

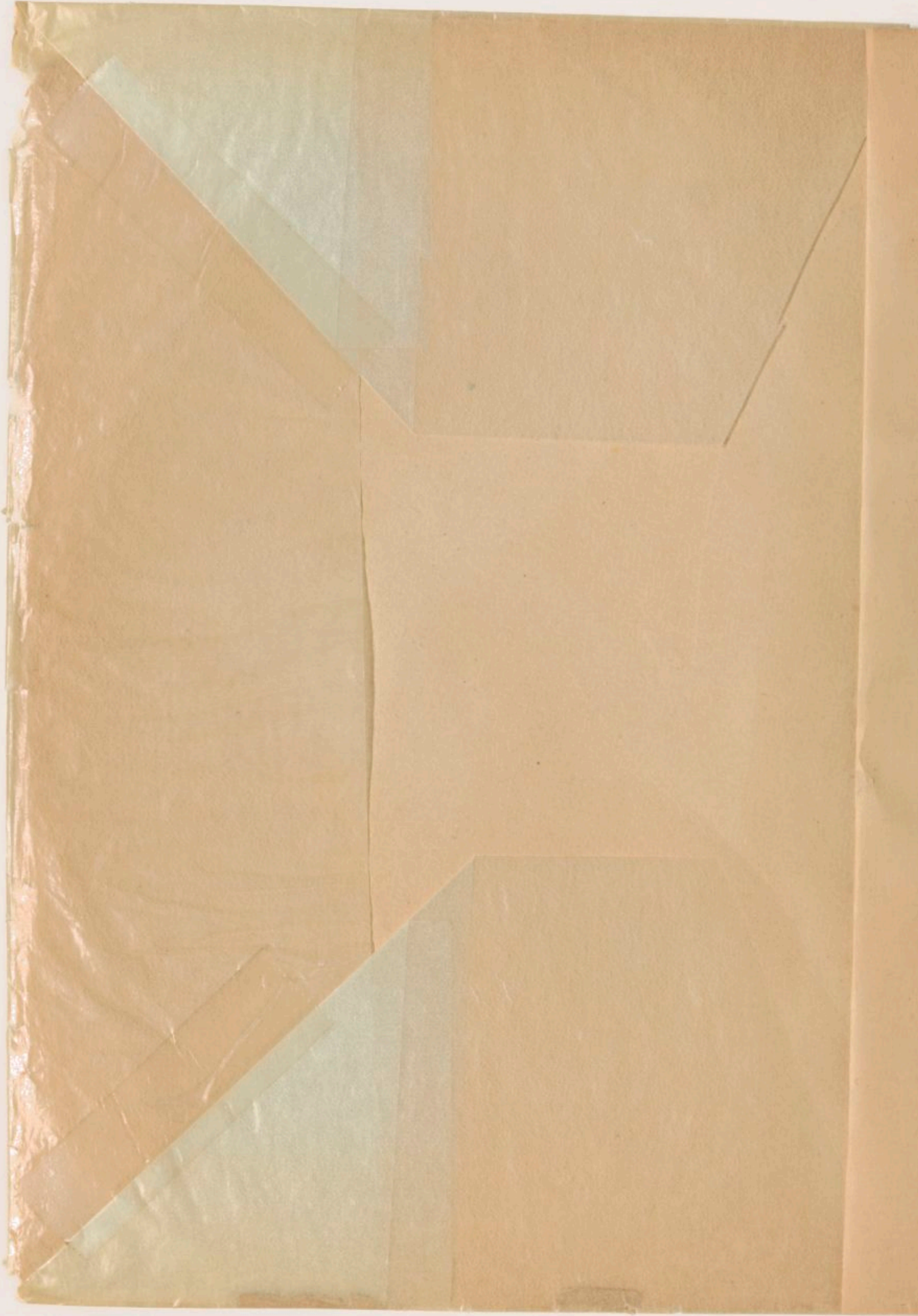
ENNEMONDE DIARD

COUPS D'AILLES
DE L'OISEAU A L'AVION

PREFACE DE LAURENT EYNAZ

MINISTRE DE L'AIR

ST ETIENNE 1930



COUPS D'AILES

*Il a été tiré de cet ouvrage
200 exemplaires numérotés de 1 à 200
sur papier Alphax
et signés par l'auteur*

ENNEMONDE DIARD

COUPS
D'AILES
DE L'OISEAU A L'AVION

Préface de
M. LAURENT EYNAC
Ministre de l'Air

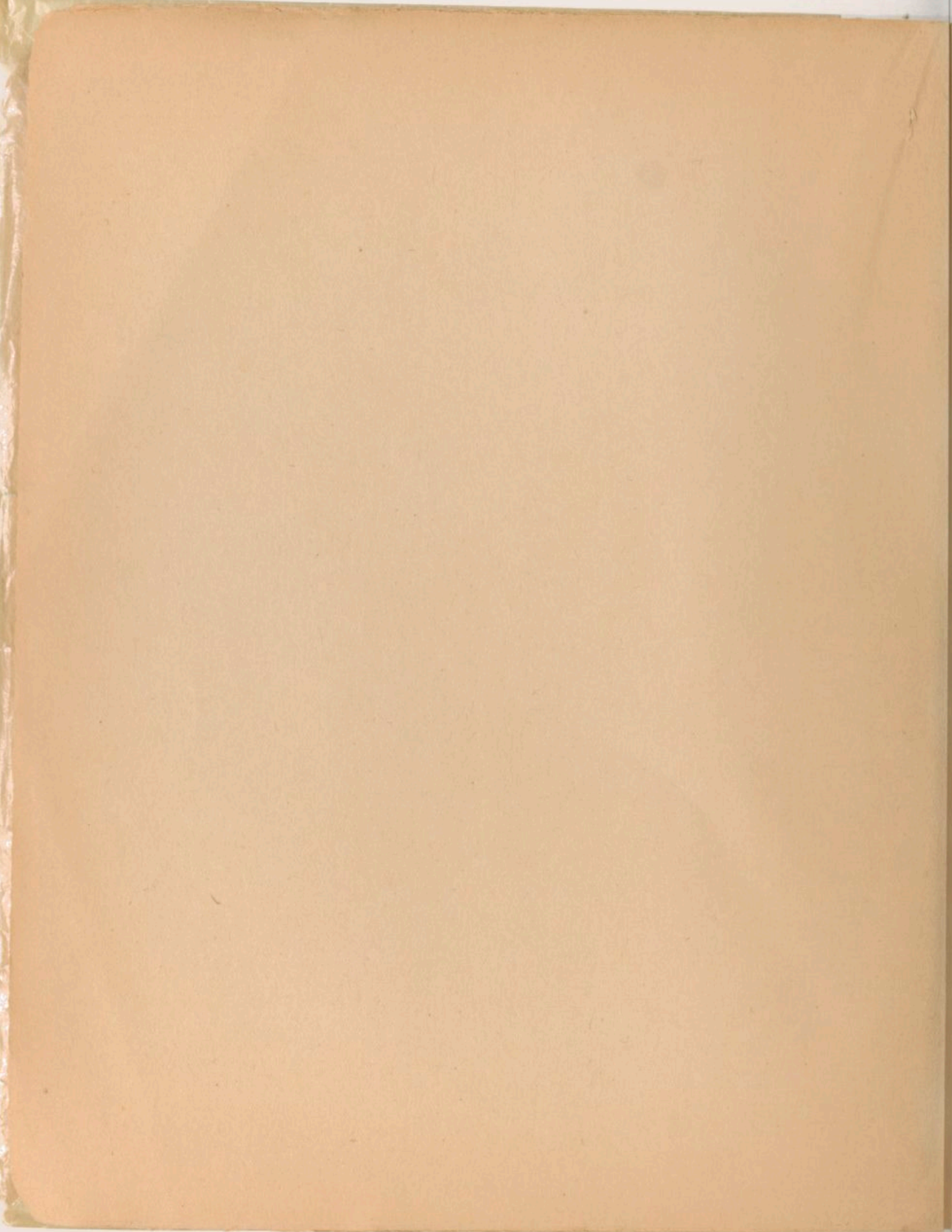
Edité par
L'IMPRIMERIE INDUSTRIELLE
Saint-Etienne
MCMXXX

La couverture et les dessins
illustrant "Coups d'Ailes"
sont de J.-F. MARTIN

C'est tout ce que j'ai aimé....

*J'ai cueilli mes souvenirs pour en faire une
gerbe. Je l'offre à ma mère.*

E. D.



PRÉFACE

Voici un livre qui est non seulement une promenade délicieuse à travers des paysages et des souvenirs, une œuvre d'utile propagande, mais encore une bonne action.

Oui, vous avez bien fait, Mademoiselle, de réunir ces pages, vrai carnet de route que l'on sent écrit dans une communion d'âme de chaque instant avec l'Aviation, ses visions et son histoire.

L'aviation a suscité des ingénieurs, d'éminents travailleurs manuels, des explorateurs, d'héroïques soldats. Pourquoi n'aurait-elle pas aussi ses poètes, ses artistes, ses penseurs ? Un tel livre provoquera des vocations et les imaginations éveillées enfanteront des gestes, des élans nouveaux.

Que le courage et l'ingéniosité la plus subtile trouvent leur source dans la rêverie, il n'y a pas là de quoi nous surprendre.

Evidemment, le Ministère de l'Air n'a pas encore créé le bureau de la peinture aérienne, de l'impressionisme céleste et je doute qu'une administration aussi chargée puisse jamais réserver une place à des fantaisies exquises et légères. Mais en sortant des salles obscures, où nous

sommes enfermés, hélas trop souvent, loin des libertés du ciel, nous entendons ouvrir notre cœur et nos yeux à toutes les évocations du plus beau métier qui soit au monde.

Tout le long de ces Coups d'Ailes, vous vous êtes chargée de cette révélation. Ce commentaire idéaliste met en relief les qualités sensibles de votre esprit et la palette si diverse où votre plume puise ses couleurs.

Je n'ai garde d'oublier non plus sa valeur documentaire, et les précisions anecdotiques dont il est parsemé, qui serviront à l'histoire de l'aviation dans notre chère Auvergne natale.

À chaque page l'air pur et le soleil ont laissé des rayons. On ne peut se passer de leur charme consolant, ni dans l'aviation ni dans la vie.

Comment vous nommer, Mademoiselle, en langage de piste ? Un as ? Une as ? Je n'ose risquer ce néologisme féminin et aéronautique mais je suis assuré que votre ouvrage va facilement s'envoler

Lauréntyne

NOTE DE L'AUTEUR

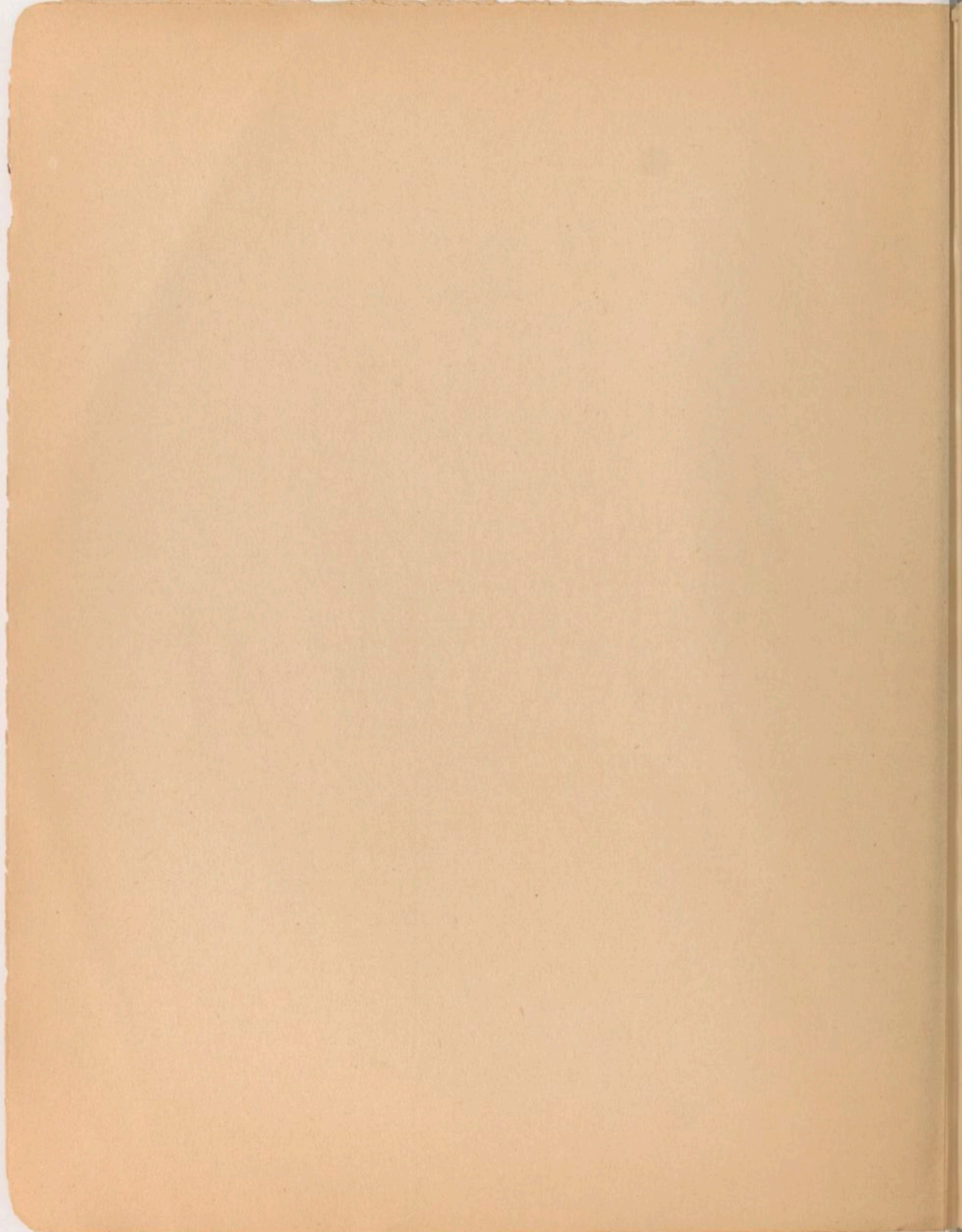
Que, pour les besoins de la cause, le Forez adopte le Velav, le Puy-de-Dôme annexe la Haute-Loire, et qu'un ministre se fasse Auvergnat pour devenir le compatriote d'une Stéphanoise..., il y a là de profondes subtilités !

Aussi bien, sous les jeunes ailes, tombent d'elles-mêmes entre les départements, les limites de convention.

Il n'existe, en réalité, au cœur de la France, dans ce Massif Central rude et orgueilleux, qu'une seule vieille race d'hommes auxquels l'énergie, la ténacité, la volonté, le courage, la franchise et aussi l'indulgence et la bonne humeur, sont qualités communes.

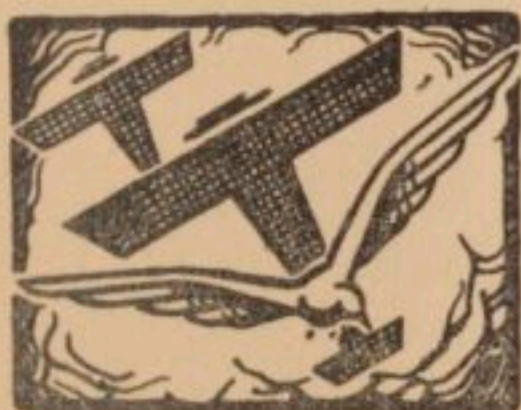
Qu'on soit du Puy, de Saint-Etienne ou de Clermont, à cette vieille race, on est toujours fier d'appartenir.

Enn. D.



INTRODUCTION

*Des ailes, des ailes, des ailes ;
Comme dans le chant de Ruckert,*
Théophile GAUTHIER.



*Il est doux de se réfugier dans ses
souvenirs.*

*Venez, souvenirs ! Venez, accou-
rez ! Éparpillez-vous dans un bruisse-
ment d'ailes !*

*Les souvenirs, pour moi, ce sont des oiseaux ou des avions,
des trilles cristallins ou de graves chansons de moteurs.*

Les souvenirs, ce sont des ailes :

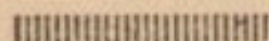
*Ailes fines, ailes de velours, ailes de plumes, ailes de toile, ailes
bleues, ailes roses, ailes blanches, ailes endiamantées de gouttelettes
d'eau, ailes empourprées de soleil, ailes qui jouent avec l'aurore,
ailes que teint le crépuscule ; petites ailes fragiles des pinsons et des
fauvettes, grandes ailes solides des oiseaux de flamme et d'acier...
Irréel prodige... Ailes qui montent, ailes qui s'éploient, ailes qui
portent vers le ciel la prière des colombes ou bien le rêve fou des pre-
miers Icares, ailes qui s'ouvrent, ailes qui se brisent hélas !*

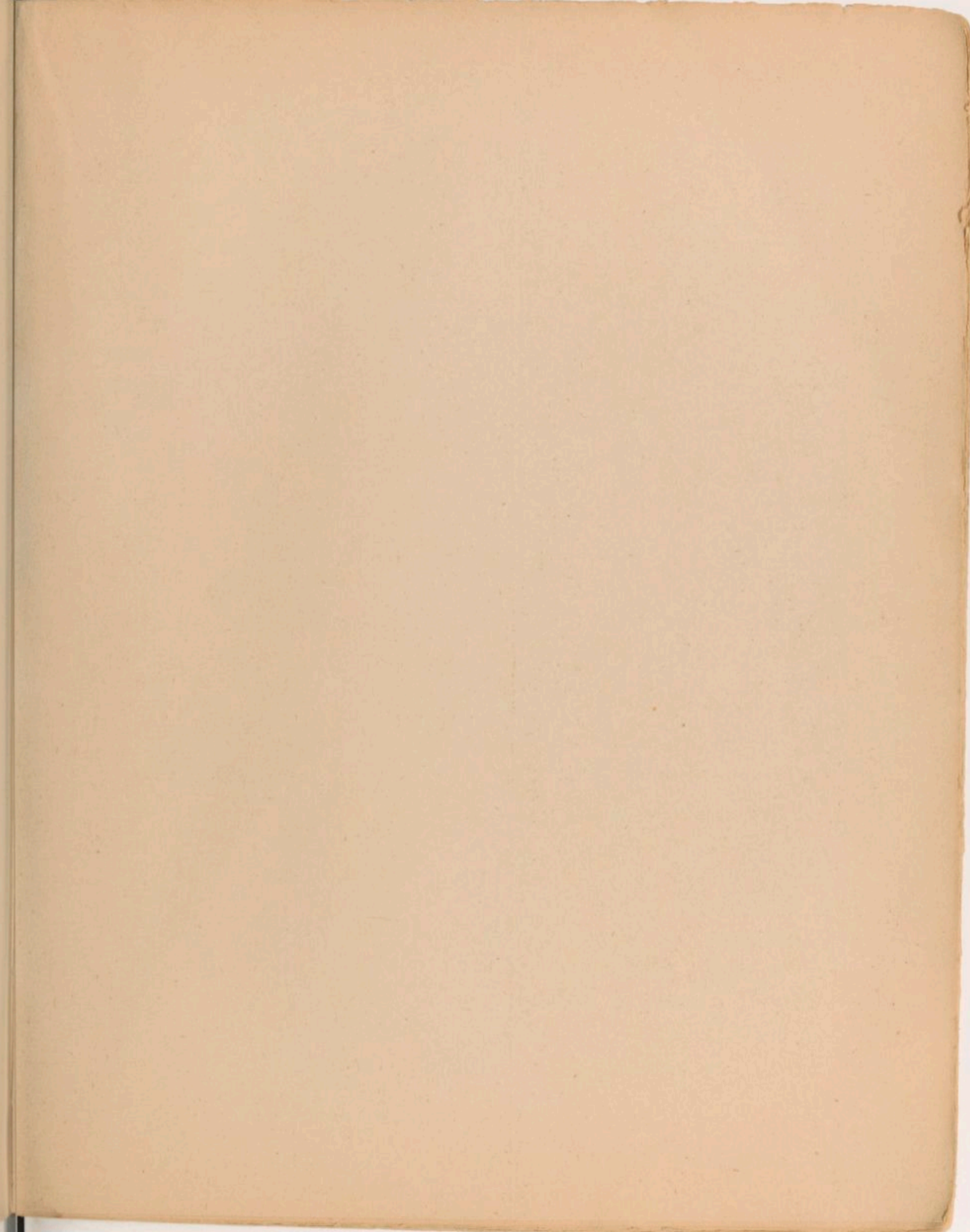
Des ailes ! Ailes satinées et palpitantes, ailes des anges, ailes des poètes, ailes des héros, ailes de l'idéal, ailes de l'enthousiasme, ailes de l'esprit qui pense, ailes de l'âme qui croit, ailes du cœur qui aime.

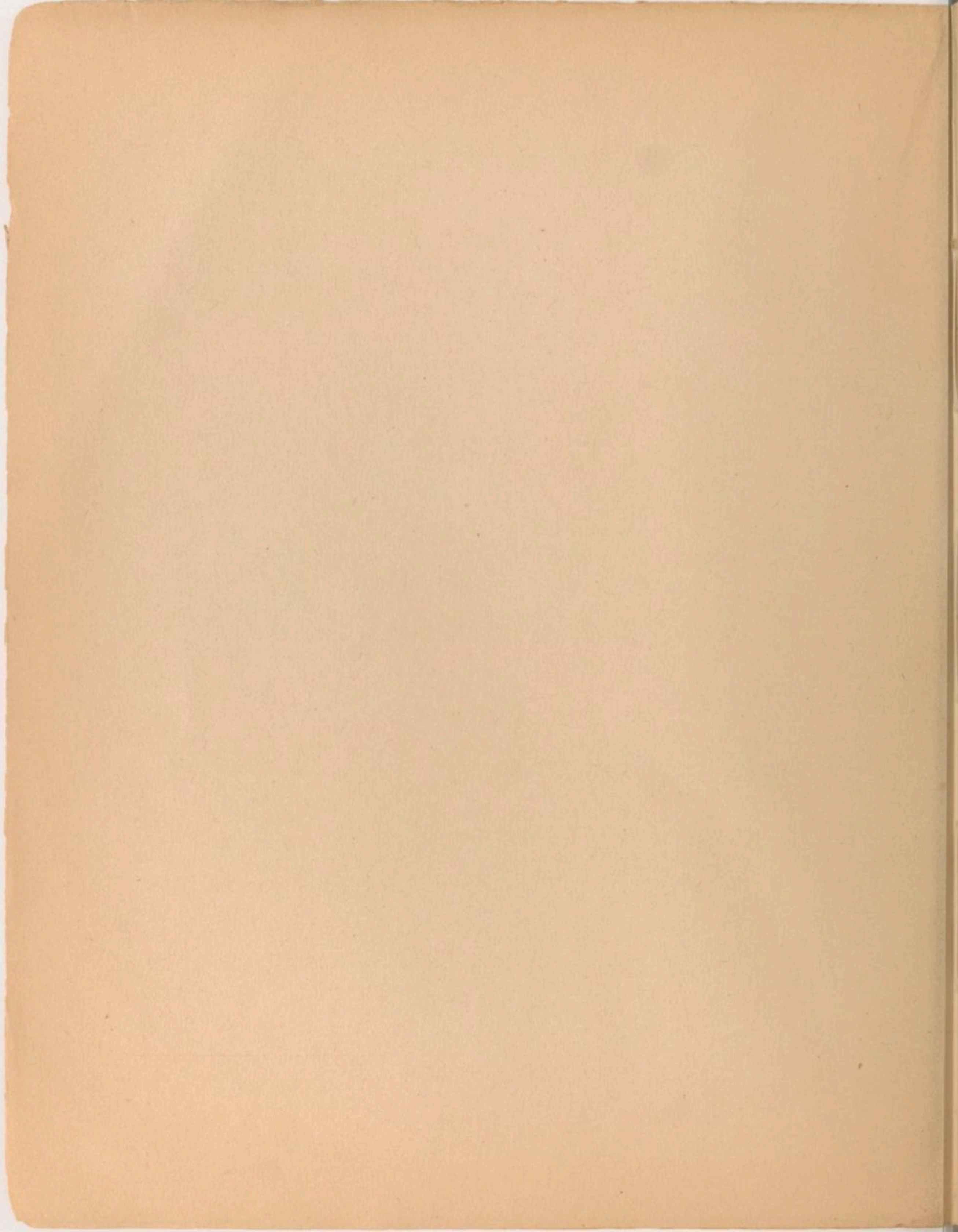
Lumineux friselis.

Des ailes ! ô, des ailes !

Le progrès donne des ailes à l'homme, mais c'est le Bon Dieu qui met des ailes aux petits oiseaux pour qu'ils s'élèvent jusqu'à Lui !







Au pays de ma jeunesse dorée



*La vraie richesse d'une belle enfance
console de vieillir.*

HENRI BERAUD



Je remue mes souvenirs et leur tourbillon, dans ma pensée, ressemble à une ronde de feuilles mortes.

J'aimais à m'accouder, enfant, à la fenêtre ouverte sur le boulevard, quand la bise d'automne, méchamment, arrachait aux arbres leurs feuilles jaunies.

Par terre, elles s'accumulaient, les pauvres feuilles, douloureusement froissées et, au moindre souffle, se lançaient dans une valse folle. Valse triste, valse nostalgique, dont je savais toutes les phrases tourmentées.

Je souffrais pour les feuilles torturées, dont les robes de moire se déchiquetaient parce que le vent marchait sur leurs traînes.

Lasses de gémir, les feuilles se rassemblaient en gros tas d'or terni, serrant les unes contre les autres, comme pour les cacher, leurs rides et leurs oripeaux fripés.

Le bourreau venait, allumait des bûchers et la rude caresse des flammes faisait se tordre les feuilles en un long supplice.

Il flottait une odeur douce et âcre, et, par le boulevard, voltigeait une fumée toute bleue qui dessinait des spectres...

*
* *

Ce boulevard était notre domaine.

Je le nommai pompeusement « mon parc » dès que notre maison de campagne fut construite.

J'y promenais par la main mon petit frère et ma petite sœur : « Doudou » et « Naney » ! J'y promenais mes poupées et mes bêtes.

Le soir, mourait au loin, la voix plaintive d'un cor.

Moi qui connaissais par cœur les strophes de Flégier, que nous chantions à tue-tête dans nos sensationnels numéros avec « Morel », Mlle Antoinette et son frère, je répétais tout bas :

*« Que de fois, seul dans l'ombre, à minuit demeuré,
« J'ai souri de l'entendre et plus souvent pleuré !... »*

Et je pleurais ! Je pleurais vraiment...

Nous marchions lentement sous l'ombre épaisse des grands platanes. Les sons s'élevaient, s'amplifiaient, puis s'atténuèrent dans une agonie profonde, déchirante comme l'appel terrible qui tirait Hernani des bras de Dona Sol, pour l'envoyer à la mort ! Le ciel flambait.

Souvent, on allait dîner « chez Bruno ». Sous la véranda, de gros lampadaires jetaient leur clarté crue... les lunes artificielles de Standard Island... Et j'attendais le quatuor concertant !

Des moustiques voletaient autour des tables, où l'on servait presque toujours des morilles Chantilly et des glaces vanille !

Un oiseau dormait dans une cage mignonne accrochée à un arbre du jardin.

Sous les roues du tramway qui montait au Rond-Point, les feuilles mortes étaient à la fois écrasées et grillées : cela faisait des crépitements et des éclairs.

Quand il pleuvait, ce tramway avait, autour de la plateforme, des fenêtres de cuir que souffletaient les gouttes d'eau.

*
* *

J'étais placée au bout d'une longue table, entre Pauline et Marius. C'était à la fin d'un grand dîner offert par cousin Antoine. On apporta une bombe glacée. Je revois toujours la table, la salle, les baldaquins des fenêtres, les convives, le pouf de ma chaise, mais ce que je revois le plus distinctement, c'est la bombe glacée...

*
* *

Je me souviens vaguement d'une visite, à une heure tardive, à la villa des Entrepreneurs, que nous voulions louer.

Un escalier descendait le long des murs en étages, et des plantes larges s'épanouissaient à chaque palier.

Là dessus la tendresse de la nuit, le baiser de la lune, l'odeur capiteuse des arbres et des fleurs, la présence devinée des oiseaux... Cette impression est restée gravée dans un coin de mon cœur.

Quelquefois, en rêve, j'erre dans une villa qui doit être celle-ci.

Je n'ai jamais eu la curiosité de retourner la nuit à la villa des Entrepreneurs. Il me semble que j'aurais peur...

*
* *

Pendant la construction de notre maison, nous rôdions tous trois dans les pièces nues et les couloirs neufs. Nous allions de la cave au grenier. « Doudou » cherchait une écurie pour son cheval mécanique et moi un emplacement pour ma balançoire.

Puis nous courions au jardin. Il y avait des fraises parfumées, des poires énormes, des pensées en velours, des bordures d'alyse ou de thlaspi blanc que nous appelions corbeille d'argent, un acacia croulant sous le poids de ses cœurs roses, des lilas aux grappes mauve tendre et un sapin... mon sapin bleu !

*
* *

J'aimais les sapins, les sapins d'Alsace surtout ; et j'aimais l'Alsace. Mon oncle Glass me montrait sur la carte de France ce coin teinté de deuil..., il me montrait son pays. Comme j'étais petite, je grimpais sur une chaise pour mieux voir et je disais : « Nous irons ensemble plus tard... »

Mes livres préférés parlaient de l'Alsace. Je sais toujours les aventures d'André et de Michel Volden, qui s'enfuirent une nuit, dans le brouillard, par la forêt de sapins et qui arrivèrent exténués à la frontière, chez Mme Etienne ! Les noms des héros me reviennent en foule : M. Gertal, la mère Gertrude, le petit vannier Jean-Joseph, le pilote Guillaume !

