous êtes de mauvais poil,

ici ! Je ne suis pas un pestiféré, tout de même !
Je suis venu pour être élève-pilote !

— Élève-pilote ! ricane le plumitif en bourgeron, devant les autres plantons qui rigolent, attends un peu, mon vieux, tu vas voir comment on empoigne le « manche-à-balai », chez nous !

... Équipé de bric et de broc, avec ce qui est resté sur les étagères du magasin d'habillement, Pierre, depuis huit jours, s'est vu chargé des pires corvées du casernement, subissant une à une les tracasseries des gradés et des « rampants » sinistres qui l'entourent. Tant d'injustice et de brimades lui font mal, mais il lui faut surmonter sa déception.

C'est donc cela, l'arme fringante de l'aviation ?
Le voilà donc son beau rêve ?

L'aviation, dans cet endroit où son mauvais sort a conduit Pierre, n'est qu'un mot. Du matin au soir, sur la piste vide d'appareils, errent des pilotes d'active ou de réserve, des aviateurs en renom, tous en bel uniforme de fantaisie, mais qui n'ont pas d'autres ailes que celles qu'ils portent, brodées en soie d'or, sur la manche gauche de leur vareuse. De toute évidence, le centre de Saint-Cyr où se concentraient, au début de la guerre les escadrilles en formation, avait d'autres soucis que de former des élèves-pilotes avec des gamins de dix-huit ans, sans grand bagage aéronautique.

Décontenancé, mais non abattu, Pierre continuait à accomplir les « corvées » : balayage de la chambrée, brouettage de cailloux, épiluchage des pommes de terre et autres spécialités de caserne. Engagé volontaire et n'ayant pas fait ses classes, il sera obligé d'attendre l'arrivée d'autres jeunes

soldats dans son cas pour que le capitaine se décide enfin à inculquer à ses recrues les rudiments du métier militaire.

Pendant les premières semaines, il vivra comme un proscrit, sans autre compagnie que des « anciens » qui ne s'intéressent pas à lui et des « bleus » qui n'ont qu'une idée : imiter les « anciens »

Un lieutenant commande la compagnie mais Pierre n'a pu que l'entrevoir, malgré son vif désir de lui être présenté.

Quelle déception, dans l'ensemble que cette entrée dans l'aviation ! Quelle patience, quelle force morale, il faudra au jeune engagé pour ne pas se laisser démoraliser !

Soucieux, avant tout, d'éviter la moindre peine à sa mère, il écrit à ses parents des lettres enthousiastes. Il invente de pieux mensonges, se félicite de son sort, affirme qu'il est heureux à la caserne. Et il vante les chefs paternels et compréhensifs qui le commandent et les excellents camarades dont il est entouré. Certains soirs, pourtant, il a le cœur bien gros...

Trois semaines après son arrivée, le jeune soldat n'a encore touché qu'un bourgeron rapiécé et une tenue de drap sortant de l'étuve qu'il ne peut décentement utiliser sans l'avoir fait retoucher complètement par le maître-tailleur. Voilà pour l'habillement. Quant à l'instruction proprement dite : séances réservées au personnel volant, cours de navigation et d'armement aérien, leçons de pilotage — de tout cela, il ne sera jamais question, ni pour Pierre, ni pour les autres.

Pierre sait maintenant qu'il lui faut, avant tout,

faire trois mois de « classes ». Or, à part les corvées, il n'a pas encore commencé son apprentissage de soldat. Il fait le manœuvre, et il en sera ainsi pendant des semaines et des semaines...

... Au début de 1915, enfin, on le fait appeler au bureau de la compagnie où il rencontre le même sous-officier qui l'avait reçu à son arrivée au corps :

— Préparez vos malles, l'élève-pilote, goguenarde le gradé, vous allez à Bron, au 2^e Groupe.

Le fort de Bron, près de Lyon, jouissait d'une bien triste réputation, mais Pierre n'en accueillit pas moins sa mutation avec joie. Peut-être que, là-bas, on se déciderait à faire de lui un aviateur?...

Dès son arrivée à Lyon, en effet, Pierre commença ses classes et fut incorporé d'office dans le peloton des élèves caporaux.

A Bron, c'était la vraie vie de caserne, mais la répartition des corvées y était plus équitable qu'à Saint-Cyr.

Tout à côté des baraquements où logeaient les élèves-pilotes se trouvait la piste d'entraînement avec ses avions-école : cette fois, c'était l'aviation.

Tous les camarades de chambre du jeune soldat étaient, comme lui, ardents et enthousiastes. Les moniteurs, les sous-officiers conférenciers, les chefs de piste apparaissaient à Pierre comme des éducateurs précieux et il s'appliquait à leur donner entière satisfaction. Une vie nouvelle allait commencer pour lui.

... Un matin, il fut convoqué au bureau des vols et toucha tout son équipement d'aviateur : combinaison doublée de fourrure, bonnet, chaussons

fouffés, lunettes, passe-montagne de tricot et chandail de laine. En plus, on lui remit un casque de cuir bouilli, rond comme une casserole, un porte-cartes en aluminium et un grand sac de toile cachou, dit « sac de marin », destiné à contenir tout son barda. Le même jour, on lui délivrait son premier carnet de vol.

Le front avait besoin de pilotes et les Centres de Bron (Lyon) et de Longvic (Dijon) étaient chargés de dégrossir les futurs aviateurs, en attendant de les expédier dans les Écoles de perfectionnement dont les principales étaient fixées à Chartres et Avord.

Après une première période d'entraînement comportant de nombreux vols en passager, des séances de double-commande, de nombreux tours de piste avec atterrissages répétés, ce qui permettait de sélectionner les futurs pilotes avant de les destiner à l'une des spécialités de l'armée aérienne, Pierre fut envoyé, avec plusieurs compagnons de stage, à l'École de Chartres, pour y poursuivre un entraînement brillamment commencé et y passer le brevet militaire.

Le temps était splendide. Sur la vaste piste, chaque élève attendait son tour de « lâchage ». Les uns étaient calmes, d'autres dissimulaient mal leur nervosité.

Les observant du coin de l'œil, le chef de piste leur renouvelait ses conseils :

— Vous voyez la rangée de pommiers, sur la droite? Vous devez décoller cent mètres avant... Ensuite, vous ferez le tour en passant par le patelin, là-bas, à l'est, puis vous suivrez la grande

route en la laissant un peu à gauche et vous reviendrez atterrir ici.

En somme, c'était un vaste tour de piste que le chef commandait, tandis que le moniteur conseillait à son tour :

— Ne câbrez pas trop au départ, vous avez tendance à le faire... Manipulez votre manette de gaz en douceur, comme tout le reste, d'ailleurs... Pour votre prise de terrain, visez un point, piquez dessus, mais, dès qu'il effleure le plan supérieur, cessez de piquer comme un sourd.

Et le chef de piste concluait, avant de donner le signal du décollage :

— Redressez-moi le zinc à vingt centimètres. Pas de casse, surtout ! On n'a déjà pas trop d'appareils !

Nanti de toutes ces recommandations qui lui trottaient par la cervelle, l'élève-pilote n'avait plus qu'un désir : décoller au plus vite et se débrouiller pour le mieux !

Le jour de son « lâchage », Pierre Laurent n'éprouva aucune émotion particulière, aucune appréhension, mais seulement une immense satisfaction : celle de se trouver seul, dans le ciel, maître absolu, après Dieu, de sa machine et de sa destinée !

Après une course de quelques mètres sur l'herbe du terrain il avait décollé sans incident. Deux ailes le portaient, mais deux ailes bien à lui, cette fois. Ce fut un vol sans histoire, suivi bientôt d'un « huit » impeccable et d'une descente en spirale fort régulière.

La classique montée à 2.000 mètres avait

révélé un excellent « baro » et l'apprenti-pilote, en progrès constants, était fin prêt pour passer les épreuves du brevet militaire.

Désormais les leçons en double commande étaient terminées et il volait seul, son moniteur ayant pleine confiance en lui.

Par un clair matin de juin 1915, il s'envola pour accomplir ses épreuves sur le triangle classique : Chartres, Orléans, Châteaudun, parcours habituel du brevet. C'était la première fois qu'il allait voler seul, au-dessus de la campagne, en dehors de l'aérodrome.

L'air était calme et le moteur tournait rond. Sur sa carte, Pierre avait tracé au crayon de couleur sa direction en ligne droite, et, pendant le vol, tout en la suivant, il choisissait des points de repère parmi les croisements de routes, les villages et les bois.

A l'approche des terrains où il devait atterrir, sans arrêter son moteur, en se conformant scrupuleusement aux consignes de piste, et faire viser son livre de bord avant de repartir, il scrutait la position du « té » d'atterrissage. (Le « té », représentation schématique d'un avion, est une sorte de girouette avec un empennage vertical qui s'oriente suivant le vent). Les manches à air, tubes de toile placés au sommet des hangars, indiquaient aux élèves la direction à prendre pour repartir.

En l'air, Pierre contrôlait sa navigation par la boussole et surveillait attentivement tout ses instruments de bord, en particulier le « Badin », appareil bien connu qui indique le régime de

l'avion et permet au pilote d'éviter la dangereuse « perte de vitesse ».

Ayant réussi parfaitement son « triangle », Pierre revint se poser à Chartres. Sa dernière épreuve était terminée : il avait le droit, dorénavant, de porter au col de sa vareuse les écussons ailés du pilote !

* * *

Hélas, ce même soir, tandis que les nouveaux pilotes s'apprétaient à fêter en chœur leur promotion, un message parvenait au commandant de l'École de Chartres, le priant de prévenir avec les ménagements d'usage le soldat Laurent Pierre — classe 1916 — du décès de son frère, le sergent Claude Laurent, tombé au champ d'honneur à l'attaque de Carency.

Pour le jeune homme, ce fut un terrible coup de massue. Dans le bureau du chef de Centre, il demeurait effondré, incapable de faire un geste ou de prononcer une parole. Machinalement, pourtant, il prit une feuille de papier que lui tendait son lieutenant :

— Mon petit Laurent, lui dit l'officier d'une voix émue, voici une permission de quatre jours... Vous partirez par le train de 7 h. 12... Pensez à votre maman, à votre père, à vos sœurs ; votre présence sera pour les vôtres un précieux réconfort.

Son capitaine lui prit les mains :

— Il faut du courage, Pierre Laurent, et je sais que vous en avez.

« Vous l'avez montré jusqu'ici et vos notes

excellentes indiquent que vous serez sur le front un vaillant aviateur, de même que votre frère fut un glorieux sous-officier d'infanterie.

« Votre deuil est le nôtre, tout soldat qui tombe pour la France est notre frère à tous et, comme vous, nous le pleurons.

« Allez mon petit et gardez votre confiance invincible, votre belle énergie.

« N'oubliez pas que vous avez conquis crânement vos étoiles de pilote et que la France a plus que jamais besoin de vous. Le sacrifice de votre frère doit vous rendre plus fort, plus vaillant encore.

« Allez, Laurent, et revenez-nous vite, votre avion vous attend. »

* * *

Durant les quatre jours qu'il passa au sein de sa famille éplorée, Pierre devait puiser une énergie nouvelle. La dignité de son père, faisant violence à sa douleur, la poignante résignation de sa mère et l'attitude profondément courageuse de ses deux sœurs le rendirent peu à peu à lui-même.

Magnifique exemple de mère française, Mme Laurent, qui vient de donner l'aîné de ses fils au pays, ne fera rien pour détourner le cadet de son devoir. Elle subit la dure loi de toutes celles qui ont lutté leur vie entière pour élever leurs fils et qui, le visage ravagé de larmes mais le front haut, consentent au sacrifice...

Au dernier soir de cette permission, maman Laurent parvient à refouler ses pleurs pour ne

pas affaiblir le courage de son petit, et elle esquisse même, au moment des adieux, un pauvre sourire :

— Va, dit-elle, mon cher enfant, et que Dieu te garde !

Et Pierre repart vers son avion, vers son Destin, avec sur son visage durci, une expression plus mâle, plus résolue...

* * *

La promotion à laquelle appartenaient Pierre Laurent et ses deux compagnons de stage, Henri Bosc, dit « petit Bosc », et Jacques Sermoise, avait donné un remarquable pourcentage de pilotes. Durant les journées qui suivirent les épreuves du brevet, le Centre de Chartres procéda à une sélection, après consultation des intéressés. Certains allaient partir en perfectionnement à Buc ou à Pau pour passer dans l'aviation de chasse; d'autres iraient à Avord, afin de servir dans le bombardement ou l'aviation de reconnaissance.

Jacques Sermoise, le petit Bosc et Pierre, qui s'étaient concertés avant de fixer leur choix, avaient décidé de ne pas se quitter.

— Il n'y a qu'à dire au lieutenant, déclara le petit Bosc, que nous irons où il lui plaira de nous envoyer, mais à condition de rester ensemble.

— Vraiment, ce serait épatant d'être tous les trois dans la même escadrille ! renchérit Sermoise, qui se voyait déjà en patrouille sur quelque avion de chasse, avec ses deux amis comme équipiers.

Et Pierre approuva d'enthousiasme :

— Qu'est-ce qu'on risque ? demandons toujours cette faveur à nos chefs.

Leur instructeur, le sergent Bodin, auquel ils firent part de leur désir, les conseilla :

— Pour ma part, je n'y vois aucun inconvénient. Si vous n'avez vraiment pas de préférence, demandez donc le camp d'Avord; là-bas, il y a de la place pour tout le monde.

Quelques jours après, les listes d'affectation étaient publiées et les trois amis constataient avec satisfaction que leur vœu était exaucé, puisqu'ils étaient désignés pour le même centre de perfectionnement.

En attendant le départ, l'entraînement se poursuivait du matin au soir au-dessus de la vaste plaine beauceronne et, dans ses envolées, seul à bord de son pacifique biplan d'École, Pierre Laurent se sentait de plus en plus d'assurance, de sûreté manœuvrière et de confiance en soi.

Déjà, son carnet de vol s'ornait d'une soixantaine d'heures dûment paraphées par la division d'entraînement.

* * *

Pendant ce temps, l'aviation du front prenait une autre tournure.

Finies, les reconnaissances scabreuses du début sur n'importe quel type d'appareil, à des altitudes de suicide qui mettaient l'aviateur à la merci de la première salve d'infanterie. On avait créé des escadrilles de protection, tandis que les obser-

vateurs, de mieux en mieux installés à leur bord, commençaient à photographier plus facilement les positions de l'ennemi et faisaient d'utiles réglages d'artillerie.

Au printemps de 1915, les premiers bombardiers étaient apparus, avec leur animateur, le commandant de Goys, qui allait entraîner à sa suite dix-huit équipages sur Ludwigshafen. Partis de Nancy à trois heures du matin, les dix-huit avions atteignirent sans encombre leur objectif et y jetèrent leurs bombes. A huit heures trente, dix-sept appareils étaient de retour à leur base. Un seul manquait : celui du chef. Le commandant de Goys et son pilote, à la suite d'une panne en territoire ennemi, avaient été faits prisonniers.

Un peu plus tard, Roland Garros, devenu un brillant aviateur de guerre, avait mis au point une mitrailleuse tirant à travers l'hélice, d'après une idée de l'ingénieur R. Saulnier, et ce perfectionnement s'avérait d'une très grande utilité pour la chasse.

La nuit venue, des escadrilles d'avions Voisin — c'est sur un biplan Voisin que le sergent Frantz et le mécanicien-mitrailleur Quénault, avaient abattu, sur la Marne, le premier avion allemand — allaient arroser les gares et les nœuds de communication de l'adversaire.

Les bombes dont on se servait alors étaient de simples obus d'artillerie munis d'un empennage, que le passager lâchait entre 1.200 et 1.500 mètres, le plus souvent au petit bonheur, les appareils spéciaux de visée n'étant pas encore en usage.

Cependant, à l'arrière comme à l'avant, les

techniciens, guidés par les rapports que leur fournissaient les pilotes, perfectionnaient chaque jour le matériel.

On travaillait d'arrache-pied dans les usines, on formait des élèves-pilotes en masse dans les écoles.

Bientôt, allaient surgir dans le ciel de la bataille les fameux *Bébés* Nieuport, petits avions de chasse très maniables, munis d'un moteur Rhône de 80 CV. et d'une mitrailleuse Hotchkiss.

A leur bord devaient se révéler les premiers « as ». La chasse française était née...

A cette glorieuse époque (exception faite pour Latham, tué par un buffle, en 1912, au cours d'une chasse en Afrique occidentale), les plus fameux aviateurs d'avant-guerre servaient tous sur le front. Védrines y accomplissait d'héroïques missions spéciales; Garros, après deux victoires sur l'ennemi avait dû se poser en Suisse où il avait été fait prisonnier; Pégoud, l'homme du premier looping aérien, patrouillait crânement sur un avion de combat dans une escadrille des Vosges; Brindejonc des Moulinais et Marc-Pourpe, deux preux de l'aviation sportive d'avant-guerre, s'étaient fait « descendre » l'un après l'autre au cours de périlleuses missions de reconnaissance et combien d'autres, parmi les vedettes du début, s'étaient signalés par leur habileté et leur audace au combat !

Quant à Louis Blériot, à Henry Farman, aux deux Caudron, aux frères Nieuport, à Morane, à Louis Bréguet (ce dernier, sergent-pilote dans une escadrille d'avions conçus par lui, avait

accompli durant la bataille de la Marne, plusieurs reconnaissances fameuses); quant à Gabriel Voisin quant à tous les pionniers, à tous les constructeurs-pilotes de la première heure, ils avaient mis spontanément, leurs usines et leur personnel spécialisé à la disposition du gouvernement, rivalisant de technique ingénieuse, souvent hardie, pour fournir à nos aviateurs du front un matériel sans cesse perfectionné, leur permettant de lutter à armes égales avec l'adversaire.

En 1914-15, un grand pilote, vedette du temps de paix, avait à cœur d'être un grand pilote du temps de guerre.

Signe des temps !

CHAPITRE IV

LES POUSSINS

Juin 1915.

Le camp d'Avord a toujours été un « bled » lamentable.

En juin 1915, quand Pierre Laurent y arriva, en compagnie de Sermoise et du petit Bosc, le Centre n'avait guère subi d'améliorations.

Réservé, jusque-là, aux exercices d'artillerie de la Pyrotechnie de Bourges, ce camp, morne et triste, groupait quelques bâtiments rectilignes, aux murs crépis à la chaux, comme ceux des casernes. Pour les besoins de l'aviation, on y ajouta des baraquements de bois et l'on installa quelques hangars de toile verte tout autour du terrain. Chaque angle de la piste s'intitulait pompeusement « Division »; il y en avait pour tous les goûts : la chasse, le bombardement, les vols de nuit. Les élèves — déjà familiarisés avec la science de l'air — arrivaient en grand nombre de Buc, de Chartres ou d'ailleurs.

On les cantonnait tant bien que mal dans les baraques, étouffantes l'été et glaciales l'hiver.

Quand il n'y avait plus de place, on les couchait au premier étage d'un bâtiment de briques rouges, baptisé « magasin des hélices ».

L'intérêt que présentait ce terrain, pour un Centre de pilotage, c'est qu'il était vaste, assez dégagé d'obstacles et suffisamment éloigné de toutes localités pour que les élèves-pilotes ne fussent pas trop sollicités par les distractions d'alentour. Il y avait bien le petit vin blanc de Beugy et les jolies filles de Néronde ou de Farges-en-Septaine, mais c'était pour le dimanche !

La permission dominicale de l'après-midi aurait pu inciter les plus décidés à descendre jusqu'à Bourges, mais cette ville austère, avec ses rues mornes et ses vitrines empoussiérées, ne tentait guère l'Aviation. On y rencontrait trop de militaires de toutes armes et le Service de Place, fort rigoureux, avait une fâcheuse tendance à s'acharner sur les aviateurs, vêtus pour la plupart avec une fantaisie tout à fait extra-réglementaire.

Les aviateurs poussaient donc jusqu'à Vierzon, où ils trouvaient des coins charmants avec guinguettes et pianos mécaniques et même un café-concert qui, de tout temps, fit les délices des pilotes d'Avord.

* * *

La multiplicité des candidats à la spécialité de pilote faisait d'Avord une sorte de centre de triage. Les futurs chasseurs, avant de filer à Pau, s'entraînaient sur des avions monoplace mais s'essayaient d'abord sur le *Pingouin* — autrement dit sur

rouleur — à faire d'impeccables lignes droites au sol. Le *Pingouin* était une des attractions de la division de chasse.

Sur ce monoplan aux ailes rognées, on parcourait une distance d'environ deux cents mètres, jusqu'à un drapeau fiché au milieu de la piste. Un mécano se tenait auprès du drapeau, chargé de tourner l'appareil, et, le cas échéant, de remettre l'hélice en route, si le pilote, par trop ému, avait calé son moteur. (Cette dernière bévue lui coûtait d'ailleurs *cinquante centimes* d'amende à chaque fois !)

Il arrivait que la séance de rouleur comportât des exercices imprévus : certains élèves tournaient en rond pendant dix minutes, embarqués dans de multiples « chevaux de bois » ; d'autres tiraient si fort sur la manette des gaz tout en agitant la profondeur qu'ils arrivaient à décoller avec le rouleur et à lui faire exécuter des bonds ahurissants — ce qui amusait fort la galerie, mais faisait hurler les moniteurs.

La séance de rouleur était suivie de vols — toujours seul à bord — sur d'autres monoplans équipés de moteurs de puissances différentes. Ainsi l'élève s'initiait par lui-même.

C'était la première méthode, celle du monoplace.

La seconde comportait des vols en double commande, où l'apprenti-pilote était surveillé par un moniteur qui montait avec lui durant tout l'entraînement, jusqu'à ce qu'il jugeât son élève capable de se débrouiller seul.

Les mitrailleurs — bombardiers — en dehors des vols d'adaptation sur des avions Voisin, Far-

man ou Breguet-Michelin — s'exerçaient sur une sorte d'échafaudage installé dans un grand hangar en bois et appelé « tapis roulant ».

Assis au sommet du « tapis », l'élève, en se servant d'un viseur spécial, projetait des bombes miniatures sur « l'objectif », représenté, en l'occurrence, par une bande de toile qui se déroulait au-dessous de lui, et dont le mouvement correspondait au déplacement de l'avion par rapport au sol.

Quant aux vols de nuit, grande spécialité du Centre d'Avord, ils commençaient généralement vers dix heures du soir et se prolongeaient souvent jusqu'à deux heures du matin. Aux premières lueurs de l'aube, l'immense volière reprenait toute son activité et les mécaniciens avaient à peine le temps de souffler et de fermer l'œil.

* * *

Pierre Laurent, avec Sermoise et le petit Bosc, avait été affecté à la Division des biplaces.

A l'instruction pratique, donnée en vol, s'ajoutait l'instruction théorique, comprenant cours et conférences. Les jours où le vent soufflait avec trop de violence, on restait plus longtemps devant le tableau noir, puisqu'il était impossible de voler.

Une discipline des plus strictes régissait l'école. Chacun était astreint aux corvées et à la garde, les navigants comme les autres. Il n'était pas rare de voir des pilotes déjà brevetés, qui, armés d'un balai et d'une brouette, procédaient au nettoyage

ou au ratissage des allées ensablées, entre les baraquements.

La grande joie des « poussins » d'Avord, c'était la montée en piste. Une seule chose comptait vraiment pour eux : voler, toujours voler, se perfectionner, se familiariser chaque jour davantage avec la machine qu'on leur avait confiée.

A tour de rôle, chacun prenait place à bord de l'avion pour un essai d'une demi-heure, quelquefois plus. On attendait placidement son tour de vol, allongé sur l'herbe chaude de la piste.

Il y avait de tout, parmi les oisillons ; des poètes qui rêvassaient, des bucoliques qui cherchaient des trèfles à quatre feuilles, des amoureux griffonnant au crayon quelque carte à leur marraine ; mais la majorité, d'esprit plus matériel, blaguait par groupe ou jouait à la manille.

Cent fois par jour, les mêmes plaisanteries fusaient, inlassablement répétées par les moniteurs ou les mécanos :

— Rappelle-toi, mon gars, disait l'un d'eux, le principe de l'atterrissage : on reconnaît qu'on a pris contact avec le sol au bruit caractéristique que fait le train d'atterrissage en effleurant l'herbe de la piste.

Plus loin, un sergent instructeur hurlait dans une oreille naïve des lambeaux de phrase que couvrait le vacarme du moteur :

— Tu dois partir et atterrir autant que possible *face au vent*, sous peine d'inconvénients sérieux.

L'adjudant de la division des biplaces, lui, avait une façon très personnelle de rassurer les hésitants :

— Tu peux y aller sans crainte, mon vieux,

affirmait-il : il n'y a aucun exemple qu'un avion ne soit pas redescendu !

L'élève, docile, savait trier les blagues et les choses sérieuses ; il avait appris à surveiller la « biroute » fixée au sommet du premier Bessonneau et donnant la direction du vent, ainsi que l'emplacement du cercle d'atterrissage. En vol, au-dessus des villes, il faisait aisément le même contrôle en observant la fumée des cheminées d'usines ou des maisons d'habitations.

Un même endroit réunissait tous les aviateurs après les vols : la cantine. Celle du camp d'Avord était particulièrement bien achalandée et, pour vingt sous, on vous y servait un copieux repas qui avait vite fait oublier les ratas sempiternels de l'ordinaire.

Durant plusieurs semaines, Pierre Laurent vécut dans cette ambiance qui ne lui déplaisait pas. En même temps, il acquérait l'expérience qui lui était nécessaire pour partir au front.

* * *

L'avion avait atterri en pleine campagne.

Chargé de l'essai d'un des biplans du Centre, en compagnie du sergent mécanicien Péroche, qu'il avait emmené en passager, Pierre Laurent, surpris par une baisse soudaine dans le régime du moteur, suivie de vibrations inquiétantes, avait décidé d'atterrir au plus vite.

Descente normale de cinq cents mètres, dans un champ fraîchement labouré dont la terre molle avait freiné la course de l'appareil.

Sitôt le moteur stoppé, avant même de quitter sa carlingue, Pierre cherchait à repérer sur sa carte l'endroit où il pouvait se trouver.

— Je crois bien, dit-il à Péroche, que le dernier pays que nous avons survolé était Vatan. Nous serions donc encore dans l'Indre.

Une grande route passait à deux cents mètres de l'endroit où se trouvaient les deux aviateurs. Déjà, des gens accouraient vers l'avion. Au premier arrivé des curieux, un jeune paysan qui tenait sa bicyclette à la main, le sergent-mécano demanda :

— Est-ce bien Vatan, ce clocher qu'on voit là-bas ?

— Oui, m'sieur, répondit l'autre, encore tout essoufflé.

En quelques minutes, plus de vingt-cinq personnes étaient massées autour de l'appareil, et toutes posaient la même question en s'approchant :

— Rien de cassé, au moins ?

L'appareil était intact. Seule, la béquille arrière était faussée, mais cela ne se voyait guère, car elle était aussi couverte de terre fraîche qu'un soc de charrue.

Le sergent Péroche, qui venait d'ausculter la mécanique hocha le menton :

— Notre moteur est un moteur « retapé », dit-il à Pierre, et nous devons avoir un cylindre fêlé.

— Pourrons-nous repartir ?

— Je vais voir, fit Péroche en se grattant le bout du nez, mais je vais d'abord téléphoner au Centre, pour demander des instructions. Tu n'as

qu'à rester près du « zinc », pendant que je vais jusqu'au patelin pour téléphoner.

Spontanément, le jeune paysan de tout à l'heure offrit sa bicyclette :

— Le pays est à trois kilomètres, expliqua-t-il au sergent : vous n'avez qu'à suivre la grand'route, tout droit. Pour téléphoner, il y a la Poste, bien sûr, et aussi l'Hôtel du Commerce.

— Merci, mon gars, je vais y aller, fit le sous-officier en quittant sa combinaison de toile et en coiffant son képi.

Avant d'enfourcher le vélo, il alluma une cigarette et recommanda au pilote :

— Je reviens le plus vite possible, surveille le « zinc » et fais attention aux « touche-à-tout ! »

Puis il disparut sur la route, escorté par deux autres garçons tout fiers de rentrer au bourg en compagnie d'un aviateur.

* * *

La panne semblait d'importance et le Centre, alerté, conseillait à Péroche d'aviser le Parc, qui se tenait à Romorantin, avant de prendre toute décision quant au retour en vol.

De toute façon, Pierre et son compagnon, vu l'heure tardive, étaient obligés de passer la nuit au village voisin pour attendre l'arrivée de l'équipe de dépannage.

Après avoir téléphoné au Parc et exécuté ses consignes, le sergent Péroche s'en revint, accompagné de deux gendarmes qui allaient monter la

garde auprès de l'avion. Comme ils renâclaient un peu pour exécuter cette corvée inattendue, le sous-officier les remit vertement en place :

— Vous avez un sacré culot de vous plaindre ! Si vous étiez sur le front, vous y prendriez un autre genre de faction !

Mais Péroche, s'il était vif, n'était pas méchant. Cinq minutes après, il leur offrait une cigarette, tout en expliquant :

— Ça n'est pas pour notre plaisir qu'on est tombés dans votre bled, surtout qu'il n'y a pas une seule chambre de libre à l'Hôtel du Commerce, d'après ce qu'on m'a dit tout à l'heure !

— C'est vrai, fit le brigadier. Ils marient leur fille, au Commerce, et tout est plein, même l'annexe !

— Tu te rends compte ! fit alors Péroche en s'adressant à Laurent.

Tout en bâchant le moteur et l'hélice, il continuait à maugréer devant l'assistance éberluée :

— Il y a des vernis, dans notre métier, qui ont une panne de château, une vraie, une belle ! Tandis que nous, pour une fois qu'on se pose en campagne, pas même un lit biplace !

Pendant ce temps, d'autres passants s'étaient approchés de l'appareil, dont un lieutenant d'artillerie, vêtu d'une belle tenue neuve et qui était flanqué de deux autres jeunes hommes endimanchés, avec des fleurs à la boutonnière. Tous trois étaient descendus d'une auto qu'ils avaient laissée sur la route.

L'officier se présenta :

— Lieutenant Foucher, du 4^e R. A. L.

Puis il proposa, cordial :

— Dites-moi, chers camarades de l'aviation puis-je vous être utile à quelque chose ?

— C'est le « marié » de l'Hôtel du Commerce, souffla l'un des gendarmes à l'oreille de Pierre.

Les aviateurs saluèrent et Péroche expliqua la situation :

— Voici, mon lieutenant, nous sommes en panne, mon pilote et moi, et nous ne savons où coucher.

— Dans ce cas, fit l'officier, vous êtes mes invités !

Tandis que les gendarmes s'installaient pour prendre leur tour de garde auprès de l'avion, Pierre et son compagnon redescendirent au village dans l'auto du jeune marié.

Ce fut une arrivée triomphale dans le bourg et toute la noce accueillit avec enthousiasme les deux aviateurs.

Il n'y avait plus de place à l'Hôtel du Commerce, ni à son annexe, c'était exact, les nombreux invités occupant toutes les chambres, mais il ne serait pas dit qu'un artilleur — prédestiné aux réglages — laisserait deux aviateurs tombés en panne coucher à la belle étoile.

Il fut décidé qu'on leur aménagerait deux lits dans la salle de billard. Pour le reste, ils feraient partie de la noce, tout simplement, c'est-à-dire qu'il y aurait deux convives de plus aux agapes du soir.

— Eh bien ! elle ne tourne pas si mal que ça notre aventure ! fit Pierre à Péroche, tandis qu'ils faisaient tous deux un brin de toilette avant de pénétrer dans la joyeuse assemblée.

— J'ai l'impression qu'elle va même fort bien tourner, répondit le sous-officier, qui avait retrouvé sa faconde.

Et, tout en remettant à grands coups de peigne un peu d'ordre dans sa tignasse ébouriffée, il ajouta, sentencieux :

— M'est avis, Monsieur mon Pilote, que nous sommes bien tombés !

* * *

L'histoire de cette panne — une simple ligne dans le carnet de vol de Pierre Laurent — serait banale et sans intérêt, si Françoise Verlay n'était apparue, ce soir-là, au jeune aviateur.

Depuis que l'aviation existe, un pilote militaire, fût-il caporal ou même soldat de 2^e classe, a toujours exercé une vive influence sur les cœurs féminins. L'aviateur fut longtemps le prince charmant de ces contes de fées permanents que vivent les jeunes filles romanesques. Le hasard — ou tout simplement l'intervention de Marie-Claire, la jeune épouse du lieutenant Foucher — fit qu'au dîner, Pierre se trouva le voisin de Françoise Verlay.

De suite, les deux jeunes gens sympathisèrent.

Françoise Verlay, jolie Parisienne de dix-sept ans, était l'une des meilleures amies de Marie-Claire Foucher. Blonde, avec de grands yeux bleus, elle avait un visage angélique. Sa toilette, très sobre, révélait un goût raffiné qui contrastait avec les robes aux tons criards des petites villageoises endimanchées.

Dans le tohu-bohu de la noce qui devenait plus bruyant au fur et à mesure qu'on passait les plats et que se vidaient les cruchons de vin gris, Pierre s'intéressait de plus en plus à sa délicieuse voisine. Tous deux causèrent, et il apprit qu'elle habitait Paris avec ses parents, mais qu'elle venait, chaque année, passer ses vacances chez une tante qu'elle avait dans la région, à Liniez.

— Comme vous êtes curieux ! dit-elle soudain à Pierre qui l'assaillait de questions.

— Pardonnez-moi, mademoiselle Françoise, répondit le jeune homme tout à trac, mais tout ce qui vous touche m'intéresse vivement.

— Eh bien, fit la jolie fille en souriant, vous ne perdez pas de temps dans l'aviation !

Après le dîner, comme dans toute noce qui se respecte, on rassembla les tables et les couples se préparèrent pour la danse.

Pierre lui ayant demandé la permission de se retirer, la jeune fille ne put dissimuler un léger mouvement d'étonnement qu'il surprit :

— Veuillez m'excuser, dit-il, mais je dois être debout de très bonne heure, demain matin.

Le lieutenant Foucher et sa femme survinrent comme il prenait congé :

— Comment, fit l'officier, en s'adressant aux deux jeunes gens qui se tenaient quelque peu à l'écart, vous ne dansez pas ?

Pierre désigna son brassard de crêpe :

— Je ne peux pas, mon lieutenant, répondit-il... Mon frère... le mois dernier... à Carency...

— Pardon ! s'écria l'artilleur, d'une voix soudain consternée, je n'avais pas remarqué.

Françoise, à son tour, voulut lui marquer sa compassion :

— Moi non plus, je n'avais pas remarqué votre deuil, M. Pierre. Je sais ce que la disparition d'un être cher peut faire mal et les mots sont impuissants à calmer une aussi grande douleur... Voulez-vous accepter toute ma sympathie ?

Et, tandis que le jeune aviateur prenait la jolie main qu'elle lui tendait et qu'il porta avec émotion à ses lèvres, le sergent Péroche, absolument déchainé, entraînait frénétiquement la mariée dans le tourbillon d'une valse populaire.

* * *

En 1915, le petit bourg de Vatan comptait environ deux mille habitants dont les deux tiers, au moins, avaient défilé devant l'avion à cocardes tricolores.

La réparation de l'appareil, effectuée par l'équipe de dépannage venue du Parc, avait demandé toute la journée. Un essai du moteur au point fixe autorisait un retour en vol, mais avec beaucoup de prudence.

— On partira demain matin de bonne heure, proposa le sergent-mécanicien. Tout est prêt et nous serons moins chahutés qu'aux heures chaudes de l'après-midi.

— A vos ordres, sergent, répondit plaisamment le jeune pilote, mais... que vont dire les gendarmes ?

— Les gendarmes passeront une nuit de plus au grand air, et voilà tout ! rétorqua le mécano.

Le soir, après un excellent dîner chez les Foucher,

Pierre eut la joyeuse surprise de voir apparaître Françoise.

— J'ai appris que vous ne repartiez que demain, expliqua-t-elle avec une nuance d'embarras, alors je suis venue bien vite à bicyclette. Je ne voulais pas...

— Mademoiselle Françoise, interrompit Pierre absolument ravi, je ne pouvais espérer plus grande joie que celle de vous revoir avant de quitter Vatan dont je vais garder, grâce à vous, un bien doux souvenir.

— A quelle heure vous envolerez-vous demain matin? questionna la jeune fille, toute rose d'émotion.

— Vers sept heures, je crois, n'est-ce pas, sergent?

— Oui, vers sept heures, répliqua Péroche à qui tout horaire était indifférent, mais qui malignement clignait de l'œil à son pilote, ce qui signifiait en code Péroche : « On ira faire un petit tour sur Liniez, n'est-ce pas mon vieux Laurent? On ne peut quand même pas refuser ça à une aussi jolie blonde! »

Le ciel avait des reflets roux, le soir tombait sur une lumineuse journée d'été, et dans la paix des champs, les deux jeunes gens, avant de se quitter, se firent une même promesse.

— Vous m'écrirez, Françoise?

— Je vous écrirai, Pierre, c'est juré.

Puis elle s'en fut, un peu honteuse de la ferveur qu'elle avait mise, malgré elle, dans sa réponse.

Sur la route toute plate, depuis la sortie du bourg où il l'avait accompagnée, Pierre vit s'amenuiser

petit à petit la fine silhouette jusqu'à ce qu'elle eut disparu au détour du chemin...

— Je l'aime, soupira-t-il pour lui-même...

* * *

Le retour s'effectua sans incident.

Après un décollage parfait, suivi d'un petit tour sur Vatan afin de remercier les amis de leur cordial accueil, on survola Liniez, histoire de dire bonjour à la jolie Françoise qui devait sûrement guetter l'avion.

En passant au-dessus du bourg, à basse altitude, Pierre crut entrevoir, dans un jardin tout fleuri de glycines, la fine silhouette qui, déjà, lui faisait bondir le cœur, et il agita la main frénétiquement.

D'en bas, on leur répondait : tout le village, groupé sur la grand'place, leur faisait bonjour...

Un dernier virage sur Liniez, et l'avion reprit sa route; le rideau tombait sur la belle aventure tandis que des corneilles, effarouchées par l'hélice, désertaient à tire-d'ailes le vieux clocher de l'église.

* * *

Sermoise, Laurent et le petit Bosc achevaient leur stage de perfectionnement. Le départ en escadrille approchait et l'on mettait les bouchées doubles à l'entraînement.

Sur un avion d'un nouveau type, plus puissant, Pierre et Sermoise avaient volé tour à tour, le matin, exécutant sans incident les premiers essais.

Au cours du déjeuner, chacun avait donné son

avis sur l'appareil, et le petit Bosc, qui devait voler à son tour en fin d'après-midi sur la même machine, promettait ses impressions pour le soir.

Le caporal Bosc, natif des Vosges, avait été surnommé « le petit » à cause de ses 1 m. 54. Quand il montait en avion, il lui fallait mettre deux coussins sur le siège du pilote pour émerger suffisamment de la carlingue et voir autour de lui.

Solide, râblé et d'une énergie à toute épreuve, le petit Bosc était un silencieux, presque un timide. Il ne tirait aucun amour-propre particulier d'être aviateur. Il était devenu pilote comme il aurait pu être promu fantassin ou artilleur. Apprenti-tourneur dans le civil, il adorait la mécanique et se montrait l'un des plus appliqués durant les cours de dégroupage de moteurs ou de démontage et remontage de l'armement.

... Son tour de vol était arrivé. L'adjutant-moniteur le héla au passage pour une ultime recommandation :

— Attention, petit Bosc ! Ce zinc-là est assez « vache » au départ !

