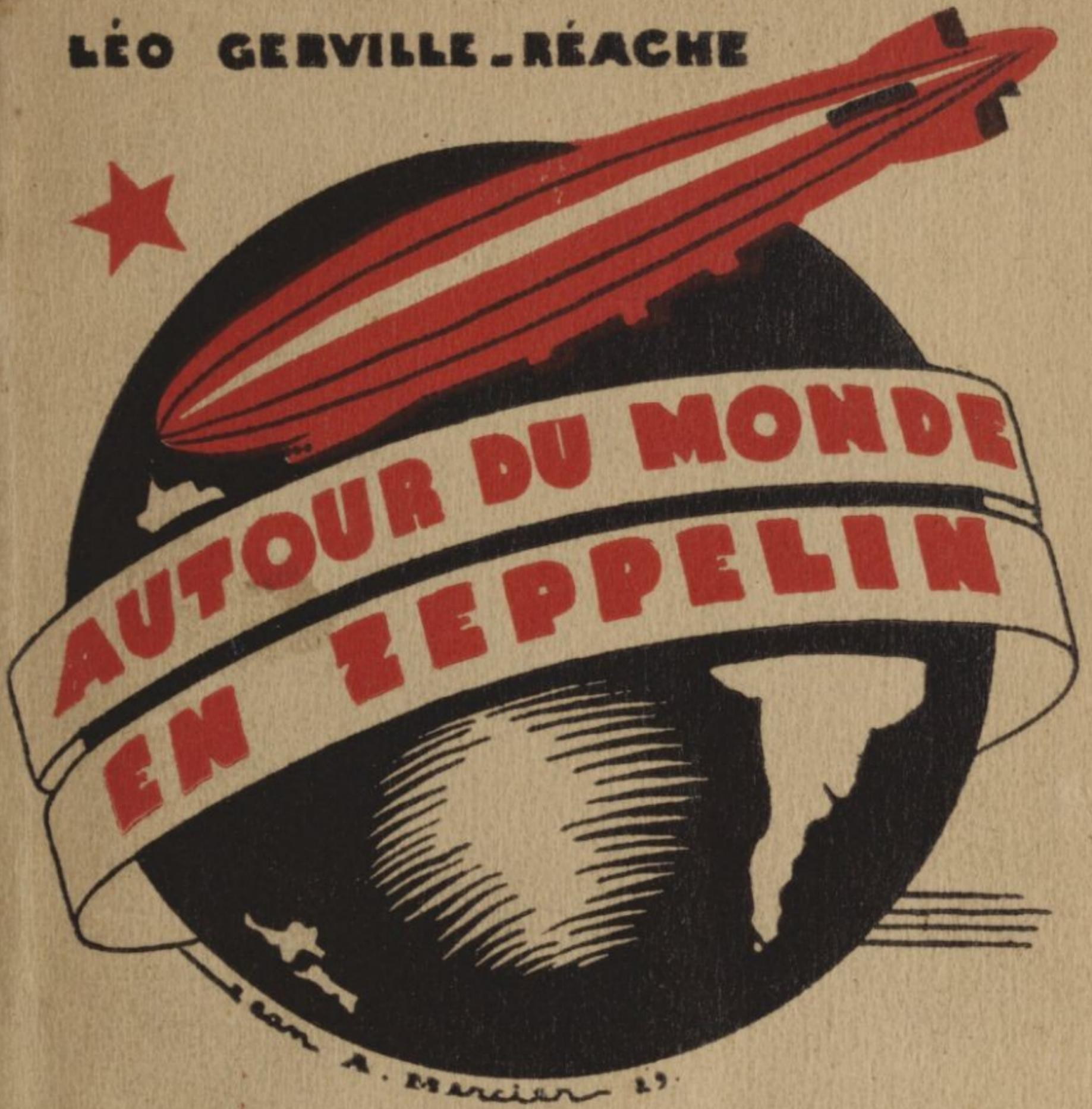


LÉO GERVILLE-RÉACHE



1874-1875

**AUTOUR DU MONDE  
EN ZEPPELIN**

L'ÉDITION ORIGINALE DU PRÉSENT VOLUME,  
LE SEPTIÈME DE LA COLLECTION « LA VIE  
D'AUJOURD'HUI », A ÉTÉ TIRÉE A 100 EXEM-  
PLAIRES SUR PAPIER D'ALFA, NUMÉROTÉS  
DE 1 A 100.

Léo GERVILLE-RÉACHE

---

# Autour du Monde en Zeppelin



COLLECTION

LA VIE D'AUJOURD'HUI

La Nouvelle

7

Revue Critique

PARIS

Tous droits réservés pour tous pays  
*Copyright 1929 by*  
La Nouvelle Revue Critique, PARIS

## Départ

---

On danse ce soir au *Kurgarten*.

La lumière vive des salons, déjà atténuée sur la vaste terrasse, va, en un halo bleuté, se perdre dans la nuit sombre qui pèse sur le lac.

Appuyé à la balustrade, je regarde, sans la voir, l'eau brune dont le clapotis léger berce ma tête malade, et dans ce bruit monotone, mes souvenirs d'hier et mon rêve de demain s'entrechoquent comme des barques amarrées dans le ressac.

Est-ce que j'ai cru seulement à ce voyage dont le départ aura lieu dans quelques heures ? J'ai fait très honnêtement, pour l'accomplir, toutes les démarches, je me suis plié à toutes les

formalités, mais quand j'ai pris le train pour Friedrichshafen, croyais-je seulement que je partais ?

J'ai pourtant eu tout un grand mois pour m'habituer à cette idée, dont il me semble qu'elle ne date quand même que d'hier.

Je me vois encore, comme si c'était une chose de la veille, dans le vaste bureau du *Matin*, où Georges Abric, mon cher rédacteur en chef, me regarde en clignant ses yeux malins et bons :

— J'ai un petit voyage pour vous...

Et comme, toujours heureux de partir, j'acquiesce déjà :

— Il y a le *Graf Zeppelin* qui doit prochainement faire le tour du monde... Si le cœur vous en dit...

A la vérité c'était moins une affaire de cœur que d'estomac !...

Je fixe, la pupille un peu dilatée,

mais bien dans les yeux, mon bon père journalistique et comme il demeure imperturbable, je tope ferme dans sa main tendue...

Ce fut, si j'ose m'exprimer ainsi, la première étape de mon tour de la terre.

Et cette nuit nous partons...

Au rythme lent des blues et des tangos nous avons passé insensiblement de ce 14 août où nous étions encore des êtres disposant d'un temps probable, d'une vie évoluant dans la norme, à ce 15 août où nous ne sommes plus désormais que les tenants de l'aventure.

A quatre heures nous serons partis...

Les sourires incrédules, les doutes polis, les compliments à forme de condoléances — et vous aussi mes tendresses désespérément inquiètes — tout cela tourbillonne en moi au rythme syncopé du jazz.

Pourquoi ces jeunes femmes, ces jeunes

Allemandes, qui dansent bien, se font-elles si lourdes à mon bras ? Pourquoi, au son plaintif du saxophone, ces inconnues d'hier prennent-elles à me regarder cet air inspiré et triste ?

Est-ce parce que je suis déjà dévolu aux hasards de l'espace ? Est-ce parce que je porte en moi un peu du mystère hostile des steppes asiatiques et du redoutable inconnu de cet Océan que nul encore n'a osé franchir d'un vol audacieux ?

Nous partons...

On n'a point achevé la dernière mesure passionnée de ce tango.

Dans ces salles où ceux qui partent, et davantage encore ceux qui restent s'étourdissaient de l'opium de la danse, un brouhaha émouvant et brutal a stoppé les couples enlacés.

Départ !

Pourquoi chercher avec tant de fébrilité ce manteau de cuir, cet appareil photographique qui sont là devant mes yeux? Pourquoi mon ami Geisenheyner, et vous lady Hay, pourquoi réclamez-vous avec tant d'émotion vos petites valises que vous tenez en main?

Notre caravane a vidé le hall de l'hôtel. Elle se précipite pleine de fièvre, d'appels et de rumeurs futiles vers les automobiles qui stationnent tous phares allumés dans la cour.

Il est trois heures, la nuit est noire, mais Friedrichshafen s'illumine des mille feux d'autos convergeant vers le hangar immense dont au loin la masse gigantesque se stylise à la clarté étrange de sa lumière bleue.

Entre les voitures, comme le torrent entre ses roches, coule ininterrompu et bruissant le flot sombre de la foule.

Il nous porte, il nous enserre, il nous arrête.

Et, maintenant, distincte, on la voit, la masse grise du hangar. Vers sa lumière blafarde nous allons, invinciblement attirés, comme vers la flamme lumineuse les phalènes condamnées !

Il faut descendre ; les voitures ne vont pas plus loin. On se hâte, on trébuche parmi les rails, les traverses, les plaques tournantes et les dépôts de matériel.

On s'interpelle de groupe à groupe.

— Vous n'avez rien laissé dans l'auto ?

— Qu'avez-vous fait de ma sacoche ?

Car, dans notre petite caravane, il a bien fallu s'entr'aider. Les moins chargés ont pris des mains des autres les paquets qui les auraient certainement fait arrêter à l'embarcadère pour excès de bagages. Ainsi l'on s'en va solidaires, fraternels et émus, vers cette clarté plus vive

que découpent dans l'obscurité les portes monumentales du hangar, larges ouvertes sur la nuit.

Et pour la dernière fois avant de nous emporter, il nous apparaît. Il est là, le *Graf Zeppelin*, encore retenu à la terre par les sacs lourds de son lest. Il est là, sa nacelle appesantie sur les légers tréteaux de son berceau fragile. Il est là, pareil à un requin d'acier dont l'air serait l'élément, merveilleux, terrible force et légèreté, audace et certitude.

C'est à ses flancs de monstre redoutable que nous allons nous confier. C'est dans cette nacelle claire, sous cette gueule de requin, et collée au ventre comme le reste d'une proie à moitié engloutie, que nous allons tenter la folle randonnée.

Dans la clarté bleue de ce hangar, il nous apparaît si grand, si long : immense comme l'immense périple qui doit mettre

sous nos yeux, à la folle vitesse, toute l'Europe, toute l'Asie, des monts Oural aux mers d'Extrême-Orient, le gouffre Pacifique, pour la première fois affronté, le continent américain dans toute sa largeur, sans oublier cet Atlantique où le rêve millénaire que fit l'homme de se donner des ailes connut la plus atroce désillusion, mais aussi, avec vous, Lindbergh, la splendeur de vivre !

Une rumeur sourde emplit le hangar, cathédrale aéronautique. Maintenu par un inflexible cordon de schupos, la foule des privilégiés ondule aux mouvements de son enthousiasme et de ses tendresses.

Sur les visages de ces êtres dont quelques-uns nous sont si chers, sur ces faces rendues affreusement terreuses par la lumière décomposée qui tombe des cintres, nous ne verrons point passer les contractions de l'angoisse, et c'est

à peine si l'on devinera sous ces teintes plombées de cadavre le sillon zigzaguant d'une larme.

— Mon Dieu ! Mes bagages ont-ils bien été déposés dans ma cabine !

— Ernst ! mon petit Ernst, mes bagages ?

Le garçonnet fluet, le boy agile et silencieux du bord, disparaît à l'intérieur du dirigeable que je lui crie encore :

— Regarde bien... *Le Matin*... cabine 3, la couchette du bas.

Ernst revient. Mes bagages sont en place. Je respire. Ça a été une minute émouvante que celle où on nous a pris nos valises. Ce n'est point, que déjà partait quelque chose de nous.

Mais on nous avait tant effrayés, avec ces 20 kilos dont nul ne devait dépasser la charge ! L'excédent, avait-on affirmé, serait laissé tout simplement dans le

hangar lors de la pesée. Ce serait au petit bonheur. Pour parfaire le poids autorisé, on laisserait sans remords le pantalon d'un complet, le gilet d'un autre ou le soulier dépareillé d'une paire de chaussures.

Comme la pesée s'est naturellement passée loin de nos yeux — pour éviter sans doute les récriminations, — on comprendra notre inquiétude.

A vrai dire, on s'est montré moins terrible. Heureusement ! car, à part notre compagnon de route, le brave colonel suisse Iselin, que n'encombrent point les préoccupations vestimentaires, qui de nous n'a dépassé le chiffre fatidique ?

Qui ? Si, peut-être lady Hay, notre jolie compagne de voyage, qui emporte cependant pour ce tour du monde au moins douze robes et six manteaux.

*Abbe Guille-Racour - Winston Churchill  
 Eisenstein  
 Zelin*

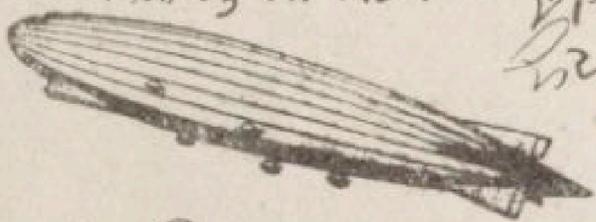


圖  
 地  
 輿  
 四  
 松

*Dr. J. Entz  
 Jeronimo Megis*

*fr. Bernheim  
 W. ...*



*Paulin ...  
 E. Rosenthal  
 K. Peters  
 ...  
 ...  
 P. ...*

WELTFAHRT  
 1929  
 LUFTSCHIFF  
 „GRAF  
 ZEPPELIN“

*...  
 ...  
 ...*



HAMBURG-AMERIKA-LINIE

*Gracil ...*

Couverture du menu d'un repas pris à bord  
 du Graf Zeppelin et ornée des signatures des passagers  
 du dirigeable.



LÉO GERVILLE-RÉACHE  
dans sa cabine à bord du *Graf Zeppelin*.

Mais chacun sait qu'à notre époque douze robes de femme, ça ne fait pas encore beaucoup de grammes.

L'ordre est venu d'embarquer.

Le cordon de schupos qui veille à écarter de nous la hantise du passager clandestin, plie à cette seconde sous la poussée des derniers enlacements de ceux qu'on quitte. Nous voilà au pied du haut escabel de bois blanc par lequel nous allons pénétrer dans le beau vaisseau aérien de nos aventures.

Au pied de cette échelle de fortune, le capitaine von Schiller et le maître d'hôtel Kubisk contrôlent les larges billets que nous a délivrés pour le voyage la *Hambourg Amerika Linie*.

Et nous voilà maintenant collés aux fenêtres des verrières de la salle à manger.

Les deux cents hommes d'équipe de

la Luftschiffbau ont saisi les cordages et la rampe du dirigeable.

En cadence et dix par dix on enlève les sacs de lest. Le *Graf Zeppelin* frémit sur son berceau que maintenant à peine il effleure. Quelques réservoirs d'eau, que l'on vide pour alléger le dirigeable, font à l'arrière un bruit champêtre de cascade.

Au commandement, les schupos ont d'une bourrade autoritaire élargi le cercle qui se resserrait.

Alors, dans le brouhaha confus de cette foule, un coup de sifflet éperdu a fait naître un silence émouvant.

Les équipes se sont emparées du dirigeable.

Ces hommes semblent porter sur leurs frêles épaules la masse fantastique de l'énorme appareil.

Ils vont d'un pas rapide qu'à leurs côtés cadence le rythme de la foule et

qu'aiguillonne l'envol blanc des mouchoirs lourds de larmes.

Par la sortie nord, le *Graf Zeppelin* quitte à l'instant même son immense hangar. Maintenu par les équipes dans le champ d'où tout à l'heure il prendra son vol, il irradie la nuit de sa clarté d'argent.

La foule l'a suivi et à nouveau l'enserme. La cruelle lumière bleue ne défigure plus à présent ces visages et seule l'atroce émotion de la minute donne au sourire des « à bientôt » la forme d'un rictus.

Ma parole, ils pleurent, ceux qui restent, et vous peut-être aussi, belle amie Rozille, qui apportez la grâce de France à ce départ en terre allemande!

Regardez, au contraire, pressés aux fenêtres du dirigeable, les visages de ceux qui s'en vont. Ne scrutez pas peut-être leur cœur, qui est lourd d'une

oppression secrète, voyez seulement combien est légère et joyeuse la main qui fait le signe de l'adieu !

Les cordages largués, seul le poids de la grappe humaine suspendue à ses rampes maintient encore au sol le dirigeable prêt à partir.

Dans le cercle déblayé, on voit aller et venir, tout seul, un des seconds du bord : le capitaine von Schiller.

Soudain, il s'immobilise, les bras en croix, face à l'avant, puis, le signe fatidique exécuté, d'un bond il a sauté dans la nacelle du moteur arrière.

Alors, à ce signal, un coup de sifflet a stridé qui nous lance dans l'aventure...

J'ai encore aux oreilles sa modulation juste. J'ai en moi l'étrange frémissement dont il a brusquement animé cette nuit formidable.

Son dernier trille impérieux et clair

nous a laissé monter d'un bond dans un ciel qui, déjà, à l'Orient pâlisait.

A Dieu vat !

La clameur frénétique de cette foule s'est perdue pour nous dans l'assourdissante explosion des cinq moteurs lancés à la volée.

.....

A 4 h. 35 de ce matin de 15 août, des hommes sont partis pour tenter de faire par la voie des airs le tour de leur planète ! Et j'en suis !

C'est un grand, un immense moment !

A la crête noire des arbres s'étirent les premiers traits roses d'une aube que je n'oublierai pas.

---



## Le "Graf Zeppelin"

---

En route ! En route, de toute la vitesse de nos hélices ! La route est longue jusqu'à Tokio, et que sait-on, mon Dieu, de ce que nous réserve l'immensité hostile de la steppe !

Pas un souffle dans l'atmosphère de ce beau matin. Tout est calme. Tout repose. Et c'est le bruit de nos moteurs qui, dans les bois, aura éveillé et tiré de leurs nids les oiseaux qui dormaient.

Pas un mouvement non plus. Notre « bateau » semble ignorer le tangage et le roulis. Il avance comme encastré dans cet air dont sa masse a cependant vaincu la légèreté.

Les cent-cinq mille mètres cubes de jauge semblent se visser dans le ciel où

rien n'apparaît assez puissant pour émouvoir la gigantesque et frêle carcasse de ces 236 mètres de duralumin.

Dans la gloire de ce soleil matinal qui maintenant incendie son enveloppe argentée, le *Graf Zeppelin* vogue magnifique et lumineux au-dessus de ce sol allemand, de ces villes allemandes, dont le porte, l'anime et le propulse, l'orgueil exultant et sans mesure.

Dans la cabine de commandement, sans songer les uns ou les autres à prendre du repos, Eckener, ses seconds, Lehmann, Flemming, von Schiller, au-dessus des cités d'où monte dans le chant des cloches et le cri des sirènes le hosannah d'un peuple, vont, le visage émerveillé, comme à une revanche...

. . . . .  
Les moteurs, bien que très éloignés de notre nacelle, l'emplissent de leur infernale

rumeur. Sans doute, on peut parler, même à voix basse, et aussi réfléchir, rêver, mais ce bruit, dans les premiers temps tout au moins, fatigue et ahurit.

Déjà, et sans même jeter un coup d'œil sur cette nature qui s'éveille dans la joie d'un triomphe, les journalistes américains qui sont à bord se sont saisis de leurs machines à écrire et sur elles formulent d'un doigt autoritaire et assuré des pensées hésitantes.

Mon Dieu, laissez venir à moi les impressions et gardez-moi de courir après elles !

En attendant, allons visiter le vaisseau aérien auquel je viens de confier mon existence et le beau rêve que j'ai fait.

La chambre de commandes est toute encombrée à cette heure ; nous y pénétrerons une autre fois. Tout à côté, cette petite pièce exigüe mais si propre : c'est

la cuisine. Sur le fourneau électrique, Manz, le « cuistot » du bord, se fait fort d'exécuter, pour notre complet ravissement, la gamme des sauces les plus compliquées.

Manz est gros, affable et polyglotte. Il porte, avec une superbe que le plus fort roulis n'a jamais abattue, le blanc bonnet, insigne de sa fonction, et, moderne Vatel, s'il manquait un poisson, n'hésiterait pas, à ce que l'on dit, à se passer à travers le corps le gouvernail de profondeur.

Je referme la porte, non sans avoir jeté un coup d'œil d'admiration sur le placard où monte en piles diverses la belle vaiselle au double filet bleu et or chiffrée aux lettres entrelacées L. Z. qui sont celles sous lesquelles est immatriculé le *Graf Zeppelin*. De l'autre côté d'un étroit couloir : le poste de T. S. F.

Depuis que nous sommes en plein vol, ses antennes déroulées que terminent deux minuscules zeppelins, pendent, le fil gonflé par le vent, jusqu'à cinquante mètres au-dessous du dirigeable.

C'est dans cet étroit réduit que vont travailler comme des mercenaires les trois infortunés radiotélégraphistes — innocentes victimes du match sévère engagé entre les journalistes que trois continents ont délégués et qui déjà sur leurs machines à écrire se disputent le record du nombre de mots télégraphiés.

A huit francs le mot, je n'ai pas tardé, en face des possibilités sans limite de la Presse américaine, à déclarer forfait en cette compétition moins fatigante encore qu'onéreuse.

Il faut vite refermer la porte de la salle à manger si vous ne voulez pas voir s'envoler des tables les feuilles de papier,

et avec leurs fleurs, tomber par terre les belles potiches.

Cette salle à manger, qui tient toute la largeur du dirigeable, en est à la fois le salon et le cabinet de travail.

Elle est spacieuse et claire. Les quatre larges baies par où elle reçoit la lumière seront naturellement le poste de commandement de mes compagnons, photographes patentés ou amateurs.

Les quatre tables qui meublent cette pièce permettront aux vingt passagers du bord et aux trois officiers qui prennent en même temps leurs repas de s'installer fort commodément autour d'elles.

C'est là que nous vivrons en commun les émotions et les joies du hardi voyage. C'est là que par dessus les frontières et les continents, nous nous grouperons suivant les seules affinités de nos cœurs d'hommes.

Mais j'ai hâte de gagner cette cabine n° 3 — la mienne — où je n'ai jeté tout à l'heure qu'un rapide coup d'œil pour y admirer les fleurs précieuses dont on l'orna.

Un long couloir, encore assez large, sur lequel donnent cinq cabines à babord — parfaitement : à babord, ne sommes-nous pas sur un navire aérien? — et cinq cabines à tribord.

Je fais rouler sur ses galets la porte à glissière ; et j'ai là, à peu près identique en ses dimensions et son confort à un compartiment de wagons-lits, ma chambre.

Le large canapé qui m'attira auprès de cette table, peut-être un peu surchargée de valises, de machines à écrire et d'appareils photographiques, donnera la nuit venue deux couchettes étroites, mais cependant confortables.

Il y a même deux armoires dans cette cabine. Une pour mon compagnon ; une pour moi. Dire qu'elles sont profondes et que leurs portes de cretonne fermant avec deux boutons à pression sont résistantes, serait évidemment exagéré.

Par leur exiguité d'ailleurs, n'ont-elles pas mission de vous rappeler que chaque passager a droit seulement à vingt kilos de bagages et que la modestie vestimentaire est de rigueur dans l'atmosphère.

Deux cabinets de toilette comportant chacun deux cuvettes magnifiquement polies et l'eau courante complètent une organisation où le souci méticuleux de rogner sur le poids n'a somme toute rien enlevé à un élémentaire confort.

Je me suis buté un peu plus loin à une porte fermée. L'obligeance du capitaine von Schiller vient de me l'ouvrir :

je me trouve dans le ventre même du requin monstrueux.

Un inextricable fouillis de poutrelles ajourées, une immense dentelle de duralumin, c'est la charpente à la fois si robuste et si légère que recouvre de bout en bout la minceur de cette toile argentée qui fait le corps du *Graf Zeppelin*.

Entre cette frêle ferraille, des outres de toutes les formes et de toutes les capacités. Alignées symétriquement, j'en compte seize plus grosses que les autres : ce sont les ballonnets du rigide, ce sont les seize enveloppes qui renferment les 70.000 mètres cubes d'hydrogène qui donnent à l'énorme masse sa légèreté.

Les autres outres, moins grosses, renferment le gaz bleu. Elles sont la vie des moteurs et la vitesse du *Graf Zeppelin*.

Je n'ai pas le vertige et pourtant ce n'est point sans une petite appréhension

que je m'engage, en me tenant aux deux fils de fer du garde-fou, sur cette passerelle large à peine de 30 centimètres qui court d'un bout à l'autre du dirigeable.

Deux cent trente-six mètres de long de la tête à la queue, notre monstre !

J'avance à pas comptés. Cette gymnastique, que je fais avec précaution, c'est pourtant la vie même de l'équipage qui, par cet étroit et vertigineux chemin, gagne ses couchettes, ses réfectoires, ses nacelles de moteurs et tous les points vitaux de l'appareil qui réclament sa vigilance et ses soins.

Un de nos compagnons tout à l'heure avait l'air un peu interloqué qu'il n'y eut point à bord une salle de bains !

Je voudrais qu'il soit là, en ce moment, avec moi, pour voir quelle peut être la vie pénible de cet équipage enthousiaste et dévoué auquel nous devons d'avoir

accompli les premiers l'incroyable randonnée !

Sur un filet, presque à même la mince toile de l'enveloppe, ces hommes gisent dans des couchettes qui tiennent autant du hamac que de la barcelonnette. Les couvertures, les chandails, les passe-montagnes dont ils s'enveloppent sous la capote relevée de leur berceau arrivent-ils seulement à les défendre contre la morsure des vents glacés aux hautes altitudes ?

Toujours contre la frêle paroi, qu'un faux-pas vous ferait traverser pour le grand saut, les réfectoires et les lavabos où ceux qui ne sont point de quart peuvent manger, se distraire, se laver.

Je poursuis ma route et m'approche des nacelles des moteurs. Je contourne des réservoirs d'aluminium de toutes les formes, de toutes les capacités. Ils en-

ferment de l'eau, de l'essence, du gaz bleu... que sais-je encore ?

Ah ! voici la cambuse du ballon. Elle est replette. En cas d'atterrissage forcé sur la banquise, nous ne mourrons pas de faim. Les vivres de réserve abondent. Et voilà aussi des revolvers et des mitrailleuses qui nous permettront de les disputer chèrement aux ours insociables de la mer de glace.