Au cours d'une de ces solennelles distributions de prix de la Bourse du Travail, j'allai sur l'estrade, avec ma robe de soie rose achetée à Lyon, et je reçus des mains d'un monsieur décoré, le volume « Au pays des Cigognes », de Jeanne et Frédéric Régamey. Ces histoires d'Alsace me ravirent et je les relus vingt fois. J'ai toujours eu, depuis, le désir d'ascensionner à Sainte-Odile ou bien au Hoh Kœnigsberg, pour m'y couronner de feuilles !

*
* *

Parmi mes récits favoris, j'eus les « Jumeaux du Transvaal » et « Dans l'oreille de Bouddha »... Je lus un livre dont je n'ai jamais pu retrouver le titre et dont Mme de Fleurville et

Mme de Rosbourg étaient les principaux personnages... Je lus « Jeux de Princes » et je m'émerveillai à la description des toilettes de Thadea Zinska, toilettes reproduites ensuite pour mes poupées !

J'aimai Capy, Zerbino et Dolce, les trois chiens de « Sans Famille », je pleurai la mort de Joli-Cœur et du père Vitalis.

O souvenirs ! souvenirs qui surgissent par effluves, comme des parfums de roses.

Et rien que cette phrase me fait penser à la princesse Bouton d'Or, à sa tunique de fleurs et d'ailes de papillons...

*
* *

Papa jouait volontiers avec moi. Ma grande joie était d'être à califourchon sur son pied ; il me faisait sauter en chantant : Pomperon-peron-peron... J'allais souvent le chercher à l'atelier, où les ouvriers me prodiguaient des caresses. Mon oncle, très fier, mettait sa plume à l'oreille, pour m'accueillir au bureau.

Je préférais l'atelier.

Pour moi, d'ailleurs, tous les ateliers de fabricants d'armes étaient des paradis : on me donnait à feuilleter des catalogues où je voyais des oiseaux !

Je ne me rendais pas compte pour quelle sinistre fin étaient illustrées ces pages ! Je ne comprenais guère que ces fusils trop lourds que j'essayais en vain de soulever, allaient servir à tuer mes protégés, à assouvir la haine des hommes contre ces petites bêtes innocentes qui ne demandent qu'à vivre et qu'à chanter...

Hélas !

C'était chez « Tonton Théophile » qu'on s'amusait le plus. On jouait au Petit Poucet ; Louis, en sa qualité d'aîné, avait le rôle de l'ogre ; il nous étendait sur l'établi (le lit de ses sept filles !) faisait le simulacre de nous égorger à coups de lime ! Et la perruche criait : vite, vite, vite...

*
* *

Ce même Louis, à la « vogue » du Grand-Bois, soufflait, pour la faire tourner, dans une petite meule ! Nous étions quatre enfants poussant des cris dans la forêt. A Sainte-Agnès, Louis escalada le Chapeau de Napoléon, vieille pierre branlante.

...On louait volontiers des voitures et aussi des chevaux. Monter à cheval ou à âne était mon suprême bonheur ! M. Mathoulin avait un cheval, le « père Cadet » avait un âne ; dans les cours mal pavées de la rue Villebœuf, je fis mes premières armes !

Autour du Rond-Point, je gagnais des courses ; au Parc de Vichy, j'échappais à mes guides.

En ai-je accompli des tours de piste sur « Canari », mon petit poney arabe !

Mlle Antoinette, juchée sur un grand diable de carcan, voulut une fois me rattrapper. Elle ne réussit qu'à glisser de sa selle et, cheveux dénoués, à s'affaler sur le dos du cheval qui filait toujours.

Comme j'allais à l'école, j'imaginai ainsi le supplice de Brunehaut !

*
* *

A la « Maternelle », j'avais appris à lire, à compter avec des bouts d'allumettes, à confectionner des « becs d'oiseaux » et des « roses des vents », à lécher mes crayons d'ardoise comme des bâtons de réglisse... L'hiver, on tournait autour du préau en chantant :

*Voyez ce petit gamin
La canne à la main
Comme il marche vite !*

Et les galoches claquaient sur le carralage...

L'inspecteur vint, et j'affirmai hautement que j'avais dansé avec lui !!

*
* *

A la maison, j'avais une innombrable collection d'animaux. Kane-Nane (un âne), et Janvier (un gros mouton) étaient les parents de cette tribu qui s'augmentait chaque jour. J'avais des bêtes en caoutchouc, en peluche et en carton pâte, de tous les genres et de toutes les dimensions, depuis la girafe, l'éléphant, le léopard, le lion et la panthère d'une merveilleuse ménagerie rapportée par papa, jusqu'à un cheval de selle et à de petits singes de deux sous. J'avais surtout beaucoup d'oiseaux ; certains chantaient.

Pendant les après-midi d'hiver, je plaçais « mes bêtes » les unes à côté des autres et l'ensemble arrivait à faire le tour du tapis du salon, qui est grand pourtant. Je donnais à chacun de mes amis à pattes, une cuillerée de tapioca avant de consentir à manger !

*
* *

On me promenait encore en landau quand on m'acheta mon « coucou ». On mit l'horloge avec moi dans la voiture et je serrai sur mon cœur l'oiseau de bois. A Vichy, la bonne me conduisait, sur ma demande, dans une toute petite rue où, à la vitrine d'un bazar spécial, étaient exposés des coucous par centaines.

Je racontais ma joie à Mme Lasne et, pour mieux la lui prouver, j'exécutais, sur les gazons du parc, force cabrioles.

*
* *

Le dimanche matin, papa m'emmenait place Dorian, au marché des oiseaux.

J'aurais voulu embrasser toutes ces petites têtes menues, j'aurais voulu ouvrir les portes des cages, j'aurais voulu tout acheter !

Quand, plus tard, l'admirable ouvrage de Michelet sur l'Oiseau devint mon livre de chevet, j'appris surtout le chapitre de l'Art et l'Infini, où sont détaillées les grandes douleurs des petits captifs.

Mon Dieu ! comme j'ai pleuré, le dimanche, en revenant de la place Dorian ! Je désirais une volière immense pour recueillir tous les oiseaux... de même que je rêvais de fonder une maison de retraite pour les vieux chevaux malheureux !

*
* *

Nous recevions beaucoup, nous donnions à dîner, nous avions une cave. Je revois la longue table de la salle à manger, toute étincelante de cristaux et de linge blanc. Je place nos convives, je perçois le scintillement du vin d'or dans les coupes.

...Et puis mon frère, nez au mur, sifflait la « Marseillaise ».

...Et puis, on jouait à la « Chouette ».

Qui donc chantait la Tyrolienne ?

J'aimais les tyroliennes... notamment celle du phonographe primitif de Mme Crozet : « l'Echo du Vallon »...

*
* *

Je n'avais que sept ans quand je perdis mon pauvre papa. Pendant sa longue maladie, je versai bien des larmes, la nuit surtout, quand je l'entendais, d'une voix suppliante, appeler son frère...

J'allais sur la pointe du pied dans sa chambre, je m'asseyais sur le bord de son lit et je nouais mes bras autour de son cou.

Le deuil était dans la maison, déjà.

Je le comprenais mal et disais parfois, d'une voix naïve : « Maman, pourquoi ne joue-t-on plus du piano ? »... Et maman, le cœur gonflé, devait se cacher pour pleurer.

L'atroce scène du 2 novembre se déroula, brutale et terrible...

Il vint beaucoup de monde, et des hommes noirs.

Je ne savais pas, moi... et je voulais embrasser mon père, comme tous les soirs. À force de cris, j'obtins la permission de pénétrer dans la pièce où brûlaient des cierges et s'effeuillaient des roses...

Quelqu'un me porta au-dessus du lit et je mis un dernier baiser sur le front pâle de mon papa.

Notre ouvrier Charreyron poussait des sanglots déchirants ; j'eus, depuis, une affection particulière pour ce brave garçon.

...Nous fûmes trois petits orphelins, tout étonnés dans des vêtements sombres, tristes de voir toujours à maman des yeux rougis...

*
* *

Le jour de l'an fut sévère.

Parmi les belles lettres fleuries et brodées qu'on écrivait à l'école — avec quel soin ! — on ne choisit point les plus chères, celles à six sous !

Maman ne me récita pas les vers habituels :

*Je dormais ce matin, quand un petit bonhomme
Habillé de croquants et de sucre de pomme
À mon oreille a dit : Pan, pan,
Réveille-toi, je suis le jour de l'an...*

On nous offrit des livres et des albums.

*
* *

Il fallait prier pour mon pauvre papa. Le soir, avant de me coucher, on m'envoyait, pour cette prière, dans la chambre obscure.

Agenouillée sur la descente de lit, en face d'une chaise de velours, j'essayais bien un signe de croix... Mais j'avais une terreur folle... parce que, en face, dans une maison de la rue Chapelon,

s'allumait une grosse lampe rouge... J'ai toujours eu peur des clartés rouges dans la nuit.

Enfin, maman apportait une bougie et, en baissant les yeux, je voyais accourir vers moi, de longs faisceaux en pointillés d'or, que j'essayais de saisir avec mes doigts tremblants.

*
* *

Tous les matins, on me surprenait, debout sur mon lit, en train de déchiffrer les curieux dessins du tableau des charpentiers, ou de compter les petits oiseaux sur un autre tableau, commémorant la première communion du parrain de maman, et datant de 1843 !

...Il y a un couplet que je n'ai jamais pu fredonner sans avoir la gorge serrée, depuis notre deuil, c'est : « Petit papa, c'est aujourd'hui ta fête... »

Car, tout petits, nous le murmurions à la Saint Jean, en grimant sur les genoux de notre petit papa, à nous.

C'est extraordinaire comme j'ai pleuré dans ma vie ! Je pleurais devant une lampe juive ou parce que j'entendais un vieillard chanter.

Je pleurais à l'école, quand on nous apprenait l'Alcyon blanc :

*O dis moi qui t'amène
Pauvre petit oiseau
Sur la brûlante plaine
Entre le ciel et l'eau...*

Je pleurais à voir le fin profil d'un engoulevent dans les brochures prêtées par Mme Rodamel pour me distraire avec les aventures du capitaine Bellormeau.

Je pleurais sur cet almanach, où l'on contait l'histoire d'un pauvre poussin, mort pour avoir joué avec une cartouche de dynamite ! Je pleurais à épeler ce titre de chapitre, cependant bien inoffensif, d'un chef-d'œuvre de Victor-Hugo : « L'air Bony Dundée ».

Voulez-vous, je vous prie, me dire pourquoi ?

*
* *

Chacun a sa petite Bible. C'est au hasard que j'ouvre la mienne, que je lis dans un recoin de ma mémoire, mon amour pour les grandes chèvres de la place Marengo, qui traînaient autour des jardins, une voiturette pleine d'enfants... et aussi pour les cerfs et chamois de la chaise à musique sculptée rapportée du Tyrol...

*
* *

Quand j'étais très jeune, je recouvrais les objets, le soir, pour qu'ils n'aient pas froid pendant la nuit...

*
* *

J'étais bête à force d'être peureuse.

J'avais peur des tramways, des uniformes, de l'obscurité et des coups de feu surtout ! En voyage, on emportait une lanterne qu'on allumait sous les tunnels !

En ce temps-là, dans les grands cafés ou restaurants, des prestidigitateurs en smoking donnaient d'amusantes séances. L'un d'eux tira un coup de revolver et, de sa manche retroussée, sortirent trois pigeons blancs. La vue des oiseaux me fit oublier le bruit de la détonation !

Des music-halls ambulants campaient régulièrement place Saint-Louis. J'assistais presque chaque semaine à une représentation nouvelle.

Le clown du « The Royal Vio » avait une étoile au bout du nez quand il dansait le cake-walk — moins bien que le chien de Mlle Antoinette et que Sylvestre Luzier sur le jeu de dames — et une toute petite artiste distribuait dans la salle des bonbons à la crème !

Je me souviens encore de l'air d'un morceau qu'on jouait au premier cinématographe qui fonctionna dans notre bonne ville...

Quant à la scène de revue où figuraient Sisovath, roi du Cambodge, le président Loubet, les quatre fées mimant les quatre quartiers de la Lune, elle m'apparut comme un conte réalisé des mille et une nuits.

*
* *

Un exemple de ma poltronnerie.

Une splendide exposition était installée ici, en 1904, place Carnot. Il y avait, en reproduction, des chambres de rois...

J'étais une des habituées du labyrinthe, des concours de saut à la corde... et du pavillon où l'on fabriquait la pâte de chocolat !

À l'occasion d'un gala, vinrent défiler, dans le jardin, les premières motocyclettes qu'on appelait alors des « teufs-teufs » et les premières automobiles. Les monstrueux véhicules disparaissaient sous les guirlandes de fleurs et de feuillage ; les roues étaient en myosotis. À l'allure d'un homme au pas, la caravane parcourait l'exposition.

On m'offrit une place. Je refusai en criant et courus me cacher dans un des petits kiosques où l'on dégustait vin mousseux et friandises.

Marraine se moqua de moi.

J'ai bien changé. Aujourd'hui, j'escalade les pentes avec Chiron !

*
* *

Tous les jeudis et les dimanches d'hiver, j'accompagnais marraine au spectacle ou dans les ventes de charité. Couverte de fourrure de Mongolie blanche, les mains enfouies dans un manchon, j'allai, un après-midi, goûter à des échantillons de champagne aux Nouvelles Galeries. Il faisait froid, bien froid, la neige tombait à gros flocons.

Car nous avions alors de véritables hivers.

On revenait par la rue des Creuses en passant devant un certain magasin de dragées où l'on vendait des sabots en bonbon rose.

A la maison, je jouais avec les morceaux de ruban donnés par Mme Marcieux.

J'affectionnais un carré violet, et un autre, rouge et noir.

Je me souviens aussi d'un vieux fond de capote en satin ivoire, brodé d'une étoile en paillettes dorées. C'était le tapis de « ma chambre ».

Nous allions beaucoup au cirque.

Nos poupées, après, étaient écuyères.

J'élaborais de pittoresques programmes avec « Mlle Noéma, fantaisie à poule ! ! ! »

... Je n'aimais pas le théâtre, parce que la musique me faisait pleurer.

Sensiblerie.

L'accordéon, le piston et l'orgue de Barbarie, entendus parfois dans la rue, déchaînaient chez moi des crises de désespoir.

Dans la cour, venaient « mes pauvres ».

Je portai, un jour, à l'un, un gros morceau de pain. L'homme était hâve, maigre, aux yeux brillants ; il serra le pain contre sa poitrine et eut une expression douloureuse, presque méchante.

Cette image surgit brusquement, cruellement nette, à mon esprit, quelques années plus tard, à Aix-les-Bains.

Je venais de quitter les jardins éblouissants du Casino où s'envolaient les senteurs des fleurs rares et les plaintes des violons ; je pénétrais dans la salle de jeu, quand une princesse autrichienne jeta aux mains des valets courbés jusqu'à terre, son manteau d'hermine. Elle déploya le pan d'une robe fastueuse qui valait une fortune...

Pouquoi le terrible portrait du pauvre hère étreignant son morceau de pain m'apparut-il alors ?

Reproche ou ironie ?

De tous mes pauvres, les préférés étaient le joueur de piston aveugle et aussi « Ma petite femme ».

Nous l'appelions ainsi parce que sa chanson était l'histoire d'une petite femme qui plantait ses choux.

De celui-ci, je garde deux traits.

On lui donna un chapeau de papa. De joie, « ma petite femme » prit le sien, son vieux chapeau sale, le déchira en morceaux, le piétina..., avant de partir, rayonnant, avec le neuf.

Une autre fois, une œuvre de bienfaisance lui remit cent sous. Il nous montra la pièce comme un objet rare de curiosité. Je n'ai jamais rencontré, dans ma vie, d'être plus étonné que « ma petite femme » devant son écu !

*
* *

Le soir, tous les enfants de la maison étaient aux balcons de la cour, se contant leurs secrets, organisant des jeux : Louise et « Didine » en face ; Marthe, Charlot, Lucien et Marcel à gauche, René plus loin, Pauline en haut.

On voyait naître la nuit.

Je distinguais, dans les nuages, des personnages allégoriques, ou alors je suivais la course effrontée des martinets ; les grands oiseaux fendaient le ciel de leurs ailes noires et de leurs cris. Nous étions à peu près sûrs qu'ils faisaient une partie de cache-cache et nous voulions deviner lequel rejoindrait les autres !

C'est encore de ces balcons qu'on regardait, après l'hiver, tomber des toits les paquets de neige ; c'est encore là qu'on admirait dans les seaux d'eau les éclipses de soleil ; encore là que, le jeudi saint, on guettait le retour des cloches. Une bleue ! Une rouge ! Une verte ! Elles arrivent de Rome !

« Pomponette » aboyait.

« Mikado », un caniche frisé que ma tante s'obstinait à

appeler « Azor », avait remplacé « Mira », notre bonne chienne de chasse.

*
* *

Quand le sifflet de l'imprimerie avait lancé sa note perçante, on rentrait pour dîner. À la veillée, nous découpons des figurines de papier et... j'embrassais Napoléon sur mon dictionnaire !

Napoléon était mon héros.

J'étais l'impératrice !

Trônant, en cachette, avec une couronne de papier sur la tête, j'interpellais les chaises de la salle à manger où mon imagination asseyait des maréchaux !

À l'école, dès qu'on arrivait à l'histoire de Napoléon, j'étais intimidée comme une amoureuse prise en faute. Mais je savais mes leçons sur le bout du doigt !

Que d'émotions j'eus plus tard, à l'évocation de la Malmaison, où séjourna, chez Jean Ajalbert, mon autre héros Roland Garros...

Roland Garros, roi dans ce domaine de Joséphine, que je croyais mien, dans mes songes d'enfant...

Roland Garros, rêvant entre les colonnes de ce petit temple dont l'image était peinte dans mon cœur troublé...

*
* *

Quand Augustine, notre bonne, préparait le bain, elle posait sur l'eau nos canards en porcelaine, notre baigneur, notre poisson rouge. Nous ne voulions plus sortir de là, tant nous nous amusions.

Nous avions aussi un autre poisson, plus gros, et bleu celui-ci, qui nous servait de tirelire...

Il vient seulement de se briser « le poisson » et j'ai 30 ans !

Il a fallu les mains malhabiles de ma petite nièce pour le réduire en morceaux.

*
* *

Les années passaient.

J'allai d'abord à l'école, dans cette même rue du Vernay où je me rendais jadis, avec papa, pour admirer les pigeons de Charreyron.

Tous les samedis, à la Sainte Famille, on épinglait sur nos tabliers, une croix au bout d'un ruban de velours ; j'étais fière de la rapporter...

Un jour, sans savoir pourquoi, j'eus fantaisie de déjeuner à la cantine. Je pris place avec mes compagnes autour d'une table de bois blanc et j'attaquai un potage... que certes, je n'aurais jamais mangé chez moi !

Je revois toujours la mine effarée d'Augustine, entrant en trombe dans le réfectoire et m'arrachant de mon banc..., je crois bien avec une paire de gifles !

Mes terreurs avaient grandi devant les religieuses à cornettes. J'avais beau aligner sur mon bureau tous les saints de la crèche de maman, je ne parvenais pas à chasser le diable !

Dans cette sainte maison, nous avions toutes une frayeur épouvantable du diable. On savait qu'il hantait les couloirs et il fallait entendre à quel train nous dégringolions les étages, en revenant de chercher notre canevas ! J'avais, pour ma part, des frissons dans le dos !

Je l'aperçus, un jour, distinctement, le diable, alors que je traversais le jardin après une partie de croquet. Il était pendu à une fenêtre de la rue du Vernay !

Je le revis aussi à l'église, dissimulé, tout de rouge habillé, derrière l'autel, pendant la retraite de ma première communion !

M. le curé, qui nous enseignait le catéchisme, nous conduisait à la chapelle par les fameux escaliers noirs où un prie-Dieu masquait la cuvette... aux ablutions...

Chaque jeudi, avant la distribution des bons points, j'étais déléguée par notre bon curé, pour aller acheter, chez le pâtissier, la traditionnelle corbeille de brioches. Ah ! l'heureux temps !

*
* *

Je conserve, de l'école du cours Fauriel, un souvenir ému. D'excellentes maîtresses m'apprirent à écrire correctement et à aimer la « composition française ».

Jusque là, j'avais préféré, à toutes les « rédactions », les « mottes » échevelées autour du petit bassin, à l'heure où les moineaux venaient picorer les miettes de nos goûters, s'ébattant, petits points bruns avec des ailes...

Où allaient-ils, mes moineaux, l'hiver ?

Où se réfugiaient-ils quand on dépouillait les arbres, quand les branches nues s'abattaient en craquant dans la cour ou dans les allées du boulevard ?

J'aurais voulu confectionner des fagots. Mais... mes moineaux, où allaient-ils ?

Tout était blanc. Nous avions de grosses galoches de bois, des fichus de laine, des casquettes à oreilles... Mais... mes moineaux ?

Parfois, sur la neige, je découvrais de petites étoiles, traces de pattes... Et je souffrais tellement pour mes moineaux, que j'oubliais la vieille chanson de M. des Gaufrettes, copiée dans « l'Ecolier Illustré » :

*Dans ce charmant pays
Où fleurit la glace...*

C'était le Pôle Nord !

*
* *

Avais-je des projets, moi, la petite fille peureuse ?

J'avais fait mon portrait : j'aime les oiseaux et les chevaux.

je pleure quand maman joue du piano et j'adore Napoléon... Ce que je veux être ? Acrobate de cirque ! Au fond, j'ai suivi ma destinée... Certains imbéciles ne comparent-ils pas les parachutistes à des acrobates et les meetings d'aviation à des représentations de Bostock ? Robert Morane ne dirige-t-il pas un carrousel aérien !

*
* *

Nous sortions beaucoup, nous, les enfants.

On allait en visite chez Marie-Louise Vaisseau qui avait de si merveilleuses poupées, ou chez Yvonne Contou qui possédait une table de toilette... Mon frère buvait même dans le pot à eau...

On allait à Villars pour les courses, on allait à l'Etrat pour la « vogue » et l'on revenait, tassés sur les impériales des omnibus où de braves gens hurlaient « les becs salés » sur l'air des Allobroges.

Mlle Antoinette, qui nous accompagnait, mettait son chapeau bleu canard. Jacques Sylvestre était « correct ».

Les lundis de Pâques, on étrennait un costume clair, une capeline de paille et, la canne ou l'ombrelle à la main, on prenait de grand matin, le train pour Andrézieux ou Le Pertuiset. On mangeait une friture, on faisait des ricochets dans la Loire, on se promenait sous un soleil de plomb, puis on rentrait, fourbus, couverts de poussière, mais toujours contents. Je voulais à toute force, une villa près d'Andrézieux... à cause des lilas qu'on rapportait par brassées.

On allait à Saint-Héand pour les processions de la Fête-Dieu. Les maisons étaient tendues de draps blancs piqués de roses ; les rues étaient jonchées de pétales de fleurs.

Le Saint-Sacrement passait et, immédiatement derrière, venait le défilé des enfants : petits anges à boucles blondes, vêtus en saint Jean, en sainte Catherine, en saint Joseph, en personnages bibliques, et portant tous leurs attributs ou leurs instruments de supplice en carton.

Oh ! comme c'était touchant !

Je raconte aujourd'hui toutes ces jolies choses à ma petite nièce, et Irène, quand elle a sa longue chemise à ramages accourt vers moi : « Vois-tu, grande tatan, j'ai pris la robe du petit Jésus ! »

*
* *

Au grenier, nous découvriions des trésors : vases ébréchés, livres jaunis, tableaux à demi-effacés.

Parce que, dans mon livre, « Au Pays des Cigognes », on parle d'un vieux drapeau roulé dans un grenier, j'embrassais le calicot des trophées du 14 Juillet, pour faire comme l'héroïne du roman !

*
* *

A l'exposition coloniale de Marseille, je vis pour la première fois, des Chinois en pousse-pousse, des Arabes enturbannés, des négresses aux larges boucles, des palais orientaux et des mosquées en stuc trop blanc !

Je ramai sur les « gondoles de Venise » !

Je connus la splendeur des couchants en mer, et j'aperçus probablement le Rayon Vert de mon ami Jules Verne...

*
* *

L'écrivain des enfants m'avait inculqué l'amour des voyages, et le capitaine Hatteras fit de moi une passionnée des explorations polaires !

Il y eut toujours de l'infini dans mes rêves. Les solitudes du

pôle valent, pour moi, les solitudes du ciel. C'est là qu'il faut s'anéantir, se réduire à l'atôme, perdu dans le grand tout incompréhensible.

Amundsen et Scott eurent en mon cœur asile auprès de Santos Dumont, et plus tard, de Blériot et de Chavez. Partir, voir, savoir... Ce n'était pas encore tout à fait voler...

*
* *

J'avais appris, à Marseille, à aimer les noix de coco. À la « vogue » de Villebœuf, je priais Ennemond de parler arabe au « sidi » qui vendait les fruits exotiques et d'évoquer pour moi les souvenirs de Cochinchine et de Dakar. La noix avait alors plus de saveur ! Et j'étais bien loin des chevaux de bois, des « vagues » et de tous les flonflons de la fête foraine.

Devant la maison, on dansait. Je surveillais surtout l'accrochage des lampions dans les branches des sapins. Mais les réjouissances populaires ne m'intéressaient pas ; j'avais déjà la nostalgie d'horizons lointains et inaccessibles...

*
* *

Quand on rouvrit le piano, mon premier soin fut de feuilleter mon livre de solfège, d'y retrouver « l'alouette gentille qui dit dans son chant joli : « Tirelireli », et l'oiseau qui se penche en tremblant, l'hiver, au bord du toit...

Néanmoins, les beaux jours étaient finis.

On loua la villa, on vendit la maison. L'atelier, depuis longtemps, n'était plus à nous. Je commençais à comprendre ce que c'est que la mort...

*
* *

Je me donnai franchement à l'étude et j'obtins à l'école de ces petits succès qui paraissent si grands !

Comme récompense, je vis Genève et le Mont-Blanc, Evian et Lausanne, la campagne paisible de Nyons... Je vis Annecy, riant et rose, et je chantai sur le lac, avec des tziganes égarés... Je vis le lac du Bourget, sévère et sombre, les richesses d'Hautecombe ; je voguai sur le Sierroz calme et m'isolai dans les imposantes gorges du Fier... Je vis des chalets rustiques et de grands troupeaux, j'entendis des voix de cloches dans la montagne.

De même dans l'Ardèche et la Haute-Loire, à Saint-Agrève ou au Puy, je passai de délicieuses vacances.

Chez M. Broche, au bord du Lac enchanté et dans le parc aux Nymphéas, je relevai l'avertissement inscrit en lettres d'or, de Melchior de Vogüé : « Tout rêve qui se réalise est un rêve qui meurt. »

Cela ne freina point mon imagination désordonnée, et je disais déjà, en parlant des poètes : comme ils doivent souffrir, eux, puisque l'inspiration est au prix de la souffrance... et..., comme je les envie !

*
* *

Le soir, nous nous attelions à nos « devoirs », tous les trois, à de petites tables séparées. C'était beau, cette époque d'analyses et de problèmes !

Et marraine nous parlait de sa tante Nanette, et de son ancêtre, M. de Fouilloux, comte de la Rochette !

Le dimanche, après la messe, on nous achetait, chez le pâtis-
sier Prud'homme, d'exquis « escargots » pralinés !

*
* *

Au matin du 14 Juillet, trottant sur les trottoirs fraîchement arrosés, nous emboîtions le pas aux régiments. Nous étions chamarrés de cocardes, nous agitions des petits drapeaux. Les soldats étaient éclatants sous leurs pantalons rouges et les dragons avaient de

longues crinières à leurs casques dorés. Les chevaux étaient bien peignés. Les officiers portaient des gants blancs.

Fière d'une robe neuve, je redressais la tête et me faufilais au premier rang des badauds pour mieux tressaillir au roulement des tambours.

La nuit, en revenant du feu d'artifice, on allait voir les illuminations des jardins. Les petites veilleuses bleues, vertes et roses étaient, dans l'herbe, des vers luisants, des étoiles tombées du ciel et douces comme des caresses.

*
* *

Pour fêter la Saint-Nicolas, marraine organisa une ronde pittoresque autour de la table de la salle à manger. J'ouvrais la marche en brandissant comme un sceptre un énorme tournesol en papier jaune. Des voisins emplirent de friandises la corbeille à pain !

L'aménagement de notre nouvel appartement fut une affaire d'état.

Dans la cuisine, encore vide et sans rideaux, sur un escabeau de bois, on disposa vin vieux et choux à la crème.

Puis on arrangea le salon, le piano, la musique. Marraine me faisait chanter la complainte des naufragés du Titanic : Plus près de toi, mon Dieu ! et maman accompagnait Jeannot, qui jouait à la flûte la chanson du Printemps !...

*
* *

En cachette, maman et moi, nous tricotions des dentelles au crochet pour la fête de marraine. Dans notre lit, le soir, nous dévidions les écheveaux et le fil glissait, entre nos doigts, avec un bruit soyeux.

Parfois, le peloton tombait et nous suspendions notre souffle pour ne pas réveiller marraine.

*
* *

Une de nos grandes coquetteries, à ma sœur et à moi, était d'avoir une voilette.

Nous aimions le mardi gras, parce que, ce jour-là, sur nos toques de loutre, on fixait un tulle, pour nous préserver des confettis.

Notre première promenade en automobile nous combla de joie... parce que nous avions une voilette !

Dans une de ces voitures préhistoriques, hautes sur roues, sonnante la ferraille, soulevant des nuages d'épaisse poussière, cahotant ses pauvres passagers, nous allâmes de Montrond à Feurs !

Quels préparatifs pour ce raid ! C'était pire que pour un tour de France !

Et puis après, nous étions orgueilleuses.