Le décollage fut parfait, et, après deux tours de terrain, le petit pilote réussit aisément son premier atterrissage.

— Ça va, hurla le moniteur dans le fracas du moteur, faites vos deux autres essais !

A nouveau, le petit Bosc alla se ranger sur la ligne de départ, guettant le signal du sous-officier starter.

Soudain, alors qu'il venait de décoller de nouveau et se trouvait à cent mètres environ, un

cri d'effroi jaillit de toutes les poitrines. L'avion, s'inclinant sur l'aile gauche, glissait brutalement et s'abattait comme une pierre, en dehors de la grande piste.

Le drame avait duré deux minutes, comme tous ceux de l'aviation d'école.

— N... de D... ! hurla l'adjutant, incriminant tout de suite l'élève, qu'est-ce qu'il a bien pu f... ?

Laurent et Sermoise étaient restés comme figés au sol... Ce fut Sermoise qui, le premier, réagit pour exprimer un suprême espoir :

— Dépêchons-nous, Pierre, peut-être a-t-il pu s'en tirer !

D'autres pilotes, des mécanos, des manœuvres, se portaient en courant vers le point de chute, tandis que l'ambulance et l'auto rouge des pompiers traversaient le terrain à toute allure. Le petit Bosc était tombé à deux kilomètres au moins et ses camarades désespéraient d'arriver à temps.

— Pourvu qu'il ait coupé les gaz au dernier moment ! murmura Pierre, tout en courant.

— S'il y avait le feu, on le verrait déjà, assura Sermoise pour se redonner du cœur au ventre.

L'adjutant était arrivé le premier sur les lieux. Quand il vit surgir les autres élèves, essoufflés, il rugit de plus belle :

— Qu'est-ce que vous venez f... ici ? Demi-tour, tout le monde ! Rentrez au terrain !

Mais Laurent et Sermoise ne bougeaient pas, accablés de douleur devant l'affreux spectacle qui s'offrait à eux : le petit Bosc, tué sur le coup, gisait là, les membres brisés, la figure ensanglantée, dans les débris informes de la machine.

— Alors, reprit le sous-officier, vous n'avez pas entendu ce que j'ai dit, vous autres? Qu'est-ce que vous fichez plantés là?

Pierre l'implora, d'une voix blanche :

— Permettez, mon adjudant, que nous restions près de lui... C'était notre meilleur copain...

Petit Bosc est tombé le 10 août 1915, au camp d'Avord. Une date plus douloureuse que d'autres, dans des souvenirs d'École...

CHAPITRE V

MISSION DE GUERRE

Septembre 1915.

Pierre vient d'arriver au front.

Il n'a pas eu le loisir de choisir son escadrille, étant affecté d'office dans une unité d'observation, comme spécialiste des réglages d'artillerie.

Là encore, une vie nouvelle commence pour lui, troisième acte de sa carrière de pilote qui s'annonce comme une revue à grands tableaux.

Tout en s'installant à la place d'un autre pilote qui « n'est pas rentré », il fait le bilan de sa première année de soldat — car voici bientôt douze mois qu'il appartient à l'aviation militaire.

Il évoque Saint-Cyr et les corvées; Bron et sa première tenue de vol; Chartres et les heures bénies du pilotage en double commande; puis son brevet, obtenu à la chaîne, comme les autres, et la panne de Vatan, la rencontre de Françoise... Françoise!

Le voici maintenant à proximité de la ligne de feu, avec le grade de caporal et les fonctions de pilote dans l'aviation de renseignements.

En quelques mois, l'armée aérienne a fait de sérieux progrès dans cette spécialité et nous sommes loin des missions improvisées de 1914 que le constructeur Louis Bréguet, alors simple sergent-pilote sur un de ses appareils, consignait ainsi dans un rapport resté fameux dans les annales de l'aviation de reconnaissance :

« Le 2 septembre, au début de l'après-midi, nous avons reçu, mon observateur, le lieutenant Wateau, et moi, l'ordre d'aller reconnaître en avant des lignes anglaises, par Dammartin, Nanteuil-le-Haudouin, Crépy-en-Valois, la forêt de Compiègne et retour par Villers-Cotterets et Meaux, en suivant la vallée de l'Ourcq.

« Je fixe une carte Taride sur mon genou au moyen d'un élastique et trace l'itinéraire ci-dessus.

« Décollage normal, de Saint-Cyr, après que mon observateur a, au dernier moment, démonté sa mitrailleuse pour alléger l'appareil... Il emporte un mousqueton d'artillerie, c'est tout notre armement.

« Nous montons à 1.200 mètres d'altitude, afin d'être à l'abri du tir terrestre. Il n'y a pas de canons contre avions; seules, les mitrailleuses sont à craindre.

« Temps superbe, visibilité excellente. Le ciel est strié d'une multitude de fumées parallèles, inclinées par un léger vent d'est et provenant d'incendies allumés par les populations en fuite qui brûlent leurs récoltes plutôt que de les livrer à l'ennemi. Une considérable animation militaire règne sur la route de Senlis, vers Crépy-en-Valois. Après avoir survolé Verberie, nous distinguons, le

long de la vallée de l'Automne, petite rivière qui borde au sud la forêt de Compiègne, une traînée de poussière qui ressemble à quelque brouillard bas : ce sont des troupes en marche vers l'est — celles de l'ennemi.

« Wateau, très occupé à son poste, observe sans arrêt avec ses jumelles et prend des notes.

« *Le mouvement oblique des troupes allemandes est inattendu : négligeraient-elles Paris pour le moment?*

« En approchant de Meaux, nous apercevons, se profilant dans le ciel, un biplan qui se dirige vers nous et à notre hauteur.

« Est-ce un ennemi? Je pique vers lui et, lorsqu'il est plus près, je constate qu'il s'agit d'un biplan à moteur avant. Les Anglais en possèdent et je suppose que c'est un « Bristol » de l'armée britannique.

« Bientôt, son équipage nous fait de grands signes de bras, auxquels nous nous disposons à répondre, quand, en le croisant de plus près, nous distinguons la croix noire peinte sur le fuselage.

« Le lieutenant Wateau saisit instantanément son mousqueton et l'épaule, tandis que j'amorce un virage pour me lancer à la poursuite de l'ennemi; mais celui-ci est déjà loin et s'enfuit vers le nord sans aucune velléité de combat.

« (C'était un « Albatros » qui venait de jeter deux bombes sur Paris.)

« Conformément aux ordres formels que nous avons reçus, nous n'engageons pas la poursuite, notre mission n'étant pas de rechercher le combat,

mais de faire l'impossible pour rapporter des renseignements.

« Nous décidons d'atterrir directement à Villacoublay où nous attend l'un des officiers d'ordonnance du général Galliéni, impatient d'avoir notre rapport. »

Ces notes émouvantes, absolument authentiques, permirent, en 1914, de confirmer la marche oblique des armées du maréchal Von Kluck qui laissait Paris sur sa droite et cette mémorable reconnaissance aérienne fut le prélude de la victoire française de la Marne.

* * *

Maintenant, l'aviation de reconnaissance s'est organisée et Pierre constate que de nombreuses escadrilles opèrent quotidiennement sur tout le front.

Les rapports des équipages sont plus détaillés, plus précis et les clichés sont d'un précieux appoint pour les états-majors. On ne travaille plus au petit bonheur, mais selon des méthodes sans cesse améliorées où l'héroïsme des équipages entre constamment en jeu.

Durant son séjour en école, Pierre avait souvent entendu parler de la dure besogne des unités de réglage et de leurs missions ingrates, difficiles, effectuées neuf fois sur dix sans protection suffisante.

Certains élèves-pilotes, avides d'une gloire éclatante et amoureux du panache lui avaient fait miroiter les avantages de la chasse : on est seul

à bord, on est son maître absolu, on a un avion rapide, mieux armé que tout autre, et chaque victoire, montée en épingle dans les journaux, est inscrite au communiqué.

Pierre n'en disconvenait pas, mais il estimait qu'il n'avait pas à fixer son choix. Il fallait des pilotes partout, même pour les missions obscures :

— Si tout le monde demandait à passer dans la chasse, concluait-il non sans bon sens, il n'y aurait plus personne pour la reconnaissance et le bombardement.

Son affectation à cette escadrille de l'Est ne l'avait donc pas déçu. Au contraire, il en était fier et satisfait.

* * *

« Faire avancer l'infanterie, assurait un grand général en septembre 1915, c'est le but vers lequel tout doit tendre. » Il ajoutait : « Si l'infanterie avance, c'est la victoire qui s'annonce ; si l'infanterie ne s'arrête pas, c'est le triomphe. »

Une artillerie qui connaît, grâce aux photos aériennes, les points sensibles de l'adversaire, interrompt les liaisons, détruit les nids de mitrailleuses, ensevelit dans leurs abris les troupes ennemies, paralysant leurs renforts et leur ravitaillement tandis qu'elle favorise l'avance de sa propre infanterie.

Il est de toute évidence que le rôle principal joué par l'arme aérienne était rempli, dès la fin de 1915, par l'avion qui photographiait les abords immédiats du champ de bataille et renseignait le

commandement, tandis qu'un autre appareil, l'avion de réglage, dirigeait le projectile sur le but choisi.

En maintes occasions, l'avion de reconnaissance se transformait en bombardier, tandis que le rôle de l'aviation de chasse consistait à nettoyer le ciel ou à servir de moyen de protection.

* * *

Premier vol de guerre...

Pierre n'appréhende nullement les risques qu'il comporte : il a hâte de s'envoler !

L'avion est là : c'est une machine toute pareille aux autres, à part la mitrailleuse qui pointe à l'avant, à la place du passager. Sur les ailes de l'avion, de petites croix noires, entourées de cercles blancs.

— C'est les coups qu'il a reçus, balles de mitrailleuses ou shrapnells, explique le mécano. C'est moi le comptable !

Et il ajoute :

— De l'autre côté, ils mettent une cocarde !

A voir tant de balafres, Pierre se convainc très vite que son appareil est un vétéran et qu'il en a vu de toutes les couleurs.

— C'est un bon taxi, lui dit encore le mécano. Son moteur rentre du Parc. Il a été complètement revisé et il tire bien.

L'aspirant Derville, qui doit montrer « son » secteur à Pierre, vient d'arriver. Il est déjà en tenue de vol et porte en sautoir ses instruments de bord. Ses cartes sont prêtes. Il tend l'une

d'elles à Pierre, lui désignant un itinéraire tracé au crayon bleu :

— Nous allons faire ce circuit, c'est le secteur habituel.

Et le nouvel équipage, après deux tours de terrain, met le cap sur les lignes.

Le temps est beau, le ciel dégagé et, sous l'avion qui prend rapidement son altitude, le paysage se dessine comme une vaste carte en relief. Le pilote Laurent est attentif à la manœuvre de cet appareil qu'il prend en mains pour la première fois ; il surveille aussi la ligne d'horizon où s'épanouiront tout à l'heure les premiers éclatements témoignant qu'on a franchi nos lignes et qu'on survole l'ennemi. L'aspirant, très calme dans son habitacle, a armé sa mitrailleuse dès le départ ; pour l'instant, penché sur sa carte, il contrôle sa route.

La reconnaissance de secteur se porte en direction de Verdun et l'équipage identifie minutieusement les villages survolés. Voici Brocourt, puis, sur la gauche, Dombasle, et, plus loin, Clermont-en-Argonne et ses ruines ; à droite, voici les bourgs de Dieu et d'Ancemont, tandis que Verdun surgit, dans une demi-grisaille... Les lignes sont proches.

Les premiers shrapnells éclatent, petits flocons gris qui semblent encore loin... Mais attention, les voici qui se rapprochent !

Curieuse impression, la première fois, mais on s'y fait vite ! Derville se retourne et montre un large sourire qui veut dire : « Ça n'est rien, ça, on en verra d'autres ! »

La terre, dans ce secteur, est partout ravinée, criblée d'entonnoirs énormes, autour desquels court l'infernal zig-zag des tranchées.

L'aspirant-observateur fait signe qu'on va passer du côté ennemi, tandis que, de part et d'autre de la ligne de feu, des « drachen » d'observation jalonnent le ciel par douzaines.

L'avion vole maintenant à 2.200 mètres entre les flocons noirs et blancs des batteries terrestres dont le tir se fait plus serré.

Au fur et à mesure que la reconnaissance se poursuit dans les lignes ennemies, Derville prend des notes, fait des croquis, repère soigneusement l'emplacement des nouvelles batteries installées par l'ennemi... Jusqu'ici, rien de bien sensationnel. L'aspirant propose de redescendre un peu afin de mieux voir, surtout que le froid devient assez vif en altitude.

Voici le Bois des Corbeaux, et là-bas, au nord, éclairées en plein par le soleil, les tranchées adverses. Les sapes, les boyaux d'accès, les parallèles de départ, les abris capitonnés de sacs à terre, tout est mis à nu par cette lumière crue.

Du haut des airs, on imagine aisément, dans tous les ouvrages de cette gigantesque taupinière, des masses d'hommes, à l'affût, de part et d'autre...

Des lueurs brèves comme des éclairs jaillissent d'un bois, d'un ravin ou de quelque autre repli de terrain : Ce sont des « départs ».

« Si ce coup-là n'est pas pour nous, se disent stoïquement les deux aviateurs, c'est sûrement pour les camarades d'en-dessous : ça ne sort pas de la famille ! »

Il y a bientôt une heure que les deux aviateurs contemplent ce secteur d'enfer, cet amoncellement de ruines, et ils s'apprentent à retourner vers les Hauts-de-Meuse et l'Argonne, lorsque l'observateur désigne, au loin, un point noir à peine perceptible.

Pour mieux voir, Pierre relève ses lunettes embuées par l'humidité.

C'est un avion dont la silhouette est encore imprécise, mais qui se porte franchement dans la direction de l'appareil de reconnaissance, nullement protégé pour cette sortie.

Est-ce un adversaire? On va bien voir : mais en tout cas, il n'est pas question de s'enfuir : que penseraient les fantassins d'en dessous?

On l'attend de pied ferme, la mitrailleuse « Colt » prête à tourner sur son pivot...

Bientôt l'avion se rapproche, montrant une silhouette connue : c'est un biplace allemand avec son pilote à l'avant.

En bas, on a cessé de tirer.

Le jeune pilote sent que son cœur bat plus vite; un combat pour sa première sortie, vraiment, il est gâté!

L'aspirant Derville, sans plus attendre, a ouvert le feu par courtes rafales de 5 à 6 balles. L'ennemi, qui n'est plus qu'à cinquante mètres, réplique par des rafales plus longues. Son passager tire bien et le claquement des balles crevant les toiles du biplan français incite Pierre à virer sur l'aile pour se dégager.

Le combat est en cours, suivi du sol par cent mille paires d'yeux.

Pour un débutant dans la grande arène de l'air, Pierre Laurent manœuvre fort habilement. Il s'efforce de rester face à l'adversaire que Derville, arrose copieusement de balles par un tir d'une rare précision.

Virages sur l'aile, renversements — de quoi amorcer une virille impardonnable sur ce type d'appareil — Pierre qui, dans cet instant critique, sent son énergie et sa maîtrise se décupler, exécute toutes les feintes possibles, pour maintenir son mitrailleur en position favorable de tir.

Biplace contre biplace; l'ennemi est courageux, il tient bon, lui aussi, et le combat reste acharné. Comment l'aventure va-t-elle se terminer?

En bas, dans les trous, du côté français comme de l'autre, tout le monde a le nez en l'air.

Soudain, sur une rafale de balles traçantes expédiée par Derville, celui-ci esquisse un geste de victoire, en même temps qu'il désigne quelque chose sur la droite.

Pierre penchant légèrement la tête hors de la carlingue aperçoit alors le biplan ennemi en descente, presque en chute.

Sous une grêle de balles plus violente, une pale de son hélice a sauté et le pilote ayant dû stopper son moteur emballé s'est mis à piquer vertigineusement pour, finalement, s'abattre dans les lignes françaises.

A peine de retour au terrain, à peine l'hélice arrêtée, l'aspirant, dressé fièrement dans sa carlingue, a félicité son pilote.

— Beau travail, Laurent, pour un début!

Au capitaine, qui a déjà été avisé par téléphone du succès de son équipage et qui s'approche pour le congratuler, les mains ouvertes, escorté de tous les camarades non moins enthousiastes, l'aspirant ne dissimule pas son admiration pour le « nouveau » :

— Je crois, « patron », que nous tenons un champion! dit-il en désignant le caporal-pilote.

Mais Pierre Laurent, encore tout rose de froid — et aussi de confusion — proteste énergiquement:

— Sans l'aspirant Derville, je crois bien que j'y passais, mon capitaine. C'est lui qui est un « as »!

Deux palmes devaient récompenser quelques jours plus tard ce brillant exploit.

* * *

Sur un ordre téléphoné, la moitié de l'escadrille a dû se porter en Champagne où se prépare l'offensive fameuse du 25 septembre.

Il y a un gros travail préliminaire de réglage d'artillerie et de photographies d'emplacements de défense à réaliser d'urgence pour le commandement.

L'équipe Laurent-Derville a obtenu d'être désignée et tous deux atterrissent sur un terrain auxiliaire entre Sainte-Menehould et Châlons.

Ils couchent sous la tente, à proximité de leur avion, et c'est à ce bivouac que Pierre recevra la

première lettre de Françoise, missive qui lui courrait après depuis le camp d'Avord.

Il lit et relit les chères lignes et s'empresse de répondre à la jeune fille pour lui donner le numéro de son secteur postal.

Désormais, comme les camarades, il va guetter impatiemment l'arrivée de ce courrier qui ne lui apportait jusqu'à présent que les deux lettres hebdomadaires de sa mère.

Françoise Verlay lui apprend qu'elle a regagné Paris et s'inquiète de le savoir au front. « S'il vous est agréable de recevoir mes lettres, je vous écrirai souvent, propose-t-elle. » Ce doux message, le premier, est contenu dans une grande enveloppe toute bleue...

Désormais, à chaque distribution, Pierre va l'attendre le cœur battant, cette enveloppe bleue...

* * *

Les pilotes ont quitté la tente de campagne pour des baraquements aménagés avec soin par des artilleurs restés de longs mois dans ce secteur considéré comme tranquille jusqu'à l'attaque.

Quatre hangars Bessonneau de toile verte abritent les avions à l'extrémité du terrain qui se trouve bordé par une sapinière où cantonnent des troupes d'infanterie au repos.

Il y a bien, à deux kilomètres, un village encore debout, mais toutes les chambres disponibles chez l'habitant ont été réquisitionnées par les officiers d'un État-Major de Division.

La vie de camp ne déplaît pas aux aviateurs ; bien au contraire, ils la trouvent plus intime, plus saine, plus agréable.

En dehors des missions de plus en plus fréquentes et périlleuses, pilotes et observateurs se retrouvent au bar de l'escadrille.

On y lit, on y joue aux cartes, on y fait de la musique, l'escadrille disposant d'un piano loué à Châlons et d'un phonographe à rouleaux.

On y rêve aussi.

Sur les murs, quelques trophées sont pendus : voici une hélice criblée de balles, des bouts de plans déchiquetés portant une croix noire... Voici une mitrailleuse prise à l'adversaire et l'insigne de l'escadrille découpé sur le fuselage d'un avion mis hors de service en combat.

On remarque surtout d'élégantes silhouettes de femmes, découpées dans la *Vie Parisienne* et mises sous verre par un sergent mécanicien particulièrement adroit de ses mains.

Au-dessus du piano, des photos agrandies du secteur, épreuves d'une rare netteté tirées par les meilleurs observateurs de l'escadrille, sont accrochées aux parois de hêtre. Sur l'étagère du bar, toute la gamme des bouteilles multicolores ou colletées d'or, parmi la frange traditionnelle de petits drapeaux.

A la place d'honneur, dans un cadre cravaté de tricolore, des noms, des photos : ce sont les camarades disparus. Ceux qui restent ne les oublient pas.

Quelques tables, des fauteuils d'osier, une ou deux chaises-longues de jardin constituent le

meublé de ce home rudimentaire, pourtant bien apprécié des aviateurs.

Installé dans une baraque voisine, le mess n'est pas moins animé. Tous les navigants, quel que soit leur grade, s'asseyent à la même table, présidée à chaque repas par le chef d'escadrille.

Les autres baraquements sont divisés en chambres — ô combien sommaires ! — avec un petit lit de camp dit « Picot », une étagère individuelle, une table placée au centre de la pièce et recouverte d'une couverture, deux bancs, un poêle, et... deux rateliers fixés au mur pour les pipes !

* * *

Le soir, les pilotes assistent au départ des régiments qui montent en ligne.

Les préparatifs de l'attaque sont formidables et le Haut Commandement fonde beaucoup d'espoir sur son issue.

Des unités d'élite vont remplacer les territoriaux qui tenaient des positions jusque-là si tranquilles que leurs abris, aménagés durant les longs mois d'attente, ont l'air de coquets chalets forestiers.

Des forces de cavalerie sont arrivées dans le secteur.

Hommes et chevaux bivouaquent dans les bois, en attendant de pouvoir s'élancer à la suite de l'infanterie, si une brèche suffisante le leur permet.

Des compagnies de travailleurs organisent nuitamment les sapes, creusent des parallèles de

départ, élargissent les boyaux de communication pour en permettre l'accès aux cavaliers.

Des pièces de tous calibres s'installent. Elles entameront ensemble la plus violente préparation d'artillerie qu'on ait vue depuis l'Artois.

Pendant ce temps, les « saucisses » montent une faction vigilante vers Massiges et les avions de chasse français s'efforcent d'intercepter les avions de reconnaissance allemands alertés par tout ce remue-ménage.

A bord de leur Farman, Pierre et Derville font deux missions par jour, une le matin, l'autre le soir, et nos grosses pièces lourdes, grâce à eux, sauront où diriger leurs coups.

A l'arrière, on ne s'active pas moins en vue de l'attaque.

On aménage des postes de secours en grand nombre et l'on installe des hôpitaux dans tous les vastes locaux restés disponibles. Des camions chirurgicaux sont garés dans la cour du lycée de Sainte-Menehould où des essaims de gracieuses infirmières préparent les rangées de lits destinés aux futurs blessés.

Entre deux réglages, Pierre, qui est descendu en ville pour faire quelques emplettes, ne trouve de l'eau de Cologne et de la pâte dentifrice qu'à prix d'or, le mercantilisme ayant déjà gagné le secteur d'attaque ! Le vin, qui valait vingt-six sous le bidon, coûte deux francs, et un camembert reste introuvable au prix normal.

Les salopards qui exploitent le soldat savent que celui qui part à l'assaut n'a guère d'autre idéal que de bien garnir sa musette, alors ils en profitent !

Le spectacle d'une relève d'infanterie est toujours émouvant et l'aviateur, qui jouit d'un assez grand confort, une fois redescendu du ciel de bataille, est plein d'admiration pour ces hommes qui affrontent, avec tous les dangers de l'attaque, les pires souffrances physiques et morales.

Pierre admire sans réserve les fantassins et c'est avec le plus grand plaisir qu'il a emmené plusieurs officiers de la Division de Fer, stationnée, elle aussi, dans le bois de sapins, qui avaient exprimé le désir de monter en avion.

Si Claude n'était pas tombé à Carency, peut-être l'aurait-il rencontré à la tête de sa section dans les parages de l'offensive...

Trois jours avant que ne soit donné, à l'aube grisâtre et pluvieuse du 25 septembre, le signal de sortir des trous, des tonnes d'obus ont été déversées sans arrêt sur les trois lignes de tranchées adverses et les positions avancées.

A écouter les artilleurs, il ne doit plus rester debout un seul cheval de frise !

Les observations aériennes confirment les ravages accomplis par l'artillerie, mais elles permettent de déceler aussi l'arrivée de puissants renforts.

* * *

29 septembre 1915.

L'attaque de Champagne a échoué.

Si nos troupes ont avancé de quelques kilomètres sur différents points, elles ont, par contre, été stoppées net sur plusieurs autres.

L'aviation, elle aussi, a subi des pertes sensibles au cours d'engagements disproportionnés avec les moyens dont elle dispose.

On a multiplié les missions de reconnaissance, de réglage ou de liaison, tandis que les Voisin allaient bombarder la nuit et qu'apparaissaient les premiers « Bébés » Nieuport de chasse.

Pierre, ainsi que les autres pilotes de son unité, a survolé, en pleine attaque, et jusqu'à trois fois dans la même journée, le dur secteur où le Haut Commandement Français avait tant espéré enlever la décision.

Le mauvais temps, soudain, s'est mis de la partie, ajoutant sa grisaille à la tristesse d'un échec.

Rien n'est plus morne, aucun paysage n'est plus désolant que la plaine de Champagne battue par la grêle, la pluie d'automne et la bourrasque.

Pour les combattants du ciel, le métier devient d'autant plus pénible qu'il fait très froid à 1.500 mètres où l'atmosphère s'est encrassée de brume et d'humidité.

L'équipage, malgré ses effets chauds, sent ses membres s'engourdir dans l'étroite carlingue où s'infiltrent de perfides courants d'air.

Derville et son pilote, qui approchent des lignes, identifient une fois de plus la route de tant de missions.

Sitôt le décollage, on survole Auve et ses toits bas, Dommartin-la-Planchette, Tilloy, puis Valmy toujours grouillant de troupes mises en réserve.

Dans une vaste clairière, non loin de Somme-Bionne, des chevaux, par milliers, semblent attendre, eux aussi, un ordre qui n'est pas venu.

Notre fière cavalerie, avec ses dragons et chasseurs devait foncer à la suite des fantassins par la grande plaine dégagée. Seulement, au-delà de Ripont, on n'avance plus...

On a fait des milliers et des milliers de prisonniers, on a repris la butte de Tahure et la Main de Massiges, mais l'objectif véritable n'a pas été atteint. Tout est à refaire. Le même glacis blanc des tranchées s'étend toujours d'Auberive à Ville-sur-Tourbe. Voici des points connus qui ne sont plus que ruines : Wargemoulin, Ville-sur-Tourbe, la ferme des Hurlus, dont il ne reste que quelques pans de murs. Voici Perthes et son ruisseau d'eau croupie où les coloniaux lavaient leur linge avant l'attaque.

On se bat toujours en bas et les lignes sont encore imprécises. L'artillerie adverse s'est ressaisie et un intense crapouillage vous accueille vers Somme-Py et ne vous lâche plus jusqu'à Monthois et Grandpré; ce sont des 105 dont chaque éclatement est suivi d'un nuage jaunâtre. Quand le projectile éclate à moins de cent mètres, l'avion est secoué comme une coquille de noix sur une mer démontée.

Presque chaque fois, Pierre rentre avec du plomb dans l'aile et le mécano a fort à faire pour entourer de cercles tracés au pinceau les nouvelles blessures du taxi, peu à peu transformé en passoire.

* * *

Ce matin, c'est plus grave, le caporal Laurent est allé dans le secteur d'Apremont pour prendre des photos avec un observateur nouvellement arrivé à l'escadrille, le capitaine Henry. L'affaire a tourné au tragique.

Montée normale, passage des lignes sans histoire. Au sol, la visibilité est médiocre et de l'altitude de 2.500 mètres où ils sont montés sur la demande même du capitaine qui a conscience de mener au mieux cette première mission, il a été convenu qu'on redescendrait sur l'objectif jusqu'à ce qu'il soit permis de réussir des clichés convenables.

Ce capitaine Henry est une sorte de colosse roux dont le buste tout entier émerge de la carlingue et qui semble se soucier fort peu des coups de canon et de tout le reste. Habitué à Derville, mais docile aux ordres du chef d'escadrille, qui lui a confié ce nouvel observateur, Pierre s'est demandé un instant ce qu'il adviendrait s'il y avait combat... C'est toujours le souci qui assiège le pilote de réglage lorsqu'il emmène un nouveau « client ». Mais le visage énergique de son passager le rassure; ses gestes calmes et précis indiquent que cet officier n'est pas un « bleu », et il va le prouver.

Sur leur droite, s'étend la grande forêt d'Argonne; l'équipage reconnaît Vienne-le-Château, Servon, puis Binarville et le Four de Paris. Dans ces bois à peine rouillés par l'automne, l'infanterie

lutte farouchement à l'arme blanche ou à la grenade. Chaque mètre de terrain se conquiert pied à pied.

Pour travailler correctement, le capitaine Henry estime qu'il leur faut descendre encore et Pierre entame une spirale : 2.000 mètres, 1.800 mètres, 1.400 mètres, 1.000 mètres, 800 mètres. L'avion va-t-il se poser sur les arbres? le passager ne bronche pas, tout à son appareil-photo... Vers 600 mètres, toujours penché sur son objectif, il fait signe du bras qu'il va prendre ses clichés.

Pierre conserve l'appareil en parfaite stabilité, tandis que de toutes parts jaillissent les coups de l'artillerie adverse qui a décidé de s'acharner sur cet avion tournant sur elle en orbes désinvoltés, tout comme s'il évoluait dans le ciel paisible de l'arrière.

Soudain, un coup plus violent que les autres. Les deux hommes ont eu le même tressaillement : il y a sûrement de la casse !

Un shrapnell a fusé devant l'appareil, arrachant un bout du plan droit et déchiquetant tout l'avant de la carlingue. Le capitaine Henry, atrocement blessé au visage, touché au ventre et aux jambes s'est effondré, mais utilisant tout ce qui lui reste de vie, *il continue à prendre ses clichés.*

Laurent, qui a reçu deux balles dans le bras droit et dont l'épaule est farcie d'éclats, *continue de piloter.*

Sa mission achevée, *et pas avant*, l'équipage du Farman n° 7, sa carlingue inondée de sang,

rallie tant bien que mal le terrain, protégé par deux Nieuport de chasse heureusement alertés. Pour la première fois le pilote, qui avait tenu le coup jusque-là, s'évanouit sitôt l'atterrissage, à bout de forces.

Quant au capitaine Henry, nous lisons sur le livre de vol qu'il est mort pendant que l'ambulance l'emmenait à l'hôpital-mixte de Sainte-Menehould.

Oui, mais les photos étaient prises...

CHAPITRE VI

SUR LE FRONT RUSSO-ROUMAIN

Octobre 1916-17.

Déprimé par dix mois de front et de missions continues à toutes altitudes, Pierre Laurent, sur l'ordre de ses chefs, a été envoyé à l'arrière où il acceptera, après une courte convalescence passée à la maison de santé des aviateurs de Viry-Châtillon, le poste de pilote-moniteur de l'École de bombardement d'Aulnat, près Clermont-Ferrand.

Après des fortunes diverses, le front tient toujours. Fin septembre 1916, la Roumanie, alliée de la France qui ne possède qu'une aviation embryonnaire, réclame du matériel et des pilotes.

On fait le tour des formations et le sergent Laurent, avec le lieutenant Derville, sont désignés pour faire partie de la première mission envoyée sur le front du Séreth, sous les ordres du commandant de Malherbe.

Le fait même d'atteindre Arkangel, sur la côte mourmane, constitue déjà un périlleux exploit, mais ceux des nôtres qui ont accepté de grand

cœur de se porter au secours des Roumains s'embarquent sans hésitation, un soir d'octobre 1916, en rade de Brest.

C'est un émouvant voyage en perspective, bien fait d'ailleurs pour séduire la jeunesse courageuse.

* * *

Accoude au bastingage du *Catherine-II*, un vieux paquebot russe, Pierre Laurent regarde mélancoliquement s'éloigner la côte française.

Il est cinq heures du soir; le ciel chargé de lourds nuages bas couvre le Goulet de Brest qui va s'estomper définitivement aux yeux des passagers...

Ces passagers sont tous des soldats, aviateurs, mécaniciens et quelques hommes du Service de Santé.

Le sergent Laurent ne se ressent plus de sa blessure de septembre 1915 et il s'est adapté au pilotage d'un nouveau type d'appareil dont les frères Michelin, dans un geste patriotique, ont offert cent unités à la France.

De régleur d'artillerie, Pierre devient bombardier de jour. Une escadrille similaire à la sienne vient de connaître des débuts tragiques en allant bombarder en plein après-midi les usines Mauser, à Oberndorff. Sur huit appareils dont c'était la première sortie au front, quatre ne sont pas rentrés; deux d'entre eux ont été abattus en flammes au-dessus de la Forêt Noire. Tous les aviateurs qui ont péri ou qui ont été fait prisonniers dans cette affaire étaient d'excellents amis de Pierre qui avait guidé leur instruction. La

nouvelle lui a été transmise au moment d'embarquer et c'est pourquoi beaucoup de tristesse s'ajoute, pour le sergent Laurent, à la nostalgie ordinaire des grands départs.

En attendant de faire à nouveau équipe dans le ciel, Pierre et Derville, qui ont eu la joie de se retrouver au Centre d'entraînement d'Aulnat, font cabine commune sur le *Catherine-II*.

Il y a, quelque part à l'avant du bateau, une vingtaine de matelots de la Mer Noire qui rejoignent Odessa.

Durant les premières heures de la traversée, ils chantent des chœurs grégoriens que l'un d'eux accompagne à l'harmonica. Leurs voix graves accueillent la nuit qui surgit plus vite sous le ciel d'orage, ajoutant encore à ce sentiment d'intense solitude qu'on éprouve toujours lorsqu'on quitte le sol natal, surtout en temps de guerre.

Derville a rejoint Pierre Laurent sur l'entrepont où les hommes, déjà, ne sont plus que des ombres.

— A quoi penses-tu Laurent?

Tiré de sa rêverie, le jeune pilote, les yeux rivés sur la ligne d'horizon, murmure :

— Il faut quitter la France, vois-tu, pour l'aimer plus encore !

L'attrait d'un pareil voyage, le charme puissant de l'aventure s'effacent un instant devant cette impression pénible de séparation totale qu'accentue chaque tour d'hélice. Bientôt, plus rien sous le ciel noir, que le halètement régulier des machines et le bruit de soie froissée que font les vagues déchirées par l'étrave du navire...

L'équipage commence sa première nuit en mer...

* * *

Après avoir contourné la Grande-Bretagne et l'Irlande et passé au grand large des côtes scandinaves, le *Catherine-II*, qui met le cap sur Arkangel, s'est dérouteré volontairement vers les mers boréales afin d'éviter toute rencontre désagréable.

Le long détour qu'il s'est imposé par l'Océan Glacial Arctique va prolonger le séjour à bord tout en diminuant les risques d'un torpillage par quelque sous-marin ou autre corsaire à l'affût de bâtiments transporteurs de troupe, de vivres, ou de matériel.

La perspective d'un plongeon dans l'eau glacée ne séduit personne et chacun souhaite de ne pas entendre les trois coups de sirène, signal sinistre de l'évacuation du navire.

La nuit, on vogue tous feux éteints et des patrouilles de surveillance se relaient sur le pont pour interdire le moindre feu de cigarette.

Les officiers et les pilotes disposent de cabines, mais les hommes couchent dans la cale. Plusieurs d'entre eux, qui souffrent du mal de mer, ne quitteront pas leur hamac durant tout le voyage.

Le jour, il fait si froid que, pour séjourner sur le pont, même aux heures de soleil, Pierre et ses compagnons revêtent leurs effets chauds.

Voilà six jours que l'on est en mer et l'on n'a rencontré en tout et pour tout qu'un voilier et deux cargos.

Des requins s'agitent dans le sillage du navire, tandis que deux mouettes blanches ne quittent

pas le grand mât où elles se sont posées au départ de Brest.

Le dixième jour, les passagers assistent au « soleil de minuit », et, au petit matin, grand branle-bas : la vigie signale une masse sombre... Tout le monde grimpe sur le pont. Est-ce un sous-marin?... — Non c'est une baleine !

On respire, tandis que l'énorme cétacé plonge et disparaît.

* * *

Depuis que le bateau a quitté la France, aucune nouvelle du monde; la radio du bord reste silencieuse.

Seuls, durant treize jours et treize nuits, entre le ciel et l'eau, les passagers auront connu la pire nostalgie.

Installé dans sa cabine, Pierre, selon son habitude, a noté ses impressions de route :

« Traversée assez mouvementée au départ. Un grain assez violent au large des côtes anglaises. Ne suis pas malade, mais Derville l'est pour deux.

« Sommes passés au large des îles Faër-Oër et avons aperçu un superbe trois-mâts. Le commandant, qui l'a volontairement évité, a dit à table qu'il pouvait s'agir d'un « bateau-piège ».

« Cuisine russe vraiment impossible : tout sent le pétrole.

« Décidons de prendre nos repas « à la roulante », sur le pont, avec les mécanos. Aperçu une jolie blonde sur la passerelle : c'est la femme du capitaine.

« Les marins russes qui sont à l'avant appartiennent aux équipages révoltés de la Mer Noire.

« Courant après le bateau, les squales se disputent les déchets des cuisines.

« Avons fait à deux reprises des exercices d'alerte. Derville et moi sommes dans la chaloupe n° 4.

« Le jour, promenade sur le pont, mais sommes gelés, malgré le soleil.

« Avons vu l'aurore boréale : merveilleux.

« Aperçu plusieurs banquises dans l'Océan Arctique.

« Avons rencontré quatre bateaux en treize jours de traversée, heureusement pas de sous-marin, à part la fausse alerte causée par la baleine. »

L'arrivée à Arkangel, après cet interminable voyage, devait être suivie d'un long remorquage — de 7 heures à 16 heures — en côtoyant les 70 kilomètres de quais.

La plupart des passagers avaient hâte de mettre pied à terre, quoique toute inquiétude ait disparu à bord à l'aube du treizième jour, tandis que le navire longeait la côte mourmane.

Premier contact avec le sol russe et petite sensation de vertige devant les premières enseignes vraiment indéchiffrables pour qui ne connaît pas la langue. Arkangel est un port où traîne partout une odeur de poisson fumé, aussi bien dans les cafés, qu'à la douane ou chez le coiffeur.

Pour changer un peu du menu du bord, en attendant l'embarquement prévu par voie ferrée, Pierre et Derville ont voulu s'offrir un bon dîner

dans un restaurant du port. Ils ont été déçus car la cuisine locale est quelque peu... spéciale ! Il vaut encore mieux se contenter de la « roulante ! »

Après quarante-huit heures de pause, le temps de former un train, la mission est rassemblée devant une quinzaine de wagons, comportant de larges couchettes, repliables pendant le jour. Pierre, qui occupe un compartiment de seconde classe avec Derville et quatre autres pilotes, aura tout loisir de contempler, durant plus de seize jours passés dans le train, le paysage russe, d'une rare monotonie, qui se déroule entre Arkangel et Iassy (Roumanie), après de courtes escales à Vologda, Yaroslaw, Moscou et Kiew.

Au terminus du voyage, les aviateurs français n'attendent plus que leurs avions pour s'envoler vers le front du Sereth où l'armée russo-roumaine aura tant besoin de leur courage et de leur expérience.

* * *

Au début de son séjour en Roumanie, Pierre Laurent vécut de longues semaines d'inaction forcée. La mission française était arrivée à Iassy, Bucarest étant occupé par l'ennemi. Elle comportait de nombreux mécaniciens et des monteurs spécialistes qui attendirent plusieurs mois les appareils dont ils devaient assurer le montage et la mise au point.

L'hiver de 1916 fut des plus rigoureux ; Pierre et les autres navigants de sa formation durent, une fois le matériel en main, procéder aux essais de leurs avions par des températures de glace. Le

terrain de Iassy se trouvait installé à la sortie nord de la ville. Les aviateurs russes, roumains et français s'y rencontraient au cours des mêmes séances d'entraînement.