La « cave » n'est pas moins bien garnie. Les bouteilles ventruées de bordeaux et de bourgogne y voisinent fraternellement avec les bouteilles au long col des vins du Rhin ou de la Moselle.

Un petit coup d'œil amical à l'une de mes valises arrimées avec soin comme tous les bagages et le fret et je suis prêt, à la suite du capitaine von Schiller, à faire par les échelles la descente vertigineuse dans les nacelles qui se

trouvent à l'extérieur de l'enveloppe du ballon.

Elles sont cinq, ces étroites nacelles. Et chacune comporte un moteur de 515 chevaux dont l'hélice actionne cette masse énorme de 105.000 mètres cubes.

De leur puissance, de leur mise au point parfaite, les « Maybach » ne vont pas tarder à donner une preuve éclatante.

J'entends bien qu'il est à coup sûr plus aisé de construire un moteur de dirigeable, où la question poids par cheval intervient peu, que d'établir, dans les conditions-limites qu'impose le plus lourd que l'air, un moteur d'avion. Il n'en reste pas moins vrai que la construction allemande a marqué dans cette branche un succès sans précédent qu'il serait puéril et dangereux de ne point souligner.

Dès que sorti de la nacelle et un peu éloigné de l'affreux hourvari du moteur,

je peux demander quelques renseignements à mon guide, c'est pour m'enquérir de l'invention merveilleuse qui va peut-être permettre dans cette randonnée de formidables étapes et des rayons d'action qu'eut à jamais interdits au *Graf Zeppelin* le poids prohibitif de l'essence : je veux parler du gaz bleu.

La propulsion du dirigeable nécessitant 400 kilos d'essence par heure, on s'effare devant le poids formidable que représenterait pour une centaine d'heures le combustible nécessaire à un parcours comme celui de Friedrichshafen-Tokio.

Non sans fierté, le capitaine von Schiller me rassure. Les moteurs partent à l'essence et s'alimentent pendant une dizaine d'heures à ce carburant. Si l'on continuait à s'en servir, il en résulterait un allègement continu du dirigeable qui déterminerait sa montée à de hautes

altitudes et contraindrait le pilote à soupaper, perdant ainsi une quantité importante de cet hydrogène, dont on sait combien il coûte cher.

En s'alimentant pendant les dix premières heures de son parcours à l'essence, le zeppelin a diminué sa charge de 4.000 kilos environ. Il s'est suffisamment allégé. Il arrête la consommation de ce combustible dont il garde 8.000 kilos, un peu comme lest et par mesure de sécurité au cas où un ballonnet viendrait à crever. Il ne s'en servira plus désormais que lorsqu'il sera tout proche de l'arrivée.

Entre temps, c'est au gaz bleu qu'il marchera. La densité de ce gaz, que j'ai vu tout à l'heure dans d'énormes poches, est à peu près celle de l'air et donnerait même plutôt à l'appareil une légère force ascensionnelle. En se volatilissant dans les moteurs ce combustible ne modifie

pour ainsi dire en rien le poids enlevé par le dirigeable.

A cet avantage de ne point contraindre à soupayer pour compenser l'allègement du ballon, le gaz bleu en ajoute un second et très appréciable : c'est de développer à l'explosion 1.800 calories contre les 1.200 que procure l'essence.

Encore plus bleu de tels mérites que le gaz lui-même et aussi léger que l'hydrogène, les yeux au ciel pour ne pas voir au-dessous de moi le vide, je regagne notre nacelle heureusement moins ajourée que le ventre du dirigeable.

Et tout aussitôt auprès de mes compagnons de route, je tire un effet considérable de la jeune science que vient de m'infuser l'aimable capitaine von Schiller.

---

## Un homme: le Dr Eckener

---

Pour diriger le navire aérien, assurer la marche de ses moteurs, soigner ses passagers, il y a à bord quarante hommes.

Comme état-major : trois officiers-pilotes : les capitaines Lehmann, Fleming et von Schiller.

Viennent ensuite :

- trois officiers de navigation ;
  - trois barreurs de direction ;
  - trois barreurs d'altitude ;
- (et, parmi ces derniers, on compte le propre fils du Dr Eckener, élève-pilote) ;
- un mécanicien-chef ;
  - trois ingénieurs-mécaniciens ;
  - trois mécaniciens par moteur ;
  - un homme préposé à la surveillance des ballonnets ;

un électricien ;  
un photographe ;  
un officier radiotélégraphiste ;  
deux radiotélégraphistes ;  
un maître d'hôtel ;  
un cuisinier ;  
un garçon de cabine.

A la vérité, ce dernier ne devrait compter que pour moitié, car c'est le petit Ernst, le brave boy de 14 ans, mais qui compte bien grandir en âge et en science sur le *Graf Zeppelin*.

C'est à ces quarante hommes que commande d'une autorité à la fois autocratique et paternelle et par les moyens d'une discipline aussi passionnément acceptée que rigoureusement observée, le chef, le maître, le Dieu, le Dr Eckener.

La première fois que j'ai aperçu en son hangar de la Luftschiffbau le *Graf Zeppelin* j'ai pensé que l'entreprise de

tracer autour de la terre un cercle de près de 35.000 kilomètres en tenant l'air pendant 14 jours n'était peut-être pas un rêve chimérique. Mais quand, quelques heures plus tard, j'ai vu le Dr Eckener, j'ai admis toute la certitude de la splendide gageure.

C'est sous le ventre argenté du monstre que j'ai fait la connaissance de cet homme.

Grand, fort — la soixantaine ayant quelque peu dépouillé la barbiche qui terminait en une pointe blonde un visage large aux gros yeux débonnaires, — le Dr Eckener, en ce jour de juillet, vaquait modestement parmi les officiers de son bord aux préparatifs de son dirigeable.

Ce sont Lehmann et von Schiller qui m'ont conté alors, à petites phrases respectueuses, entrecoupées de silences liturgiques, la carrière prodigieuse du

modeste étudiant qui, fraîchement pourvu de son doctorat, était venu un jour — il y a quelque vingt-cinq ans — chercher, à Friedrichshafen, la paisible et charmante retraite où il pourrait dans le calme composer un docte ouvrage de philosophie !

Il y a de ces gens tranquilles que le destin s'amuse à lancer dans les aventures !

Une rencontre fortuite avec le grand inventeur, encore à ses premiers essais ; une conviction, affirmée avec ténacité, que la navigation aérienne procède des mêmes principes que la navigation à voile ; le comte Zeppelin s'esclaffant, puis ébranlé, puis convaincu, et voilà, dans la première sortie aérienne avec le génial inventeur, le modeste docteur en philosophie qui se révèle le conducteur-né du dirigeable rigide !

Trois mille vols à bord de zeppelins, la direction de l'École de navigation

aérienne, la formation de tous les pilotes de dirigeables, une extraordinaire maîtrise, une ténacité sans égale, suffisaient amplement à faire du directeur général de la Luftschiffbau le successeur désigné du comte Zeppelin.

C'est cet homme qui, avec l'équipage par lui formé, a franchi le premier l'Atlantique pour aller livrer aux Etats-Unis le dirigeable « Los Angeles ». C'est lui qui a renouvelé cet exploit, — mais alors pour le compte de l'Allemagne — en conduisant il y a moins d'un an à New-York le *Graf Zeppelin*.

C'est lui qui a formé, pour qu'ils le secondent, ces trois commandants éprouvés de navires aériens, — ces trois rescapés de la formidable hécatombe des 69 zeppelins abattus pendant la guerre, — le capitaine Lehmann, le capitaine Fleming, le capitaine von Schiller.

En ces trois pilotes de merveilleuse expérience, c'est lui qui a su faire passer mieux qu'une science : un coup d'œil ; une flamme !

Ils sont autour de cet homme, sur le *Graf Zeppelin*, quarante à avoir le même entraînement et la même passion.

A son ordre et à son exemple, pilotes, officiers de navigation, barreurs, radios, mécaniciens, ils ont à terre, sans argent presque et en tous cas sans appareils, travaillé avec passion, avec rage, à conserver un entraînement qui est aujourd'hui le plus sûr gage de cet exploit qu'ils tentent.

Comment, devant un si prodigieux effort, ne pas admirer !

Comment ne pas réfléchir aussi !...

L'Atlantique, à plusieurs reprises survolé ; le Tour du Monde audacieusement tenté.

Très bien. Mais il y a mieux. Il y a l'effort persévérant, l'effort volontaire, l'effort victorieux qui, à une époque où la chute du mark écrasait la Luftschiffbau et où la ligotaient les entraves du traité de Versailles, a permis à cet homme, porté par son rêve et son patriotisme, de former, de maintenir et d'entraîner le merveilleux équipage capable au premier jour de la liberté rendue d'accomplir le plus beau des exploits.

L'exemple vaut qu'on le médite. Il est indicatif des formidables possibilités d'un peuple qui supporte mal les lourdes chaînes d'un traité et qui, dans sa force, son travail, sa ténacité, a puisé l'espoir, un jour ou l'autre, de les faire tomber !

---



## Silhouettes de "Tour du Monde"

---

L'émotion qui, à la minute du départ, m'a si intensément étreint, s'apaise au mouvement lent et doux du dirigeable.

Et d'abord le soleil s'est levé, qui enlève aux choses les plus hasardeuses cet excès de péril dont les emplît la nuit.

Il fait clair, il fait doux, il fait gai. A cette hauteur de 500 mètres qu'a adoptée le *Graf Zeppelin*, les êtres et les choses nous apparaissent maintenant avec une incroyable netteté.

La brume s'est effilochée aux doigts du vent. Et cette campagne verdoyante et laborieuse de l'Allemagne du Sud sort de l'ouate matinale en laquelle elle reposait, comme se montrerait un collier

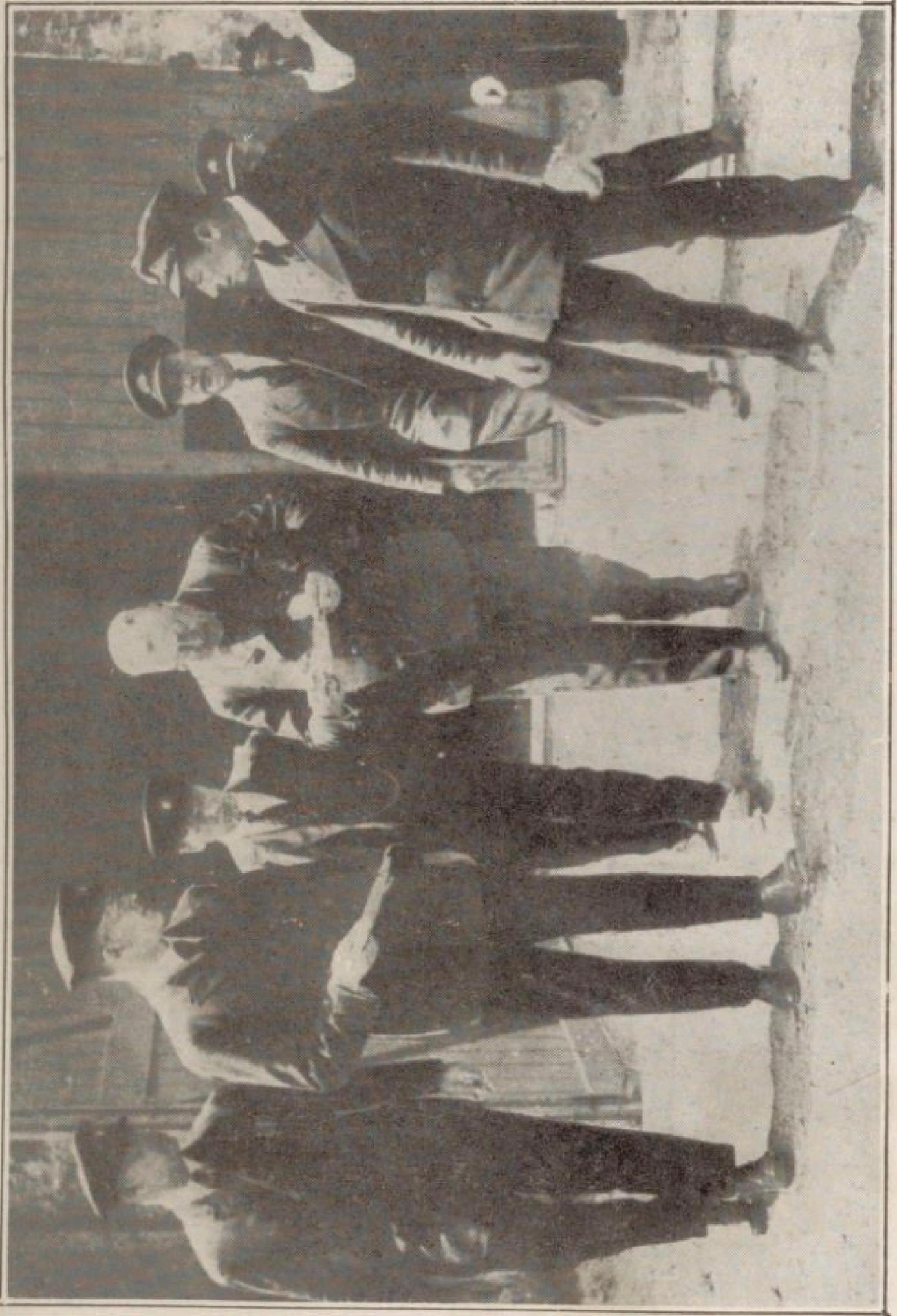
précieux au joaillier qui le retire de son écrin.

Dans les prairies, au bruit des moteurs, les troupeaux s'effarent et galopent, mais près des haies qui enclosent les fermes, les hommes et les femmes demeurent cloués d'émotion et de joie.

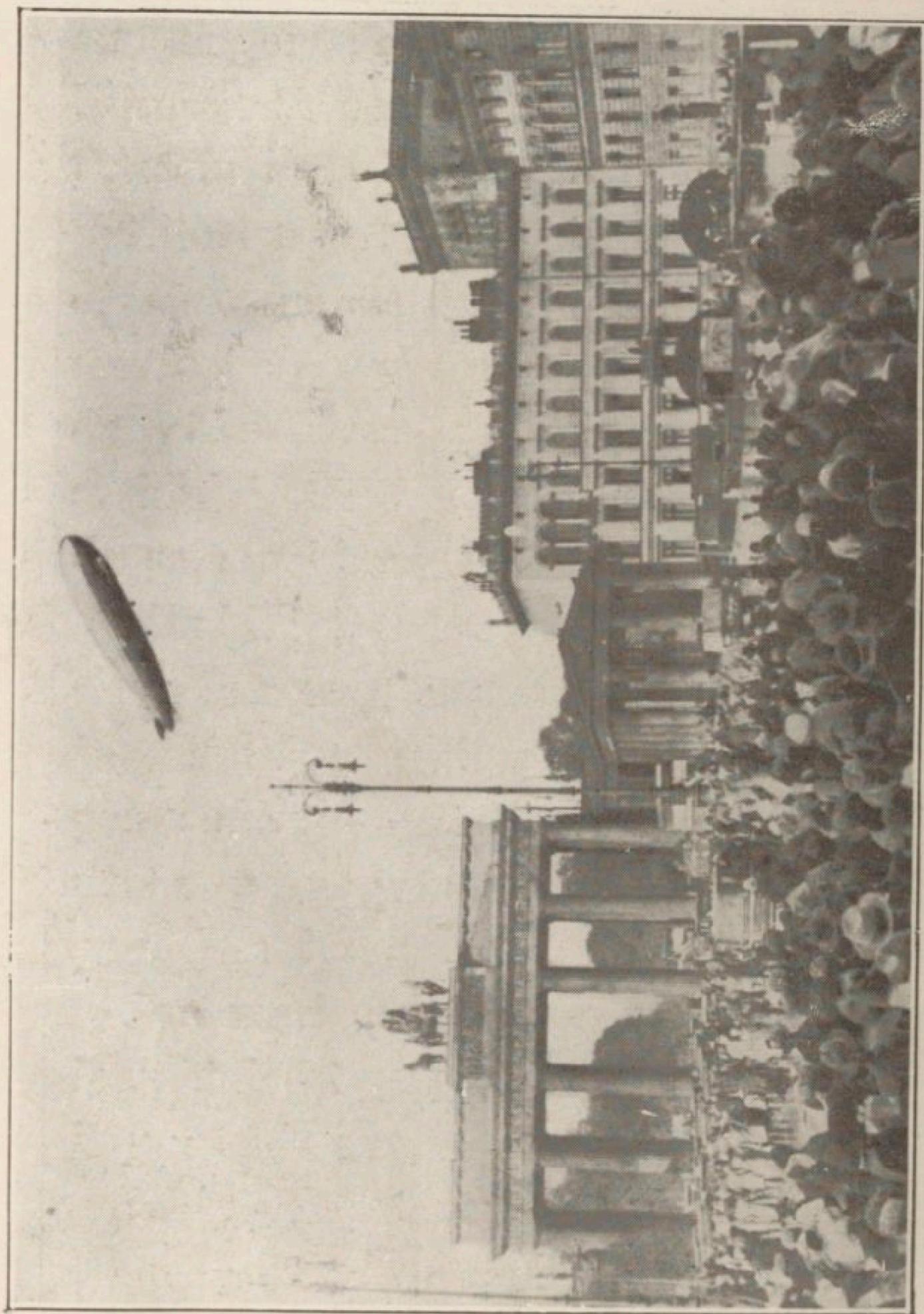
Et de la tache claire qu'ils posent dans la verdure sombre monte vers nous, immobile et raidie, la lointaine et fervente étreinte de leurs bras enthousiastes tendus.

Le passage du *Graf Zeppelin* a rendu les villes matinales. Ulm est en émoi, et Nuremberg, sur le pas de ses portes.

J'ai un bon moment jusqu'à Leipzig. Le breakfast que l'on sert, sort de leurs cabines, de leurs valises, de leurs machines ou de leurs pensées, les passagers du dirigeable. La faim rapproche les nationalités diverses et fait litière des présen-



Le Docteur ECKENER et les officiers du *Graf Zeppelin*.  
De gauche à droite : Capitaine von SCHILLER, Capitaine FLEMMING.  
Au milieu, tête nue, Docteur ECKENER. A sa gauche : son fils.  
Au premier plan, à droite : Capitaine LEHMANN.



*Le Graf Zeppelin survole Berlin.*

tations cérémonieuses. Il est temps pour moi de faire connaissance des « Tour du Monde » qu'un destin pareil emporte dans l'espace.

Honneur aux dames !

Galamment, j'ai incliné mes lèvres sur la petite main délicate que me tend lady Hay.

Oh ! surprise, on peut donc être journaliste, élégante et jolie !

Quelques charmantes « consœurs » parisiennes me l'avaient déjà donné à croire, mais jusqu'à ce jour l'Etranger ne m'avait point permis de le penser.

Lady Grace Hay Drummond Hay a un nom plus compliqué que son aimable personne.

Son charme principal est, en effet, sa simplicité. Elle est coquette sans doute, mais parce qu'elle a la fierté de sa profession. Et ses grands yeux immenses

qui ne doivent point leur profondeur au crayon inutile qui les souligne, se lèveraient à coup sûr avec étonnement sur l'auteur importun du moindre madrigal.

Elle emporte des robes innombrables, exactement comme elle emporte énormément de papier carbone, elle change de robe avec assiduité, comme avec assiduité elle tape sur les touches sonores de sa machine.

S'habiller, paraître, se faire admirer, c'est encore un article de lady Grace Hay Drummond Hay, mais je ne possède pas suffisamment la langue de Shakespeare pour pouvoir assurer que c'est peut-être le meilleur.

Son mari qui, de son vivant, lui donna le goût des voyages, lui laissa en mourant, il y a trois ans, la possibilité de l'exercer.

Lady Hay aime les horizons changeants, l'aventure et le zeppelin.

Le 4 juillet, elle quittait Tokio pour le Canada ; le 8 août, ayant gagné l'Amérique, elle embarquait à Lakehurst sur le dirigeable allemand. Dans quelque cent heures, elle se trouvera à nouveau au Japon, ayant fait le tour de la terre.

Ne vous extasiez pas surtout devant elle sur cette prodigieuse faculté de déplacement, sinon, malgré toute son indulgence et sa distinction, lady Grace Hay Drummond Hay vous mettra au rang méprisé des « culs de plomb ».

J'ai déjà dit qu'elle emporte sous un petit volume une douzaine de robes. Et comme devant elle je m'en émerveillais, notre élégante consœur ne m'a pas caché qu'il en était en ce moment autant de son inépuisable garde-robe à voguer respectivement vers Tokio, New-York et Los Angeles.

Est-il bien sûr que le noble lord Hay

Drummond Hay n'ait pas reçu sous la forme d'une note de couturier... le coup de Grâce?

Après les dames, la préséance revient incontestablement aux milliardaires.

Nous avons à bord au moins un spécimen du genre, M. William D. Leeds.

M. William D. Leeds n'a été contraint à ce périlleux voyage ni par la dureté des temps ni par l'encombrement d'une carrière.

Il est le jeune, élégant et richissime époux de la princesse Xénia.

Il n'a pas de machine à écrire. Il n'envoie que des télégrammes laconiques et privés. Seulement, il a un phonographe.

Au prix qu'il a payé son passage, M. William D. Leeds, qui parle argot mieux que vous et moi, estime qu'il a le droit « d'en jouer un air ».

Alors, il nous inonde de l'harmonie

syncopée des jazz américains ou des mélodies nostalgiques qu'égrènent pour les disques de choix les gosiers hawaïens.

Ce fut un petit drame que l'apparition, à bord, de ce phono.

Quand le Dr Eckener, sans avoir l'ouïe particulièrement fine, en décela la présence, il eut une courte suffocation.

De ses propres mains, il saisit l'appareil et, descendant du dirigeable, alla déposer dans un coin éloigné du hangar « cette boîte à musique qui n'avait rien à faire dans une semblable expédition ».

M. William D. Leeds descendit derrière le Dr Eckener, reprit son phonographe, le remonta dans la nacelle et lui demanda aussitôt le plus enragé de ses fox-trotts.

Et comme le Dr Eckener médusé, puis furieux, jurait qu'il allait faire à nouveau peser les bagages de ce passager récal-

citrant, M. William D. Leeds, avec un soupir, tendit au maître courroucé sa valise, ses chemises, ses pyjamas.

— Jetez-les par dessus bord si vous voulez, dit-il, mais laissez-moi mon phonographe.

Grâce à ce stoïcisme vestimentaire, notre voyage se distraira donc à ouïr s'égrener les rapsodies et les symphonies... de Leeds.

Et puis voici M. Iselin, de Zurich. M. Iselin n'est donc pas Américain, mais il est affreusement riche. Par surcroît, il est colonel. Au rebours de lady Hay, le colonel Iselin a un mépris nettement affiché de tout ce qui est élégance somptuaire. Il est vrai qu'il est homme et qu'il a soixante ans. Il porte à l'accoutumée un pantalon de drap marron et un sobre veston d'alpaga noir. Il a, pour couvrir ses cheveux drus, le choix

entre une casquette et un vénérable chapeau mou dont les bosses diverses et patinées rappellent les vallons de l'Helvétie au pied de leurs glaciers.

Depuis que nous sommes partis, l'excellent colonel Iselin a sorti des cartes murales sur lesquelles il porte, à grands coups de crayon bleu, des positions approximatives qu'avec l'assurance d'un grand passé militaire il certifie exactes.

Ayant reçu le jour à Zurich, il est plein d'anecdotes bilingues, qu'il vous conte en en riant tout le premier, mais dont on peut penser qu'elles étaient sans doute encore plus drôles dans celle des deux langues qu'il n'a pas employée.

Mais, à côté de cela, il est serviable comme on ne saurait l'imaginer, plein de tact et de prévenance, toujours de bonne humeur et souvent de bon conseil.

Il a un petit appareil photographique

grand comme la main, et dont on se sert en clignant de l'œil pour viser, comme si l'on avait grand'peine à mettre son monocle.

Le colonel Iselin se livre à une débauche de pellicules qui devrait lui valoir un conseil judiciaire.

Mais chaque fois qu'un nouveau rouleau impressionné disparaît dans ses vastes poches, le colonel, comme excuse, s'exclame :

— C'est unique ! C'est un voyage unique !

Et sa conscience ainsi en repos vis-à-vis de toutes les banques Iselin, le colonel recommence à cligner de l'œil et à photographier.

Avec le Dr Megias, j'aurai épuisé la catégorie « touriste » de mes compagnons de voyage.

Le Dr Megias est Espagnol. Ce n'est

pas un grand d'Espagne, parce qu'il est plutôt petit. Mais il est bien pris dans des vêtements de bonne coupe.

Médecin du roi Alphonse, il est, on le voit, assez loin de son auguste client. Tous les deux s'en portent bien.

Le Dr Megias, qui n'est pas journaliste, télégraphie du matin au soir. Il télégraphie à son souverain. Il ne s'agit pas dans ces radios de la moindre thérapeutique. Le Dr Megias renseigne Alphonse XIII sur les phases successives de notre voyage.

Dès qu'il a reçu du roi une réponse à ses radiogrammes, le Dr Megias, d'abord confidentiellement puis ensuite en vaste comité, nous administre la preuve de l'esprit sportif d'un monarque dont il n'est pourtant plus besoin de vanter le modernisme.

Le Dr Megias, qui a les qualités les

plus sociables et les plus attrayantes, est lui aussi la complaisance faite homme.

Il fut déjà de l'aventure de Cuers et sa si rapide récurrence à prendre passage sur un dirigeable prouve un courage que ce savant espagnol a su rendre des plus souriants.

Mais on a beau être une lumière médicale, ça n'empêche pas les sentiments, ni même les superstitions.

Depuis un moment j'observe le Dr Megias.

Il se penche — avec un intérêt que ne saurait motiver la seule et aléatoire météorologie — sur cette carte que commente le docteur allemand Seilkopf. Il faut vous dire que, directeur de l'Institut océanographique et météorologiste distingué, ce dernier paye d'une légère gibbosité une science étendue et qui fait autorité.