Oui, nous sommes allées en automobile !

Où ?

De Montrond à Feurs.

Il y a dix kilomètres...

Cela faisait rire les vieux (?) chauffeurs... mais cela faisait crever de jalousie nos camarades de classe !

*
* *

Comme elles sont franches, ingénues, mes impressions d'alors. C'est curieux. La vie peut fuir, avec ses vicissitudes et ses cruautés. Les années peuvent s'accumuler, en accumulant avec elles souvenirs et déceptions. Quand on en repasse l'histoire, parmi les souvenirs, ce sont les petits qui surnagent ; parmi les bonheurs évanouis, ce sont les bonheurs minuscules qu'on regrette le plus, les bonheurs d'enfant.

Les passions, avec leurs tempêtes, ne laissent après elles que de l'amertume ; les larges agitations s'apaisent.

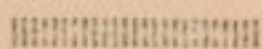
Comme le constate Henri Bataille, « ce sont les moindres détails du passé, les choses menues, les brins de paille charriés on ne sait pourquoi sur la mémoire, qui vous disent parfois bonjour au détour d'un chemin ». (*)

L'amour m'a trahie. L'amitié m'a trahie. Il me reste, heureusement, avec mon rêve, mes purs souvenirs de fillette. Ils sont, autour de mon cœur, de beaux cheveux blancs.

(*) Même réflexion de la part de Pierre Loti : « C'est étrange comme aux instants de fatigue ou de douleur, de très grande surexcitation nerveuse quelconque, ce sont toujours les impressions d'enfance qui reparaisent et qui dominent tout ».



Saint-Maurice



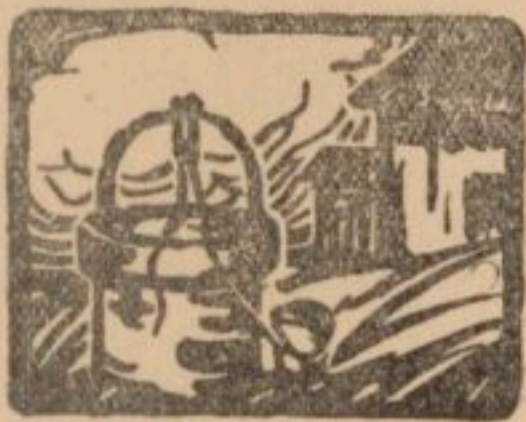
Faites silence... Ecoutez ces sons qui glissent sur nos campagnes et, tout au loin, les vallées qui répondent... Ecoutez. Les vents n'agitent plus la forêt, la rive amène son flot plus doucement, tout se tait car la nature est en prière.

On sonne l'Angélus.

Jeune fille qui viens des champs et qui murmure encore à tes chèvres, à ton troupeau, le dernier refrain de ta chanson, fais silence aussi, et tout bas dis ta prière à la Vierge Marie.

On sonne l'Angélus.

HUBERT LEBON



Saint-Maurice est un petit village simplet perché sur la limite de la Loire et de la Haute-Loire, un petit village égaré dans les bois, où l'air est sain et le clocher surmonté d'un coq d'or.

Jeanne et Jeannot étaient en nourrice là-haut.

A cette époque, où l'on ne connaissait pas encore les grand-sport Salmson ou les Bugatti blanches, il fallait deux jours pour accéder à Saint-Maurice.

On allait d'abord jusqu'au Pertuiset, pour prendre ensuite une diligence vieillotte qui traînait trois ou quatre heures de temps

sur la côte, ses roues grinçantes, ses ressorts fatigués, ses coussins aplatis et ses vitres en frisson.

Entourée de formes noires, pelotonnée dans l'intérieur crasseux de l'omnibus, j'avais peur des ténèbres qui s'épaississaient.

Le voiturier descendait pour faire souffler ses bêtes et accrochait au plafond bas une lanterne fumeuse. Le vent hurlait. Dans la nuit, compacte à couper au couteau, on entendait tintinabuler les grelots de l'attelage.

Secoués, cahotés, abrutis, mes compagnons s'endormaient et bientôt, j'étais seule à fixer avec terreur la lanterne, ma main crispée dans celle de ma mère.

Au « grand tournant », le plus dur était fait.

A « Barreau », où le froid était toujours vif, les chevaux commençaient à trotter.

Il était tard quand on débarquait à l'hôtel de la « mère Dupin ». Dans la cuisine propre et chaude, flottait la bonne odeur de la soupe aux choux.

Je jouais au cavalier avec des chaises renversées et j'étudiais le mécanisme d'un tire-bouchon !

Un banc vert était sur le seuil. Marius, Madeleine et moi y prenions place pour voir se lever l'étoile du Berger.

Puis on montait aux chambres. Papa et maman occupaient une grande pièce avec un lourd tapis et toutes sortes de meubles mystérieux. Je ne pénétrais là que sur la pointe des pieds, pour souhaiter le bonsoir.

Je couchais, moi, avec marraine, dans une chambrette où fleuraient bon le bois bien lavé du plancher et les draps parfumés de lavande.

A côté d'un petit chalet suisse, une couronne de fleurs d'orange se fanait sous un globe. L'édredon était un ballon dirigeable.

La fenêtre donnait sur un chemin tortueux que j'appelais le « chemin des sous ».

Voici l'histoire :

J'avais un jour trouvé dans ce sentier un sou, puis deux

sous ! Ma cervelle d'enfant conclut au miracle. Et mon petit papa, pour perpétuer le dit miracle, jetait tous les matins des sous dans le sentier...

Je m'éveillais de bonne heure.

Des petits oiseaux chantaient l'hymne du matin et la bénédiction du jour. Des cloches menues entonnaient l'Angélus. Voix innocentes, carillons divins...

Sans me débarbouiller, je courais au chemin des sous et, dans la boue sèche ou dans l'herbe tendre, je récoltais de quoi garnir ma tirelire.

Oh ! mon pauvre papa...

... Un puits ? Je « sens » encore le crissement de la poulie d'un puits...

Y avait-il vraiment un puits chez la « Mère Dupin », par là dans la remise ou dans l'atelier du maréchal-ferrant ?

Je ne me souviens pas.

En tout cas, il y en avait un, à « Mons », chez la nourrice de mon frère. C'est celui-là que je revois ; j'entends

*« Le treuil criard, le choc
d'un seau qu'on heurte à la margelle... »*

Ce puits était au milieu d'une cour pavée de cailloux pointus où « Doudou » tirait une casserole par la queue.

Un berger timide se cachait sous le hangar aux fagots.

Sur l'âtre flambant, Mme Jayol cuisait la « péla ».

Les lits étaient superposés dans les placards comme les couchettes dans les cabines des navires. Une porte ouvrait sur l'écurie ; les poules picoraient sur la table. On vivait vraiment avec les animaux et il arrivait qu'un veau fit irruption parmi l'assemblée !

Parfois, on allait à « Montcoudiol ». On évoquait l'ancienne propriété de papa, les amusantes histoires de chasse, le « jeu des bêtes » et la paillasse ensorcelée.

Mon ambition était de marcher pieds nus, comme tous les enfants de l'endroit.

Un matin, j'obtins l'autorisation.

Et me voilà, galopant dans le soleil, sur le sable craquant de la route ; et me voilà au milieu des hautes herbes humides, qui s'enroulaient comme des lianes autour de mes mollets trop blancs.

Torturée de coliques, les pieds écorchés, c'est en pleurant que je remis mes bas et mes souliers !

Ah ! Saint-Maurice !

Le dimanche, sur la petite place, encombrée de paysans en blouse, de femmes « en forme de sonnettes », de mulets robustes et de vaches aux yeux tristes, on tirait, devant l'église, une tombola dont les lots étaient des couronnes de pain.

Et les cloches vibraient toujours, inlassables, éparpillant dans l'air bleu leurs cantiques ingénus, que répétaient le lendemain, à l'aube, les petits oiseaux du chemin des sous !



Chants de Noël



*O force des légendes apprises tout jeune
et reçues des siècles. Comme si c'eût été
vrai tout cela !*

JEAN AJALBERT



Ils sont doux et simples les refrains de Noël qu'on apprend à l'école ou sur les genoux de sa maman.

Plus tard, bien plus tard, quand la vie se montre cruelle, quand le cœur saigne de souffrir et de ne plus croire, les refrains doux et simples de

Noël chantent dans la mémoire leurs phrases éparpillées. Lambeaux de souvenirs... Ainsi, par bouffées, jaillissent, au printemps, parmi les bois, des parfums de violettes.

*Suspendons nos falots
Dans les branches vertes,
Et mettons nos sabots
Aux portes ouvertes !*

Tous les trois, quand nous étions petits, nous placions nos pantoufles dans la haute cheminée de la salle à manger ; pour que Jésus ne se trompât point, nous épinglions, à chaque paire, une

fiche avec notre nom. Et, au petit matin, nous accourions, en longue chemise de nuit, pour découvrir nos trésors.

Il faisait sombre dans cette salle à manger, car les papiers coloriés collés aux fenêtres, ne laissaient filtrer, comme au travers d'un vitrail, qu'une lumière étrange et tamisée, une lumière de chapelle aux chatoiements d'émaux.

Nous avions toujours des joujoux et des bonbons.

Vite, nous vidions nos sacs dans le plat à trois compartiments qui trônait invariablement, de Noël au Jour de l'An, sur la nappe de toile cirée, près du dessous de plat à musique.

Quand nous avions assez jeté de cris de joie devant les présents, nous retournions au dodo, en emportant parfois nos « bêtes » ou nos poupées. Et, jusqu'à neuf heures, nos rêves étaient bleus.

Une année, marraine m'acheta mon premier bureau. Comme il était trop grand pour entrer dans mes souliers, c'étaient les souliers qu'on avait posés dessus.

Qu'il était coquet mon bureau de petite fille ! De grands pavots stylisés s'épanouissaient sur le bois clair et bien verni.

J'en pris possession. Mon premier soin fut de le transformer en appartement de poupée, avec chambres et salons ornés de tapis de velours, cadeaux de « Mademoiselle Annette », pauvre vieille !

Mon second travail fut de le bourrer de taches d'encre !

Cher petit bureau, où j'ai écrit mes impressions neuves, mes gros chagrins et mes immenses espoirs d'enfant, mes premières poésies, mes premiers articles..., cher petit bureau, mon ami, mon confident.

J'ai un grand bureau aujourd'hui, large et commode, avec des tiroirs profonds, et une garniture surmontée d'aigles dorés..., j'ai mon grand bureau. Et bien..., souvent, je redeviens gamine et je vais m'installer, avec émotion, devant l'autre, le petit, au-dessus duquel « Sylvestre » (notre cartel) égrène les heures d'une voix grave.

Carillon ! Carillon de Westminster, le même que nous imitons à quatre mains, au piano, avec maman, le même que jouait le maestro Humberto, de toute son âme : carillon de Noël.

Noël ! Avez-vous remarqué que toujours ce mot : Noël, fait penser à des cloches ou à des ailes, à des anges ou à des oiseaux ?

Ma sœur chantait, à huit ans, l'histoire de trois mésanges qui gazouillaient une prière à Jésus sur le chemin de Bethléem. Et mon frère fredonnait ce refrain :

*Les verts sapins de la vallée
Se sont, ce soir, couverts de blanc,
Car, de Noël, c'est la veillée,
Et minuit s'avance à pas lents...*

Et puis :

*Il est minuit, et Jésus vient de naître
Pour protéger les nids et les berceaux,
Le ciel est bleu, le printemps va renaître,
Noël, Noël, pour les petits oiseaux !*

Pauvre petits oiseaux, comme ils doivent frissonner sur leurs branches poudrées de givre !

C'est à eux que je pensais, à eux, les pauvres petits oiseaux des champs, quand j'offrais aux miens, à mes oiseaux si choyés, un craquelin pour leurs étrennes !

Est-ce bien vrai qu'ils chantent à Noël, quand la lune, là-haut, marque minuit, dans le ciel constellé de pierreries et de gemmes ?

Est-ce bien vrai que les trois mésanges piaillaient près du bœuf et de l'âne ?

J'étais sûre, quand j'étais enfant, que les oiseaux sont les invités du petit Jésus pour la fête de Noël.

Sur tous mes albums de contes, étaient dessinés des amours de passereaux, chantant à plein gosier, malgré le froid et malgré la neige.

Il me souvient d'une couverture de livre figurant un gros bonhomme découpé, un bonhomme blanc à l'abri duquel des oiseaux frileux s'étaient blottis.

Oh ! comme j'ai aimé ce livre, dont la première phrase — je ne l'ai jamais oubliée — parlait des anges qui, en hiver, secouent le lit du bon Dieu...

Maman installait une crèche sur la table de peluche rouge : un bébé joufflu, des saints de plâtre, une demi-douzaine de moutons, et une collection de sabots minuscules ! Chaque année, on augmentait le nombre des personnages.

J'avais trouvé un jour, dans une « surprise », un ange, un vrai, avec des ailes ; mon bonheur fut complet ; je gardai précieusement l'ange pour le suspendre au-dessus de la table rouge !

J'aimais visiter les crèches dans les églises ; j'aimais m'extasier devant les rochers de carton et les sapins scintillants.

... Par hasard, à Moulins, en revenant d'un long voyage en auto, je vis une de ces crèches naïves avec un enfant blond couché dans de la paille blonde, une vierge blanche et bleue, un saint Joseph à robe de bure, des rois nègres vêtus d'écarlate, des bergers prosternés, des ânes et des bœufs à pattes raides et une étoile épanouie comme un soleil !

Une musiquette se déclanchait quand on glissait deux sous dans un tronc, et elle disait, la musiquette :

« Réjouissez-vous, l'enfant divin est né... »

J'étais grande alors, et en évoquant la crèche de la table rouge, je fus toute troublée.

Quelques années après, revenant à Moulins pour l'inauguration du monument aux morts du dirigeable « République », je passais devant cette même église, quand un vrombissement formidable me fit lever les yeux.

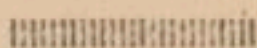
Le « Dixmude » surgit, au fond du ciel. Apparition titanique qui m'effraya.

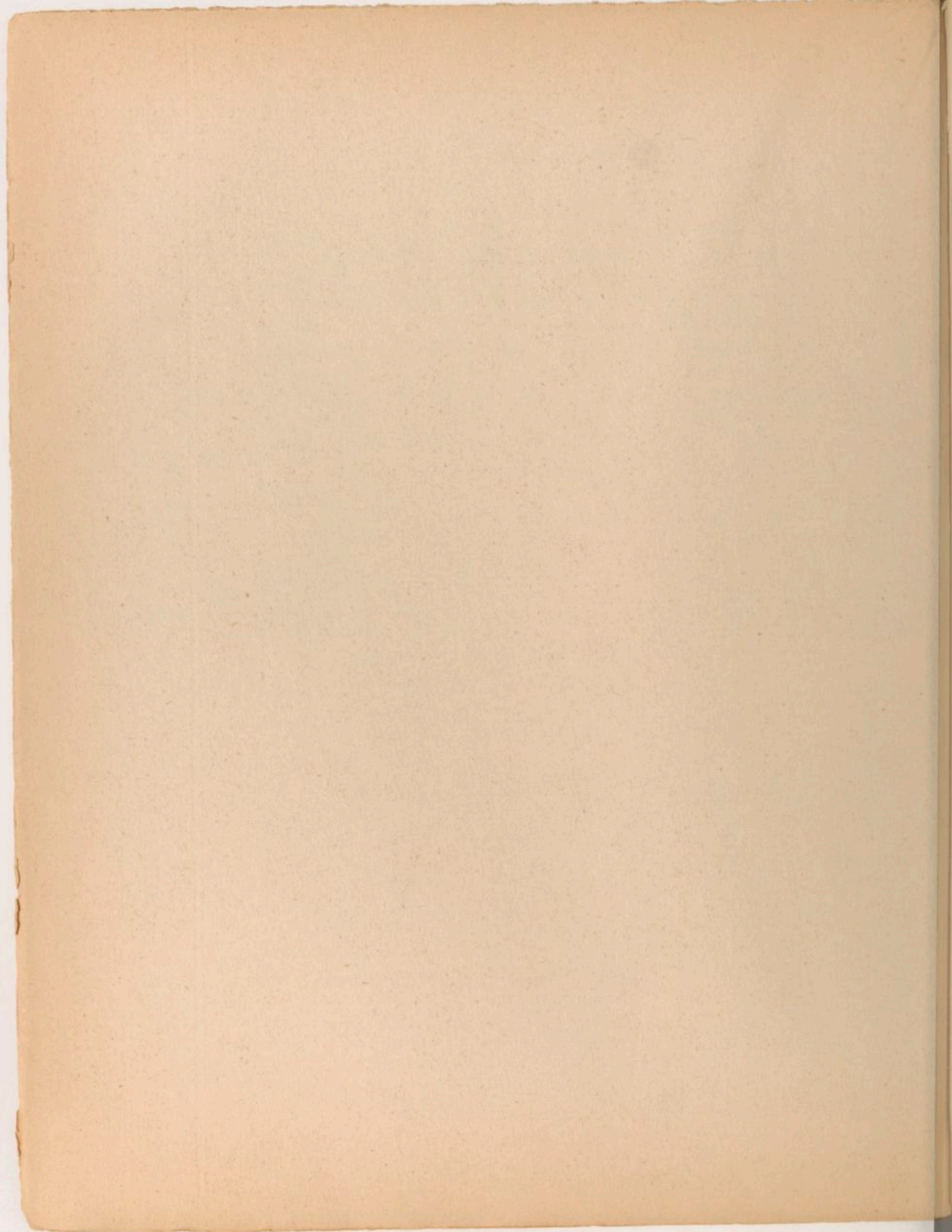
Il évolua, le « Dixmude ». Il plana au-dessus de la stèle de Trévol, jonchée de couronnes et de palmes. Il survola le terrain où moi-même, après un impeccable atterrissage, je fus reçue par l' « as » Nungesser...

O enchaînements !...

Cette même année, sombra le « Dixmude », face à l'antique Agrigente, où jadis les colombes sacrées jouaient avec les courtisanes en des palais de marbre... Agrigente, cité fastueuse dans laquelle, à son retour des Jeux, entra le victorieux Exenète, suivi de trois cents chars traînés par des chevaux blancs...

Sombra le « Dixmude »... La mer, tout doucement, berça l'agonie du beau capitaine et des jeunes marins. Or, c'était par une nuit de décembre, une nuit sereine où, dans tout l'univers, les enfants ravis entonnaient l'hymne de Noël...





L'oiseau captif



Pauvre petit, pourquoi chantes-tu ? Tu ne comprends donc pas que tu es retranché de l'univers ?

A quoi l'oiseau semble répondre :

*« Je le sais bien, mais tu n'es pas poète
« pour parler ainsi... uitt, uitt ! Il suffit
« de deux branches de mouron et d'une
« pincée de millet pour reconstituer tout
« un univers. Joie ! Joie ! Regarde-moi
« utiliser un rayon de soleil et une goutte
« d'eau, tu comprendras l'avantage d'être
« poète ».*

HENRI BATAILLE

(L'enfance éternelle)



Notre salon était tout rouge. Rouges les tentures, rouge la tapisserie des murs, rouge le tapis, rouge le velours des chaises.

Maman s'installait au piano, jouait ou chantait.

J'aimais l'heure crépusculaire où l'on apportait les bougies, parce que les flammes, en vacillant, faisaient accourir dans la pièce, déjà noyée d'ombre, de longues arabesques mouvantes qui ondulaient comme des cheveux de fées.

Parmi tous les morceaux de musique qu'exécutait maman,

j'avais une prédilection pour ceux qui évoquaient les chants de mes petits frères ailés. Il y avait le Gazouillement des Oiseaux, Pinson et Fauvette, l'Hirondelle blessée, la Fauvette, et surtout l'Oiseau captif...

Ah ! l'Oiseau captif ! Chaque fois que maman en préludait l'introduction, après m'avoir montré, sur la couverture, le dessin d'une cage dorée, où la pauvre petite bête lançait son cri d'espoir ou murmurait sa plainte, chaque fois que j'écoutais la triste mélodie, c'était plus fort que moi, je pleurais.

Marraine m'expliquait chaque phase du morceau : « Tu vois, le petit oiseau regrette sa liberté, il se jette contre les barreaux de sa prison !... Tiens, cette branche fleurie qu'on a posée près de lui lui fait croire qu'il va retrouver son nid, et il chante, il chante éperdûment sa joie... Hélas ! ce n'est qu'un rêve, la cage reste close ; l'oiseau est seul, bien seul, privé à jamais des splendeurs de la forêt, de la campagne et du ciel, qui étaient faites pour lui. »

La page s'achevait sur des notes si douloureuses que je m'enfuyais pour cacher mes larmes.

Ah ! l'Oiseau captif !

Plus tard, bien plus tard, quand Roland Garros, aigle enchaîné, fut enfermé dans les forteresses d'Allemagne, j'eus, avec l'Oiseau captif — dont le titre prenait pour moi une autre signification — un deuxième morceau favori : l'Hirondelle et le Prisonnier.

Sous les doigts de maman, fusaient en trémolos les consolations naïves et tendres de l'oiseau, ou s'exhalait en larges accords, la grave mélodie du prisonnier.

Une hirondelle, là-bas, à travers les murailles de Magdebourg ou de Küstrin, allait-elle reconforter mon grand captif ?

Je n'avais jamais pu, moi, réussir à jouer le morceau... et je le regrettai surtout ce jour-là, dans le petit salon de Versailles, où la maman de Roland Garros me pria de me mettre au piano... Un piano noir comme le nôtre... J'aurais tant voulu savoir, alors, l'« Hirondelle et le Prisonnier » !...

... Cependant, la maman de Garros, de sa voix douce de créole, m'expliquait des bonheurs perdus...

Quand Gilberte et Roland étaient tout petits, me disait-elle, je les regardais dormir, chacun dans son berceau. Lequel aimais-je le plus ? Je me posais la question, car ils étaient si beaux, tous deux... Mais je les aimais autant, et j'étais si heureuse que là, tout de suite, je me penchais, sans vouloir les éveiller, sur mes enfants.

Je couvrais de baisers les joues roses de Gilberte et le front pâle de Roland...

Hélas ! Roland était prisonnier... L'Oiseau captif !

.....
.....

Un livre. Victor Hugo. L'art d'être grand-père.

Un chapitre marqué :

*« J'ai dit, ouvrant la main : sois libre...
L'oiseau s'est évadé dans les rameaux flottants
Et dans l'immensité splendide du printemps...*

.....

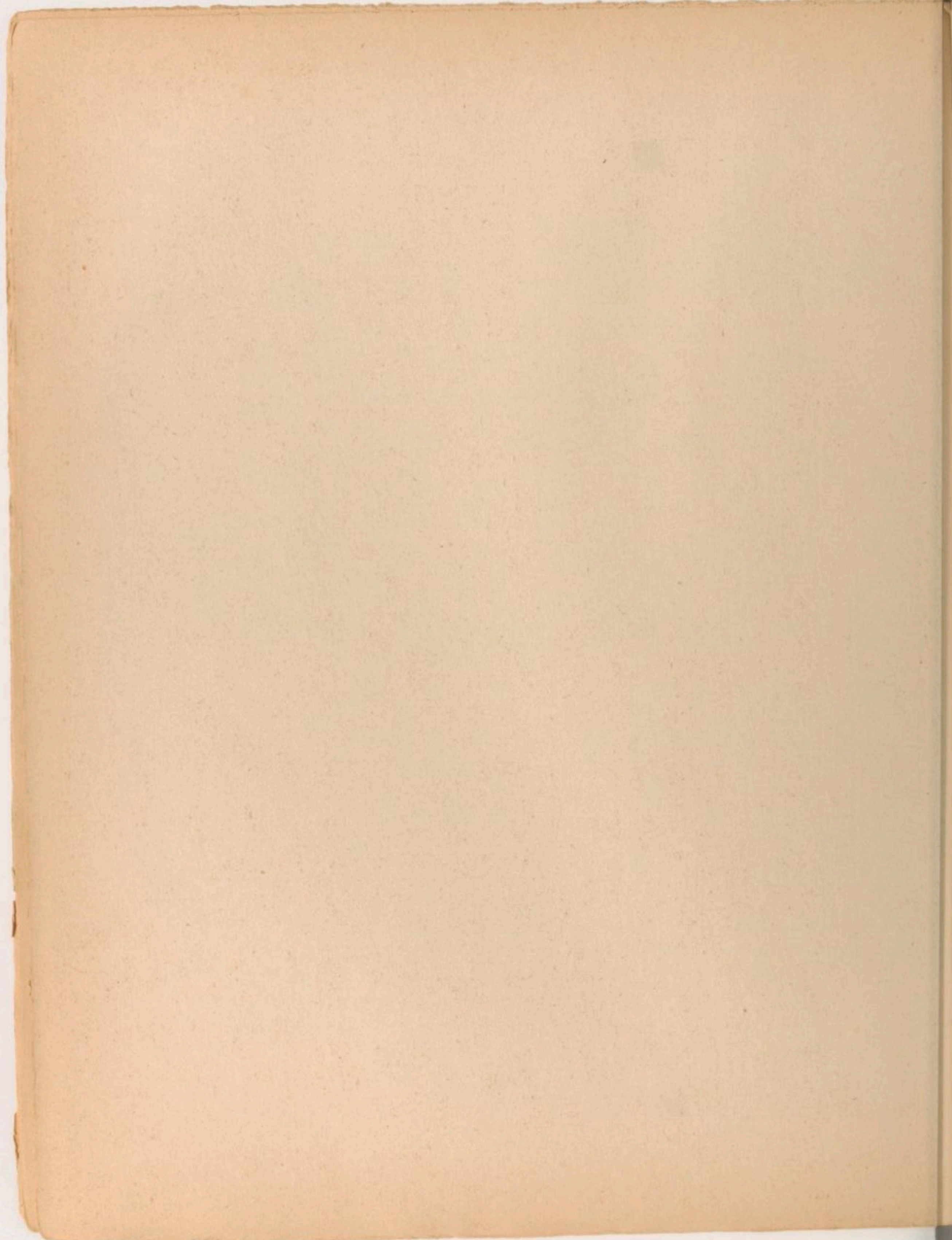
*Alors, dans la lumière et dans la transparence,
Regardant cette fuite, et cette délivrance,
Et ce pauvre être, ainsi disparu dans le port,
Pensif, je me suis dit : je viens d'être la mort.*

.....
.....

Le 15 février 1918, Garros s'évadait d'Allemagne.

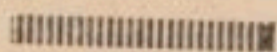
Le 5 octobre, il tombait en plein ciel...





Les précurseurs

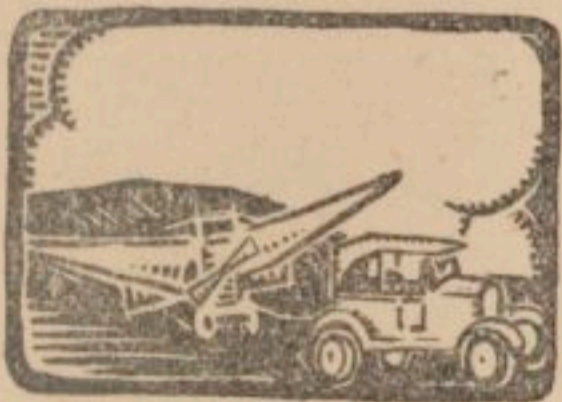
au pays noir



Pour nourrir le feu de la forge aux mille
[bouches
Où s'étire l'acier, des cyclopes farouches
Et des Titans comme jadis,
Iront, noirs travailleurs, dans les enfers du
[Dante.
D'autres, à votre exemple, épris de vie ardente
Prendront leur vol au Paradis.

Jehan BUHECKER.

I. — LE PROPHETE DE L'AILE



La méditation de l'inventeur est une prière. Celui qui prie doit avoir la foi. La réussite est pour celui qui médite avec ferveur et qui sait patiemment recommencer sa prière...

Arrière, incrédules...

La liberté, nous l'aurons ; nous l'aurons par le travail ; nous communiquerons nos pensées par la télégraphie ; les locomotions rapprocheront les peuples ; la science nous unira tous. Nous volerons comme l'oiseau.

Homme de peu de foi, pourquoi douter ? Le navigation aérienne, elle est à nous...

C'est avec piété que je cueille, entre des dessins d'oiseaux battant des ailes, ces aphorismes écrits, sur un album devenu sacré, par la plume inhabile de Pierre-Lucien Buisson, le prophète...

La première page de cet album a été griffonnée en 1856.

Pierre-Lucien Buisson, alors âgé de 23 ans, y émettait des doutes sur le principe du ballon, et tel Gustave Ponton d'Hamécourt (*) gravait au frontispice de son cahier d'étude, cette phrase hardie :

« J'estime et je respecte les inventeurs du ballon, mais j'affirme que le ballon est l'erreur de la vraie locomotion aérienne. Pour voler, l'homme doit regarder la nature et copier l'oiseau ».

L'oiseau ! Pierre Buisson le détaillait sous toutes ses formes, l'observait dans tous ses mouvements. Le grand précurseur stéphanois était hanté par une idée : l'aile !

Comment vole un oiseau ?

Comment le navire aérien pourra-t-il imiter l'oiseau pour voler ?

Le double problème était posé, impérieux.

Dans son album, Pierre Lucien Buisson développait des chapitres, établissait, comme un catéchisme, le questionnaire de la locomotion aérienne, mais jetait aussi, au hasard, les pensées, jaillies comme l'éclair, de son vaste cerveau.

Vingt trois ans ! Pierre Lucien Buisson n'avait pas encore sa belle barbe blanche : les déceptions et le malheur n'avait pas encore creusé de sillons sur ses joues.