On prépara ainsi des équipages mixtes avec de jeunes officiers roumains sortant de l'École de Cavalerie de Botosani et briguant de devenir observateurs en avion.

Au début de 1917, l'escadrille de Pierre recevait l'ordre de se porter jusqu'à Galatz où l'attendait un copieux programme de bombardements à effectuer dans le secteur de Marasesti que tenaient l'armée roumaine, la 6^e armée russe et le 4^e corps sibérien. Il y avait sur chaque terrain, un matériel assez hétéroclite. Les escadrilles n'étaient pourvues que de quelques « Bébé » Nieuport et de Morane-Parasol pour la chasse, de biplans M. F. 40 et Bréguet-Michelin pour les autres missions : reconnaissance, réglage ou bombardement.

Pour les Bréguet, il fallut improviser des bombes, celles qui avaient été envoyées de France ayant disparu dans le torpillage d'un transport. Sur l'initiative d'un mécanicien ingénieux, l'on ajouta un empennage à des obus d'artillerie, en attendant mieux...

C'est avec ces projectiles « d'occasion » que se firent les premiers raids sur l'ennemi. Ils furent entrepris en plein jour et à des altitudes souvent héroïques. Le temps nécessaire à la montée absorbait une grande partie de l'essence et réduisait ainsi la durée de vol de même que le rayon d'action. L'équipage sacrifiait donc la sécurité de l'altitude et franchissait les lignes à moins de deux mille

mètres, s'exposant ainsi aux coups de l'artillerie ennemie.

Le premier bombardement collectif surprit l'adversaire.

Un matin d'avril, sitôt après le lever du jour, tous les avions en état de vol et capables d'emporter des munitions prirent l'air, du terrain de Galatz, pour se porter à l'attaque d'une flottille de monitors autrichiens (1) ancrés en rade de Braïla, sur le Danube.

Une vive riposte des canons de marine, spécialistes du tir à la verticale, dispersa quelque peu les bombardiers. La plupart des projectiles s'égrenèrent sur le fleuve, quelques-uns tombèrent sur les docks voisins, mais aucun bateau ne fut coulé.

Pour cette première sortie, Pierre Laurent et Derville rentrèrent au terrain avec une balle de shrapnell dans leur hélice et plusieurs éclats dans les plans. Ils en conclurent que les marins de la flottille de Braïla ne tiraient pas mal du tout et qu'il faudrait en tenir compte pour les missions à venir, l'avion dont ils disposaient n'étant pas très maniable dans les situations critiques et ne permettant pas certaines manœuvres de dégagement.

Le chef d'escadrille décida que l'on irait moins loin et que chaque équipage prendrait son temps pour monter, en tournant au-dessus du terrain, de façon à ne franchir les lignes qu'à une altitude respectable sans alerter par avance la D. C. A. et la chasse adverses.

Le bombardement ne consiste pas à emmener

(1) Sorte de petits contre-torpilleurs de combat.

des torpilles et à s'en débarrasser n'importe où, avec l'espoir de s'en revenir au plus vite.

Un équipage d'élite avait à cœur de toucher coûte que coûte le but qui lui était assigné, même s'il risquait vingt fois de se faire descendre.

Pilote et bombardier savaient qu'à proximité de l'objectif, il y avait des maisons pleines de vieillards impotents, de femmes et d'enfants. Alors, ils ajustaient leur tir au mieux pour n'atteindre que le but et éviter le plus possible de frapper ce qui l'entourait.

Les civils de Roumanie innocents comme ceux de France, d'Allemagne ou d'ailleurs, devaient être respectés !

Laurent et Derville, pour leur compte, partaient de ce principe que, dès l'instant qu'on réussit des « tirs en traînées » impeccables en école, il faut s'efforcer de parvenir aux mêmes résultats sur le front.

Il suffisait, après avoir corrigé soigneusement sa dérive, d'être assez calme et courageux pour prendre la peine de lancer ses bombes en utilisant les méthodes apprises à fond, sans se préoccuper des coups de 105 ou de la menace des chasseurs à croix noires.

* * *

Ce jour-là, 9 mai 1917, trois Bréguet-Michelin avaient décollé à 18 h. 30 du terrain auxiliaire de Venatory, situé à 20 kilomètres environ de Galatz dont l'aérodrome, trop exposé aux coups de l'artillerie ennemie, avait dû être évacué.

L'une des trois machines était montée par le tandem Laurent-Derville et il avait été convenu que six chasseurs, envolés de Teccuci, les escorteraient jusqu'aux lignes et s'en reviendraient après ravitaillement pour les convoyer de nouveau au retour.

Le ciel, ce soir-là, était lourd d'orage. Toutefois, le départ n'avait pas été différé pour cela, les pilotes sachant que l'on peut toujours contourner un grain ou un orage et, au besoin, passer au-dessus.

La couche de nuages se traînait à douze cents mètres environ et l'air était saturé d'électricité.

Envolés avec la charge complète de bombes, les trois Bréguet montaient péniblement, prenant leur hauteur par orbes successives, au-dessus du lac de Bratès dont l'eau couleur de pervenche ressemblait à un vaste miroir.

La mission était simple : il s'agissait de faire sauter à la bombe un important dépôt de munitions que l'ennemi avait installé par ruse dans une église à dôme vert située près des quais de Braïla, en bordure du Danube.

Parvenus à deux mille mètres, les bombardiers devaient se diriger en droite ligne sur l'objectif pour exécuter leur tir, dont les résultats seraient contrôlés et photographiés le lendemain par un avion de reconnaissance.

A l'ouest, le ciel se cuivrait, mais des parcelles de bleu apparaissaient où il ferait bon de se faufiler pour le retour.

Pierre consulta son altimètre : 2.400 mètres ; Derville, scrutant l'horizon, surveillait une éventuelle apparition des chasseurs... Soudain, il fit un

signe à son pilote et Laurent aperçut l'un des trois Bréguet qui se mettait en descente bien avant le passage des lignes.

Panne de moteur sans aucun doute.

L'autre Bréguet volait plus au-dessous, presque au ras de la masse nuageuse.

Quelques minutes après, il disparut à son tour dans le coton...

Que se passait-il?

Les chasseurs d'escorte étant repartis vers leur base pour se ravitailler, l'équipage du B. R. IV n° 8 — Laurent et Derville — resta tout seul dans le ciel, n'en continuant pas moins sa route.

Sous ses ailes, l'orage qui menaçait tout à l'heure avait éclaté et en même temps que les coups de canon, surgissaient les coups de bélier du tonnerre. Pourtant, aux oreilles des guetteurs d'en-bas, un bruit de moteur persistait à se faire entendre très haut, quelque peu assourdi par l'épaisseur de nuages, mais très nettement significatif : un avion approchait...

Alors, le canon reprit de plus belle et les gerbes flamboyantes de la D. C. A. se mêlèrent aux éclairs furieux de l'orage.

Seuls dans ce ciel en feu, seuls en pleine tourmente, seuls sur l'ennemi, Laurent et Derville poursuivaient tranquillement leur mission. Le mauvais temps, après tout, pouvait être pour eux un précieux complice.

Au sol, la chasse hésitait à décoller dans la bourrasque et les artilleurs tiraient à l'aveuglette sur cette proie invisible que leur dissimulaient de lourds nuages noirs.

Sans ce soucier de leur solitude périlleuse, de leur abandon par la patrouille de protection figée au sol par la tempête, ne sachant pas ce qu'étaient devenus leurs camarades d'escadrille, disparus bien avant le passage des lignes, Laurent et Derville, n'avaient plus qu'une idée : atteindre le but, coûte que coûte en se faulant dans le couloir de feu de l'orage.

N'importe quel autre pilote de l'autre guerre le reconnaîtra : le fait de voler, même par ciel calme, avec un Bréguet-Michelin chargé à outrance, constituait, en 1917, un fameux exploit; mais notre équipage était d'une trempe à faire mieux encore. Ni les éléments déchainés, ni le canon n'allaient stopper son bel héroïsme.

* * *

Sur le carnet de vol de Pierre, cette mission est évoquée par trois lignes laconiques :

Exécuté quatre passages successifs sur l'objectif pour faire correction de visée.

Coup au but. Avons constaté violente explosion suivie d'incendie.

Grâce à la précision du tir de l'observateur et au calme du pilote, l'église au dôme vert contenant les stocks de munitions destinés au groupe d'armées de Von Mackensen en vue d'une offensive sur le Séreth, avait été atteinte par plusieurs bombes.

Pour parvenir à ce brillant résultat, l'équipage avait manœuvré comme s'il exécutait un tir d'entraînement.

Quand le lourd Bréguet parvint sur la ville

alertée, une fissure s'était produite dans la couche de nuages et l'avion était apparu aux pointeurs des pièces de marine stupéfaits d'une telle audace. Leur réaction allait être des plus sévères, et, bientôt, l'appareil fut pris dans un véritable cercle de feu.

A bord, pourtant, les deux aviateurs, préoccupés d'accomplir un bombardement efficace, poursuivaient leur mission.

A quatre reprises, l'avion passa et repassa sur l'objectif jusqu'à ce que Derville, jugeant le moment favorable, ait déclenché son tir.

Des fusants se déchiquetaient au ras des plans, mais l'avion ne déviait pas d'un pouce.

A l'instant précis où les obus se détachèrent, un rayon de soleil filtrant à travers la couche nuageuse éclaira une perlée d'argent s'égouttant du ciel sur la terre.

Soudain allégé, l'avion s'était cabré. Pierre le rétablit et en profita pour gagner 3.000 mètres et contraindre ainsi les artilleurs ennemis à changer leur tir d'encadrement qui devenait de plus en plus précis et scabreux pour le Bréguet.

Pendant ce temps, Derville, par le carreau de visée situé dans le plancher de la carlingue, cherchait à situer les effets de la traînée mais une épaisse fumée montant des quais l'empêchait de rien voir.

« De toute façon, pensa-t-il, nous n'avons pas dû tomber loin. » A Pierre, dont le visage interrogateur s'éclairait d'un sourire, il renvoya un autre sourire. Tous deux avaient conscience d'avoir fait le maximum.

Il s'agissait maintenant de rejoindre le terrain et d'éviter la casse.

L'artillerie s'acharnait toujours, mais son tir s'était désuni et les obus éclataient avec davantage d'écart. Le soir venait qui empêchait la chasse ennemie de prendre l'air pour les rattraper. Ils avaient eu l'orage pour aller, ils auraient la nuit pour rentrer et ils en savaient gré aux éléments complices.

Après trois heures de vol et un détour prudent par la Dobroudja aux gorges escarpées où se dissimulaient des batteries lourdes, l'équipage se posait enfin sur son terrain où avaient atterri sans encombre leurs camarades victimes d'ennuis mécaniques.

Dans la soirée, un coup de téléphone de l'Etat-Major de la 6^e armée russe confirmait la pleine réussite de la mission et priait le commandement français de féliciter chaudement ses aviateurs.

* * *

Après le mois d'août 1917, il fallut abandonner définitivement le bombardement de jour sur le front de Séreth, car la chasse ennemie, dotée d'avions plus rapides et mieux armés, était devenue très mordante et interdisait toute sortie aux avions lourds, français ou russes.

On décida donc de ne plus voler que la nuit; mais ce fut dans des conditions non moins périlleuses, les escadrilles ne disposant pas, sur leur terrain, d'un éclairage suffisant pour le vol nocturne. Les avions, eux non plus, n'étaient pas

équipés, et le contrôle des appareils de bord n'était possible qu'à l'aide d'une lampe portative. Plus tard, on procéda à une installation un peu plus pratique, mais toujours très sommaire, à l'aide de batteries d'accus.

L'été de 1917 se passa en liaison constante avec l'armée russo-roumaine qui tenait les tranchées au long du Séreth. Les Français, toujours courageux dans les missions aériennes, souffraient beaucoup du manque de nouvelles, leurs lettres n'arrivant plus depuis plusieurs mois. Que se passait-il dans leur Patrie ?

Un matin d'automne, toute l'escadrille, sortie de ses cantonnements, vit avec stupeur passant en désordre sur la route qui bordait le terrain de Vénatory, des éléments de troupes russes, soldats hirsutes et boueux, aux longues capotes jaunies qui redescendaient des lignes, sans armes, sans chefs. L'armée abandonnait le front !

Ces hommes, comme un troupeau hébété, s'enfuyaient vers l'arrière. Ils avaient abandonné les tranchées confiées à leur garde, laissant leurs fusils et leurs sacs au long des créneaux vides, se précipitant en débandade vers les villes proches où, dans des meetings tenus en plein air, des agitateurs sans scrupules prêchaient déjà la révolution.

Peu de temps après, c'était la panique totale, la fuite, la reddition : l'armée russe avait lâché son alliée roumaine !

Devenues inutiles sur ce front abandonné, les escadrilles allaient être renvoyées en France — c'était du moins l'espoir de tous : officiers, sous-officiers ou soldats, pilotes ou observateurs, mitrail-

leurs ou mécaniciens, chacun n'aspirait plus qu'à rentrer au plus vite pour continuer à se battre sur le sol natal.

De longues semaines passèrent dans une inaction démoralisante. C'est seulement au seuil du nouvel hiver que, son unité ayant été dissoute, Pierre obtint enfin d'aller à l'école d'Odessa pour s'y perfectionner sur un monoplace nouveau. De son côté, Derville devait essayer de devenir pilote.

Tous deux rejoignirent ainsi les bords de la mer Noire et commencèrent aussitôt leur entraînement respectif à l'école de pilotage installée à proximité des fameuses usines russes Anatra.

De France, les rares nouvelles qui leur parvenaient étaient loin d'être brillantes. On apprenait que l'offensive anglaise en Cambrésis avait échoué et Pierre, comme chaque Français exilé, souffrait davantage de se trouver séparé de la mère Patrie qui avait tant besoin de tous ses fils.

* * *

La ville d'Odessa était d'un aspect agréable, avec ses grandes artères modernes, ses magasins de luxe, ses brasseries pleines de lumière et de musique. De nombreux tramways desservaient la ville et sa banlieue immédiate où Pierre et ses camarades étaient logés dans une somptueuse villa du boulevard Fransouski (de France), au bord de la mer Noire.

L'École d'entraînement se trouvait à quelques kilomètres de la ville et les pilotes s'y rendaient

chaque matin avec le tramway passant devant leur porte.

Vers la mi-décembre, les choses se compliquèrent sérieusement. Dans Odessa, où régnait, depuis quelques jours, une intense confusion, les aviateurs français croisaient avec surprise des prisonniers allemands et autrichiens qui circulaient librement. Déjà, des bagarres éclataient au coin des rues... La terreur couvait sourdement.

Le 15 décembre, la Russie révolutionnaire signait une paix séparée à Brest-Litowsk. La dictature de Lénine et de Trotzky succédait à celle de Kerensky.

L'empereur Nicolas II, après avoir abdiqué, avait été interné avec les siens à Tsarskoié-Sélo, puis à Tobolsk. Et maintenant, on s'entretenait dans toutes les grandes villes de Russie où les classes élevées de la société étaient traquées par des soldats révoltés et des hordes de bandits sortis des prisons.

Les ex-officiers de l'armée tsariste qui n'avaient pas adhéré assez tôt au régime « Bolcheviki » étaient arrêtés, jugés séance tenante et déportés en Sibérie ou fusillés, selon les décisions du Tribunal révolutionnaire (Rumcherowl).

Les quelques Français qui se trouvaient alors en Russie et qui assistaient à ces massacres, n'avaient d'autre espoir que leur rapatriement.

Toutefois, par où passer ?

Dans la ville soumise à un régime de terreur, des bandes armées menées par des matelots de la mer Noire qui s'étaient signalés en se révoltant les premiers, fouillaient toutes les maisons, éventrant les meubles, pillant les foyers, arrêtant sans dis-

tingtion tous ceux qui leur semblaient suspects de n'être pas acquis au nouveau régime.

On peut imaginer l'immense souffrance morale de Pierre et de ses compagnons, contraints d'assister, impuissants et désarmés à ces affreux spectacles de chaque jour.

Néanmoins, dans Odessa, la vie continuait.

Les magasins étaient pillés, trois ou quatre fois par jour, par des hordes qui surgissaient dans des camions volés, mais les brasseries et les restaurants étaient comblés. On y soupait en musique et l'on voyait de longues queues devant les cinémas.

À l'Opéra, le plus somptueux théâtre d'Odessa, on donnait *Le Barbier de Séville* — en russe, naturellement — avec la troupe au complet et le grand orchestre habituel — et la salle était bondée. Les rares éléments survivants de l'aristocratie de la ville s'étaient réfugiés aux places populaires; par contre, dans les loges ou à l'orchestre, on voyait trôner des soldats en longue capote kaki, mâchonant des graines de soleil, et des matelots de la mer Noire, accouplés à d'anciennes servantes affublées de robes d'apparat dérobées en ville.

Première et affligeante vision du fameux renversement des classes sociales porté au programme des Soviets !

Durant les entr'actes, par les baies toutes grandes ouvertes du magnifique et somptueux foyer des artistes, on entendait la fusillade du dehors...

Le canon tirait sur la gare et les mitrailleuses prenaient en enfilade, une à une, les artères les plus fréquentées de la ville.

* * *

Un matin de Janvier 1918, en montant au terrain d'aviation, Pierre Laurent et Derville n'eurent que le temps de rebrousser chemin. On se battait furieusement aux abords de l'aérodrome où les rouges s'étaient emparés de l'École de Pilotage, incendiant les avions et les hangars, s'emparant des mitrailleuses, des camions, de tout le matériel qu'ils jugeaient apte à leur servir. En outre, les deux Français apprirent avec stupeur que tous les pilotes roumains qui se trouvaient à l'entraînement avec eux avaient été arrêtés comme otages.

Quel sort allait leur être réservé?

Tous deux regagnèrent hâtivement leur logement en rasant les murs pour éviter les balles perdues qui claquaient contre les fenêtres ou les volets clos des boutiques.

Ayant pu rassembler quelques vivres, ils décidèrent sagement de ne pas quitter leur chambre jusqu'à ce que la bataille de rues soit un peu calmée. Le canon tonnait sans arrêt et la fusillade crépitait jour et nuit. Sans aucune nouvelle de leurs chefs et de leurs camarades, ils attendaient stoïquement des heures meilleures entre les quatre murs du troisième étage où ils étaient réfugiés.

L'immeuble était presque vide, ses locataires s'étant enfuis pour échapper aux horreurs de la guerre civile.

Un matin, ils entendirent claquer trois coups de feu à proximité, mais n'y prêtèrent pas atten-

tion. Une demi-heure après, deux camions bourrés de « bolcheviki » s'arrêtaient devant la maison, dans un grincement de freins. Pierre entr'ouvrit les persiennes et jeta un coup d'œil furtif dans la rue jusqu'alors déserte. Pas de doute, on pénétrait dans la maison !

Tous deux eurent le pressentiment qu'ils étaient visés. Il leur restait heureusement de quoi se défendre : leur revolver d'ordonnance et quelques chargeurs.

Rapidement, ils se concertèrent : fallait-il résister, ou bien dissimuler leurs armes et leurs munitions ?

De toute façon, les « bolcheviki » leur étaient bien supérieurs par le nombre. C'étaient des brutes déchaînées et mieux valait tenter de les avoir par la ruse ; Pierre et Derville n'étaient coupables d'aucun méfait et, le cas échéant, ils pourraient protester contre toute accusation.

Or, trois « tovaritchs » avaient été exécutés juste devant l'immeuble — les coups de feu étaient partis d'un soupirail de cave où étaient cachés des officiers russes qui furent capturés par la suite — mais le portier, questionné par la patrouille, apeuré, avait dénoncé les « aviateurs » du 3^e étage.

Ce fut une ruée sauvage dans l'appartement et le chef de bande — un matelot de la mer Noire — hurla en entrant :

— Arouge, Arouge ? (Avez-vous des armes ?)

— Niet, fit Pierre qui n'avait pas perdu son sang-froid.

Et la perquisition commença, à grands coups de crosse dans les meubles, tandis que les deux Fran-

çais étaient jetés contre le mur, un fusil chargé braqué sous le menton.

La situation devenait dramatique et tous deux, à cet instant, regrettèrent de ne pas s'être défendus avec leurs revolvers. Ils auraient au moins fait chèrement payer leur peau à ces bandits ! Mais leurs armes étaient cachées au fond d'une cantine et ils avaient jeté les balles dans les latrines...

Les minutes passaient, angoissantes...

Un instant, Pierre sentit son sang se figer.

La cachette venait d'être découverte et une sorte de colosse, qui avait fouillé la cantine, brandissait les deux revolvers.

Cette fois, les aviateurs se crurent perdus...

Mais l'homme, après avoir jeté un coup d'œil autour de lui, pour s'assurer qu'on ne l'avait pas vu, *s'empara des deux armes qu'il enfouit prestement dans les poches intérieures de sa pelisse crasseuse.*

Le vol de leurs revolvers par cette brute venait de leur sauver la vie.

Une fois la perquisition terminée, au milieu de l'appartement bouleversé, le chef de la bande esquissa un vague sourire.

— Niet, Arouge. (Pas d'armes.)

Puis, désignant la croix de guerre française qu'il venait de reconnaître sur l'une des vareuses pendues à proximité :

— Cred Fransouski ? (Croix Française ?)

Ce fut Derville qui répondit :

— Aviateurs Fransouski.

Faisant signe d'abaisser les fusils, le matelot continua :

— Niet, officier romanesch ? (Vous n'êtes pas des officiers roumains ?)

— Niet, aviateurs fransouski, répétèrent les deux hommes.

Alors toute cette brutalité du début tourna en semi-effusion :

— Da, da, tovaritch. (Oui, oui, camarades.)

Puis la bande se retira aussi sauvagement qu'elle était entrée, démolissant encore quelques meubles, crevant quelques tableaux et non sans que son chef n'ait subtilisé en passant, le porte-cigarettes en argent que Pierre avait laissé sur un guéridon.

Quelques minutes après, les deux aviateurs, soucieux de s'éviter une nouvelle rencontre avec une autre patrouille et trop heureux de s'en tirer à si bon compte, allaient prudemment rejoindre le gros des Français que les circonstances contraignaient à demeurer cachés en dehors de la ville dans les caves d'un hôpital tenu par des religieuses.

* * *

A quelques jours de là, la fusillade ayant cessé en ville, une délégation des nôtres se rendit crânement au siège du Commissariat du Peuple, installé dans de vastes bâtiments, près de la rade.

Un immense drapeau rouge flottait au-dessus du hall d'entrée, dont deux matelots énormes gardaient l'accès.

Après, qu'ils eurent prouvé leur qualité de Français on fit de solennelles excuses aux deux aviateurs et on leur remit un sauf-conduit leur permettant de circuler désormais en toute sécurité.

Malheureusement, la plupart de ces bandits armés jusqu'aux dents ne savaient pas lire et leurs patrouilles abattaient les gens, sauvagement, pour un rien !

Le colonel commandant le détachement des pilotes français — un aviateur de la première heure, breveté en 1912 — avait été assailli dans sa chambre d'hôtel et dévalisé de la solde destinée à ses hommes. On ne pouvait donc rester davantage dans cette tourmente, au milieu de barbares dont les dangereuses fantaisies risquaient de tourner au massacre un jour ou l'autre. Il fallait rejoindre la France au plus tôt.

Un soir de janvier 1918, les Français d'Odessa furent rassemblés par leur chef qui leur tint ce bref discours :

— Rendez-vous pour tout le monde, à dix-huit heures, à la gare de départ des marchandises, avec le minimum de bagages, et quelques jours de vivres, si possible.

Dans son laconisme, cet ordre ne souffrait ni discussion, ni commentaire; l'officier supérieur avait été avisé secrètement que la situation allait se compliquer pour lui et son personnel.

Il fallait partir au plus vite et essayer de rejoindre les autres tronçons de la mission Berthelot : les escadrilles du front de Crimée, les éléments du service de Santé et de l'État-Major, toutes ces formations dispersées et livrées, elles aussi, aux pénibles soubresauts de la révolution russe.

* * *

A l'heure dite, tous les pilotes et leurs mécaniciens furent exacts au rendez-vous.

Une obscurité propice enveloppe la gare triste et déserte dont plusieurs bâtiments sévèrement bombardés ne sont plus que ruines.

Au bout d'un quai qui semble encore plus noir que le reste, on entrevoit une locomotive, un wagon et un fourgon. La machine halète déjà...

Le colonel s'entretient un instant avec un civil coiffé d'un bonnet d'astrakan et vêtu d'une confortable pelisse, puis il se tourne vers ses subordonnés :

— Je suppose que vous êtes tous là? Nous n'avons pas une minute à perdre.

Et il leur présente le civil :

— Monsieur John Sirwson, journaliste anglais, grâce à qui nous avons pu acheter le train qui va nous emmener,

Ce convoi, réduit à sa plus simple expression, semble plutôt un embryon de train, mais il est suffisant pour emmener les vingt-trois Français. Ils s'installent de leur mieux dans l'unique wagon, tandis que deux hommes prennent place sur la locomotive, afin de surveiller, revolver au poing, le mécanicien et le chauffeur *achetés également à prix d'or*, mais qui n'inspirent aux Français, qu'une confiance relative, comme tous les « tovaritchs » du moment. Chacun d'ailleurs, quels que soient sa fonction ou son grade, devra se relayer

pour cette surveillance, de nuit comme de jour, pendant tout le trajet.

Ce départ clandestin s'était effectué sans incident notable : à plusieurs reprises seulement, le train avait dû brûler des signaux et forcer l'allure en traversant certaines gares tombées aux mains des rouges.

On ne dormait que d'un œil dans le wagon et durant les premières heures du voyage, chacun s'attendait à quelque arrêt subit du convoi, à quelque irruption en force des hordes déchaînées. Fort heureusement, on avait sauvé du désastre deux mitrailleuses et une demi-douzaine de revolvers qu'on avait répartis entre les hommes du convoi.

En gare de Moscou, après cinq jours et cinq nuits d'un voyage épuisant, le wagon s'accrochait à un train véritable, formé par la Mission Française qui avait reçu l'ordre de remonter sur Mourmansk pour s'y embarquer et tenter de rentrer par la même route qu'à l'aller.

Cette randonnée pénible, aux multiples péripéties, dura *quarante-quatre jours*.

C'est à Pétrozabosck, aux abords du fameux lac Onéga, que le général Niessel réunit tous ses aviateurs en carré et leur expliqua la situation, leur exposant toute la gravité de l'heure et les adjurant de rentrer au plus vite : *le Pays, plus que jamais, avait besoin de ses fils et en particulier, des aviateurs*.

Puis le lamentable convoi était reparti, cahin-caha, vers son destin, à travers la Carélie blanche et désertique, s'arrêtant à peine aux villes de

Kem, Kandaladcha et Kola qui jalonnent cette ligne à voie unique où les rares stations — une simple baraque en rondins avec un semblant de quai, un robinet d'eau chaude pour le « tchai » (1) et une voie de garage pour les wagons éclopés — sont distantes l'une de l'autre de trois à quatre cents verstes...

Comme tout arrive, même les trains achetés d'occasion, celui de la Mission finit par toucher Mourmansk qui ne comportait alors que des quais, quelques cabanes en bois, une station maritime britannique, le tout dans un cirque de montagnes recouvertes de neige immaculée.

Pierre Laurent, après un séjour d'une quinzaine dans son wagon bloqué par trois mètres de neige, put s'embarquer enfin pour la France — via Newcastle et Southampton — sur l'*Hudson*, un navire anglais qui remplaçait un autre bâtiment torpillé dix jours auparavant en assurant le même service.

Au départ de Mourmansk, à la nuit tombante, le paquebot fut salué par une émouvante *Marseillaise* s'élevant du pont d'un croiseur de guerre.

Minute poignante, dans le décor grandiose qu'offraient les falaises toutes blanches de neige de la côte mourmane, extrême pointe de cette terre devenue hostile et qui allait être plus tourmentée encore par la guerre civile que par la Grande Guerre embrasant tout le continent.

Au bout de six jours de pleine mer, dont soixante-douze heures d'escorte par quatre croiseurs de

(1) Thé.

bataille, l'*Hudson* accostait à Newcastle, son port d'attache habituel. Bientôt, tous les rescapés de Russie se réembarquaient à Southampton pour le Havre où la France toujours belle, noble et courageuse, attendait ses enfants.

L'aventure russe était terminée... Deux semaines plus tard, Pierre Laurent, pour sa plus grande joie, obtenait de repartir en escadrille.

CHAPITRE VII

UNE NUIT SUR PARIS

Mai 1918.

A dix heures du soir, Pierre Laurent se trouvait de garde au C. R. P. (1) et somnolait, allongé sur son lit, lorsqu'il fut réveillé par la sirène : « Alerte ! »

Des escadrilles ennemies étaient signalées se dirigeant vers Paris.

En même temps que les autres pilotes, il courut aux hangars, devant lesquels leurs avions, sortis dans l'ombre, attendaient, parés pour l'envol.

Depuis quelques jours, l'adversaire multipliait ses raids sur la capitale et expédiait ses bombardiers par vagues successives.

Le 30 janvier, une expédition comportant vingt-cinq appareils avait lancé des bombes, faisant 63 morts et 192 blessés. Ce premier raid ayant été exécuté par surprise, beaucoup de gens avaient négligé de gagner les abris.

Le 8 mars, nouvelle offensive nocturne de grande

(1) Camp retranché de Paris.

envergure avec 12 escadrilles — résultat : 14 morts et 49 blessés. Le 11 mars, 10 escadrilles lâchant leurs bombes firent encore 35 morts et 79 blessés dans Paris et sa banlieue immédiate. Aussi on avait décidé de renforcer la défense aérienne de la capitale en créant de nombreuses escadrilles de protection qui se tenaient au Bourget, à Trilbardou (près Meaux) et à Contin (près Juvisy).

Les monoplaces de chasse étaient des Spad et les autres des A. R. (biplaces) et des Letord (triplaces). Il y avait même encore quelques Voisin, type d'appareil spécialement conçu pour le vol de nuit, mais périmé pour ce genre de mission.

Pilotes et mitrailleurs étaient, pour la plupart, des aviateurs venant du front; aguerris et expérimentés, ils étaient entraînés au vol nocturne.

En 1918, l'aviation avait fait de notables progrès, au cours des quatre années de guerre et plus de soixante avions français étaient en mesure de prendre l'air dès le signal d'alerte. Mais la chasse de nuit était encore bien loin d'être au point.

L'ennemi envoyait sur nos villes des avions du type Gotha, montés par quatre ou cinq hommes. C'étaient des machines lourdes, mais moins lentes et moins vulnérables que leurs zeppelins.

Ces escadrilles, chargées de torpilles de 100 kilos, décollaient en pleines ténèbres des environs de Soissons et volaient vers Paris en suivant l'Aisne, le canal de l'Oise et la forêt de Compiègne. Au cours des raids qui suivirent, elles prirent un chemin détourné, par la vallée de l'Eure afin d'éviter les projectiles de l'artillerie anti-aérienne

qui dressait un barrage au nord-nord-est de la capitale.

* * *

Pierre, affecté d'office à la Défense aérienne de Paris, avait été promu adjudant et pilotait un bi-moteur de combat, engin assez rapide et propre aux patrouilles de nuit.

Rapidement envolé du vaste terrain du Bourget, il avait reçu l'ordre de patrouiller dans un secteur compris entre Compiègne et Nanteuil-le-Haudouin, couloir habituellement utilisé par les bombardiers allemands pour regagner leur base. Il avait un mitrailleur à son bord, sous-officier breton nommé Quénédic dont il n'avait pu encore juger les talents, tous les vols accomplis jusqu'alors avec lui s'étant bornés à des reconnaissances d'artillerie pour le contrôle en vol des postes de guet et de la D. C. A.

La nuit était sombre; sous les ailes du biplan qui prenait de la hauteur, le terrain avait subitement disparu, avec ses balises, ses projecteurs et son éclairage de piste. Tout s'était éteint d'un seul coup : c'était signe que tout le monde avait décollé.

Pierre Laurent brûlait du désir d'abattre un des gothas ennemis, mais il devait se confiner aux consignes reçues pour rester dans le secteur et à l'altitude de croisière qui lui étaient imposés.

Ayant amorcé un court virage sur l'aile, il se trouva soudain face à Paris et à son océan de toits, dont quelques lumières scintillaient encore malgré

les ordres impérieux de la Défense Passive. Les feux de signaux des gares du Nord, de l'Est et de Saint-Lazare clignotaient également, lucioles blanches, rouges ou bleues.

Sur la droite, vers les hauteurs de Saint-Cloud, quatre pinceaux de projecteurs fouillaient la nue...

A la verticale, sous l'avion, on devinait Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin et l'aérodrome du Bourget plongé dans l'ombre.

Pierre était un habitué des vols de nuit sur la capitale et ses parages; aussi était-il fixé depuis longtemps sur l'efficacité et l'intérêt de l'occultation totale. Tout pilote savait qu'une simple loupote oubliée dans une chambre de bonne projecte fort loin sa lueur.

Certaines nuits, on entrevoyait Paris à plus de 80 kilomètres à la ronde. La grande ville semblait marquée d'une sorte de halo qui faisait une tache claire dans le ciel noir. Les équipages des Gothas n'avaient aucun risque de se perdre : leur route était facile !

Ils disposaient de points de repère naturels : tout d'abord, la Seine et son ruban d'argent avec le coude de Billancourt. Si le fleuve était un guide sûr, le canal de l'Ourcq en était un autre, ainsi que la Marne. Les soirs de lune, la visibilité était totale; avec le Sacré-Cœur découpant sur la Butte-Montmartre son immense blancheur de pièce montée, tous les monuments et édifices publics s'identifiaient d'eux-mêmes : les Invalides, le toit verdâtre de la Madeleine, l'Opéra, l'église Sainte-Genève, le Panthéon. Les places, les rues, les avenues apparaissaient avec une prodigieuse netteté, tandis qu'à l'est et à l'ouest, deux masses sombres jetées au sol comme de vastes tapis d'ombre, révélaient les bois de Vincennes et de Boulogne où plafonnaient les pièges illusoire d'inutiles « saucisses ».

En principe, durant les nuits claires, les bombardiers ennemis ne s'y frottaient guère. Ils préféraient les ciels d'encre et les nuages complices.

* * *

En prenant sa hauteur, à demi-bercé par le ronronnement régulier de ses moteurs, Pierre songeait à Paris dont il assumait une garde vigilante.

Sa mission, ce soir, lui apparaissait plus grande encore.

Deux hommes accrochés à un peu de toile tendue sur des poutrelles de bois et d'acier léger, rivés d'un même cœur aux pulsations d'une mécanique souvent capricieuse, c'était cela, un équipage de nuit...

Ils se trouvaient ainsi vingt, trente, quarante, peut-être plus, à patrouiller entre les étoiles pour veiller sur la cité endormie.

Pierre songeait aux êtres chers qui reposaient sous un toit parmi les milliers de toits, au cœur de cet océan de pierres; aux siens, à Françoise à tous ceux que l'alerte devait tenir éveillés...

Leur affectueuse pensée, au même instant, devait rencontrer la sienne.

Ce bruit de moteur dans le ciel, ces deux feux

de position à chaque bout d'aile, pas de doute, c'était un Français !

Était-ce lui ? Les mères, les épouses, les fiancées d'aviateurs ont eu souvent la même pensée !

A 2.500 mètres, le froid était plus vif. Appuyé à sa tourelle, le mitrailleur Quénédic, près de ses mitrailleuses Lewis attendait stoïquement l'heure H.

Dans le ciel, les projecteurs continuaient leurs recherches, tandis que des éclairs rougeâtres, au sol, indiquaient les « départs » de la D. C. A. C'étaient les batteries de la butte d'Écouen qui tiraient : les avions ennemis n'étaient pas loin.

L'équipage, depuis quelques minutes, avait éteint ses feux de position...

En bas, les pièces d'artillerie tiraient de plus en plus serré et les éclatements d'obus accrochaient des boules lumineuses dans le ciel : c'était le grand feu !

Obéissant aux consignes, Pierre, tournant le dos à Paris, se portait dans le secteur qui lui était assigné avec l'espoir de pouvoir accrocher quelque corsaire au retour.

En survolant le Plessis-Belleville et sa plaine familière, l'équipage venait de croiser un autre avion et Quénédic s'apprêtait à tirer quand de l'autre bord, on avait passé le « code » avec les lampes de bouts d'ailes. Il était temps... C'était un camarade du Bourget, en patrouille lui aussi.

Les minutes défilaient, trop longues, tandis qu'à la lueur tamisée de sa planche de bord, le pilote surveillait ses cadrans... Quénédic ne voyait toujours rien venir. L'Armada ennemie avait dû

rebrousser chemin, à moins qu'elle n'ait choisi une autre route pour rentrer.

Pierre consulta sa montre : il y avait exactement une heure quarante-deux minutes qu'ils avaient décollé du Bourget pour cette patrouille sans résultat ; l'essence s'épuisait, mais il en restait encore assez pour tenir l'air presque autant de temps. Pierre, par instants, oubliait l'éventualité d'un combat aérien pour ne plus penser qu'à Françoise dont la douce image lui apparaissait, surgissant dans son compte-tours comme dans un médaillon.

Son joli sourire illumina tout d'un coup le poste de pilotage et ce fut Quénédic qui le tira de sa rêverie.

Le mitrailleur désignait un coin du ciel nocturne où apparut bientôt une masse sombre volant à peu près à même altitude que l'appareil français.

« Pas de doute, c'est un Gotha, et il est de taille », songea Pierre, ravi de la rencontre. « Aucun de nos bombardiers de nuit, même les Caproni italiens, n'aurait de telles dimensions. »

L'avion français s'était rapproché de sa proie, et le mastodonte ouvrit le feu le premier. Le doute, cette fois, n'était plus permis et l'équipage Laurent-Quénédic, enchanté de l'aubaine, ne se fit pas prier pour passer à l'attaque.

Selon son habitude, Quénédic avait intercalé, dans ses rouleaux-chargeurs de mitrailleuses, une incendiaire toutes les quatre balles, et il re-tifiait aisément son tir, tandis que, crânement, Pierre se rapprochait de l'adversaire, mieux armé que lui, mais plus difficilement maniable.

Le combat, engagé en pleines ténèbres que trouait seulement l'éclair des balles traçantes, ne devait pas durer longtemps — cinq minutes tout au plus. Quénédic, très bon tireur, réussit rapidement à toucher l'un des réservoirs d'essence du Gotha. Tout à coup, on vit l'avion ennemi, ce géant qui venait de répandre la terreur sur Paris, ville ouverte, piquer en flammes vers le sol où il s'écrasa avec ses huit hommes d'équipage.

C'était un Gotha-Lizens, appareil puissant, de type récent; équipé de quatre moteurs Maybach de 260 CV. il avait 48 mètres d'envergure, 28 mètres de long et 6 mètres de haut. A lui seul il venait de jeter deux tonnes de bombes sur la banlieue de Paris...

Quelques jours plus tard, sur le terrain même du Bourget, après avoir reçu les félicitations personnelles de Clémenceau, Pierre Laurent se voyait décerner la médaille militaire, tandis que Quénédic accrochait une palme bien gagnée à sa croix de guerre.

* * *

14 juillet 1918.

Ayant terminé son stage au Camp retranché de Paris, Pierre Laurent était retourné sur le front, toujours dans une escadrille de bombardement.

Cette nuit-là il s'agissait d'une mission un peu spéciale, et Pierre devait emmener un jeune lieutenant d'artillerie, tout fier du brevet d'observateur-bombardier qu'il venait de décrocher.