Quel intérêt puissant peut donc pencher sur le savant allemand ce médecin espagnol? Alors, soudain, dans cette main qui passe délicatement sur les épaules voûtées du Dr Seilkopf, je reconnais ce papier plein de chiffres que tout à l'heure m'a montré le Dr Megias : un numéro de la grande loterie espagnole où l'on peut gagner des milliers de pesetas!

Je ne veux pas quitter le coin des scientifiques sans faire la connaissance de sir George Hubert Wilkins, l'explorateur polaire.

Sir George Hubert Wilkins a présentement deux préoccupations.

La première est de gagner le plus rapidement possible Cleveland (U. S.), où l'attend dans les transes, une charmante fiancée, miss Suzanne Barnett. La seconde est, dès qu'il aura épousé cette charmante actrice australienne, de quitter tout aus-

sitôt sa jeune femme pour les ours du Pôle Nord où il compte bien se rendre en sous-marin.

Encore un autre savant : le Dr Kaklin. Je suis trop ignorant pour pouvoir dire si le représentant de l'U. R. S. S. est vraiment un savant, mais ce que je peux déjà affirmer, c'est que ce Russe ne connaît pas la Russie.

A part cela, d'ailleurs, cet « œil de Moscou » se présente sous l'aspect le plus sympathique, et si d'ordre des puissances soviétiques il a mission d'exercer sur nous une surveillance, il faut reconnaître qu'il s'ingénie à la rendre des plus discrètes, des plus aimables.

Présentations, vigoureux shake-hand, bonnes petites claques amicales à me démonter l'épaule ; je fais la connaissance de deux braves officiers de la marine et de l'aviation américaines.

Grand, mince, avec deux grands yeux bleus qui vrillent le regard dans le visage imberbe, à la manière du magnétique Byrd, c'est le commander Charles E. Rosendhal, qui fut le capitaine du *Los Angeles*, ce frère aîné et un peu chétif du *Graf Zeppelin*.

A ses côtés, un aviateur de grand renom, le lieutenant Jack Richardson, lui aussi de l'U. S. Navy.

Avec eux, le Gouvernement américain sera très positivement renseigné sur la performance que tente l'aéronautique allemande.

Le Gouvernement japonais, pour n'avoir à bord qu'une paire d'yeux, ne sera pas moins aussi exactement fixé.

Ils sont pourtant presque toujours demi-clos, ces petits yeux perdus dans la boule ronde et jaune qui est la tête du capitaine Fujiyoshi. Il ont l'air éter-

nellement pleins de sommeil, et comme tout embués d'opium.

Mais ne vous y fiez pas. Ils voient clair, les yeux du capitaine Fujiyoshi!

Et, maintenant, la tour de Babel de l'information, le devoir professionnel dans toutes les langues, l'internationale du reportage : la Presse!

Nous disons : trois journalistes allemands, trois journalistes anglo-américains, un journaliste espagnol, deux journalistes japonais, le tout complété par deux photographes, sans oublier, bien entendu, l'auteur, envoyé spécial que le *Matin* délègue, seul Français en cette aventure, à bord du *Graf Zeppelin*.

Voilà, je crois, de quoi assurer, dans toutes les langues, un récit circonstancié, sinon toujours très véridique, de cette sensationnelle randonnée, — la première du genre.

**Au-dessus de l'Allemagne**

et

*“ l'Allemagne au-dessus de tout ”*  

---

L'air est limpide et doux.

A cinq cents mètres de hauteur, nous gagnons rapidement vers cette brume légère qui au loin s'étale sur une large portion du sol.

C'est la fumée, la vapeur, le souffle de Leipzig.

La sirène du *Graf Zeppelin* répond aux saluts délirants et sonores qui montent de la ville. Et de cela combiné avec le bruit lancinant des moteurs, nous demeurons tout abasourdis.

Leipzig est loin, et nous imaginons déjà le délire de Berlin.

Il n'est pas encore 10 h. 30 quand, précédée de sa verte campagne, et sem-

blant serrer d'un cran, autour d'elle, la ceinture annelée de sa Sprée, la capitale germanique s'étale à nos regards.

Les trains, les tramways, les voitures, tout ce mouvement, soudainement immobilisé, dit l'extase de ce peuple.

Des avenues bigarrées, des toits que la foule a fait multicolores, du plus haut des monuments chargés de cariatides humaines, monte un immense cri d'allégresse et d'orgueil.

Les jours sombres, les jours lointains de pénible humiliation s'évaporent comme brume au soleil dans cette promesse d'une première victoire.

Dans les jardins publics, qu'ils criblent de leurs taches blondes, fleurs de jeunesse massées en d'énormes parterres, les tout petits, émerveillés et déjà rêveurs, tendent leurs bras enfantins vers ce ciel où passe une arche d'espoir.

Trois tours au-dessus de la ville n'ont pas calmé cette frénésie.

En route ! En route !

Pour survoler Berlin, nous avons dû faire un long détour et depuis un quart d'heure déjà nous tournons au-dessus de la Sprée, en un cercle inutile.

Journalistes, mes frères, cinq minutes de repos ! Levez le nez, je vous prie, de ces machines à écrire au bruit énervant. Nous avons déjà sur l'aéroport de Berlin laissé tomber d'innombrables feuillets, où en termes admirables nous avons rapporté à l'humanité entière nos magnifiques émotions.

Nos deux camarades photographes ont, dans le même temps, par cette voie de parachutes, expédié leurs premiers clichés et inauguré le long rouleau du film qu'autour de la terre ils vont dérouler.

La campagne plate ne vous dit rien ?

A moi non plus. Mais voici Stettin. Tout à l'heure, nous survolerons Dantzig. Nous y voilà. C'est pour cet étroit « couloir » que deux peuples se regardent d'un air menaçant ? Vu de cinq cents mètres de haut, qu'il est étroit le couloir polonais !

Et Dantzig, ville libre, prend également la liberté de crier son enthousiasme et d'exulter.

Comme Stettin tout à l'heure, et comme dans un instant Kœnigsberg, Dantzig emplît le ciel du plein-chant de son magnificat :

*Deutschland über alles !*

Les sirènes de bateaux et des usines, les sifflets des locomotives piquent à l'envi leur ululement aigu sur la fugue soutenue des cloches...

Dans la cabine des commandes, Eckener, les yeux vers le but moscovite,

passe par dessus ces hosannas, sans les entendre...

La terre allemande, pâmée d'orgueil et de joie, va prendre fin.

Un moment encore, ces hommes qui portent en eux le soin de son renom, emplissent leur regard du dernier signe d'adieu du *Vaterland*.

En récompense sans doute à cet esprit sportif et locarnien dont depuis tant d'heures je fais preuve, la route droite que nous suivons veut que l'apothéose de ce jour radieux décline sur Tilsitt...

---



## **Par les forêts sans fin de la Terre Rouge**

---

La nuit nous dérobe le territoire des Républiques soviétiques...

Il se passe quelque chose.

Le poste de T. S. F. du bord refuse pour le moment tout télégramme. Il est, paraît-il, en conversation avec Moscou.

Elle tourne à l'aigre, la conversation.

Le Dr Eckener avait accepté, à la demande des maîtres rouges, de survoler Moscou. Mais maintenant les circonstances atmosphériques ne s'y prêtent plus.

Le commandant du *Graf Zeppelin* se refuse à allonger assez sensiblement sa route et à compromettre dès ses premières heures l'aventure, pour l'unique

besoin de passer sur Moscou à trois heures du matin.

Radiogrammes prometteurs ou comminatoires des soviets, rien n'y fait.

Il est entêté, ce brave Dr Eckener.

Brr... Pourvu au moins qu'après ce refus désinvolte nos moteurs ne flanchent pas ! J'ai le plus vif désir de survoler la Sibérie ; je n'en ai aucun de la parcourir à pied chargé de chaînes et sous la surveillance de la Tchéka.

Sur cette pensée inquiète, je gagne ma cabine.

Le lac du Bois de Boulogne est certainement plus agité que l'air où nous voguons.

J'ai fait dans ma vie de belles traversées bien paisibles à bord de grands paquebots ; je n'en ai jamais vues d'aussi calme qu'à bord de ce Zeppelin.

Le ronronnement monotone des moteurs, qui tout d'abord m'a assourdi,

me berce maintenant. Contre la paroi du dirigeable, l'air glisse avec le bruissement des vagues légères qui fuient sous le hublot.

Je dormirais bien, mais une inquiétude encore me tient éveillé : le lit de mon compagnon de cabine. Von Eschwege occupe la couchette du haut. Il n'est point très grand, il est mince et ne doit pas peser lourd. Mais quand je considère la légère armature d'aluminium et les fines cordelettes qui retiennent sa couche, je me mets en boule dans mon lit et place mon oreiller *sur* ma tête en guise d'amortisseur.

Ma parole, si nous n'avions pas, tous, cette manie imbécile de vouloir toujours regarder — même quand on ne voit rien — on dormirait très bien dans ce « bateau ».

Il est un peu plus de cinq heures

quand m'éveille une symphonie d'interjections. D'un bond, je suis à la verrière de ma cabine.

Dans le petit jour qui naît, rient sous notre navire, tout rosés de soleil, les flèches et les dômes de Wologda.

D'eux jusqu'à moi, à cette hauteur où l'on ne peut distinguer le rouge obligatoire des temps nouveaux, monte le charme plein de mystère étrange de la vieille Russie ; de la Russie de Tourgueneff, de Nicolas Gogol, et de vous aussi, mon général Dourakine !

La ville enfuie, le charme a pris fin. Dépouillée du manteau d'hermine dont la pare l'hiver, la plaine s'étend monotone et lasse, coupée de forêts sombres où, d'endroits en endroits, des champs verdoyants mettent une teinte claire.

Dans ces vastes clairières, des villages sont nés. On les aperçoit, étroits et

réguliers, étirés au long d'une des rares routes qui coupent la plaine, dans le cadre des champs symétriques, où leurs toits de bois gris mettent une note triste.

Et bientôt même, nous n'aurons plus, pour nous distraire, la vue de ces villages misérables et perdus.

Déjà a commencé l'immense, l'effarante forêt russe qui — à la coupure près de l'Oural et de la région lacustre — se prolongera jusqu'aux montagnes mandchoues et même jusqu'aux flots bleus de la mer d'Ochotzk.

De la hauteur à laquelle vole maintenant le *Graf Zeppelin* — environ 1.200 mètres — la vue porte peut-être sur cette plaine infinie à 200 kilomètres. Mais plus loin que la vue ne porte s'étale mystérieuse, impénétrable, hostile, la forêt.

Dans cette lèpre verte qui a gagné

tout le sol, à de rares moments une coupure jaunâtre ; un fleuve, un affluent de la Volga, dont l'eau irisée chuchote la richesse minérale des pays d'où il vient...

C'est sans doute l'air de la Russie qui veut ça : il y a eu à bord aujourd'hui une véritable révolution.

On a foulé aux pieds les ordres les plus impératifs du haut commandement. Hier, au départ, le capitaine von Schiller, d'un air grave, avait réuni tous les passagers. C'était pour nous expliquer que le vol de Friedrichshafen à Tokio, ce n'était pas un voyage mais une « expédition ».

En conséquence, il faisait appel à notre esprit d'équipe pour que nous consentions à sacrifier à la réussite de la gageure les lois les plus élémentaires de la propreté. Pour être clair, il nous interdisait de nous laver.

Hier, en exécution de ces sévères prescriptions du haut commandement, je me suis mis à table avec des mains dégoûtantes. Allemands, Espagnol, Suisse, Français, nous sommes apparus ce matin, dans la salle à manger, sans être débarbouillés.

Or, au petit déjeuner, nous avons trouvé le commander Rosendhal et le milliardaire William D. Leeds, rasés de frais, propres et pomponnés. Une immense stupeur nous a saisis. Nous avons pensé en nous-mêmes que ces hommes étaient indignes de prendre part à la plus grande « expédition » de ce temps.

Seulement, un à un et en douce, nous avons gagné pour d'importantes ablutions les deux cabinets de toilette du bord.

On se lavera maintenant jusqu'à épuisement des ballasts !

Ma toilette faite, je regagne la salle à manger. Quelle explosion soudaine l'a bouleversée? Quel coup de roulis, sans que je l'aie ressenti, a lancé sens dessus dessous, tables, fauteuils et machines à écrire?

Ni explosion, ni coup de roulis : c'est tout simplement notre compagnon von Perkhammer qui opère.

Dès que Kubisk, maître des cérémonies alimentaires, lui a fait place, von Perkhammer, à bord du *Graf Zeppelin*, devient autocrate et roi de droit-divin.

La salle à manger est son fief, le mobilier son bien, les passagers ses serfs.

Nous ne sommes plus que des figurants, qu'il dispose, pour ses photos ou pour ses films, dans les attitudes les plus saugrenues ou les plus réjouissantes.

Ces poses, il les commande d'une voix forte et autoritaire, tantôt en allemand,

tantôt en anglais, en italien ou en français, le geste compensant le plus souvent — et avec précision — les nombreux mots défailants de l'idiome emprunté.

Lorsqu'il a photographié l'intérieur sous toutes ses faces et le paysage sous tous ses angles, notre bruyant compagnon, qu'on a irrespectueusement surnommé « le film sonore », consent enfin à restituer aux machines à écrire les tables basculées.

Mais, minute ! il ne quitte pas l'endroit. L'œil aux aguets, le doigt sur le déclic, il va de long en large, toujours en bras de chemise, revêtu d'une de ces petites culottes courtes en honneur dans le Tyrol dont il est originaire, et qu'il a — aux meilleurs endroits — timbrée de rouge au moyen du cachet humide du *Graf Zeppelin*.

Jusqu'au soir, sa poitrine velue à l'air,

il traînera ses pieds nus dans de vastes savates, se souciant moins d'élégance que de commodité cinématographique.

Il possède la collection complète des plus gros jurons de la terre, la sort assez volontiers, au scandale mitigé de fou-rire de lady Hay.

En ce moment même, von Perkhammer fait retentir la salle à manger de ses imprécations.

En tremblent les parois de cretonne.

Le motif de cette fureur subite, c'est que les monts Oural ont l'inconvenance de se présenter à nous à une heure trop tardive pour qu'on puisse utilement les photographier.

Et, de fait, dans le halo léger du jour près de son déclin, comme une série de pains de sucre qu'un épicier négligent aurait posés sur un billard, l'Oural barre l'horizon de ses hauteurs abruptes.

## Spleen sur la steppe

---

Adieu Europe ! Voici l'Asie !

Après avoir un moment cherché, dans la barrière montagneuse, la coupure favorable, le *Graf Zeppelin* a enfin franchi les monts Oural.

Une clarté qui meurt nous permet de voir que la forêt à présent a fait place aux miroirs dépolis des lagunes et des lacs dont le chapelet moiré s'étend plus loin que le regard.

Souhaitons, de n'avoir pas, dans un atterrissage forcé, à expérimenter la trahison spongieuse des étroites langues de terre qui séparent ces larges étangs.

Rien à craindre. Le *Graf Zeppelin*, impavide et sûr de lui, fonce à 120 à l'heure, trouant autour de lui, de la

clarté qu'il porte en ce ciel, l'ombre maintenant épaisse de la nuit.

Un halo gris nous annonce le lever prochain de la lune. Elle paraît, énorme et rouge.

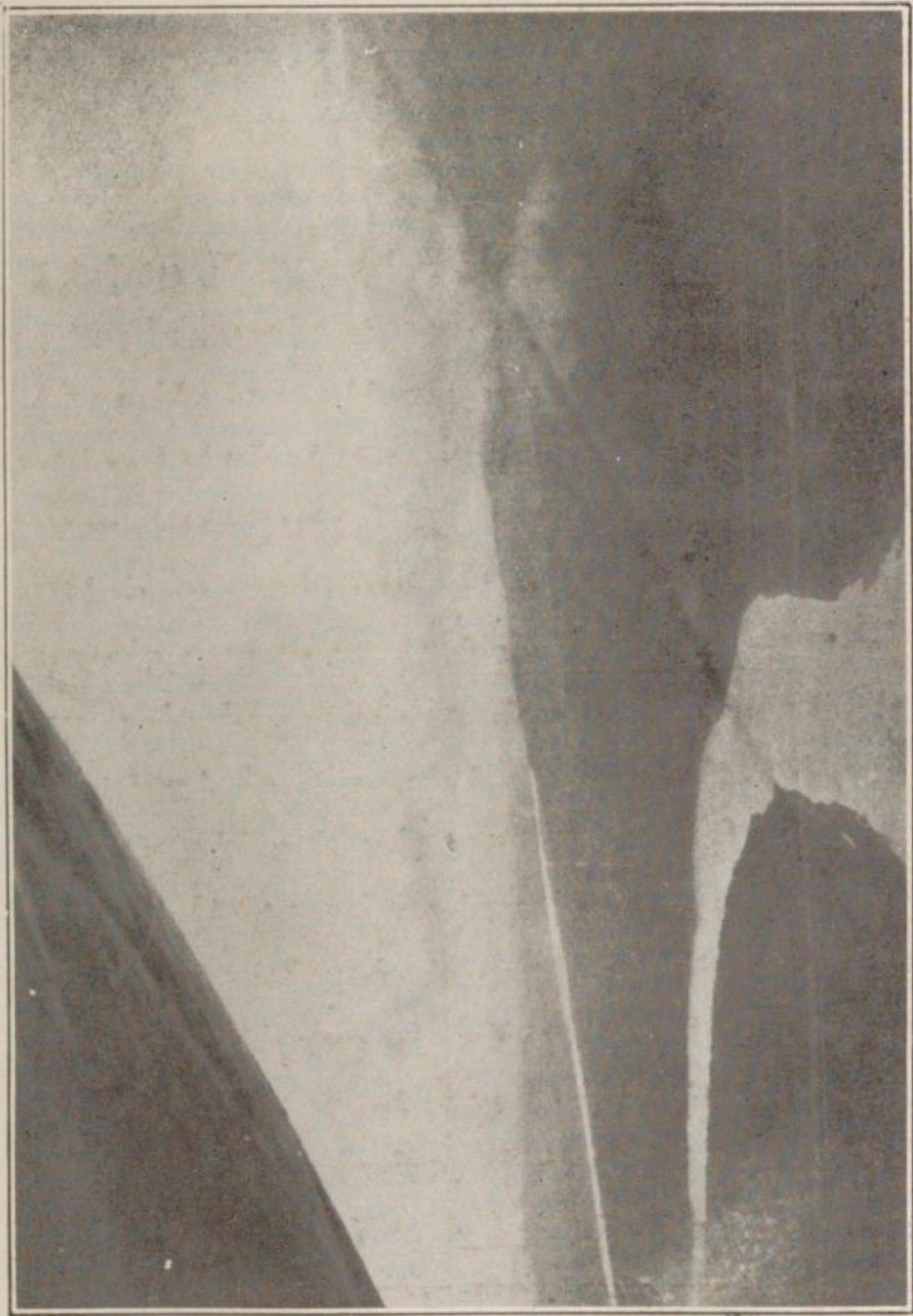
Ce rayonnement sanglant met un reflet tragique sur l'eau brune des lacs.

Jusqu'au matin, le dirigeable survolera cette morne région de la Tundra et, au jour, à peine la dernière lagune dépassée, la forêt reprendra.

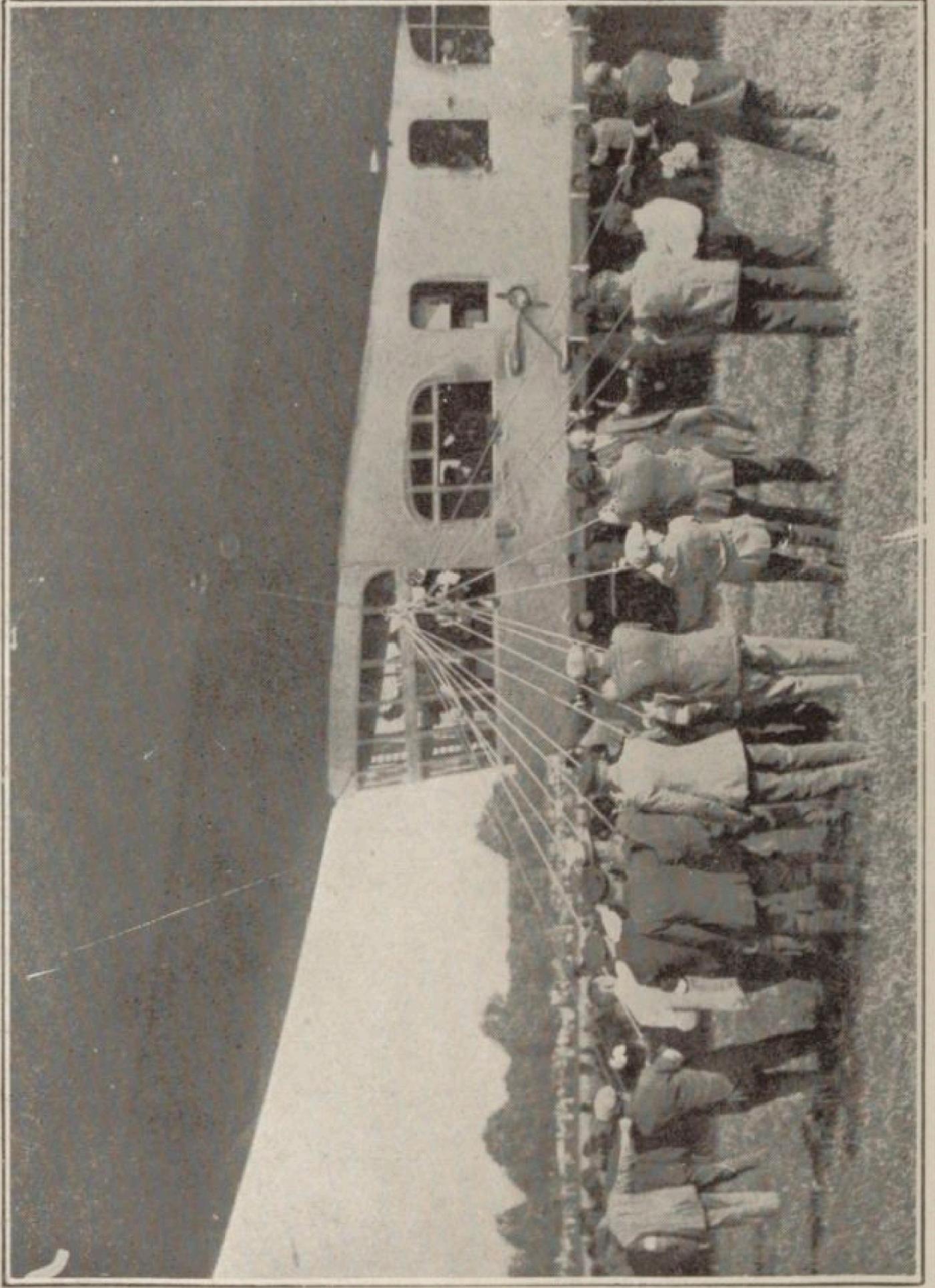
Notre route, qui tend hardiment vers le grand cercle arctique, nous a mis au début de la matinée à 63° de latitude Nord et à 95° de longitude Est.

Une fois de plus, j'avance ma montre. J'ai ainsi déjà supprimé cinq heures de mon existence depuis notre départ de Friedrichshafen.

Comment notre Dr Eckener fait-il pour diriger son croiseur dans ce pays dont



Dans la steppe sibérienne : la Tugunska.



*La nacelle du Graf Zeppelin.*

les horizons se succèdent toujours identiques à eux-mêmes?

Cette traversée de la Sibérie, c'est peut-être la tâche la plus scabreuse de la randonnée que nous tentons.

Aucun repère. Aucun secours de la T. S. F. Depuis de longues heures déjà nous sommes sans relations avec le monde civilisé. Les postes russes sont muets et sourds.

Nous ne pouvons compter que sur nous-mêmes et aussi un peu sur ces larges rivières qui, malgré leurs boucles capricieuses, nous conduiront peut-être jusqu'au but.

C'est la Tugunska qui en ce moment nous sert de guide, dans ce pays qui, s'il est un peu plus accidenté à présent, n'offre à nos yeux que le tapis sans fin de sa forêt.

Pas une habitation, pas un être humain.

La forêt, seule maîtresse du sol, n'abrite que l'ours gris et les bêtes sauvages.

Plus forte que les tzars d'hier et d'aujourd'hui, elle étouffe la terre sibérienne de son impénétrable splendeur, de son inutile immensité.

La steppe n'a pas de fin ; sa tristesse n'a pas de limite.

Un spleen affreux monte comme une brume de cette terre, plus riche encore de son mystère que de ses incalculables trésors.

Mon Dieu ! faites que nous n'ayons pas à atterrir dans ce désert verdoyant d'où l'homme a fui, où la science est impuissante, où la T. S. F. elle-même est muette, et où, si nous pouvons à la rigueur nous défendre contre les ours à coups de revolver et de mitrailleuse, nous ne résisterons pas, blessés, ignorés, perdus, à l'étreinte de la peur !

Dans la salle à manger, les machines à écrire se sont tues. Les yeux dans le vague, nous regardons sans le voir un paysage qui ne se renouvelle pas.

Notre compagnon Von Perkhammer lui-même est silencieux. Il a renoncé à composer pour ses films des scènes d'intérieur pittoresques.

Sans nous parler, nous sommes plus près les uns les autres que de coutume. Vos yeux, lady Hay, ont un trouble que je ne leur connaissais pas ; il y perce l'effroi de ces espaces infinis.

Le capitaine Lehmann est venu parmi nous. Il s'est assis au milieu de notre groupe silencieux. Sur son accordéon, il fait revivre d'une émotion profonde les lieds nostalgiques, les chansons tristes.

C'est bien l'horreur grandiose de cette terre et notre mélancolie à nous qu'ex-

prime le pilote au son plaintif et doux de son accordéon.