A vingt trois ans, Buisson crayonnait des cerfs volants ou des hélices et cherchait si l'oiseau peut voler quand on lui coupe le bout des plumes ! ! A vingt trois ans, Buisson réglait sa vie sur un thème : « Ma vitesse me soutient, mes ailes me dirigent. »

... Toute petite fille, j'ai vu passer quelquefois le « père » Buisson. Il avait, il me semble, dans ses yeux très bons, une image de souffrance rayonnante. Il était, comme un de ces martyrs de la Foi, celui qui a cru et qu'on n'a pas voulu croire, celui qu'on a vilipendé, méprisé, meurtri, mais qui triomphe quand même au bout...

(*) Ponton d'Hamécourt résumait ainsi sa profession de foi : « On cherchera vainement à résoudre le problème de la navigation aérienne, tant qu'on ne commencera pas par supprimer le ballon ».

« Dieu fait pleurer ceux auxquels il laisse pressentir ses secrets... »

C'était encore Pierre Lucien Buisson qui proclamait cette vérité. Le secret qu'il pressentait, lui, c'était le secret du plus lourd que l'air !

Oui, moi qui, toute petite fille, ai vu passer quelquefois Lucien Buisson, je trouve que son album est précieux comme un livre d'heures.

Des ailes; toujours des ailes, et parfois, en travers, de nobles paroles de croyant : « L'eau est du feu, condensé par la sagesse de Dieu, pour l'économie de l'univers. »

* * *

Quelles étaient donc, en 1856, les théories de Buisson sur la navigation aérienne ?

Il nous le dira lui-même dans l'histoire de ses expériences :

« Après de longues observations sur de petites montgolfières que je lançais chaque dimanche de notre terrasse, je tranchai la question dont je poursuivais la solution depuis plus de dix années. En 1859, je condamnai définitivement le ballon et je prétendis même que s'il n'eût pas été inventé, nous ne serions pas si en retard !

Je fis une série d'expériences tant sur la chute des corps que sur la résistance de l'air aux surfaces et le rapport des vitesses. Je voulus réaliser la locomotion aérienne par des moyens mécaniques.
— *Ma vitesse me soutient, mes ailes me dirigent.*

Principes :

— *Prenez votre élan, puis sautez ; votre bond sera d'autant plus grand que votre élan aura été rapide ; voilà la navigation aérienne : s'élancer et bondir.*

— *Tomber dans un plan horizontal et vibrer dans un plan vertical.*

— *Sitôt qu'un corps acquiert une grande vitesse dans l'air, il y est soutenu par son élan, qui l'emporte sur les forces d'attraction de la terre.*

— *La pesanteur est annihilée par la force de la propulsion dans les corps en mouvement. Plus la vitesse augmente et moins il faut de force pour soutenir un même poids.*

.. *L'oiseau qui plane et qui paraît se reposer dans l'air, ne le fait qu'aux dépens d'une vitesse acquise ou d'un vent debout, et ne reste dans cette position qu'autant que cette vitesse se maintient ; il ne bat pas des ailes pour son bon plaisir.*

— *Le navire aérien est une flèche dans l'espace. Or, une flèche ne peut tomber que dans le sens de sa propulsion.*

— *Le problème de la navigation aérienne se résoudrait sans le battement des ailes (comme l'oiseau qui plane et la flèche lancée) ; mais cette manœuvre reste utile dans le cas où la perte de vitesse causerait une descente trop rapide. Pourtant, les roues sont ici une garantie en abordant le sol ; on pourrait se passer du battement des ailes puisqu'on peut prendre terre à toute vitesse, et s'élever dans l'air quand cette vitesse est acquise.*

— *De même que Dieu a modifié l'aile de chaque espèce d'oiseau, on peut modifier de plusieurs façons, les hélices ou les ailes. De même aussi qu'Il n'a donné aux oiseaux qu'un mouvement alternatif on peut aussi résoudre la navigation aérienne par le mouvement alternatif ou par le mouvement de rotation : le champ est libre.*

— *L'oiseau a besoin d'un effort pour se soulever dans l'air au moment du départ, alors qu'il n'a aucune vitesse pour l'aider. Nous, nous pourrions acquérir la vitesse utile et nous passer de cet effort.*

— *Suivez l'ombre projetée par le pigeon et vous aurez une idée de la vitesse qu'il lui faut pour se soutenir.*

— *Pourquoi le martinet lui même, à vol si rapide, est-il prisonnier lorsqu'il entre dans une cour entourée de maisons hautes ? C'est que la propulsion horizontale, essentielle à son vol, lui manque, et qu'il ne peut, sans cette propulsion regagner le sommet d'où il est descendu.*

Chacune des phrases de Lucien Buisson, est accompagnée de figures de colombes ou d'aigles, de silhouettes d'hommes volants ou de grands navires de l'air ; quand ce n'est pas de représentation graphique des forces ou de la mécanique des fluides !

Lucien Buisson, pourtant, n'avait pas plus étudié l'aérodynamique que l'orthographe ! Il avait quitté l'école à onze ans !

Véritable révolutionnaire à l'époque, il ne rencontrait, avec de pareilles idées, que scepticisme autour de lui. Ses parents le suppliaient de renoncer à ses projets, ses confidents haussaient les épaules. Mais lui ouvrait son album et consignait tristement :

« Je suis sûr et je crois.

« L'oiseau est la preuve de ce que j'avance.

« Je persisterai malgré tout.

« On volera comme l'oiseau, et ils seront confondus.

« Cette vérité ne me laisse pas de repos. Il faut que je la proclame. La science nous rendra le char allégorique d'Elie ! »

* * *

De grands espoirs faisaient battre, de temps en temps, le cœur de Buisson.

En 1856, le Stéphanois étant à Paris, chez M. Fiat, fabricant d'aciers, rencontra M. Patural qui le conduisit à une séance académique et le mit en rapport avec M. de Latouche, qui s'occupait de sous-marins et de machines volantes. M. de Latouche offrit à Buisson la piste du fameux Hippodrome où s'exécutaient les expériences des nombreux inventeurs d'alors. Hélas ! Buisson n'avait pas d'argent pour construire un appareil.

Sept ans plus tard, en 1863, Buisson fit un voyage en diligence de Bourbonne à Contrexeville, avec une personne qui lui fit connaître M. Babinet, le célèbre mathématicien qui venait précisément de se jeter dans la mêlée et de prendre en main le drapeau du plus lourd que l'air.

1863 ! Cette année même, Nadar, Ponton d'Hamécourt et La Landelle lançaient leur célèbre manifeste de l'Automotion aérienne « Pour lutter contre l'air, il faut être spécifiquement plus lourd que l'air », et Babinet exposait dans le grand amphithéâtre de

la faculté de médecine, les maximes fondamentales de la nouvelle école.

On sait comment Nadar se précipita dans la sombre aventure du « Géant » pour gagner le capital nécessaire à la construction d'un hélicoptère. Buisson, qui venait de se faire admettre comme membre de la Société impériale d'agriculture, dans la section des Sciences et de l'Industrie, voulut, à une séance mémorable (un vendredi de septembre 1863) commenter l'échec de Nadar et en profiter pour condamner le ballon.

Les dirigeants de la société se montrèrent cruels pour Buisson ; ils l'accusèrent d'ignorance ; l'un d'eux déclara même s'en tenir, vis-à-vis des expériences de notre compatriote, à la conduite du monsieur qui, « si on lui racontait qu'un mort s'était levé et avait marché jusqu'à Passy, ne ferait pas un pas pour y aller voir » !

Buisson eut un gros chagrin. Il continua pourtant à travailler et à confier à ses chers albums, ses seuls amis, des croquis d'hélices, de moteurs et d'ailes !

II. — LE MAITRE DE LA VAPEUR

En 1883, M. Pierre-Lucien Buisson expérimentait une voiture à vapeur genre Serpollet, avec une chaudière et une cheminée horizontales.

Les essais se faisaient ordinairement à Champagne, autour des colonnes de l'usine Juste, et à l'ancien Champ-de-Mars, en face des usines actuelles de l'Automoto. Était-ce cette voiture que Dumoulin regardait passer avec étonnement chaque dimanche et qu'il suivait au pas de course, le long de la rue du Treuil ? Était-ce celle-ci (la première routière sans bandages) qui descendait la rue d'Annonay avec une ombrelle ? Nous avons le droit de le supposer.

Cependant, M. Buisson, avec sa machine, parlait d'aller à Paris et d'en revenir par la condensation, l'échappement, le retour à la chaudière et vice-versa, de la vapeur d'un seul seau d'eau.

C'est, du reste, Pierre-Lucien Buisson qui, préoccupé de procurer une âme à une machine volante de son invention, pressentit la nécessité du moteur léger. « Au cours de ses incessantes autant qu'inédites recherches dans ce sens, Buisson en arriva (première et déjà très belle étape vers le but idéal) à trouver l'utilisation de la vapeur sous un volume et un poids très réduits. Ses brevets datent de 1884 et lui donnent, comme l'ont dit à cette époque maints journaux scientifiques, droit au titre de père de la vapeur instantanée.

L'ingénieur Serpollet, dont la prestigieuse réputation est mondiale, ne fit, quelques années plus tard, que s'inspirer de la découverte de notre compatriote lorsqu'il imagina sa fameuse chaudière à tubes aplatis produisant, entre autres sensationnelles innovations, la vapeur instantanée.

Il y avait alors 15 ans que Pierre-Lucien Buisson avait largement ouvert le chemin des plus brillantes réalisations quant à la force motrice multipliée, grâce à cette production instantanée de la vapeur. Nul, dans le monde de la haute science — et Serpollet moins que personne — n'oublia, d'ailleurs, de rendre hommage à la puissante valeur initiatrice apportée à la découverte nouvelle par celle de Buisson. »

.....
Voler ! C'était toujours le grand rêve de Buisson !

De même qu'il résolut le problème compliqué de la force appliquée de la vapeur, notre compatriote découvrit les principes essentiels de l'aviation bien avant ceux qui s'en crurent les détenteurs primitifs !

Pierre-Lucien Buisson consacrait à son inlassable recherche son cerveau fécond, son labeur intensif, bref, le meilleur de lui-même.

Après une vie de travail et de haute probité, quand, le 14 février 1913, la tombe prit M. Buisson, alors âgé de 80 ans, il y avait plus de cinquante ans qu'il avait construit une machine volante, dont les caractéristiques offraient les plus grandes analogies avec l'aéroplane actuel.

A l'aide de cet appareil, il réussit, près d'un demi-siècle avant lui, à quitter le sol d'une façon non moins appréciable que celle de Santos Dumont à ses débuts.

« Mais ce laborieux et presque génial inventeur était un simple. Les vains bruits de la Renommée, même proclamant ses mérites personnels, ne troublaient point sa quiétude de Stéphanois bon et tranquille, un peu rêveur...

« Chez Pierre-Lucien Buisson, devenu un vieillard, entouré à Saint-Etienne d'une sympathie et d'un respect unanimes, la tête au profil de médaille, encadrée d'une belle barbe blanche de prophète, s'éclairait du pur rayonnement d'une pensée haute et noble ».

.....

L'appareil construit par Buisson était à ailes battantes. L'opérateur, juché à plat ventre et utilisant à la fois ses jambes et ses bras, faisait manœuvrer les deux plans dont se composait l'ornithoptère, qui exécuta ainsi des vols de 100 à 150 mètres de longueur.

L'appareil fut ensuite transformé en planeur, dans le genre de ceux de Lilienthal, de Chanute, d'Herring ou de Wright.

C'étaient, on le voit, les idées mises en pratique, de l'ardent apôtre du vol plané que fut Charles Louvrié. L'inventeur stéphanois évitait de tomber dans l'erreur chère aux auteurs des appareils d'alors, c'est-à-dire de vouloir réaliser du coup l'aéroplane-automobile ; lui étudiait d'abord les surfaces portantes et tenait à résoudre avant tout le problème de la stabilité.

En 1884, l'« Aéronaute » écrivait que l'« aéroplane est un véritable cerf-volant dont la queue est remplacée par le gouvernail vertical qui le maintient tête au vent quand il n'a pas de mouvement propre ».

Choisir un point élevé et découvert, s'en élancer pour de fantastiques glissades aériennes, c'était bien aussi ce que faisait Buisson en 1883, sur le plateau de la République. Le fils de l'inventeur, âgé de 9 ans, alors que les autres gamins jouaient aux billes ou au cheval mécanique, essayait l'appareil de son père !

*
* *

Avant même Lucien Buisson, un nommé Bellet faisait du vol à voile à Annonay. Il avait construit un appareil vers 1877. Il réussit... à se ruiner et à se briser un membre.

Entre 1886 et 1890, aux premiers temps de la bicyclette, le Stéphanois Pierre Gauthier, constructeur de la première machine française, apprit à se tenir sur deux roues, non seulement à M. de Vivie, non seulement à nos premiers champions Carrot, Dumoulin, les trois frères Jourjon, Lucien Buisson, Gibert, Vallat, Jouanard, Stoki, Péliissier, Cœur, Sarpe, Grua, mais encore au célèbre Maréchal, surnommé « Tout Cassé », géomètre aux mines de la Chazotte, inventeur d'un hélicoptère !

Le sobriquet de « Tout Cassé » en voulait dire long !

III. — *MON ANCETRE !*

Bien entendu, Saint-Etienne avait eu ses ballons.

La « ballomanie » qui sévit en France durant toute la deuxième moitié du dernier siècle n'épargna point, par bonheur, nos régions.

Le premier aéronaute que l'on vit à Saint-Etienne serait un certain Triquet, qui s'enlevait dans les airs en exécutant des exercices sur un trapèze suspendu au filet en guise de nacelle.

À maintes reprises, le célèbre Godard (était-ce Eugène, Louis, Jules, Pierre-Edme ou Fanfan, puisque toute la famille, y compris Mme Fanny, était composée d'aéronautes professionnels), vint exécuter chez nous des ascensions.

J'ai pu reconstituer qu'en 1886 un ballon monté par Godard, Auguste Théolier, directeur du « Stéphanois », et Courally, était parti de Saint-Etienne, de la place de l'Hôtel-de-Ville, je crois, à 9 heures du soir.

A peine en l'air, Godard s'aperçut que son passager Courally avait une jambe de bois. L'aéronaute fronça le sourcil, car il aimait les gens bien bâtis pour aider aux manœuvres en cas de coup dur !

Ce Courally était le cousin ou le fils d'un personnage du même nom qui avait dirigé longtemps la chorale foréziennne des Enfants de la Loire. A ce propos, je m'en voudrais de ne pas placer ici une anecdote fort jolie.

En juillet 1861, les Enfants de la Loire, qui se distinguaient dans tous les concours, étaient à Vichy, où l'Empereur Napoléon III prenait les eaux.

A 8 heures du matin, un dimanche, on vint prévenir le président Courally que Sa Majesté allait à la messe à 10 heures et que les Enfants de la Loire eussent à s'y trouver.

Quand l'Empereur entra dans l'église, vêtu d'une modeste redingote, portant d'une main son chapeau, de l'autre un livre de prières, les Enfants de la Loire chantèrent le « Salut aux Aigles de l'Empire ».

A la bénédiction, les orphéonistes exécutèrent le splendide « Te Deum » de Félicien David. Il était à peine terminé qu'un aide de camp vint annoncer à M. Courally que Sa Majesté désirait entendre les Enfants de la Loire à 11 heures, à la villa Strauss.

Fidèle au rendez-vous, le chœur entonna : « Vive l'Empereur », à l'entrée du jardin.

Sa Majesté félicita vivement M. Courally.

« Vous avez fait un long voyage et je vous remercie de l'avoir entrepris pour moi ».

S'approchant alors de la riche bannière ornée de médailles, l'Empereur en admira les dessins :

« Il n'y a, dit-il, que vos habiles ouvriers de Saint-Etienne ou de Lyon qui puissent faire de pareils chefs-d'œuvre. Je les reconnais bien là ». (*)

(*) Ces détails ont été recueillis dans les « Années Foréziennes » de M. Jean Gras, lequel les avait copiés lui-même dans les notes de Descreux.

... Mais revenons à l'ascension de 1886.

Alors que le ballon Godard évoluait au-dessus de la ville, un singe fut lancé en parachute. Mon ancêtre !! Il tomba, sans mal, dans la carrière Jacasson ! Le ballon prit la direction sud-est et alla se poser près d'Annonay, au château de Boissy d'Anglas.

À Montfaucon, des paysans avaient tiré sur lui des coups de fusil, et Godard qui en était à sa 425^e expérience, avouait, en colère : « Je n'ai jamais vu un pareil pays de sauvages ! »

Auguste Théolier, qui prenait goût à l'aventure, remonta l'année d'après avec Andraud ; les aéronautes allèrent atterrir près de Roanne.

Le 20 juin 1888, à 6 heures du soir, M. Johannès Thomas, qui m'accueillit plus tard au « Mémorial de la Loire », quitta subrepticement son appartement de la place Jacquard, mit la clef dans la boîte aux lettres, serra la main à son ami le père Barlet, et sauta dans la nacelle du ballon d'Andraud, aux côtés du chanteur Eustache Gardon et de M. Martinoglio, dit « La France aux Français ».

Au départ, le ballon frôla une cheminée et Andraud frémit :

« Tant pis pour vous, expliqua-t-il à ses passagers, mais je crains pour le ballon ».

Cette ascension fut tout de même merveilleuse. Un temps superbe la favorisa.

Seule, la bonne de M. Johannès Thomas, qui avait vu la machine dans le clair de lune, s'était signée avec effroi. « J'ai cru que c'était le Jugement (sic) qui passait » confia-t-elle plus tard à son maître.

Le voyage se termina tout près de Saint-Hilaire-Cusson-la-Valmitte.

M. Johannès Thomas a conservé un curieux document de cette ascension. C'est une photographie du ballon et de la nacelle. L'artiste s'est seulement trompé de fond : il a dessiné la place de Jaude !

Les Stéphanois aimaient beaucoup les ballons.

Certains vieux sportsmen se souviennent d'une course à laquelle avaient participé cinq ou six sphériques. Poussés par un fort vent du midi, les ballons avaient pris la direction de Roanne et le vainqueur atterrit à proximité de cette dernière ville. Chaque aérostat était monté par un pilote et un amateur. Une équipe de cyclistes, à grande allure, suivait, sur la route nationale !

J'ai lieu de supposer que c'est sous l'impulsion d'un aéronaute fervent, M. de Villard (ex-comptable chez Jussy), que fut fondé en 1900, un club aéronautique, pour organiser des ascensions et s'occuper d'études.

En 1901, ce Club Aéronautique changea de nom et devint l'Aéro Club Stéphanois.

La nouvelle société continua les expériences de la précédente et ses efforts se portèrent surtout vers les nouvelles découvertes de la locomotion aérienne.

Car on songeait déjà au plus lourd que l'air avec moins de scepticisme.



IV. — TEL PERE, TEL FILS

Le précoce aviateur Lucien Buisson, que nous avons vu, à neuf ans, grimper sur le planeur de son père, avait grandi.

Pendant l'hiver 1903, il construisit un monoplan dans lequel il utilisait déjà le gauchissement que Wright devait faire breveter en Amérique et importer en France en 1907 seulement.

Malheureusement, le moteur manquait !

Buisson se consolait en confiant au papier le dessin mirifique de l'aéroplane omnibus... type 1920 !

C'était une énorme cage à poules, auréolée de trois hélices, à trois moteurs de 150 chevaux et un gouvernail Wright à l'avant ! La carlingue, vitrée, était bourrée de passagers...

V. — FUMISTES !!!

En 1906 et 1907, il fut question, une autre fois, d'aviateurs stéphanois ayant trouvé la clef du plus lourd que l'air.

MM. Tézenas et Raynaud construisaient un appareil.

Mystérieusement, le « Mémorial de la Loire » publiait de petits filets de ce genre :

STEPHANOIS A LA CONQUETE DE L'AIR

24 Octobre 1907.

De tous temps, la population stéphanoise a suivi avec intérêt le mouvement industriel dans ses diverses manifestations.

Tour à tour, elle a exploité les multiples inventions du 20^e siècle et, non seulement, elle n'a pas dédaigné les perfectionnements apportés, soit à la métallurgie en général, soit à l'armurerie, son industrie primitive, mais elle s'est intéressée à la vélocipédie comme à l'automobilisme.

Restait l'aviation.

Personne, jusqu'à ce jour, n'avait eu l'idée, parmi nous, d'imiter le vieil Icare ou d'égaliser dans ses exploits le plus moderne Santos Dumont.

La « machine à voler » était, hier encore, inconnue du public.

Or, cette lacune n'existe plus, et le problème de l'aviation a été franchement abordé par des Stéphanois qui affirment, cela va sans dire, l'avoir résolu.

Un appareil propre, disent-ils en effet, à réaliser toutes les expériences, est dans nos murs. Deux inventeurs, dont nous tairons volontairement le nom, l'ont construit récemment, et plusieurs expériences discrètes ont eu lieu, qui auraient donné pleine et entière satisfaction.

Sur leur aéroplane, nous n'avons pas encore de renseignements bien précis.

Disons seulement, pour aujourd'hui, que sa forme est rectangulaire (?) qu'il pèse 38 kilos, moteur non compris, qu'avec un moteur de 12 chevaux, il peut enlever 140 kilos, qu'il s'élève dans les airs très facilement et louvoie (?) avec une parfaite régularité.

STEPHANOIS A LA CONQUETE DE L'AIR

1^{er} Novembre.

Il y a quelque temps, nous avons parlé d'un aéroplane construit à Saint-Etienne par deux de nos compatriotes.

Depuis, de nouvelles expériences ont été faites qui, d'après les inventeurs auraient donné toute satisfaction.

Nous pouvons donc nous apprêter à voir, prochainement, une sorte de machine à la Cyrano évoluer au-dessus de nos têtes.

En attendant, donnons encore aujourd'hui de nouveaux renseignements sur l'appareil en question.

L'aéroplane s'élève de lui-même sans élancement ni secousse et gagne aussitôt la hauteur qui convient au pilote.

Le vent ne le gêne nullement. A l'instar des bateaux à vapeur, il fait face aux courants les plus forts et marche, malgré cela, à une très belle allure.

La vitesse maximum atteinte jusqu'à ce jour serait de 100 kilomètres à l'heure.

Reste l'atterrissage.

Voilà le hic, direz-vous ?

Et, que nenni ! Une manœuvre spéciale permet de descendre à l'endroit voulu sans plus de difficulté que n'en a un chauffeur pour arrêter sa vulgaire automobile !

En terminant ce rapide exposé, disons que la puissance d'élévation obtenue est exactement — sur ce point nous précisons — de 25 kilos par cheval de force employé ; or, de tous les aviateurs existant, celui qui vient immédiatement après dispose seulement de 10 à 12 kilos par cheval, et cela très péniblement.

Et maintenant, il faut nous taire, car les personnes en cause, désirant se réserver certains détails pour les expériences publiques, gardent, sur tels points, un silence obstiné.

Qu'il nous soit permis cependant une petite, oh ! toute petite indiscretion : un des deux inventeurs porte un nom très répandu et bien stéphanois.

Allons, soyons patients, du calme, du calme...

STEPHANOIS A LA CONQUETE DE L'AIR

3 Novembre.

A la suite des dernières expériences, quelques modifications ont été apportées au fonctionnement de l'hélicoptère.

Maintenant, l'appareil est prêt pour tenter une sortie en plein jour et nous pouvons dire que celle-ci ne saurait tarder. On sera donc fixé prochainement sur la valeur réelle de l'invention.

A titre de renseignement, ajoutons que MM. (nous allons commettre une indiscretion) se font forts de construire en quinze jours un aviateur (! ? !) de plus grandes dimensions pouvant enlever le poids énorme de 500 kilos.

Enterrées les automobiles !

STEPHANOIS A LA CONQUETE DE L'AIR

12 Novembre 1907.

Le premier entre tous les journaux de province et de Paris, le « Mémorial » a parlé d'un aéroplane construit dans notre ville par deux Stéphanois, et a donné là-dessus, des détails aussi précis et aussi complets que possible. Il lui revenait donc de faire connaître à ses lecteurs certains renseignements nouveaux, avant les essais officieux qui vont avoir lieu prochainement.

D'abord, les inventeurs, MM. Tézenas et Joanny Reynaud — nous pouvons aujourd'hui les nommer — ont apporté diverses retouches au fonctionnement de leur appareil ; toutefois, rien n'est changé quant aux principes de l'Aéro-hélicoptère ; celui-ci reste semblable, dans ses grandes lignes, aux aperçus que, successivement nous avons esquissés.

Au cours d'un récent voyage à Paris, M. Tézenas a été présenté à la Commission compétente du Ministère de la Guerre, devant laquelle il a exposé ses idées et ses plans. Les membres de cette docte assemblée se sont vivement intéressés à l'invention. En ce moment, ils l'étudient à tous les points de vue.

D'autre part, nos compatriotes ont reçu à ce sujet, des propositions très sérieuses d'une personnalité britannique.

Comme nous le disions plus haut, des expériences auxquelles nous avons été particulièrement convoqués, vont avoir lieu incessamment. Nous en ferons connaître les résultats.

Hélas ! ces résultats furent peu brillants.

À la suite d'une invitation lancée par un habile mystificateur, quelques journalistes se rendirent un jour sur le terrain de Méons pour assister aux expériences des futurs vainqueurs de l'espace. Ils ne virent rien, bien entendu ; aéroplane et inventeurs étaient absents.

Quoique absolument étrangers à la plaisanterie, MM. Tézenas et Reynaud furent passablement maltraités.

Le « Mémorial » du 23 novembre 1907 ne fut pas tendre pour eux. Sous le titre : « Fumistes », il écrivit ceci :

Dans l'immortel « Tartarin » de Daudet, il est question de certaine arme à feu — le fusil de Mestre Gervais — que l'on chargeait toujours et qui ne partait jamais !

L'aéro-hélicoptère de MM. Tézenas et Reynaud est un peu du même genre ; il devait sortir et, sans difficulté, gagner les airs ; mais il n'est pas sorti et ne sortira, lui non plus, jamais !

Dès à présent, il semble tout désigné pour figurer, en bonne place, dans la galerie où se trouvent déjà les merveilleuses découvertes de Raymond Bayle, l'illustre inventeur de la machine à refouler les créanciers.

Et maintenant, Santos Dumont et Farman peuvent dormir tranquilles. Ils ont deux rivaux de moins.

.....

.....

Tézenas et Reynaud dédaignèrent de répondre et n'en continuèrent pas moins la construction de leur appareil. Celle-ci fut difficile et laborieuse, car les deux associés n'ayant pas de fortune et vivant de leur travail, furent obligés de fabriquer les pièces une à une !

Au bout de trois ans seulement, trois ans d'activité, de patience et d'efforts, l'aéroplane stéphanois vit le jour. Les journaux quotidiens n'avaient cessé de s'en occuper !

L'appareil était du type biplan ; il imitait le Wright en certaines parties. Renonçant aux idées de l'école française, les aviateurs avaient supprimé la queue stabilisatrice de Pénaud pour adopter le gouvernail de profondeur avant. Pour améliorer l'angle d'attaque, les plans sustentateurs avaient leur position en arête au lieu d'épouser la forme horizontale des biplans alors connus.

La propulsion était à quatre hélices et le mode de lancement et de roulement, celui des appareils français.

Le plus dur était fait, mais une lacune non moins importante restait à combler.

Devant leur machine, les constructeurs se demandaient où ils allaient prendre l'âme pour animer l'inerte matière, la force motrice pour souffler la vie à leurs ailes !

Ils n'étaient pas riches, nous l'avons dit, mais ils comptaient sur la générosité des sportsmen stéphanois.

Et, en attendant de livrer leur appareil à la curiosité du public, ils en exposèrent une réduction au vingtième dans les vitrines de « Forez-Auvergne-Vivarais ».

VI. — LA SECTION D'AVIATION DE L'UNION
DES INVENTEURS

Le 11 Janvier 1909, M. Gabriel le Vallier, membre de l'Association française des inventeurs-aviateurs, donna une conférence sur l'aviation à la Bourse du Travail. Il fit l'éloge du père Buisson et décrivit en détail l'appareil de Tézenas et Reynaud.

Il dit qu'avant dix ans une industrie nouvelle s'implanterait à Saint-Etienne (*) puis exprima le vœu de voir se former un comité stéphanois pour lancer cette industrie.

M. Le Vallier avait été reçu à Saint-Etienne par les membres de la Société des Inventeurs : MM. Heurtier, président ; Buisson, Murquet, Larosche, Chosson etc... M. Le Vallier, après sa conférence discuta longuement avec ces Messieurs et insista sur la nécessité absolue d'une société forézienne d'aviation.

L'Union des Inventeurs et Artistes de la Loire, à qui s'adressait M. Le Vallier, était une puissance.

« Par suite de la diversité de ses industries, la région stéphanoise est fertile en chercheurs. Naguère, elle était uniquement peuplée de petits artisans : tisseurs, serruriers, armuriers etc..., travaillant pour la plupart à domicile, avec un matériel rudimentaire. Il n'est pas surprenant que l'esprit de l'ouvrier se soit porté, tout naturellement à perfectionner ce matériel, soit pour lui faire produire davantage, soit pour l'adapter aux exigences de la mode et faire face à la concurrence étrangère. De plus, pour parer aux chômages, fréquents à certaines époques, l'artisan ou le petit fabricant s'ingéniait à créer des articles nouveaux. C'est ainsi qu'une dure nécessité a formé cette pléiade d'artistes et d'ouvriers d'élite qui fit la renommée et la richesse du Forez.

Il serait difficile de donner la véritable origine du groupement d'inventeurs qui fut le germe de l'Union. Au début, son but unique

(*) Et l'on discute encore en 1930 sur le point de savoir si nous aurons oui ou non des usines d'aviation !

était de fournir les fonds nécessaires aux inventeurs désireux de prendre un brevet, lorsque l'invention était jugée intéressante par une commission nommée à cet effet.