Ils avaient décollé en solitaires, peu après minuit, pour aller attaquer une gare à Mulheim, point névralgique situé assez loin dans les lignes.

Envolés de Luxeuil, dans l'Est, avec plusieurs projectiles de 200 kilos accrochés sous les ailes, ils avaient trouvé une barrière de nuages assez denses à 1.500 mètres d'altitude.

Belfort abandonné sur sa droite, Pierre se dirigeait vers Mulhouse, survolant Habsheim et franchissant bientôt le Rhin recouvert d'une nappe de brume.

Le repérage au sol était rendu assez difficile par ce brouillard nocturne; néanmoins, l'équipage parvint sur Mulheim sans trop de difficultés.

— Ici ! s'écria le lieutenant, en pointant triomphalement son doigt vers le sol.

— Allez-y, répliqua Pierre, qui réduisit son moteur et amorça une vaste spirale pour se rapprocher de l'objectif.

Le moteur tournait au ralenti, mais en bas, l'avion devait certainement avoir été signalé, car tous les feux s'étaient éteints subitement dans la gare.

Ce genre de « travail » changeait Pierre des bombardements effectués en plein jour, à haute altitude et sur l'arrière-front. Cette fois, c'était une sorte de mission spéciale et le tir s'exécutait coup sur coup : deux bombes étaient destinées à la gare de Mulheim, deux autres aux casernes de la ville et les deux dernières à Stuttgart. C'était un vol dit « de représailles ».

A 400 mètres de haut, à peu près certain de ne pas manquer son but, le passager « liquidait »

deux obus de 200 kilos. Quelques minutes après, un violent incendie confirmait l'efficacité du tir. Volant toujours très bas, l'avion bombardarda les casernes de la même façon et reprit de l'altitude pour se diriger vers Stuttgart.

Là encore, la mission fut heureusement remplie. Puis on prit le chemin du retour...

* * *

Resté fidèle au bombardement, Pierre Laurent fut affecté par la suite à la fameuse escadre de jour du commandant Vuillemin.

Il ne comptait plus les missions effectuées sur différents types d'appareils avec des passagers différents et sur toutes sortes d'objectifs. Alors que l'ennemi menaçait à nouveau Paris, il avait participé aux fameux assauts des ponts lancés par l'ennemi sur la Marne pour passer ses troupes. Il avait bombardé et mitraillé ceux de Dormans par trois fois dans la même journée et à moins de deux cents mètres d'altitude, rentrant à chaque fois avec son Bréguet-14 criblé d'éclats et de balles.

En septembre 1918, se trouvant toujours sur le front est, il avait participé aux fameux bombardements de Conflans, de Longuyon, de Mars-la-Tour, de Metz, d'Arnaville, de Spincourt et d'Étain.

« Chez Vuillemin », les avions n'arrêtaient pas, de l'aube au crépuscule. Des tonnes et des tonnes d'explosifs étaient déversés quotidiennement sur les points stratégiques de l'adversaire.

« L'aviation » — pour reprendre le mot d'un

grand chef — « donnait pleinement la main à l'infanterie... ».

Il était courant d'aller bombarder en plein jour jusqu'à quarante kilomètres en profondeur des lignes, sans autre protection que la formation même de l'Escadre, en vol de canard (1).

On conviendra qu'il fallait du cran pour faire ce métier-là et les pertes étaient lourdes à chaque sortie.

Des bombardiers, on ne parlait jamais. Avec les régleurs d'artillerie, ils étaient les parents pauvres de l'arme nouvelle, comme on peut en juger par cette rapide évocation du bombardement de Conflans (14 septembre 1918) qui fut très dur.

Tout un groupe, envolé du terrain de Saint-Dizier, à neuf heures du matin s'était porté à l'assaut de son objectif.

Pierre qui était de « l'affaire », emmenait ce matin-là, un lieutenant du G. B. 4., Henri Chamson, observateur de qualité. Trois escadrilles au grand complet : la 131^e, la 132^e et la 124^e, voguaient de conserve en formation de combat dans le ciel de la Woëvre. Jusqu'à l'approche du but, rien de sensationnel ; ce but atteint, les tirs furent méthodiques et précis.

Ce bombardement, pleinement réussi, entraîna un embouteillage monstre sur les voies enchevêtrées de Conflans-Jarny, mais, retardés au retour par le vent debout, les Bréguet tombèrent sur les fameux « Fokker » D-VII de l'escadrille des « Tangos », renforcés de chasseurs Halberstadt et

(1) Vol en V renversé, la pointe tournée en avant.

de monoplans Pfalz surnommés les « Corbeaux » ou les « Croque-morts » de l'arène céleste pour leur façon cruelle de s'attaquer au gibier déjà touché.

L'« explication » devait coûter cher à nos cocardes, au cours d'une bataille démesurée, inégale, livrée dans un ciel d'enfer.

Ce jour-là, six Bréguet et deux R-XI de protection ne rentrèrent pas, abattus en flammes dans la plaine de Woëvre ou dans les ruines fumantes de Douaumont, de Fleury et du Fort de Vaux...

Mission remplie, mentionnait seulement à l'atterrissage, le rapport des chefs d'escadrille. Mission remplie, mais à quel prix!... C'est ainsi que se rédigent les carnets de vol.

* * *

Depuis le 18 août l'offensive générale avait été déclenchée sur tout le front : 1^o en Artois et dans les Flandres, avec les troupes françaises, anglaises et belges; 2^o en Cambrésis avec les Anglais; 3^o en Santerre avec les Français et les Anglais; 4^o en Laonnois avec les Français et la Coloniale; 5^o en Tardenois, avec les troupes franco-américaines, de même qu'en Champagne, en Argonne et en Lorraine.

C'est à cette dernière offensive, menée de haute main par le général Gouraud et le général américain Ligett, commencée le 28 septembre et reprise le 8 octobre, que les formations de bombardement de jour auxquelles appartenait l'escadrille de Pierre Laurent allaient de nouveau participer.

Il s'agissait, après le saillant de Saint-Mihiel, de reconquérir toute la région des Monts-de-Champagne et la forêt d'Argonne.

Les troupes franco-américaines y parvenaient magnifiquement et leur avance allait se poursuivre plus aisément, les avions réduisant les plus solides ouvrages de défense par un martellement incessant du terrain d'opérations.

Les chasseurs eux-mêmes s'étaient transformés en véritables cavaliers de l'air pour charger en tête des vagues d'assaut, volant au ras des tranchées et attaquant avec leurs mitrailleuses de capot!

A partir du 8 octobre, c'était l'assaut quotidien du champ de bataille. Par vagues de deux à trois cents, volant à des altitudes variables selon les circonstances et les conditions atmosphériques, nos avions se portaient au combat. Les escadres de jour coopéraient efficacement à l'offensive victorieuse de Champagne.

La nuit, la même aviation, ne laissant aucun répit à l'adversaire, attaquait ses arrières.

En dépit des pertes énormes, les bombardiers de Vuillemin, installés à Matougues, tout près de Châlons-sur-Marne, arrosaient d'explosifs les tranchées et les voies de communication, permettant ainsi, sans trop de casse pour l'infanterie d'assaut, la progression des troupes franco-américaines.

L'adjudant Pierre Laurent fut de toutes les sorties, inscrivant sur ses tablettes : Chatillon-sur-Bar, Marchault, Vouziers (trois fois), Attigny, Le Chesne, Tanny, La Besace, le nœud de voies ferrées de Semides et, plus tard, Stonne, Raucourt,

Beaumont, le bois Mort-Dieu et Sedan. De toutes, protégé par son étoile, il revint.

Le 10 novembre 1918, à la veille de l'armistice, toute l'Escadre 12 participait au fameux bombardement de Marienburg-Philippeville, ce couloir tracé dans les Ardennes belges où l'ennemi battait en retraite.

Ce raid de très grande envergure accentua la déroute de l'ennemi. Ce fut *le dernier bombardement de jour* de la guerre.

Le lendemain, à onze heures du matin, alors que la brume d'automne tardait à se dissiper devant les hangars des escadrilles de Champagne, les cloches d'alentour, sonnantes à toute volée, annonçaient la fin du cauchemar.

* * *

Durant les hostilités, du 1^{er} août 1914 au 31 décembre 1918, l'industrie française, à elle seule, avait fourni plus de 51.000 avions — dont 9.000 livrés aux Alliés. Au moment de l'armistice, il était facile de se rendre compte des vastes progrès réalisés depuis le début de la guerre : profilage des cellules, rendement maximum des moteurs et gain de poids au CV. (celui-ci étant souvent inférieur à 1 kilogramme), vitesse ascensionnelle, maniabilité, altitude, vitesse de croisière, appareillage de bord, T. S. F., etc...

La guerre, si terriblement exigeante, avait fait mettre les bouchées doubles aux chercheurs, aux techniciens, aux constructeurs, à tout le cerveau de l'arrière et le front de bataille était devenu,

de part et d'autre, un terrible banc d'essai pour les machines et les hommes.

On pouvait augurer que les multiples besoins, de la guerre moderne, qui avaient favorisé son essor, allaient doter le monde du temps de paix d'une aviation appelée à devenir un moyen de rapprochement entre les peuples, en plus d'une réalité économique et sociale.

L'avion de bombardement pouvait aisément devenir un avion de transport, l'avion de chasse un avion de sport ou de tourisme rapide...

Dans l'allégresse de la victoire, on oublia hélas ! que l'avion de transport pouvait redevenir, tout aussi vite, un avion de guerre !

CHAPITRE VIII

LA GRANDE DÉSILLUSION

20 août 1919.

Pierre Laurent a fini la guerre avec l'épaulette de sous-lieutenant, la Légion d'Honneur, la Médaille Militaire et neuf citations.

Il compte plus de sept cents heures de vol comme pilote, dont soixante-douze missions de réglage ou de bombardement et deux avions abattus. Il vient d'atteindre ses vingt-cinq ans et il semble que tous les espoirs lui soient permis.

Après la signature de l'armistice, Pierre, avec son escadrille a participé à l'occupation en Palatinat.

A Landau, à Spire, à Germesheim, à Neudstadt, Pierre a fait de paisibles escales. Il a maintes fois survolé le Rhin en vols de groupe; à plusieurs reprises, il s'est posé sur le champ d'aviation de Mayence et il a ramené au Bourget une demi-douzaine de « Gothas » — livrables selon les clauses de l'armistice — appareils neufs sortant d'usine et qui n'avaient jamais servi.

Jusqu'à la date fixée pour sa démobilisation,

en août 1919, le sous-lieutenant Laurent avait donc continué sa tâche de pilote. Point question pour lui de rester dans l'armée, même comme aviateur. Il laissait la carrière militaire à ceux qui l'avaient choisie d'emblée. Comme beaucoup de Français, héroïques aux heures graves, mais opposés à la vie banale et ennuyeuse des villes de garnison, il était né *soldat* et non militaire.

De plus, il n'ignorait pas le désir de sa mère qui, les mains jointes devant le miracle du retour, après tant d'épreuves, après tant de dangers, l'avait adjuré de faire cesser ses angoisses, de se laisser démobiliser comme les autres, d'autant qu'un ami de la famille lui préparait une belle situation.

D'ailleurs, Françoise, qu'il revoyait assez souvent et avec qui il avait échangé de bien douces promesses d'avenir, préférait sans doute, de son côté, le voir quitter son dangereux état d'aviateur pour redevenir *un homme comme les autres*.

Pour ses parents, pour ses sœurs, pour la blonde et jolie Françoise, Pierre avait accompli son devoir, plus que son devoir et il avait bien le droit de revendiquer la paix sereine d'un foyer qu'il lui appartenait de fonder au plus vite.

Par avance, on envisageait pour lui une vie calme, ponctuelle, réglée comme les vieilles horloges de famille.

Son père, fonctionnaire probe et travailleur, n'était-il pas parvenu à une situation fort honorable après avoir gravi un par un et sans aucun obstacle apparent tous les échelons de la hiérarchie administrative?

Bref, on préparait à l'homme-oiseau une belle cage dorée.

* * *

Le 20 août 1919, le sous-lieutenant Pierre Laurent se retrouvait à Saint-Cyr l'École, dans ce même décor, à peine changé, où il avait commencé en 14 sa vie de soldat. Les opérations de démobilisation allaient vite; ça n'est jamais très long de se débarrasser des serviteurs, même les plus loyaux et les plus enthousiastes. La guerre était finie... On n'avait plus besoin des hommes de cœur, de cran et de bonne volonté; l'armée n'allait garder que les gens de carrière...

Nanti seulement d'un léger pécule (quinze jours de solde et sa prime de démobilisation), Pierre Laurent se disposa à aborder la vie civile où il s'imaginait, comme tous ceux qui s'étaient battus, que la reconnaissance de ses concitoyens allait lui ouvrir toutes les portes.

Ils ont des droits sur nous, disaient jusqu'alors les beaux parleurs de l'époque, en parlant des anciens combattants.

Un des bons camarades de Pierre, Jean Denis, adjudant-pilote de la Grande Escadre, se faisait moins d'illusions sur la gratitude des hommes. Prosaïquement, il avait chaussé de gros brodequins et, sac au dos, un solide gourdin à la main, il s'appropriait à prendre la route comme un pèlerin.

— Où vas-tu? questionna Pierre.

— A Lourdes, répondit Denis. J'y vais seul, à pied. Je ne fais qu'exécuter un vœu formulé pendant la guerre. Je m'y rendrai par petites

étapes, je veux remercier la Vierge qui m'a protégé.

— Et après? fit Laurent.

— Après, ce sera l'aviation de nouveau, ou bien la Trappe.

Et l'ex-pilote s'en fut par la route poudreuse pour atteindre Lourdes au bout de vingt et un jours de marche.

* * *

Pierre devait rapidement s'apercevoir que les plus belles places, les postes les plus brillants étaient depuis longtemps occupés par ceux-là mêmes qui n'avaient pas été à la guerre.

L'ami de sa famille qui lui avait promis une situation, dirigeait une grosse affaire de publicité.

— La publicité, assurait-il, c'est l'avenir. Un garçon intelligent, travailleur et habile doit y faire fortune.

En attendant il offrait un « fixe » de 300 francs par mois et 10 % de commission sur les affaires réalisées aux jeunes hommes qui venaient de se battre pour la défense des intérêts français et qu'il embauchait solennellement avec le titre de courtiers libres.

Pierre se demandait si l'on ne se moquait pas de lui et de tous les anciens combattants se trouvant dans son cas.

C'était donc avec quelques centaines de francs par mois qu'il devait acheter des meubles et préparer décemment un nid, s'il voulait se marier et créer un foyer.

Triste perspective en vérité!

* * *

L'après-guerre s'annonçait tout simplement odieux.

Pourtant, nous étions vainqueurs!

Les quelques mois qui suivirent la cessation des hostilités permirent aux combattants d'avoir encore quelque illusion sur leur avenir. Ils crurent à la reconnaissance du Pays tout entier, d'autant que, sous le coup de la victoire, on ne leur ménageait pas les belles promesses.

L'armée était encore sur le Rhin, l'arme au pied; on n'avait guère renvoyé que les vieux, les garde-voies et les éclopés de l'auxiliaire.

Le grand défilé du 14 Juillet, sur les Champs-Élysées, le fameux « défilé de la Victoire » vit un Paris vibrant d'enthousiasme sincère et de fierté nationale, acclamant ses troupes et leurs chefs.

C'est seulement quand furent rangés les drapeaux, quand se turent les fanfares, quand les lampions furent éteints, qu'on commença à réexpédier les soldats chez eux; il était temps de faire des économies...

Alors, il fallut se serrer, leur faire de la place dans la vie civile, leur entr'ouvrir la porte des affaires, du commerce, de l'industrie et même des arts.

Et les désillusions commencèrent pour ceux qui redescendaient de Verdun, de l'Artois, ou du Chemin-des-Dames. Ils eurent de suite, l'impression qu'ils étaient de trop et cette impression devint bientôt une certitude.

Les « embusqués » et les affectés spéciaux, solidement retranchés dans leurs situations acquises pendant que les autres Français allaient se faire casser la figure, se montraient les moins disposés à accueillir comme il convenait ceux qui revenaient de « là-haut ».

On respectait de moins en moins les mutilés de guerre et l'on bâillait, en société, durant le récit d'un combattant.

Au son de l'accordéon, on dansait sur l'Hartman Villerscop aux pentes duquel reposent des milliers de chasseurs tombés à l'assaut...

L'atmosphère était saturée de mufflerie et d'égoïsme et les soldats d'hier, attristés, déconcertés, n'avaient d'autre ressource que de se retrouver entre eux, de temps à autre, pour échanger leurs souvenirs sans embêter personne.

Le guerrier n'avait plus cours; son histoire était déjà de l'histoire ancienne; elle fatiguait les belles madames et les jeunes se bouchaient les oreilles pour ne point l'entendre. Les mercantis et les nouveaux riches tenaient le haut du pavé. Leur outrecuidance n'avait pas de limite.

Les jolies filles souriaient beaucoup moins aux aviateurs dont le prestige semblait avoir disparu avec leur uniforme. L'argent seul était roi : il avait détrôné la gloire et les affairistes conservaient le dessus. Tant pis pour les autres, pour ceux qui avaient monté la garde, de la mer aux Vosges, pendant cinquante-deux mois et permis aux profiteurs d'amasser leurs scandaleuses fortunes. Un an auparavant, un Georges Madon, grand as de la chasse, ne pouvait se rendre dans un

théâtre sans qu'on lui offrit la meilleure loge ou dans le plus chic restaurant sans qu'on l'empêchât avec déférence de régler son addition; le même Madon, en 1920, était à la recherche d'une place pour gagner sa vie, alors qu'on lui avait fait quitter l'Armée sur la promesse d'une situation digne de son passé prestigieux, de son héroïsme, de sa renommée d'aviateur et de soldat.

Georges Madon possédait une croix de guerre lourde de vingt-sept palmes, mais aucun des constructeurs devenus archi-millionnaires à cause de la guerre et grâce à des « as » de sa trempe, ne lui ouvrit la porte de son usine ou de son bureau d'Études.

Le cas du capitaine Madon devait s'appliquer, hélas, à beaucoup d'autres héros de l'air...

* * *

Pierre Laurent éprouva la même désillusion. La situation qu'on lui avait offerte ne convenait aucunement à son tempérament avide de mouvement et ne lui permettait aucun espoir au point de vue matériel.

Le salaire de début ne correspondant même pas à sa solde de pilote et le jeune libéré, qui n'avait pas précisément fait fortune à la guerre envisageait tristement l'avenir.

Devant son désarroi, son père lui avait offert quelques billets de mille pour lui permettre de « voir venir ».

— Tu nous les rendras plus tard, Pierre, quand ta situation sera faite.

Il avait refusé net, non sans rougir jusqu'aux oreilles, comme si cette offre l'eût couvert de honte :

— Merci, père, jamais je n'accepterai un sou de toi. C'est à moi de vous venir en aide. C'est mon tour de gagner de l'argent et *j'en gagnerai* ; mais certainement pas dans ce métier que je n'ai pas choisi.

Rien n'y fit, pas même l'intervention de Françoise qui lui avait juré d'accepter tout, même le train de vie le plus modeste, pourvu qu'ils unissent leurs deux existences. Pierre souffrait à l'avance de la décision qu'il allait prendre, ne se dissimulant pas que deux êtres allaient en souffrir encore bien davantage, sa mère et Françoise. Mais son idée était bien arrêtée : à la première occasion, *il redeviendrait pilote*.

L'aviation est une maîtresse que l'on n'abandonne pas facilement...

* * *

Un ministre a dit : « Toute conquête du génie humain ne profite à la civilisation qu'autant qu'elle peut être appliquée dans les relations pacifiques des hommes entre eux. »

Il fallait donc, après la guerre, orienter l'aviation vers une activité commerciale : transport de courrier, de fret, de passagers.

Il fallait aussi utiliser les spécialistes des grandes usines aéronautiques en poursuivant — comme prévu — la construction d'avions de transport dérivés des derniers appareils de bombardement.

Des lignes régulières s'organisaient en Europe entre les diverses capitales : d'abord Paris-Londres et Paris-Bruxelles, puis Paris-Lausanne, Paris-Berlin, Paris-Prague, Paris-Varsovie-Bucarest, Paris-Turin-Rome, etc...

Au Salon de 1919, le premier de l'après-guerre, on avait pu voir une superbe machine destinée au transport des passagers. C'était le Caudron 25, dérivé du Caudron 23 de bombardement, équipé de deux moteurs de 250 CV. et aménagé tout spécialement pour emmener vingt personnes.

Les passagers, logés dans une cabine très claire, étaient assis dans de vastes fauteuils d'osier recouverts d'épais coussins. A l'avant de la machine on se montrait un fumoir tout tendu de bleu.

On imagine que la présentation de cet avion de transport, en décembre 1919, fit sensation.

Les Messageries Aériennes se créèrent, puis l'Air-Union, qui devint Air-France.

Aux États-Unis, l'aviation commerciale prenait aussi une extension sans cesse accrue, et les lignes se multipliaient, de Philadelphie à New-York ou de Saint-Louis à Chicago.

En 1919, 1.184 passagers utilisèrent les lignes du réseau français, sur un total de 328.000 kilomètres parcourus en 1.288 voyages. En outre, nos avions avaient emmené 466 kilos de lettres et 14 tonnes de fret.

L'aviation commerciale avait pris le départ.

* * *

A côté de l'aviation de transport, les records et les exploits de ses pilotes allaient imposer l'aviation française. Les trois devises principales de la locomotion aérienne (— plus loin, plus vite, plus haut —) incitaient aux performances.

En 1919, Alcock et Brown, deux courageux Anglais, volaient de Terre-Neuve en Irlande, réussissant ainsi la première traversée de l'Atlantique. En 1920, Bossoutrot et Bernard, à Étampes, tenaient l'air durant 24 h. 19 m. 7 s. sur un Goliath-Farman. En 1921, Sadi-Lecointe dépassait le 200 à l'heure et son co-équipier, Kirsch, montait à 10.000 mètres — tous deux sur des avions Nieuport-Delage, les plus fins racers de l'époque.

La même année, le champion Gabriel Poulain franchissait en vol et dans les deux sens avec son aviette — une simple bicyclette pourvue d'une voilure — une distance de dix mètres, s'étant élevé avec sa seule force musculaire à quelques centimètres du sol.

Et tandis qu'un Louis Oehmichen, un Pescara, poursuivaient, à l'instar de Bréguet avec son gyroplane, le délicat problème de l'hélicoptère, un autre Français, Max Boucher, ancien aviateur de guerre, étudiait la formule si pleine d'avenir de l'avion sans pilote. Le formidable essor de l'aviation pendant la guerre devait inciter les savants, les constructeurs et les pilotes à faire mieux encore dans un ciel redevenu calme.

Les champions du vol à voile accomplissaient quotidiennement de retentissantes performances,

L'un d'eux, Maneyrol, simple pastoureau de montagne devenu aviateur, enthousiasmait les foules en exécutant des vols sensationnels au cours d'un meeting organisé en Grande-Bretagne.

L'année 1923 devait encore marquer une grande date dans les annales de l'aviation à faible puissance. Le pilote Barbot traversait la Manche aller et retour, à bord d'une frêle avionnette équipée d'un moteur de 15 CV., à 80 kilomètres de moyenne. Plus tard, l'ancien bombardier de guerre Lucien Coupet couvrait, sur un avion léger avec moteur de 12 CV., la distance de 310 kilomètres en circuit fermé. Au cours de ce vol, il n'avait consommé que 12 litres de carburant et 0 kg. 270 d'huile. L'année suivante, le regretté chef pilote Maurice Drouhin réussissait à voler de Paris à Rouen avec un « Moustique Farman », dépensant un peu moins de 3 kilos de carburant et de lubrifiant. Il remplissait ainsi les conditions exigées par une firme connue de carburateurs pour se voir attribuer le prix de 50.000 francs qu'elle avait fondé.

Après l'avion de transport, l'avion de tourisme léger et économique était né.

* * *

Devant tant d'exploits sensationnels, devant les légendaires voyages de Roget et Coli (Paris-Kénitra d'une seule traite); de Bossoutrot volant de Toussus-le-Noble à Casablanca avec sept passagers à son bord; de Poulet reliant Paris aux Indes avec son mécanicien — tout cela accompli en 1919, au lendemain même de la guerre — il

était impossible à un aigle-né comme Pierre Laurent de continuer à se morfondre entre les quatre murs d'un bureau.

Au moment où il commençait à désespérer, la Providence le servit en le mettant en présence de Jean Denis devenu l'un des meilleurs aviateurs des lignes du Bourget.

L'aviation commerciale avait besoin de pilotes habiles, enthousiastes, expérimentés. Comme Pierre n'avait certainement rien perdu de ses qualités, sa candidature, fraternellement soutenue par Denis, avait toutes chances d'être acceptée.

A l'issue de leur entrevue, ce dernier lui avait conseillé en le quittant :

— Viens me voir au Bourget, nous revolerons ensemble et tu verras par toi même que tu n'as certainement pas perdu la main.

Peu de jours après, ayant pris rendez-vous avec Denis, il effectuait en passager un long vol autour du Bourget, à bord d'un avion révisé que son camarade avait mission de réceptionner.

Puis il avait « repris le manche » au deuxième vol pour se convaincre aussitôt que le pilotage est une science qui ne se perd pas aussi vite qu'on le croit, surtout lorsqu'on a le feu sacré au cœur et l'aviation ancrée dans la peau. Toujours en compagnie du complaisant Denis, il avait volé à plusieurs reprises jusqu'à Londres, histoire de reconnaître la route de ses futurs voyages.

Ayant adressé en temps utile sa démission à l'ami de son père, Pierre se rendait au Bourget presque chaque jour et il avait fait officiellement sa demande d'emploi à la Compagnie.

Un matin, il trouva une convocation du docteur Garsaux pour aller passer la visite au Pavillon Médical des Pilotes et il eut la satisfaction d'être reconnu apte et « bon pour la ligne ».

Son bonheur fut complet lorsque, quarante-huit heures plus tard, une lettre de l'Air-Union lui annonça son admission à la Compagnie comme pilote stagiaire.

Pierre Laurent, une fois encore, avait gagné la partie.

* * *

Aux appareils du début employés tant sur Paris-Londres que sur Paris-Bruxelles, aux Bréguet-14 de bombardement utilisés pendant quatre ans encore sur la ligne Latécoère (France-Casablanca-Dakar) avaient succédé des avions-berlines confortablement aménagés pour le transport de huit passagers avec deux soutes à bagages; des Goliath bi-moteurs; des Farman du type « Jabiru »; des Lioré-Olivier et des Caudron gros porteurs, capables de soutenir la concurrence des mastodontes Handley-Page des Imperial Airways.

Enrôlé dans le cortège héroïque des pilotes de ligne, Pierre Laurent était rapidement devenu l'un des meilleurs, et, au bout de quelques mois, il ne comptait plus ses voyages accomplis par tous les temps.

Une seule ombre au tableau : Françoise avait disparu de sa vie, s'effaçant devant l'aviation.

Il en avait beaucoup souffert et avait longtemps cherché dans l'accomplissement de sa tâche quotidienne de pilote un dérivatif à son chagrin.

Pourtant, son salaire élevé, souvent doublé par les primes de vol, lui aurait permis de construire un foyer, de mener une existence aisée et confortable, même de faire des économies.

Il aurait pu rendre Françoise heureuse, très heureuse, mais il savait que la décision de la jeune fille ne lui avait pas été dictée par des raisons d'ordre matériel.

Pauvre, elle l'eût choyé tout autant.

Un autre sentiment la guidait : Françoise l'aimait trop pour le partager avec l'aviation !

Elle lui avait demandé de choisir.

Il avait choisi.

Et l'aviation, plus exigeante que jamais, lui avait ravi sa fiancée.

* * *

Les années passaient et la technique aéronautique progressait toujours. Les rangs de l'aviation commerciale s'éclaircissaient des pilotes tombaient d'autres prenaient leur retraite, mais Pierre Laurent était toujours solide au poste, totalisant des milliers de kilomètres.

En 1926, rien que sur le réseau français, on avait parcouru 5.220.000 kilomètres et transporté 27.851 passagers. Au Bourget, plaque tournante de l'aviation commerciale, 8.775 avions avaient décollé ou atterri.

L'air dominait le rail, l'eau et même la route. Les gens d'affaires, surtout, utilisaient de plus en plus l'avion. Par rapport aux autres modes de locomotion, ce sont d'ailleurs les transports aériens

qui accusèrent longtemps le plus faible pourcentage d'accidents.

D'autres parcours étaient nés. On volait maintenant de Paris à Marseille et à Genève. Chaque nation intensifiait son réseau intérieur. En Amérique du Sud, nos pilotes rivalisaient d'héroïsme farouche entre Natal et Rio-de-Janeiro. En Afrique, l'avion avait tracé sa piste dans le ciel saharien et, sur Damas-Bagdad, les équipages de l'Air-Orient défrichaient une route qui est toujours restée aussi pénible et périlleuse.

L'avion avait tout vaincu : les immenses étendues, les monts, les mers, le désert et le génie des hommes promettait encore...

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE IX

LA LIGNE

Juin 1926.

La ligne... Qu'était-ce que la ligne ?

— C'était, *avant tout*, le transport du courrier à heures fixes. Il fallait faire plus vite que le train et le bateau, tout en respectant scrupuleusement les horaires, car la rapidité et la régularité, faisaient tout le prix du nouveau mode de locomotion.

L'effort des pilotes et des constructeurs ne fut pas toujours encouragé et il fallut aux uns comme aux autres une belle dose de persévérance.

En 1920 et 1921, pour ne pas fermer ses usines — faute de commandes officielles — le pionnier René Caudron se mit à fabriquer des tombereaux et réussit ainsi à conserver ses ouvriers spécialistes.

L'État fit longtemps la sourde oreille, puis, devant les résultats obtenus à l'étranger, il s'intéressa enfin à l'aviation de transport, tant postale que commerciale.

On vota les premiers crédits, et les constructeurs furent invités à s'orienter vers des appareils confortables, robustes et sûrs. Dès lors, il fallait

mériter la confiance officielle et faire augmenter les subventions accordées, en attendant que l'avion de transport arrive à se suffire par lui-même.

La ligne, c'était le départ à l'heure prescrite, de jour ou de nuit, quel que soit le temps.

Au Bourget, les Anglais, les Hollandais, les Belges, les Allemands, les Suisses rivalisaient quotidiennement d'héroïsme avec les Français.

On décollait aussi bien dans la brume et dans l'orage que par ciel calme. Une fois parti, il s'agissait d'arriver coûte que coûte. Les usagers, mis en confiance par la régularité du trafic, devenaient plus nombreux et il importait de leur donner satisfaction.

Les avions s'étaient faits plus rapides et plus confortables, et les techniciens s'efforçaient d'allier la sécurité et la vitesse.

Les avions de ligne comportaient désormais un radio et, à la longue, l'ancien matériel, né de la guerre, était devenu un matériel de série, mieux adapté aux exigences du trafic.

Toutefois, le véritable animateur de la ligne, c'était encore le pilote. C'est à lui qu'incombait la plus dure besogne, faite de science et d'abnégation.

Pour le voyageur pressé, qu'était-ce que le pilote d'un avion de ligne ? Il n'y prêtait guère plus d'attention qu'au mécanicien de la locomotive ou au chauffeur du taxi qui l'auraient transporté en d'autres circonstances. Et pourtant, le pilote de ligne restait une sorte d'apôtre, qui se consacrait à sa tâche, non pour conquérir un succès personnel, mais pour faire le succès de l'idée, du système, de

l'organisation à laquelle il appartenait et dont il savait les débuts difficiles.

A côté des parcours d'Europe, de capitale à capitale, il y avait cette ligne grandiose créée par Pierre Latécoère — grand lutteur auquel on ne rendra jamais assez justice — et qui, de Toulouse, avait gagné le Maroc, puis Dakar, après des étapes émouvantes à Cap Juby, Villa-Cisneros et Port-Étienne.

Cette ligne du Sud — avant de s'étendre de l'autre côté de l'Atlantique où le courrier était transporté sur mer par des avisos prêtés par la Marine — avait révélé les noms de pilotes fameux : Mermoz, Guillaumet, Dubourdieu, Guerrero et tant d'autres, qui avaient débuté sans récriminer à 1.200 francs par mois !

On se souvient de leurs aventures périlleuses souvent dramatiques, marquées par des pannes en plein Rif — où les équipages étaient faits prisonniers des Maures et persécutés — ou bien par des atterrissages dramatiques comme celui de Guillaumet, au sommet de la Cordillère des Andes — sans compter ceux, aux noms trop vite oubliés, qui percutèrent dans les montagnes de la Plata ou se perdirent dans les flots glauques de l'Océan.

A côté du grand Mermoz ou de Guillaumet, il faut rappeler le nom d'un Dubourdieu, qui fut l'un des prêtres les plus admirables de cette religion du courrier, Dubourdieu qui « dépannait » les avions perdus dans le Rio de Oro, arrachant aux Maures cruels les équipages captifs et qui, se posant un jour à Smara, l'inviolée, en rapporta, preuve irréfutable, une branche verte de palmier !

* * *

Depuis quelques semaines, à bord d'un bi-moteur de modèle récent, Pierre Laurent assure le service Paris-Marseille. C'est un parcours agréable les jours de bonne visibilité, mais délicat par temps de brume, en raison du survol des collines du Morvan, très redoutées des pilotes. Aujourd'hui, le temps n'est guère fameux, mais l'avion est parti tout de même, emmenant des voyageurs très pressés, comme le sont, en général, tous les usagers de l'air.

Installé au poste de pilotage, vaste et confortable, bien calé sur son siège de cuir, les pieds engagés dans les étriers du palonnier, Pierre, silencieux, fixe l'horizon, droit devant lui...

L'une de ses mains, chaudement gantée, tient le volant de direction; l'autre, du bout de ses doigts boudinés par le cuir, affleure les manettes de gaz.

L'avion monte...

« Plafond très bas » a-t-on annoncé avant le départ. « Tant pis, a décidé le pilote, on verra bien, on montera par dessus » ce qui veut dire : « Il y a des passagers pressés et le courrier n'attend pas. » Car c'est devenu la règle immuable du métier : *le courrier n'attend pas* et les voyageurs non plus. Il ne manquerait plus que l'avion de France restât au sol alors que ceux des lignes étrangères sont déjà partis !

La couche de nuages vite traversée, le gros appareil s'est retrouvé soudain dans le bleu. Les

passagers, l'œil collé aux hublots, contemplent le féérique spectacle qu'offre cet amoncellement de vapeurs mouvantes où trois teintes dominent dans un décor féérique et presque irréel : blanc, gris et rose.

La mer de nuages s'étend à l'infini et l'avion, cette fois, a perdu tout repère au sol.

Pierre décide de naviguer aux instruments tandis que le radio, assis à côté de lui, déroule son antenne.

Sur le tableau de bord s'alignent les innombrables cadrans : indicateur de pente longitudinale, horizon artificiel, altimètre de navigation, conservateur de cap, indicateur de vitesse, indicateur de glissade, indicateur de virage, compas, variomètre, etc... L'œil exercé du pilote a de quoi se distraire... et ce n'est pas tout. À côté des deux indicateurs de pression d'huile il y a encore ceux de la pression d'essence, les compte-tours, les thermomètres d'huile, les jaugeurs d'essence, etc... Puis à la portée de chaque main, les manettes de gaz, les correcteurs altimétriques, les organes de commande et de contrôle des démarreurs, du « train », des « volets », de la distribution d'essence, de l'éclairage de bord, des freins sur roues, des hélices à pas variables, avec leurs leviers, indicateurs, interrupteurs, manomètres, rhéostats, boutons de commande, etc..., etc...

Tout cela est manœuvré par un seul homme : le pilote.

* * *

Pierre Laurent maintient son aéronef en vol stable, l'œil rivé sur l'horizon, par-delà le capot vitré où s'accroche une buée légère.

On va d'abord à Lyon, puis à Marseille. Le radio passe au pilote une note griffonnée sur un feuillet de son bloc :

« Suis dans le 189 d'Auxerre ».

Puis une autre, quelques minutes plus tard :

« Suis dans le 220 de Bar-le-Duc ».

Autant d'indications qui permettent de situer la position de l'avion, sans voir le sol.

En captant les ondes, le radio du bord aide à garder une route précise :

« Je tiens Avallon ».

Pour l'instant, l'avion survole les parages de Dijon, à quelque 2.000 mètres d'altitude. Dans leur cabine, quelques-uns des passagers, saisis sournoisement par le froid, se sont enveloppés dans leur couverture de voyage.

Certes, par bonne visibilité, le voyage aurait pris une toute autre forme. On aurait navigué beaucoup plus bas, et l'abaissement de la température ne se serait pas fait sentir aussi brusquement. Mais Pierre Laurent ne tient nullement à secouer ses passagers de « trou d'air » en « trou d'air » ; or, à l'altitude où il vole, il fait frais mais il fait beau et il n'y a pas le moindre remous.

« Lyon dans une demi-heure » calcule le pilote qui espère maintenir sa moyenne.

Le radio poursuit son dialogue avec toutes les

stations d'ondes dirigées et passe un nouveau message, plus inquiétant, celui-ci :

« Bouché sur Lyon, annonce le sol ».

Pierre a plissé le front sans se départir de son calme. On en a vu d'autres !

À l'intérieur de l'avion, les voyageurs ne se doutent de rien. Ils contemplent toujours le vaste tapis de nuages, fixant passivement ce moutonnement sans fin. Ceux qui, de temps à autre, jettent un coup d'œil vers le pilote, entrevoient un dos athlétique, deux épaules carrées, toute une charpente robuste, actionnant des bras puissants avec des mains larges.

Par instants, se découpe un profil d'aigle, sous le bonnet de cuir fauve, lorsque Laurent incline légèrement la tête à droite, vers son radio.

Et les passagers se rassurent, se sachant en bonnes mains...

Mais on approche. Il va falloir descendre et trouser le plafond bas. Le pilote a réduit ses moteurs et l'avion s'engage doucement en piqué léger.

Vers 1.600 mètres, on rentre dans les nuages comme dans un tunnel tandis que la pluie crépite furieusement sur les vitres de l'avion.

Le radio a relevé son antenne et retiré ses écouteurs ; il range sa tablette comme un écolier bien sage qui aurait fini ses devoirs, pendant que le pilote, les yeux rivés à ses cadrans, surveille la descente.

1.000 mètres, 800, 600, 500, 400...

Toujours rien pas d'éclaircie, les nuages, toujours les nuages ! On vole dans une demi-obscurité. « Quelle crasse ! pense Pierre. »

A 300 mètres enfin, surgit un trou : l'avion s'y jette et le jour surgit. La terre apparaît, grise et sale sous le ciel bas. Encore quelques minutes de vol périlleux : il faut guetter les obstacles quand on navigue à moins de trois cents mètres, mais Pierre Laurent connaît à fond les abords de l'aérodrome de Lyon. Voici qu'il entrevoit la piste, l'aire de ciment et les grands hangars de pierre de l'aéroport. Ce vaste terrain de l'escale, il le connaît jusque dans ses moindres replis, l'atterrissage se fera aisément.

Un premier contact, quelques bonds vite amortis, et l'énorme machine, émergée quelques minutes plus tôt de la brume tenace roule maintenant vers les hangars.

Un à un, les passagers, indifférents ou pressés, ont quitté la cabine; l'équipage, lui, descend toujours le dernier, ayant attendu que la dernière dame se poudre et que le businessman ait rangé ses papiers dans sa serviette.