Elle est quand même gentille, cette brave Tugunska, de nous conduire ainsi. A un moment pourtant, elle s'inclinera vers le Sud, et il nous faudra partir tout seuls, à l'aventure, comme de grands garçons, pour retrouver à cent cinquante kilomètres de là un nouvel et humide fil d'Ariane. Ce sera le Wiljui. Il nous mènera à la Lena, dont les flots reflètent les isbas de Iakoutzk, notre repère aux portes de l'Extrême-Orient.

Peut-être apercevrons-nous cette grande ville sibérienne au petit matin.

Une ville ! Depuis que nous avons franchi l'Oural, nous n'avons guère aperçu que quatre misérables masures au bord de la Tugunska.

Autour d'elles, toute vie encore semblait bannie.

Ces demi-sauvages se sont-ils, au bruit de l'appareil, cachés dans leurs demeures? Ou bien les êtres qui y vécurent sont-ils depuis longtemps morts de terreur, d'ennui?

Le commander Rosendhal me montre, au loin, de lourds nuages noirs qui semblent se traîner au ras du sol.

Sur le tapis vert sombre des sapins, on distingue maintenant avec netteté de lourds panaches de fumée. Par moments, un immense bouquet d'étincelles fuse dans cette vapeur, et dans le tourbillon monte une flamme qui rosit la nuée.

En dix, en vingt endroits peut-être de l'immense horizon, la forêt brûle sur des centaines de verstes.

Un peu de ce brasier serait le bienvenu dans notre dirigeable. On y gèle positivement. J'ai revêtu un épais chandail,

et par dessus cette épaisseur de laine le lourd manteau de cuir que j'ai encore endossé est impuissant à me réchauffer.

Sir Herbert Wilkins a sorti avec un indéniable à propos un équipement polaire. Il n'en a omis que les bottes parce qu'il les a cédées à lady Hay. Pour marcher avec ces formidables chaussures fourrées où entrerait à l'aise une demi-douzaine de ses petits souliers, la gracieuse lady est obligée d'adopter une allure dont l'élégance serait certainement remarquée chez les pingouins.

Les Japonais, pour se réchauffer, se livrent, étendus par terre, à une gymnastique compliquée qu'ils accompagnent des accents guerriers d'un hymne populaire.

Ce qu'il y a de terrible, c'est que plus il fait froid, plus notre ami von Perhammer se déshabille.

On appréhende fort que, quand, ce soir, nous atteindrons le 62° de latitude Nord et 110° de longitude Est — le point le plus froid de la région sibérienne du Nord avec une température, en hiver, de — 60°, — l'homme du Tyrol ne vienne à table tout nu.

Malgré une intense circulation de vin du Rhin et de whisky, sous cette latitude, ce soir, le dîner a été froid.

Pour se réchauffer, on circule autour des tables en quêtant chacun pour son beau menu où un zeppelin d'argent survole un globe terrestre à l'encre de Chine, les signatures — à double ou triple détente — des « Tour du Monde ».

Le Dr Eckener, à chacun de nous, donne son glorieux paraphe qu'il commence dans un grognement de mauvaise humeur et achève dans un bon sourire.

Est-ce l'effet du cafard sibérien? La

salle à manger ce soir s'est vidée plus tôt que de coutume. Seule la lampe-veilleuse dispense dans cette pièce, où maintenant je suis seul, une lumière triste.

Le bruit des moteurs, auquel à présent je suis accoutumé, soutient d'un accompagnement puissant sur le mode mineur la plainte grave du vent qui, le long de la paroi du dirigeable, par moments monte en un trille ému.

Au dehors sont étroitement confondues les deux obscurités de la terre et du ciel.

Me voici dans la cabine de commande. C'est le capitaine Flemming qui est de quart.

Tout droit devant la large verrière, la main sur le volant de direction, l'homme de barre semble entraîner le monstre dans le gouffre noir.

Un halo indécis maintenant délimite le ciel de la terre. Devant nous, seule

clarté dans la nuit, s'étend presque rectiligne le cours argenté de la Lena.

Comme un treuil qui hale un câble, le dirigeable semble enrrouler au-dessous de lui le fil interminable du fleuve qui le guide.

Le bruit, qui nous est familier, des moteurs, n'arrive plus à émouvoir en nous le silence impressionnant de ce monde endormi, et c'est peut-être à cette minute que j'ai senti le plus intensément le risque et la grandeur de l'entreprise.

Un long moment, avant de regagner ma cabine, je scrute cette nuit que peuplent sans l'éclairer des millions d'étoiles.

Cependant, vers le Nord, à la rencontre du ciel et de la terre, une ligne bleue pâle persiste que souligne plus large une bande rouge sombre.

De là, mais tellement estompée par

l'écran de la nuit, nous vient la clarté affaiblie qu'a laissée un soleil qui au pôle ne s'est pas couché.

Une étoile éclatante qui décline sur cet horizon semble maintenant le feu rouge d'un phare perdu en mer.

---

## Au-dessus des flots bleus d'une mer d'Extrême-Orient

---

Hein ! quoi ! Que se passe-t-il ?

Von Eschwege, à moitié endormi encore, tombe des dernières marches de son échelle d'aluminium sur ma couchette.

La sirène du *Graf Zeppelin* mugit.

Dans le couloir médian on entend une galopade.

Appareils photographiques d'une main, et tenant de l'autre, sous le pardessus, la « mauresque » de leur pyjama qui retombe sur leurs talons nus, mes aimables compagnons de route, Geisenheyner et le Dr Kauder, piquent un petit galop professionnel vers les verrières de la salle à manger.

Je me retourne, m'enveloppe frileusement dans mes couvertures. Je grogne.

C'est que je le connais, ce coup traditionnel du réveil à l'aurore !

C'est un des rites, c'est une des superstitions du « bateau » : le lever du soleil !

Or, ce lever de l'astre, jusqu'à présent, a été assez pudique et s'est effectué le plus souvent à l'abri de lourdes vapeurs qui l'ont dissimulé. Mais parce qu'une fois, sur la steppe sibérienne, on en a été récompensé par un inoubliable spectacle, chaque jour désormais on ne manquera plus de sauter de nos couchettes à l'heure où Phœbus triomphant doit d'après nos approximations apparaître à la ligne d'horizon.

Mais aujourd'hui Phœbus ne me dit rien et je me retourne au contraire complaisamment vers Morphée.

Soudain, von Perkhammer apparaît

dans ma cabine, menaçant, la voix formidable.

— Iakoutzk ! Iakoutzk !

Alors, du coup, je n'en ai même pas enfilé mes pantoufles.

Au moment précis où j'arrive à la fenêtre, le *Graf Zeppelin*, en l'accompagnant de trois ululements tristes de sa sirène, laisse tomber aux abords du cimetière de Iakoutzk une couronne dont il veut fleurir les tombes innombrables des prisonniers allemands morts en terre sibérienne.

L'hommage rendu, le croiseur fait par trois fois le tour aérien de la ville. Je ne sais si les géographies affirment que Iakoutzk est une grande cité.

A moi, même dans le cadre désolé de la steppe, elle m'a fait tout au plus l'effet d'un grand village d'où le cordeau aurait banni la fantaisie.

Des lacs étendus disputent maintenant l'horizon à l'interminable forêt.

Mais ce ne sera plus désormais l'affreuse, la « cafardeuse » solitude des jours précédents.

De larges clairières s'indiquent à présent entre les sapins touffus et sur ces taches claires on distingue de temps à autre quelques misérables masures de bois grisâtre autour desquelles au bruit de nos moteurs s'effarent des troupeaux.

Un pays désormais plus accidenté monte en vallonnements gracieux jusqu'à cette ligne bleutée qu'étirent au plus lointain horizon les monts de Mandchourie.

Cette vue seule a en nous dilué le spleen et nous faisons un aimable accueil au « breakfast » que Kubisk, notre maître d'hôtel, dispose méthodiquement sur les tables.

C'est une des plus importantes préoccupations du bord, ce petit déjeuner.

Il est, à la mode allemande et anglaise, abondant, délicat, nutritif, plein d'imprévu et de variétés.

Seulement, pour y goûter et pour l'apprécier, il faut avoir une exacte notion du temps et ne pas se laisser jouer par ces avances impromptues de l'heure auxquelles nous expose notre marche vers l'Est.

Car à neuf heures (heure locale), Kubisk fait inexorablement disparaître assiettes, tasses, roastbeef, œufs, jambon, et ne laisse aux retardataires, en marque de son courroux, qu'une cafetière attiédie par l'attente.

J'ai vu cependant Kubisk se laisser attendrir jusqu'à me rapporter après l'heure les œufs à la coque.

A fendre les coquilles, il est vrai, ma

reconnaissance s'atténuait quelque peu. Mais en vérité, j'aurais eu fort mauvaise grâce à faire observer que ces œufs maintenant, de préférence aux mouillettes beurrées, appelleraient la mayonnaise ou la salade.

Aussi, comme bien on pense, pour arriver à l'heure et décents à ce breakfast, c'est la ruée aux cabinets de toilette.

Quand je dis les cabinets de toilette, c'est exact et c'est faux. Il y a bien deux cabinets de toilette à deux cuvettes chacun, où l'on peut aussi procéder à des ablutions jumelées. Mais si l'un appartient en propre aux passagers mâles, l'autre est, au contraire, strictement réservé aux « dames ».

Or, malgré qu'elle assemble sur sa tête charmante tant de noms, il n'y a quand même à bord qu'une dame : lady Grace Hay Drummond Hay.

Nous sommes dix-neuf hommes à nous partager l'unique cabinet masculin. Aussi la file des pyjamas, rasoir en mains, au début, encombrait-elle, au matin, le couloir central.

Et depuis longtemps le kimono gracieux et le coquet petit bonnet de nuit de la charmante lady avaient regagné leur cabine, abandonnant la toilette, que respectueuse la file des pyjamas n'osait entrer dans ce lieu sacré et désert.

L'autre jour, un estomac tiraillé et voyant venir l'heure fatidique où Kubisk enlèverait les tranches de roastbeef, les œufs à la coque et les fruits savoureux, poussa son homme à s'introduire dans le cabinet de toilette strictement réservé aux « dames ».

Le lendemain, ils furent deux à s'y glisser subrepticement.

Ce matin, la file des pyjamas s'est

partagée équitablement les quatre cuvettes et c'est sans la moindre vergogne que, le blaireau en main et la figure barbouillée de savon, à lady Hay qui frappait timidement à la porte de « son » cabinet de toilette, les usurpateurs ont répondu : « Complet, lady ! »... et refermé.

Maintenant, dans la salle à manger, ce sont les fenêtres qu'on se dispute. Depuis midi, le *Graf Zeppelin* s'est engagé au-dessus des montagnes de Kubel et le panorama en est splendide.

La méfiance est, dit-on, la première vertu des navigateurs. J'inclinerais à la croire. Le géographe distingué mais un peu superficiel qui a dressé la carte de cette région — y est-il venu voir? — a assigné à ces montagnes une hauteur maxima de 600 mètres.

Heureusement pour nous que le Dr Ecker se méfie des géographes. C'est à

cela que nous devons d'avoir pu monter assez rapidement à 1.800 mètres pour ne pas aller donner du nez dans les pics rocheux de cette chaîne dont le dramatique conviendrait si bien à un décor de l'entrée des enfers.

C'est à ce moment qu'une ligne bleue, grossissant de minute en minute à l'horizon, a mis sous nos yeux émerveillés une mer d'Extrême-Orient.

L'instant, croyez-moi, n'a pas son commun dans l'émotion des hommes !

Depuis trois jours seulement nous avons quitté le centre de l'Europe et déjà un monde nouveau nous apparaît sur l'autre face de la terre !

Les flots bleus de la mer d'Ochotzk dont notre dirigeable survole l'immensité nous dissimulent encore les falaises de Sakhaline et les monts de Yesso.

La nuit nous a dérobé la première de

ces deux îles, le petit jour nous a révélé la beauté de la seconde.

Il ne nous reste plus ce matin à 8 heures que quelque 930 kilomètres à parcourir, ayant à ce moment dépassé onze mille kilomètres dans la formidable étape.

Et maintenant l'enchantement de ce jardin fleuri qu'est la terre nipponne aide notre impatience à supporter les heures.

Revit à nos yeux, avec ses montagnes en cônes tronqués, ses côtes léchées par l'écume blanche des flots, ses maisons brunes aux toits recourbés pour que s'y cognent durement les esprits mauvais, le Japon de nos estampes et de nos laques. La civilisation, avec ses routes, ses voies ferrées, ses ouvrages d'art, ses usines, ses ports, y harmonise sa puissance avec le charme agreste d'une nature verdoyante et nos yeux, dans ce spectacle

de vie et de quiétude, peuvent enfin se laver de l'horreur de la steppe russe.

Le ciel maintenant est empli du sourd bourdonnement des avions innombrables qui, jusqu'au but, vont nous faire escorte.

Et sur la terre, dans les villes, dans les villages, autour des demeures isolées de la campagne, les kimonos diaprés d'une foule en délire ont fait éclore, tremblantes et magnifiques, des fleurs innombrables sur le parterre sombre des jardins.

---



## **Banzai ! Banzai !**

---

Nous sommes dans une telle effervescence que si nous avions le moindre contact avec les ballonnets d'hydrogène, ils feraient, à coup sûr, explosion.

Mais le plus effervescent de tous, c'est — on s'en doute — notre compagnon von Perkhammer.

Il filme à une fenêtre ; il photographie à celle d'en face, et de l'une à l'autre il bondit, s'ébroue et vous écrase.

Quand, aplati, vous pensez pouvoir récupérer le poste d'observation dont il vous a d'autorité expulsé, vous l'entendez qui s'exclame, en esquissant un petit pas de gigue.

— *One more ! One more !*

Et il recommence.

Un seul être à bord est silencieux, comme indifférent à cette réussite, et c'est le Dr Eckener.

Mais dans ses gros yeux gris, sous la lourde paupière, il y a une flamme que je n'ai jamais vue.

Nous venons de passer sur cet immense hangar de Kasumigaura où tout à l'heure le *Graf Zeppelin* viendra s'abriter.

Eckener, ses seconds, regardent d'un regard étrange la monstrueuse charpente de fer. C'est un hangar allemand qui se dresse à Kasumigaura. Un hangar allemand qu'au lendemain de la guerre, en exécution du traité de Versailles, l'Allemagne a dû livrer au Japon.

Eckener, ses seconds, regardent...

Notre navire aérien, vainqueur de la steppe, avance vers ce brouillard qui là-bas est Tokio.

Comme d'une large vasque d'où s'élançe un jet d'eau, des ruines qu'a causées l'affreuse catastrophe dernière, montent déjà les nouveaux gratte-ciel.

Tokio s'étale immense, bouleversé, à la fois somptueux et misérable, uniquement attaché à réparer les désastres d'un passé qui ne lui a même pas donné l'appréhension de l'avenir.

Un jardin fortifié, où serpente parmi des lacs minuscules un ruisseau qu'ombrent des frondaisons vert pâle : le palais de l'empereur.

Dr Eckener, il me semble que, malgré les interdictions du département de la police, vous avez passé exactement au-dessus de la demeure sacrée du mikado.

Vous êtes-vous rendu compte de cet affreux sacrilège? Ignorez-vous que nul — qu'il soit à une fenêtre, à un balcon, sur une montagne, dans un ballon — n'a le

droit de se trouver au-dessus de l'empereur?

Mais flegmatique, le commandant du *Graf Zeppelin* poursuit sa route vers Yokohama, vire au-dessus des formidables jetées qu'a pourtant renversées comme un enfantin rempart de sable l'affreux raz de marée qui submergea la ville.

Nous repassons sur Tokio, où un peuple frénétique monte au plus haut des terrasses et fait parvenir jusqu'à nous le murmure confus de sa folle ovation.

De nouveau, nous voilà en route vers Kasumigaura.

Combien sont-ils, tout autour du hangar? Cent, deux cent mille? Que sais-je?

Ce que je sais, c'est que ce peuple placide trépigne; que ce peuple, respectueux de l'autorité, menace pourtant de bousculer ses soldats et ses policiers pour accourir au plus près du *Graf Zeppelin*

alors que, parvenu à la 104<sup>e</sup> heure de son vol incroyable, le dirigeable maintenant redescend vers la terre.

Banzaï! Banzaï! (1).

La clameur enthousiaste couvre jusqu'au bruit assourdissant des moteurs.

Vers le hangar qui fut allemand, le *Graf Zeppelin* s'abaisse au mouvement ralenti de ses hélices.

Il est glorieux, il est formidable.

Ce n'est pas une hospitalité qu'il va demander, c'est une reprise qu'il effectue!

Les équipes de marins japonais qui se sont saisies de ses amarres le traînent à présent vers la halle de fer; il y rentre avec majesté.

Alors, espaçant le leit-motiv populaire des banzaï, maintenant, monte impérieux et solennel, le *Deutschland über alles*.

---

1) Hurrah japonais.

Fleurs, discours, banzaï, les hommes agitant des petits drapeaux allemands, les femmes enrubannées aux couleurs allemandes, Eckener, son état-major, son équipage, ses passagers, sont pris, roulés, écrasés dans la cohue.

La colonie allemande, groupée autour de son ambassadeur, a certainement plus de mesure dans son exaltation que ces autorités japonaises prosternées devant le triomphe.

Cinquante kilomètres de chemin de fer jusqu'à Tokio me donneront tout le loisir de méditer sur un enthousiasme dont, malgré mon esprit sportif et pacifique, je mesure ce qu'il vaut comme recul à mon pays.

Banzaï ! Banzaï !

Ma parole, on est exubérant au pays des antiques samourais fiers et silencieux...

Demain, je le sais, le mikado va accabler le Dr Eckener et son équipage de ses présents. Il lui prodiguera les marques d'une attention dont on ne peut apprécier le prix qu'au pays du Soleil-Levant, puisque, là, on la tient pour divine. Les ministres se disputeront à leur table les hommes de cette randonnée. La Presse ne sera emplie que de leurs exploits. Et quant à la foule, elle stagnera pendant des jours, immobile, extasiée, devant le Palace où gîtent les vainqueurs.

Je sens monter vers l'Allemagne, vers le génie allemand, cet enthousiasme qui livre à une propagande experte ce peuple japonais qui aime le labeur et révère la ténacité.

Le cœur quand même un peu serré, je pense à l'immense effort que devra faire mon pays pour regagner en cet Extrême-Orient un terrain que les diplomates et

les marchands germains sauront si bien  
utiliser.

Banzaï ! Banzaï !

Mes oreilles tintent encore de ce délire  
d'un peuple.

---

## Chrysanthèmes

---

Ai-je, sans m'en apercevoir, quitté le Japon, et suis-je soudain transporté en pays aztèque?

On me rassure : cette architecture bizarre, c'est l'hôtel Impérial où j'ai ma chambre.

Il est une heure du matin et il fait chaud à croire qu'on est en plein soleil. Bains, ablutions, rien n'y fait. Inutile de s'éponger au sortir de l'eau; cinq minutes après, on est aussi trempé par la sueur.

La peur salutaire des moustiques fait que les fenêtres sont tamisées d'un grillage serré. On se croirait presque à Dakar, dans ce garde-manger.

Je braque mes deux ventilateurs contre

les marchands germains sauront si bien utiliser.

Banzaï ! Banzaï !

Mes oreilles tintent encore de ce délire d'un peuple.

---

## Chrysanthèmes

---

Ai-je, sans m'en apercevoir, quitté le Japon, et suis-je soudain transporté en pays aztèque?

On me rassure : cette architecture bizarre, c'est l'hôtel Impérial où j'ai ma chambre.

Il est une heure du matin et il fait chaud à croire qu'on est en plein soleil. Bains, ablutions, rien n'y fait. Inutile de s'éponger au sortir de l'eau; cinq minutes après, on est aussi trempé par la sueur.

La peur salutaire des moustiques fait que les fenêtres sont tamisées d'un grillage serré. On se croirait presque à Dakar, dans ce garde-manger.

Je braque mes deux ventilateurs contre

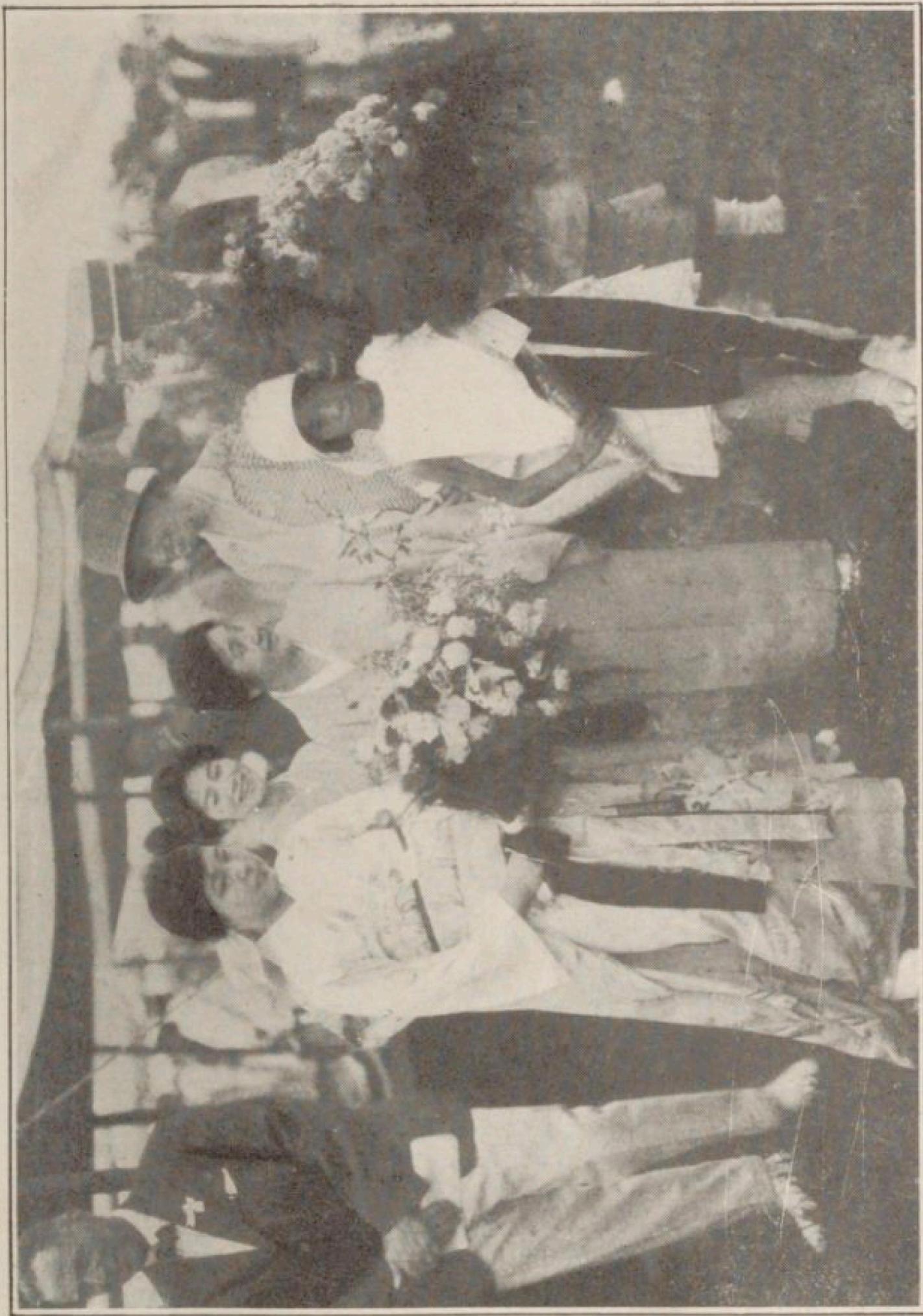
la moustiquaire de mon lit sur lequel je m'étends tout nu et moite.

Au réveil, je jette un coup d'œil effaré sur ma table qui a été merveilleusement fleurie et sur laquelle s'étalent en pile des invitations.

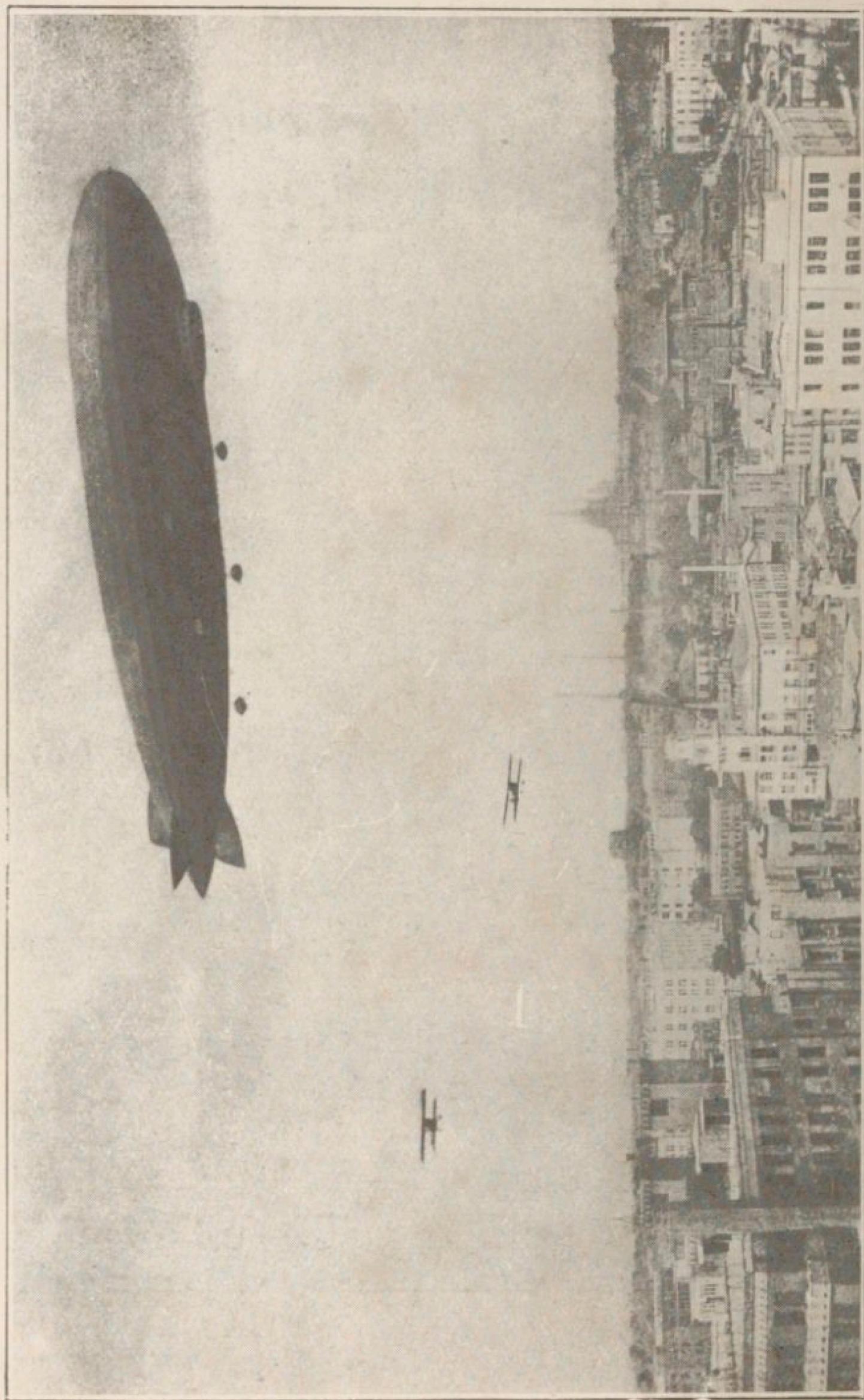
Les Japonais sont des gens d'une exquisite urbanité. C'est égal, je ne vais pourtant pas, pour répondre à cette courtoisie, déjeuner trois fois par jour et dîner tout autant.