On ne tarda pas à reconnaître que cette mutuelle ne pouvait exister. La formation de la commission était très délicate ; il était impossible de prévoir l'importance d'une invention et de payer, par la suite, une série d'annuités. En tout cas, les premiers statuts datent du 27 Mai 1891. Le président fondateur fut Lucien Buisson (*), le premier pionnier du plus lourd que l'air à Saint-Etienne. Son fils, continuateur de l'œuvre paternelle, fut le premier à piloter un appareil dans la région. Il appartient à l'Union jusqu'à sa mort et fonda l'Aéro Club actuel.

(*) Voici la liste complète de tous les fondateurs de l'Union (dont le siège social était 10, place Marengo) :
 J.-B. Rouchouse, mécanicien, ex-délégué du gouvernement à l'Exposition de 1878, 57, rue de Lyon ; Buisson Lucien, ingénieur mécanicien, aux Champs-Élysées, villa Faux ; Paut Benoît, armurier mécanicien, 5, rue du Puy ; Lacroix Eugène, inventeur, rue d'Annonay, 110 ; Vicériat, passementier, 10, rue du Mont d'Or ; Rouchouse Jacques, armurier, Grande rue de l'Heurton, 18 ; Lorenzo, armurier, rue de la Mulatière, 33 ; Dorna L., mécanicien ajusteur, 69, rue de la Richelandière ; Ducerf, mécanicien, 2, rue du Gris-de-Lin ; Gonin, mécanicien tourneur, 6, rue de l'Épreuve ; Guillaumont, mécanicien, 69, rue César Bertholon ; Deslabre, mécanicien, 11, rue de Champagne ; Chavany G., mécanicien, route de St-Chamond, 30 ; Burnichon, armurier, 36, rue de la Badouillère ; Dancé, armurier mécanicien, 54, rue César Bertholon ; Richard Francisque, mécanicien, 47, rue de la Loire ; Oudin, passementier, rue du Haut Tardy, 17 ; Auger E., mécanicien électricien, 6, rue des Teinturiers ; Chapeau-Delon, mécanicien, 6, rue Violette ; Chastelle J., passementier, rue de la Mulatière, 79 ; Condamin J., mécanicien, 50, rue de Montaud ; Chauffournier, fabricant de creusets, 66, rue de la Montat ; Bohenne Auguste, mécanicien, 11, place Villebœuf ; Héritier, mécanicien, 10, rue de la Mulatière ; Rouchouse Félix, passementier, rue de la Grange-de-l'Œuvre, 27 ; Terrat François, horloger électricien, Officier de l'Académie Contemporaine, au Chambon-Feugerolles ; Perrin J., carrossier, 6, rue de la Mulatière ; Berthon, inventeur, à Saint-Chamond ; Aulagnier, mécanicien, 27, rue des Trois-Meules ; Grangeon A., ingénieur, 5, rue de Roanne ; Conorthon E., passementier, au Mont ; Fournier Jean, comptable à la Recette Générale, 8, rue de la Bourse ; Parrot, mécanicien, 46, rue du Vernay ; Raoux, armurier, 6, place Villebœuf ; Vallet Fleury, serrurier, 76, rue du Treuil ; Boyer Benoît, tourneur mécanicien, 25, route de Roanne ; Oudin Pierre, tourneur, 56, rue Royet ; Sauzé Claudius, mécanicien, 3, rue des Rives ; Goubelly Joannès, dessinateur, à la Fouillouse ; Masset Barthélémy, mécanicien, aux Champs-Élysées.

Le premier bulletin, les « Idées Nouvelles » parut en août 1898. Le siège social était alors 38, rue des Jardins. Nous remarquons que des personnages éminents s'intéressaient déjà à cette œuvre, puisque le Conseil d'Administration était ainsi composé : Président d'honneur : Adrien de Montgolfier ; membres d'honneur : Crozet-Fourneyron et Waldeck Rousseau ; Président : Nicolas Chaize ; Vice-Président : Bonnet ; Trésorier : Ducerf ; Secrétaire : Majola. »

L'Union des Inventeurs prit part en 1891 à l'Exposition Industrielle organisée, place du Treuil, par la Ville de Saint-Etienne (municipalité Girodet). M. Buisson père s'y révéla avec son générateur à vapeur instantanée, M. Rouchouse avec son pistolet, M. Gonin avec diverses serrures. (*)

La société évolua. Successivement MM. Bonnet, Nicolas Chaize devinrent Présidents.

De nombreux faits intéressants sont à l'actif de l'Union. « En août 1899, le siège social est 5, rue de la Paix ; l'Union des Inventeurs mène une campagne active pour la révision de la loi de 1884 sur les brevets. Cette même année, l'Association reçoit sa première subvention officielle : 100 francs, votés par le Conseil Général de la Loire.

La première idée d'une Fédération Internationale des inventeurs est lancée par Nicolas Chaize en 1899.

Une délégation de l'Union des Inventeurs participe au Congrès international des Inventeurs, qui a lieu le 11 septembre 1901, à l'Hôtel de Ville de Paris.

Lors de l'inauguration de la Préfecture de Saint-Etienne, le 12 janvier 1902, Waldeck Rousseau reçoit une délégation de l'Union des Inventeurs.

Le 21 et 22 avril 1903, un Congrès de la Propriété industrielle dont l'initiative est due à l'Union des Inventeurs, a lieu à la

(*) Deux expositions industrielles avaient été déjà ouvertes dans notre ville, par la Société Industrielle et Agricole du département, la première à l'Hôtel de Ville en 1852, la deuxième au Palais des Arts et dans l'ancien Lycée en 1868.

Chambre de Commerce, sous la présidence de M. A. de Montgolfier, avec la présence de M. Reymond, sénateur (*), Isaac, président de la Chambre de Commerce de Lyon, un grand nombre de commerçants et industriels de Lyon, Saint-Etienne, Le Puy, etc... D'importantes décisions y furent prises.

En 1904, une importante exposition organisée par la municipalité Ledin, eut lieu à Saint-Etienne. Elle fut inaugurée le 26 juin par Camille Pelletan, ministre de la Marine (**). L'Union des Inventeurs avait installé un stand qui fut beaucoup remarqué.

En 1908, M. Antoine Heurtier fut nommé Président. Il fut le promoteur des concours expositions qui eurent lieu presque chaque année sous sa présidence et qui, incontestablement, donnèrent une forte impulsion à l'Association. Ancien conseiller municipal, Heurtier sut intéresser la Mairie aux inventeurs. Il obtint sous les combles de l'Hôtel de Ville (Pavillon Gérentet) un local qui servit longtemps de siège social.

C'est là qu'eut lieu le premier concours d'inventions en 1908.

Il y eut deux lauréats : M. Roty obtint 100 francs pour un changement de vitesse et M. Giraud obtint 50 francs pour un perfectionnement aux navettes destinées au tissage de la soie artificielle.

À la fin de 1908, un autre concours réunissait quinze concurrents ».

C'est à ce groupement de chercheurs que s'adressait M. Le Vallier. Il ne pouvait mieux tomber. Le problème de la conquête

(*) Le père d'Emile Reymond, sénateur aviateur.

(**) Le ministre et sa suite firent leur entrée à Saint-Etienne, le samedi 25 juin, à 11 heures du soir, en tramway à vapeur. Le dôme de l'Hôtel de Ville ayant été consolidé en 1903, le gros bourdon que la génération actuelle n'avait jamais entendu, sonnait à coups espacés.

Cette exposition n'eut pas un résultat financier très encourageant ; mais elle eut par contre un grand succès populaire. Sa visite occupa nos compatriotes durant les tristes après-midi chaudes de l'été. On allait à l'Exposition au lieu d'aller au Rond-Point !

Ce sont les souvenirs de cette exposition que je rappelle dans le premier chapitre de ce livre.

du ciel passionnait tous les inventeurs stéphanois, depuis le père Buisson jusqu'aux cafetiers de la place du Soleil. Qui ne se rappelle Grangier ?

Lorsque M. Le Vallier affirmait à la Bourse du Travail qu'on n'avait besoin, pour voler, que d'un moteur, d'une hélice et d'un morceau de toile auquel un échelas de vigne servirait de nervure, Grangier demandait la parole, montait sur la scène et entreprenait une démonstration.

Dans sa théorie un peu embrouillée, il faisait jouer le plus beau rôle par un ventilateur et une feuille de papier à cigarettes ! Les assistants ne comprenaient pas grand chose, mais Grangier, emporté par son sujet, s'emballait, s'excitait, lançait des « miladzeu » retentissants et finalement, disait Buisson « prenait les yeux aussi rouges qu'un lapin albinos ».

Ce Grangier avait du reste un appareil, dans lequel il utilisait un piston fonctionnant comme un tourniquet hydraulique.

Il faillit être victime de ses expériences... Il chût sur un tas de fumier ! !

.....

Les tas de fumier semblaient, d'ailleurs, jouer un grand rôle dans les débuts de l'aviation régionale.

On conte qu'en 1890, un cordier de Montbrison, s'inspirant d'articles puisés dans les revues à la mode, avait construit un appareil volant avec une hélice. L'ensemble était si lourd, si lourd, qu'il ne pouvait s'élever même à la hauteur des odorants paquets en question !

*
* *

Battons le fer pendant qu'il est chaud, dit un vieux proverbe. C'est à la réunion générale de l'Union des Inventeurs du 16 janvier 1909, c'est-à-dire cinq jours après la visite de M. Le Vallier,

qu'il fût donné lecture d'une lettre de M. Buisson, demandant l'établissement d'une section d'aviation.

Chacun étudia séparément le projet, puis le 21 février, M. Buisson vint exposer ses idées personnelles et mettre à la disposition des membres s'occupant d'aviation un appareil pour l'essai des hélices.

Un groupe se constitua aussitôt. Il était composé de MM. Buisson père et fils, Roty-Rotilio, Bourguet, Teyssier, Fougerousse, Héritier, Prudhomme, Sangouard, Prion et Bodet, père et fils.

On fit imprimer des cartes de membres participants, ornées d'un dirigeable pointu et d'un curieux biplan à deux hélices épanouies...

On acheta un cahier spécial de procès-verbaux et l'on écrivit en beau titre : Aviation.

Ce vieux cahier, je l'ai entre les mains. M. Cave, l'actuel président de l'Union des Inventeurs, a bien voulu me le confier, et c'est avec une émotion mêlée de respect que j'en tourne les pages jaunies.

On m'a tellement parlé de ces heures de fièvre, on m'a tellement décrit ces sensationnelles séances de l'Union des Inventeurs, qu'il me semble les revivre à plus de quatre lustres de distance.

J'entends M. Heurtier, le 6 mars 1909, faire appel aux bonnes volontés :

« Notre société ne peut rester indifférente à l'œuvre naissante de l'aviation. Elle lui ouvre toutes grandes ses portes. »

Immédiatement, on dresse un tableau noir où Roty dessine un oiseau à la craie ! On ébauche le règlement d'un concours de modèles réduits et l'on s'abonne à un journal !

Le 13 mars, M. Ayme présente un petit appareil qu'on essaie de faire voler. Une longue discussion s'engage sur la question des hélices.

Peut-on les supprimer ?

Oui, affirment MM. Cave et Reymondier.

Non, soutient Perrin.

Roty et Bodet les remplacent par un système à vapeur !

... Ce qu'on veut en premier lieu, c'est un moteur ; mais un moteur, ça coûte cher !

Ce qu'on veut, c'est un hangar ; mais, un hangar, ça ne se trouve pas dans une poche percée !

Et pourquoi ne pas demander l'aumône à la municipalité ?

Ah ! cher vieux cahier de procès-verbaux, en dévoile-t-il des rêves !

Le 20 mars, dit ce cahier, Perrin analyse « les sensations physiques et morales éprouvées par lui sur son monoplan » (sic).

Le 3 avril, dit ce cahier, M. Martourey expose le fonctionnement du gouvernail de profondeur et décrit l'appareil triplan Goupil en insistant sur le « coup de bélier » du départ.

Un membre montre une aile à clapet pour battement mécanique et Reymondin passe au tableau pour croquer son élycoplan.

Le 10 avril, dit ce cahier, on décide l'aménagement d'un aérodrome et l'on désigne MM. Heurtier, Héritier, Buisson père et fils, Gache, Reymondin, Chosson, Roty, Bodet, pour se rendre auprès de M. le Maire et demander un hangar.

Le 17 avril, dit ce cahier, Bodet fait au tableau noir la démonstration d'un monoplan !

Le 24 avril, dit encore ce cahier, désappointement général ; le Maire refuse son appui ! C'est bon, on va lancer une souscription publique ! (*) Beysson décrit un ornithoptère.

(*) Deux jours après, paraissait dans la presse locale, cet article :

« Nous apprenons qu'une souscription publique va être ouverte dans le département de la Loire pour procurer aux aviateurs de la région ce qui leur fait complètement défaut, c'est-à-dire, terrain approprié, hangar, etc...

« Cette souscription vient à son heure, et répond à un véritable besoin.

« En effet, alors déjà que la plupart des villes de France, sont dotées d'aérodromes et de tout ce qui s'en suit (sic) la ville de Saint-Etienne semble être restée en arrière dans cette voie.

« On peut s'en étonner d'autant plus que la cité stéphanoise pourrait bénéficier, plus qu'aucune autre de la création de la nouvelle industrie qui entraînerait forcément la construction des machines aériennes et de leurs

Le 15 mai, dit toujours ce cahier, un « nouveau », M. Déléage, annonce l'invention d'un oiseau mécanique !

... Les Buisson ? Nous les connaissons. Tézenas et Raynaud ? Nous les connaissons. Mais les autres ? Qui est Perrin ? Qui est Bodet ? Qui est Reymondin ? Qui sont Beysson, Roty ?

Tous des « piqués » de l'aviation, des ouvriers ou des employés sans fortune, qui ont construit, seuls, avec amour, quelques grands oiseaux et qui attendent impatiemment le jour de l'envol !

Tézenas et Raynaud, les plus favorisés, ont un hangar à Méons ; ils l'ont loué au cafetier Patouillard.

Le champ de manœuvres de Méons appartient mi-partie à l'autorité militaire, mi-partie à Mme la baronne de Rochetaillée. Les inventeurs ont obtenu l'autorisation d'y essayer leurs appareils. Le baron de Rochetaillée s'intéresse d'ailleurs vivement à la question. N'est-il pas l'ami intime et le compagnon d'expériences d'Henri Fabre, qui a commandé et payé 500 francs à Gabriel Voisin le premier cerf-volant cellulaire, carcasse du premier hydravion ? (*)

Ce qu'il faut donc, c'est un hangar collectif, c'est un moteur collectif.

accessoires. Il est du devoir de tous les Foréziens d'unir leurs efforts pour en faire une industrie régionale.

« Et pour cela, nous devons aider et encourager les chercheurs autrement qu'avec de bonnes paroles.

« C'est pourquoi nous voyons avec plaisir l'ouverture de cette souscription qui permettra à chacun de contribuer, dans la mesure de ses moyens, au succès d'une œuvre véritablement utile et pleine d'avenir.

« Trop souvent, le département de la Loire en général et Saint-Etienne en particulier se sont laissé dépasser dans la voie du progrès par des concurrents plus actifs. Il faut profiter des enseignements du passé, secouer notre apathie et agir d'une façon efficace en ce qui concerne l'aviation.

« C'est un appel à toutes les bonnes volontés qui sera certainement entendu. »

(*) Henri Fabre effectua, le premier au monde, un vol en hydravion, à Marseille, le 28 mars 1910.

Le 28 mars 1930, on a fêté et commémoré cet exploit de 20 ans, devant le « Canard » d'Henri Fabre, exposé au Musée de l'Aéronautique à Chalais-Meudon.

Le moteur ? On en discute aux assemblées.

Prendra-t-on un moteur d'auto ou d'avion ? Et de quelle force ?

Mais c'est un peu l'histoire de la fable de la laitière, ou mieux, celle de la peau de l'ours !

On n'a pas d'argent pour acheter le moteur.

Le moteur ?

On le demande à tous les échos, au maire, au préfet, au ministre de la Guerre, au public par souscription, à la Chambre de Commerce. Le moteur ? On en parle toujours, mais, hélas, on ne le voit jamais...

À chaque séance, la Section s'enrichit de quelques unités.

Cependant, les inventeurs n'ont pas de chance.

Le 30 mai, Pierre Platon, dit « la cloche de bois », invité à fournir une exhibition d'aviation à Firminy, à l'occasion d'un festival musical, transporte son engin par la route au petit matin. Une voiture de paysan l'accroche à la Croix de l'Herme et le frêle appareil est démoli !

L'aventure qui arrive à Tézenas et Reynaud est encore plus triste.

Lisez plus tôt le « Mémorial » du 10 juin 1909.

Ils jouent de malheur, nos aéroplanes stéphanois.

Il y a quelques jours, un appareil aérien qui, tranquillement, était sur un camion, acheminé vers Firminy, entrainé en collision avec une voiture qui lui démontrait nettement, en lui brisant une aile, que, pour les instruments de sa sorte, le seul chemin sûr est la voie des airs.

Pour l'appareil de Tézenas et Reynaud ce fut bien pire. Cet appareil, que ses inventeurs avaient baptisé hélicoptère — nom dont sans doute ils ne comprenaient pas la signification, car il n'est employé ni dans l'ébénisterie, ni dans la quincaillerie — fut une des plus belles galéjades de notre époque.

Ah ! ce Tézenas et ce Reynaud, tout de même, nous en ont-ils fait accroire ! Car beaucoup croyaient à leur hélicoptère et eux-mêmes y croyaient peut-être.

La réalité s'est présentée sous forme d'un huissier, et récemment, on pouvait lire dans les journaux cette phrase d'un prosaïsme intense et rédigée par un sympathique maître de notre ville :

« Le lundi 7 juin 1909, à 2 heures du soir, à Saint-Etienne, lieu de

Méons, il sera procédé à la vente aux enchères publiques : 1° d'un aéroplane composé de tubes, toiles, bois, roues, etc... ; 2° d'un grand hangar comprenant charpentes, planches, et recouvert en carton bitumé.

« La vente aura lieu au comptant avec perception de 5 % en sus des enchères. »

... Et la vente eut lieu.

L'aéroplane se vendit 7 francs 50 et le hangar 100 francs.

Pauvre Tézenas, pauvre Reynaud ! Certes, ils méritaient mieux !

VII. — PREMIERS BATTEMENTS D'AILES

À dire vrai, je n'ai jamais bien compris l'histoire du hangar. Le hangar qui abritait l'appareil de Tézenas n'était donc pas à Patouillard puisqu'il fut vendu aux enchères publiques ? Ou bien appartenait-il à Tézenas ou à un tiers et Patouillard en fut-il acquéreur à ce moment-là ?

Personne n'a su me renseigner clairement.

Toujours est-il qu'aussitôt après la vente du malheureux avion Tézenas-Reynaud, une délégation de l'Union des Inventeurs se rendit à Méons chez le digne cafetier, pour le prier de bien vouloir accueillir sous ses planches, les membres de la Section et leurs avions.

M. Patouillard accepta, prêta même une table et Perrin fut nommé à la fois gardien du hangar et... concessionnaire de la buvette !

Cependant, le Comité multipliait ses démarches pour avoir des fonds. Roty rendait visite au Préfet tandis que Poutignat faisait le déplacement de Paris et présentait une demande de subvention à M. Peycelon, du cabinet de M. Briand !

La souscription publique marchait plutôt mal que bien. Ils étaient rares les « généreux anonymes » qui envoyaient cinquante francs pour l'achat du moteur collectif !

Le cafetier Patouillard était le plus « large » : il cédait gratuitement pour deux ans son hangar à la section, versait vingt francs pour les réparations, fournissait le terrain pour la construction éventuelle d'un second abri.

Mais... tenez-vous bien ; ces magnifiques conditions ne furent pas acceptées parce que... le bail de deux ans était jugé insuffisant comme durée !

La Société préféra mendier encore auprès des pouvoirs publics. Finalement, elle obtint satisfaction. M. Durafour s'en mêla. La Chambre de Commerce donna 500 francs, la Municipalité 3.000.

L'appui de la Chambre de Commerce n'étant acquis qu'à la condition expresse « que les appareils présentés soient sérieux », Platon, Perrin, Beysson et Poutignat établirent des rapports sur les leurs.

On construisit donc le hangar et, durant ce temps, sous le péristyle de l'Hôtel de Ville, les séances du soir continuaient à être épiques.

Les diverses écoles du plus lourd que l'air de cette époque : ailes fixes, ailes battantes, hélicoptères, etc..., étaient en présence.

Le père Buisson, me racontait M. Cave, soutenait que la vitesse suffisait à maintenir un corps dans l'espace et, pour appuyer sa théorie, il tirait de sa poche — où il l'avait toujours — un boulon attaché à l'extrémité d'une ficelle. On connaissait le geste, on s'écartait prudemment, car le boulon se mettait à tourner en sifflant, cependant que des paroles lapidaires sortaient de la barbe de prophète du père Buisson : « Ma vitesse me soutient, mes ailes me dirigent », disait-il gravement, sans que personne à l'entour songeât à sourire.

On craignait en effet que le fanatique père Buisson ne se servit de son boulon pour corriger qui eut osé le contredire !

Grangier, l'homme au tas de fumier, exposait ses théories sur la résistance de l'air et la façon de s'appuyer sur cette résistance pour faire voler une machine.

Mallard, un nouveau sociétaire, démontrait le principe d'un

appareil et faisait don à la section... de son idée. Noël Barbier décrivait un moteur de son invention : ce moteur utilisait la grande force de réaction de l'acétylène et avait l'avantage de produire une grande somme d'énergie sous un poids réduit !

Barème présentait un monoplan dont la « translation » obtenue par une chasse d'air canalisée méritait d'être retenue.

Platon annonçait sérieusement qu'il avait les documents d'un moteur spécial à air comprimé d'après Tatin ! En fait, les travaux de Tatin n'étaient rien auprès des travaux herculéens de nos inventeurs stéphanois !

On apportait parfois aux réunions de vrais petits avions. Bodet se souvient d'un oiseau mécanique qui partait, s'élevait, atterrissait ; d'une boule qui restait immobile dans l'espace, que sais-je !

Tout le monde passait au tableau, posait des données, des lignes et des chiffres ; après quoi les plus savants, voire les ingénieurs venus de Lyon, de Grenoble, de Dijon, de partout, réfutaient les arguments !

Le hangar s'achevait, propre, confortable. Mais, ce qu'on attendait toujours, c'était le moteur collectif !

La souscription publique, malgré un beau tapage et une lettre fort bien rédigée par M. Heurtier, n'avait produit que... 1.400 francs ! Impossible donc de prélever là-dessus le montant du prix d'un moteur léger ! Les suppliques partaient, adressées de tous côtés, au sénateur Reymond, à M. Deustch de la Meurthe. Elles alternaient avec les cartes de félicitations envoyées à Blériot ou à Latham. On demande un mécène, on demande un moteur. C'était l'ordre du jour de chaque réunion.

Mais quel moteur ? À gazoline, à vapeur ou à acide carbonique ?

Roty un beau soir, en présenta un, à vapeur, de sa conception, un vrai moteur qu'il avait pu construire grâce à l'aide financière de deux puissants personnages : Méallier et Taragnat...

En juillet, le hangar était fini ; en août il était envahi par l'eau !

A la fin de l'inondation, il se peupla d'avions, et, à défaut de moteur, nos inventeurs se mirent à voler à voile !

Perrin, plus connu sous le nom de « Mâni », faisait, depuis le mois de février, des essais de planement sur un biplan genre Farman, construit par lui et son ami Béthenod. L'appareil entièrement fabriqué en bambous et en fil de fer, s'éleva jusqu'à 8 ou 10 mètres à plusieurs reprises, étant remorqué par une forte automobile conduite par MM. Saby et Grua.

« Mâni » avait le feu sacré !

Deux ou trois fois par semaine, en pleine nuit, on venait chercher M. Marandon : « Viens vite, on va voler ». En une course effrénée, on sautait dans l'auto, on arrivait à Méons, on attachait l'avion à la corde ; mais la corde cassait, et Grua, se retournant, apercevait « Mâni » en panne faisant des gestes désespérés.

Dans le jour, on n'était pas plus heureux. L'avion, tiré très vite, montait tout à coup en cheminée, puis, perdant son équilibre, s'effondrait brusquement à terre : aviateur, passagers, spectateurs se retrouvaient couchés pêle-mêle sous les toiles et Perrin, triomphant, s'exclamait :

« Vous avez vu, comme je veux je me redresse ».

Souvent, tout cela se terminait par une ballade à grande allure sur « Sans Peur », le cheval de M. Marandon, qui se laissait monter volontiers, même par les agents de la sûreté !

Le 26 septembre le biplan de MM. Perrin et Béthenod décolla à une très faible vitesse, 25 kilomètres environ, toujours remorqué par une automobile. Une foule considérable, parmi laquelle le baron de Rochetaillée, M. Faure, M. de Carly du « Mémorial », assistait à ses essais sur le champ de manœuvres de Méons.

Au moment où l'appareil s'élevait, plusieurs personnes furent culbutées par l'extrémité du plan inférieur gauche du biplan et ce plan fut cassé sur une longueur de 1 m. 50. L'appareil continua quand même à monter et ne retoucha le sol que « lorsque les deux aviateurs qui étaient à bord décidèrent d'atterrir » !

Le même jour, M. Tézenas — il avait récidivé ! — expérimentait à Feurs, sur le champ de courses. Une automobile, pilotée par M. Chapuis de Saint-Etienne, devait, à l'aide d'une grande corde, donner à l'aéroplane la vitesse nécessaire pour lui permettre d'exécuter un vol sans l'aide de moteur.

L'aéroplane ne tarda pas à s'élever de terre, mais bientôt pencha et décrivit en l'air un demi-tour complet. M. Tézenas se releva indemne, mais quelques curieux furent légèrement contusionnés.

Heureuses rivalités que celles de ces temps là !

*
* *

Il y avait, bien entendu, des incidents, voire des accidents. Le 11 octobre, Grua blessa grièvement un spectateur enthousiaste qui voulait voir de trop près !

Et puis, l'argent manquait toujours. L'Union des Inventeurs dut venir en aide à Platon et à Perrin.

Et puis, l'autorité militaire se plaignait, car les évolutions gênaient les exercices ! Pour obtenir l'autorisation de continuer, il fallut aller du général de division au commandant du génie et au général du même corps !

Mais l'emballement ne diminuait pas.

Aux réunions, Martouret étudiait l'équilibre transversal et longitudinal, Déléage sollicitait une place sous le hangar, Fougerousse faisait fonctionner un moteur à ressort et Bodet insistait toujours pour l'organisation du concours de modèles réduits.

On abordait même la question — sans doute un peu prématurée — du chronométrage !

VIII. — *UNE HISTOIRE DE LESSIVE !*

Tout était donc à l'aviation, à Saint-Etienne comme ailleurs. Depuis trois mois, Blériot avait traversé la Manche. L'audace

des aviateurs s'affirmait : on montait plus haut, on allait plus loin, on se promenait de ville à ville.

On donnait des fêtes à Paris, à Châlons, à Reims, à Bétheny où, pendant la Grande Semaine, plus de 120 vols furent exécutés par 18 aviateurs avec 21 appareils de types absolument différents.

Ici, la section des Inventeurs était en pourparlers avec la Maison Allatini, fabriquant le savon « Rationnel », pour l'organisation d'un meeting.

Cette Maison Allatini offrait 1.500 francs de prix réservés aux aviateurs stéphanois pilotant un appareil de leur construction : 1.000 francs pour l'aviateur parcourant la plus grande distance, 500 francs pour celui atteignant la plus grande hauteur.

C'était trop beau !

Des lettres furent échangées ; mais apprenant soudain qu'il s'agissait d'une vaste affaire de publicité — car la ville croulait sous une avalanche de savon Rationnel ! — l'Union retira son concours et la ville sa souscription.

MM. Allatini et consorts n'en transformèrent pas moins l'hippodrome de Villars et annoncèrent que les réunions du 30, 31 octobre et 1^{er} novembre ne le céderaient en rien aux grands galas de l'aviation.

Ils avaient engagé Jean Gobron (sur biplan Voisin), qui s'était classé second dans la Semaine de la Ligue Nationale Aérienne, Vincent, De Nabat et Koechlin.

Joannès Vincent était un Stéphanois. Il avait 18 ans. Il devait présenter à Villars un appareil à ailes battantes construit avec la collaboration de son ami Maillavin. (*)

Enfin, M. de Kergariou, de l'Aéro Club de France devait emmener des passagers à chacune de ses ascensions en sphérique. Hélas, la providence servit bien mal les Stéphanois curieux, qui en furent pour leurs frais de déplacement, une douche bien sentie et un bain de pieds forcé !

(*) L'actuel secrétaire général de l'Aéro Club Forézien et Vellave, grand animateur de l'école de mécaniciens Antoine Claudinon.

À tous les points de vue, le meeting fut lamentable. Le premier jour, Gobron s'étant décidé à sortir sur les vives instances de MM. Allatini et Besset, endommagea légèrement son biplan en regagnant le hangar.

Le deuxième jour, plus de 50.000 personnes attendirent stoïquement, sous la pluie, l'envol des aviateurs.

Koecklin ne put décoller. Vincent non plus. Gobron fit deux tentatives, mais la carburation était mauvaise et le sol boueux retenait les roues du biplan.

Le malheureux pilote, qui devait battre tous les records, dût se contenter de... battre en retraite !

Quant au « Ron Ron », gonflé sans empressement, il se résigna à parcourir deux ou trois kilomètres à faible hauteur, monté par M. de Kergariou seul. Les passagers, eux aussi, restaient en panne !

La musique passant pour adoucir les mœurs, en vain l'Harmonie de Saint-Etienne s'efforça-t-elle de tromper l'impatience du public. À la tombée de la nuit, celui-ci manifesta ; le mécontentement fut d'autant plus grand que les expériences annoncées pour le lundi n'eurent pas lieu.