Déjà, les mécanos ont débouché les réservoirs pour y glisser les longs tuyaux souples des soutes à essence. On refait le plein, on complète l'huile, les mécanos jettent un rapide coup d'œil aux moteurs pendant que de nouveaux passagers s'apprentent à embarquer.

On repartira tout à l'heure pour Marseille après avoir consulté les derniers bulletins de la météo qui annoncent une éclaircie probable dans la vallée du Rhône.

Un voyage comme tant d'autres...

* * *

En 1926, si l'on voulait bien regarder en arrière, on pouvait aisément mesurer les progrès accomplis, depuis 1919, par l'aviation commerciale.

Des marchandises représentant une valeur de plus de 300 millions de francs avaient été confiées à l'avion, chargées et déchargées sur l'aire de ciment du Bourget. Le frêt était des plus variés, l'avion transportant un peu de tout : des fleurs, des primeurs, des robes de luxe, de l'or, des diamants et même des fauves !

Tant à l'Air-Union, que sur la C. I. D. N. A. ou sur la ligne Latécoère, plusieurs pilotes avaient parcouru, à eux seuls, plus de 100.000 kilomètres, ce qui était d'ailleurs le cas de Pierre Laurent.

Comme, ce jour-là, il s'agissait de conduire une haute personnalité à Tunis, aussitôt après l'escale de Marseille, Pierre avait pris les commandes de l'hydravion régulier du service.

Un tour paisible au-dessus du vaste étang de Berre, toujours très bleu, dont l'onde est à peine agitée par un vent de suroît, et Marseille, déjà, s'effiloche dans la brume de soleil.

Pierre, au seuil de ce voyage met un peu d'ordre dans l'horaire.

Décollage à 8 h. 20 — à 8 h. 25 survolé le château d'If où rôde toujours l'âme du comte de Monte-Cristo — 8 h. 55 : les Iles Sainte-Marguerite et leur prison-forteresse qui évoquent la captivité du « Masque de Fer » et celle de Bazaine.

Depuis un bon quart d'heure, la côte a disparu :

Toulon, avec sa rade et ses bateaux gris ne sont plus que souvenir ; après l'Estérel, Cannes, Antibes, Nice se sont évanouies, visions d'un blanc cru, aperçues de 1.500 mètres d'altitude.

A 10 heures, le pilote de l'hydravion, qui se trouve en vue des Sanguinaires, prépare l'escale de Corse où l'on se pose en rade d'Ajaccio, sur le plan d'eau de la Compagnie... Séjour très bref et l'hydravion repart plein cap vers la Sardaigne. Il est 11 h. 50, a noté le radio au décollage.

Les passagers ne peuvent se détacher du spectacle que leur offre la mer immense, à peine agitée, cette Méditerranée qu'ils étaient habitués à franchir en vingt-cinq heures, temps record jusqu'alors, sur les paquebots demi-luxe de la Compagnie Paquet ou de la Compagnie Générale Transatlantique. Cette fois, c'est en moins de cinq heures qu'ils vont effectuer le parcours.

L'escale d'Ajaccio a toujours eu grande réputation, en particulier pour les touristes et les amoureux.

Les passagers de l'hydravion du service régulier avaient toujours une petite heure devant eux et ils l'utilisaient pour mettre pied à terre et s'installer dans les petits cafés-restaurants qui avoisinent la base d'escale. On leur servait des œufs au jambon, arrosés d'un excellent « petit gris ». Entre temps, ils avaient loisir d'envoyer des cartes postales, en souvenir de leur court passage dans l'Ile de Beauté. De Corse à Alger ou à Tunis, le voyage se poursuivait sans histoire, presque toujours en plein bleu...

Cette fois encore, le grand personnage que

Pierre conduisait, ravi de son voyage, ne manqua pas de remercier le pilote et de le féliciter.

Au retour, Pierre Laurent avait traversé de nouveau la Grande Bleue, avec huit passagers enthousiastes et effectué le trajet sans le moindre incident.

A Marignane, un fort mistral soufflait lorsqu'il s'apprêta à repartir pour Paris avec l'avion terrestre. Au mistral succéda bientôt le mauvais temps, si fréquent dans la Vallée du Rhône.

Le « plafond », lourd de cumulus rivés les uns aux autres, avait contraint le pilote à monter à 2.400 mètres. Seules, apparaissaient sur la droite, quelques-unes des cimes neigeuses des Alpes. Peu avant Lyon, la « route était mieux pavée » (1) et le paysage du dessous défilait avec ses coteaux, ses villages, ses routes blanches, ses cultures inégales, ses voies ferrées luisantes et le méandre de ses cours d'eau.

De Lyon au Bourget, la situation s'améliora encore : ciel clair, visibilité parfaite, la voie était libre, dégagée de crasse et de grains. La navigation fut facile et le voyage s'acheva par une vraie ballade de père de famille.

* * *

Sur Paris-Londres ou Londres-Paris, la ligne la plus fréquentée du réseau, Anglais et Français se disputaient les passagers.

(1) Expression familière sur la ligne. « *La route est bien pavée* » quand le parcours est dégagé d'obstacles et que le vol est doux et normal.

Envolé de Croydon à 10 h. 15, le voyageur arrivait à 11 h. 30 au Bourget. Le plus long du voyage, c'était le parcours en autocar Bourget-Place de l'Opéra par Aubervilliers et les artères centrales, toujours encombrées, de la capitale.

La traversée de la Manche, dix-sept ans après Blériot, était devenue un jeu d'enfant; certains pilotes, les jours de tempête ou de brume tenace la franchissaient au ras des flots ne reprenant quelque hauteur que pour aborder les falaises de Douvres ou d'Étretat, suivant le sens de marche.

Les avions suivaient une route tracée au cordeau, survolant les mêmes points précis : le même coude de rivière, le même carrefour de routes, le même toit de ferme, le même rideau de peupliers.

Dès son envol d'Angleterre, l'avion était suivi par la radio du Bourget. Dans la cabine aux messages on savait son heure précise de départ, celle de son passage sur la mer, celle à laquelle il survolait telle ou telle ville de la côte française. A bord, l'équipage était renseigné non moins efficacement sur la meilleure route à suivre, sur les visibilités, les altitudes, les grains ou autres manifestations atmosphériques défavorables formées sur sa route depuis son départ.

A Poix, à Abbeville, à Beauvais, terrains de secours, on le contraignait à se poser si la brume enveloppait subitement le Bourget, au point de rendre tout atterrissage scabreux, même en « gonio ».

Le pilote consciencieux tenait compte de toutes ces observations, de tous ces messages. Chaque voyage nouveau comportait pour lui des ensei-

gnements précieux dont profiteraient l'équipage, les passagers, les lettres, le fret — tout ce qui était *la ligne*...

* * *

Les deux plus grands ennemis de l'aviation commerciale furent longtemps et sont encore, le brouillard et le givrage.

Tous deux avaient bien failli causer la perte de Pierre Laurent un jour d'hiver qu'il accomplissait une liaison de toute urgence entre Paris et Marseille.

Le mauvais temps l'ayant contraint à s'élever à plus de 3.000 mètres un peu après Nevers, il avait vu avec inquiétude les vitres du poste de pilotage se couvrir d'une épaisse couche de glace; en même temps la température de la cabine baissait tellement que ses pieds lui semblaient gelés et incapables d'aucune réaction au palonnier.

Au fur et à mesure que le vol continuait, la couche de glace s'accumulait un peu partout sur les ailes. Le radio, malgré lui, fit la grimace quand le mécanicien du bord lui glissa à l'oreille : « Attention, ça givre ! » Pierre, qui le redoutait depuis un bon moment, constata que les instruments de bord, à leur tour, subissaient l'emprise funeste du givrage. Bientôt, tout contrôle serait impossible, les aiguilles devenant folles sur leurs cadrans.

S'efforçant de maintenir en ligne de vol l'énorme machine dont la stabilité risquait à chaque seconde d'être dangereusement compromise par le poids

de la glace, le pilote s'apprêta à résister de toutes ses forces à l'inferral assaut du givrage...

Soudain, les compte-tours traduisirent brusquement la baisse de régime tant redoutée, tandis que les deux moteurs, presque simultanément menaçaient de s'arrêter.

Le givrage s'attaquait maintenant aux carburateurs. C'était fatal : sous l'effet du froid, l'air saturé d'humidité avait dû former un bloc de glace à l'entrée d'air des carburateurs. D'où ces claquements sinistres, ces coups de freins brutaux dans le rythme jusqu'alors si régulier de la mécanique.

Pierre, qui n'était pas au bout de ses peines, s'aperçut qu'en tirant sur ses manettes, il éprouvait une résistance. Elles n'agissaient plus ! Les commandes aussi étaient bloquées !

Il avait rarement éprouvé, au cours de toute sa carrière de pilote, pareille sensation d'angoisse. Si les quatre passagers de la cabine, qui semblaient somnoler, anesthésiés par le froid, ne se doutaient pas du tragique de la situation, le radio et le mécanicien, par contre, avaient compris, et tous deux, instinctivement, lorgnaient à la dérobée la trappe du saut en parachute, ourlée à l'intérieur d'une mince couche de givre.

Mais ils croisèrent le regard dur de Pierre qui signifiait : « Moi, je ne sauterai pas » et les yeux des deux hommes prirent aussitôt la même expression d'abnégation et de volonté tenace.

Les membres de l'équipage étaient de la même trempe, vivaient pour un même idéal. Tous trois n'avaient-ils pas « accroché leur peau au vestiaire » en se vouant au métier ?

Non, on ne sauterait pas ! N'avait-on pas charge d'âmes, à bord ?

Ne pouvant rester plus longtemps dans cette situation critique, Pierre s'était mis en descente le plus à plat possible ; c'était la seule solution qui s'offrait à lui pour l'instant. Il espérait encore une reprise possible des moteurs.

Alourdie, l'énorme machine se rapprochait du sol, toujours invisible, beaucoup plus vite que son pilote ne l'aurait voulu.

Que trouverait-il en bas, au sortir de cette crasse épaisse ?

Sur quelle colline traîtresse de ce Morvan si redouté des pilotes, allait-il percuter ? Une pensée le domina un centième de seconde : sa mère... Mais l'âme du chef de bord reprit vite le dessus. Il fallait non seulement lutter, mais vaincre et tout faire pour vaincre.

A ses côtés, ses deux compagnons, impassibles, mais pâles, les lèvres pincées, le cœur battant à se rompre, attendaient, eux aussi, le verdict du sort. Seuls, les voyageurs de la cabine ne se doutaient de rien.

L'un des passagers bâillait... Un second avait saisi un journal... Deux autres rêvassaient...

Pierre se réjouit en son for intérieur de les voir aussi calmes. Le principal, si l'on sortait de cette mauvaise passe, c'est qu'ils ne se soient doutés de rien.

« Si l'on en sortait ? » Pierre mettait toute sa force, toute sa volonté dans cet espoir.

Il estima qu'il lui restait une chance sur dix. Crispé à son volant, les doigts sur les manettes

de gaz qu'il secouait par petits coups, il tâtait la manœuvre.

Et le miracle s'accomplit : la profondeur et le gauchissement répondaient encore et il lui sembla soudain que la commande des carburateurs était moins rebelle à ses sollicitations. Il reprit confiance et son énergie se décupla encore tandis qu'au fur et à mesure de la descente, la température ambiante remontait légèrement, faisant fondre la glace. Des morceaux de glace s'arrachant des moyeux des hélices ou du bord d'attaque des ailes, étaient projetés par la force centrifuge et s'en venaient frapper le pare-brise. Le dégivrage s'opérait de lui-même !

A l'altimètre : 2.211, 1.800, 1.400, 1.200, 1.000 mètres...

Les moteurs, dégagés à leur tour, avaient enfin repris leur régime normal et l'aiguille des compte-tours oscillait de nouveau.

« Allons, se dit Pierre, ce ne sera pas encore pour cette fois ! »

L'équipage se regardait sans mot dire et le radio qui avait dévidé son rouet, avait repris ses appels : « J'essaie d'avoir Lyon et Mâcon. »

Bientôt, il annonça calmement : « Nous sommes dans le 142 d'Auxerre. »

Vers 400 mètres, un trou se fit qui permit enfin d'entrevoir la terre.

Le gros monoplan s'était dégagé de la masse cotonneuse des nuages : de nouveau, les moteurs accusèrent leurs 2.100 tours-régime. En un steeple hallucinant, libéré de la glace assassine et de la brume perfide, l'avion naviguait de crête en crête,

de clocher en clocher, frôlant les toits de chaume, sautant par dessus les bois, les peupliers, les lignes de force.

Une voie ferrée surgit. L'avion la suivit durant quelques minutes, tandis que son équipage cherchait en vain à identifier une gare-joujou.

Sur la droite, le mur de crasse s'étend de nouveau avec d'épais nuages chargés de neige et courant au ras du sol : l'avion, d'instinct, se porta sur la gauche, quitte à s'écarter de sa route.

Mais le paysage est redevenu soudain familier au pilote : Pierre reconnaît la boucle de cette rivière, ces deux ponts, cette longue route toute droite... Il les a tant de fois survolés qu'il lui est désormais possible de situer sa position.

Au sortir de cet enfer, après le dur combat livré aux éléments, cette partie de « rase-mottes » forcé a pris la forme d'un sport amusant. Elle met de la joie au cœur des trois hommes, qui, sûrs maintenant de ne pas se perdre, parviendront jusqu'au terrain d'escale où le chef d'aéro-place, devant l'impitoyable météo, n'attendait plus cet appareil parti de Paris, persuadé qu'il avait fait demi-tour depuis longtemps.

Tandis que les quatre passagers quittaient tranquillement l'avion, les trois hommes de l'équipage échangeaient en quelques mots leurs sensations communes.

— J'ai l'impression, fit le radio, qu'on revient de loin, n'est-ce pas Laurent ?

Pierre sourit. Pour lui, c'était déjà « classé ».

— Il vaut mieux sauver la « voiture » quand on le peut, dit-il, un peu songeur, tout en tendant

son étui à cigarettes à ses deux compagnons.

— Du feu, Patron? proposa le mécano qui avait ouvert son briquet.

Le danger, déjà, semblait loin, très loin... Les minutes angoissantes vécues là-haut n'existaient plus qu'à l'état de souvenir.

L'équipage ne songeait plus qu'au prochain départ, dans vingt minutes, surtout que le temps se débouchait dans la Vallée du Rhône.

Sitôt allumées les cigarettes de son pilote et du radio, le petit mécano éteignant brusquement la flamme de son briquet, s'était écrié :

— Pas trois, surtout!

Et, clignant de l'œil d'un air entendu :

— *Because la cerise!*

Ce fut tout leur dialogue, après l'infamale bataille dont ils venaient de sortir vainqueurs.

CHAPITRE X

L'ANNÉE DE L'ATLANTIQUE

Mai 1927.

Fixons un point d'histoire :

C'est en 1925 qu'avaient commencé les grands raids. Tout comme Pierre Laurent, le pilote Costes travaillait obscurément sur *la ligne*. Le 13 septembre, associé à un pilote d'essais, Robert Thiéry, tous deux s'étaient envolés sur un Bréguet-Renault de 480 CV. pour tenter de reprendre à l'équipage Lemaître-Arrachart le record du monde de distance en ligne droite.

Leur but était fixé vers l'Orient, en direction de Bender-Abbas.

Pour ce raid, ils emportaient 2.300 litres d'essence — charge énorme pour l'époque — ce qui ne les empêcha pas de décoller superbement du Bourget.

Malheureusement, la brume leur barrait la route dans les parages de Fribourg-en-Brigau, en Forêt-Noire, et l'avion, qui volait à moins de cent mètres, s'écrasa dans le lit d'un torrent. Thiéry périt noyé, mais Costes en réchappa. Il

devait, par la suite, devenir un prestigieux aviateur de raid. En octobre 1926, en compagnie du capitaine Rignot, il battit le record de distance en ligne droite, en volant d'une traite de Paris à Dakar et en Perse, soit 5.400 kilomètres en trente-deux heures de vol (avion Bréguet-Hispano 500 CV.). L'ère des grands exploits était commencée. L'année 1927 devait être celle de l'Atlantique.

Avant de s'attaquer à l'Atlantique-Nord, d'audacieux équipages s'étaient lancés vers l'Atlantique-Sud.

Déjà, en 1922, le 30 mars, les Portugais Sacadura Cabral et Guyo Goutinha avaient volé de Lisbonne à Las Palmas, aux Iles Canaries (1.314 km.).

Le 5 avril, ils effectuaient une seconde étape des Iles Canaries à l'île Saint-Vincent du Cap-Vert (1.760 km.). Le 17 avril, une troisième, de l'île Saint-Vincent à l'île Santiago et, le lendemain, 18 avril, ils atteignaient le Rocher Saint-Paul (1.800 km.). Encore de longs jours d'escale, et, le 5 juin, ils touchaient Pernambouc — soit un total de cinq étapes pour aller du Portugal au Brésil.

Le 22 janvier 1926, les Espagnols Franco — frère du Caudillo — Ruiz de Alda et Dusan décollaient de Palas de Mogué et entreprenaient un vol Espagne-Brazil en quatre étapes : Las Palmas, Porto-Praya, Fernando de Noronha, Pernambouc; un peu plus tard ils poussèrent jusqu'à Buenos-Ayres. Le 19 février 1927, l'Italien Pinedo volait de Dakar à Porto-Praya et atteignait Fernando-de-Noronha.

Le 16 mars, c'était au tour des Portugais Sarmiento de Beires, Gouveia et Castillo de se porter de Bolama, sur la côte d'Afrique, jusqu'à Fernando-de-Noronha; le 18 mars, ils volaient de cette île jusqu'à Natal, réussissant la traversée en deux étapes.

Le 29 avril 1927, le Brésilien Barros volait de Porto-Praya à Fernando-de-Noronha, mais il fut obligé d'interrompre son raid dans cette île.

Le 5 mai 1927, un équipage français composé des aviateurs Mouneyrès, Saint-Roman et Petit, s'envolait de Saint-Louis du Sénégal pour tenter la traversée directe sur un avion fort lent. Sans doute à court d'essence, ils disparurent en mer et l'on a toujours présumé que la catastrophe survint quand ils touchaient au but.

Une grosse difficulté persistait, pour réussir le grand saut sans escale — l'impossibilité où se trouvaient la plupart des compétiteurs de décoller à pleine charge, c'est-à-dire avec une quantité d'essence suffisante pour franchir les 3.400 kilomètres du parcours direct Saint-Louis-Natal. Pour un avion monomoteur, il fallait emporter au moins 2.500 litres d'essence et 180 litres d'huile.

C'est l'équipage Costes-Le Brix qui devait réussir, sur un Bréguet 19 à moteur Hispano, la première traversée sans escale de l'Atlantique-Sud, le 14 octobre 1927, après un vol de 18 h. 05.

* * *

Un autre problème plus ardu et plus périlleux encore se posait pour l'aviation : la traversée de l'Atlantique-Nord.

En mai 1919, trois hydravions géants américains, des quadrimoteurs du type Curtiss, emmenant chacun six membres d'équipage, décollaient de Terre-Neuve.

La première étape prévue était fixée aux Açores. Une seule des trois machines, celle qui était placée sous le commandement du lieutenant Read, parvint à Horta ; les deux autres tombèrent en panne.

Accomplissant deux autres étapes, Read parvint à toucher Lisbonne, ayant mis exactement onze jours pour relier le nouveau et l'ancien continent par la voie des airs.

A la même époque, l'Australien Hawker et son passager Griève, tentaient un vol Terre-Neuve-Irlande ; mais ils tombèrent en mer au bout de quatorze heures et demie de vol et furent miraculeusement recueillis par un navire, en plein Atlantique.

En juin, deux officiers britanniques, Alcock et Brown réussissaient à voler de Terre-Neuve en Irlande en 16 h. 12 m., à bord d'un avion amphibie *Vickers-Vimy* équipé de deux moteurs de 350 CV. L'exploit était d'autant plus remarquable qu'il avait été accompli en pleine brume et parfois au ras des flots, sans que l'équipage pût entrevoir ni le soleil de jour, ni la lune ou les étoiles durant les heures de nuit.

L'Atlantique-Nord était vaincu, mais il restait deux vols sensationnels à réaliser : Paris-New-York ou New-York-Paris. Le monde entier attendait cet exploit. Une fois encore ce furent deux Français, deux aviateurs de la grande guerre, Nungesser et Coli, qui, le 8 mai 1927, s'élancèrent les premiers sur la route de l'Atlantique-Nord dans son sens le plus difficile : Est-Ouest.

* * *

Au soir du 7 mai 1927, une fièvre intense régnait sur l'aérodrome du Bourget.

Pierre Laurent avait été convoqué spécialement à la direction de la Compagnie pour une mission toute particulière. Il s'agissait d'emmener un opérateur de cinéma chargé de filmer le départ de Nungesser et de Coli, à bord de *L'Oiseau-Blanc* et de les suivre le plus longtemps possible pendant le début de leur raid.

Nungesser avait accepté qu'un autre appareil se tint à proximité du sien, mais il exigeait un pilote averti et prudent.

Pierre avait donc été choisi. Après avoir reçu toutes ses instructions, sitôt de retour à l'aérodrome, il avait fait gréer une machine pour un vol qu'il estimait d'environ quatre heures.

Quelles étaient les chances de réussite de l'équipe de *L'Oiseau-Blanc* ?

En vérité, les initiés n'osaient trop se faire d'illusion, surtout ceux qui avaient assisté une quinzaine auparavant, aux essais de Nungesser

à Villacoublay. Non pas que le fameux pilote ait perdu le moins du monde de ses remarquables qualités manœuvrières, mais l'avion correspondait-il aux espoirs mis en lui ?

C'était un biplan de série tiré par un moteur de 450 CV. employé jusqu'alors dans la Marine. C'est tout ce que l'on avait pu mettre à la disposition des deux hommes de cran qui allaient tenter l'aventure. En ordre de marche, la machine dépassait cinq tonnes et il fallait l'arracher du sol, ce dont son pilote était fort capable, mais son audace et sa virtuosité devaient subir bien d'autres épreuves que celle du décollage.

Qu'était l'équipage ?

Nungesser, un bel athlète blond, « as » de la guerre aux 45 victoires officielles, incarnait l'énergie française.

Brigadier de hussards en 1914, sous-officier en 1915, breveté pilote la même année, sous-lieutenant en 1916, lieutenant en 1917, il avait conquis la rosette d'officier de la Légion d'Honneur, la Médaille Militaire, la Croix de Guerre avec 28 palmes et 2 étoiles, la Military Cross, la Couronne de Léopold avec palme, la Croix de Karageorgevitch, la Croix roumaine de Michel le Brave, l'ordre américain « Distinguished Service », la Croix de la Bravoure serbe, la Croix de Guerre de 1^{re} classe portugaise, etc...

Sa poitrine était constellée de décorations témoignant d'une bravoure sans limite, mais Charles Nungesser, redevenu civil, ne pouvait se déplacer que fort péniblement, ayant été blessé gravement à plusieurs reprises. Son corps était

couturé de cicatrices et il devait subir chaque matin un traitement spécial à l'électricité.

Lui non plus, hélas, n'avait pas fait fortune à la guerre ! Au moment de ses préparatifs, il habitait un appartement aux Champs-Élysées, seul vestige des heures somptueuses de sa carrière « d'as » adulé des foules.

Ce glorieux pilote à qui la République, pas plus qu'elle ne le fit pour Fonck, Madon, Heurteaux et tant d'autres, n'avait accordé aucun poste, n'avait fait aucune rente — à l'exception de sa pension normale d'invalidité et du traitement de sa Légion d'Honneur — connaissait, comme tant de héros de la même épopée, une existence d'après-guerre pleine de soucis matériels.

À l'issue de la guerre, il s'était retrouvé avec ses plaies mal refermées, ses béquilles, ses souvenirs de bataille et ses médailles pour toute richesse. Courageux à l'extrême, il allait tenter en essayant le vol Paris-New-York d'une traite, d'apporter à son pays une magnifique victoire. Il espérait aussi, en cas de réussite, pouvoir mettre sa vieille mère et lui-même définitivement à l'abri du besoin sans rien demander aux hommes.

Au danger que présentait sa tentative, il ne songeait pas ; habitué de longue date à défier la mort, sa seule préoccupation était de vaincre comme il avait vaincu tant de fois dans le ciel rouge de la grande tourmente.

Ses yeux bleus et profonds avaient gardé tout l'éclat d'une jeunesse débordante et la clarté de son regard donnait de la douceur à l'expression un peu farouche de son visage.

Ténacité, volonté et fierté, telles étaient les qualités maîtresses de Nungesser qui mettait du panache et du cran dans tous ses gestes, dans tous ses efforts.

Quant à son co-équipier, Coli, c'était lui aussi un brave de la guerre.

Ancien chef d'escadrille, il s'était senti repris par l'aviation au sortir de l'armée, où il était capitaine. En compagnie du lieutenant Roget, il avait volé de Paris à Kenitra et traversé la Méditerranée, aller et retour, dans un temps-record.

Le rôle de Coli était surtout celui du navigateur et, avant de s'associer à Nungesser, il devait faire équipe avec Tarascon, autre vedette de l'aviation de chasse, qui caressait le même projet de traversée de l'Atlantique, mais ne le mît pas à exécution.

Coli avait été pour beaucoup la cheville ouvrière de la tentative et c'est lui qui avait fait toutes les démarches nécessaires pour trouver une cellule et un moteur, ainsi que les appuis techniques et financiers indispensables pour une pareille entreprise.

Lui non plus n'avait pas froid aux yeux et il se montrait pleinement digne de son compagnon pilote.

Coli, qui avait subi plus que sa part de revers dans la vie privée, habitait encore, à la veille du raid, une modeste chambre d'hôtel dans la rue des Jeûneurs, et prenait régulièrement ses repas à cette même Brasserie du Croissant où Jaurès avait été assassiné à la veille de la guerre de 1914. Lui non plus ne comptait pas sur la gratitude des hommes.

* * *

Le 8 mai au matin, un dimanche, Paris avait appris par les éditions spéciales des journaux l'émouvante envolée de *L'Oiseau-Blanc*. Les deux aviateurs, vêtus de chauds vêtements de cuir noir, l'insigne légendaire de Nungesser en escadrille se détachant sur le flanc de l'avion blanc — il s'agissait d'un ensemble assez macabre représentant une tête de mort avec deux tibias, deux chandeliers allumés et un cercueil, le tout peint en blanc sur fond noir et... entouré d'un cœur — les deux aviateurs avaient décidé de partir dès le petit jour, ayant jugé, en accord avec l'O. N. M., que les prévisions météorologiques étaient favorables.

Une heure avant de partir, Nungesser avait reçu les soins de son spécialiste afin d'être en possession de tous ses moyens, pendant que Coli installait calmement ses cartes et ses appareils de navigation.

Le départ avait été grandiose, presque solennel.

Utilisant sa classe vite retrouvée de très fin pilote, Nungesser avait arraché superbement *L'Oiseau Blanc* chargé à bloc, après huit cents mètres d'un roulement impeccable.

Au bout de quarante-neuf secondes, l'avion s'était soulevé doucement et avait pris progressivement sa hauteur devant l'assistance émerveillée... Tous les cœurs battaient un même rythme angoissé...

Un autre avion avait pris l'air un peu avant Nungesser, l'attendant à quatre cents mètres

d'altitude : c'était Pierre Laurent qui commençait son vol d'accompagnement.

* * *

Peu après son départ, alors qu'il se trouvait à cinq cents mètres environ à la verticale du village de Sarcelle, *L'Oiseau Blanc* avait largué son train d'atterrissage afin de se délester. (Cette pièce qui fut retrouvée dans un champ voisin est restée le seul vestige de l'appareil.)

La machine de Pierre Laurent, légèrement plus rapide que l'avion de raid lourdement chargé, naviguait aisément à sa hauteur entre 1.000 et 1.200 mètres.

L'avion marin dont la carlingue était « à ciel ouvert » permettait de voir se découper les deux silhouettes de l'équipage : Nungesser, assis à l'avant, au poste de pilotage, et Coli, debout à l'arrière, la moitié du buste émergeant de la place du passager.

De temps à autre, l'avion-cinéma se rapprochait pour se permettre des prises de vues plus nettes, mais Coli, du bras, faisait signe de ne pas rester trop près, *L'Oiseau Blanc* subissant l'assaut répété de violents remous, ce qui entraînait pour lui une sorte de vol dit « en montagnes russes ».

C'est sur la droite d'Étretat que *L'Oiseau Blanc* abordait la mer, ayant repris, assez péniblement semblait-il, deux à trois cents mètres d'altitude. Un brouillard léger recouvrait la mer, mais Nungesser l'aborda plein cap vers le large, sans hésitation.

Le vol de cet avion bourré d'essence pour quarante heures de route semblait lourd et malaisé, surtout qu'un vent de trois quarts freinait l'avancée et faisait tomber la moyenne.

Peu avant d'atteindre l'île de Wight, Pierre Laurent, qui avait vogué de conserve avec *L'Oiseau Blanc*, se disposa à faire demi-tour.

Minute poignante que d'abandonner ainsi en plein ciel un pareil équipage ! Très ému, avant de virer, il fit un long signe de la main et de l'autre bord, partit l'adieu de pilote à pilote, tandis que Coli toujours dressé à son poste, dans un geste solennel de sa main gantée désignait l'horizon ourlé de brume, là-bas, vers l'Ouest...

Ce geste émouvant définissait les deux hommes et précisait leur pensée : « En avant, on continue... »

Les quatre cent cinquante chevaux du hussard Nungesser chargeaient sur l'Atlantique...

* * *

On sait qu'une grande déception devait succéder à quarante-huit heures d'angoisse et d'espoirs : *L'Oiseau Blanc* que des dépêches d'agences avaient situé un peu partout, n'avait, en somme, été vu nulle part.

Par suite, en examinant en détail la minutieuse préparation de Costes et Bellonte qui leur demanda trois longues années avec un matériel bien supérieur, on doit se convaincre qu'en tout état de cause, Nungesser et Coli ne pouvaient réussir avec leur *Oiseau Blanc* dans le sens si difficile Est-Ouest. Ils n'auraient pu, tout au plus, qu'atteindre

Terre-Neuve, en admettant encore que leur vol se fût poursuivi sans le moindre vent contraire ni la plus infime dérive. En dehors de Pierre Laurent qui les quitta à l'île de Wight, personne ne les revit jamais, hormis peut-être quelques pêcheurs de la Manche qui aperçurent *L'Oiseau Blanc* à quelques milles des côtes françaises.

Il est plus que probable que la lourde machine a dû se poser en mer et sombrer presque aussitôt, entraînée par le poids de ses réservoirs chargés de carburant. L'avion ne possédait aucun système de larguage de réservoir ou de vidange rapide.

Le triomphe que l'Amérique s'appropriait à réserver à Nungesser et Coli s'ils avaient touché le but, c'est Paris qui, avec la même frénésie, le même enthousiasme populaire, la même admiration fervente, l'accordait à Lindbergh quelques jours plus tard.

* * *

Comme Costes, comme Guillaumet, comme Codos, Lingbergh avait été forgé à la rude école des pilotes de ligne. L'annonce de sa tentative, à l'époque où il n'était question que des projets Drouhin-Le Brix et Nungesser-Coli, était presque passée inaperçue.

Les informations venues des États-Unis représentaient Lindbergh comme un grand jeune homme dégingandé, épris d'aviation et parvenu, à force d'insistance, à se faire admettre sur une ligne du réseau intérieur américain Cleveland-Cheyenne. Tenace, résolu, courageux, il avait gagné ses galons sur la ligne, avait eu des coups

durs (il sauta quatre fois en parachute) mais s'en était toujours tiré sain et sauf. Sur la ligne Chicago-Saint-Louis, où il avait été affecté par la suite, il avait parfait un entraînement déjà très prononcé en portant le courrier tout seul, de jour comme de nuit, et par la tempête.

D'un caractère un peu renfermé, ce qui provenait de sa timidité, avec une allure de collégien, il s'adonnait, en dehors du vol, à la mécanique, à la mise au point et à la navigation.

Son rêve, depuis toujours, c'était de voler jusqu'à Paris, cette ville radieuse qu'il n'avait jamais vue qu'en carte postale !

Dans l'ombre de la ligne, sans bruit, sans bluff, sans battage, il mûrit et réalisa son projet.

Son expérience et sa réputation bien assises de pilote de transport l'amènèrent à décider plusieurs commerçants de la ville de Saint-Louis à lui avancer les fonds nécessaires pour l'achat d'un avion du même type que celui qu'il pilotait chaque jour et qu'il comptait bien gréer à sa façon.

Ce ne fut pas long.

Le 22 février 1927, il commandait l'appareil; le 28 il s'engageait régulièrement pour le prix Orteig de 25.000 dollars de la traversée de l'Atlantique, le 20 avril il prenait possession de sa machine à San Diego, en Californie, et aménageait à sa guise ce monoplane strictement de série, construit pour emmener cinq passagers qui seraient tout simplement remplacés par du carburant. Il installa à sa façon son tableau de bord et y ajouta un dérivomètre perfectionné et un compas Pioneer.

Pendant ce temps, la presse du monde entier

examinait en détail les qualités respectives des concurrents de la traversée et peu de journalistes — il faut bien l'avouer — reconnurent à Charles Lindbergh les chances qu'ils accordaient à l'avance à un Byrd, à un Drouhin ou à un Chamberlin, inscrits pour cette compétition sensationnelle.

Mais Lindbergh n'avait cure de toute cette publicité bien américaine; il se préparait en silence et peu lui importait qu'on l'ait baptisé « Flying Fool » autrement dit le « Fou volant ».

Ce grand garçon de 1 m. 80, toujours décoiffé par le vent, la cravate en désordre, ses mains fines maculées d'huile noire ou de cambouis, travaillait d'arrache-pied à équiper son monoplane, en dépit du scepticisme moqueur de certains de ses compatriotes.

Les 11 et 12 mai, tandis que le monde entier attendait encore des nouvelles de Nungesser et Coli, Lindbergh, histoire de s'entraîner, c'est-à-dire d'éprouver sa machine, de calculer sa vitesse de croisière et d'établir un barème de consommation, s'envolait de San-Diego et s'offrait le luxe d'une petite séance de vol de vingt-cinq heures avec escale.

A Saint-Louis, dans l'intimité, en la seule présence de ses amis et commanditaires, il avait baptisé son avion : *Spirit of Saint-Louis*.

Ce vol d'essai, pleinement réussi, n'avait fait qu'accroître sa confiance. Son moteur de 200 CV. se montrait robuste et peu gourmand, aussi Lindbergh décida-t-il de décoller aussitôt que la météo lui paraîtrait favorable.

Toujours sans s'occuper de personne, sans convoquer le ban et l'arrière-ban des chasseurs de l'actualité : reporters, cinéastes et photographes, Lindbergh, le 20 mai, à midi cinquante, s'installait dans son avion, refermait la porte vitrée de l'habitacle et s'arrachait superbement de la piste new-yorkaise de Roosevelt-Field.

Mesuré suivant l'arc de grand cercle, le parcours que s'était fixé le jeune pilote comportait environ 5.800 kilomètres qu'il allait parcourir, grâce à une navigation impeccable, en 22 h. 19 m. de vol.

Le temps ne lui fut pas favorable durant tout le voyage; il eut, en particulier, à souffrir du froid, ayant dû s'élever au cours de la nuit pour échapper à des vents violents. Il subit encore l'offensive du givrage qui causa ses pires transes, mais la chance, cette belle fille souriante, était pour lui, Décollage : 12 h. 52. Rhode-Island-East Greenwich 14 h. 5. Halifax 14 h. 50. Meteghan (Nouvelle-Ecosse) 18 h. 50. Cape Race (Terre-Neuve) 23 h. 55. Saint-Jean de Terre-Neuve (21 mai) 0 h. 59.

C'est à cet instant que l'admirable garçon, quoique seul à bord, prit avec sa froide audace l'ultime résolution, isolé de tout et de tous, de foncer sur l'Océan.

A 2 h. 50, en plein Atlantique, il faisait tranquillement son point : 49°24 latitude nord et 43°72 longitude ouest. Et ce fut le vol solitaire entre le ciel et l'eau, puis la lutte farouche contre les éléments, le froid, la fatigue, le sommeil. Le jour, vint, puis la matinée se déroula sans incident...

A 14 h. 50, après avoir absorbé un sandwich et

bu un peu de café coupé d'eau, Lindbergh apercevait une terre : c'était l'Irlande. A 17 h. 30, il survolait Smeerwick-Harbour.

A 19 h. 20, son fin monoplan était signalé à Saint-Germain-en-Cornouailles; à 19 h. 45 à Crawle-Point (Comté de Devon); à 20 h. 25 à Cherbourg, à 20 h. 45 à Ouistreham. Pendant ce temps, tout Paris, alerté par la radio et les feuilles du soir, se ruait frénétiquement vers le Bourget.

Il y avait une telle cohue d'automobiles entre la porte de Flandre et l'entrée de l'aérodrome que M. Orteig, le donateur du prix, et l'aviateur Drouhin, compétiteur français le plus en vue, ne purent atteindre la piste et durent se contenter, avec les milliers de gens bloqués sur la route, d'écouter passer le *Spirit of Saint-Louis* au-dessus de leurs têtes.

A 22 h. 19, très exactement, l'avion se posait sur le vaste terrain, ayant été guidé de très loin par la Tour Eiffel qu'allumait la réclame d'un constructeur d'automobiles et par les feux multicolores du Bourget.

L'aviateur américain n'avait que *cinq minutes d'écart* sur l'horaire qu'il s'était fixé et il lui restait encore assez d'essence pour voler plus de cinq heures.

Quelle leçon !

De Lindbergh, un aviateur poète a dit : *Brave comme Gwynemer, malin comme Surcouf, plus distingué qu'un portrait de Lawrence.*

Aucune définition ne pourrait mieux correspondre au portrait du brillant aviateur.

D'autres nous sont venus ensuite et par la même

route : Byrd, Chamberlin, Broock, Sclee, etc... mais Lindbergh restera toujours le premier, l'unique, entouré de son auréole.

Pierre Laurent qui eut, avec d'autres pilotes français, le privilège de l'accueillir à l'atterrissage avait été conquis par son émouvante simplicité dans le succès.

Quelle modestie ! Il fallait lui arracher, bribe par bribe, ses impressions que traduisait un camarade.

Sa joie et sa fierté résidaient surtout dans sa victoire contre la nuit, contre la fatigue, la dérive, le givre et tous les kilomètres de mer. L'exactitude de ses prévisions compensait ses efforts de toutes sortes.

En grand pilote calme et expérimenté, il partait de ce principe : *la chance existe, mais il faut l'aider.*

C'est ainsi qu'on prépare un raid de grande envergure.

Durant le court repos que prit Lindbergh, sitôt l'atterrissage, avant qu'on le conduise à l'Ambassade des États-Unis parée pour son séjour à Paris, Pierre et tous les Français présents admirèrent sans réserve ce grand « boy » tout blond étendu sur un lit de camp du Bourget, terrassé soudain par l'écrasante fatigue qu'il avait dominée depuis bientôt trente heures et qui s'était endormi du sommeil heureux des enfants qui font de beaux rêves.

Au dehors, la foule trépignait, hurlait son enthousiasme délirant, devant... un sosie de l'Américain !

* * *

Un coup de téléphone vient d'apporter la tragique nouvelle.

L'Arc-en-Ciel s'est écrasé au sol en bordure du terrain d'Orly. Il y a deux morts dont le fameux pilote Drouhin.