Heureusement, quelques-unes de ces invitations sont rédigées uniquement en japonais. J'aurai, en ne m'y rendant pas, l'excuse de n'avoir pas compris.

A peine suis-je sorti de ma chambre que des Nippons fort aimables se précipitent sur moi, m'extirpent une opinion, me soulagent de mes impressions, le tout noté sur leur papier au moyen de menus signes cabalistiques.



L'ambassadeur et l'ambassadrice d'Allemagne attendant l'arrivée  
du Graf Zeppelin.



*Le Graf Zeppelin survolant Tokio.*

Ça se termine toujours d'ailleurs par une demande de signature.

Les nombreuses Américaines qui habitent ce palace sont également friandes de paraphes. Pour les obtenir, elles prennent d'ailleurs moins de détours que les si corrects Japonais.

Mes compagnons et moi nous avons déjà, à ce traitement, les doigts engourdis.

De l'accent le plus parisien, cette fois, on vient de me demander encore une signature. Je me retourne : gracieuse, une toute jeune femme me tend un livre :

— Mrs René-A. May, votre mariage avec un aimable Américain ne vous a rien fait perdre des droits que vous donne sur moi le privilège d'être née à Paris, dans le xvi<sup>e</sup> arrondissement. Voilà pour vous une dédicace motivée, avec un paraphe d'honneur !

Simple journaliste, je quitte l'hôtel, avec la crampe des écrivains.

Dehors, Tokio nous écrase de sa chaleur lourde et de sa munificence.

Dans un parc magnifique, une foule qu'on ne saurait dénombrer, attend Eckener et les siens.

Tous ces gens, debout au coude à coude, les hommes devant — naturellement! — les femmes derrière.

Ils sont si serrés qu'on voit seulement des lignes parallèles de figures jaunes et rondes.

Tous, en main, ils ont des petits drapeaux allemands; ils les agitent d'ailleurs autant par enthousiasme que pour s'éventer.

Les dîners de gala, les soirées de gala se ressemblent furieusement sous toutes les latitudes. Passons les réceptions ministérielles et cette représentation théâtrale

d'où je sors un peu abruti par les cris de ces artistes et très malade de la peur que j'ai eue pendant tout le cours de ce spectacle de voir ces estimables acteurs s'éborgner et s'embrocher avec ces grands sabres dont ils jouent à tout propos.

Demain, m'a-t-on confié avec un sourire mystérieux et concupiscent, demain : déjeuner avec des geïshas !

Quand M. Pierre Loti nous a parlé de Madame Chrysanthème, il ne se doutait pas qu'on pourrait aller en quatre jours, au Japon, vérifier ses dires.

Sans ça, il eut apporté plus de modestie dans ses exagérations.

Le déjeuner est servi et les geïshas sont là. Où êtes-vous, belles descriptions littéraires, enthousiasme cérébral auquel je dois tant de pures émotions de ma jeunesse émerveillée ?

Les progrès de la circulation sont bien,

en vérité, les pires ennemis de la littérature.

Elles sont là, les geïshas.

Il y a, dans leur troupe qui s'avance à pas menus, deux catégories : les jeunes et les vieilles. Il n'y a qu'un point commun entre ces deux groupes, c'est l'insignifiance de ces poupées mal fardées et d'une beauté approximative.

Gentilles, dociles, un peu esclaves, elles s'empressent avec un soin touchant autour de la table que chacun de nous, déchaussé et assis en tailleur, a disposé devant soi.

Elles sont pleines de prévenance, ont l'œil à tout, restent sur leurs genoux pointus à surveiller notre dinette. Avec des gestes à la fois précieux et timides, elles enlèvent les petites soucoupes que nous avons vidées et les remplacent par d'autres pleines de mets qui n'ont —

croyez-moi — d'exquis que leur décoration.

La petite geïsha auquel je suis confié s'evertue avec patience à m'apprendre comment on mange le riz à l'aide de baguettes.

Pourquoi pas du bouillon aussi !

Ces baguettes, j'en suis sûr, ont été omises dans l'arsenal de torture des supplices japonais.

Comme les petites Américaines, les geïshas nous demandent des signatures. En échange, sur mon éventail, une douzaine d'entre elles ont tracé leurs noms en signes cabalistiques.

Thé cérémonieux l'après-midi chez le mikado. Nous ressentons notre indignité d'un tel honneur. Son Excellence le baron Hayashi, grand chambellan, nous fait les honneurs de la demeure sacrée que seule anime la présence du divin fils du Soleil.

Lady Grace Hay Drummond Hay a sorti pour la circonstance une robe de cour dont la partie assurément la plus seyante est celle qui, dans le dos, n'existe pas.

Après ce thé impérial, un thé diplomatique. L'ambassadeur d'Allemagne et le Dr Vortzscheft, sa femme, reçoivent, avec une courtoisie et un bon goût parfait, le héros de la randonnée, son état-major et ses passagers.

Les geïshas décidément soutiennent mal la comparaison avec ces jeunes femmes de la colonie allemande dont quelques-unes, pour être, si l'on veut, du modèle « grand châssis », n'en sont pas moins fort aimablement constituées.

Ah ! je suis documenté maintenant sur les geïshas.

Justement, un de nos camarades — que j'ai promis à von Perkhammer de ne pas

désigner plus explicitement — a poursuivi hier, fort avant, la conversation avec sa geïsha. Il m'assure d'un ton désabusé qu'en ces petites poupées japonaises l'habitude de l'insensibilité dans les poses hiératiques et aussi les soins précis de la prophylaxie ont ramené l'amour aux proportions nettement délimitées d'une gymnastique rythmique et sans émoi.

Tout à l'heure, nous en retrouverons des geïshas à l'un des deux ou trois dîners parmi lesquels il me faudra choisir.

Le *Maple Club* est sans contredit un endroit attrayant. C'est là que je me rendrai.

Une préoccupation pourtant me gâche le début de cette soirée.

Je n'ai pas le temps matériel de rentrer à l'*Hôtel Impérial* que j'ai quitté de bon matin. Or, j'ai beaucoup marché dans cette journée... Si, tout à l'heure, quand

pour rentrer dans le restaurant je devrai, suivant l'usage, me déchausser, je m'apercevais qu'un trou déshonore ma chaussette!

En ce pays du hara-kiri, je cherche involontairement un sabre autour de moi.

Le cœur battant, j'enlève mes guêtres, délace mes souliers.

Hurrah! mes chaussettes sont aussi neuves que ce matin.

J'entre, la tête haute, dans ce restaurant et ma joie s'augmente de voir devant moi avancer sur ses pieds de bas la toute gracieuse lady Hay qui, du coup, en a perdu un nombre important de centimètres.

---

## Deux nocturnes

---

Les danses mièvres et compassées des geïshas n'ont pas réussi à effacer l'espèce de torpeur que mettent en nous la fatigue de ces journées épuisantes et l'émotion inséparable d'un nouveau départ.

A minuit, nous prenons le train pour Kasumigaura. A quatre heures, le *Graf Zeppelin* reprendra son vol.

Cette fois, ce sera pour tenter la gageure inouïe de franchir de part en part ce Pacifique redoutable et inviolé dont nul être humain n'a osé encore affronter la traversée aérienne.

*L'Hôtel Impérial* est plein de rumeur et et de fièvre.

Nous avons peine à nous frayer un passage au travers de cette foule qui

attend, pour les acclamer une dernière fois, le Dr Eckener et les siens.

Mes compagnons allemands sont encombrés de compatriotes qui, jusqu'au bout, vont les escorter. Mes compagnons américains ont l'imposante escorte de leurs correspondants ou de leurs hommes d'affaires.

Français, je suis seul.

L'aimable couple de Mrs et de Mr. A. May veut bien prêter à mon isolement le concours précieux de la demi-nationalité française de ce jeune ménage.

Avec moi ils viendront à Kasumigaura. L'entrée de la gare de Tokio offre l'aspect d'un énorme collecteur dans lequel viendrait de crever une pluie d'orage.

Une cohue bruyante roule au long des couloirs, dévale les escaliers, s'étale sur les quais et finalement se divise en de terribles remous aux abords des wagons.

Comment n'avons-nous pas été emportés, roulés, piétinés, noyés : je me le demande encore. Tout cela se rend à Kasumigaura pour assister au départ du *Graf Zeppelin*.

En une poussière impalpable et malodorante, sur nous retombe le magnésium qu'en feu roulant font exploser, pour fixer nos traits sur la plaque, les photographes japonais.

Nous sommes en bras de chemise, défigurés par la fatigue et la sueur, moroses et peu appétissants.

Ça n'a pas d'importance.

Le train roule.

J'allais entreprendre une attrayante dissertation. Mais, devant moi, ballotte la petite tête aux cheveux courts de Mrs May.

Elle dort avec sérénité sur l'épaule de son mari qui restera désormais dans

une immobilité respectueuse jusqu'à la crampe.

Kasumigaura !

Les wagons dégorgent avec un bruit d'émeute.

Au dehors de la station, c'est l'assaut de tous les véhicules imaginables.

Nos autos auront bien du mal à arriver au hangar sans avoir écrasé quelque cycliste ou mis une vieille guimbarde dans le fossé.

Le hangar découpe dans la nuit sombre sa masse imposante que jalonnent les feux rouges de position.

Alors soudain revivent en moi, à peine atténuées, mes émotions du départ de l'autre jour.

A nouveau stride le coup de sifflet du Dr Eckener qui nous lance, cette fois encore, dans une si redoutable aventure.

La sortie du *Graf Zeppelin* est bien

lente, ce soir. Les braves petits marins japonais semblent un peu effarés par cette manœuvre du mastodonte.

Enfin, le dirigeable est dehors. Les grappes humaines suspendues à ses rampes le maintiennent encore sur ce champ d'où, au commandement du maître, dans quelques secondes, il s'élèvera.

Toujours pas de coup de sifflet. A notre surprise, à nous, qui sommes aux fenêtres pour un dernier adieu, les marins reprennent les cordages que déjà ils avaient largués.

Les équipes s'appesantissent à nouveau sur les rampes du dirigeable et à cette secousse le *Graf Zeppelin* frémit comme s'il voulait secouer le poids impérieux qui le tient à la terre.

On ne partira pas ce soir ! On rentre : une avarie, paraît-il.

Surpris par le poids de l'appareil et

l'arrêt brusque d'un des chariots qui maintiennent les filins, les marins japonais ont fléchi, et le moteur arrière a buté violemment contre le sol.

Ce n'est pas grave. Sera-ce long? On ne peut encore le dire. En tous cas le départ est ajourné et l'on rentre à Tokio.

A l'annonce de l'accident qui la prive du merveilleux spectacle, la foule, qu'au loin maintient un cordon de troupes, se désole puis s'insurge. Alors, d'un coup violent de ces milliers de poitrines le service d'ordre est défoncé.

A toute vitesse, cette masse formidable déferle contre le hangar.

On a juste le temps d'en fermer les portes monumentales où viennent se faire coincer durement les plus enragés.

Le retour vers Tokio est triste et plus inconfortable encore. Des gens de toute sorte ont envahi notre wagon réservé. A

grand'peine nous trouvons deux sièges pour trois.

Dieu soit loué, Mrs May pourra quand même dormir avec sérénité sur l'épaule d'un mari qui ne connaît pas la fatigue !

A huit heures du matin, notre caravane déconfite réintègre l'*Hôtel Impérial*.

Les pessimistes affirment que nous sommes ici pour de longues semaines. Les plus optimistes n'osent fixer le nombre de jours.

Rompu, je m'étends sur ma couche dont les ventilateurs en ronronnant soulèvent la moustiquaire et je m'endors.

A trois heures de l'après-midi, la sonnerie du téléphone s'insinue aigrement dans le rêve aimable que je poursuis.

Départ dans une heure.

Suffoqué de chaleur, je plonge alternativement dans ma baignoire, dans mes valises.

C'est gai cette vie de colporteurs que l'on nous fait mener...

La gare de Tokio, cette fois, est vide. La population, confiante dans ce qu'ont, le matin même, annoncé les journaux, pense tenir au moins pour une semaine le *Graf Zeppelin*, son commandant, ses passagers.

On ignore donc notre départ et nous sommes à peu près seuls dans le train qui nous emporte vers Kasumigaura. A part les passagers, tout juste le haut personnel de l'ambassade d'Allemagne accompagnant l'ambassadrice Dr Vortzcheft, ainsi que sa fille — une toute jeune fille dont les seize ans ont la grâce penchée et pâle d'un lys.

Le champ immense où se dresse le hangar est cette fois presque désert car seuls les habitants de la petite ville voisine ont pu gagner en se hâtant les abords de la zone militaire.

Et la nuit est venue, tandis que s'achèvent les préparatifs.

Mon confrère allemand Geisenheyner, le Dr Kauder et moi attendons, assis sans grand confort sur ces tubes d'hydrogène dont la pile impressionnante longe tout un côté de l'énorme halle. Ces tubes ont contenu les huit mille mètres cubes de gaz dont on a dû gonfler le ballon pour compenser, en force ascensionnelle, la différence de niveau qui existe entre Friedrichshafen au pied des Alpes et Tokio au bord de la mer.

Le capitaine von Schiller vient de donner l'ordre d'embarquer. Nous avons pris congé de ceux et de celles qui nous accompagnaient et nous voilà à nouveau dans la vaste nacelle.

Mais le Dr Eckener n'est toujours pas là. Au bout d'un long moment, lassés de cette attente et de ce mystère, les uns et

les autres, malgré Kubisk, qui nous voudrait retenir à bord, nous descendons.

Devant nous les portes du hangar sont largement ouvertes sur la nuit.

Je franchis le cordon sévère et inutile des marins gardant le dirigeable et m'avance vers des ombres que l'on distingue confusément.

Assis sur une chaise, le Dr Eckener cause d'un air las et un peu triste avec le commander Rosendahl et le Dr Steilkopf.

C'est un petit conseil de guerre qui se tient. Tout à l'heure, un peu avant l'instant précis fixé pour le départ, au sein d'un groupe enthousiaste d'officiers japonais, le Dr Eckener élevant sa coupe de champagne avait poussé les « hoch » réglementaires de victoire et d'adieu !

Le dernier de ces cris de légitime orgueil s'envola dans le vent de l'orage qui venait.

Rosendahl, Steilkopf se sont un peu

écartés. Et maintenant, assis sur un fauteuil dans le champ obscur où se dresse le hangar demi-éclairé, seul en face de cette nuit hostile, le commandant du *Graf Zeppelin* scrute un ciel qu'inclendient les éclairs.

Partir ce serait tenter Dieu!...

Les passagers pour la plupart ont regagné leurs cabines.

Comment peuvent-ils tenir dans cette chaleur lourde et moite qui tombe de ces mille poutrelles de fer.

Autour du dirigeable, sur les tables, sur les sacs de lest, sur les cordages, sur les tubes d'hydrogène, les marins japonais dorment avec cette conviction et ce mépris du confort qui caractérisent au même degré l'enfance et l'état militaire. Tout repose à présent dans le hangar immense dont les moteurs électriques ont rabattu les portes.

Sur une table, assise, ainsi que moi-même, tout à côté des marins japonais qui ronflent avec ostentation, l'érudite ambassadrice d'Allemagne me parle, avec une émotion évocatrice, des pays où l'ont entraînée les hasards de la diplomatie.

Entre nous deux, un jeune et frêle lys blanc s'est incliné, jusqu'à toucher le bois dur et grossier de la table, et, corolle fermée, repose.

---

## Dans l'orage sur le Pacifique

---

— *One more! One more!* vocifère notre compagnon von Perkhammer qui, dans ce charmant petit restaurant de Kasumigaura où nous déjeunons, prend des photos à dé clic que veux-tu.

Déchaussé — comme le veut un usage impérieux — notre camarade saute du parquet brillant de la véranda dans le jardinet plein de flaques d'eau — et réciproquement.

Il en résulte des clichés sensationnels et une salle à manger dégoûtante dont se désespèrent les geïshas.

A ce moment survient en trombe le capitaine von Schiller :

— En route!

Assis à la japonaise, nous avons mis — même lady Hay — un temps record à nous trouver debout.

Cette fois-ci, c'est sérieux. J'inscris sur mon carnet : jeudi 22 août 15 h. 5 départ.

Adieu, Kasumigaura ! Adieu, Tokio ! Adieu, Japon !

L'immense clameur des marins et de la foule maintenant accourue, ces milliers et ces milliers de bras levés dans l'enthousiasme semblent exhausser vers le ciel le grand ciboire d'argent qui monte.

Vingt minutes de vol au-dessus de la terre ; et alors nous l'avons vu, paisible, léchant de son écume blanche la côte sablonneuse et plate, lui, la chose immense et sans limite, lui, la monstrueuse horreur d'une eau sans merci : le Pacifique !

Des cinq cents mètres d'où nous le dominons, il s'offre à nous, terne, plombé,

ridé de mille stries, ses vagues amenues pour nous par l'altitude, sournois et papelard, redoutable et sinistre.

A peine engagé au-dessus de ses flots, le *Graf Zeppelin*, centre mouvant d'un horizon identique et sans fin, n'est déjà plus que la chose, le jouet du Pacifique.

Alors à côté des mots : jeudi 22 août 15 h. 5, j'inscris : Près de 9.000 kil. à parcourir d'un vol sans défaillance pour trouver la terre américaine !

*It's a long way...*

Tout de même quand on a victorieusement survolé les steppes hostiles de la Sibérie, où tout atterrissage forcé signifiait pour le *Graf Zeppelin* catastrophe, ce n'est pas le Pacifique, qui va me faire peur !

C'est pourtant à ce moment que j'ai commencé à le voir dans sa colère...

Il y a déjà un peu plus de deux heures

que nous avons laissé, derrière nous, la côte. Notre croiseur poussé par un vent assez fort donne, à la mesure de sa vitesse : 135 kil.

— Bon vent, s'il ne se gâte !

Hélas ! la portion du ciel vers laquelle, si vite, nous fonçons, apparaît déjà singulièrement sombre. Par moments, comme pris d'un frisson, le *Graf Zeppelin* tressaille de toute sa carcasse.

Pourtant c'est à peine encore si un léger tangage ondule sa marche.

— Il va y avoir du sport, me dit, avec une énorme tape sur l'épaule, le lieutenant Richardson.

— Bah ! ça rompra la monotonie...

Mais le lieutenant Richardson, qui est un as, préfère encore la monotonie.

Tout est gris maintenant autour de nous. Gris les flots, gris le ciel et l'air où nous voguons. L'orage, qui la veille a

empêché notre départ, est là, devant nous. Nous l'avons rattrapé et sur lui nous fonçons de toute la puissance de nos cinq moteurs.

Contourner cette tornade ? Dieu sait, jusqu'où elle s'étend. Au nord, au sud, d'autres dépressions redoutables sont signalées. Changer la route pour tenter peut-être une pire aventure ?

Alors le pilote prudent qui, hier, a dit : « Attendons ! » cette fois va commander : « Passons ! ».

Allons-y ! Le *Graf Zeppelin*, à son ordre, entre dans l'orage.

Des nuages bas, noirs, lourds, ruisse-lants, bien avant la fin du jour, ont étendu la nuit sur cette mer plombée.

Et le vent hurle aux flancs du dirigeable. Lui, qui n'a jamais bougé jusque là, l'impassible croiseur, une main redoutable. paraît l'avoir saisi et le secoue.

Il roule, il tangué. Le coup de vent furieux, qui l'a cabré, le laisse, l'instant d'après, retomber en flèche vers la mer.

Toute sa formidable et frêle armature tremble et grince comme prête à se disloquer sous les coups assenés.

Par moments, comme buté sur un obstacle imprévu, il vibre douloureusement et l'on croirait qu'il va s'ouvrir.

En m'accrochant où je peux, je gagne la cabine de commande. Je veux voir le Dr Eckener, savoir.

La porte que j'entrouvais, le vent me l'a violemment rejetée à la face. Dans la chambre de pilotage où la verrière troue la nuit sombre, les deux barreaux d'altitude et de direction, les mains crispées sur leurs volants, les dents serrées, fixent, d'un œil exorbité mais sûr, les instruments inertes qui pour eux s'animeront à la minute du péril.

De long en large, la casquette rabattue sur les yeux, le col relevé, trempé par la pluie diluvienne qui filtre à travers les carreaux, marche le Dr Eckener.

Plus encore que le vent, le regard qu'il m'a lancé m'a fait refermer la porte.

Il a raison. Il ne faut point troubler, en ce moment, par l'apparence d'une inquiétude celui qui, pour la vie de tous, mène une lutte dramatique.

Laissons seul à son dur combat, le pilote, le maître !

En me cognant durement aux parois, je regagne ma cabine. A sa verrière, cramponné, muet, je regarde l'assaut farouche que contre nous mène le vent dans la nuit.

A cet instant, du sein de l'obscurité, un éclair a jailli qui m'a cloué haletant sur ma couchette.

A toute minute maintenant, et sem-

blant partir de tous les points de ce ciel d'orage, la sinuosité bleue d'un éclair illumine la chevauchée des lourdes nuées noires.

Alors, je ferme les yeux, et malgré moi, je vous évoque, torche vivante que vous fûtes, ô notre Dixmude !

— Soixante-dix mille ! oui, soixante-dix mille mètres cubes d'hydrogène, au-dessus de cette tête malade où roule une unique pensée que chaque éclair à nouveau électrise.

— Soixante-dix mille mètres cubes d'hydrogène ! le beau feu d'artifice qu'allumerait un zig-zag inconscient du fluide dans la nue !

Les yeux perdus dans ce ciel par moments incendié, je tapote sur ma tablette d'un doigt nerveux dont le bruit cadencé scande ma peur.

Soixante-dix mille ! Soixante-dix mille !

Et soudain, je me mets à rire, parce que là-bas, au loin encore, mais en avant de nous, dans la voûte noire du ciel, une étoile scintille !

---

THE ...

... in ...  
...  
...

## Plaisirs gastronomiques et longitudinaux

---

Le *Graf Zeppelin* a eu raison de l'orage. Ce matin, dans l'ouate légère de la brume, il avance, à nouveau paisible, stable, sûr de lui.

Du coup, le Dr Eckener a reparu parmi nous et il a le sourire.

A sa table où, à côté de lady Hay, je suis assis, le commandant plaisante un peu nos émotions de la veille.

— Cela vous aurait-il donc, lady, coupé l'appétit?

Et à la jeune femme qui, de fait, mange comme un tout petit oiseau, paternel, le Dr Eckener confectionne avec soin des toasts au caviar.

Mais cet homme formidable ne rit jamais bien longtemps. Il nous parle de

cette soirée. Il nous dit la joie et l'immense confiance qu'il a puisées dans la vaillante tenue de son croiseur en cet orage.