La foule, si les aviateurs avaient volé, était prête à les porter en triomphe, mais, comme les aviateurs ne volaient pas, la foule cria « au chiqué » et cette impression fut si forte qu'on alla jusqu'à dire que Jean Gobron, qui n'avait pu quitter le sol à Villars, était un faux Gobron, n'ayant rien de commun avec le lauréat de Juvisy !

« Sans la pluie, écrivaient les journaux, ce meeting... d'indignation, aurait eu des suites graves malgré la troupe ».

Si certains rancuneux regrettent encore leurs vingt sous, ou leur morceau de savon « Rationnel », consolons-les en leur apprenant que M. Allatini, l'industriel de Marseille, qui paya la note, en fût pour 17.000 francs de sa poche. Il est probable qu'il n'a plus essayé de faire des affaires à Saint-Etienne, et qu'il a réintégré le vieux port en « portant bas l'oreille » !

Comme en France, y compris à Saint-Etienne, tout finit par des chansons, une « scie » en 99 couplets fut lancée ; on l'entendit longtemps dans nos rues.

*
* *

Tout était à l'aviation. À la piscine de natation de la rue Thiollière, on présentait l' « Aéroplane captif ».

D'autre part, M. Bourru, professeur de chorégraphie, et M. Loubet, chef d'orchestre de toutes les soirées de Saint-Etienne, avaient composé une nouvelle danse : l' « Aéroplane », et la jeunesse s'initiait à ses pas.

Les inventeurs travaillaient toujours et.. cherchaient toujours un moteur !

M. Fougerousse vendit son petit, à ressort, pour dix francs, à la société. M. Heurtier fit don de deux hélices de bois.

Les places dans le hangar de Méons, étaient très recherchées. En fin d'année, Buisson, Déléage, Mazoyer en sollicitèrent une. Platon fit une conférence au Puy.

Cette fameuse année 1909 se clôtura brillamment.

Le 31 décembre à 4 heures du soir, devant une trentaine de sportsmen et de spectateurs parmi lesquels MM. Marandon, Mazoyer, Carrot, Mondon, Grua, Gibert, Charles Dubost, Vayssette, etc..., Perrin dit « Mâni », sur appareil Perrin et Béthenod exécuta un « vrai » vol à Méons : 50 à 60 mètres de long à une hauteur de 3 ou 4 mètres !

La presse décrivait, de façon fort technique, les caractéristiques de l'aéroplane :

L'appareil est un type biplan, sans moteur, construit entièrement et personnellement par M. Perrin ; il ne pèse que 28 kilos. Il est simplement composé d'une carcasse constituée par des tiges de bambous et des fils d'acier, recouverte de toile de coton et reposant sur deux roues de bicyclette.

L'originalité de cet appareil réside, non seulement dans l'extrême simplicité des organes, mais dans l'application heureuse des tiges de bambou.

Malgré sa grande légèreté, aucun organe n'a cédé aux essais et les ailes n'ont pas de fléchissement appréciable dans les envolées.

L'appareil montre une construction judicieuse et rationnelle (comme le savon !). Il n'a pas de gouvernail de profondeur commandé, et la stabilité longitudinale est automatiquement obtenue par une queue stabilisatrice.

M. Perrin nous a donné le premier la satisfaction de voir à Saint-Etienne un homme s'élever à l'aide d'une machine volante.

.....

M. Cave, en articles charmants, rappelle encore de temps en temps, aux jeunes Stéphanois, l'histoire héroïque de Méons !

J'avais copié un jour ce passage d'une de ses chroniques, adressée aux anciens de l'Union :

Vous souvenez vous de ce grand biplan que montait Perrin, dit « Mâni ». Il avait tout ce qu'il fallait pour prendre son essor cet appareil, sauf cependant le moteur, mais ce n'est pas ce qui pouvait arrêter les essais ! Le fameux automobiliste Grua, le champion de la course de côte de Planfoy, dont la fin tragique est encore dans toutes les mémoires, Grua était de la bande ; il n'hésita pas à atteler le biplan à son bolide de course et, tandis que, pétaradant et crachant du feu, il entraînait l'appareil, Perrin, dans le fuselage, manœuvrait les leviers et, le vent aidant, quittait parfois le sol.

Des gens compétents venaient alors sur la piste, suivaient la trace des roues ; cette trace manquait tout à coup ; on mesurait jusqu'à sa réapparition, et l'on annonçait le soir, que Perrin avait volé vingt mètres, cinquante mètres.

Les jeunes, à qui l'on raconte ces mirifiques exploits, se tordent positivement, et vous riez aussi, j'en suis sûr, à ces souvenirs lointains ; et pourtant, n'est-ce pas dans ces expériences que l'on fit des trouvailles intéressantes concernant la stabilité, la sûreté des commandes, des systèmes de gauchissement, des trains d'atterrissage, des tendeurs et que sais-je...

*
* *

IX. — RIVALITES ET PROGRES

Il serait peut-être temps de présenter M. Marius Mazoyer.

Constructeur à Saint-Etienne, Mazoyer travaillait au problème de l'aviation depuis 1908.

A ses camarades de Méons, il fournissait des tubes, des

tendeurs, des cordes à piano et j'ai eu, entre mes mains, une facture à M. Perrin, datée du 31 mai 1909 ; à titre d' « aviateur », Mâni bénéficiait de 50 % de remise !

Mazoyer était un « tapé » dans toute l'acception — la bonne — du terme.

« Ah ! si j'avais un moteur, déclarait-il en tapant du poing sur une table de café, je ferais voler ce marbre ! »

Il devint correspondant du journal jaune l' « Aéro ».

Il avait acheté un Blériot à Paris et, un beau jour, il débarqua sur le terrain de Méons, s'installa dans la carlingue, tira sur le manche, monta en chandelle, tomba sur la queue... L'appareil était en miettes.

« Si ça continue comme ça, mon caprice va me revenir cher » pensa notre homme.

Et, très pratique, il se mit à fabriquer des avions métalliques. Il les croyait moins cassants !

Hélas ! le 1^{er} janvier 1910, sur le champ de courses de Feurs, Mazoyer se ramassa sous des débris de ferraille. Un photographe qui avait été convoqué, arriva juste à temps pour prendre... la bûche, dont nous avons ainsi un souvenir palpable ! Le « Progrès de Lyon » relata l'aventure.

Mazoyer avait une foi... plus solide que ses avions.

Il en construisit une dizaine avec plans métalliques et adopta de ce fait, pour sa firme, la marque « Métalloplan ». La maison Métalloplan est à l'origine de la fabrication d'avions à Saint-Etienne !

Pour les pièces détachées, Mazoyer était le fournisseur, non seulement des aviateurs stéphanois, Perrin et Buisson en tête, mais des grandes usines d'aviation.

En feuilletant les livres de comptes de M. Mazoyer, nous retrouvons des factures établies en 1910-11 et 12 pour Farman, Blériot, la Française-Diamant, l'Agence Aéronautique Mestre et Blatgé, Anzani, l'aviateur Train à Mourmelon, Rep, l'Ecole d'aviation de Châlon-sur Saône etc...

Et c'était le bon temps ! L'aluminium — d'après le catalogue 1911 de la Maison Métalloplan — coûtait 10 francs le kilo en

planches et 8 francs en profilés ; les tendeurs avec douille de bronze de 30 à 120 francs le cent ; la corde à piano de 3 à 4 francs le kilo. Une hélice en noyer pour Blériot-Anzani valait 125 francs, et un aéroplane Métalloplan, surface 14 mq., avec moteur Anzani 25 HP. était livré pour 8.000 francs après un vol en circuit de 10 kilomètres !

Mazoyer faisait des prix spéciaux (5.000 francs) à Vermorel.

Et son catalogue ajoutait : « On peut voir voler tous les jours le constructeur à Saint-Etienne. »

Mais ceci est un peu plus tard.

N'anticipons point.

*
* *

La Section d'aviation de l'Union des Inventeurs inaugura l'année 1910 par un concours de modèles réduits.

Les petits avions, chefs-d'œuvre d'ingéniosité, présentés par MM. Fougerousse, Cave, Chosson A., Chosson M., Mousset, Heurtier et Roullière, furent exposés le 6 février à la Bourse du Travail, et lancés, du haut du beffroi, dans la cour intérieure de l'Hôtel de Ville !

Cependant, dans le fameux hangar de Méons, il y avait en tout une dizaine d'appareils : celui de Buisson, celui de Perrin et Béthenod, celui de Mazoyer, celui de Platon, l'appareil à surfaces mobiles de Déléage, celui de M. Bruyat du Chambon, etc...

D'après une proposition de Grangier, ces appareils étaient divisés en deux catégories : ceux qui volaient et... les planeurs qui n'étaient là que pour donner des « idées utiles ».

La merveille des merveilles, la plus cachée, c'était l'hélicoptère du professeur Beysson.

Les ailes de cet appareil étaient à la fois battantes et rotatives ; elles tournaient à l'intérieur de deux cylindres, en s'appuyant sur l'air. De l'avis des techniciens d'alors, cet hélicoptère était une trouvaille et sa description laissait ébahis tous les membres de la section.

Roty, qui avait, comme nous l'avons vu, fait construire, grâce à la générosité de MM. Méallier et Taragnat, un joli moteur avec 4 cylindres doubles en X, prêta ce moteur à Beysson.

L'expérience ne réussit pas.

C'est alors qu'un « homme d'affaires » : Poutignat, le seul de la bande qui eut quelque argent, acheta un moteur Gnôme gyroscopique numéro 5, pour Beysson. On monta ce moteur sur l'hélicoptère, mais le pauvre appareil n'avait pas la résistance suffisante. Il vola... en éclats !

J'ai tout lieu de croire qu'il s'agit là de l' « Eolette Rothoptède », dont on m'avait ainsi raconté l'histoire :

Cette éolette, appareil à ailes battantes, se dirigeant à 150 kilomètres à l'heure (!) par désaxage du système, devait être le clou du 14 juillet ; elle devait s'envoler verticalement d'une cour, battre des ailes comme un canari, s'aller poser sur un pigeonnier, puis repartir ! Un petit chassis à deux bras commandait les roues qui actionnaient les ailes. Une belle nuit, on fit marcher le moteur Gnôme à 7 cylindres qu'on avait posé au milieu. Les ailes tournèrent d'abord lentement, et l'appareil, tout construit en tubes et en pignons d'angles, avait une grande ressemblance avec un rouleau à écraser les pierres !

Le moteur devait arriver à 150 tours. Aussi, Poutignat, au centre, tel un jeune Dieu maniant la foudre, Poutignat « mettait la sauce ». Il en mit tellement que, dans un craquement formidable, tout se démolit !

Cette expérience concluante... aurait eu lieu, non à Méons, mais dans une cour de la rue des Chappes. Ce qui me laisse bien supposer qu'il s'agit de Beysson, puisqu'il était instituteur. D'ailleurs, nous savons que Buisson avait passé un contrat avec l'inventeur de l'Eolette ; il était convenu que, si l'un des deux ne parvenait pas à s'envoler, l'autre prendrait à son tour le moteur. Nous savons aussi que Buisson, après les essais malheureux de Beysson, fut autorisé à se servir du moteur Poutignat. Il y a donc concordance.

Lucien Buisson, las des appareils de sa construction, partit à Lyon pour acheter un biplan, genre Wright, disent les uns, imita-

tion Farman, affirment les autres, type Sommer, expliquent les derniers.

En réalité, le biplan de Buisson était un amalgame ! Le Stéphanois l'avait lui-même modifié en ajoutant une queue, et en calant directement l'hélice sur le moteur, supprimant la transmission par chaîne.

Le nouvel engin fut amené par la route jusqu'à Méons. Il pesait 300 kilos.

Bodet, qui était le mécanicien bénévole de tous, se mit à soigner ce biplan avec amour.

Quand le moteur y fut placé, il construisit une carapace d'acier pour abriter cet objet précieux.

Bodet passait des nuits entières à travailler sous le hangar de Méons.

Quand il parle encore de cet heureux temps, Bodet, ses yeux s'allument, sa voix devient chaude et passionnée, ses mains se joignent. Il répète, à vingt ans d'intervalle, une profession de foi !

Ah ! les nuits de Méons relate Bodet... Savez-vous que les les mineurs, allant au puits ou en sortant, venaient bravement m'aider.

Fouilleurs du sol et fouilleurs du ciel !

Dieu ! que c'était touchant ! Jamais, vous entendez, dans aucune autre ville, vous ne pourriez voir cela !

Le 26 avril, Buisson vola sur 20 mètres.

Puis le procès-verbal d'un autre vol fut signé à Méons le 12 juin.

Une amusante querelle avec M. Perrin s'ensuivit.

— C'est moi qui ai volé le premier.

— Non, c'est moi.

Les aménités allaient leur train, tandis que les Stéphanois se délectaient, les uns de la « littérature de Fouchtra » de M. Buisson (ô Mâni), les autres des « chopines et des saucissons » de M. Perrin (ô Poutignat !).

*
* *

L'Union des Inventeurs se démenait toujours, multipliait les démarches, les demandes d'appui et de subventions.

Le mercredi 13 avril, une délégation se rendit à l'Hôtel de France, auprès de M. Briand, ministre de l'Intérieur, pour le prier de faire reconnaître l'Union d'utilité publique. Un membre, M. Bonnet, présenta au ministre un morceau de « toile armée » de sa fabrication, destinée aux aérostats. M. Briand examina l'échantillon, le palpa, et renvoya Bonnet au ministère de la Guerre !

*
* *

Deux messieurs vinrent un jour chercher Lucien Buisson pour voler aux courses de Saint-Galmier. M. Desjoyaux, qui s'intéressait beaucoup aux choses de l'air, avait fait de gros frais pour aménager l'hippodrome de la Colombinière. Hélas ! Le biplan de Buisson faucha simplement quelques meules de paille.

L'aviateur, mis en goût quand même, s'engagea dans le meeting de Laschamps. (*)

Une vigoureuse Lion-Peugeot traîna le bel oiseau artificiel vers Clermont.

La poussière, la boue, la pluie, le soleil, lui avaient bien donné une couleur indéfinissable, mais il n'en était pas moins l'objet d'une vive curiosité.

Le « Moniteur du Puy-de-Dôme », l'« Avenir » et d'autres journaux de la région, emplissaient leurs colonnes de détails concernant les aviateurs et les appareils.

M. Buisson avait comme concurrent, le célèbre constructeur Vendôme.

Les intempéries eurent le regrettable résultat d'apporter un contre-temps fâcheux aux études et aux essais des aviateurs et, pendant les journées d'ouverture officielle du champ d'aviation

(*) Voir chapitre XXV.

clermontois, les ailes blanches restèrent prudemment repliées dans une cage solide.

« La pluie faisait plus sombre le vert des sapins et plus rouges les pouzzolanes éboulées aux flancs des crevasses... Heureusement, l'auberge du Coq au Vin était là, accueillante ; ce fût le refuge béni, le port dans la tempête. »

Toutefois, le 2 août, le vent ayant baissé quelque peu, Buisson s'élança, utilisant la voie romaine comme piste de départ.

Pour la première fois, un plus lourd que l'air volait en Auvergne !

Et, pendant huit jours, malgré le temps, malgré les difficultés du terrain, les courants contraires et les conditions atmosphériques défectueuses, au milieu de l'enthousiasme de la foule, l'aviateur stéphanois et le constructeur parisien matchèrent amicalement, rivalisant de sang-froid et d'adresse pour arracher leurs ailes des bruyères roses de Laschamps qui commençaient à fleurir...

Durant son séjour en Auvergne, Buisson avait brisé une hélice. Bodet, homme de toutes les ressources, qui était le mécanicien et le collaborateur fidèle de l'aviateur, fit exécuter une hélice impeccable par un marchand de meubles de Saint-Etienne, M. Duperray.

Puis les managers entraînèrent Buisson à Roanne-Mâtel.

Toujours par la route, la nuit, ailes repliées, l'avion se rendit au terrain.

Les murs de Roanne étaient couverts d'affiches mirobolantes. Mais, le jour de la fête, Buisson ne réussit que quelques sauts. A force d'observer, Bodet se rendit compte que l'appareil, en vol (?), avait toujours une position penchée, l'arrière semblant piquer vers le sol de façon désespérante.

Dans la nuit du 27 au 28 août, Bodet — il n'était pas avare de son sommeil ! — déplaça le moteur de cinq centimètres en avant.

A l'aurore, Buisson vint procéder à un essai.

Miracle ! L'avion s'éleva normalement et accomplit un circuit impeccable autour d'une haie de peupliers...

Le pauvre avion en avait tant enduré depuis quelques mois qu'on l'avait baptisé « La Guenille ».

Mais ce matin-là, la Guenille, sous ses nippes, était éblouissante.

« Ah ! si vous l'aviez vu, ma chère Guenille, dans ce soleil levant, me dit Bodet, elle volait, vous entendez. Et les oiseaux chantaient dans les peupliers. Moi je pleurais ! »

Il n'y avait rien, sur ce terrain de Mâtel, que cinq ou six gerbes de blé, pas de bruits, que quelques prières d'alouettes invisibles, personne que trois paysans qui, les yeux mouillés enlevèrent Buisson de « La Guenille » pour le porter en triomphe !

En public, Buisson accomplit ensuite un vol de 800 mètres avec deux virages. Notre compatriote reçut de nombreux compliments et encouragements notamment de la part de M. Launois, sous-préfet et de M. Micou, maire de Roanne.

... La première émotion calmée, Bodet déclara : « Et maintenant, nous allons traverser Saint-Etienne... »

Il y eut, pour empêcher la réalisation de ce rêve, une catastrophe ! « Quelqu'un », sous le hangar de Mâtel, ôta le moteur de l'aéroplane... pour le vendre !

Ce fut un coup terrible pour Buisson.

.....
A cette même époque, notre compatriote Emile Train effectuait quelques vols à Mourmelon, sur un appareil de son invention.

*
* *

Ne recueillant, en dehors du petit noyau des « emballés », que scepticisme, dédain, envie ; méprisés par les uns, bafoués par les autres, les inventeurs ne purent poursuivre leurs efforts plus longtemps. Les installations de Méons, les appareils qui avaient coûté tant d'argent, tant de sueur, tant de larmes parfois, eurent une fin mystérieuse.

On déroba d'abord le cuivre, puis l'aluminium, puis le bois,

dont on fit sans doute de « petits feux ». Même les hangars furent brûlés : ils servaient cependant d'abri à nombre de pauvres diables !

*
* *

Nous avons aussi des ballons.

Le 21 août, deux sphériques partirent de l'usine à gaz ; l'un appartenant à M. Edmond Gillet, monté par son propriétaire, MM. Baboin et Carre ; l'autre appartenant à l'Aéro Club de Lyon, piloté par Gaussard avec MM. Antony Rolland et Grua comme passagers. Le premier atterrit à Saint-Etienne le Molard, le second à Panissières.

Le 24 octobre, deux autres ballons s'échappèrent encore de l'usine à gaz ; dans l'un étaient M. Edmond Gillet, pilote, sa femme, MM. Chambéron et Johan Colcombet ; dans l'autre, Gaussard, pilote, MM. Denis Epitalon, David et William Hunt, consul des Etats-Unis.

« L'atterrissage » eut lieu après un long parcours, annoncèrent les journaux ; les deux ballons se posèrent, à peu de distance l'un de l'autre, près de La Palisse.

Il est particulièrement divertissant de relire les annuaires de l'époque.

À la suite de la relation des ascensions, un chroniqueur spécialiste, examinant l'évolution des différents sports, ajoute :

« Il n'y a plus de courses d'automobiles, c'est entendu, car une course de ce genre serait aujourd'hui bien rococo, mais le nombre des autos augmente prodigieusement, bien qu'on dise que les affaires ne vont pas.

En 1909, nous avons eu une noce en automobile (*). En 1910, le 4 avril, un enterrement en automobile parcourut la route nationale, de Lyon à Yssingeaux, au grand étonnement des populations. Enfin, le 29 juin, la Chambre de Commerce de Saint-

(*) Le marié de cette noce, M. Dombret, porte un nom bien connu dans les milieux du cycle.

Il trouva le moyen de convoler le 25 juillet 1909, jour de la traversée de la Manche... et il loua pour transporter ses invités, des taxis autos. C'était la première année que ces véhicules fonctionnaient ici.

Etienne transportait dans trente autos la mission ottomane et lui faisait visiter nos établissements industriels. Ce défilé était de l'inédit.

X. — BUREL

Au cours de la première semaine d'aviation de Lyon, en 1910, avaient volé Paulhan, Kimmerling, Vidart, Legagneux, Dufour, Collin, etc...

Legagneux emmena même comme passager un Stéphanois, M. Crochat.

Un second Stéphanois était là, par terre, qui regardait en pleurant s'élever Paulhan pour son record de hauteur de 700 mètres : c'était Burel...

Or, peu de temps après, à la piscine de la rue Thiollière, où l'on présentait l'« Aéroplane captif », Burel fit la connaissance de Mazoyer.

Mazoyer venait de construire le « Métallique n° 3 ».

« Oui, Messieurs, vous affirmera Mazoyer, j'ai construit le premier avion métallique, avant celui de John Moisant, et j'ai dépensé pour l'aviation 25.000 francs or ! »

C'est vrai, nous avons à Saint-Etienne des enthousiastes de ce calibre !

... L'an dernier, j'étais au Puy. M. Laurent Eynac avait bien voulu m'accueillir dans cette chère vieille maison de la rue Vibert, à la façade sculptée, aux escaliers de pierre rose, au grand porche monumental et à la courette égayée de glycines.

Il me disait, M. Laurent Eynac : « Nul pays plus que le vôtre n'a fourni autant de précurseurs à l'aviation moderne. C'est une excellente idée de les faire revivre ».

Voici que j'exécute les désirs du ministre de l'Air !

... Burel, qui venait de recevoir le coup de foudre, rencontra donc Mazoyer.

Que vouliez-vous donc qu'il advint ?

Les deux hommes associèrent leur fortune et louèrent en commun le hangar de la Société hippique de Feurs !

Au lendemain de la fête d'aviation de Lyon, Burel était parti pour Paris et s'était offert pour 8.500 francs le Blériot avec lequel Paulhan venait d'effectuer sa tournée d'Amérique. Impatient, Burel essaya ce Blériot à Buc... et « fit du bois ».

Burel ramassa les morceaux, prit le train pour Saint-Etienne et déposa les caisses sous le hangar de Feurs.

Ce fut, pour Burel et pour Mazoyer, une année mémorable.

Burel, qui habitait la Croix de l'Orme, petite banlieue de Saint-Etienne, partait chaque matin à la course pour prendre le train de 6 heures ; Mazoyer l'attendait à la gare et tous deux filaient à Feurs, avec des projets plein le cœur.

Sur le terrain, Mazoyer grimpait dans son « métallique » ; le moteur était doté d'un échappement sous les ailes ; celles-ci avaient 14 mq de surface. Quand on mettait en marche, le bruit infernal rappelait le roulement du tonnerre au théâtre du Châtelet !

Burel sautait dans son Blériot ; il volait une quarantaine de mètres, « pilait » l'avion, le remontait, travaillait pendant un mois comme un noir pour la satisfaction de voler quelques minutes...

L'hiver vint, un hiver terrible ; par le froid, par la neige, les deux hommes partaient quand même à l'aube pour le champ de courses !

C'est alors qu'ils signèrent un contrat de cinq ans avec un troisième personnage : Edmond Nentien, qui apportait l'argent... pour l'exploitation en commun d'une société de propagande !

Un acte sur timbre, daté du 26 décembre 1910, stipulait les conditions dans lesquelles les deux aviateurs prendraient part à des meetings et à des exhibitions.

L'apport était :

1° Un monoplan Blériot type XI, traversée de la Manche, complet en ordre de marche, avec les accessoires suivants : un cylindre, une aile droite et différentes pièces pour le train d'atterrissage.

2° Un monoplan type Mazoyer, complet, en ordre de marche, avec les accessoires suivants : une hélice, une caisse d'emballage pour les ailes.

MM. Mazoyer et Burel s'engageaient à « montrer tout leur savoir à M. Nentien, en ce qui résulte de la marche des appareils et de lui donner les leçons accessoires pour pouvoir monter en aéroplane ».

Les clauses traitant de la répartition des bénéfices étaient particulièrement détaillées. Hélas !... elles n'eurent pas à jouer !

Ce furent là, tout de même, les débuts de la Société Forézienne d'aviation, que Burel vint officiellement diriger quelques mois après.

Le champ de courses de Feurs étant insuffisant, Mazoyer et Burel demandèrent l'autorisation de voler à Bron. Elle leur fut accordée.

Burel, réalisant de grands progrès, fit, à maintes reprises, plusieurs tours de piste, et le commandant Lenoir l'engagea pour le meeting du 14 juillet.

Ce jour-là, Burel atterrit en pylône au bout du champ.

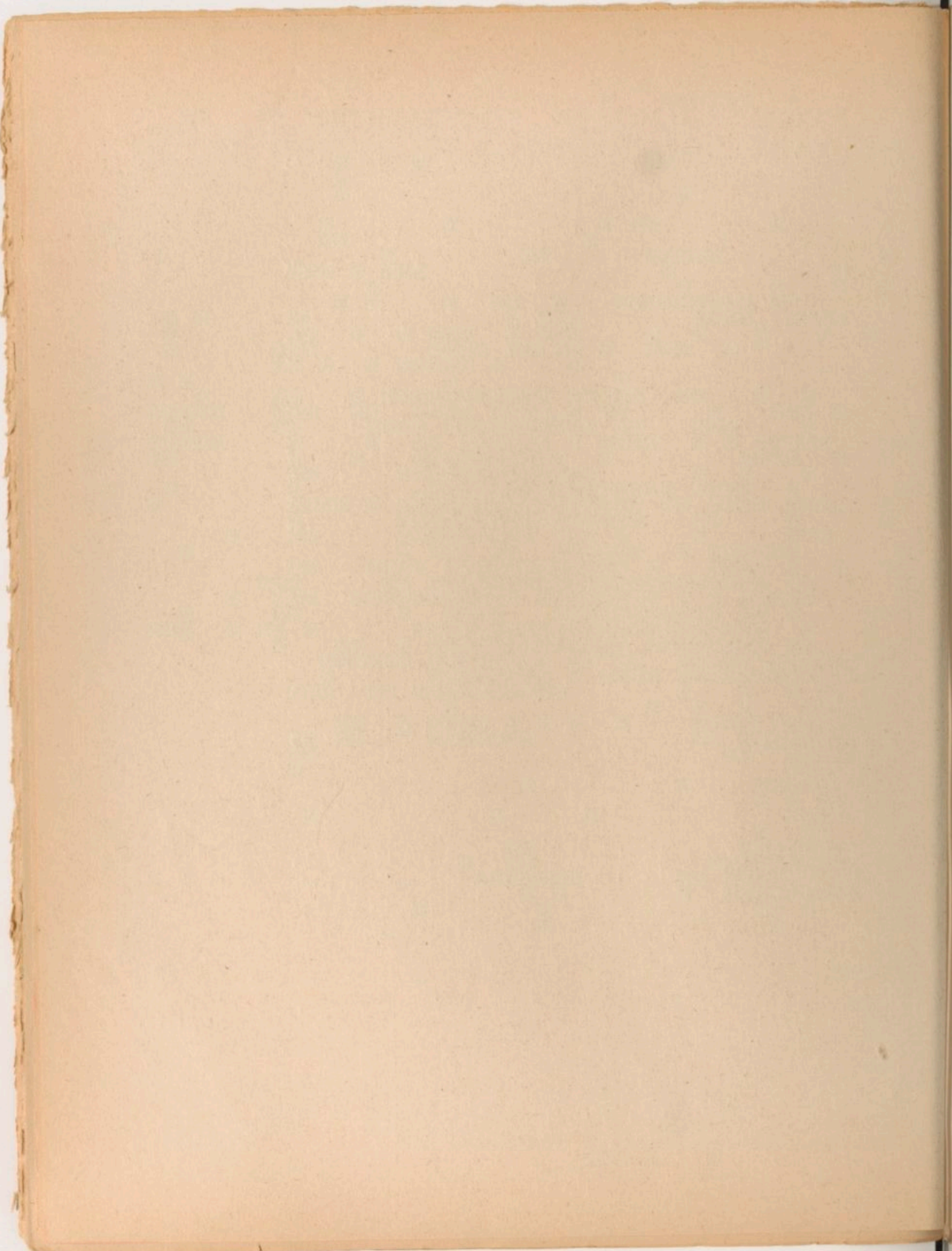
Les brancardiers arrivant au galop trouvèrent notre compatriote fumant tranquillement une cigarette, tout comme Latham au milieu de la Manche.

C'est alors que Burel se placa sous la direction de Kimmerling et prit enfin son brevet de pilote.

*
* *

Inutile de dire que moi, petite fille, j'ignorais l'épopée des précurseurs stéphanois ! Je l'appris plus tard, beaucoup plus tard, quand les Buisson, les Perrin, les Mazoyer, les Bodet, les Burel et tous les aviateurs de la première heure devinrent mes amis.



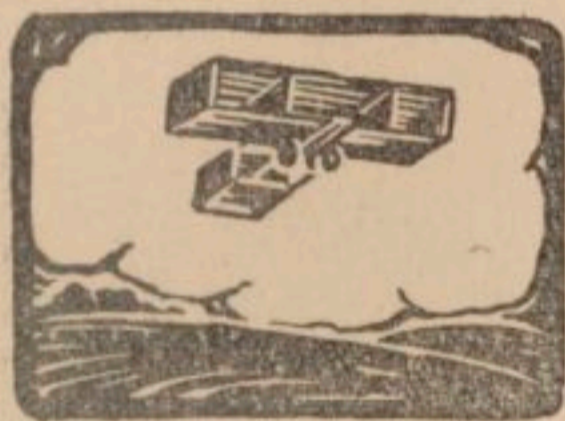


Avec les ailes qui s'ouvrent



J'eus toujours de l'amour pour les choses ailées.