Au Bourget, c'est la consternation car Drouhin était un vétéran des lignes aériennes. On se pose la même question entre pilotes :

« Le Brix était-il à bord ? »

Drouhin et Le Brix devaient former équipage sur le monoplan de Couzinet et c'est au cours d'un essai que l'avion s'est abattu. La destinée n'a pas voulu frapper Le Brix cette fois-ci et il doit à un simple retard — embouteillage d'autos à la Porte d'Italie — de n'être pas de cette envolée fatale.

Il est arrivé à Orly peu après le décollage de Drouhin qui ne l'avait pas attendu davantage puisqu'il s'agissait seulement d'un essai.

Le chef-pilote Maurice Drouhin était l'une des plus populaires figures de l'aéronautique française. C'était l'aviateur complet par excellence, aussi fin pilote d'avions de dix tonnes que de frères avionnettes.

Il avait été — avant Nungesser même — le premier compétiteur pour la traversée de l'Atlantique-Nord et il avait été chargé de mettre au point *L'Oiseau Bleu*, énorme biplan dont les moteurs montés en tandem actionnaient des hélices tournant en sens inverse. Le lieutenant de

vaisseau Le Brix devait être son navigateur, mais les essais fort délicats de *L'Oiseau Bleu* ayant été longuement retardés, Drouhin avait cédé aux instances du millionnaire-fantaisiste Charles Levine, propriétaire de l'avion *Miss-Columbia* qui était venu d'Amérique en Europe (vol New-York-Kotbus-Allemagne, mai 1927), piloté par Chamberlin.

Drouhin devait prendre les commandes de l'avion américain pour tenter Paris-New-York avec Lévine comme passager, mais celui-ci, un beau matin, ayant sans doute changé d'avis, quitta subrepticement le Bourget avec son appareil qu'il conduisit (avec une belle audace, car il savait à peine piloter) jusqu'à l'aérodrome de Croydon, en Angleterre.

Redevenu libre de tout engagement, Maurice Drouhin s'engagea à faire les essais de *L'Arc-en-Ciel*, monoplan de raid conçu par les ingénieurs Couzinet et Gianoli et qui portait tous les espoirs d'une technique nouvelle.

Le Brix, malgré son association avec Costes, devait être son navigateur lorsque l'avion serait prêt à s'élancer sur l'Océan et c'est au cours d'un de ces essais que Drouhin venait de trouver la mort avec son mécanicien. L'ingénieur Gianoli fut le seul rescapé de ce terrible accident.

L'officier de marine Joseph Le Brix devait, par la suite, s'associer à Doret pour préparer le record de distance en ligne droite qu'ils tentèrent à deux reprises, en direction de la Sibérie.

C'est au cours de la deuxième tentative sur le *Trait-d'Union* que Le Brix trouva la mort, avec le

mécanicien Meslin. Doret n'était sorti que par miracle de la douloureuse catastrophe. Mais les coups durs et les deuils les plus cruels n'arrêtaient pas les hommes courageux : l'aviation était partie et bien partie pour ses plus grands triomphes.

CHAPITRE XI

RECORD DU MONDE

Juin 1929.

Après la triomphale performance de Lindbergh, après le brillant exploit de Costes et Rignot, volant d'une traite de Paris à l'Oural, les Français voulaient reconquérir le plus beau des records du monde : celui de la distance en ligne droite.

Pierre Laurent avait réussi à se placer sur les rangs des compétiteurs et sa Compagnie lui avait accordé un congé illimité pour lui permettre de réaliser son projet, tout en suivant les utiles conseils d'un autre aviateur, la veille encore pilote de ligne, et passé maître en matière d'aviation de raid : Dieudonné Costes.

Un record, un raid, se préparent au sol, affirmait Costes, et Lindbergh lui-même, était de cet avis.

Pierre s'y était rangé sagement du jour où il avait décidé de s'attaquer à son tour aux grands records.

Dès le début, il s'était rendu compte de la tâche difficile et gigantesque qui s'offrait à lui. Pour commencer, il fallait d'abord avoir une idée précise

du but à atteindre et de sa signification. Il fallait ensuite établir les caractéristiques nécessaires à l'engin.

Un avion de raid coûte cher et la préparation du voyage est très onéreuse. Le processus, toujours le même pour tous, est à peu près le suivant :

L'aviateur a enfin monté son affaire (traduisons : *il s'est mis en rapport avec un constructeur*).

L'avion prend corps, le chef pilote de la maison fait les premiers essais du prototype.

Celui à qui il est destiné suit les vols avec l'attention que l'on devine, interroge, examine, se fait une opinion.

Si les premiers essais sont satisfaisants on passe au « figelage ». Une modification, par-ci, une autre, par-là, puis on procède à des pesées à vide et à différentes charges pour déterminer les centrages.

Enfin, l'avion est « prêt » à passer entre les mains du pilote de grand raid qui le « reçoit ».

Ah ! le bel instant tant attendu ! Tout le monde est joyeux et les mécaniciens ne sont pas les moins fiers.

* * *

Pierre Laurent avait fixé son programme et le suivait à la lettre, convaincu que le moindre oubli, la moindre lacune pouvaient annihiler en une demi-seconde des mois entiers d'efforts.

Ses nuits étaient hantées de soucis constants. Il lui arrivait fréquemment de se lever pour noter quelque chose, un détail infime mais qui pouvait avoir une grande importance et qu'il se proposait de transmettre le lendemain, soit à l'ingénieur

de la maison, soit au chef d'équipe des metteurs au point.

Avant tout, un avion destiné à franchir une grande distance doit être aussi léger que possible. Ensuite, il faut se préoccuper de la résistance de la cellule, du rendement de l'hélice au régime adopté pour le moteur, de la consommation spécifique en huile et en essence, etc.

Pierre s'occupait de tout et la préparation technique se poursuivait inlassablement sous sa surveillance.

Il avait pris les consignes des commandes, des robinetteries de la planche de bord. Puis il avait commencé à s'entraîner au sol à toutes les manœuvres, faisant fonctionner le train d'atterrissage rentrant et les hélices à pas variables. Alors seulement, il avait pu se consacrer au minutieux travail de la préparation.

Après la mise en mains au sol, ce fut la prise en mains en vol : décollage, atterrissage, essais de maniabilité et de stabilité. Ensuite, les essais de vitesse, au cours desquels il lui fallut régler les instruments de bord (Badin, clinomètres, appareil de P. S. V., hélices).

Après chaque vol, le matériel était examiné en détail.

Comme tout allait bien, on commença les essais dits *pratiques* (décollage en charge) qui devaient servir à établir :

- La durée et la longueur de roulement au sol ;
- La rapidité de l'ascension.

Les essais en charge — toujours dangereux en raison du poids enlevé par mètre carré de surface

portante — devaient lui permettre de déterminer les qualités et les défauts de la machine.

Toutes les occasions étaient bonnes pour poursuivre en vol la mise au point des appareils de radio et de pilotage automatique, figurant désormais sur tous les avions de raid.

Les compas étaient compensés et le pilote, abandonnant les abords de Villacoublay, avait commencé à entreprendre de petits voyages sur une ligne balisée permettant le P. S. V., les exercices de navigation, les vols de nuit.

Trois mois environ s'étaient écoulés depuis la prise de possession de la machine. Et Pierre Laurent, satisfait de la bonne tenue du matériel, allait envisager maintenant la préparation scientifique de son raid.

* * *

Pierre avait décidé de s'adjoindre, comme navigateur, un jeune capitaine de 28 ans, Jacques Rimié, aussi enthousiaste et aussi ardent que lui. A eux deux, ils formaient un équipage de grande classe.

Deux sortes de navigation s'offraient aux aviateurs :

- La navigation à l'estime.
- La navigation astronomique.

La première est basée sur le calcul des différents caps à suivre par rapport au nord géographique, compte tenu des changements de déclinaison et de la dérive due aux vents.

Les routes sont calculées sur l'arc de grand

cercle c'est-à-dire celui qui représente le plus court chemin du départ à l'arrivée.

Avec ce système, si les conditions météorologiques sont conformes aux prévisions faites, on peut fixer d'avance, avec une étonnante précision, les passages de l'avion aux différents points à survoler.

Au cours de leurs voyages transocéaniques, Costes, Le Brix, Lindbergh, Mermoz, Chamberlin, Byrd et bien d'autres avaient adopté la navigation astronomique. Pour être pratiquée avec succès, elle exige une sérieuse préparation. Le pilote de raid doit s'entraîner fréquemment, au sol ou en vol, à faire des « visées » avec un sextant, sur le soleil, la lune et les étoiles afin de s'habituer à calculer aisément et de se familiariser avec le firmament.

En vol, le pilote doit, en principe, n'être qu'un « Robot », une mécanique accomplissant sans défaillance le geste qui s'impose, à l'instant précis fixé par le « tableau de marche ».

Tout, à bord, doit être calculé à l'avance et l'équipe Laurent-Rimié, guidée par la sage expérience de ses devanciers, ne manquerait pas de le faire.

* * *

Plusieurs mois avaient passé et l'on était arrivé à la belle saison de 1929. L'avion était prêt et les deux hommes, ayant accompli posément toute la gamme des essais, avaient choisi leur route.

Départ du Bourget. Direction : La Sibérie orientale — et plus loin, si possible. Cet itinéraire

orienté vers la Russie allait changer quelque peu de la plupart des tentatives précédentes qui passaient toutes par l'Italie et la Grèce, en direction des Indes.

Rimié, inlassablement, passait ses journées à l'office météorologique, attendant l'heure favorable en compagnie de M. Viaut, l'ange gardien des aviateurs.

Ses cartes étaient prêtes, ses instruments aussi. Il lui avait encore fallu s'occuper d'obtenir tous les passeports et les autorisations de survol nécessaires pour les différents pays traversés dans le parcours prévu.

Le rôle de Pierre Laurent, du matin au soir, consistait à surveiller au hangar les ultimes mises au point de son avion où toute pièce était soigneusement revue, jusqu'au moindre boulon.

Un soir, Rimié s'en revint triomphant de la Météo :

— Je crois que l'on peut y aller, la « route ne sera pas trop mal pavée ». Pas beaucoup de lune, mais vent favorable. Profitons-en.

— D'accord, fit Pierre, toujours très calme.

Après un rapide colloque avec le constructeur de l'avion et ses ingénieurs, Pierre avisa ses mécaniciens :

« Départ demain, au petit jour. »

Les ultimes préparatifs furent menés hâtivement.

Pendant la nuit, on chargea tout : appareils de bord, vivres, armes ; on emplît aussi les réservoirs d'essence, pour un vol de cinquante heures et même davantage.

Le matériel était fin prêt.

Tiré par un seul moteur de 600 CV., l'appareil, un Bréguet du type « Bidon », devait peser dans les six tonnes au départ, soit 10 kgs 70 au CV. et 103 kilos au mètre carré. Il emmenait 5.020 litres d'essence, dont 620 litres mélangés de benzol, et 225 litres d'huile. Costes, le prestigieux chef-pilote de la maison, avait fait des recommandations à Laurent :

— En décollant du Bourget, il faut se méfier des bancs de brume matinaux qui surgissent brusquement du secteur nord. A notre dernier départ avec Bellonte, c'est de justesse que nous avons viré, tout de suite après la Morée. Quelques minutes plus tard, notre situation aurait été dangereuse.

Fort heureusement pour l'équipage Laurent-Rimié, la brume ne devait pas compromettre une envolée réussie impeccablement, dans la nuit finissante, après que la lourde machine eut roulé pendant 56 secondes. Ce départ s'était effectué en présence de quelques centaines de spectateurs frémissants d'enthousiasme et qui ne purent s'empêcher d'applaudir à ce merveilleux décollage, vraiment digne d'un grand pilote.

Une fois encore, deux Français énergiques et racés, guerriers sous le casque de cuir, partaient en croisade héroïque dans le ciel mauve, tandis que les feux des balises du Bourget s'éteignaient un à un, avec les dernières étoiles...

* * *

Les arbres du petit ruisseau de la Morée se sont effacés sous les ailes de l'avion qui monte de toute la puissance de son moteur.

Pierre qui a relevé ses lunettes sitôt le décollage, surveille les cadrans du tableau de bord. Son œil exercé va du compte-tours à la pression d'huile et aux indicateurs de température. Tout va bien, tout est normal.

Derrière lui, Jacques Rimié met de l'ordre dans ses « affaires » et vérifie l'installation de tous instruments dont le contrôle incombe à sa tâche d'observateur-navigateur-radio.

En face de lui, est installé le poste radio émetteur et récepteur : en dessous, le navigraphe Le Prieur, puis le dérivomètre et, à portée de ses mains, le levier de double commande qu'il n'utilisera qu'en cas de nécessité.

Pierre et lui ont emporté des parachutes-sièges, moins encombrants que les parachutes dorsaux, tandis que deux robustes pare-brise les mettent à l'abri du vent, tout en permettant une bonne visibilité.

Dans une caisse, ingénieusement installée à portée du passager, sont rangées les provisions de bouche et les bouteilles Thermos contenant du café très sucré, du champagne et de l'eau minérale.

Jacques Rimié qui a rabattu vers lui un petit pupitre de bois, prend des notes et passe ses premiers messages à Pierre qui, dans le ronronnement

tranquille de son moteur, est tout à son pilotage.

L'air est calme, aucun remous. Pierre vient de réduire très légèrement les gaz, lorsque son passager lui touche doucement l'épaule et lui remet quelque chose d'inattendu.

C'est un petit bouquet de violettes, apporté sans doute au moment du départ et rangé par quelque mécano dans la soute aux vivres. Il y a une petite carte.

— C'est pour toi ! lui crie joyeusement Rimié, dans le tuyau de l'oreille.

Le pilote a pris les fleurs et sourit.

Que signifie ? Il lit rapidement le court message qui les accompagne :

Avec tous mes vœux de réussite. Françoise Verlay.

L'agréable surprise fait rapidement place à une joie très douce et très pure... Ainsi, à cet instant pathétique entre tous, c'est la pensée de Françoise qui s'est installée dans l'appareil !

Durant les heures qui suivront, le beau visage aimé aura repris sa place dans le médaillon du compte-tours.

* * *

Vingt minutes après son décollage, l'avion s'est trouvé à la verticale d'une ville que Pierre reconnaît bien, pour l'avoir survolée tant de fois pendant la guerre : c'est Soissons, avec ses toits neufs.

Il monte doucement : inutile de fatiguer le moteur, l'équipage se soucie seulement de maintenir le cap. Pour rompre la monotonie du vol, les deux hommes dont la confiance est bercée par le chant régulier des cylindres, scrutent le

paysage d'en dessous, tout zébré des rayures blanches des anciennes tranchées...

Au survol de l'Aisne, Rimié, grâce à son navigraphe, constate une dérive de 5° à babord, calcul qui sera répété environ toutes les heures.

La Meuse surgit, puis Liège et voici le Rhin — large et froid comme une lame d'acier.

Rimié calcule la moyenne et fait passer une note à l'avant :

— O-K, ça ne flanche pas d'un poil !

La visibilité reste parfaite et leur permet d'identifier un peu plus tard Cologne et Brandebourg.

Peu après Dantzig, Rimié ouvre la soute aux provisions et un frugal repas s'organise à 1.600 mètres d'altitude.

Que peuvent consommer deux aviateurs envolés depuis bientôt sept heures et dont les nerfs restent tendus à l'extrême ? Le menu est simple : une cuisse de poulet, un biscuit, une banane, le tout arrosé d'un doigt de champagne glacé.

Ce sera leur premier repas en plein ciel.

Soudain, quelques coups de tabac surgissent, Pierre réagit doucement et l'avion reprend son vol stable. A peine l'équipage a-t-il été secoué.

La chaleur est très forte dans la carlingue étanche inondée de soleil, et les premières heures chaudes sont les plus pénibles.

Tandis que Rimié, sur le conseil de Pierre, s'est assoupi et somnole sur son siège, le pilote, dont l'œil reste rivé à la planche de bord, ne lâche pas ses cadrans et son oreille exercée ne cesse d'ausculter le moteur.

Au début de l'après-midi, on reconnaît Kœnigs-

berg, puis Tilsitt, survolés toujours à même altitude. L'avion maintient son cap entre 190 et 200 km. de moyenne.

Sur la gauche, un vaste miroir luit, c'est la Baltique. Le navigateur, éveillé, fait son point et, quelques minutes après, capte un message de la météo.

Les heures chaudes semblent toujours plus longues que les autres, mais déjà les deux hommes entrevoient la nuit proche qui s'annonce avec de gros nuages de brume.

Tout autour d'eux, le ciel, d'un bleu si tendre tout à l'heure, semble s'obscurcir légèrement et la température s'abaisse subitement dans la carlingue.

Vers 20 heures, des feux surgissent au sol et l'équipage allume à son moteur ses lampes de bord...

A 21 h. 30, c'est la nuit complète, presque opaque; le néant absolu sous les ailes.

Dès lors commence la navigation à l'estime, Rimié ayant fait le point avec son sextant. Les heures de nuit sont les plus pénibles.

A mesure qu'ils avancent vers l'est, ils trouvent une météo bien différente, la température ayant considérablement baissé. Pour la première fois depuis leur départ, le froid envahit le poste de pilotage. Pierre enfle ses chaussons fourrés et endosse un épais chandail de laine. Rimié n'a même pas eu à toucher aux commandes : l'avion ne bouge pas. Vers 11 heures du soir, l'équipage se réconforte et le navigateur passe un verre de café chaud à son compagnon. A bord, le moral

reste excellent et tout est pour le mieux dès l'instant où le moteur continue à fournir son régime de croisière sans le moindre à-coup et que la consommation d'essence ne sort pas du barème prévu. Durant la nuit, des groupes de nuages se sont formés, masquant le sol à de fréquents intervalles. Bientôt, surgit une lune pâle qui joue à cache-cache avec l'avion.

Rimié fait passer une note à Pierre :

— 58° de latitude nord.

Que leur réserve le petit jour?

* * *

Vers quatre heures du matin, soit après vingt-quatre heures de vol, l'équipage aborde le survol de la steppe russe. Dans l'avion, la température accuse 17° au-dessous.

Nullement fatigué, Pierre est ravi d'avoir si bien tenu tête au sommeil.

Qui donc affirmait qu'un pilote de raid devait se soumettre à un entraînement spécial pour ne pas dormir? Quelle erreur!

Au contraire, le fait d'avoir bien dormi au cours des nuits précédant le voyage a maintenu l'équipage dans une forme parfaite. Mais Pierre souffre de ne pouvoir allumer une cigarette blonde, de même que Rimié, contraint depuis le départ à ne pas ouvrir son étui, lui qui fumait gauloise sur gauloise.

A bord, pas question de fumer et, pendant le vol, bien entendu, ni alcool, ni drogue.

Qui donc encore a bien pu raconter qu'un

pilote devait obligatoirement se doper pour conserver sa résistance physique? Ce procédé serait pour lui la dernière chose à faire, puisqu'il lui faut avant tout, ménager son cœur.

La tension d'esprit, l'action de chacun à son poste sont les meilleurs remèdes contre le sommeil.

* * *

Le jour s'est levé, un jour gris et sale. Par des trous dans la masse nuageuse, les deux hommes aperçoivent le sol, une terre toute blanche de neige.

A 7 h. 30 (heure de Greenwich), Pierre Laurent et Jacques Rimié ont couvert 4.800 kilomètres et se trouvent par 53° de latitude nord et 76° de longitude est. Ils sont toujours sur la bonne route.

Le moteur continue à tourner comme au départ et si tout se maintient ainsi, les plus grands espoirs restent permis. Pierre fait signe à son compagnon : « Fatigué? »

Jacques griffonne la réponse :

« Frais comme une rose. »

La venue de l'aube leur réchauffe le cœur, tout comme une nouvelle tasse de café bouillant leur réchauffe l'estomac.

Le survol des contreforts de l'Oural les oblige à reprendre un peu d'altitude, certains sommets neigeux dépassant des nuages dont la densité a tendance à s'accroître.

Sous leurs ailes, épanouies de nouveau dans la pleine clarté du jour, tous deux devinent l'immense steppe désertique et glacée dont d'autres pilotes de

raids leur ont souvent brossé un tableau saisissant. C'est la steppe morne et désolée, avec ses marécages, ses forêts de sapins, ses pauvres villages de bois d'aspect si misérable; c'est la steppe immense avec les clochetons vert pâle de ses églises dispersées; c'est la steppe avec son étendue sans fin comme le désert ou la mer. Aucun repère possible au sol, à part les rails luisants du Transsibérien.

Peu avant d'atteindre Omsk, l'avion rencontre une zone de perturbation atmosphérique, prévue d'ailleurs au départ de Paris, et Pierre songe à la contourner.

Toutefois, cette zone s'étend par trop; un crochet trop long risque d'être fatal au record, en entraînant un débit d'essence supplémentaire et l'équipage décide de continuer tout droit, quitte à rentrer en plein dans la zone inhospitalière. Mais la perturbation est plus grave qu'il ne l'escomptait : pluie, vent, crasse, froid — et bientôt de la neige et du verglas. Les grosses difficultés commencent.

A bord, on est prêt pour la lutte. Le moment n'est pas venu de faiblir ou d'hésiter. S'il le faut, on volera aux instruments : le gyroréctor et le gyrochronomètre doivent permettre à l'avion de naviguer sans risques dans les nuages.

Au bout d'une longue heure, passée dans cette passe opaque, à se défendre contre de violents remous, l'appareil sort enfin de la zone de dépression... Pilote et navigateur poussent ensemble un soupir de soulagement.

Tout le jour, le moteur a conservé sans défaut

lance aucune ses 1.900 tours et il reste encore du combustible en quantité suffisante pour aborder, sauf incident, la deuxième nuit de vol.

En faisant le point sur sa carte, Rimié vient d'identifier une ville : Novosibirsk. Dans le jour qui baisse rapidement l'avion poursuit sa ligne droite...

La température reste toujours très basse et les deux aviateurs, pour mieux résister au froid, font plus fréquemment appel aux vivres et au café maintenu très chaud dans ses bouteilles spéciales.

Jusqu'aux violettes de Françoise qui ont gardé une étonnante fraîcheur, accrochées devant le pilote parmi ses instruments de bord.

Pour la deuxième fois, l'ombre enveloppe l'avion en vol. Son équipage surmonte sa fatigue et reste attentif, chacun figé à son poste. De temps à autre, à la clarté d'une lampe de bord, Rimié calcule sa dérive et la transmet à Pierre pour lui permettre de corriger et de maintenir le cap.

A grandes brassées d'hélice, l'avion file vers son Destin, vers le record, en direction du lac Baïkal. L'appareil a laissé sur sa gauche les montagnes de Mongolie et reprend de l'altitude pour franchir celles qui entourent le lac Baïkal.

Le thermomètre accuse — 14° et la température de l'eau du radiateur à cet instant est de 65° (ce qui est relativement peu).

Pierre sait pertinemment que la partie n'est pas encore gagnée, que le plus dur approche, que les obstacles de toutes sortes sont loin d'être aplanis; que le froid, le verglas, la condensation vont surgir de nouveau pour leur barrer la route.

Tous ces soucis occupent son cerveau en permanence et ne font qu'accroître sa résistance physique et l'aider à réagir contre le maudit sommeil dont il sent par moments le picotement aux paupières.

Voilà qu'une folle envie de dormir l'assaille, mais il ne cédera pas : il sait trop que la plus infime défaillance aurait les pires conséquences.

Comme, dans sa position, il ne peut bouger, crispé à ses commandes, le froid paralyse sournoisement ses membres, et il est contraint de se frotter les genoux et de se frapper violemment sur les cuisses à plusieurs reprises pour en chasser l'engourdissement.

Le navigateur Rimié, ayant à cœur, lui aussi, de ne pas céder à la terrible envie de dormir, s'agite derrière son pilote et lui passe des notes plus fréquentes. Vers onze heures du soir, il lui annonce triomphalement : « On va souper au champagne ! »

Maintenu très sec et très frais, le vin de France a tôt fait de ragaillardir l'équipage.

A minuit l'avion se trouve à 5.000 mètres d'altitude, par 54° de latitude nord et 102° de longitude est, gardant sa direction au-dessus d'une couche interminable d'épais nuages.

Le froid reste toujours des plus vifs et Pierre, sachant qu'il approche d'une région de hautes montagnes que la nuit va rendre invisibles, décide pour les éviter de monter jusqu'à 6.000 mètres, altitude prudente mais à laquelle le verglas va le saisir de nouveau.

La situation devient critique et la minute angoissante. Le pilote sait que son moteur n'est

pas équipé pour voler dans un tel climat, le réchauffage des carburateurs n'ayant pas été prévu. C'est la seule lacune de leur minutieuse préparation.

Voici qu'une épaisse couche de glace recouvre les pare-brise et l'ennemi le plus terrible surgit : le givrage.

Désemparé un court instant, Pierre a songé à redescendre quelque peu, mais il se rappelle les sommets des montagnes dressés sous lui et masqués par la nuit. Il sait l'affreux risque de percuter dans l'un de ces terribles obstacles invisibles..

Il lui faut tout essayer, pourtant, pour sortir de cette situation de plus en plus critique...

Soudain, quelques claquements sinistres, ultimes soubressauts de la mécanique : le moteur s'est arrêté net...

Accroché à ses commandes, Pierre Laurent a gardé tout son calme et il aborde l'inférieure situation avec une maîtrise absolue de soi.

Ça n'est pas la première fois que le givrage, cet ennemi si perfide des aviateurs, l'assaille en plein vol. Ne s'en est-il pas déjà tiré ?

Avant de penser à se jeter dans le vide, à abandonner la partie, il faut lutter encore. Cette fois, ni l'un ni l'autre n'ont plus sommeil ; l'angoisse leur écarquille les yeux.

Par une sage mesure de précaution, Pierre fait signe à son compagnon d'ajuster la ceinture de son parachute, et il en fait autant, tandis que l'avion, encore lourdement chargé, accentue impérieusement sa descente.

Le pilote freine cette abattée de son mieux, ne

cessant d'actionner la manette des gaz dans l'espoir de redonner au moteur la vie qui l'abandonne si brutalement.

« Si à 3.000 mètres, rien de nouveau, *on saute.* » Pierre a fait signe à son passager en désignant l'altitude avec trois doigts.

L'hélice ne tourne plus qu'à une vitesse tout à fait réduite. Seul, le sifflement de l'air sur les plans de l'avion trouble le silence lugubre de ces tragiques instants. Pierre Laurent, les yeux fixés sur l'altimètre suit les oscillations de l'aiguille : 4.800, 4.200, 4.000, 3.800, 3.500 mètres...

Toujours rien. Va-t-il falloir sauter ?

Non. Cette fois encore la chance est avec eux et le suprême espoir de Pierre va se justifier. Au centième de seconde, quelqu'un placé plus haut qu'eux-mêmes a décidé le sort en leur faveur : quelques étternuements bien caractéristiques, ponctués à chaque fois d'une grande secousse, et *le moteur repart*, sur quelques cylindres d'abord, puis sur l'ensemble.

L'appareil, quoique durement secoué par les vibrations de la mécanique, semble peu à peu recouvrer sa stabilité.

Sans doute le ralentissement de l'avion, maintenu à plat le plus possible, a-t-il permis le réchauffement des carburateurs et la fonte subite des glaçons. En tout cas, la vie renaît à bord avec la confiance et l'espoir. A l'angoisse mortelle des deux hommes succède un soulagement profond. On peut encore vaincre !

L'avion lui-même revient à la raison, on dirait qu'il est plus stable. Pourtant, le danger persiste ;

on vole toujours à l'aveuglette, à trois mille mètres d'altitude dans une région de hautes montagnes où l'on risque à tout instant d'emboutir la cime d'un pic.

Durant plus d'une heure et sans oser reprendre de l'altitude par crainte de voir se reproduire le givrage, les deux hommes volent en P. S. V., dans une crasse innommable, absolument enveloppés de nuit.

La providence veille sur eux et l'aube, qui surgit pour la seconde fois au terme de cette nuit-calvaire, les libère enfin de leurs transes.

L'aurore apparaît environ trois heures plus tôt que la veille, mais une aurore radieuse, annonciatrice de la victoire. Un spectacle grandiose s'offre à leurs pauvres yeux boursoufflés par l'insomnie et la fatigue. Les hautes montagnes boisées qui entourent le lac Baïkal se reflètent dans une eau calme et limpide tandis que l'horizon, vers l'est, se drape dans une cape qui passe du mauve au rose et que le soleil monte doucement dans le ciel clair. Les affres de la nuit ont disparu avec les dernières ténèbres et on ne songe plus qu'au record. Rimié, après un rapide calcul, annonce qu'il reste un peu plus de 600 litres d'essence dans les réservoirs. La consommation s'est tenue depuis le départ entre 60 et 65 litres à l'heure, comme prévu.

Au seuil de cette troisième journée de vol, Pierre maintient obstinément son cap vers Tchita. Il fait moins froid ; le soleil commence à chauffer, et l'avion est redescendu jusqu'à 1.500 mètres où il a trouvé une zone de grand calme. Son pilote,

qui voit clair désormais, a réduit les gaz pour ménager l'essence. L'avion, allégé, est plus stable et gagne encore des kilomètres.

A l'approche du succès, l'équipage ne sent plus la fatigue et tous deux font une fois de plus honneur aux vivres restant dans la soute.

Les montagnes franchies, l'avion est redescendu encore et c'est entre 600 et 1.000 mètres d'altitude, navigant au-dessus des épaisses forêts qui s'étendent entre Irkoutsk et Tchita, qu'il poursuit son vol.

* * *

Depuis le Bourget, les deux aviateurs doivent avoir franchi environ 7.200 kilomètres en distance orthodromique. De toute façon, le record précédent, détenu par les Italiens Ferrarin-Del Prete (7.188 kilomètres) semble d'ores et déjà battu. Et il reste encore aux Français de quoi voler deux bonnes heures.

Pierre a décidé depuis longtemps qu'à défaut d'aérodrome, il se posera n'importe où, même en plein bled mandchou.

Le navigateur a repris minutieusement le pointage de sa carte, abandonnant ses appels en radio puisqu'il n'obtient aucune réponse depuis plusieurs heures.

Au début de l'après-midi, un rapide inventaire des provisions révèle qu'il reste un poulet entier, vingt bananes, du sucre, une bouteille et demie de champagne, une thermos de café et quelques biscottes. « On pourrait faire le tour du monde ! » clame joyeusement le radio.

Pierre sourit, mais est d'avis de ménager les vivres, au cas où l'on se poserait sur une terre isolée, loin de toute habitation.

La trousse pharmaceutique est restée intacte avec sa bouteille d'élixir parégorique, ses deux flacons d'iode, son demi-litre d'eau oxygénée, ses paquets de pansements, ses tubes d'aspirine et de quinine et son sérum antivenimeux.

En bon fourrier et pour passer le temps, Rimié vérifie tout cela, tout en mettant un peu d'ordre dans son habitacle.

A 15 h. 30, heure locale, alors qu'il lui reste environ 60 litres d'essence — de quoi voler une heure au maximum — Pierre Laurent songe à l'atterrissage.

Il en fait part à son compagnon et celui-ci pour toute réponse, lui remet une note triomphante : « Atterris quand tu voudras, le record est à nous ! »

Il s'agit de redescendre encore et de guetter un sol propice au cours de cette dernière heure de vol. Pierre ne veut pas vider à fond ses réservoirs ; on se posera donc à la première occasion.

Il y a 50 h. et 12 m. qu'ils sont partis du Bourget lorsque Pierre Laurent, après avoir repéré un terrain d'aspect abordable dans les parages d'une grande ferme, y pose fort habilement son avion.

A peine l'appareil a-t-il freiné sa course au sol, à peine l'hélice est-elle arrêtée que des hommes accourent faisant force gestes en poussant des cris aigus. Ce sont des Chinois...

Le record est certainement battu de plus de cinq cents kilomètres.

* * *

Après le formidable effort, c'est la détente.

Le pilote est resté sur son siège; ankylosées par cinquante-deux heures d'immobilité, ses jambes refusent de le porter et Pierre se sent soudain incapable du plus petit effort. Son cerveau, tout d'un coup, lui semble vide et ses pauvres nerfs torturés retombent à zéro. Il n'a pas encore la force de jouir de sa victoire. Le tumulte du moteur emplît ses oreilles d'un bourdonnement incessant et, cette fois, il voudrait dormir... dormir.

Son compagnon qui a sauté prestement à terre s'ébroue dans une gigue frénétique et, d'une voix joyeuse, lance aux Chinois hébétés les vers de Victor Hugo :

... La distance n'est plus.

Du vieux géant Espace, j'ai fait un nain.

Le chef-pilote Pierre Laurent n'a même pas entendu... Depuis cinq minutes, la tête appuyée sur son coussin de cuir, il dort...

* * *

Après cinquante-huit heures d'un repos bien gagné (ils ont reçu le meilleur accueil dans la ferme voisine de leur point d'atterrissage et ont satisfait à toutes les formalités qui permettront d'homologuer leur record), Laurent et Rimié doivent songer au retour. Ayant pu trouver 400 litres d'essence, ils atterrissent à Tchita, se

ravitaillement à nouveau et, après escales à Irkoutsk et Kourgan, ils atteignent Moscou. Les Russes admirent sans réserve l'avion vainqueur, tandis qu'à l'Aéro-Club de Moscou, une vibrante réception est organisée en l'honneur des deux aviateurs français.

De Moscou à Paris, soit 2.650 kilomètres, les aviateurs volent d'une traite; cette ultime étape, accomplie en douze heures de vol, n'est pour eux qu'un jeu d'enfant, après ce qu'ils viennent d'accomplir.

Au Bourget, c'est l'arrivée triomphale...

Pierre Laurent, qui a gagné hautement ses galons de grand pilote de raid, reçoit la rosette d'Officier de la Légion d'Honneur, tandis que Jacques Rimié est promu Chevalier.

L'aviation française peut être fière d'un tel équipage.

CHAPITRE XII

« LINDBERGH, NOUS VOICI ! »

Août-septembre 1930.

L'atmosphère de cette boîte de nuit était celle de toutes les autres.

On fêtait la rosette de Laurent et la croix de Rimié. Après un bon dîner, on avait décidé de « monter » à Montmartre et la bande joyeuse des pilotes s'était installée à deux tables où scintillaient les seaux à champagne.

Deux orchestres se relayaient, jouant sans répit des airs de jazz.

Le gérant connaissait son monde et l'arrivée dans son établissement des plus célèbres pilotes du moment l'emplissait d'une fierté bien légitime.

Un murmure courut au long des tables, saluant l'entrée des aviateurs et plusieurs jolies femmes, déjà gaies, jetèrent un regard langoureux vers les nouveaux arrivants en cherchant à savoir lequel était Costes, Codos, Rossi ou Laurent.

Pierre Laurent, en principe, avait horreur de ce genre de lieu. Il y était venu ce soir-là parce que les camarades l'avaient entraîné, mais pour lui, une boîte de nuit était un endroit fort triste, en dépit de la gaieté factice qui y règne et du sourire de commande de tout son personnel.

Au-dessus des têtes flottait un air irrespirable, une sorte de brouillard bleuâtre fait de l'odorante fumée des cigarettes opiacées et des cigares de luxe.

Costes et Codos, indifférents au vacarme du jazz, devisaient avec Laurent et le navigateur Bellonte. Dans cette trouble atmosphère, tous les aviateurs, habitués à l'air pur et aux grands espaces, semblaient dépayés.

Seules à leur table, devant un seau à champagne dont la bouteille gardait son capuchon d'or, de belles filles fardées à l'excès guettaient le client : les « entraîneuses » de la maison.

En attendant la grosse dame emperlée qui payait fastueusement chaque occasion de se tremousser dans ses bras, le danseur de l'établissement, un Grec aux cheveux luisants de brillante parfumée, les faisait valser à tour de rôle.

On trouvait un peu de tout, dans ce sanctuaire de la joie forcée : des politiciens, des membres de la haute noblesse, des artistes en vedette, des industriels en renom, des commerçants aux affaires florissantes... On y rencontrait surtout beaucoup de ces intermédiaires sans situation bien définie qui vivent du labeur des autres.

Un vieux monsieur, commandeur de la Légion d'Honneur avait coiffé ses cheveux blancs d'un ridicule chapeau de papier et soufflait dans une petite trompette... Des couples énervés se lançaient de table à table de petites boules de feutre...

A Jacques Rimié, qui dansait depuis un bon moment avec une jeune et jolie Danoise, Pierre fit un signe discret qui signifiait :

« Bravo, mon vieux, tous mes compliments ! »

Demeuré à sa table, insensible à toute cette frénésie, Costes s'entretenait avec ses compagnons d'un projet qui lui tenait au cœur.

Après trois années d'une préparation minutieuse, il s'appêtait à tenter Paris-New-York sans escale.

* * *

Après tant d'héroïques exploits, après un vol particulièrement courageux sur l'Océan, Costes avait décidé d'être, coûte que coûte, le premier à réussir Paris-New-York sans escale. C'était une tâche périlleuse qui exigeait une science profonde de la navigation et une parfaite maîtrise de pilote. Pour réussir, il fallait rassembler tous les atouts avant le départ et connaître à fond les possibilités du matériel. Costes s'y employa de 1927 à 1930 avec une rare patience.

L'année 1930 devait donc être celle du plus bel exploit de l'aéronautique française d'entre les deux guerres, puisque Costes et son mécanicien-navigateur Bellonte parvinrent à donner la réplique à Lindbergh en accomplissant le premier Paris-New-York sans escale dans des conditions qui forcèrent l'admiration du monde entier.

Entre temps, Pierre Laurent, le congé spécial qu'il avait obtenu pour son raid étant expiré, avait été nommé chef-pilote de la Compagnie et il avait repris son service au Bourget. S'il effectuait moins de voyages réguliers sur la ligne, c'est à lui néanmoins qu'incombaient les missions les plus délicates : essais d'appareils nouveaux, reconnaissances et jalonnements des parcours récem-

ment créés. Paré de son titre de recordman du monde, il avait conquis d'un seul coup la notoriété et l'aisance. Les siens, grâce à lui, étaient dorénavant, à l'abri du besoin. L'aviateur, pourtant était malheureux. Il vivait seul, et cette solitude de plus en plus, lui pesait...

Il avait loué un appartement à Auteuil, non loin du Bois, et il y avait installé tous ses souvenirs, tous ses trophées. Il rencontrait quelques amis, sortait un peu, mais sa vie de célibataire lui paraissait, à la longue, d'une affreuse monotonie.

Ce ne sont pas les admiratrices qui manquent aux aviateurs et Pierre, en dix années, avait connu quelques liaisons. Mais ce n'étaient là qu'amours passagères et l'aviateur souffrait au plus profond de lui-même de n'avoir pas, au sortir de la guerre, lié sa vie à celle de Françoise, restée son seul amour.

Parfois, il s'en voulait de n'avoir pas agi vis-à-vis d'elle avec la fermeté dont il faisait preuve à bord de son avion.

Aurait-il été si difficile de la convaincre, si vraiment il avait insisté? Pourquoi n'avait-il pas osé?

Des années s'étaient écoulées au cours desquelles il s'était donné corps et âme à son passionnant métier; entraîné dans le tourbillon de sa vie nouvelle, il avait perdu Françoise de vue, convaincu qu'elle avait fait sa vie par ailleurs.

Or, voici qu'au départ du record en ligne droite, il avait trouvé dans sa carlingue ces quelques violettes, messagères si doucement parfumées d'une très fidèle pensée.