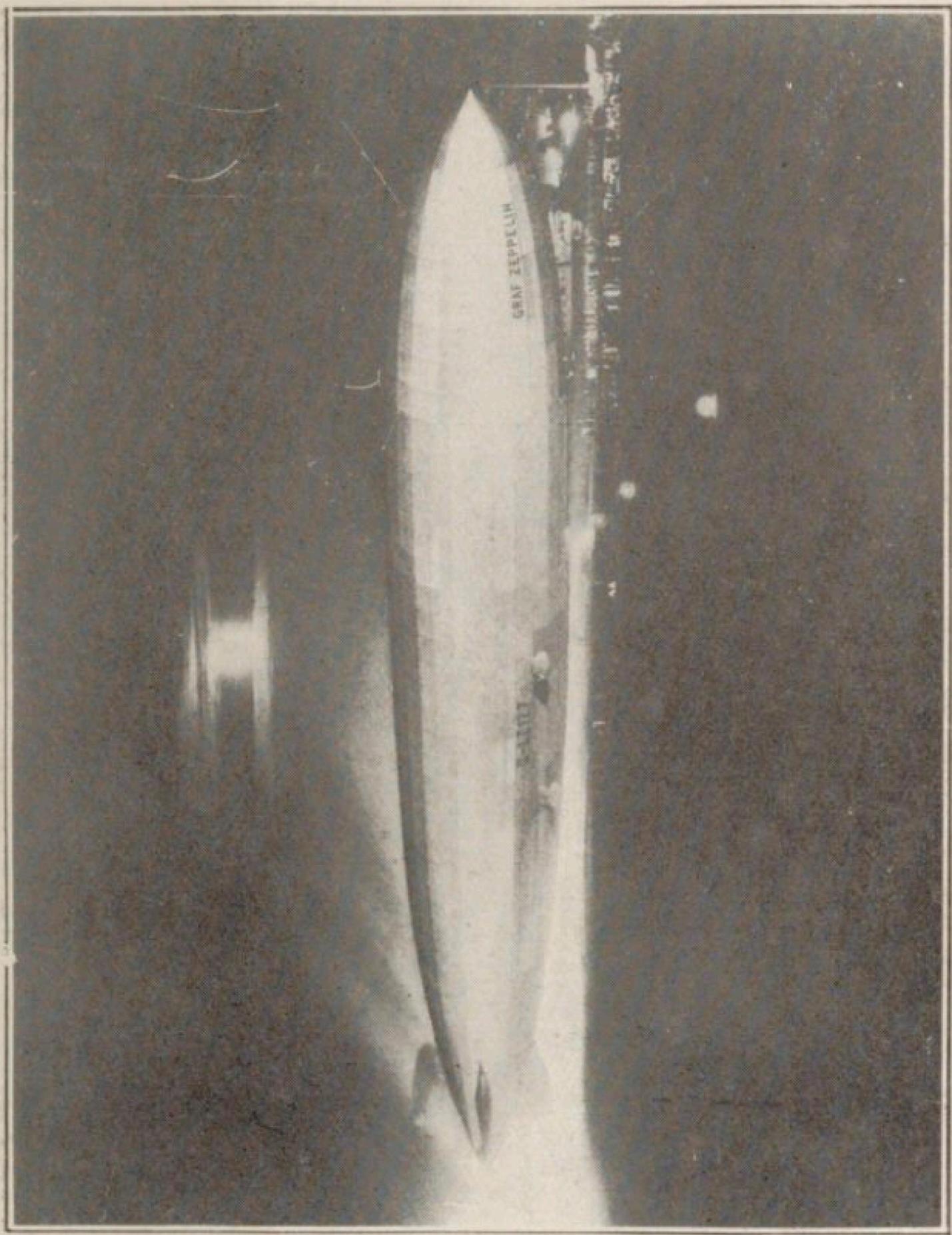
— C'est, nous avoue-t-il, en veine de confidences, l'orage le plus violent qu'au cours de 3.000 vols à bord de Zeppelins, j'ai eu à affronter.

« C'est la première fois aussi que je me suis trouvé dans un ciel que sillonnaient de si nombreux éclairs...

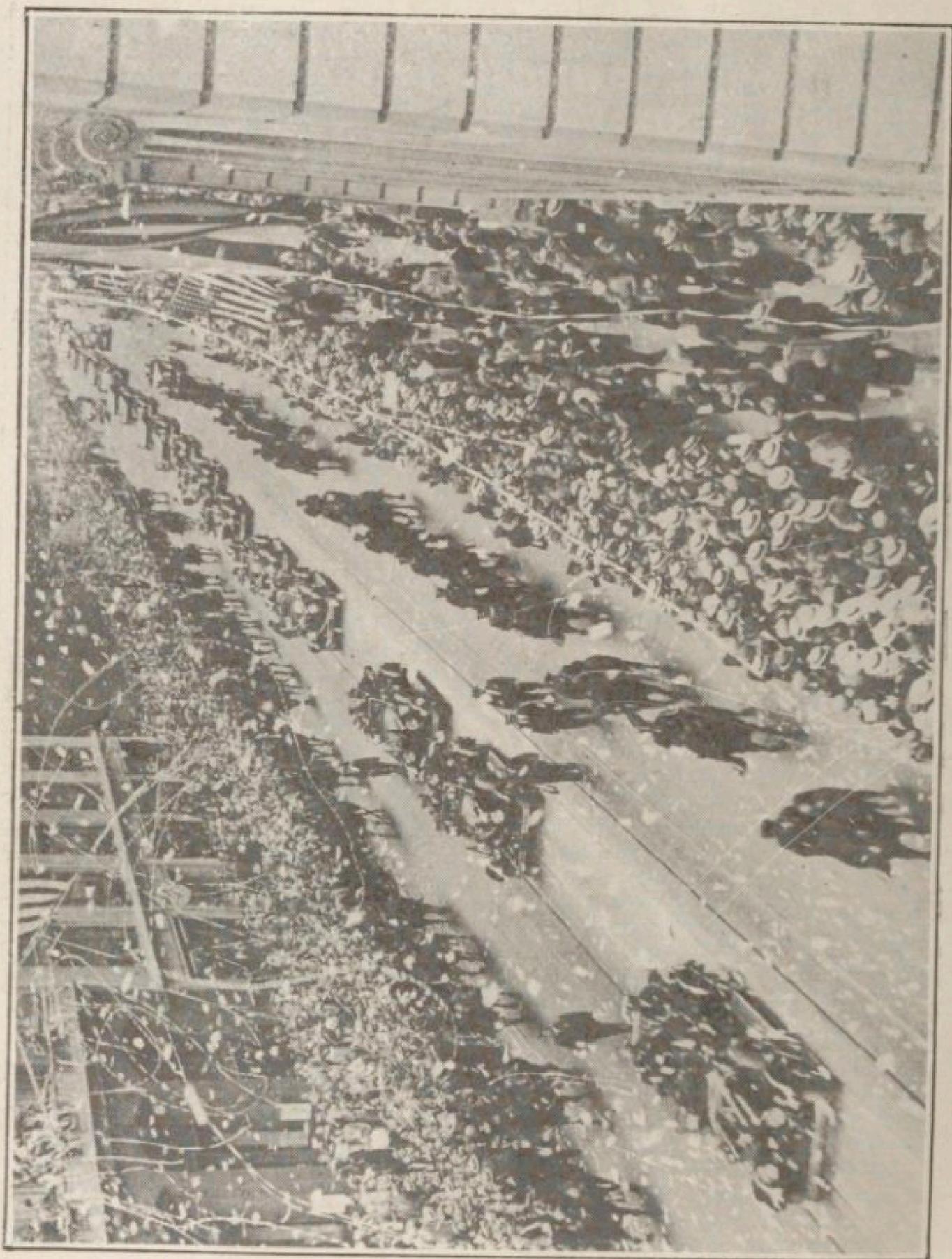
Pour être d'un autre ordre, la satisfaction des passagers est au moins égale à celle dont témoigne si fièrement le Dr Eckener.

Et comme décidément, ce dernier est aujourd'hui de merveilleuse humeur et d'une inhabituelle loquacité, il remarque à mon adresse.

— Tiens, vous buvez du vin du Rhin ! et moi je bois du Bordeaux !...



*Le Graf Zeppelin à Los-Angeles.*



L'équipage et les passagers défilant dans les rues de New-York.

Et le Dr Eckener s'esclaffe de ce Locarno bacchique.

Au-dessus de cette mer de nuages qui maintenant nous dérobe les flots du Pacifique, les heures vont s'écouler lentes, monotones.

En vain nous nous pencherons, aux fenêtres, sur cette immensité vide.

Il n'y a qu'à combattre, par le travail, le lourd ennui qui pèse sur nous. Il n'y a, sans vouloir aller trop vite en cette prodigieuse étape, qu'à se laisser vivre.

Or, on vit bien sur le Zeppelin. On y vit même trop bien. En vérité, pour le peu d'exercice qu'on y peut prendre, on y mange avec trop d'abondance.

Kubisk, notre précieux maître d'hôtel que j'ai déjà montré intraitable pour les retardataires est tout à fait inexorable pour ceux qui n'ont qu'un appétit médiocre.

Pour tout dire, il nous tyrannise.

A peine, en effet, avons-nous fini de déguster, avec la lenteur qui convient, un breakfast abondant et varié, que — le temps juste de taper à la machine un court télégramme — nous voyons arriver Kubisk portant la belle vaisselle au filet bleu et or, timbrée au chiffre « L. Z. » du dirigeable.

Nous avons beau protester, refuser de rendre les tables, proclamer que nous n'avons pas faim et démontrer qu'il ne saurait déjà être l'heure du déjeuner, Kubisk, avec une mauvaise foi dont il fait, d'un coup de pouce, complice la pendule de la salle à manger, déclare avec solennité que, sous le méridien actuel, il est très certainement midi.

Alors, de guerre lasse, pour la seconde fois du jour, on se met à table.

Le déjeuner heureusement est, de façon générale, plus léger.

Un consommé, des hors-d'œuvre, une viande savamment préparée par Manz, des asperges ou des petits pois, un entremets.

Nous pouvons, quand même, attendre le dîner, lequel, étant donné que nous marchons rapidement vers l'est, viendra dès cinq ou six heures du soir, au commandement de Kubisk, se jeter en nos estomacs sur les restes traînants du déjeuner.

C'est, en vérité, un travail assidu et pénible que celui des repas à bord du *Graf Zeppelin*.

J'ai beau, pour me mettre en appétit, faire quotidiennement dans la cuisine si bien tenue de notre brave Manz un petit tour apéritif; j'ai beau exciter mes papilles à la vue des choses excellentes qu'il fait mitonner sur son fourneau électrique, je ne réussis jamais à avoir

faim, sur ce « bateau », pour la bonne raison que je mange tout le temps.

Par contre je bois moins. Ce n'est pas qu'on manque de boisson — voire même de bonnes bouteilles, mais les tarifs en vigueur invitent à la sobriété !

Une bouteille d'un quelconque vin du Rhin, de la Moselle ou de Bordeaux, coûtait, au premier jour, 4 dollars. Mais, dès le lendemain, Kubisk nous a fait la confidence qu'il n'y avait plus de ce vin ordinaire. Il en était du reste, d'un peu meilleur, à 5 dollars.

On allongeait ses 125 francs, en souhaitant que ce tarif durât. Le cruel lendemain vous apprenait qu'il n'y avait plus de ce vin bon marché ; mais qu'avec 6 dollars on pourrait étancher sa soif d'un bon ordinaire.

Maintenant, Kubisk, pour faciliter les comptes, a unifié toutes les bouteilles,

qu'elles soient rhénanes ou bordelaises, au tarif uniforme et *ne varietur* de 8 dollars.

Puis, comme il sait son métier et a bien deviné que si les Américains secs détestent l'eau, les Européens économes, eux, peuvent s'y adonner, il a fixé à 4 francs le verre d'eau.

Il y a là de quoi vous donner, du coup, une dilatation d'estomac.

Mais Kubisk n'en a pas encore fini avec nous.

A peine le soir décline-t-il que notre père nourricier arrive et avançant d'une heure ou deux, de son pouce hâtif, la pendule, déclare encore que sous le nouveau méridien il est sept heures et qu'on va dîner.

On se traîne alors, déjà repu, vers la table où seuls, la goinfrerie ancestrale, l'habitude et l'ennui parviennent à nous

faire avaler jusqu'au bout le dîner substantiel que Manz nous dépêche.

Voici, au hasard, un de ces menus, dont je garde l'émouvante et dyspeptique collection.

*Essence de céleris.*

*Hors-d'œuvre.*

*Pâté de foie gras.*

*Langue sauce piquante.*

*Galantine de volaille.*

*Salade russe.*

*Tarte à la crème.*

Alors, malgré l'esprit d'économie, on pense bien que pour faire passer tout ça, la bouteille à huit dollars en « prend un bon vieux coup » !

Au soir, Kubisk nous guette encore avec du thé et des petits gâteaux.

Mais la nuit, heureusement, Kubisk dort...

.....

Pour lutter contre l'immense ennui qui monte vers nous du vide affreux de ce Pacifique — ou du moins de ce que nous en voyons par les échappées de la mer de nuages, il n'y a de comparable aux exercices cinématographiques de von Perkhammer, que la fixation du jour et des heures sous les différentes longitudes qui règlent nos montres et notre calendrier.

C'est un travail bien absorbant, surtout aux approches du 180<sup>e</sup> degré.

Nous allons franchir cette ligne et il nous faudra du coup restituer en bloc toutes ces heures que — pour la joie de Kubisk — nous avons gagnées dans notre marche vers l'est.

Et voilà comment, depuis que nous avons franchi ce 180<sup>e</sup> degré de longitude, notre calendrier particulier s'orne de deux journées portant le même quantième du 24 août.

Il y a eu, à bord, d'interminables discussions physico-chimico-algèbro-astro-nomico-mathématiques, où, après avoir fait intervenir calcul différentiel, intégrales, la forme révolutionnairement ellipsoïdale de la terre et l'âge du commandant du *Graf Zeppelin*, il a été finalement démontré que c'était bien la journée du samedi 24 août que nous avions à redoubler.

Comme à bord il n'y a pas la semaine anglaise, vous pensez si ça m'a laissé indifférent.

Indignement trompé par les positions erronées que reporte, avec un soin scrupuleux sur sa carte, notre excellent compagnon Iselin, je dois demander au capitaine von Schiller de rectifier une ligne qu'a tracée, avec tant de fantaisie, un colonel qui, après tout, en sa qualité de militaire des armées de terre

a le droit de ne rien entendre à la navigation.

J'ai l'étonnement d'apprendre, moi qui, depuis trois jours, ai vu sempiternellement le même paysage morose, que nous sommes montés au nord en direction du grand cercle arctique, mais qu'une dépression régnant despotiquement sur le 45<sup>e</sup> degré nous a contraints de passer dix pointures au sud des îles Aléoutiennes situées, comme chacun sait, au 52<sup>e</sup> degré de latitude nord, et que si, depuis le 180<sup>e</sup> degré de longitude, nous remontons un peu plus vers la calotte polaire, il pourrait peut-être nous en cuire à cause de certaine dépression qui fait des siennes dans le golfe de l'Alaska.

Je ne sais pour le moment quelle est la dépression qui en porte la responsabilité mais dans les grains que nous

traversons depuis quelques heures on roule et on tangué terriblement.

Si cela continue de la sorte, aujourd'hui, Kubisk, vous ne m'aurez pas.

---

## Terre!

---

« Trois jours, leur dit Colomb, et je vous donne un monde ! »

.....  
Le capitaine Lehmann calme nos impatiences.

— Avant le soir nous verrons la côte.

Le premier navire aperçu depuis notre départ de Tokio, un navire japonais, a confirmé l'exactitude de la position déjà relevée par les moyens du bord.

La côte américaine désormais ne saurait être loin.

C'est décidément un beau jour que ce dimanche 25 août.

Un clair soleil a nettoyé le ciel des lourdes vapeurs qui, depuis trois jours, y flottaient et le *Graf Zeppelin* avance

entre ce double éblouissement de l'azur et d'une mer dont le bleu profond est lumineux.

Nos jumelles, trop souvent portées à nos yeux, les ont meurtris d'un cerne indiscret.

On cherche, on fouille, on scrute.

— Là! là! Entre cette clarté du ciel et cette clarté des flots, une raie grise!

Terre! Terre!

L'Océan Pacifique est franchi; la splendide performance accomplie, et gagnée la folle gageure.

Cette minute est unique où, à ceux qui tentaient l'impossible, la terre est apparue comme le sourire même de la vie!

Il ne dit rien, lui, le Dr Eckener, le vainqueur de l'océan jusqu'ici inviolé.

Ses gros yeux large ouverts fixent au loin la ligne qui se précise.

Terre!

Mais tout de même cet impassible porte des mains convulsives à son menton qui tremble.

Droit devant nous c'est Golden Gate, et la 69<sup>e</sup> heure n'a pas encore sonné, depuis notre départ, que nous volons au-dessus de cette pointe qui fermait encore pour nous la baie de San Francisco.

Huit mille six cent soixante-treize kilomètres d'un océan redoutable et jamais affronté ne nous ont point empêchés de relier pour la première fois d'un vol continu la terre japonaise à la terre d'Amérique !

Et le champagne qui, à cette minute, coule joyusement dans les verres, commémore bien, je vous le jure, un merveilleux exploit.

Dans le ciel maintenant, plus de cinquante avions exécutent, non sans péril pour nous, leurs plus belles cabrioles.

Au-dessous du *Graf Zeppelin*, dans la large baie où se mire San Francisco, les vaisseaux de guerre à la parade, pavés au vent, bombardent le dirigeable des feux de leurs projecteurs.

San Francisco !

La ville est là, étalée, offerte à nous. Ses voies régulières et larges sont presque vides, et vides les toits de ses maisons. Mais tous les sommets qui la dominent, ses parcs et sa proche campagne sont noirs de tout un peuple dont la frénésie se donne libre cours dans le concert ahurissant de ses sirènes, de ses klaxons, de ses hurrahs !

Au-dessus de la ville, un long moment, le croiseur aérien tracera des cercles dont il semble qu'il veuille couronner la cité.

Mais déjà, dans ce ciel que pâlit un précoce crépuscule, il faut reprendre la route qui mène au but de cette étape.

Los Angeles ! Encore six cents kilomètres. Et le *Graf Zeppelin* chemine maintenant le long de la côte, au rythme ralenti de ses moteurs.

Nous n'atteindrons pas la célèbre ville californienne avant une heure du matin. Mais, on nous l'a dit, c'est seulement au petit jour, que prendra terre le dirigeable, par crainte des fils électriques à haute tension qui ceinturent le champ d'aviation où se trouve le mât d'amarrage.

Alors, en attendant, allons boucler notre valise et surtout répondre aux questions indiscretes qu'en des formules lapidaires nous posent la douane et le service américain de l'immigration.

On ne dormira pas encore cette nuit. Mon pensum administratif terminé, je reviens à ma fenêtre de prédilection.

Au loin, à la rencontre de la terre noire et d'un ciel que font à peine plus lu-

mineux ses millions d'étoiles, une longue ligne d'or s'étire, puis s'élargit.

C'est une nappe éclatante maintenant ; ou plutôt, c'est comme une de ces coulées incandescentes qu'on voit, la nuit, dans ces pays miniers où se traite le fer.

Quelques minutes ont passé et voici qu'à notre approche le lac d'or se craquèle en des milliers et des milliers d'étoiles ; au devant de nous scintillent les lumières de Los Angeles.

Longtemps, pendant des heures, attendant pour descendre la clarté plus précise de l'aube, le *Graf Zeppelin* tournera au-dessus de la ville. Pendant des heures il tracera, dans la nuit claire, un cercle argenté, tel un astre nouveau, satellite attaché à son orbe. Pendant des heures longues, magnifiques, inoubliables, il restera suspendu entre ces deux firmaments : en haut, le ciel noir clouté d'or ; en bas,

géométrique, la voie lactée des lumières de la ville, dont le clignotement splendide voit, par intervalles, passer comme la traînée fugitive d'un météore, la clarté brusque du phare de San Pedro...

---



**Où il n'en a tenu qu'à un fil...  
de haute tension...**

---

A peine levé, le soleil — sans doute pour que nous puissions descendre en toute sécurité — se hâte de débarrasser la terre de la brume dont l'aube l'a recouverte. Cette ouate, il l'enlève par gros paquets à la fois et le ciel est radieusement pur lorsque les boys de la marine américaine se saisissent des amarres du dirigeable.

Nous ne descendrons pas encore ; ce sont les fonctionnaires de l'immigration qui montent. Grandes sourires, vigoureux shake-hand, petits cachets sur nos passeports : la cérémonie est terminée.

A la douane maintenant.

Pour livrer nos colis à ses investigations,

il va falloir gagner le vaste édifice tout blanc qui borde le terrain.

Au milieu du cercle impressionnant d'innombrables appareils photographiques et cinématographiques, nous descendons par une raide échelle.

Le *Graf Zeppelin* attaché à son mât d'amarrage a l'air extrêmement vexé.

Il se complait seulement dans les hangars aux vastes proportions et sur ce champ où il flotte à cinq ou six mètres dans l'air, retenu par son nez pointu à ce petit mât ridicule, il semble une baleine flottant entre deux eaux et qu'un plaisantin aurait, par ses événements, attaché à un maigre piquet.

Si les boys de la marine se sont tout à l'heure solidement saisis des filins du dirigeable, les journalistes californiens ne nous ont pas happés avec moins de vigueur.

Comme tous mes compagnons, je dois

retirer ma manche des mains de l'un de ces accapareurs, arracher à l'autre mon manteau qu'il retient, et abandonner à un troisième la petite valise qu'il brigue de porter : le tout en distribuant, équitablement et au mépris de la foi jurée à M. Hearst, les renseignements les plus palpitants — en dehors de ceux dont je réserve bien entendu la primeur à mon journal.

Pour la description de l'édifice, dans lequel on nous conduit, en ce moment, auprès des aimables fonctionnaires de la douane, je renvoie simplement le lecteur à ses souvenirs du métro, un jour de 14 juillet.

Les douaniers américains, sous un aspect redoutable se montrent pour nous des plus débonnaires.

Lorsqu'ils nous lâchent, la cohue nous reprend, et c'est plus grave.

Enfin : départ pour Los Angeles.

Notre caravane vient d'être confortablement casée dans une file de somptueuses autos auxquelles douze agents motocyclistes vont au hurlement continu de leurs sirènes, ouvrir dans la foule, une brèche de la largeur exacte des voitures.

Dans cet affreux tintamarre, dans la précipitation avec laquelle les autos devant nous s'immobilisent sur le côté de la route; dans la ponctualité avec laquelle celles qui croisent notre itinéraire stoppent, aux divers carrefours, sans autre ordre que ce signal sonore, je prends tout de suite une haute opinion de l'autorité de la police aux Etats-Unis.

La clameur stridente et policière nous donne à la fois la route et mal aux dents. Au long de ces vingt kilomètres qui nous séparent de Los Angeles, nos autos filent à 80 à l'heure.

Et voilà la ville dont nous n'avons vu, cette nuit, que les lumières découpées en carré sur le sol.

Un peu ahuris de la course, la boutonnière ornée d'un énorme insigne en porcelaine qui nous désigne, sans ambiguïté, à l'admiration des foules, nous débarquons dans le magnifique hôtel Ambassador.

Qu'est-ce qui me tente le plus dans cet appartement luxueux où je pénètre : le bain, qui dans le cabinet de toilette déjà coule à mon intention ou bien cette fastueuse corbeille de fruits qui transforme ma commode en un riche verger?

Je transporte la corbeille auprès de la baignoire. Tous les fruits merveilleux de la Californie ; il me faudrait bien huit jours pour goûter à tous et déjà ce soir nous repartons !

Mon compagnon Geisenheyner et le

Dr Kauder, toujours à la recherche d'attentions dont ils pourront me combler, me font savoir que leur compatriote Lubitsch, le metteur en scène fameux de la Paramount, les attend à Hollywood pour leur en faire les honneurs.

En auto, donc, et à Hollywood, capitale du cinéma !

C'est pourtant bien la première fois que je mets les pieds à Los Angeles ; mon regard extasié est bien le premier que je pose sur ces larges avenues bordées d'arbres tropicaux qu'un vent léger balance dans le soleil.

Et pourtant, il me semble me reconnaître dans cette ville. J'ai déjà vu ces rues spacieuses et rectilignes. Attendez donc, il me semble même, qu'à ce carrefour bien reconnaissable avec ses hautes maisons et sa publicité, j'ai été témoin d'un bien cocasse accident d'automobiles.

Voilà ! j'y suis ! Cinéma, vous dis-je ! Réminiscences de tous ces films où Los Angeles a prêté son cadre, aux péripéties mouvementées des poursuites désopilantes et des acrobatiques catastrophes.

Sans avoir presque quitté Los Angeles, nous sommes déjà dans Hollywood.

Les immenses bâtiments de la Paramount s'étalent à perte de vue.

Sous la conduite aimable de M. Lubitsch, nous visitons cette petite ville incluse dans la grande. J'ai l'impression de circuler en même temps dans la plus formidable des usines, dans un magasin d'antiquités, dans une chambre de débarras.

M. Lubitsch, à mon intention, nous produit quelques épisodes d'un nouveau film sonore de Chevalier.

Le document est une merveille de synchronisme ; le sourire de notre Maurice

national est toujours des plus communicatifs et je comprends qu'il cultive, avec soin, ce petit accent étranger qui fait pâmer toutes les Américaines quand notre vedette française chante en anglais.

Une somptueuse villa et surtout simple de lignes et délicieusement fraîche : c'est la demeure du grand metteur en scène.

Dans le jardin joliment dessiné, un plan d'eau, où il doit faire merveilleux se baigner, offre son miroir à la lente retombée des branches.

Sur ce fond sombre de verdure et toute nimbée de ce reflet des eaux, une tête idéalement blonde nous sourit de ses lèvres au rouge vif et de ses yeux à la clarté pâle de pervenche : Madame Lubitsch.

Les blancs vêtements qu'elle porte la livrent harmonieusement à notre admiration...

Aimable déjeuner que l'heure inexorable hâte.

En vérité, il est grand temps que nous quittions Los Angeles. Les nerfs s'y fatiguent à la rencontre continue de filles plus belles les unes que les autres.

Circuler en ce lieu, c'est aventurer à la fois son salut immédiat et son salut éternel.

Les femmes y sont jolies, coquettes et élégantes à la perdition de votre âme.

Et Dieu sait que la mienne en la matière est déjà bien aventurée.

Une conversation plus reposante, mais fort instructive avec notre très distingué consul général, M. Didot, m'a conduit jusqu'à l'heure de ce banquet de mille couverts offert au vainqueur de l'Océan, à ses compagnons, à ses passagers.

Au milieu de la plus sélecte, de la plus renommée, de la plus enthousiaste des

assistances, il se poursuit, magnifique, ce banquet.

Les Américains se lèvent de leurs places pour regarder le Dr Eckener et lady Hay; les Européens en font tout autant pour regarder Charlie Chaplin et quelques blondes ou brunes stars, princesses d'Hollywood.

Comme on a pris la précaution de prononcer les discours dès le potage, le Dr Eckener, qui par moments est décidément un être inhumain, n'hésite pas à donner le signal du départ au moment même où l'on place devant nous le dessert.

En voiture! En voiture!

Comme c'est commode de s'en aller et de gagner à vingt kilomètres de là un dirigeable, lorsqu'il y a, entre vous et ce point, la population la plus dense qui soit et aussi celle qui possède la plus forte proportion d'automobiles dans l'univers!

Tout cela massé sur l'étroit ruban de route qui aboutit au champ d'aviation militaire.

Cette nuit comptera à plus d'un titre parmi les plus émouvantes de cet émouvant voyage.

Et allez donc ! à grands coups de klaxon, à 70 à l'heure !