VICTOR HUGO.



L'amour des avions est né, chez moi, de l'amour des oiseaux. Des ailes après des ailes.

Si j'ignorais Méons, je savais, par les journaux que je dévorais en cachette, qu'en des lieux enchantés, qu'on appelait Bagatelle, ou Betheny,

ou Satory, des jeunes fous tentaient l'invraisemblable : l'escalade du ciel.

Je connaissais leurs noms, je connaissais les dates de leurs exploits, aussi bien et mieux sans doute, que les dates historiques.

Au fait, ce sont bien aussi des dates historiques :

23 octobre 1906, premier bond de Santos Dumont ;

12 novembre 1906, 100 mètres par le même ;

26 octobre 1907, 771 mètres par Henri Farman ;

13 janvier 1908, premier virage d'Henri Farman sur un kilomètre ;

11 avril 1908, 3925 mètres, par Delagrangé ;

30 mai 1908, vol de Farman, avec un passager, et 12 kilomètres 750 par Delagrangé ;

8 juin 1908, 30 mètres de hauteur atteints par Esnault-Pelterie ;

6 juillet 1908, 20 minutes de vol par Farman ;

8 juillet 1908, baptême de l'air, par Delagrangé, de la première femme qui ait osé se confier à des ailes : Thérèse Peltier.

6 septembre 1908, une demi-heure de vol par Delagrangé ;

10 octobre 1908, Wilbur Wright emmène M. Painlevé et parcourt avec lui 80 kilomètres ;

30 octobre 1908, Henri Farman vole pour la première fois de ville à ville, il relie Châlons à Reims.

31 octobre 1908, Louis Blériot parcourt le « premier circuit fermé géographique par escales en terrain varié » ;

18 décembre 1908, 120 kilomètres de distance et 115 mètres de hauteur par Wright.

Du 24 au 30 décembre 1908 : 1^{er} Salon de l'Aéronautique !

« Il a fallu un service d'agents de la force publique pour contenir la mer des visiteurs autour des bouts de bois et de toile sur lesquels Wright a joué à l'oiseau ».

La chauve souris d'Ader, qui a volé 11 ans auparavant, le 14 octobre 1897, trône au milieu des monoplans et des biplans.

On dit « l'Avion » ancêtre de l'Aéroplane, comme on dira plus tard l'Aéroplane, ancêtre de l'Avion !

31 décembre 1908, Wilbur Wright parcourt 150 kilomètres et emmène M. Barthou, ministre des Travaux publics, au-dessus du camp d'Auvours, poudré à frimas.

Janvier 1909 : Wilbur rejoint Orville à Pau, où viennent le roi d'Angleterre et le roi d'Espagne. Et le jeune Alphonse XIII maudit sa grandeur et le poids de sa couronne, qui l'empêchent de voler...

Puis, c'est la traversée de la Manche, l'échec de Latham, le succès de Blériot, le même qui, en 1906, traînait sur le lac d'Engghien un extraordinaire appareil à flotteurs.

Puis, c'est la grande semaine de la Champagne, la création de Port Aviation. C'est, le 18 octobre, le comte de Lambert qui survole Paris !

A cette époque là, chaque jour apportait son résultat neuf : c'était l'ère dorée de l'aviation sportive !

« On regardait en haut ; une ambition de titans était chez nous. » (*)

Perdue ici dans une ville où n'arrivaient que des échos lointains des prouesses splendides, j'apprenais par cœur des articles de revues :

« Les jours sont peut-être proches où des nefs immenses emporteront à travers les airs des files de passagers accoudés à la lisse et regardant se dérouler sous leurs pieds la carte du monde ».

Je découpais dans du carton de vagues plans rigides rassemblés par des ficelles, et j'expliquais, devant un cercle de petites filles étonnées, le lancement du Wright !

J'écrivais en cachette à Kimmerling, et je dessinais des aéroplanes au tableau noir !

Nous étions quelques gamines — garçons manqués — à être férues d'aventures. Nous avons vu jouer au théâtre le Tour du Monde en 80 jours et, dans la classe de lingerie, nous parlions à voix basse de l'artiste Stacquet, qui avait tenu le rôle du célèbre Passe-Partout, et dont nous étions toutes amoureuses ! !

A l'examen de la Bourse, on proposa, comme sujet de composition française, à quelques-unes de mes compagnes : La Conquête de l'Air.

Ah ! vous en avez de la chance, m'écriai-je ! Voilà ce que j'aurais écrit, moi !

Et je leur récitai, sans hésitation, les phrases d'un journal :

« Que de vies humaines sacrifiées depuis le légendaire Icare ! Que de progrès accomplis depuis les timides sauts de Santos Dumont sur les pelouses de Bagatelle ».

Je leur dis la tentative insensée de Wellmann pour traverser l'Atlantique en dirigeable, je leur dressai la liste des morts glorieux

(*) Michelet.

tombés depuis le meeting de Reims, en partant de Lefebvre et Ferber, jusqu'à Géo Chavez...

« A la façon des aigles, l'enfant que nous pleurons a cru devoir reprendre, au-dessus des Alpes, le chemin d'Annibal »...

Mon pauvre Chavez... Je l'aimais ! Les petites filles ont parfois de ces amours innocentes !

J'avais une photographie de lui que je cachais dans mon tiroir de la classe de couture.

J'avais aussi de petits livres contenant des principes élémentaires d'aviation. Pour me les procurer, j'avais économisé, sou à sou, le peu d'argent nécessaire. Je m'étais privée de goûter pendant de longs mois ! Quand je les eus enfin, mes livres, je mis dans le premier la photo de Chavez ; dans le second des figurines d'avions trouvées dans une boîte de chocolat ! Et je m'isolai avec mes trésors.

Au lieu d'apprendre à coudre, je m'initiais au fonctionnement du gouvernail de profondeur...

Hélas ! La maîtresse veillait. On me prit mes livres, on me raya du tableau d'honneur, on me fit comparaître devant un Tribunal ! Les professeurs disaient : « Cette enfant est folle... »

Ce fut un jour comme celui-ci, chère Madame Délande, que vous me prîtes par les épaules en me secouant d'importance.

Je murmurai : « Je veux voler ».

Vous répondîtes : « Mais c'est un véritable suicide ! »

Heureuse de souffrir pour ma cause, je recommençai courageusement à mettre de côté les petits sous que me donnait marraine. Mais je n'avais plus mon Chavez. Oh ! que je l'ai pleuré ! Je composai, à son intention, mes premiers vers...

C'est à la vitrine d'une librairie de la place Badouillère que je voyais toujours en passant des volumes ou des journaux que je voulais à toute force. Quand j'avais dix centimes de trop, j'entrais triomphalement pour acheter l'« Auto » et l'« Aéro ».

J'obtins de marraine, pour mes étrennes, un superbe ouvrage sur la navigation aérienne.

La conquête de l'air était alors tellement à l'ordre du jour, qu'on affichait à la porte de certains cafés, réputés sportifs, les télé-

grammes donnant les résultats des épreuves. Je ne manquais pas de consulter chaque matin ces petits bleus.

À chaque étape du circuit de l'Est, je m'extasiais sur quelque nom nouveau : Alfred Leblanc, Aubrun, Legagneux.

Le dimanche, vers 2 heures, quand les marchands de journaux « criaient » et « cornaient » la « Loire », je me précipitais dans l'escalier !

Je connus par Clermont-Ferrand des détails sensationnels sur le voyage de Weymann, de Paris à Volvic, et sur le raid d'Eugène Renaux, jusqu'au Puy-de-Dôme.

C'est en 1911 seulement que j'eus le bonheur de voir voler pour la première fois, à Lyon, où une semaine d'aviation avait été organisée du 28 mai au 6 juin à l'occasion du passage de Paris-Rome.

Paris-Madrid m'avait déjà captivée à un double titre, puisque Train, auteur involontaire du terrible accident d'Issy, est mon compatriote. J'ai conservé précieusement un vieux numéro d'« Excelsior », daté du 22 mai 1911, relatant les péripéties de la course. Ce n'est pas sans émotion que je le feuillette encore. Il s'ouvre de lui-même à la page centrale où s'étalent les photographies de l'« éternel second » Roland Garros...

Le voici avant le départ, Alfred Leblanc lui indiquant la route, le voici à Angoulême, interviewé par Jacques Mortane..., avec lequel je fus plus tard en relations amicales.

Voici le récit si simple, de son exploit, sa joie devant la tour de Monthléry, surgissant de la brume...

Voyez-vous, tout cela, c'est aussi mon roman à moi.

Je sais les aventures des tournées en Amérique avec John Moisant, Simon (*), Audemars et Barrier, comme si je les avais vécues moi-même !

(*) René Simon, le « fool flyer »... Bien avant Lindbergh, le professeur du valeureux Garros avait été surnommé aux Etats-Unis « le fou volant ». Son audace, en effet, était extrême ; il fut un des pilotes français les plus fameux de la première heure. C'est lui qui organisa, pendant la guerre, l'école d'acrobatie de Pau, où tous nos pilotes de chasse acquirent une précieuse virtuosité.

Je sais les bonheurs de Garros, ses luttes et ses souffrances, je sais ses triomphes, je sais ses rêves, je sais sa « passion »...

... Donc, à Lyon, je vis voler.

Extase et stupeur.

La ville était en fête. Au terrain, partout des oriflammes et des drapeaux.

Des phonographes jouaient en plein vent. Des forains vendaient des cocardes et des petites violettes, au centre desquelles on regardait par transparence les photos, en miniature, des aviateurs et des avions.

On débitait, au buffet, des tranches de poulet froid, parce que des fanatiques étaient là, depuis le matin, à guetter les passages.

Paris-Rome, en effet, ne comportait pas d'arrêts obligatoires, puisque les parcours quotidiens n'étaient pas limités.

C'est ainsi que je ratai l'escale de Beaumont et de Roland Garros.

Mais je vis voler Kimmerling !

Juchée sur une caisse de limonade, les mains jointes, j'adorais cet oiseau... C'était un de ces lourds biplans Sommer, où le pilote, perché sur un siège élevé, dans un enchevêtrement de cordes à piano, risquait à chaque instant de recevoir sur le dos un des réservoirs de cuivre placés derrière lui ! Ces réservoirs brillaient comme de l'or au soleil. L'hélice crevait l'air ; le moteur, à pleine puissance, ronflait.

La foule était en délire. Des cris, des bravos, des chapeaux agités. On n'entendait que deux mots, répétés, clamés, répercutés : « Vive Kiki » !

Et « Kiki », du haut de son siège instable, faisait de grands gestes du bras.

Il atterrit.

Moi, je restai sur ma caisse, les yeux au ciel, affolée devant le prodige. Je crois bien que je pleurais.

Legagneux s'envola, puis Aubrun, puis Desparments, puis Jane Herveux. J'aurais donné de bon cœur quelques années de ma vie

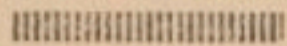
pour approcher seulement de l'aviatrice... Mais une barrière me séparait d'elle.

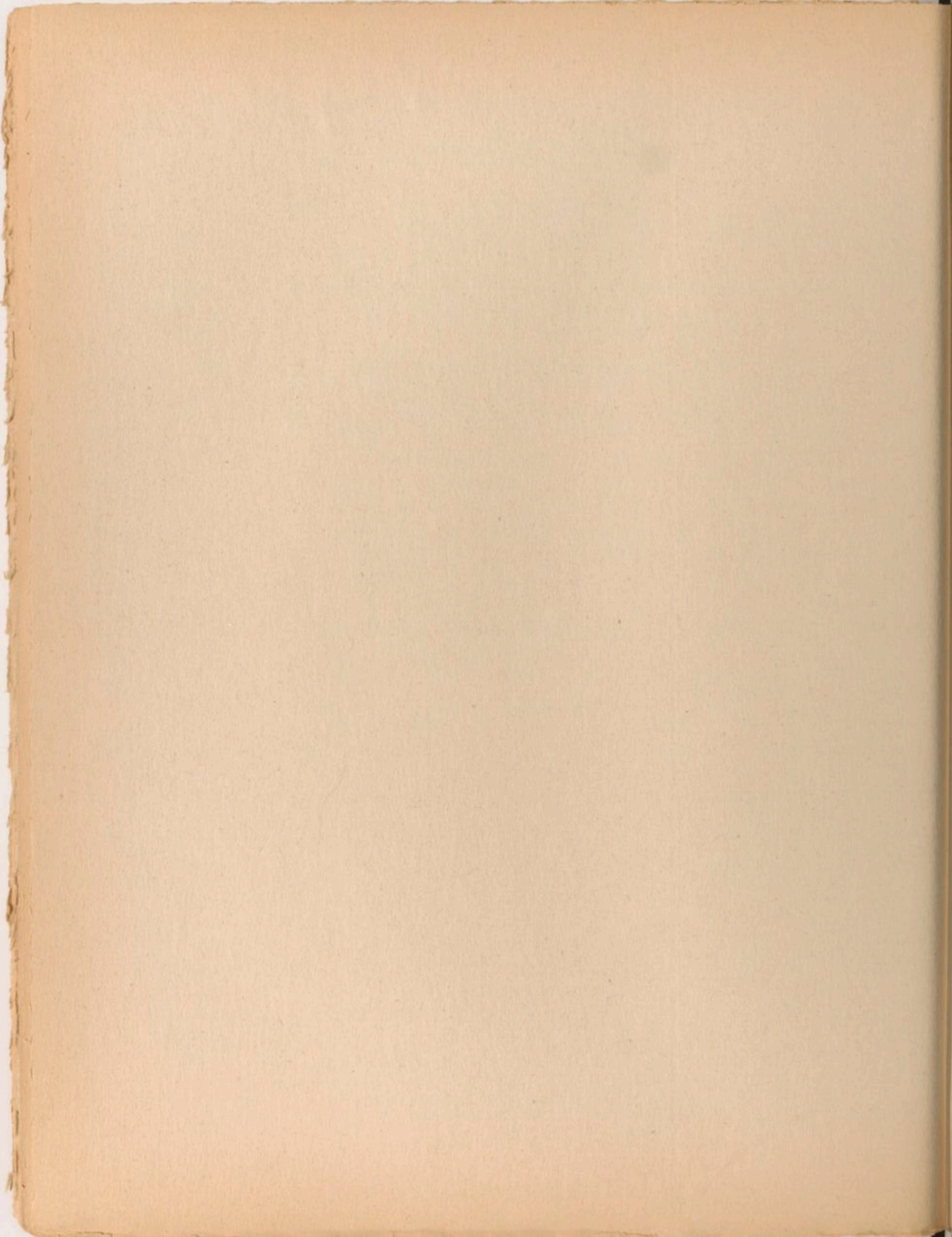
J'y collai mon nez, espérant le miracle qui ferait tomber les obstacles autour de moi et me transporterait, moi, petite fille, au milieu du terrain, près des appareils et près des aviateurs...

Le miracle ne se produisit point.

Une bombe annonça la fin du meeting.

La journée s'acheva tristement et le soir, dans mon lit, où j'étouffais de sanglots, je dis tout mon chagrin à mon « petit coussin », qui était mon confident, à cause de sa taie légère toute semée d'ailes roses...





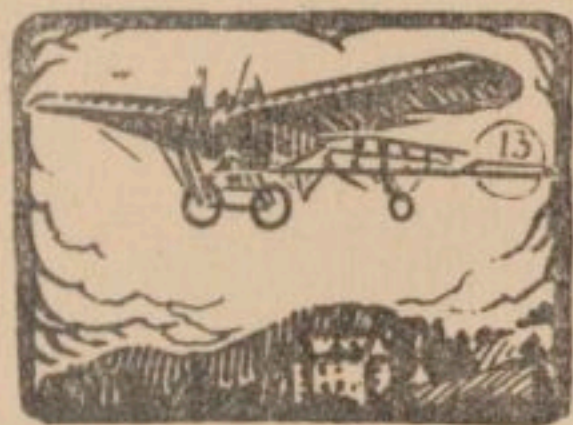
Champirol



*Oh ! gardez à jamais l'heure chère entre
[toutes
Pour que son souvenir, comme un parfum
[séché
Quand nous serons, plus tard, las d'avoir
[trop marché
Console notre cœur seul le soir sur les routes.*

Sully PRUDHOMME.

.....
.....
La cendre d'un beau rêve n'est jamais froide



Un pré minuscule, cerclé de frêles
barrières, un rudiment de hangar bâché
de toile mince abritant des oiseaux
mécaniques.

Champirol !

Aux portes de la ville, en trois
jours, on avait arrangé ce terrain de
fortune, que signalaient de loin les couleurs criardes, flottant au
vent, d'oriflammes neufs. L'organisateur en chef était M. Gintz-
burger, directeur de la « Tribune ».

Des commissaires, sérieux comme des papes en tenue d'apparat,
dressaient à l'entrée le rempart de leurs bras noirs coupés de larges
bandes tricolores.

Des camelots hurlaient, dispensant moyennant quelques sous
des poignées de merveilles : programmes officiels, photographies des
aviateurs, petites fleurs de papier et caricatures d'aéroplanes décou-
pées à la douzaine dans du fer blanc.

Ces trésors, les cartes postales et les aéroplanes surtout, étaient pour moi inestimables ; avec les unes, je composais une galerie glorieuse, avec les autres, j'imaginai des broches ou des épingles de cravate qui avaient, à mes yeux, plus de prix que le plus beau bijou.

On annonçait :

Spectacle incomparable !

Loridan, sur le biplan Farman, que montait Wynmalen au Circuit de l'Est, Loridan, détenteur du record de hauteur avec 3.380 mètres. (O Lemoigne !) ;

Garros, le roi de l'air, le seul aviateur du monde ayant volé les trois grandes courses : Paris-Madrid, Paris-Rome, le Circuit Européen ;

Bielovucci sur biplan Voisin, le premier touriste aérien grâce à son raid Paris-Bordeaux ;

Mlle Marwingt, sur monoplan Antoinette, « splendide appareil, qui émerveillera la foule » ;

Aubrun, qui a bouclé le circuit de l'Est et qui vient de réussir à Cherbourg, à découvrir en pleine mer la position des sous-marins ; pilote de Déperdussin ;

Obre sur monoplan Obre ;

Kimmerling sur Sommer ;

Mouthier, Duval, Gilbert, Chevalier, Kulhing, etc...

Du 29 juillet au 8 août 1911. Ah ! la date est restée inscrite dans mon cœur !

Obre vola le premier. Il vint planer à 800 mètres, sur la Terrasse, le 29 juillet. « Une date dans l'histoire locale », disaient les journaux.

Tous les jours, je me rendais au terrain.

Comme j'avais eu de bonnes notes à l'école, Marraine combla le désir qui me tourmentait depuis l'ouverture du meeting ; elle m'emmena un matin pour visiter les appareils.

Quand je foulai ce sol sacré, quand je me glissai, grâce à ma petite taille, sous la corde tendue autour des grands oiseaux, quand je touchai timidement le bout d'une aile blanche, ma joie fut si

forte que des larmes perlèrent à mes cils et que mes lèvres murmurèrent une prière.

Quelle prière et à qui ?

Ces hommes, il est vrai, étaient pour moi, beaux comme de nouveaux dieux... Obre, drapé dans un pardessus gris traînant jusqu'à terre, posait, en ouvrant une bouche immense, devant l'appareil d'un amateur ; Kimmerling jouait aux sous ; Mlle Marwingt coiffait son béret rouge ; Bielvucci s'exerçait à la sarbacane. Je regardais curieusement « Bielo », le premier aviateur ayant volé en Haute-Loire !

Des jeunes gens très gais chantaient près de nous : « En revenant de Suresnes ».

Je vis approcher Garros... Il examinait une boussole ; il la vérifia, la plaça sur son appareil...

Je suivais des yeux les moindres gestes du roi de l'air. Il eut la bonté de parler de sa voix douce — comme celle de sa mère — à la toute petite fille fervente ; je ne sais pas si j'aurai un jour, dans ma vie, un instant de bonheur plus pur que celui-là...

J'ai lu, plus tard, le beau livre d'Ajalbert.

Il écrit, le « vieux père de Roland » : « Les femmes se retournaient au passage de Garros, troublant et fatal ».

Je n'étais pas encore une femme, moi. Je n'étais qu'une enfant quand Garros passa près de moi. Je me retournai pourtant...

Il avait fait sortir son monoplane.

Il s'élança prestement sur son siège. L'hélice ronfla ; la légère libellule effleura le sol et prit son essor vers le soleil... J'étais là, clouée et stupide... Il revint, vola très bas. Et soudain, j'eus l'impression d'un miracle : Garros lâcha les commandes, ôta sa casquette et me sourit.

En faut-il plus pour fixer une destinée ?

.....

Chaque après-midi, à Champirol, c'était de l'exaltation, de l'enthousiasme.

Le sénateur et Mme Reymond étaient là.

La foule emplissait le pré d'où « l'on voyait pour rien », de l'autre côté de la route.

Obre se dépensait. Aubrun et Loridan, se poursuivant, frôlaient les têtes ; les femmes trépignaient, les hommes jetaient leurs chapeaux. Je n'ai jamais rien vu de pareil.

Parfois, à l'heure où le ciel devenait mauve, les ailes s'ouvraient, toutes.

Dans une fantasia étourdissante, biplans et monoplans allaient virer autour de la montagne de Saint-Priest, où se tassaient les curieux, par milliers.

Garros, lui, décrivait des orbés au-dessus du petit château qui dressait vers le ciel ses deux tours de pierre rose ; château de conte de Perrault, château de prince charmant ; quand la nuit venait l'envelopper amoureusement de son manteau de velours sombre, Garros était encore là, perdu dans ses rêves. Ce qui faisait écrire à un journaliste (qui devint plus tard mon confrère) :

« À force d'escalader les nues, il semble que Garros ait toujours, par la pensée, fait escale quelque part là-haut.

« Nous avons pu l'arracher un instant à la contemplation de Phébée la blonde, pour lui demander son opinion sur les Stéphanois :

« Excellente, répondit-il, ces Messieurs de l'Aéro Club sont débordants de cordialité ; je suis enchanté.

« Garros, après un vigoureux shake-hands reprit ensuite, dans le ciel, la recherche d'une des rares étoiles qu'il n'ait pas encore explorées. »

Garros avait des fantaisies de poète.

Un soir, dans la splendeur du couchant, il se mit à décrire d'effarants virages et une série de huit fabuleux ; il monta jusqu'à mille mètres, alla voler sur Saint-Galmier et revint se poser dans le pré de Champirol, inondé de clair de lune.

Un autre soir, il part vers 7 heures.

La nuit tombe ; le ciel a des teintes de cobalt ; il s'élève dans une féerie, poursuivi par un vol d'hirondelles.

Il fuit à tire d'ailes et ne revient plus...

Où est-il ? Est-il allé atterrir dans une des propriétés de MM. Epitalon, qui ont offert 500 francs à l'auteur de cet exploit ?

Est-il parti pour toujours ?

On répand de l'essence sur le terrain et l'on met le feu...

Garros rentre à 8 heures et quart, après un voyage d'une heure dix. Il vient simplement de Bouthéon !

... Mlle Marwingt atterrit brusquement dans un jeu de boules ; on découpa son appareil en tranches que l'on débita pour dix sous !

Avec sa fameuse sarbacane bourrée de petits pois, « Bielo » creva un œil à Loridan !

Aubrun, le premier, survola Saint-Etienne et voici comment cela se fit :

Champirol, 7 août, 6 heures.

On bavarde sous les hangars.

Kimmerling s'écrie :

« Dites donc, Aubrun, si vous voulez, nous tirerons à pile ou face celui qui volera sur l'Hôtel de Ville de Saint-Etienne.

— Je veux bien, répond Aubrun.

— Et puis, nous abandonnerons aux pauvres le prix de 500 francs alloué par la Municipalité à l'aviateur qui doublera le dôme.

— Entendu. »

Kiki lance une pièce de deux francs en l'air.

« Pile !

— Face, dit Aubrun. »

Le sort désigne ce dernier.

Aubrun saute dans son monoplane. Les aides lancent l'hélice et l'intrépide aviateur s'envole face au vent, vers la Fouillouse.

Au-dessus de Ratarieux, il vire et, s'élevant toujours, file dans la direction de Saint-Genest-Lerpt.

On le voit se rapprocher de Saint-Etienne et, en quelques secondes, il disparaît au-dessous de la lune à demi-voilée par un nuage. La nuit.

Il était temps !

On crie : le voilà !

Un point noir pique en effet le ciel au Sud-Est.

Quelques secondes après, Aubrun atterrit au milieu de l'enthousiasme général.

Kimmerling, Mme Aubrun se précipitent.

Aubrun a mis exactement huit minutes !

Les cordons lumineux des réverbères le guidèrent de suite vers Saint-Etienne ; il passa au-dessus de Montaud, de la place Jacquard.

L'horloge de l'Hôtel de Ville, subitement éclairée, lui servit de point de repère.

Il vola jusqu'à Bellevue, décrivit un large virage et redescendit à toute vitesse vers Champirol.

Il volait à 500 mètres.

Sur les places du centre, des rassemblements se formaient. La nouvelle courut comme une traînée de poudre, et l'on ne vit plus que des passants le nez en l'air.

.....

Ah ! Champirol !

Nous, les pauvres terre à terre, nous laissons les héros du jour à leurs réceptions officielles et à leurs divertissements un peu fous.

Quand les derniers échos du grand concert des moteurs étaient éteints, quand le public, lentement, s'était écoulé, quand avaient fui les autos pavoisées emportant les aviateurs et les membres du Comité — enfant, je regardais cela de tous mes yeux — nous cherchions parfois un coin de silence et d'ombre.

Un soir, dans une tonnelle, une bougie fut allumée et une gaufre servit d'abat-jour... Des perles d'eau scintillaient au bout des feuilles de lierre du toit rustique. Car il pleuvait.

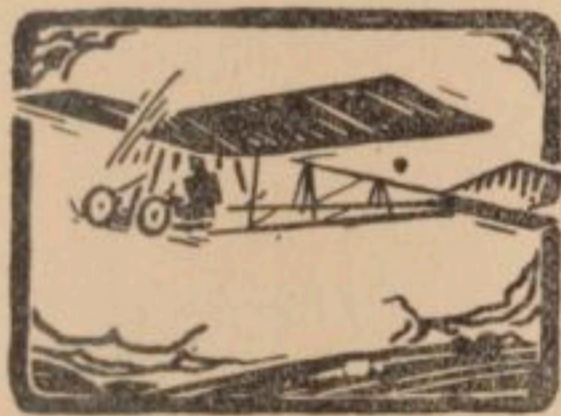
Et maman avait un chapeau de violettes, épanouies sous cette pluie comme sous la rosée parfumée d'une aube de printemps.

Le temps fuit...



*Roland Garros disait dans sa forteresse :
« Il fait bon ici, avoir un passé où se
« réfugier ».*

I. — BOUTHEON-AVIATION



Le regretté Antoine Roule écrivait alors :

*Au seuil du pays stéphanois,
Vers les firmaments diaphanes
On vit pour la première fois
S'élever des aéroplanes !*

Et il ajoutait, en parlant d'un frisson inconnu qui passait sur les cœurs :

*C'était l'âme du pays noir
Qui chantait fervente et sereine
Et sa voix disait : Je veux voir
Voler un fils de Saint-Etienne !*

Quinze jours après, répondant à son appel, Emile Train évoluait à Bouthéon.

*
* *

Emile Train, né à Saint-Etienne, le 22 octobre 1877, était un ancien élève de l'école professionnelle de notre ville.

Son père, après avoir été longtemps ouvrier à la Manufacture Nationale d'Armes, avait installé un magasin de bicyclettes et de machines à coudre, rue Saint-Jacques, et le jeune Emile s'était adonné de bonne heure à la mécanique.

Vers 1909, il avait quitté Saint-Etienne définitivement pour se consacrer à l'aviation. Il passa son brevet le 9 août 1910, avec le numéro 167. Puis il se mit à construire de curieux appareils, dans ses ateliers de Bouy, camp de Châlons. Les monoplans Train, entièrement bâtis en tubes d'acier — sauf l'hélice, les patins et les courbes — étaient extrêmement robustes et stables. Ils tenaient l'air de remarquable façon. Le siège du pilote était situé sous les ailes.

Le 19 septembre 1910, à Mourmelon, Train avait volé une heure trente à 250 mètres de haut ; le 16 octobre, par vent violent, il avait volé cinquante cinq minutes, à 400 mètres de haut. Toujours sur un de ses appareils, Train avait réussi en novembre une magnifique sortie sur Châlons, Suippes, Mourmelon et Bouy, volant, malgré la tempête, à 600 mètres de haut, pendant une heure cinquante-sept.

Le 5 décembre, Train avait émerveillé les habitués de Mourmelon par un vol plané impressionnant ; le lendemain, il avait croisé pendant une heure et demie au-dessus de l'aérodrome. Son appareil ayant donné ainsi maintes preuves de tenue en vol et de solidité, Emile Train reçut de nombreuses commandes des aviateurs civils, du Ministère de la Guerre et du Ministère des Colonies.

A la fin de l'année 1910, Train faisait des passagers à Mourmelon ; on citait Weymann, Touchard, Garrick. Engagé au meeting d'Hyères, en janvier 1911, Train effectua des montées splendides au-dessus de la mer et des délicieuses plages éparpillées au pied du Mont des Oiseaux.

La catastrophe, tristement célèbre, d'Issy-les-Moulineaux, le

21 mai 1911, au départ de la course Paris-Madrid, eut comme auteur involontaire notre compatriote Emile Train...

La veille de l'épouvantable accident qui coûta la vie à M. Bertaux, ministre de la Guerre, Train avait effectué le parcours Mourmelon-Bonneuil (150 kilomètres), en une heure et demie, avec un passager, M. Bonnier, fils du directeur des services d'architecture de la Ville de Paris, battant ainsi tous les records du monde de durée et de vitesse pour monoplane avec passager.