Sitôt de retour à Paris, il s'était mis à la

recherche de Françoise pour la remercier et surtout pour savoir ce qu'elle était devenue durant ces longues années.

Et voici qu'il avait rendez-vous avec elle, le lendemain matin, au Pavillon d'Armenonville!

A l'idée de revoir dans quelques heures celle qu'il n'avait cessé de chérir si tendrement, le cœur du grand pilote battait plus fort qu'au moment de son envol glorieux pour la Sibérie.

* * *

Ce que fut cette rencontre si longuement différée, Pierre ne devait jamais l'oublier.

Tous deux, en s'abordant, avaient marqué une légère hésitation. Une sorte de gêne, une soudaine timidité les paralysaient. Ils s'examinaient l'un l'autre, avec de petits sourires contraints. « Elle est toujours aussi belle, pensait Pierre. Elle n'a pas changé. » De son côté, Françoise songeait : « Il est toujours le même... Un peu plus fort, plus viril, seulement... Mon Dieu! Il me semble que c'était hier... »

Les mots qu'ils disaient n'avaient pas d'importance. Le vrai dialogue, c'était entre leurs cœurs qu'il se poursuivait. Finalement, Pierre, qui hésitait depuis longtemps à le faire, posa la question qui lui brûlait les lèvres :

— Dites-moi Françoise, vous êtes mariée, sans doute?

Elle le regarda de coin, sourit en rougissant un peu :

— Non, Pierre; fit-elle doucement. Je ne suis pas mariée.

Une telle joie inonda soudain l'aviateur qu'il faillit chanceler.

— Et... et vous? reprit Françoise, qui l'observait à la dérobée.

Les mots d'amour que le jeune homme entendait chanter en lui depuis le début de leur rencontre jaillirent alors de ses lèvres :

— Non, Françoise, je ne suis pas marié non plus... Je... je vous attendais, ma chérie. Je n'ai pas cessé de vous aimer. Sans cesse, votre cher visage était devant mes yeux. Je le voyais partout, dans la solitude de ma chambre comme dans la carlingue de mon avion, aux bonnes heures, aux mauvaises aussi... Jusqu'à maintenant, j'ai vécu les yeux fixés sur le souvenir que j'avais gardé de vous. Françoise, Françoise, ma chérie, puisque nous sommes libres l'un et l'autre, dites-moi qu'il n'est pas trop tard?

Rougissante, la jeune femme blottit sa tête blonde contre l'épaule de Pierre, tremblant d'émotion et d'espoir :

— Non, souffla-t-elle, il n'est pas trop tard !

Et c'est ainsi que, le 26 juin 1930, Françoise Verlay, plus jeune et plus jolie que jamais malgré le temps écoulé, devint M^{me} Pierre Laurent.

* * *

Août 1930.

Le jeune ménage vient de rentrer d'un voyage en Italie — voyage aérien comme il se doit — et Pierre a repris son poste au Bourget où règne, depuis quelques jours, une grande effervescence.

A cette époque de son épopée, l'aviation française, brillant d'un éclat tout particulier, volait de triomphe en triomphe, et de grandes choses allaient encore s'accomplir.

Il fallait, cette fois, aborder le plus périlleux, considéré comme l'infranchissable.

Deux hommes, issus l'un et l'autre du vrai peuple de France allaient réaliser l'inoubliable Paris-New-York, l'exploit aérien le plus grand qu'on ait vu depuis l'armistice.

Le dimanche 31 août, dans la soirée, l'Office National Météorologique ayant réuni un faisceau de prévisions favorables, prévint Dieudonné Costes qui habitait, à l'époque, un modeste appartement de la rue des Marronniers, à Passy. Le temps devait se montrer satisfaisant durant quarante-huit heures sur l'Atlantique; c'était là une « occasion » météorologique qui ne se présentait qu'une fois sur mille; il fallait en profiter !

Tandis que Bellonte s'occupait des ultimes préparatifs, Costes montait à Villacoublay où se trouvait, dans l'un des hangars de Vélizy, leur bel avion rouge, baptisé *Point-d'Interrogation*.

Comme le départ était prévu au Bourget, Costes y « descendit » l'avion de raid et l'équipe des mécaniciens se mit immédiatement au travail pour faire le plein d'essence, d'huile et d'eau et parer au grément complet de la machine.

La nuit passa très vite pour l'équipage qui, dès trois heures du matin, était debout. Le ciel restait sombre, sans étoiles, et Costes, un peu surpris, avait envoyé son ami Codos à l'O. N. M. pour y recueillir les dernières nouvelles.

A cinq heures, Costes était au Bourget où une foule nombreuse s'était donné rendez-vous pour assister au départ. Le metteur au point, Véron, mit en marche l'Hispano de 650 CV. du *Point-d'Interrogation*, et ce « point fixe » confirma les qualités de la mécanique : puissance et régularité.

Au lever du jour, tout était prêt, mais, si le temps était favorable sur mer, on signalait une brume persistante jusqu'à la Manche.

Sagement, Costes décida d'attendre...

* * *

L'avion, issu de la famille des « biplans de grand raid » conçus par le célèbre Louis Bréguet, était peint en rouge vif et portait sur ses flans un énorme point d'interrogation blanc : sur une bande tricolore s'inscrivaient toutes les victoires précédentes de son équipage, ainsi qu'une cigogne en vol, symbole du moteur Hispano-Suiza.

L'appareil pesait 6.400 kilos à pleine charge et sa charge au mètre carré était de 107 kilos.

En dehors des vivres, l'équipage emmenait un canot de caoutchouc et un cerf-volant qui devaient être placés derrière le siège de Bellonte. Au dernier moment, tenant compte de la direction du vent sur 4.000 kilomètres, Costes avait décidé d'enlever deux des réservoirs supplémentaires qu'il avait fait monter sous le plan inférieur du Bréguet.

A 10 h. 54 exactement, le 1^{er} septembre 1930, le *Point-d'Interrogation*, portant les espoirs de tous les Français, prenait le départ.

Après avoir roulé quarante-six secondes, il

s'arracha du sol alors qu'une brume légère, presque translucide s'accrochait encore à la terre.

C'est un peu au sud de Saint-Valéry-en-Caux que l'avion rouge aborda la mer. Bientôt, il survolait le Pays de Galles et le canal Saint-Georges, qui sépare l'Angleterre de l'Irlande. La visibilité était bonne et le ciel très bleu.

Au début de l'après-midi, les deux aviateurs se heurtaient à une première perturbation atmosphérique qui les obligea à mettre le cap plus au nord. A 150 kilomètres au large de l'Irlande, en plein Atlantique, l'équipage « mesurait » un vent d'est qui devait persister fort longtemps encore.

Vers le soir, surgit une seconde perturbation que l'avion, comme il l'avait fait pour la première, contourna par la droite.

Avec les ténèbres, la brume apparut et Bellonte commença la navigation à l'estime.

Ce fut une nuit noire, sans étoiles, une nuit d'encre, comme disent les pilotes; l'équipage ne voyait même pas la mer et plusieurs nouveaux changements de cap durent être adoptés.

Malgré tout, pas d'incidents notables : le moteur fonctionnait à merveille et l'on se maintenait dans la bonne direction.

Au petit jour, le *Point-d'Interrogation* se trouvait par 35° de longitude ouest et 46° de latitude nord, soit, à peu près, à mi-chemin de l'Europe et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Costes surveillait attentivement sa consommation d'essence et constatait avec satisfaction que ses prévisions n'étaient pas dépassées. Il ne serait donc pas contraint, cette fois, de faire demi-tour

presque à mi-chemin comme cela lui était arrivé au cours de son héroïque essai de juillet 1929.

De temps à autre, Bellonte lançait des messages pour donner de leurs nouvelles au monde, tout en s'employant à rester dans la route des paquebots. La vitesse moyenne de croisière de l'avion rouge était alors de 195 kilomètres à l'heure, quoique son pilote eût réduit légèrement le régime du moteur pour économiser encore le carburant. A la fin de cette seconde matinée, ils rencontrèrent un premier bateau, le *Jacques-Cartier*, qui leur transmit des prévisions météorologiques fort utiles, puis, un peu plus tard, deux autres navires : le *Rochambeau* et le *Roussillon*.

Sur chaque bâtiment, les passagers leur adressaient de chaleureux vivats et agitaient leurs mouchoirs, tandis que les sirènes hurlaient dans l'air bleu. Puis plus rien, les bateaux disparurent...

D'autres heures passèrent dans la solitude immense qui les entourait, l'avion se maintenant toujours entre le ciel et l'eau, par 43° de latitude nord.

Le 2 septembre, à 11 h. 30 (heure de Greenwich), le *Point-d'Interrogation* ne se trouvait plus qu'à 350 kilomètres de la terre américaine, après être passé à 1° au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Mais si, jusque-là, les prévisions de l'O. N. M. s'étaient à peu près confirmées, si l'avion avait eu beau temps sur l'Océan, du mauvais temps le menaçait aux environs de la Nouvelle-Écosse. Les deux hommes, qui volaient depuis vingt-six heures, cherchèrent un couloir pour se faufiler à travers la tempête. Point question de la contourner, ni par le nord, ni par le sud : l'écart aurait été trop

grand et le carburant était trop précieux. Costes fut donc contraint de descendre à 150 kilomètres au-dessous de la route qu'il s'était tracée au départ et il aborda le 44° de latitude nord qui correspond à peu près à la pointe sud de la Nouvelle-Écosse.

Maintenant, il faisait franchement mauvais; la pluie cinglait rageusement le pare-brise, l'avion était durement secoué et une brume très dense masquait complètement les flots en furie.

Pour sortir de la zone dangereuse, l'équipage était descendu à 100 mètres de l'Océan, qu'il ne voyait toujours pas. Cela dura deux heures : ce furent certainement les plus angoissantes du raid.

Abandonnant enfin son périlleux « rase-vagues », l'avion remonta à 4.000 mètres dans la crasse et navigua en P. S. V. Costes était sûr d'être au-dessus de l'Amérique, mais sur quel point ? Un instant, il songea à Byrd qui avait éprouvé les mêmes difficultés en arrivant sur les côtes de France et que la malchance avait finalement terrassé en pleine nuit, à Ver-sur-Mer, sur la côte normande.

Mais il connaissait son métier et les éléments ne l'effrayaient pas. Après l'Océan vaincu, il fallait vaincre la tempête, le mur noir des nuages.

Costes en avait vu d'autres.

Le but était New-York; il restait de l'essence à bord, le moteur tournait bien « rond » — donc, aucune raison de désespérer... Une heure après, en lisant une note passée par Bellonte, il apprit qu'ils étaient toujours dans la bonne route et qu'ils survolaient maintenant la baie de Fundy, entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

Les dernières heures de vol nécessitèrent encore

différents changements de cap. Après avoir reconnu successivement le Maine, le Massachussets et le Connecticut, Costes « huma » enfin le ciel de New-York, tout proche. Cette fois, la partie avait de grandes chances d'être gagnée ! Malheureusement, la génératrice de la T. S. F., coincée depuis le passage sur Terre-Neuve, empêchait Bellonte de donner la position du *Point-d'Interrogation* à toutes les stations du sol et aux bateaux en mer, comme il l'avait fait très régulièrement dans la première partie du raid.

A l'approche de New-York, deux avions américains surgirent dans le ciel. Ils venaient à la rencontre de l'avion français et leurs équipages agitaient les bras frénétiquement.

A cet instant précis, il restait encore 450 litres d'essence dans les réservoirs du *Point-d'Interrogation* et l'aérodrome de Curtiss-Field apparaissait déjà au regard de Costes. Selon son habitude, le grand pilote survola trois fois, à très basse altitude, ce terrain qu'il ne connaissait pas, puis, ayant repéré le sens de l'atterrissage, il posa doucement son bel avion rouge sur le sol du Nouveau-Monde.

Le vol, qui comportait 6.700 kilomètres, avait duré trente-sept heures. Comme ils quittaient leur appareil, les deux aviateurs aperçurent, au premier rang de la foule massée sur le terrain, le prestigieux vainqueur du New-York-Paris de 1927. Tous deux s'écrièrent alors :

— *Lindbergh, nous voici !*

La France avait rendu sa politesse à l'Amérique. Il n'y avait pas au monde, à la fin de l'année 1930, un équipage et un avion capables de faire mieux !

CHAPITRE XIII

L'AVIATION N'EST PLUS AUX AVIATEURS

1932-1938.

— Cette fois, mon vieux Laurent, fit Mermoz, je n'ai plus grand'chose à espérer. La « bagarre » s'annonce pour moi beaucoup plus dure avec les bureaux qu'avec le « pot au noir » ou la Cordillère des Andes !

Il était question de l'*Arc-en-Ciel n° II*, avion transatlantique plein de promesses que le Service Technique du Ministère de l'Air venait subitement d'interdire.

Mermoz, pilote très expérimenté, avait une confiance inouïe dans la machine dessinée par Couzinet et voulait à tout prix démontrer ses capacités de vol et en particulier son rayon d'action. Il avait donc conçu le projet de traverser d'une traite l'Atlantique-Sud, non pas pour effectuer un raid, mais pour réaliser une liaison postale en vue d'un service régulier.

Toutefois, comment convaincre les Services de M. Painlevé, alors Ministre de l'Air ? Il allait s'y

employer de toutes ses forces, avec cette rude ténacité qui était la sienne.

Au début de 1933, Couzinet arracha enfin l'autorisation et rejoignit Mermoz à Istres où était l'avion :

— Enfin, ça y est, lui cria-t-il dès qu'il l'aperçut, nous pouvons partir !

— Alors, partons au plus vite répondit Mermoz, qui craignait un revirement du Service Technique.

Le lendemain matin, 12 janvier, *L'Arc-en-Ciel* s'évadait du ciel de Provence et, par l'Espagne, Gibraltar, le Maroc, il gagnait Port-Étienne, après un vol de plus de 3.400 kilomètres, accompli sans histoire.

Après cette étape plutôt rassurante — puisqu'il restait 1.900 litres dans les réservoirs, donc de quoi franchir aisément l'Océan — les bureaux voulurent bien autoriser la traversée de l'Atlantique, mais sous la seule responsabilité du pilote.

Mermoz, simplement, haussa les épaules. Il était homme à prendre ses responsabilités.

Le 16 janvier, *L'Arc-en-Ciel* décollait de la côte sénégalaise et touchait Natal après 14 h. 27 de vol sur l'Océan.

Ce voyage qui avait parfaitement réussi montrait qu'il était désormais possible d'envisager une ligne France-Amérique du Sud qui serait aérienne sur tout le trajet; on pourrait donc bientôt se passer des avisos qui servaient jusque-là à couvrir le parcours maritime et le courrier ne pourrait qu'y gagner en rapidité.

L'équipage de *L'Arc-en-Ciel*, sans aucun souci de la publicité et de la popularité bien éphémères

réservées aux aviateurs de raids, n'avait qu'un but : planter de solides jalons pour l'avenir de la « ligne » si chère à Mermoz, cette ligne conquise au prix de tant d'efforts héroïques et de sacrifices de toutes sortes, mais que les financiers de 1933 guettaient avidement comme une proie...

* * *

L'aviation échappait de jour en jour aux aviateurs; la finance et la politique allaient s'en faire, l'une, une source de revenus prodigieux, l'autre, un tremplin !

Une compagnie unique, *Air-France*, gérait désormais tout le réseau aérien français, mais ses dirigeants ne croyaient pas, en 1934, aux possibilités d'une traversée régulière de l'Atlantique-Sud par avion ou par hydravion. Leur scepticisme n'arrangeait pas les choses, puisque, pendant ce temps, le *Westphalen*, porte-avions allemand, catapultait les courriers de la Lufthansa sur l'Océan, tandis que le *Graf-Zeppelin* effectuait, deux fois par mois, le voyage direct Friedrischafen-Pernambouc-Rio-de-Janeiro, ses nacelles bondées de passagers, de fret et de courrier.

L'administration, une fois de plus, barrait la route aux pionniers et sapait sournoisement leurs plus louables efforts.

Les véritables pilotes, ceux qui gardaient au cœur la foi, étaient visiblement découragés. La porte, par contre, était grande ouverte aux intriguants et Pierre Laurent mesurait chaque jour avec amertume l'étendue du désastre. *L'aviation fran-*

çaise, depuis 1931, périclitait. L'astre qui avait brillé avec tant d'éclat dans les cieux de tous les mondes, déclinait...

En 1934, pour lutter sur le réseau d'Amérique du Sud, et s'efforcer de maintenir les positions acquises, on fit appel à des hydravions comme la *Croix-du-Sud*, sorti de chez Latécoère, et le *Santos-Dumont*, œuvre de l'ingénieur italien Zapata. Avec ce dernier appareil, le commandant Bonnot et le chef pilote Bossoutrot avaient traversé l'Océan, mais à une allure d'escargot.

Bien que ce matériel eût plus de six ans de retard, on l'acheta quand même, à seule fin de servir des intérêts particuliers.

Plus tard, en 1935, le ministère de l'Air français se décidait à commander le premier Farman 220, avion terrestre quadri-moteur, un peu plus rapide que les hydravions.

La même année, grâce à de rudes et patients efforts des équipages de la ligne, le courrier, une fois par semaine, était porté de France au Brésil (deux jours) en Uruguay (trois jours) et au Chili (quatre jours).

Ce beau résultat était l'œuvre de Mermoz et de ses compagnons.

* * *

Sur sa demande, désireux de continuer à servir sur un parcours difficile, Pierre Laurent avait été affecté sur la ligne transatlantique et il pilotait tantôt la *Croix-du-Sud*, la *Ville-de-Buenos-Ayres*, la *Ville-de-Rio-de-Janeiro* et la *Ville-de-Santiago*

du-Chili, les derniers hydros du type 300 livrés par Latécoère. Plus tard, il prit en mains la *Ville-de-Mendoza*, l'un des quatre modèles terrestres dérivés du *Centaure*.

De Toulouse à Buenos-Ayres, la ligne se divisait en trois tronçons : France-Espagne-Afrique : 4.700 kilomètres ; Atlantique-Sud (Dakar-Natal) : 3.465 kilomètres et Amérique du Sud (Natal-Rio) : 4.650 kilomètres.

Les trois quarts du temps, le parcours maritime s'effectuait entre deux et cinq cents mètres d'altitude, parfois au ras des flots.

Les appareils étaient lents, difficiles à manier dans le mauvais temps, surtout à pleine charge ; la durée de la traversée variait entre treize et quatorze heures.

A Natal, la vie était pénible pour les équipages contraints d'y séjourner entre deux liaisons. Au début, il n'y avait qu'un misérable hôtel à la disposition des pilotes, avec moustiques, punaises et araignées géantes dans les chambres ! Un peu plus tard, on aménagea « à la française » une sorte de grande villa, avec tout le confort possible, où les aviateurs de la ligne se retrouvaient joyeusement à l'escale.

Mais ce n'étaient là que d'infimes détails pour ces pionniers héroïques.

Ce qui comptait surtout pour eux, c'était le courrier transporté à l'heure prescrite, en dépit des orages, de la crasse ou du dangereux « pot-au-noir ».

L'un après l'autre, les meilleurs parmi les meilleurs, tombèrent à la tâche. Ils furent 101 pilotes,

navigateurs, radios et mécaniciens, à payer de leur vie l'établissement de la ligne nouvelle.

Le 7 décembre 1936, Jean Mermoz et ses compagnons de bord : Pichodou, second pilote, Ezan, navigateur, Cruvelhier, radio et Lavidalie, mécanicien, prenaient place dans l'hydravion *Croix-du-Sud*, le vétéran de la flottille, pour effectuer un voyage de plus, un voyage comme les autres.

A 4 heures du matin, du port de Dakar encore endormi, l'énorme machine s'arrachait.

A 6 heures, l'hydravion revenait se poser à son point de départ par suite de l'avarie d'une de ses hélices à pas variable. On fit la réparation en hâte car le courrier ne pouvait attendre.

Une heure après, la *Croix-du-Sud* repartait vers son Destin, qui devait tourner en une si douloureuse tragédie.

A 10 h. 47, le poste de Dakar avait capté un angoissant message de Mermoz — ce fut le dernier : *Coupons moteur arrière droit.*

Personne n'a jamais rien su d'autre.

Le grand pilote est tombé sur sa ligne, comme Guynemer s'est écroulé, en combat, sur son *Vieux-Charles...*

Ni l'un, ni l'autre de ces deux chevaliers légendaires n'auront connu les affreuses années qui devaient suivre...

Le ciel, dont si peu d'hommes sont dignes, les a repris bien avant...

* * *

L'aviation, hélas, ne comporte pas que des héros. Il existe aussi, il faut bien le reconnaître, des aviateurs avides d'argent, de réclame et d'honneurs.

Certains, du matin au soir et du soir au matin, se creusaient la tête pour découvrir un moyen quelconque d'attirer l'attention sur eux.

Que restait-il à faire, en 1936, pour devenir vedette?

Tout le monde ne pouvait prétendre à conquérir les grands records : distance, vitesse, altitude, ou à réussir des raids vertigineux !

Quant aux exploits spectaculaires frisant l'acrobatie, ils avaient été réalisés depuis longtemps : en 1919, Godefroy était passé en vol sous l'Arc-de-Triomphe; Durafour avait atterri au sommet du Mont-Blanc; Bécheler s'était posé en plein Paris, devant le Grand-Palais, et Védrines avait atterri avec son intrépidité coutumière sur le toit des Galeries Lafayette.

L'Atlantique et le Pacifique avaient été franchis de nombreuses fois et les Américains, depuis quelques temps, nous donnaient de sévères leçons en effectuant des tours du monde-records.

Pourtant, depuis le magnifique exploit de Costes et Bellonte en 1930, d'autres pilotes avaient, de leur mieux, essayé de défendre le pavillon tricolore.

En 1933, Rossi et Codos, à bord du monomoteur *Joseph-Le-Brix*, construit par Blériot, s'étaient attaqués crânement au record de distance en ligne

droite détenu par un équipage anglais (8.544 kilomètres en 57 h. 28 m.).

Envolés assez péniblement, à cause de leur lourde charge de l'aérodrome américain de Floyd-Bennett, près de New-York, ils avaient atteint d'une traite l'aérodrome de Rayk en Syrie, après avoir lancé un petit bonjour à Paris, en survolant le Bourget. Le record était battu, avec 9.104 km. 500 en 55 h. 30 de vol — dont une nouvelle traversée de l'Océan.

En mai 1934, toujours avec le *Joseph-Le-Brix*, ce même équipage volait en sens inverse, c'est-à-dire du Bourget à New-York, alors qu'il escomptait atteindre San-Diego et dépasser les 10.000 kilomètres sans escale. Une défectuosité de l'hélice, endommagée au cours du décollage, avait entraîné des vibrations progressives et, par crainte d'une rupture de l'aile droite de leur avion, ils décidèrent d'interrompre leur raid après 38 h. 28 d'un vol angoissant.

Avec Costes-Bellonte, l'équipage Codos-Rossi s'était avéré le plus brillant de toute l'aéronautique française de grands raids.

* * *

En 1937, le même ministre de l'Air que l'émeute de 1934 avait renversé, revenait à la tête de l'aviation française, pour la plus grande joie des politiciens tarés — mais aussi pour la plus grande tristesse des véritables aviateurs.

Le ministre en question, durant son règne, devait se charger de porter les derniers coups à

l'aviation nationale et de la couvrir de ridicule et de honte dans les courses Paris-Saïgon et Istres-Damas créées par lui. En outre, tout le matériel à peu près correct destiné à nos unités de l'Air avait été livré en Espagne par l'intermédiaire d'aventuriers notoires devenus multi-millionnaires tandis que les plans des meilleures trouvailles de nos bureaux d'études étaient cédés à l'étranger.

C'est ainsi que les responsables préparaient la défense aérienne du Pays.

* * *

Pierre Laurent, comme tant d'autres, assistait, impuissant, le cœur brisé, à cette profonde déchéance de la science aérienne à laquelle il s'était donné corps et âme depuis bientôt trente années.

Françoise, sa chère femme, à qui il confiait souvent ses appréhensions pour l'avenir, désespérait avec lui d'un sursaut bienfaisant qui redonnerait enfin à l'aviation française la place qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

Plus que jamais, hélas, la banque et la politique régnaient sur les ailes du pays.

Le premier margoulin venu devenait constructeur d'avions. Il lui suffisait de monter un vague bureau d'études, de présenter quelques « bleus » au Service Technique et une avance solide sur les commandes futures suivait automatiquement les pourparlers de départ.

Combien de ministres, sénateurs et députés

servirent de courtiers à ces nouveaux industriels de l'aéronautique dont la seule valeur consistait à savoir distribuer commissions et pots-de-vin !

Après avoir fait tant d'histoires pour laisser voler l'*Arc-en-Ciel*, on commandait, à grand renfort de millions, de coûteux prototypes qui *ne purent jamais quitter le sol!!!*

De son côté, le Service Technique — ses binocles sur le nez — freinait obstinément et systématiquement tous les efforts heureux, retardant l'homologation des machines et leur sortie en série.

Quand la dite homologation — au prix de quels lanternements ! — était enfin signée, la commande était alors passée au constructeur, mais l'avion était d'ores et déjà périmé et possédait plusieurs années de retard sur la technique de l'étranger.

D'où notre infériorité flagrante à la mobilisation.

* * *

C'est encore à cette époque de plein délabrement que naquit l'aviation populaire. Celle-ci coûta très cher aux contribuables et ne donna aucun résultat. Seule, l'aviation de tourisme suivait son petit bonhomme de chemin, grâce aux initiatives privées et aux efforts de l'Aéro-Club de France, qui fit toujours de son mieux pour que nos pilotes privés jouissent de quelques facilités et se montrent à la hauteur de leur réputation dans les compétitions internationales.

Une belle et heureuse initiative sortit pourtant du chaos : la coupe Deutsch de la Meurthe. En plus de celle qui lui donna son nom, deux cons-

tructeurs de vieille souche, Caudron et Renault, avaient patiemment lutté pour instaurer cette épreuve, si utile pour les progrès de l'aviation de vitesse et de sport.

La France continuait d'ailleurs à posséder des ingénieurs et des techniciens de très grande valeur. À côté d'un Birkight — à qui l'on doit le premier moteur-canon — d'un Rateau qui fut l'âme du compresseur ; d'un Ratier, précurseur de l'hélice, il y avait encore des hommes comme Charles Waseige (1), technicien d'une vigueur d'esprit exceptionnelle et d'une étonnante activité. Celui-là fut le grand pionnier de la suralimentation des moteurs d'aviation par compresseurs étagés. Il fut aussi le protagoniste incontestable et incontesté des hélices à pas variable et réversible, ou coaxiales tournant en sens inverse ; des trains d'atterrissage escamotables à manœuvre ultra-rapide, des relais d'accessoires, etc.

Avec Waseige, il y avait aussi des hommes comme Riffart, Herbemont, Perrot, Vuillerme, Badin, etc..., ingénieurs de grande classe qui n'ont jamais cessé de se dévouer à la cause de l'aviation.

* * *

L'année 1937, si elle n'avait pas été bien glorieuse pour nous l'avait été pour les autres. L'affinement des cellules, l'augmentation du rendement au litre de cylindrée avaient séduit à leur tour

(1) Charles Waseige est mort subitement à Blois, en 1943.

les meilleurs techniciens d'outre-Rhin et d'outre-Atlantique.

On n'était plus aux bolides du type « usine-à-gaz » de la Coupe Schneider où avaient excellé Anglais et Italiens et où nous avions nous-mêmes englouti de nombreux millions pour ne rien produire d'intéressant.

Le record de vitesse (567 km. III à l'heure) du pilote yankee Howard Hughes (14 septembre 1935) avait été porté à 611 km. 004 m. par le chef-pilote allemand Wurster, (11 novembre 1937). Dans l'intervalle Delmotte, à plusieurs reprises, s'était attaqué au record.

Sa tentative du 29 avril, effectuée à Istres, avait été particulièrement émouvante — voire dramatique.

Le mistral qui soufflait sur la Crau depuis plusieurs jours ayant cessé, Delmotte avait pris le départ à 8 h. 20, à bord du Caudron-712, étudié pour redonner à la France le record de vitesse pure. Delmotte comptait bien atteindre 620-640 à l'heure, et même faire mieux !

L'homme était de taille à abattre la performance, qui devait s'effectuer à 400 mètres, altitude imposée pour son contrôle officiel.

Après quelques évolutions sur le vaste aérodrome, le pilote se présentait sur la base, face au nord, pour faire une « pointe à pleine admission », à titre d'essai, avant de s'attaquer au record, quand les témoins de ce vol périlleux virent soudain quelque chose se détacher de l'avion qui se mit à « onduler » à deux reprises. Tous comprirent qu'une catastrophe était imminente.

Après une « chandelle » (1) d'environ deux cents mètres, suivie d'une légère inclinaison sur le côté gauche et d'un « palier » de quelques secondes suivi d'une nouvelle « chandelle », Delmotte dont la maîtrise est proverbiale, étant parvenu à se mettre « au point mort ».

C'est à cet instant qu'il sautait en parachute, tandis que l'avion de course, après avoir basculé à gauche, piquait vers le sol pour s'écraser sur le sol rugueux de la Crau à proximité d'un mas abandonné.

A son excellent ami le capitaine Montsarrat, témoin de sa chute, et accouru le premier, tout tremblant d'émotion, Delmotte, qui n'avait pas perdu un atome de son flegme, déclara placidement, tandis qu'on lui pensait le visage :

— C'est le métier.

* * *

Le 1^{er} septembre 1938 le bilan des quatre principaux records du monde était loin d'être à notre avantage.

Qu'on en juge :

Les Russes détenaient la distance en ligne droite avec 10.148 kilomètres (équipage Grimov, Youmachev et Daniline, de Moscou à San-Jacinto, U. S. A., 12-13-14 juillet 1937).

La distance en circuit fermé était l'apanage des Japonais Fujita, Takahasi et Sekine avec 11.651 kilomètres (13-15 mai 1938).

(1) Montée à la verticale.

L'altitude appartenait au lieutenant britannique Adam, monté à 16.440 mètres le 30 juin 1937. (En ballon, les deux Américains Anderson et Stevens avaient atteint 22.066 mètres le 11 novembre 1935.)

En vitesse pure sur base, l'Italien Agello disposait toujours du record avec 709 km. 200 de moyenne.

Nous ne figurions plus au palmarès que pour quelques records internationaux à l'actif de Rossi-Vigroux sur l'Amiot 370, de Guillaumet sur l'hydravion *Lieutenant-de-Vaisseau-Paris*, et pour un certain nombre de records d'avions légers.

Jamais l'aviation française n'était tombée aussi bas dans le domaine des performances officielles.

C'est à croire qu'elle n'existait plus, et cette constatation était d'autant plus pénible que nous avions ouvert la route au progrès aérien !

* * *

A l'instar de nos voisins de frontière, allait-on se décider enfin à organiser notre réseau aérien intérieur ? Un homme énergique et de bon sens, Daurat, animateur de l'Aéropostale à ses débuts, avait créé *Air-Bleu* sans aucune subvention de l'État.

Sous l'implusion énergique des deux chefs-pilotes Roger Déglise et Vannier, toute une phalange de pilotes et de radios, tous jeunes et enthousiastes, transportait les sacs de courrier chaque jour et chaque nuit, par tous les temps, et à plus de 260 kilomètres à l'heure de moyenne.

Daurat, averti par une longue expérience, avait choisi des avions de petite cylindrée, des « Simoun » monomoteurs pour le jour et des « Goélands » bi-moteurs pour la nuit.

Et c'est ainsi que la jeune Compagnie Air-Bleu, devant tant de parlementaires, de techniciens et de pontifes ébahis, réalisa avec 99 % de régularité, son judicieux trafic, jusqu'à septembre 1939.

La guerre seule, devait arrêter un si bel essor.

* * *

A la fin de 1938, un lourd malaise pesait sur notre aéronautique déficiente, mais la politique d'obstruction des Services n'en continuait pas moins à sévir à tous les échelons, dans toutes les branches.

Pierre Laurent, qui venait d'être chargé de l'inspection générale de tout le réseau français, avait constaté, au cours de plusieurs voyages d'études, l'importante avance acquise sur la carte aérienne d'Europe par les lignes étrangères. Nous étions en retard sur tout et partout, autant dans le domaine de l'infrastructure que dans celui du matériel, et cette fois, hélas, l'héroïsme constant des pilotes et des équipages n'arrivait plus à remonter un handicap sans cesse croissant et fort inquiétant pour l'avenir.

L'opinion publique, leurrée par une propagande sans scrupules, s'arrêtait exclusivement aux défilés spectaculaires de la Fête nationale ou aux fantasias des meetings dominicaux où les vedettes de

l'acrobatie aérienne rivalisaient entre elles de grâce manœuvrière.

Ces virtuoses de l'acrobatie touchaient de très gros cachets; mais, pendant ce temps, les navigants de l'Armée de l'Air — en particulier les sous-officiers — devaient se contenter d'un salaire de famine.

Les rapports les plus judicieux étaient enterrés avant de parvenir à qui de droit; les avions nouveaux croupissaient à Villacoublay jusqu'à ce qu'ils soient devenus périmés; les prototypes les mieux réussis n'étaient suivis d'aucune série et les vides augmentaient sans cesse dans nos formations.

Dans les usines, nationalisées ou non, les ouvriers continuaient à se tourner les pouces et le matériel ne sortait jamais.

Effectuant comme tous les ans, une période volontaire à Villacoublay, Pierre avait été frappé de stupeur en voyant quelles pauvres machines usagées et démodées on continuait à mettre à la disposition des navigants des réserves, alors qu'en Allemagne et partout ailleurs on les entraînait sur des avions modernes. C'était à penser que la France ne connaîtrait plus jamais de conflit et qu'elle n'avait plus besoin d'aviation militaire!

CHAPITRE XIV

LE « POT-AU-NOIR »

28 août 1938.

Dans la nuit finissante, Loulou, le mécano, termine les « pleins » d'huile des moteurs.

Le port de Dakar est encore plongé dans le sommeil; il fait une chaleur lourde, humide, mais la météo s'annonce bonne pour la traversée.

Pierre vient d'arriver, avec ses deux autres compagnons de vol, le navigateur et le radio.

Tous montent à bord et quelques minutes après, Loulou fait « chauffer » la mécanique.

Le fracas des moteurs emplît la rade, réveille tout le monde et des douaniers, des matelots, quelques curieux assistent à ce départ devenu normal, de l'hydravion long-courrier.

Il fait bon ce matin, mais l'horizon à l'Est ne semble pas encore très dégagé. Le navigateur donne des précisions : « Vent de trois quarts avant. »

Le courrier de France est chargé dans la soute, les moteurs tournent dans un ralenti impeccable.

Pierre consultant sa montre a lancé :

— Paré, Loulou?

— Paré, patron.

Un ordre jaillit : « En route ! »

Il est 7 h. 30 — heure de Paris — l'énorme appareil s'envole, esclave de l'horaire.

* * *

Pour la huitième fois, depuis qu'il assure le service sur cette ligne, Pierre voit s'effacer derrière lui, la côte d'Afrique et ses baobabs séculaires.

Il pique plein sud vers l'Amérique.

Sous les ailes, la mer, ce matin, est d'un calme absolu.

Chacun à son poste a commencé son travail. Le pilote, aux commandes de la lourde machine qu'il mène d'instinct, rêve un peu. Le navigateur qui fixe son compas, calcule; et le radio donne sa position à intervalle réguliers, ponctuant ses messages de rassurants T. V. B. (1).

Loulou, le mécanicien, qui a travaillé toute la nuit, s'est assoupi sur sa couchette, dans le poste de pilotage.

Sur la petite table en noyer ciré de l'étroite cabine, il y a des roses dans un vase de cristal, des roses rouges de France.

Le vol continue... Vers onze heures, le vent tombe et le ciel se couvre de quelques stratus.

A midi, Loulou, qui ne dormait que d'un œil, se transforme en steward et sert un frugal repas que les quatre hommes se partagent en pleine soli-

(1) Tout va bien.

tude. La mer est à peine ridée et le navigateur, qui a repris ses calculs, note une dérive à peu près nulle alors que l'hydravion coupe le parallèle 10° nord.

T. V. B. lance à nouveau le radio qui vient de faire un brin de causette avec un bateau italien.

Vers quinze heures, l'horizon s'ourle d'une brume tenace et quelques nuages orageux se dressent devant l'appareil.

Pierre n'est pas autrement surpris; ces cumulus élevés sont précurseurs de ce que les navigateurs appellent la « zone des calmes » qui s'étend sur 600 à 700 kilomètres et se déplace au nord et au sud de la ligne équatoriale, selon les saisons.

Les aviateurs, comme les marins, ont baptisé cette zone « pot-au-noir » à cause de la pluie violente, de la brume et des nuages bas qui y règnent constamment.

Pas drôle du tout, ce « pot-au-noir » dans lequel il va falloir pénétrer, dans quelques minutes... La pluie ruisselle maintenant sur les vitres du poste avant. Adieu, le beau ciel bleu et la mer calme ! La pluie redouble et l'obscurité devient de plus en plus épaisse. Pierre, attentif à sa manœuvre, a entamé une lutte serrée avec les éléments hostiles. Les moteurs, légèrement réduits depuis de longues heures, reprennent prudemment des tours-minutes. Il faut toute sa force à la machine...

* * *

Il y a plus de trois heures que l'équipage, soit par l'avant, soit par les hublots, n'a pas entrevu

les flots, ce qui arrive fréquemment sur les parcours aériens transocéaniques. Mais voilà que la pluie ralentit; elle cogne moins fort sur les vitres et bientôt s'arrête, tandis qu'au travers des nuages, surgit une sorte de halo solaire, c'est l'éclaircie tant escomptée, c'est la fin...

Le chaud soleil pompera tout à l'heure l'humidité des plans et séchera les dernières gouttes, accrochées comme des perles de rosée sur les batis d'aluminium du poste de pilotage.

* * *

L'imposante machine, qui avait repris de l'altitude pour se défendre dans la crasse infernale du « pot-au-noir », s'est à nouveau rapprochée de la mer.

Son pilote a « réduit » encore, histoire de laisser souffler un peu les milliers de chevaux de la mécanique.

L'hydravion vogue désormais en plein bleu; tout autour, au-dessus, en-dessous de ses ailes qui semblent d'une blancheur immaculée au sortir de l'orage, tout est badigeonné d'azur : le ciel et l'eau.

Là-bas, sur la droite, une fumée noire; c'est un navire, le deuxième seulement qu'on ait vu depuis Dakar.

Une tache sombre, bien caractéristique, jalonne la traversée, presque aux deux tiers du parcours : c'est le rocher Saint-Paul, aspérité sauvage et dénudée.

Dans ces parages rôdent depuis décembre 1936

les âmes du grand Mermoz et de ses compagnons...

D'autres heures défilent dans l'immense solitude qu'amplifie encore la monotonie du vol calme.

Le visage chiffonné par le manque de sommeil, Loulou est apparu à Pierre, il cligne de l'œil d'un air satisfait en montrant les moteurs, ce qui veut dire en langage mécano :

— Ça tourne rond, n'est-ce pas patron?

L'étape touche à sa fin et Gardel, le radio, lance son dernier message.

La nuit s'annonce depuis un bon moment déjà quand surgit à l'horizon une ligne bleuâtre que tous connaissent bien : la côte du Brésil, avec ses plages interminables que borde l'épaisse et luxuriante forêt tropicale.

Un phare tournant placé sur la droite, semble cligner de l'œil — deux éclats blancs, un éclat rouge — ce sont les feux du cap Saint-Roque; Natal n'est pas loin!