Nos douze policemen motocyclistes, dont les sirènes hurlent affreusement et sans arrêt, se précipitent, guidon haut, sur la foule qui s'écarte. Ils nous entraînent vertigineusement dans le flot tumultueux et lumineux des voitures dont la masse se referme bruyamment derrière nous.

Par quel miracle sommes-nous arrivés, sans côtes défoncées et les membres au complet ? Maintenant je peux l'avouer : un voyage en Zeppelin, ça ne présente qu'un danger minime, mais à la condition, bien entendu, de rester en l'air.

Ah ! par contre, je vous le dis, les « à-côté » du voyage sont pleins de péril.

Enfin devant nos yeux, dans le champ large et sombre que zèbrent mille faisceaux lumineux, sa carcasse d'argent comme transparente sous la caresse brutale des innombrables projecteurs, le *Graf Zeppelin* flotte, toujours attaché à son mât.

Défense de monter pour le moment. Trois cents marins — le dirigeable maintenant détaché — le promènent, un peu dans tous les coins du champ, en quête d'un emplacement favorable.

Notre petite troupe piétine de ses escarpins vernis le terrain inégal et sablonneux, où lady Hay a déjà manqué de laisser au moins un talon de ses souliers lamés.

A peine, l'appareil arrêté, nous dirigeons-nous vers lui, que, dociles et vigou-

reux, les boys l'enlèvent à notre regard consterné pour le transporter 300 mètres plus loin.

Nous avons déjà fait deux ou trois fois le tour de la piste !

Nous, ce n'est rien.

Mais avec le ballon se déplace tout le service d'ordre et avec le service d'ordre, naturellement, la foule.

Aussi, depuis une heure, il y a peut-être cent cinquante mille personnes qui tournent ainsi en rond dans la plaine, parmi le plus effarant, le plus inextricable fouillis d'autos qu'on puisse imaginer.

Il faut voir cette belle pagaïe ! Il faut entendre ce beau hourvari !

Tout cela, à cause d'une sacrée petite ligne de lampes rouges qui, à quelques centaines de mètres, circonscrit, assez étroitement encore, ce champ d'aviation.

Ce qu'elles indiquent, piquées à une

vingtaine de mètres du sol, ces petites lampes rouges, c'est le grand péril qu'il y a à se rencontrer avec les fils à haute tension que jalonne leur clarté protectrice.

Diab!e! Tournons en rond tant qu'il le faudra.

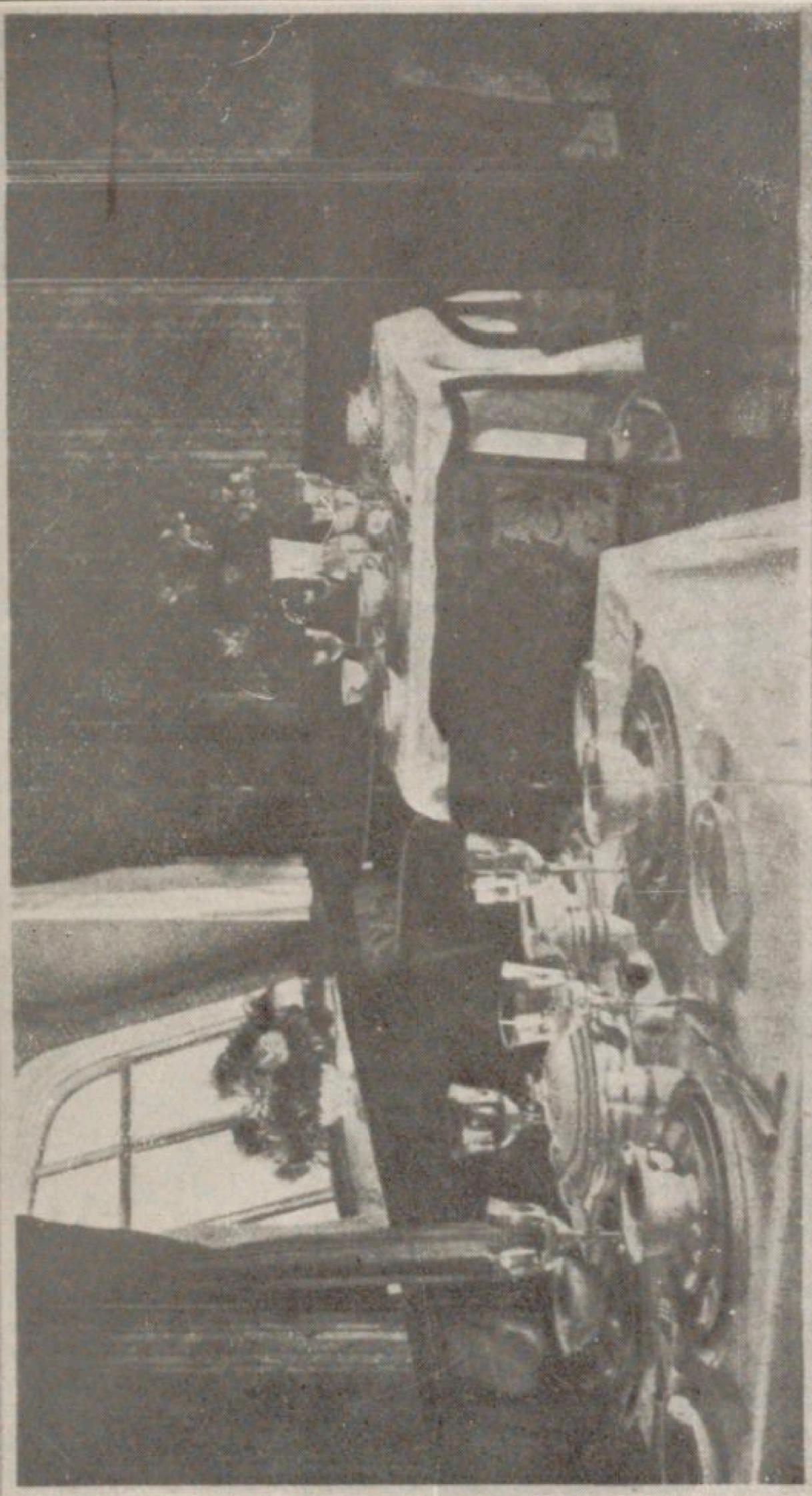
Enfin, cette fois, le *Graf Zeppelin* paraît avoir trouvé son emplacement de départ. Une longue échelle nous permet d'atteindre l'appareil qui flotte toujours à quatre ou cinq mètres du sol, maintenu par ses marins.

Allons, nous pouvons réintégrer notre domicile aérien.

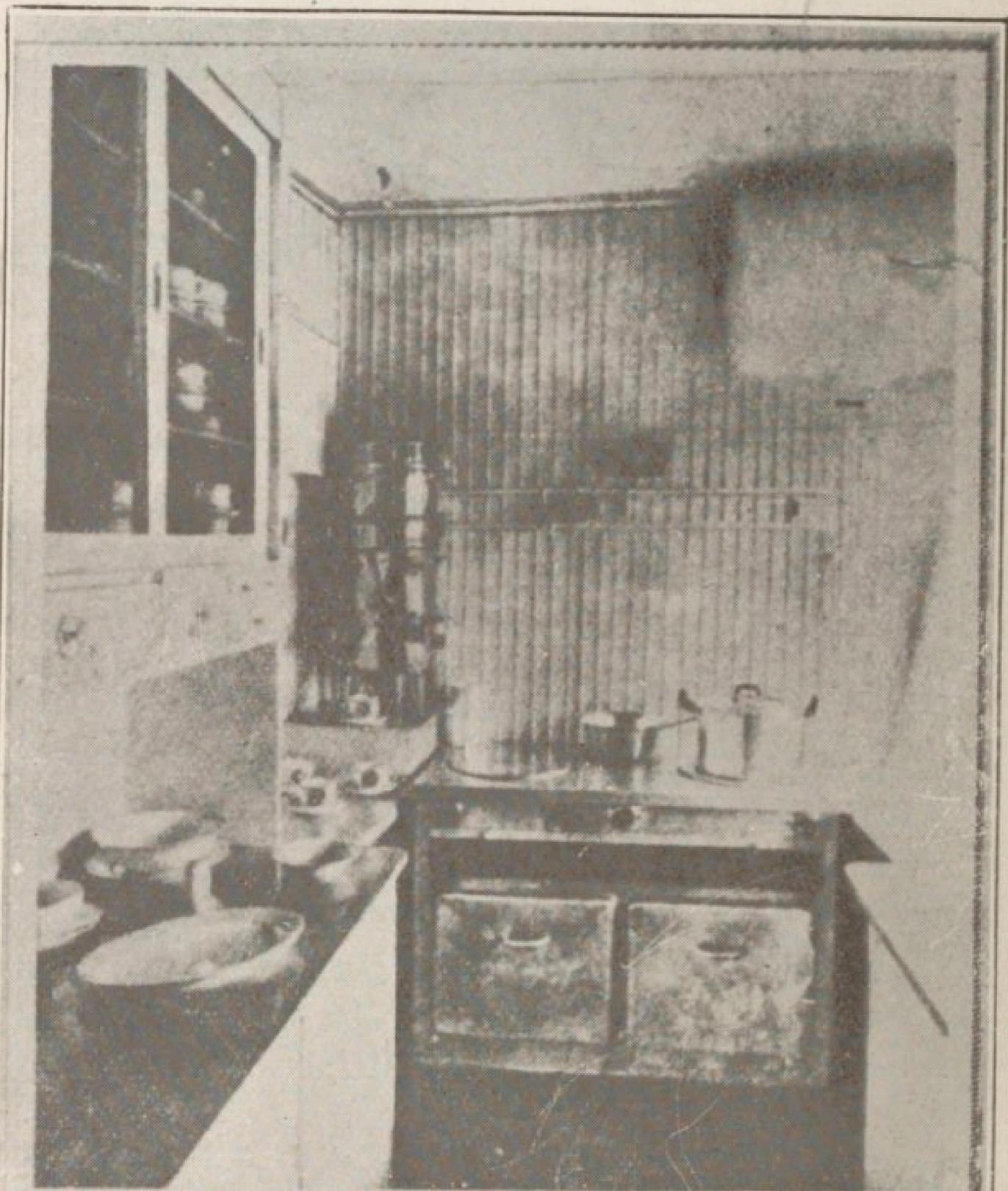
Notre salle à manger offre, ce soir, un bien galant spectacle. C'est un endroit fort élégant. Les hommes en smoking entourent et complimentent lady Grace Hay, qui porte une robe de tulle encore plus aérienne que notre appareil lui-même.

Dame! on pense bien, que n'ayant pas

COMBINED DINING AND BOWLING ROOM OF THE GRAF ZEPPELIN



La salle à manger du Graf Zeppelin.



CATERING ARRANGEMENTS IN THE AIRSHIP THAT WAS PROVISIONED FOR FIVE DAYS ON LEAVING BERLIN: THE WELL-EQUIPPED KITCHEN OF THE "GRAF ZEPPELIN."

*La cuisine du Graf Zeppelin.*

eu le temps d'avaler notre dessert à Los Angeles, nous avons eu encore moins celui de revêtir des costumes plus sportifs.

Les « charlestons », que déclanche M. William D. Leeds sur son phono, ne sont nullement déplacés.

Mais, tandis qu'à l'intérieur de la « gondole », comme disent les Allemands, nous nous faisons mille révérences de bon ton, à l'extérieur, officiers et équipage prennent à la manœuvre moins de distractions.

Décidément le départ s'avère difficile.

Exposé au soleil, puis à l'humidité de la nuit, le *Graf Zeppelin*, dans cet air mou, n'a pas le moins du monde, ce soir, le caractère « ascensionniste ».

Lâché une seconde par les marins qui le maintiennent, il a manifesté plutôt une tendance à s'aplatir au sol qu'à s'envoler.

De fait, il semble terriblement lourd

On l'a déjà délesté d'une partie de son eau, avec un résultat médiocre.

Il faut pourtant qu'il puisse prendre immédiatement une hauteur suffisante avant la redoutable petite ligne rouge qui circonscrit dans le ciel son immense péril.

Nous avons déjà vu Kubisk en larmes jeter par-dessus bord les fruits et les denrées de toutes sortes que le Dr Eckener juge maintenant superfétatoires, parce qu'il sort d'un banquet et n'a plus faim.

La situation ne peut pourtant se prolonger davantage. Il est minuit. Depuis deux heures on devrait être parti. Le placide Dr Eckener lui-même finit par s'énerver.

Cette rumeur de la foule lui enlève-t-elle un peu de sa sage, de sa lucide patience?

Il donne l'ordre de « lancer en l'air » le dirigeable.

Au coup de sifflet les braves boys exécutant la manœuvre prescrite, se saisissent du dirigeable et, comme un ballon de football, ils lui donnent « le coup d'envoi. »

Perclus d'étonnement, le *Graf Zeppelin* en a fait dans l'air un bond de quelques mètres. Et maintenant, ses moteurs partis à la volée l'entraînent.

Mais, tandis qu'à l'habitude, en une ou deux secondes, il s'élève d'une centaine de mètres, aujourd'hui, il se maintient immuablement à la hauteur où l'ont lancé les biceps des boys et file en « rase motte ».

Alors, tout d'un coup, le lieutenant Richardson et moi qui nous trouvons, bras dessus, bras dessous, à la même fenêtre, nous avons cessé de rire.

Nous quittons des yeux cette foule en délire, dont la formidable clameur d'en-

thousiasme nous enveloppe, nous porte, et notre regard, obstinément, se fixe sur les pylones de fer de la ligne de force.

A cent dix à l'heure elle vient sur nous, cette ligne dont on distingue maintenant les fils, au reflet sanglant que porte sur eux la lumière rouge des lampes.

D'ailleurs, aux chocs brutaux dont tressaille le rigide, sans être dans la chambre de commande, nous percevons l'effort violent, angoissé du pilote qui cherche à cabrer l'appareil.

Dans l'intérieur du ballon, les hommes de l'équipage ont jeté rapidement par-dessus bord ce qui leur tombait sous la main.

Nous ne sommes plus qu'à quelques mètres, et il faut passer par la force seule des moteurs.

Le barreur d'altitude a cabré le *Graf Zeppelin* à la limite extrême du danger.

Perdant l'équilibre, nous accrochant aux parois, Richardson et moi, étroitement serrés, le visage crispé, les yeux fous nous attendons le heurt, la flamme, le feu d'artifice monstrueux, la catastrophe !

Avoir franchi la steppe et le Pacifique, et venir sur une ligne électrique crever stupidement !

Vingt mètres de haut ! de quoi se rompre les os si l'explosion par hasard nous épargne. Richardson me tord le bras, en hurlant :

— Hurrah !

L'avant du *Graf Zeppelin*, pointé vers le ciel, vient de passer à trois mètres au-dessus de la ligne de mort.

Mais l'arrière ? l'arrière qui traîne derrière nous, à 230 mètres, si loin, si bas, dans cette position cabrée ?

Le moteur du bout, s'il accroche ?

Combien de secondes dure l'affreuse attente? Un léger frémissement. Le gouvernail a effleuré un des fils et seule sa toile en a été endommagée.

Mais, j'ai vécu la minute la plus dramatique de ce voyage...

Nous nous regardons tous les deux, Richardson et moi.

— Pas de veine, hein! les populations de Los Angeles et d'Hollywood réunies. Elles viennent de manquer — à un fil — un bien joli feu de Bengale!

Pardieu! nous pourrons demain rouler et tanguer autant qu'il plaira au *Graf Zeppelin* : je ne peux plus connaître la peur.

Chicago, Détroit, Cleveland, New-York peuvent dans leur délire nous préparer les plus belles des fêtes : il y a déjà, au sortir de Los Angeles, une minute où j'ai connu la plus pure joie : l'ivresse de la vie sauve.

## **Hirsutes et moroses, dans le roulis**

---

La fatigue de la journée, cette émotion au départ, le dégoût de voir notre brave dirigeable, ce soir si terre à terre, se traîner lamentablement vers San-Diego m'ont fait me coucher avant le survol de la ville.

Je constate, ce matin 27 août, à mon réveil, que mon humeur probablement n'aura rien d'agréable pour mes compagnons.

La mauvaise humeur chez moi est toujours un pressentiment.

Ça y est ; je ne me trompais pas ! On ne pourra pas se laver de toute cette étape qui prendra fin à Lakehurst dans cinquante ou soixante heures.

Il n'y a plus d'eau. On a tout vidé. Plus de fruits, plus d'eau et l'on roule et l'on tangué.

Eh ! bien, quand on est dans la disposition d'esprit où je suis, il vaut mieux rester couché, et ne pas augmenter son cafard à regarder ce désert du Far-West.

Geisenheyner qui a des visions m'a affirmé tout à l'heure, en me réveillant hors de propos, qu'il avait aperçu un cow-boy et des Indiens. Ce doit-être comme ce cachalot du Pacifique qu'il a pris pour une baleine !

Geisenheyner, amenez-moi ce cow-boy et ces Indiens et alors seulement j'y croirai.

Une barbe qui pousse et qui gratte ne prédispose pas à la crédulité.

Je tente de soudoyer le petit Ernst pour avoir de quoi me raser.

D'un air navré il retourne ses poches.

— Petit crétin, ai-je jamais cru que tu avais de l'eau dans tes poches?

Il faut en prendre son parti et se faire à cette idée que lorsque nous descendrons, devant les charmantes new-yorkaises accourues à Lakehurst nous serons barbus comme M. Tristan Bernard et à semblance de M. Rappoport.

Il paraît que ce qui restait d'eau au départ de Los Angeles, le Dr Eckener a dû le vidanger en vitesse, un peu après San-Diego, pour ne pas aller donner du nez dans ces montagnes d'une hauteur de 1.200 mètres qui séparent la côte de la plaine, longeant interminablement jusqu'à El Paso la frontière mexicaine.

Donc, au lit, mon ami!

C'est d'ailleurs, si j'ose m'exprimer ainsi, le seul endroit où l'on puisse se tenir debout. En effet, depuis un bon moment déjà, le *Graf Zeppelin* exécute

un petit pas de quatre roulé et tangué, du plus puissant effet, sur notre plexus solaire.

Son inclinaison, par moments, est telle qu'on se demande, s'il a bien remarqué qu'il y a la terre en dessous.

Et puis comme vitesse, ça ne doit pas être épais. Lehmann et von Schiller ont beau exécuter un véritable « trommelfeuer » avec les décharges de leur *écholot*, ça n'augmente toujours pas la vitesse une première fois indiquée par ce bruyant appareil et qui est à peine de 80 kilomètres à l'heure.

Où êtes-vous, nos 175 kilomètres-heure du Pacifique !

Il faut quand même se lever.

En m'accrochant aux parois, je gagne la chambre de commande, où, ce matin, on a tout à fait l'air de se trouver sur un de ces petits wagonnets de scenic-

railway exécutant des descentes et des escalades de montagnes russes.

Le barreur du gouvernail d'altitude, qui se tient à deux mains à son volant, doit être assurément atteint de la danse de Saint-Guy. Non. Ces brusques mouvements, ce sautellement continu sont nécessités par la rapidité avec laquelle il lui faut compenser d'un coup de gouvernail les inquiétantes inclinaisons que, sous les violentes rafales du vent, prend le dirigeable.

Assez morne, ce matin, la salle à manger. Von Perkhammer d'abord n'est pas là. Il dit qu'il a mal aux dents. Tous nos autres compagnons — même M. Karl von Wiegand, qui du coup en délaisse sa machine à écrire et le poste de T. S. F. — sont aujourd'hui attablés, un peu moroses et blêmes.

Kubisk rit sardoniquement, devant la

pile des plats que, nonobstant, il s'apprête à nous passer.

Seulement, comme il est prudent et que de nombreux voyages lui ont déjà permis de mesurer exactement l'amplitude des mouvements de roulis, il a substitué au magnifique service de table habituel des assiettes en aluminium et des verres en papier huilé.

Le déjeuner terminé, je gagne la fenêtre où je m'arcboute. Au fond je regrette ma méchante humeur. Le spectacle est émouvant.

Il était déjà beau, ce matin, lorsqu'au petit jour, franchissant le Rio Colorado, nous avons aperçu les premières cités de l'Arizona, les seules qu'offre cet Etat avant l'immense désert que traverse audacieusement la ligne du Southern Pacific.

N'était-il pas dramatique aussi ce pic

de Stein, surplombant, altier et superbe, la longue chaîne à cheval sur l'Arizona et le New-Mexico?

Pourquoi faut-il que le manque d'eau et surtout cet affreux roulis aient pour moi retiré de sa splendeur à cette imposante Sierra Madre dont la chaîne massive limite l'horizon de l'immense plaine du Mexique?

Quoi d'étonnant d'ailleurs que dans ce large couloir, barré au nord et au sud par les monts d'Arizona et de la Sierra Madre, il se produise de ces petits courants d'air à faire danser la chaloupée à un dirigeable?

Au reste, depuis le déjeuner cela paraît se calmer.

Nous allons pouvoir photographier en toute tranquillité El Paso, qui par-dessus la frontière tracée par le Rio Grande tend la main à Juarez, sa sœur mexicaine.

Cette proximité a d'ailleurs dans des domaines différents des conséquences, dont certaines ne sont pas sans joyeuseté.

C'est à El Paso, qu'au moment des derniers troubles mexicains (on ne sait jamais exactement quels sont les derniers troubles mexicains, et je m'excuse de ce manque de précision) le gouvernement de Washington avait massé des forces importantes.

Il paraît que les deux mille hommes de troupes qui y séjournèrent prirent un intérêt des plus sportifs aux divers rounds qui mettaient aux prises les insurgés et les troupes loyalistes.

A la nuit, d'ailleurs, paraît-il, tout le monde se réconciliait, pour passer en contrebande, par-delà le fleuve frontière, des alcools variés qu'attendaient avec une compréhensible impatience les Américains secs.

Une nouvelle circule : on change de route. Celle du sud ne nous a vraiment pas si bien traités ! On va obliquer vers le nord-est où l'on peut espérer des vents plus favorables.

C'est égayé de cet aimable espoir, que je regagne ma cabine pour y dormir.

Quand, à l'aube, ce matin, je me suis réveillé, j'ai constaté qu'il n'y avait naturellement pas plus d'eau que la veille, et que ma barbe non rasée tournait au collier auvergnat.

Et cependant je suis de bonne humeur. Est-ce à l'absence de roulis qu'il faut imputer cette notable amélioration ?

Probablement,

Levé, j'ai gagné par une vaine habitude le cabinet de toilette superflu.

A cet instant, je vois arriver, un doigt sur la bouche pour m'imposer silence, notre excellent Kubisk.

Avec beaucoup de cérémonie, il me présente pour me débarbouiller un verre à bordeaux d'eau minérale.

Je le remercie avec effusion.

Celui qui se souvient de quel prix, à bord du dirigeable, on payait cette eau, comprendra aisément sans que j'insiste, pourquoi, au lieu de m'en laver, j'ai préféré la boire.

---

## **Au-dessus des “gratte-ciel”**

---

La clarté qui se lève fait sortir de la brume les champs réguliers du Kansas.

Partout la ligne droite des routes, la ligne droite des voies ferrées, les lignes géométriques des jardins où sont, avec symétrie, posés les carrés des maisons.

Et Kansas-City m'apparaît.

La géométrie est une science exacte, par suite, invariable. J'admire le magnifique ordonnancement des avenues rectilignes et des parcs hexagonaux. J'admire avec quelle élégance mathématique les ponts de cette ville franchissent le Kansas et le Missouri.

J'admire la logique qui a présidé au dessin de ces artères et lancé d'un jet droit, jusqu'à l'horizon, les routes qui partent dans le lointain.

Mais lorsque le dernier coin bleu du Missouri est sorti du champ de ma large verrière, un moment je ferme les yeux, et je vous revois, vous, mes routes de France, ombragées et capricieuses, faisant, pour aller d'un point à un point proche, mille détours dont l'aventure garde, quand même, un charme exquis.

Et vous, villages de mon pays, même devant tant d'ordre et de régularité, puis-je vous gronder bien sérieusement de votre fantaisie désordonnée, lorsque, s'évadant des horizons où se poursuit ma route, ma pensée retrouve vos vieilles maisons, qui se chevauchent, dans l'exacte harmonie de leurs toits disparates, pour se mettre au plus près de l'église indulgente, dont le clocher aigu monte autour d'elles et pour elles, comme une prière, dans l'azur du ciel.

Nous avons laissé loin derrière nous les

champs du Kansas, survolé un peu de ceux du Missouri, un peu également de ceux de l'Iowa.

Voici maintenant Davenport et le somptueux Mississipi.

Là, dans la splendeur de ce fleuve, les courbes de la nature ont un moment raison des lignes droites des hommes.

L'appel aigu de la sirène du dirigeable nous arrache brusquement aux machines à écrire et nous colle, curieux, aux fenêtres de la salle à manger.

A nos pieds : Chicago !

Au sortir de cette vision légère qui tout à l'heure me mettait aux yeux le charme discret de mon pays, maintenant avec cette ville, le spectacle de force, le plus direct qu'on puisse imaginer.

Après la banlieue gigantesque et les villas somptueuses, l'absolu dans l'orgueil du rêve volontaire, l'absolu dans la

puissance de sa réalisation : les sky-scrapers montent à l'assaut des régions aériennes d'où ont fui les oiseaux.

Ils mirent leur satisfaction de gratte-ciel, au bord du lac immense.

Seulement, mettez comme à cette minute où nous passons sur la ville, par trois rangs serrés dans les rues des milliers et des milliers d'automobiles ; faites pousser dans le splendide jardin qu'ourle le Michigan, les multicolores parterres de cette foule vibrante ; peuplez les toits plats des sky-scrapers de ces gens innombrables dont le délire monte vers nous dans l'envol blanc de milliers de mouchoirs ; sentez venir à vous le fol enthousiasme de ces bras tendus vers ce rêve millénaire qu'à cette minute, en ce ciel, pour ces êtres, vous réalisez ; laissez-vous pénétrer par l'âme de ce peuple, enfantine et droite,

enthousiaste et généreuse : alors, si vous avez du cœur, vous aussi, vous pleurerez.

Toutes les sirènes de toutes les usines crachant leur stridente vapeur ; tous les sifflets des locomotives empanachés d'un nuage sonore ; tous les bateaux du lac ululant à perte de pression portent jusqu'à nous l'accueil délirant de ce peuple jeune qui a toujours recherché dans l'éclat des sonorités violentes les manifestations de sa puissance ou de sa joie...

Le survol des eaux pâles du lac Michigan a remis quelque calme dans nos cœurs en émoi...

Le vent et le roulis d'hier ont considérablement retardé la marche du dirigeable. Nous ne pouvons plus maintenant arriver à Lakehurst avant demain, six ou sept heures et nous aurons mis plus de 51 heures pour parcourir les 4.700 et

quelques kilomètres de Los Angeles à New-York.

Déjà la nuit est tombée.

Au coup de sirène du *Graf Zeppelin* nous quittons tous la table pour regarder cet éblouissement qu'est Détroit, la capitale de l'industrie automobile.

Cinq immenses avenues en étoile traversent de bout en bout la cité. De la hauteur où nous voguons, on dirait une énorme araignée de feu, dont le corps monstrueux, fait de tous ces sky-scrapers illuminés, s'étale au bord du lac, alors que les pattes maigres et gigantesques enserrent de leur étreinte les carrés lumineux de la ville. Cleveland, Philadelphie tour à tour déchirent de leurs feux multicolores l'ombre épaisse où le Zeppelin en ronronnant s'avance.

Avant de gagner Lakehurst et le hangar — le plus grand du monde — où

il reposera aux côtés de son frère plus chétif, l'américain *Los Angeles*, le dirigeable allemand doit survoler New-York.

Dans l'attente du merveilleux spectacle, je suis resté éveillé auprès de ma fenêtre, dans l'air déjà glacé de cette nuit.

Et maintenant le jour va se lever. On le devine à l'éveil de cette nature qui secoue rapidement l'ombre dont elle était enveloppée, et se pare déjà des couleurs chatoyantes qu'avivera l'éclat du soleil.

Une vapeur lourde, au loin, flotte sur cette masse grise dont on devine que c'est la ville colossale.

Rosée d'abord par le soleil, cette brume s'effiloche aux coups redoublés de l'astre ardent.

Et à trois cents mètres d'altitude nous surprenons à cette heure matinale New-York à son éveil.

Le *Graf Zeppelin* au-dessus de la cité formidable, d'où montent des bords de l'Hudson les gratte-ciel orgueilleux, inscrit dans le ciel en cercles élégants son salut et sa joie.

Conscient de sa prouesse et fier de son succès, maintenant il pointe vers la statue colossale, dont fit jadis présent à la grande cité d'Amérique un peuple qui, lui aussi, a toujours placé au premier rang de ses biens la liberté.

Au dessus de la statue géante de Bartholdi, le *Graf Zeppelin* passe et repasse.

Vers lui monte, droite et figée, la flamme de bronze que tend pour éclairer le monde cette colossale Liberté qui, à cette minute, n'est plus qu'une femme élevant vers son vainqueur l'ostensoir où resplendit un soleil.

---

## **Sport ou transport ?**

---

Dans ce New-York où je débarque pour la première fois — tout comme Cristophe Colomb, un peu plus tard peut-être, mais avec assurément autant de joie — moi aussi, je découvre l'Amérique.

Découverte d'abord pleine d'émotions. En descendant de ce train de luxe, le Blue Comet, qui, en un temps record, nous a transportés de Lakehurst à Jersey City, sur l'autre rive de l'Hudson, dans le feu des déclarations et des interviews, j'ai laissé sur le quai de la gare tout ce que je possédais comme bagages.

Arrivé à l'hôtel, je m'en aperçois et me désole.

Un coup de téléphone : un fonction-

naire de la Hamburg-Amerika, tandis que je me mets à table, se présente pour recueillir mes doléances.

Au dessert, il me rapporte mes valises. Sans vouloir en tirer aucune conclusion, je dédie cette petite anecdote à mes frères voyageurs qui, en France, ont été victimes d'une même étourderie.

M. Orteig, Mécène généreux, dont le prix par vous institué a peut-être suscité Lindbergh ; vous, grâce à qui, en tous cas, est devenu plus vite une réalité glorieuse le rêve qu'avait fait l'homme d'un vol transatlantique, pourquoi faut-il que vous m'ayiez fait connaître les enchantements de New-York à la veille même du jour où je le quitte !

A vos rangs ! fixe : le colonel Walter Scott ! un beau nom, qui va bien à ce grand cœur.

Avec ces hommes, dans les mots tou-

chants qu'ils me disent, dans les faits qu'ils me content, j'entends, enfin, retentir le nom de mon pays !

L'oubli m'en était douloureux au sein de ces fêtes enthousiastes, dans ce délire de tout un peuple, où là encore, comme à Tokio, je pouvais à ce triomphe, si légitime qu'il fût, évaluer le recul dont le payait la France.

La « parade » du Dr Eckener a jeté sur les voies qu'elle doit suivre dans la ville une foule frémissante.

Son cortège avance lentement sous la neige des petits papiers — ces confetti de la joie populaire à New-York — où l'on pourrait retrouver, déchiquetés dans la précipitation de l'enthousiasme, les livres de commerce de maisons sérieuses et jusqu'à des pages des Bibles de dévots.

Au banquet de City Hall les autorités américaines ne trouvent plus les mots

pour magnifier le génie allemand, et dans leurs Banques les magnats de la Finance ne trouvent plus assez vite les clefs de leurs coffres pour en offrir l'opulence aux yeux gourmands du Dr Eckener.

Tokio, Los Angeles, New-York, étapes fructueuses de la plus directe, de la plus utile entreprise de propagande qu'ait à ce jour réalisée l'Allemagne !

Pendant ce temps, nos diplomates se cachent, nos aviateurs s'éclipsent et nos constructeurs, hors de course, contre-signent aux épreuves de la Coupe Schneider la défaillance d'un pays qui n'a pas su les aider.

C'est entendu, je suis le premier à applaudir au merveilleux exploit dont je garde la fierté et l'émotion d'être le seul historiographe de langue française.

Sans doute, je suis encore le premier

à tresser au bon, au brave, au génial Dr Eckener les couronnes de laurier que méritent à la fois son courage, sa science et sa ténacité!

Sans doute aussi, je suis heureux que de cette magnifique randonnée, la presse entière de mon pays ait parlé, avec la louange qui convenait et tout l'esprit sportif qu'on pouvait souhaiter.

Mais avoir l'esprit sportif : ce n'est pas seulement, dans la compétition, accuser le coup avec honnêteté; c'est aussi chercher à y répondre...

On part ce soir. Heureusement! Je deviendrais amer, malgré toutes les séductions gastronomiques et autres dont vous avez, pour ma joie, orné si fastueusement votre table, mon Colonel!

Adieu, New-York. Dans cette ville fantastique, où l'on vit vite, mes trois jours ont passé, en un éclair.

A la nuit, nous nous retrouvons devant le hangar de Lakehurst.

Si notre petite troupe n'a pas sensiblement changé d'effectifs, sa composition est loin d'être la même.

Les professionnels, les sportifs, les « Tour du Monde », combien sommes-nous maintenant ?

Nous ont abandonnés les Américains qui ont déjà pour leur compte bouclé la boucle, puisque pour eux le voyage débuta à New-York où les vint chercher aux premiers jours d'août le *Graf Zeppelin*.

Adieu, Commander Rosendhal ! lieutenant Richardson ! aimables confrères et vous, lady Grace Hay Drummond Hay, qui avez été le charme et la poésie de ce hardi voyage.

Qui vous remplacera ? N'importe. Demain sur le *Graf Zeppelin*, malgré les convenances et les amabilités il y aura

deux catégories de passagers : les « Tour du Monde » et... des voyageurs.

Et puis, lui aussi nous abandonne, le Dr Eckener. Dame ! il s'agit maintenant de monnayer l'enthousiasme et de transcrire en chèques bancables le délire.

Il nous confie au capitaine Lehmann, l'autre lui-même, avec lequel, en confiance et les yeux fermés, nous referions encore un tour du monde.

Le départ annoncé pour dix heures se présente mal. Le vent qui souffle de côté gêne la sortie du dirigeable et risquerait de le plaquer dangereusement contre le hangar. Evidemment, il n'a pas l'air très violent ce vent, mais quand même...

Sans doute, ici pourrais-je placer assez adroitement une savante dissertation sur les avantages comparés du plus léger et du plus lourd que l'air.

Je n'en ai ni les moyens, ni la prétention,

Puis-je au moins émettre une préférence qui va, sans contredit, à l'avion?

Mais cette préférence me donne-t-elle le droit d'infirmer doctement l'avenir du dirigeable? Et parce que sa valeur militaire s'est avérée nulle, parce que sa valeur commerciale est, à mon sens — comme ce soir par exemple — trop circonscrite dans la dépendance des éléments ou le danger de son monstrueux cube d'hydrogène, vais-je nier les splendides résultats qui ont couronné le courageux effort du Dr Eckener?

Un avenir prochain nous dira si dans la voie triomphalement ouverte par le *Graf Zeppelin* pourront désormais s'engager pour des grandes liaisons de 12 à 15.000 kilomètres ces aéronefs dont un pays possédant, comme la France, un immense empire colonial ne saurait alors se désintéresser.

L'avenir, seul juge en la matière, nous dira si, en accomplissant son tour du monde, le *Graf Zeppelin* a fait du sport ou du transport !

Evidemment cet immense hangar maintenant à peine éclairé, la masse immobile du dirigeable, tout autour, ces marins endormis, et surtout dans les hautes ferrures la plainte douce du vent : cela porte aux réflexions sévères.

Allez vous coucher, M. le professeur d'aéronautique comparée.

On n'a que faire de vos soupirs !

Pour ce dont vous voulez vous mêler, sachez que, sur ce point, votre pays a les avis de son gouvernement, de sa Chambre et de son Sénat.

Les commissions parlementaires veillent ; vous, allez-vous coucher !

J'obéis.

---



## Où je boucle la boucle

---

J'ai même si bien obéi, que je dormais encore quand, sur le coup de 8 heures, ce matin du dimanche 1<sup>er</sup> septembre, le *Graf Zeppelin* s'éleva pour achever, d'une étape jusqu'à Friedrichshafen, son officiel tour de la terre.

Depuis quelques minutes à peine nos moteurs sont en marche et nous voilà déjà au rivage de cet Atlantique qui reste pour nous — malgré la splendeur et l'immortel ennui de votre vol solitaire, ô Lindbergh — la tombe cruellement mystérieuse où sont ensevelis les deux héros qui, les premiers, par-dessus les flots insoumis ont tenté de porter vers l'Amérique nos couleurs et notre foi.

Je regarde cette chose immense, cet

Océan redoutable qui attend peut-être d'autres holocaustes dans les jours qui viennent. Je cherche à trouver en moi une émotion nouvelle.

Il fait trop doux, trop clair, trop gai, et nous voguons trop aisément.

Je ferme la fenêtre, je me détourne de cet Océan dont les flots maintenant trop survolés ne nous effrayent ni ne nous intéressent.

Je regarde à l'intérieur de notre vaisseau aérien.

Nous sommes encore neuf « tour du monde ». Les « nouveaux » sont au nombre de treize. Malgré ce chiffre, ils n'ont pas craint de s'embarquer.

Il y a tout d'abord trois officiers de la marine américaine, puis une bonne mesure de banquiers, de coulissiers, d'industriels, tous joyeux garçons qui mangent bien, qui boivent mieux encore et qui

vous envoient mille francs de cartes postales, comme s'il s'agissait d'un timbre de cinq sous.

Et puis enfin, il y a deux dames.

Pourquoi s'aventurer ainsi, direz-vous? C'est de la folie! Comme elles ont certainement passé l'âge de raison, c'est peut-être tout simplement de la bravoure.

Braves, elles le sont, intrépides et pleines d'entrain. Elles aideront par leur gaîté et leur importante capacité en champagne, à dissiper l'atmosphère pleine d'austérité et de travail qui jusque là avait régné sur notre bateau.

Pour l'une d'elles, Mrs Hobson, c'est ce même 31 août, à 16 heures, qu'elle a convaincu son mari de la nécessité pour elle de faire un petit voyage en Europe. Comme elle se trouvait à New-York, en courses pour quelques heures, elle a dû partir comme nous à 19 heures, sans

passport — et, ce qui est beaucoup plus grave, avec l'unique robe qu'elle portait.

Comme sa compagne Mrs Charles Parker, veuve d'un chirurgien Mrs Hobson fait, elle aussi, une abondante consommation de cartes postales.

Le dîner s'est fort bien passé.

Si ça continue, nos nouveaux compagnons assécheront, avant l'arrivée, la « cave » pourtant bien garnie et de haut prix du dirigeable.

L'un d'eux, pourtant, tout à l'heure a disparu d'un air somnolent.

Et voici qu'un homme de l'équipage vient informer le capitaine Lehmann que ça sent le tabac... justement à côté de cet endroit discret où les collégiens ont l'habitude de faire, dans la nicotine, leurs premières armes.

Comme on a mis un marin en faction,

il faudra bien à un moment donné que le délinquant sorte de son réduit.

Le capitaine Lehmann l'admoneste avec sévérité. N'a-t-il pas mis en danger la vie de tous ses compagnons, et n'a-t-il pas compris que cette pièce discrète où il s'est réfugié n'en est que plus dangereuse par suite du violent appel d'air qu'y provoque la tuyauterie d'évacuation?

Mais les passagers — surtout les nouveaux — ont encore plus mal pris la chose que le commandant du dirigeable.

A la pensée que, pour la passion de ce fumeur, ils ont risqué de faire, en flammes, le fatal plongeon, certains sentent passer en eux le grand frisson.

En Amérique, le grand frisson, ça se matérialise tout de suite, et, ma parole, bien que depuis longtemps nous ayons quitté Hollywood, je crois bien que nous allons assister à un de ces matches de

boxe dont le cinéma américain nous offre des exemples variés et contondants.

Quant aux dames, avec cette sensibilité commune à leur aimable sexe, elles demandent simplement qu'on jette par-dessus bord, dans l'Atlantique, ce dangereux individu.

Est-ce parce qu'il prévoit que cette solution va être finalement adoptée, toujours est-il que le délinquant bat rapidement en retraite et s'enferme à clef dans sa cabine.

Ce matin, tout est oublié. Avec les fumées des vins du Rhin et de Champagne se sont dissipés les appréhensions et les projets homicides. D'ailleurs le capitaine Lehmann a obtenu la parole d'honneur du coupable qu'il ne recommencerait pas. Il a, surtout, obtenu tout le tabac de ce fumeur.

Le temps magnifique, l'immobilité par-

faite du *Graf Zeppelin* font que nos nouveaux compagnons prennent à nos yeux une posture avantageuse et vraiment trop pleine de suffisance.

Quand même un peu vexés, nous leur rabaissons du coup « leur » Atlantique avec « notre » Pacifique.

Bientôt d'ailleurs les vents capricieux qui nous entraînent au sud des Açores vont rabattre chez ces néophytes un indécent caquet.

Et à la cinquantième heure de vol la terre nous apparaît. N'ayant pas connu cette fois d'émotion au-dessus de l'Océan nous ne connaissons, à retrouver la terre, qu'un émoi de bon ton, qu'une joie franche, cordiale, qui s'exprime à merveille dans une mousse pétillante de champagne.

Il restait encore de ce vin, mais la réserve de Kubisk ne résistera pas, à coup sûr, au dîner de ce soir.

Depuis que nous longeons cette admirable côte d'Espagne, notre compagnon le Dr Megias ne se tient plus de contentement. Il accapare la T. S. F., dont il se sert pour envoyer à son souverain des télégrammes débordant de fidélité, de joie et de renseignements météorologiques.

Le dîner est fini. Le vin aussi. Le champagne itou.

Il ne reste plus rien, à bord, pour apaiser chez nos nouveaux compagnons une soif qui décidément est inextinguible.

Mais, heureusement, il y a encore de l'encre rouge dans le tampon humide où s'humecte le cachet rond du *Graf Zeppelin*.

Ce cachet : « *An bord des LuftschiFFes Graf Zeppelin* » et une date !

Il a, de tout temps, été le grand

amusement du « bateau », mais ce soir c'est de la frénésie.

Les « nouveaux » ont déjà timbré à ce chiffre tout ce qu'ils avaient comme cartes postales et comme menus.

Ils ont timbré ensuite tous les papiers et banknotes qui gonflent leurs porte-feuilles.

Puis, à la manière de notre camarade von Perkhammer, les voilà qui estampillent maintenant leurs chemises, leurs faux cols, leurs manchettes.

*An bord des LuftschiFFes « Graf Zeppelin » !*

Au tour de ces dames, maintenant, d'être timbrées !

Et au milieu des rires convulsifs, le cachet s'abat sur des cous nus, sur des épaules décolletées.

Un de ses compatriotes veut même à toute force marquer du cachet rouge les bas de soie « chair » de Mrs Hobson.

Ce n'est pas que l'idée déplaît à cette aimable dame ; mais, comme on le sait, de même qu'elle n'a qu'une robe, elle n'a qu'une paire de bas.

Qu'à cela ne tienne ! Notre Américain disparaît, une seconde, dans sa cabine et revient tendant triomphalement une paire soyeuse de « 44 fin ».

Quelle objection dès lors pourrait élever Mrs Hobson ?

Pâmée de rire, elle laisse l'autre, à grands coups de cachet, timbrer au chiffre du dirigeable un bas qui moule, à la vérité, une jambe agréable...

Le palais royal de Santander respectueusement survolé, tout droit maintenant sur Bordeaux !

Et soudain dans la nuit passe, syn-  
copée et rapide, la clarté d'un phare  
qui monte de la terre de France !

Vingt jours ! Voir toute la terre, sil-

lonner les cieux étrangers et retrouver sa patrie dans ce symbole : un phare !

Vers mon pays noyé d'ombre s'incline ma pensée attendrie et fidèle.

Pour la première fois peut-être, au cours de ce voyage de 35.000 kilomètres, je réalise la folie et l'inutilité de partir.

Ma patrie !

Sur la mer, en face des lumières d'Archachon : le feu d'une barque de pêche. Il est solitaire et laborieux.

Qui sait ! Vers l'éblouissement qu'est, dans la nuit noire, notre Zeppelin illuminé, le pêcheur qui monte cette barque, uniquement soucieux de ses filets, n'a peut-être même pas levé la tête...

.....

A la quatrième heure du 21<sup>e</sup> jour, nous venons d'accomplir le tour du monde.

Le *Graf Zeppelin* a tenu sa gageure, réalisé son exploit.

Sans une erreur, sans une défaillance, allant vers ces steppes sibériennes d'où l'âme a fui, où la science a reculé, il a ouvert la route que suivront, dans l'avenir, les caravelles aériennes.

Le premier, sur le Pacifique redoutable et inviolé, tombe énigmatique de combien d'audacieux, qui s'étaient donné des ailes, il a fait triompher le grand rêve dont Icare mourut...

Il a traversé l'Amérique comme un défi à la vitesse; puis, en se jouant, une fois de plus, il a franchi l'Atlantique.

Friedrichshafen!

Le voilà revenu au nid.

Au rythme ralenti de ses moteurs, son gouvernail cabré l'incline sur le lac de Constance. Il descend, fier, orgueilleux, magnifique, vers cette terre allemande pour laquelle il a si rudement, si utilement travaillé.

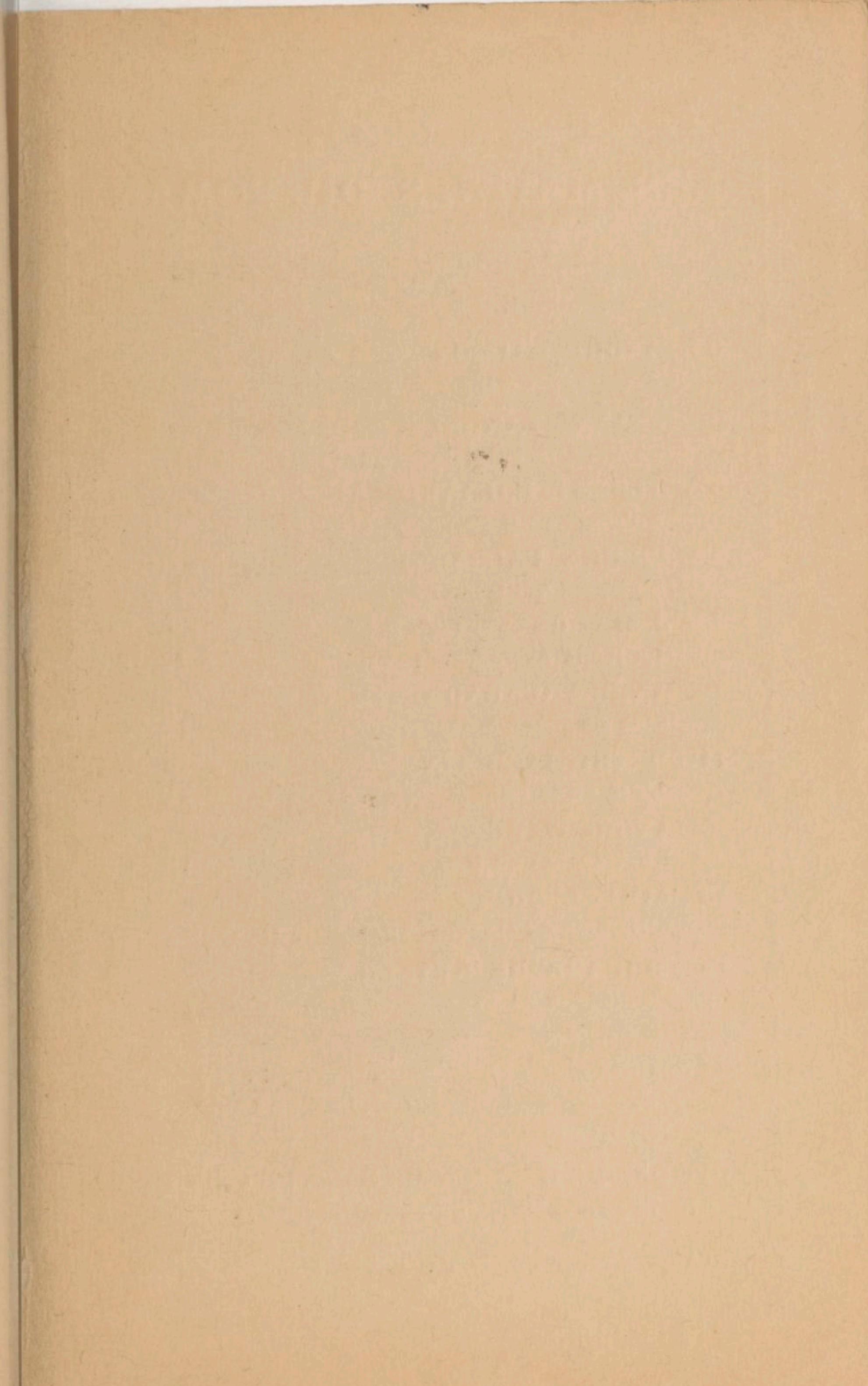
Et le soleil, lui-même subjugué, brosse pour le vainqueur, au matin de son retour, un ciel inoubliable d'apothéose.

FIN.

## Table des Matières

---

Départ .....	7
Le « Graf Zeppelin » .....	23
Un homme : le Dr Eckener.....	39
Silhouettes de « Tour du Monde ».....	47
Au-dessus de l'Allemagne.....	63
Par les forêts sans fin de la Terre Rouge.....	69
Spleen sur la steppe .....	79
Au-dessus des flots bleus d'une mer d'Extrême-Orient .....	91
Banzaï! Banzaï .....	103
Chrysanthèmes .....	111
Deux nocturnes .....	121
Dans l'orage sur le Pacifique .....	133
Plaisirs gastronomiques et longitudinaux....	143
Terre! .....	155
Où il n'en a tenu qu'à un fil... de haute tension	163
Hirsutes et moroses, dans le roulis .....	183
Au-dessus des « gratte-ciel » .....	193
Sport ou transport.....	201
Où je boucle la boucle .....	211



# **LES MAITRES DU ROMAN**

4<sup>e</sup> Série  
10 Volumes

- 
- |   |             |
|---|-------------|
| <b>35. ANDRÉ SALMON</b>                 |             |
| Archives du Club des Onze. . . . .      | <b>12 »</b> |
| <b>36. JEANNE LANDRE</b>                |             |
| La parodie galante. . . . .             | <b>12 »</b> |
| <b>37. ALBERT ERLANDE</b>               |             |
| A l'ordre de Dieu. . . . .              | <b>12 »</b> |
| <b>38. PIERRE VALDAGNE</b>              |             |
| L'homme qui tremble. . . . .            | <b>12 »</b> |
| <b>39. J.-H. ROSNY aîné</b>             |             |
| La jeune Aventurouse. . . . .           | <b>12 »</b> |
| <b>40. ANDRÉ WARNOD</b>                 |             |
| Lina de Montparnasse. . . . .           | <b>12 »</b> |
| <b>41. HENRI BACHELIN</b>               |             |
| L'Été de la Saint-Martin. . . . .       | <b>12 »</b> |
| <b>42. ANDRÉ DAHL</b>                   |             |
| Le Sleeping en folie. . . . .           | <b>12 »</b> |
| <b>43. MARCEL ROUFF</b>                 |             |
| L'Homme de cinquante ans. . . . .       | <b>12 »</b> |
| <b>44. ÉDOUARD DE KEYSER</b>            |             |
| Le ménage de Croquette Parfait. . . . . | <b>12 »</b> |
- 

Souscrivez, chez votre libraire, à la Série complète au prix de :

**France et Colonies. . . . . 100 fr.**

**Etranger . . . . . 115 fr.**

**EDITIONS DE LA NOUVELLE REVUE CRITIQUE**

**16, rue José Maria de Heredia, PARIS-VII<sup>e</sup>**

PARIS. — Imp. RAMLOT et Cie, 52, avenue du Maine.