La traversée s'achève; elle a duré un peu plus de quatorze heures. Il est 22 h. 30 à la montre du bord.

Comme dit Gardel qui se sent un appétit de loup :

— On arrive juste pour se mettre à table!

Au moment où l'appareil se pose, voici que dans le ciel s'accrochent les premières étoiles : « Aldebaran » de la constellation du Taureau scintille plus que les autres. Les moteurs sont arrêtés et, sortant de leur carlingue surchauffée, les quatre hommes s'ébrouent joyeusement.

— Rien de spécial? questionne le chef de base

en serrant fraternellement la main de Pierre Laurent, tandis qu'on transporte hâtivement les sacs postaux à bord de l'avion terrestre qui va partir tout à l'heure en direction de Caravellas et de Rio, pour les acheminer ensuite et sans retard sur Montevideo et Buenos-Ayres.

Un peu de vent tiède secoue à peine l'atmosphère écrasante de la terre brésilienne tandis que l'équipage, après avoir fait un brin de toilette, se rend à la popote de la villa d'Air-France.

Du fameux « pot-au-noir » rencontré sur la route, il ne sera pas question, ou, si peu ! Cela n'apprendrait rien de neuf aux hommes qui sont ici.

A table, d'ailleurs, sous peine d'amende ou de tournée générale, on évite autant que possible d'attaquer ce qu'on appelle les « questions de service ».

On s'extasiera davantage sur les belles roses rouges que Louis Fusier, dit Loulou, le mécano, a fait placer discrètement au centre de la grande nappe blanche du mess des pilotes et qui semblent ce soir, dans leur merveilleux épanouissement, un odorant bouquet de vertus françaises.

CHAPITRE XV

« NI FRAICHE, NI JOYEUSE ! »

« Après le commencement des hostilités aucune improvisation ne sera valable. »

JOFFRE

Septembre 1939-Août 1940.

Retour d'Afrique depuis la veille, Pierre achevait de déjeuner, lorsque le téléphone l'appela.

C'était Servis, un journaliste de ses amis, ancien pilote de guerre, connu par ses brillants états de service dans la chasse, en 14-18.

— C'est toi Laurent ? Et ce retour, bien passé ?

— Oui, mon vieux, mais le « Dewoitine » a toujours des crises d'épilepsie au départ. J'ai toujours peur que ça casse !

Tous deux, au même instant, songeaient à Guerrero et tant d'autres qui périrent tragiquement, victimes de cette machine racée mais fragile et inapte aux rudes efforts qu'exige un véritable avion de ligne.

— Tu sais la nouvelle, Laurent ?

— Non, mon vieux, comme tu le vois, je débarque...

— Eh bien, prépare tes bottes, mon beau capitaine, *c'est la guerre...*

Devant le changement de physionomie de son mari, Françoise a deviné quelque angoissante nouvelle. Courageuse et résignée, comme toutes les femmes d'aviateurs, elle ne soufflait mot, mais ses doigts crispait sa serviette, trahissant son inquiétude.

Pierre avait repris l'écouteur et questionnait :

— C'est sûr? Tu as des tuyaux? Préviens-moi, veux-tu, dès que tu sauras autre chose? Je dois prendre mes dispositions. Encore merci, vieux frère.

Puis, se tournant vers Françoise :

— Chérie, il faut du courage, *c'est encore la guerre!*

Les hommes — y compris ceux de bonne volonté — n'avaient pas encore compris!

* * *

Au seuil de cette guerre, où en était exactement l'aviation mondiale? Quelles étaient les possibilités de chacun?

Les dernières performances accomplies étaient surtout à l'actif des aviations étrangères.

Un équipage italien, composé du colonel Tondi, des lieutenants Dagasso et Vignoli et du mécanicien Staglini venait de couvrir 12.937 kilomètres à 226 kilomètres de moyenne horaire et s'octroyait ainsi le record du monde de distance en circuit fermé, détenu jusqu'alors par les Japonais sur un

monoplan Kohen à moteur Kawasaki de 700 CV., machine dérivée du fameux *Trait-d'Union* de Le Brix.

Les Italiens s'étaient octroyé le record de vitesse sur 10.000 kilomètres et ils ne désespéraient pas — si la guerre n'avait pas éclaté — de voler durant quarante-cinq heures à 300 kilomètres de moyenne. Les événements n'ont pas permis de juger si leurs espoirs étaient fondés.

De leur côté, les Allemands, qui venaient de voir homologuer le record mondial de vitesse de Wendel sur un Messerschmitt-109, à 755 km. 138 à l'heure, établissaient un autre record remarquable, celui des 2.000 kilomètres avec 2.000 kilos de charge, qu'un bi-moteur Junkers du type 88, de 2.400 CV. de puissance totale, parcourait à plus de 500 kilomètres de moyenne.

A la veille du conflit, cette performance aurait pu donner à réfléchir aux Etats-Majors, car il était difficile d'opposer à de pareilles machines nos avions de chasse qui faisaient pratiquement cinquante kilomètres à l'heure de moins!

A la lumière de ce record, on constatait qu'un bombardier quittant Augsburg, dans les plaines de la Souabe, pouvait, *deux heures après*, se trouver au-dessus des points les plus éloignés du territoire français : Brest, Bordeaux, Toulouse, Bayonne ou Marseille! Le même bombardier pouvait aussi bien s'offrir le luxe d'atteindre Birmingham ou Bristol — sans oublier Londres au passage.

L'Allemagne, en outre, venait de mettre en service, sur la ligne Berlin-Amsterdam-Londres, un quadrimoteur Junkers 90, emmenant quarante

passagers et cinq hommes d'équipage. Pouvions-nous franchement en aligner autant?

* * *

Dans le domaine de l'avion de gros tonnage, un autre effort était accompli par les Américains avec leur Boëing, dit « Forteresse Volante », qui s'octroyait le record de la plus grande charge transportée à 2.000 mètres (14.184 kilos), de même que le record de vitesse sur 1.000 kilomètres (5 tonnes de charge transportées à la moyenne horaire de 414 km. 032).

Ces performances obtenues en vitesse, charge et rayon d'action montraient que la technique américaine, procédant à coups de millions et soutenue par des dirigeants hardis, était fort en avance de ce côté, puisqu'elle avait en service des avions que les nations européennes mettaient seulement à l'étude ou possédaient tout au plus en construction.

Poussant à fond la technique du bombardier lourd, les États-Unis et l'Allemagne étaient parvenus à un degré de puissance jusqu'alors jamais atteint.

Qu'on veuille bien se rappeler, disait Servis à Pierre Laurent aux premières heures de la guerre, que les Boëing sont en service dans l'armée américaine depuis 1937.

Les « forteresses volantes » — perfectionnées encore depuis — étaient, avant la guerre, des monoplans à aile médiane de 31 mètres d'envergure et de 20 m. 50 de long, équipés avec quatre moteurs Wright Cyclone de 1.000 CV. chacun.

Le progrès aérien avait déjà marqué ce type d'appareil, qui disposait d'hélices tripales à pas variable, d'un train escamotable, de volets de courbure, etc..., tandis que les moteurs étaient suralimentés par turbo-compresseurs et qu'un armement considérable était installé sur chaque machine pour la rendre invulnérable.

* * *

En août 1939, selon un rapport officiel qui fut déposé à la Chambre de Commerce américaine de l'Aéronautique, on apprenait que, pour l'exercice 1938, l'Allemagne et l'Italie avaient exporté plus d'avions et de matériel d'aviation que les États-Unis et ce, dans dix-huit pays dont six d'Amérique latine.

L'Allemagne en avait exporté pour 27.183.501 dollars et l'Italie pour 8.821.493 dollars.

L'Angleterre et la France étaient nettement dominées. Nous n'avons nous-mêmes exporté que pour 3.852.298 dollars! Au seul Japon, l'Allemagne avait vendu 4.303.545 dollars d'avions et de matériel!

Tous ces records, tous ces chiffres, tous ces résultats provenant de l'étranger auraient dû dessiller les yeux à nos gouvernants et faire intensifier l'effort aéronautique français. Il n'en fut rien et nous entrâmes dans le conflit avec un retard considérable dans tous les domaines.

* * *

La guerre 39-40 ne s'annonçait « ni fraîche, ni joyeuse » en particulier pour les aviateurs.

Les réjouissances franco-britanniques et le théâtral défilé du 14 juillet n'avaient pas précisément rempli les hangars français d'avions modernes.

La mobilisation s'effectuait dans une pagaïe telle que des esprits qu'on disait chagrins mais qui étaient surtout avertis ont pu, à l'époque, la taxer de criminelle !

Le départ aux armées s'accomplissait, dans une anxiété morne.

Contrairement à ce qui s'était passé en 1914, on ne se battait plus, cette fois, au seuil des bureaux de recrutement pour obtenir un fusil, mais dans l'antichambre des ministères pour décrocher un carton d'affecté spécial.

Une propagande néfaste et savamment orchestrée pour la circonstance, jetait le trouble au cœur des petits gars appelés d'office dans le béton de la ligne Maginot.

La radio se chargeait de distiller à heures fixes le virulent poison des nouvelles alarmantes, et, quand l'avion de la Préfecture effectuait sur Paris un exercice d'alerte, c'était la ruée nerveuse vers les caves dans le hurlement des sirènes !

Trop de Français songeaient à mettre à l'abri leur précieuse personne et l'on vit une étonnante éclosion de soi-disant « spécialistes ».

Un banquier, un courtier d'assurances, un

vendeur d'autos, se transformaient subitement en ajusteur, en chaudronnier ou en metteur au point !

Il était facile d'obtenir une attestation permettant de faire embusquer des protégés ; pendant ce temps, des gens de métier, qui auraient été vraiment indispensables dans les usines, étaient expédiés aux armées.

* * *

Pierre Laurent aurait pu continuer à servir la ligne sur l'Atlantique-Sud, mais son cœur de patriote lui dictait son devoir sous une forme plus noble, plus généreuse et plus ardente.

Il courut au Ministère de l'Air pour s'informer.
— Que fait-on de moi ?

Il estimait que ses capacités de pilote rompu à la manœuvre de tous les types d'appareils, son expérience de l'autre guerre et son grade de capitaine de réserve devaient lui conférer une place honorable au combat.

Il n'en fut rien.

On l'affecta à Villacoublay, à l'Escadrille ministérielle, ou, plus exactement, à la Section Centrale des Transports Aériens.

* * *

L'une des idées motrices du Grand Etat-Major de l'Air en 1939, était de garder sous cloche l'élite — ou, ce qu'il considérait comme l'élite — de l'armée aérienne.

Cette élite était naturellement constituée par les éléments de l'active.

Les gens des réserves étaient, une fois de plus, tout indiqués pour se faire démolir les premiers et en grande série sur les vieux avions dont on n'aurait pas voulu pour faire l'exercice à Mourmelon !

Afin de conserver les jeunes et brillants officiers du personnel navigant dont le métier était pourtant de préparer la guerre et *de la faire ensuite sans récriminer*, on rassembla cette « élite » à Saint-Jean-des-Deux-Jumeaux et ailleurs, sous forme d'états-majors multiples et brouillons. D'autre part, de braves garçons qui ne revêtaient l'uniforme d'aviateur qu'une fois l'an pour effectuer leurs périodes d'instruction, se faisaient descendre par douzaines à bord d'avions périmés comme le « Mureaux 113 », au-dessus de la ligne Maginot.

Derrière le même béton, l'infanterie de forteresse, afin de tromper son inactivité, soignait des parterres de roses et jouait au football.

Dans les formations de l'avant, rien que des vieux rafiots démodés, à part quelques avions américains commandés sur le tard par M. La Chambre (la seule chose qu'il ait faite de bien, comme Ministre de l'Air).

* * *

La Section Centrale des Transports Aériens, installée à Villacoublay était placée sous les ordres d'un célèbre aviateur militaire, plusieurs fois recordman du monde en avion, le commandant Rossi.

Ce brillant pilote (1), tout au début du conflit, avait sollicité un poste de combat, demandant le commandement d'un groupe de reconnaissance ou de bombardement ; toutefois, comme à ceux de ses camarades de l'active qui tenaient à faire dignement leur métier, c'est-à-dire à se battre sur le front, l'État-Major de l'Air avait répondu par la négative.

Il convenait, en attendant l'arrivée des avions modernes faisant partie du programme-mirage de M. Guy La Chambre, d'utiliser à tout prix les éléments des réserves sur le vieux matériel, quitte à faire massacrer pilotes et équipages.

A Villacoublay, Rossi avait su s'entourer d'une phalange de pilotes capables et dévoués. Il avait à ses côtés le commandant Lhermitte, les capitaines Laurent et Retourna — ce dernier dirigeait le bureau des raids du Ministère avant-guerre — les lieutenants Werner, Raphenne (2), Frayssinet, Caillaux (neveu de l'ancien ministre, et « as » de l'autre guerre aux cinq victoires), les adjudants : Leuzy, Dalibon, Thiery, Gay, Hervagault, etc...

Un téléphone spécial reliait l'Escadrille minis-

(1) Avec Félix Amiot et la Société Gnome, il avait donné à la France deux ultimes records, sur Amiot 370 : le record international de vitesse avec 1.000 kgs de charge sur 3.000 km. (8 juin 1938) à la moyenne de 400 km. 810, et le record international de vitesse sur 10.000 km. (15-16 août 1939).

(2) Le lieutenant Raphenne a été tué en combat aérien en juin 1940.

térielle directement au boulevard Victor et les avions devaient être tenus constamment en état de prendre le départ sur un simple coup de fil émanant du cabinet civil ou militaire.

Le commandant Rossi ne se consolait pas de n'avoir pu mettre à exécution un ultime projet de raid : un vol direct San-Francisco-Djibouti, baptisé « raid des quatre continents » puisqu'il devait traverser l'Amérique, l'Europe, une partie de l'Asie et une portion de l'Afrique. Il espérait ainsi, sur son Amiot, franchir plus de 13.000 kilomètres à plus de 350 de moyenne, seul à bord avec son radio militaire, l'adjudant Gay. Dernier des recordmen français, en 1939, avec l'Amiot-370, Rossi aurait certainement été de taille à réussir ce nouvel exploit.

La Section Centrale des Transports Aériens absolument indépendante de tout service — à part le cabinet du ministre — présentait un matériel toujours briqué de neuf, entretenu avec soin sous l'œil vigilant du lieutenant-pilote-mécanicien Freyssinet. Pas un atome de poussière sur les plans des avions, pas une goutte d'huile répandue sur le ciment des hangars.

Au vestiaire, les ministres avaient chacun leur tenue de vol dans un placard étiqueté à leur nom, mais les ministres, en principe, ne montaient pas souvent en avion.

M. Daladier, en particulier, avait horreur de ce mode de locomotion et ne l'utilisait que s'il y était forcé; son fils cadet, par contre, éprouvait une joie intense à s'initier à l'acrobatie aérienne, chaque jeudi après-midi, sur l'un des Morane-230

de la Section, avec le regretté Portalis (1), à l'époque officier d'ordonnance du Ministre de l'Air.

M. Paul Reynaud aimait assez l'avion, de même que M. Frossard, Ministre de l'Information, et M. Paul Boncour. Ce dernier même, n'hésitait pas à mobiliser un équipage de cinq hommes à bord d'un avion de vingt millions, uniquement pour aller voir si sa propriété de Touraine était toujours à la même place!

Le général Gamelin évitait le plus possible l'avion et quittait rarement son P. C. de Vincennes, où il dirigeait les opérations à la jumelle, du haut de quelque donjon.

Les rares vols qu'il accomplit, il les fit en compagnie du général anglais Gort et de M. Chamberlain à bord du Potez-66, piloté par Rossi lui-même.

Par contre, les généraux Weygand et Georges se montraient favorables aux voyages aériens parce qu'ils estimaient gagner ainsi un temps précieux.

L'usager le plus assidu fut certainement le Ministre de l'Air lui-même qui, en dehors des week-end de Saint-Servan où il se rendait le samedi après-midi en compagnie de M^{me} Guy La Chambre et de M. William Bullitt, familier de la maison, utilisa souvent le Potez-63, avion de guerre, pour se rendre à des inspections sur les arrières directs des fronts du Nord et de l'Est.

Les avions de la Section Centrale servaient encore à véhiculer de nombreux parlementaires : Présidents de Commissions de la Chambre ou du

(1) Le capitaine Portalis après avoir eu, par la suite, une très brillante conduite comme pilote de chasse à l'Escadrille des Sioux, fut victime d'un accident mortel après l'armistice.

Sénat, anciens Ministres, Directeurs de Cabinets, etc..., de même qu'à l'entraînement régulier des officiers attachés aux cabinets civil et militaire du boulevard Victor.

Ce genre de travail — en dehors de toute la déférente sympathie qu'il portait à son chef, le commandant Rossi — ne convenait pas à Pierre Laurent qui obtint enfin, au début de 1940, d'être affecté à une escadre de bombardement lourd.

* * *

Au bout des six premiers mois de guerre, qu'étaient devenues les vedettes les plus en vue de l'aviation du temps de paix?

Arnoux, le vaillant recordman du monde, était retourné servir dans la chasse, sur le front. Bien entraîné sur son *Rafale* personnel, qui allait plus vite que les avions de combat de l'armée de l'air, il eut tôt fait d'ajouter de nouvelles victoires à son magnifique palmarès de l'autre guerre.

Assolant, lui aussi, servait comme officier-pilote dans une formation de chasse, installée tout près de Reims.

Bellonte, navigateur de Costes, était affecté spécial et surveillait le matériel moteur dans les formations.

Bossoutrot, devenu colonel de réserve, conservait surtout ses prérogatives de Président de la Commission de l'Aéronautique à la Chambre.

Codos était resté chef-pilote à Air-France.

Costes, colonel de réserve, commandait en second la base aérienne de Saint-Cyr.

Dagnaux, l'ancien bombardier de Vuillemin, héros de l'autre guerre, avait demandé et obtenu de repartir aux premiers jours de la mobilisation, dans une escadrille de bombardement.

Delmotte, vieux pilote de 1916, continuait inlassablement ses essais d'appareils à Guyancourt.

Détroyat, promu capitaine, était affecté au Centre d'Entraînement de la chasse à Étampes.

Doret poursuivait à Toulouse, pour le compte de la firme dont il fut toujours chef-pilote, les essais du Dewoitine-520, excellent avion de chasse français qui n'eut que le tort d'arriver trop tard sur le front.

Durmon, qui avait été maintenu, lui aussi, à son poste de chef-pilote à Air-France, accomplissait de nombreuses missions.

Fonck, « l'as des as » de la grande guerre, devenu lieutenant-colonel, était affecté à l'Inspection générale de la Chasse. Que ne lui a-t-on confié le commandement d'une escadre, avec du matériel approprié, selon le programme qu'il avait préconisé et soumis de longue date au Grand État-Major?

Guillaumet continuait à voler sur l'Atlantique-Sud.

Haegelen, lieutenant-colonel de réserve et chef-pilote à Bourges, devait trouver le moyen d'ajouter une nouvelle victoire à son palmarès de l'autre guerre, en abattant, en juin 1940, un avion ennemi du côté de Bourges.

Japy, le champion des raids accomplis en solitaire, servait dans une formation de bombardement.

Lefèvre (René) était capitaine dans une formation d'Afrique du Nord.

Lotti, promu lieutenant, était adjoint de Costes à l'Entrepôt de Saint-Cyr.

A Sadi-Lecointe, lieutenant-colonel de réserve, on avait confié une École de pilotage repliée sur les bords de la Loire.

Dans l'ensemble, la majorité des aviateurs professionnels : pilotes d'essais et des lignes commerciales avaient été maintenus à leurs postes respectifs.

L'État-Major de l'Air estimant qu'il ne fallait en rien désorganiser les services et qu'il avait tout le temps d'appeler dans les formations combattantes les aviateurs les plus en renom.

* * *

Dans la liste ci-dessus, deux « anciens », deux grands héros de « l'autre » ont trouvé la mort à « celle-ci », une mort glorieuse digne de leur prestigieux passé : le lieutenant-colonel Dagnaux et le commandant Arnoux.

Tous deux auraient pu éviter d'aller en combat s'ils l'avaient désiré, car ils avaient, en 14-18, accompli plus que leur part ; mais ils ont préféré se battre en vrais Français, en vrais soldats.

Assolant et Guillaume sont tombés l'un et l'autre depuis l'armistice, également en plein devoir.

Puisse leur magnifique exemple servir aux générations à venir !

* * *

L'escadre à laquelle venait d'être affecté le capitaine Laurent était placée sous le commandement d'un de ses anciens chefs d'escadrille de 14-18, un colonel d'un cran à toute épreuve.

En tant qu'ancien bombardier, Pierre s'était très vite accoutumé à ses nouvelles fonctions et l'avion quadrimoteur qu'il pilotait désormais lui était d'autant plus familier qu'il était d'un type analogue à ceux employés en tout dernier lieu sur la ligne d'Atlantique-Sud.

Au début de 1940, cette formation d'avions lourds de gros tonnage s'était installée aux portes de Reims, à bonne distance du front. Le commandement, en fixant cette base éloignée, avait certainement tenu compte du rayon d'action élevé de ces grosses machines, qui emmenaient une lourde charge et cinq à sept hommes d'équipage.

Jusqu'à l'aube du 10 mai, les missions des bombardiers lourds consistaient à faire des vols en profondeur sur l'Allemagne, pour y jeter des tracts. Pierre fut stupéfait, le premier soir où il s'envola avec cinq compagnons de bord pour effectuer ce genre de mission, de constater que les tracts en question traînaient depuis trois mois dans un coin du hangar et que leur texte était périmé depuis longtemps. En dépit des réclamations du chef de l'escadre, on n'en envoya pas d'autres. L'ordre était de semer ceux-ci. C'est ainsi qu'il fallut décoller à maintes reprises avec des mastodontes lents et vulnérables pour exécuter un travail

plein de risques et n'offrant aucun intérêt pratique.

Dans leur tranquille villa de la Ferté-sous-Jouarre, les rédacteurs de tracts (attachés à notre 2^e Bureau) n'avaient sans doute pas eu le temps de libeller un texte *up to date*!

* * *

Curieuse guerre, en vérité !...

Enfin, le matin où l'offensive aérienne de l'ennemi — préparée et exécutée magistralement, on doit tout de même en convenir — se déclancha sur quarante-neuf de nos terrains, il fallut bien réagir et se préparer à combattre pour de bon. Cette fois, la vraie guerre commençait.

On allait pouvoir riposter et emporter autre chose que des tonnes de papiers périmés.

La nuit même qui suivit l'offensive, les bombardiers lourds reçurent l'ordre d'attaquer des aérodromes à Gladbacht-Rheidt, à Bonn et à Wittich, ainsi que d'autres objectifs situés dans les parages d'Aix-la-Chapelle.

Pierre fut de toutes les missions et il eut la chance de s'en tirer toujours.

On a raconté beaucoup de choses — souvent peu généreuses — sur le rôle tenu par nos aviateurs au cours de cette guerre de quarante-cinq jours qui commença effectivement le 10 mai pour se terminer le 25 juin.

Or, il faut le dire bien haut, tous les hommes des unités de l'Air placés à l'avant, dans la bataille, ont fait magnifiquement leur devoir.

Les pilotes et les équipages ne doivent pas être

tenus pour responsables si l'aviation française n'a pas donné tout ce que le pays était en droit d'en attendre. Ce n'est pas leur faute si les usines ne livraient pas de matériel. Ce n'est pas leur faute si, dans ces usines les ouvriers nantis de « l'affectation spéciale » étaient payés à l'heure et non aux pièces ou au rendement — ce qui explique, avec tant d'autres choses, pourquoi les avions modernes n'arrivèrent jamais au front !

Tout en luttant dans le ciel dont ils avaient la garde et qu'ils défendirent de leur mieux avec les infimes moyens dont ils disposaient, nos aviateurs durent se replier constamment. Rien n'est aussi démoralisant que de reculer, surtout pour des soldats courageux.

L'escadre de Reims avait dû, à son tour, se transporter à Paray-le-Monial, puis se replier vers le Sud. Il était question de remplacer nos énormes machines par des bombardiers américains, beaucoup plus rapides et plus maniables; mais ceux-ci n'arrivèrent qu'après la bataille.

Les Allemands, par contre, poursuivaient leur avance foudroyante sur le sol de France. Pour tenter de stopper ou de ralentir cette ruée farouche, il y eut encore de notre part plusieurs missions héroïques à longue portée sur Eutingen, Ulm, Stuttgart, Mannheim, Coblenz, Munich et Ludwigshafen, et de nombreux avions ne rentrèrent pas.

Tandis que s'accroissaient la déroute de l'armée française et la panique de l'exode, Pierre Laurent souffrait atrocement en son cœur de patriote de ne rien pouvoir faire pour conjurer le désastre. Dans la nuit du 16 juin, son groupe devait parti-

ciper à trois expéditions particulièrement marquantes sur des usines d'automobiles à Turin et sur les aérodromes italiens de Mondovi et Novi-Ligure déjà harcelés à la bombe au cours des nuits précédentes. Lié à celui de toute l'armée française, l'infernal repli de nos forces aériennes menaçait de se transformer en un embouteillage monstre sur les terrains exigus du Midi.

Le commandement décida alors de sauver ce qui lui restait d'avions de guerre et, quelques heures plus tard, c'était l'envol vers l'Afrique du Nord de toutes nos forces aériennes encore disponibles.

Le 25 juin, le maréchal Pétain demandait l'armistice, sauvant ainsi le pays au bord de l'abîme.

Les causes de la débâcle, nous les connaissons; veulerie parlementaire, vénalité de la plupart de nos dirigeants, ignorance de tous ceux-là en matière d'aviation. La politique de démagogie à tous crins a fait le reste.

On s'était leurré jusqu'à la guerre; plus tard, on continua, et, durant les neuf mois de la « drôle de guerre », les 200.000 affectés spéciaux ne produisirent pas davantage.

Sur le plan stratégique, comme sur le plan tactique, les militaires se sont laissé surprendre. Ce ne fut pas seulement pour l'aviation, mais pour toutes les autres armes. Nous n'avions pas plus de chars et d'armes automatiques que nous n'avions d'appareils.

Notre D. C. A. s'avéra lamentable à côté de la F. L. A. K. allemande, et, dans le domaine du

personnel volant, on se demande encore pourquoi l'État-Major de l'Air qui se plaignait de n'avoir pas assez de navigants mésestimait si longtemps les anciens pilotes ou observateurs de l'autre guerre, de même que tous ces jeunes aviateurs que lui offrait spontanément l'aviation de tourisme.

Des statisticiens affirment aujourd'hui qu'au 10 mai 1940, nos écoles instruisaient 5.000 pilotes, 1.850 observateurs, 1.490 mitrailleurs, 475 radios et 7.150 mécaniciens. Ils déclarent également qu'à l'armistice, il nous restait 575 avions de chasse, 300 avions de bombardement et 200 avions d'observation !

Il est dès lors permis de se demander pourquoi tout ce personnel et tout ce matériel ne furent pas envoyés au front plus tôt et utilisés à bon escient afin d'endiguer coûte que coûte l'avance ennemie ?

On se demande aussi pourquoi nos aviateurs ont dû continuer à lutter à un contre dix, à bord d'appareils sans cesse rafistolés après chaque vol par leurs vaillants mécaniciens, uniquement à cause de la pénurie d'avions de rechange, parce qu'il n'y en avait pas d'autres à mettre à leur disposition ?

Avec le recul du temps, ceux qui ont intérêt à se justifier inventeront toutes sortes d'excuses mais, pour l'instant, la plaie dont souffre notre Patrie est encore trop ouverte pour que les Français admettent le moindre de ces racontars.

Une seule vérité éclate : c'est que nous fîmes, depuis le début de la guerre, *en état d'infériorité flagrante* et que notre personnel navigant a perdu

35 % de ses effectifs après avoir fait preuve, dans la limite de ses possibilités, du plus pur héroïsme et d'une totale abnégation.

* * *

A cette guerre, la vie en escadrille n'avait plus aucun rapport avec celle d'antan.

Si une assez bonne entente semblait régner dans l'ensemble des formations de l'avant, il y manquait toutefois cette communion d'idées de tous les navigants, quels que soient leur grade ou leur spécialité, qu'on y constatait à « l'autre ».

Les officiers supérieurs avaient leur mess particulier, les officiers subalternes le leur, et les sous-officiers ou hommes de troupe navigants leur popote séparée. L'indispensable fraternité d'armes n'existait plus qu'à bord même des avions; c'était bien, mais insuffisant !

Qu'était devenue cette atmosphère patriarcale de jadis, quand tout le monde s'asseyait joyeusement à la même table, autour du chef d'escadrille ?

Que « d'innovations » regrettables, par contre !

En 39-40 il était fréquent de voir les épouses ou les amies, s'établir à proximité de l'escadrille. Elles venaient soi-disant pour quarante-huit heures mais s'installaient à demeure. Ce système ne donna que de fâcheux résultats et dissocia, en bien des endroits, la fraternité d'escadrille.

Sitôt redescendu d'avion, expédiant en hâte les affaires courantes, le chef d'unité n'avait qu'un souci : rentrer chez lui au plus vite pour ne

pas laisser sa compagne trop longtemps seule. Il abandonnait ainsi, involontairement, peut-être, son unité et ses pilotes.

* * *

Fin août 1940.

Le capitaine Laurent, après un dernier vol effectué avec son escadrille entre Tunis et Oujda, est rentré en France par la voie maritime. On n'a plus besoin de lui : c'est la démobilisation hâtive de tout le monde.

Le bateau longe lentement les côtes d'Espagne et, accoudé au bastingage, le grand pilote songe tristement à la situation présente; de sombres pressentiments l'étreignent.

Il entrevoit l'avenir.

Dans le ciel vide tournoient seulement des mouettes blanches.

L'aviation française, meurtrie de toutes parts, va-t-elle mourir ?

CHAPITRE XVI

LES AILES REPLIÉES

Janvier 1941-Décembre 1942.

Comme tous les officiers de réserve, le capitaine Pierre Laurent a été rendu à la vie civile.

Nanti de huit jours de solde et de sa prime de démobilisation, il a été invité à quitter l'uniforme qu'il avait si fièrement endossé en 1939 et dont il se montra si digne pour la seconde fois.

Les camarades de l'active sont placés en situation de congé d'armistice mais les autres sont forcés de se débrouiller.

Durant les quelques mois qui suivront son retour dans la métropole, il éprouvera, comme beaucoup d'autres pilotes, un grand besoin de solitude.

Dans un coin perdu des Pyrénées, Françoise et lui passeront de longues semaines, fuyant la bassesse humaine qui rampe autour d'eux comme la crasse tenace des jours d'hiver. Le monde, cette fois, semble tombé plus bas que tout.

La passion du vol l'aiderait à reprendre très vite le dessus, mais Pierre trouvera-t-il le moyen

de se faire accepter sur les rares tronçons d'aviation commerciale qui subsistent encore?

Ne pouvant rester plus longtemps inactif, il a offert ses services à Vichy.

Son bagage est de taille : héros de deux guerres, recordman du monde, il totalise plus de 8.000 heures de vol avec le minimum de casse et d'incidents. Peu d'aviateurs peuvent en aligner autant.

On lui fera toutefois remarquer à la direction d'Air-France, repliée dans le Sud comme tout le monde, que les pilotes sont, d'après les nouvelles dispositions, résiliés d'office au delà de quarante ans.

La porte, désormais, est fermée aux anciens.

* * *

Après quelques soubresauts, l'aviation française s'efforce de ne pas succomber tout à fait.

En dehors des quelques escadrilles de l'armée de l'armistice, les éléments de l'École de l'Air s'entraînent à Salon-de-Provence, tandis que des lignes aériennes fonctionnent sur les parcours : Vichy - Lyon; Marseille - Vichy; Marseille - Alger; Marseille - Ajaccio; Marseille - Alger - Dakar; Tunis-Alger; Alger-Casablanca. De même, les lignes locales d'A. O. F. qui n'ont pas cessé leur trafic ont été maintenues.

Les avions qui partent de Vichy sont pour la plupart des « Bloch » ou des « Goélands » bimoteurs, machines toujours archi-bondées de passagers et de fret.

Avec un peu d'effroi, Pierre Laurent a été le témoin de quelques départs, tant à Marignane, qu'à Bron ou à l'aérodrome vichyssois de Rhue. La cohue est telle, certains jours, que les carlingues s'emplissent de passagers supplémentaires et que les décollages sont scabreux. Où sont les règles de prudence et de sécurité, si longtemps en honneur dans l'aviation commerciale française? Fatalement, de graves accidents se produisent, mais les fautes continuent.

L'aviation de ligne, elle aussi, s'en va, tout doucement, à reculons!

Pendant ce temps, dans certaines usines de la zone non occupée, ingénieurs et ouvriers spécialistes s'efforcent de ne pas chômer.

Que reste-t-il à faire aux Français?

Comme l'Allemagne, après sa défaite de 1918, nous ne pouvons guère envisager que de développer la technique de la navigation aérienne.

Saurons-nous toutefois nous y prendre comme nos vainqueurs qui, au lendemain des heures tragiques de leur Histoire, parvinrent à s'organiser industriellement tout en développant au maximum le goût de l'aviation parmi la jeunesse?

Il ne faut pas oublier qu'à l'époque où elle n'avait pas le droit de posséder une aviation militaire, l'Allemagne avait constitué de nombreux groupes de jeunes aviateurs qui apprirent à voler, soit sur des avions sans moteur (planeurs de vol à voile), soit sur des avions à moteurs de faible puissance. Il n'est pas indiscret de rappeler certains chiffres qui ne peuvent que démontrer la ténacité de nos voisins de l'Est : le nombre de ces groupes

était de 1.400 en 1927, de 2.500 en 1928, de 4.300 en 1929 — et ces chiffres allaient en s'accroissant chaque année.

Le nombre des avions légers mis à la disposition de ces mêmes groupes était de 120 en 1927, de 231 en 1928, de 643 en 1929... L'Allemagne avait également créé, aux heures difficiles, de nombreux laboratoires qui furent sans cesse perfectionnés. Celui de Gottingen, dirigé par le célèbre professeur Prandtl, possédait trois souffleries dont l'une à grande vitesse, et les publications de ce laboratoire, nombreuses et documentées, étaient diffusées dans le monde entier.

Il y avait encore l'Institut de mécanique des fluides d'Aix-la-Chapelle, celui d'Aldershof, et tous les laboratoires aérodynamiques érigés dans la vingtaine d'Universités ou Écoles techniques que comptait l'Allemagne en 1928, nombre qui a considérablement augmenté depuis.

Le vol à voile offrait non seulement un sport émouvant et sain, mais il était une excellente école de pilotage qui préparait les meilleurs aviateurs.

L'Allemagne, utilisant les montagnes de la Rhon, sut largement en profiter et prouver, dans des meetings restés célèbres, tout l'intérêt que comportait le vol sans moteur pour la formation des pilotes.

En 1942, nous trouvant dans la même situation, il ne nous restait plus qu'à tenter d'en faire autant dans nos centres de la Montagne Noire et de la Banne d'Ordanche.

Il aura donc fallu la défaite pour que le mouve-

ment « vol à voile » s'affirme et s'accroît en France.

Éternel recommencement des choses d'ici-bas !

* * *

Avide de se rendre utile dans son métier, n'ayant rien perdu de sa fougue, de son entrain et de ses qualités manœuvrières, Pierre Laurent s'est offert pour aller, en volontaire, porter des vivres, du courrier et des produits pharmaceutiques aux populations éprouvées de nos colonies.

Il attend son tour de départ avec impatience.

Ses bons camarades, les chefs-pilotes civils Durmon et Codos ont déjà accompli plusieurs de ces missions humanitaires à bord de l'Amiot-370, tandis que deux officiers du Secrétariat d'État à l'Air de Vichy, les commandants Gaudillière et Chassin ont réussi les mêmes liaisons héroïques avec nos colonies lointaines sur des avions américains du type « Gleen-Martin » aménagés pour la circonstance.

Pierre a grand'hâte de porter d'une seule traite, en dépit de tous les risques que présente le voyage, les denrées et les nouvelles de France à Djibouti ou ailleurs. En attendant qu'un avion capable de réussir ce vol soit mis à sa disposition, il lui faut hélas, attendre, toujours attendre...

Son inaction lui pèse comme une chape de plomb, et, désespérant certains jours de pouvoir accomplir jamais la liaison tant escomptée, il n'envisage plus que d'effectuer les essais en vol d'un des appareils de gros tonnage destinés à la

traversée commerciale de l'Atlantique-Nord, sitôt après la cessation des hostilités.

Les Allemands ont autorisé que se poursuivent chez nous l'achèvement des appareils de 40 et 60 tonnes prévus pour ce programme.

A Berre, se trouve le Potez-Cams 16 K, venu en vol de Sartrouville. C'est un appareil multi-moteur (5.600 CV.), de 46 mètres d'envergure, construit pour franchir 6.000 kilomètres à 360 kilomètres à l'heure par vent debout de 60 kilomètres-heure. Déjà, la croix gammée est peinte sur son gouvernail.

Deux autres machines sont encore en construction dans les parages de Toulouse : le Latécoère 631, de 60 tonnes, et le S. E. 200, engin de 66 tonnes construit par la firme Lioré-Olivier.

C'est là tout l'avenir immédiat de la France, en attendant mieux...

Fin 1942, bouleversement total de tous les projets; des événements imprévus vont freiner l'achèvement de ces appareils transatlantiques, qui avaient été prévus, en principe, pour huit hommes d'équipage, vingt passagers et six tonnes de fret.

En novembre 1942, les Américains débarquent en Afrique du Nord et notre flotte se saborde à Toulon.

La zone d'opérations va s'étendre désormais à toutes les côtes et les derniers vestiges de notre armée s'effondrent avec nos dernières escadrilles.

La France, cette fois, n'a plus ni bateau, ni avion.

* * *

Une souffrance aiguë ronge le cœur meurtri des vrais patriotes.

Pierre est de ceux-là et souffre en silence.

Il a perdu tout espoir de satisfaire désormais sa passion du vol. Toute liaison aérienne est suspendue, tout essai interrompu. La France n'a plus d'aviation et, quand un moteur ronronne dans le ciel, il ne faut plus compter voir deux cocardes briller sous ses plans.

Les anciens pilotes n'ont plus que leurs souvenirs à se partager.

TABLE DES MATIÈRES

Préambule.....	9
----------------	---

PREMIÈRE PARTIE

I. — La grande époque.....	15
II. — Premier vol.....	43
III. — Seul dans le ciel.....	71
IV. — Les poussins.....	89
V. — Mission de guerre.....	107
VI. — Sur le front russo-roumain.....	129
VII. — Une nuit sur Paris.....	157
VIII. — La grande désillusion.....	173

DEUXIÈME PARTIE

IX. — La ligne.....	191
X. — L'année de l'Atlantique.....	209
XI. — Record du monde.....	229
XII. — « Lindbergh, nous voici ! ».....	253
XIII. — L'aviation n'est plus aux aviateurs..	265
XIV. — Le « pot-au-noir ».....	281
XV. — « Ni fraîche, ni joyeuse ».....	287
XVI. — Les ailes repliées.....	309

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES
PRESSES DE L'IMPRIMERIE
PAUL DUPONT, A PARIS
LE 15 MAI 1944.

N° D'AUTORISATION : 22.822

N° D'ÉDITION : 38

N° D'IMPRESSION : 149

DÉPOT LÉGAL :

2^e TRIMESTRE 1944.

1946

315 p

TBE

the change

S. P. I. E.

60 frs