Après des vols à la Semaine d'aviation de Turin, Emile Train prit part en juillet au Circuit Européen. A Douvres, il était huitième.

Le piquant de l'affaire, c'est que Train, aviateur pauvre, concourant sur un appareil construit par lui, n'avait comme aide qu'un mécanicien qui suivait... à bicyclette et un parent dévoué, qui suivait en chemin de fer !

Une somme de 2.500 francs avait été recueillie par des sportsmen parisiens pour subvenir aux frais du Stéphanois !

*
* *

Train arriva donc chez nous pour participer au meeting de Bouthéon.

Quelle magnifique réception fut faite à notre compatriote au soir du 12 août !

Des autorités et une fanfare l'attendaient à la gare de Châteaureux.

À la porte de la Bourse du Travail, la foule aux larges remous enserra tous les héros qui descendaient de leur voiture, et le cri de « Vive Train » monta, fervent, impétueux.

J'étais, naturellement, au premier rang, bousculée, écrasée à demi, mais qu'importe ; je voulais voir Train, je voulais voir Garros aussi.

Mlle Antoinette était si emballée qu'elle en perdit son chapeau !

Le lendemain, une flamme rouge flottant à l'Hôtel de Ville (cela voulait dire : on vole), voilà la famille à Bouthéon !

On faisait le trajet dans de vieilles guimbardes traînées par des chevaux poussifs. Moi, je me hâtais de décorer mon corsage de tous les petits avions possibles et imaginables, de me donner une allure de circonstance, pour faire croire que j'étais dans l'intimité des organisateurs, ou mieux, des pilotes ! Hélas ! qu'ils étaient loin de moi, les pilotes...

Je revis les lourds biplans, les monoplans fragiles.

Pour la première fois, on disputait, chez nous, de vraies épreuves de hauteur, de durée, de vitesse, de passagers, de totalisation des temps.

En haut des mâts, s'accrochaient les signaux : un rond rouge pour Garros, un rond bleu pour Train, un rond jaune pour Bathiat, un triangle rouge pour Weymann (et ses grosses lunettes !), un triangle bleu pour Robinet, un triangle jaune pour Bonnier, un carré rouge pour Audemars, un carré bleu pour Burel.

C'était le rond rouge que je connaissais le plus... Il fut hissé plusieurs fois, pendant que Marc Bonnier démolissait son monoplan Train dans un petit fossé.

Cette journée d'ouverture du 13 août — chiffre fatal — fut mouvementée.

Emile Train, emmenant M. Chorel, adjoint au maire, fut obligé d'atterrir en dehors des barrières et se vit dresser procès-verbal pour pénétration sans autorisation sur le terrain d'autrui !

Les gendarmes n'étaient pas chiches de procès-verbaux ; ils voulaient à toute force en établir un autre contre M. Desjoyaux, conseiller général pour... bris de clôture et excitation de représentant de l'autorité à la désobéissance ! !

M. Desjoyaux, à qui l'on refusait l'entrée sur présentation de sa carte, s'était en effet fâché et avait renversé une palissade !

M. Desjoyaux avait « rompu les barrages établis sur la route nationale » ; il avait accusé M. Milamant, entrepreneur de travaux publics, d'avoir usurpé les fonctions de commissaire de police !

M. Milamant avait traité M. Desjoyaux de « perturbateur ». Il en résulta, dans les journaux, une amusante polémique sur la circulation ; on sortit, pendant des semaines, des colonnes d'articles de loi et d'arrêtés préfectoraux !

... Donc, à Bouthéon, Weymann, vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, volait sur un Nieuport qui atteignait, paraît-il, le 140 à l'heure (pour l'époque, c'était extraordinaire) et qui semblait un monstre marin.

Robinet faisait des passagers.

Le 16 août, Emile Train, sur son appareil du Circuit Européen, partit de Bouthéon à 6 heures 17, vint survoler l'Hôtel de Ville de Saint-Etienne, gagna un prix de cinq cents francs et rentra au terrain à 6 heures 45. L'enthousiasme était indescriptible.

De toutes parts, éclataient des « Marseillaises », et je sentis bien que, cette fois, c'en était fini : la grande folie m'avait gagnée...

*
* *

Cette fête d'aviation de Bouthéon 1911 avait été préparée de longue date par un jeune Aéro Club Forézien, qui n'était, en somme, que le successeur de la Société Forézienne d'Aviation, que nous avons vu se constituer entre MM. Burel, Mazoyer et Nantien.

Depuis longtemps, on en parlait dans les journaux ; on attendait impatiemment le 15 août. Et quand, le 25 juillet, la nouvelle éclata comme un coup de tonnerre : on va voler après demain, à Champirol, aux portes de la ville, on prétendit que le meeting de Champirol était organisé pour compromettre le succès de celui de Bouthéon, que c'était une manœuvre dirigée contre l'aviateur Train, etc...

En réalité, il y eut, à l'une comme à l'autre fête, des centaines de mille de personnes ! Heureux temps...

Nantien, un des trois associés de la Société Forézienne, avait loué Bouthéon pour plusieurs années.

C'était un terrain magnifique, vaste, traversé par la voie ferrée, en bordure de la route nationale, un aérodrome parfait.

Il fut laissé en état après le meeting et la première visite officielle qu'il reçut fut celle du sénateur Emile Reymond.

II. — *LE SÉNATEUR EMILE REYMOND* (*)

Le département de la Loire peut s'enorgueillir de compter Emile Reymond parmi ses fils d'adoption. Emile Reymond était originaire de Tarbes où son père était ingénieur, mais il revint tout enfant dans la ville familiale de Montbrison. Il n'avait que cinq ans quand éclata la guerre de 1870 ; un sentiment de patriotisme précoce le poussa pourtant, certain jour, à s'évader de la maison pour aller se battre ! Ses parents contaient souvent l'inquiétude que leur avait causée cette escapade.

L'enfant grandit. Son père ayant été nommé membre de l'Assemblée Nationale, puis député (il fut même réélu aux fameuses élections du 16 mai 1877), c'est à Versailles et à Paris qu'Emile fit ses études.

Sa personnalité s'affirma de bonne heure. Elève modèle, à l'esprit curieux, à la conscience d'une absolue probité, il s'intéressait à toutes choses et aimait passionnément le danger des sports. Doué d'une énergie morale et physique que son père s'attachait d'ailleurs à développer, Emile exerçait déjà, dès l'adolescence, une irrésistible autorité sur ceux qui l'entouraient.

Il avait 18 ans lorsqu'il fit son volontariat à Orléans.

Puis il entra, sur les désirs de son père, à l'Ecole Centrale.

(*) Tous les renseignements qui suivent m'ont été obligeamment communiqués par M. Henri Reymond, frère du regretté sénateur aviateur Emile Reymond. Je tiens à remercier ici du fond du cœur M. Henri Reymond, en l'assurant de ma sympathie très respectueuse.

Cependant, là n'était pas sa voie. Libre de changer de carrière, il abandonna les mathématiques pour faire des études de médecine et de chirurgie.

Externe, interne, chef de clinique des hôpitaux de Paris, il est lauréat de l'Assistance publique (1892, Prix Civiale), de la Faculté de Médecine (1895, Médaille d'argent), de l'Institut (1896, Prix Godard). Il se consacre plus spécialement aux travaux histologiques, à la gynécologie, à la chirurgie du cœur et du poumon, et reste l'ami intime de ses maîtres successifs : Blum, Guyon, Terrier. En 1903, il est nommé, au concours, chirurgien de la Maison Départementale de la Seine, à Nanterre. Il crée une organisation modèle, tant au point de vue de l'opération, que des soins post-opératoires. Il poursuit, parallèlement, une série d'études sur certaines maladies des pauvres gens. Car Emile Reymond, le médecin au grand cœur, se penche vers les vagabonds et les misérables tarés ; il les soigne avec un dévouement touchant, si bien que ces malheureux ont pour lui une reconnaissance, bien touchante aussi.

On rapporte qu'en 1916, un mendiant fut recueilli dans la rue, mourant de faim. On le releva, on le fouilla et l'on trouva, enfoui dans une poche de ses hardes, un portrait d'Emile Reymond, découpé dans un journal de 1914 et qu'il gardait sur lui, comme une relique...

En juin 1905, Emile Reymond perdit son père. Cette mort, si cruelle pour le fils affectueux et respectueux qu'était Emile, laissait libre le siège de sénateur de la Loire, que Francisque Reymond occupait depuis 1888, après avoir été membre de l'Assemblée nationale ou de la Chambre des députés depuis 1873.

Emile Reymond avait quarante ans et il n'avait jamais fait de politique. Mais plutôt que de voir un étranger prendre la place de ce père qu'il vénérât, il préféra poser sa candidature ! Il fut élu, devint le « benjamin du Sénat » et, bientôt, fut nommé membre de la Commission de l'Armée.

Il n'avait jamais fait de politique *et il n'en fit jamais !* Etre sénateur, c'était pour lui un moyen de servir son pays, de répandre des idées justes, de travailler à des améliorations urgentes. Des ques-

tions ouvrières ou sociales : hygiène des mines, réforme des études médicales, lutte contre le malthusianisme, lois militaires, etc..., étaient à la base de son vaste programme de relèvement.

Il était fort au-dessus des querelles des groupes, si bien que Georges Clémenceau devait dire plus tard de lui : « Il y avait, en ce temps-là, un homme étrange à qui de mauvaises fées n'avaient point fait entendre au berceau cette fatidique parole : tu seras sous-secrétaire d'Etat. Il était Emile Reymond et jugeait cela suffisant. »

Ses matinées dans les hôpitaux et dans les cliniques, ses après-midi au Sénat, ses soirées chez les malades, les docteurs ou les étudiants, qui avaient besoin de ses lumières, ses rares loisirs consacrés à la lecture, à la peinture, à la sculpture, aux sports, aux voyages, Emile Reymond était l'homme le plus occupé du monde. Il semblait que rien d'autre ne put avoir place dans cette existence sursaturée.

Et pourtant !

Une chimère ailée planait sur ses pensers.

Emile Reymond fut soudain hanté par le souvenir profond de ses songes d'enfant ; car, lorsqu'il était tout petit, il lui arrivait fréquemment, paraît-il, de rêver qu'il montait au ciel !

En 1896, il avait fait une série d'observations médicales en ballon libre. A la même époque, il utilisait l'automobile — qui venait tout juste de naître — comme moyen de transport et d'exercice ; il parlait, avec une prescience qui amenait bien des sourires sur les lèvres incrédules, de ce que devait être l'avenir de l'automobile, comme il prévoyait — au milieu des mêmes sourires amusés — en 1910, ce que serait l'avion !

Conquis, subjugué, hypnotisé par les essais de Wright, Emile Reymond comprend brusquement le rôle futur de l'aviation. Dans l'air, la puissance, la défense, la sécurité d'un pays !

Dès lors, il n'a plus qu'un but : arriver, par tous les moyens, à créer l'aviation en France.

En France, on ne croit pas à l'aviation : avions et dirigeables sont des joujoux pour amuser la foule !

Emile Reymond voit plus loin. Et il décide de lancer le cri d'alarme.

Il se documente sérieusement sur l'arme nouvelle — car on n'envisage encore que les possibilités militaires de la navigation aérienne — et s'inscrit pour interpeller le ministre de la Guerre sur notre Aéronautique.

« Tout à coup, le 31 mars 1910, dans une de ces séances du matin où l'hémicycle est presque désert, Emile Reymond se lève, impose sa parole et commence, au milieu de rares collègues, à prononcer son réquisitoire.

Le calme s'établit presque instantanément. Les sénateurs sentent qu'ils ont devant eux un apôtre ; ceux qui étaient égarés dans les galeries, les bibliothèques, reviennent prendre place ; peu à peu, la salle se remplit.

Emile Reymond tient son auditoire.

Il peut enfin dire ses craintes et ses espoirs.

Et, lorsqu'il remonte à la tribune à 2 heures, sur la demande unanime de ses collègues, c'est devant l'Assemblée tout entière qu'il développe, dans un magnifique élan de divination, le rôle qu'il voudrait assurer à l'aviation. Il ne tient qu'à lui de renverser le ministère. Ce n'est pas dans son caractère de détruire. Sa nature optimiste cherche plutôt à améliorer ce qui existe et il rallie l'assemblée à un vote de confiance au gouvernement, qui s'engage alors à beaucoup de choses que les années de guerre devaient seules nous faire obtenir.

Il a tout prévu, tout pressenti : avions de destruction, avions de reconnaissance, avions de réglage pour l'artillerie, liaison avec l'arrière, télégraphie sans fil, etc... Ceux-là même qui sont les plus ardents à le soutenir ont l'impression que son enthousiasme et son imagination l'entraînent au-delà des limites du possible.

L'avenir s'est chargé de lui donner raison plus vite encore que lui-même ne pouvait le penser. Et nous avons trouvé tout simples, au cours de la guerre, les exploits de cette armée aérienne, inexistante quatre ans auparavant, et à la création de laquelle Emile Reymond s'était consacré tout entier. »

Cependant Emile Reymond ne pouvait se contenter de prêcher ! À quarante-cinq ans, il s'inscrivit comme élève-pilote à Etampes et passa son brevet sur monoplane Blériot.

A Saint-Etienne, les révélations d'Emile Reymond à la tribune du Sénat avaient fait grand bruit ; l'examen de son brevet de pilote en fit encore.

Enfin, s'exclamait Jean Gras, nous avons parmi les Foréziens des aviateurs qui volent ! (car le baron de Rochetaillée, jaloux sans doute des lauriers de notre grand homme politique, s'offrait aussi des promenades avec Roger Sommer...) Espérons, ajoutait Jean Gras, que le sénateur aviateur se rendra en aéroplane de Paris à sa circonscription de la Loire.

On ne devait pas attendre longtemps.

L'année d'après, le 27 août 1911, on annonçait qu'Emile Reymond avait l'intention de partir d'Etampes et de remonter la vallée de la Loire jusqu'à Saint-Etienne.

Effectivement, il s'envolait le 11 septembre, à bord de son Blériot et gagnait Nevers. Malheureusement, à 46 kilomètres de cette dernière ville, alors que le pilote se dirigeait sur Roanne, le moteur cala brusquement. Le Blériot tomba d'une hauteur de 20 mètres et se brisa dans un champ près de Cossaye.

Emile Reymond était indemne. Il reprit son essai le 27 septembre au départ d'Etampes. Il était à Nevers, le même jour, repartait le lendemain à 11 h. 15 et se posait vers midi 50 à Bouthéon.

Pendant plusieurs jours, il survola le Forez et notamment son arrondissement de Montbrison.

Membre de la Commission de réception des appareils militaires présidée par le général Roques, Emile Reymond nous quitta pour aller assister à des expériences à Reims, puis il revint le plus vite possible pour évoluer encore au-dessus de son cher Forez.

Le 24 octobre, il s'en allait à Etampes, couvrant la distance de 400 kilomètres en 5 heures 5 (arrêts déduits).

Comme Garros, comme tous les grands aviateurs d'avant 1914, Emile Reymond « volait pour voler ». C'est dans la solitude du ciel que sa grande âme s'épanouissait.

L'Aéro Club de France lui décerna, à la fin de cette année 1911, sa médaille du Tourisme civil.

Emile Reymond, docteur en médecine et chirurgien, entre-

voyait aussi le rôle de l'avion pour la recherche et le transport des blessés.

Alors qu'en 1910, il avait étudié les manœuvres de Picardie en dirigeable, Emile Reymond stupéfia l'Etat-major en suivant celles de 1912 à bord d'un avion sanitaire !

*
* *

Quelques mots à propos des avions à Croix-Rouge.

L'évacuation rapide et sans heurts des grands blessés fut toujours, et de tout temps, le gros souci des médecins militaires. En 1792 déjà, la Convention, sur la demande du docteur Larrey, établissait le règlement d'un concours doté d'un premier prix de 2.000 livres, pour l'amélioration des moyens de transport des blessés.

Les conditions du concours étaient si sévères que le prix ne fut jamais gagné !

Le train sanitaire, l'auto et le side-car ambulances constituèrent d'énormes progrès ; cependant, l'expérience de la dernière guerre a montré que bien des grands blessés ne peuvent résister à leurs trépidations ou à leurs cahots.

A qui revient l'idée d'avoir songé le premier à l'avion-ambulance ? Il semble bien que le professeur Charles Richet l'ait émise dès 1895, sous forme d'anticipation.

Reprenant cette idée, le médecin général hollandais de Mooy étudia, en 1910, la possibilité d'aménager les premiers Blériot, en même temps qu'il pensait à rechercher les blessés sur le champ de bataille à l'aide de dirigeables.

A la suite des manœuvres de 1912, un courant fut établi par Emile Reymond en faveur de l'aviation sanitaire. On fit des conférences, on vendit de petits avions à Croix-Rouge... L'Association des Dames de France, séduite, primait en concours un projet d'avion-ambulance dessiné par l'aviatrice Hélène Dutrieu ; une autre aviatrice, Marie Marwingt, recueillait des souscriptions pour

la construction de son avion-ambulance « Capitaine Lachmann ».

Le docteur Duchaussoy, professeur à la Faculté de Paris, intéressait la Croix-Rouge et les docteurs Ribes et Julliot présentaient des maquettes d' « aéro-ambulances » au Salon.

Ch. Julliot, officier de réserve, membre du Comité de contentieux de la Ligue nationale aérienne, avait émis un double projet concernant « la recherche des blessés au moyen de l'œil vertical de l'avion, et leur évacuation par son aile secourable, douce et rapide ».

Mis au courant, le président de la Ligue nationale aérienne, René Quinton, s'en alla trouver le général de Lacroix. Le comité militaire entendit le rapport de Julliot, le 21 octobre 1912, et, le 11 novembre, le sénateur Reymond se joignait à Quinton et à Julliot pour adresser au ministre de la Guerre un vœu tendant à l'attribution d'avions au service de Santé militaire.

Le Comité militaire de la Ligue jugea le projet prématuré, mais René Quinton, décidément conquis, écrivait des articles, essayait de provoquer la convocation du Comité international de la Croix-Rouge...

Il y eut trois projets : Quinton, Julliot, Fauchille, sur la question de la neutralisation des aéronefs ambulances militaires. (*)

(*) O ironie. La guerre mit tout le monde d'accord.

Sa tragique leçon devait logiquement amener l'autorité militaire à considérer l'usage de l'avion comme un élément de première nécessité.

En novembre 1914, au cours de la première retraite de Serbie, douze blessés français intransportables allaient tomber aux mains de l'ennemi. Deux aviateurs, les lieutenants Paulhan et Daulzelger, les transportèrent dans leurs appareils de guerre jusqu'à Scutari, à 80 kilomètres.

En France, deux types d'avions sanitaires sortirent à peu près en même temps, vers 1917 : l'ambulance du D^r Chassaing, qui fit ses débuts sur le front de l'Aisne, au moulin de Laffaux, et l'« Aérochir » de MM. Nemirovsky et Tilmant.

C'est en Syrie et surtout au Maroc que les avions-ambulances sauvèrent un nombre considérable de vies humaines.

L'aviation du Levant transporta en trois ans de guerre (1921-1924) plus d'un millier de blessés.

Au Maroc, le maréchal Lyautey, puissamment secondé par le colonel Cheutin, commandant le 37^e régiment d'aviation, dota, dès 1917, le protectorat d'une formidable organisation aéronautique. Chacune des dix escadrilles du territoire comptait deux avions sanitaires, et une réserve générale d'avions spéciaux était installée à Casablanca.

Emile Reymond, lui, se servait déjà personnellement, en 1912, de son avion pour aller opérer rapidement ses malades, dans les départements voisins de Paris.

Un de ses grands amis stéphanois, M. Poncetton, vint un jour chez lui, à 10 heures du matin. « Excusez-moi, lui dit Emile Reymond, je vais faire une opération urgente à Tours. Attendez-moi pour déjeuner ; je serai de retour à midi ». Et il y fût.

A l'occasion d'un Congrès de chirurgie, Emile Reymond fait un voyage en Allemagne et monte en Zeppelin.

Plus que jamais, il est préoccupé par l'idée d'une guerre possible ; il jette feu et flamme, il interpelle, il fait créer un Comité National pour l'aviation militaire.

« Donnez des avions à l'armée ». Emile Reymond, sur ce mot d'ordre, écrit des articles, fait des conférences, sème la foi et l'enthousiasme. Des écoliers lui offrent des aéroplanes, des mécènes lui offrent des terrains.

Ah ! quelques hommes comme Emile Reymond, et le ciel de France, aurait été, dès 1913, surpeuplé d'ailes !

En octobre, il est à Reims, à la grande Semaine d'aviation militaire. Poursuivant une tournée d'inauguration de hangars, il

Les aérochairs du type Nemirowsky-Tilmant, transportant au point voulu personnel et matériel opératoire, les soixante Bréguet 14 A 2 installés selon la méthode Chassaing, sauvèrent des milliers de blessés. On sait que le général Poeymirau, blessé grièvement d'une balle au ventre, à Meski, dans le Sahara marocain, dut la vie à son évacuation rapide par avion sanitaire.

Le colonel Cheutin ayant fait au Maroc une conférence sensationnelle, l'attention des grands constructeurs d'avions fut attirée et la Chambre syndicale des industries aéronautiques informa ses membres d'avoir à participer, en avril 1925, au Congrès international de médecine militaire.

On peut dire que c'est de cette date qu'est vraiment « partie » l'aviation sanitaire perfectionnée.

On vit au Val-de-Grâce, des avions et hydravions Hanriot, Bréguet, Dewoitine, Latécoère, Morane, Gourdou-Lesseure, Blériot, aménagés selon les plus complètes et les plus modernes exigences de la médecine.

Plusieurs d'entre eux firent des démonstrations en vol au Bourget, notamment le Gourdou, l'Hanriot et le Bréguet qui était venu de Bordeaux piloté par l'adjudant Gœgel et portant le médecin principal Picque, un des spécialistes de l'aviation sanitaire française. Le colonel Picque, ardent et enthousiaste vulgarisateur, se tua l'année d'après, alors qu'il convoyait, sur avion

réussit la difficile randonnée de 750 kilomètres : Buc, Joigny, Chaumont, Gray, Chaumont, Brienne-le-Château, Buc, par un vent de quinze mètres à la seconde.

Le 13 juillet 1914, Emile Reymond prend pour la dernière fois la parole au Sénat comme rapporteur de l'Aéronautique.

Puis, hélas, c'est la guerre.

*
* *

Le docteur Emile Reymond pouvait rendre de grands services,

militaire, un appareil de la Croix-Rouge transportant un blessé à opérer à l'hôpital de Valence.

Depuis ce premier Congrès du Val-de-Grâce, les avions sanitaires ont été plus encore étudiés.

Nous avons actuellement beaucoup d'avions dont les cabines comprennent, d'un côté le bureau du médecin avec armoire à médicaments, matériel chirurgical, tablette pour écrire, de l'autre la chambre à plusieurs brancards ; nous avons des avions transportant à la fois des passagers et des malades ; nous avons de véritables navires aériens hôpitaux, où les infirmiers peuvent circuler à leur aise entre la double haie des blessés couchés. Notons que ces avions sont généralement transformables immédiatement en avions « civils ». Au Maroc, j'ai utilisé très aisément, pour mes expériences de parachute, un Hanriot sanitaire dont j'avais fermé soigneusement la porte latérale.

Le premier Congrès de l'aviation sanitaire s'est tenu à Paris, du 14 au 20 mai 1929. Vingt et une nations étaient représentées.

Si l'on y a discuté aviation sanitaire de guerre, on y a surtout parlé d'aviation de paix, car l'avion, est, Dieu merci, plus près de la paix que de la guerre.

C'est dans la paix que l'avion sanitaire doit maintenant rendre des services.

Aux colonies, où les distances entre les centres sont toujours considérables, l'avion est l'auxiliaire précieux du médecin. Vous rappelez-vous l'histoire de cette Anglaise habitant en pleine Afrique équatoriale, et qui, mordue par un chien enragé, ne dut son salut qu'à l'aérochir qui la conduisit en hâte à l'Institut Pasteur de Dakar ?

Dans les pays de neige, l'avion sanitaire muni de skis n'est pas moins indispensable. L'hiver dernier, les Lapons l'utilisaient. C'est le sergent Nilsson (de l'expédition de secours de l'*Italia*) qui emmena, en avion-ambulance, à l'hôpital de Stockholm une femme et un bébé dangereusement malades dans une île isolée par les glaces.

Au Siam, les avions sont toujours en service en cas d'épidémie.

Mais, sans aller aussi loin, en France même, l'avion peut être journellement employé.

Si bien organisé que soit le réseau routier et ferré d'un pays, disait le

mais il répond, à qui lui propose la direction d'un hôpital de l'arrière, avec le grade de commandant :

« Il y a peu d'aviateurs vraiment expérimentés et la guerre en usera beaucoup ».

Et ce parlementaire, ce chirurgien de l'Hôtel Dieu de Paris, s'engage dans l'aviation.

Il part le 2 août, et commence une randonnée à travers les différents centres des environs de la capitale.

Puis il rejoint Dijon et Langres. Son chef d'escadrille lui

D^r Epaulard, il n'y a que l'avion qui soit capable « d'emmener à une vitesse de 150 kilomètres à l'heure, en ligne droite, sans cahots, avec un minimum de transbordements, un blessé ou un malade d'un point quelconque où il se trouvera sans secours suffisants jusqu'à la localité, souvent lointaine, où il pourra recevoir les soins appropriés ».

Et le médecin principal Uzac, du service de santé du ministère de la Guerre, n'hésitait pas à déclarer :

« Dans quelques années, toute ville de quelque importance possédera son terrain d'atterrissage et ses aviateurs, comme elle a actuellement ses pompiers. Nous aurons pour la campagne des services d'avions sanitaires, comme nous avons pour les villes des services d'ambulances automobiles. A chaque médecin, appartient de hâter ce mouvement en prêchant la bonne parole, car, pour la sécurité d'un peuple, il est aujourd'hui de toute première importance d'entretenir en temps de paix, un nombre considérable d'aviateurs. »

Le premier transport aérien civil a été réussi en octobre dernier, de Clermont-Ferrand à Villacoublay. Une dame, originaire d'Ambert, souffrant d'une arthrite très douloureuse des deux genoux et d'une impotence complète des jambes, était amenée d'Aulnat à Paris, à bord d'une berline chauffée et aménagée spécialement pour le transport des malades.

A bord de cette berline, pilotée par l'aviateur Abraham, avait pris place le docteur Chassaing, député du Puy-de-Dôme, précurseur de l'aviation sanitaire et apôtre infatigable.

Cet essai était la première réalisation, venant en suite du Congrès international de l'aviation sanitaire tenu à Paris en mai.

Ajoutons qu'à l'occasion du I^{er} Congrès international de l'aviation sanitaire, fut créée, sous l'initiative de M. Nemiroswsky, la Coupe Maurice Raphaël, destinée à être remise chaque année au technicien ayant réalisé l'appareil le mieux adapté aux besoins de l'aviation sanitaire.

Pour la première année, en hommage reconnaissant à deux pionniers, la Coupe Raphaël a été attribuée au sénateur Reymond et au médecin principal Picque.

C'est le docteur Chassaing qui remet la Coupe à M. le comte de la Vaulx, représentant l'Aéro Club de France, en retraçant la noble existence des deux chers disparus.

confie des missions périlleuses et il force l'admiration de ses camarades par son ardeur, son énergie, sa calme bravoure.

Il est envoyé à Belfort, à Epinal, à Nancy. Entre deux reconnaissances, il écrit et il va reconforter les blessés dans les hôpitaux de la ville.

Le 11 octobre, il a l'immense joie d'être cité à l'ordre de l'armée : « Le général commandant la première armée, cite à l'ordre de l'armée le médecin-major de première classe de réserve Emile Reymond, observateur en aéroplane. Après plusieurs reconnaissances longues et audacieuses, a, le 13 septembre, par un temps jugé très mauvais et dangereux par les pilotes, été survoler à une altitude très faible, à cause des nuages, la région Blamont-Sarrebourg, et en a rapporté des renseignements importants ».

Le 21 octobre, on demande un volontaire à l'escadrille. Le temps est couvert. Emile Reymond s'offre. On exige qu'il parte avec l'adjutant-pilote Clamadieu.

Au retour, une panne de moteur oblige l'équipage à se poser près des lignes allemandes à la lisière du bois de Mort-Mare. L'ennemi tire. Clamadieu est tué net ; Reymond grièvement blessé aux reins.

Nos soldats, cependant, répondent à la fusillade adverse, et un véritable combat s'engage. C'est seulement à la nuit que les nôtres parviennent à approcher du blessé.

Emile Reymond s'est rendu compte de son état ; il demande à être emmené d'urgence à Nancy, auprès de son grand ami, le chirurgien Gross : « Si je ne suis pas opéré d'ici deux heures, je suis perdu ».

La route de Nancy est bloquée. On conduit Emile Reymond à Toul... Cette fois, c'est fini, et il le sait.

Il rend compte de sa mission au général commandant l'armée, qui lui remet la Croix de la Légion d'honneur, cette croix qu'on n'avait jamais pu lui donner encore, parce qu'il était sénateur...

MM. Briand et Sarraut étaient dans la région, ils accourent auprès du mourant, et Emile Reymond serre la main de M. Briand,

son compatriote, en s'efforçant de sourire : « J'espère, Monsieur le Ministre, que vous garderez de moi un bon souvenir », dit-il.

Emile Reymond, sans avoir eu la suprême douceur de revoir les siens, expira vers 3 heures.

Il fut inhumé en terre lorraine, jusqu'à ce que sa famille le fit ramener dans le petit cimetière de Montbrison.

En mai 1920, un monument, œuvre du sculpteur Bartholomé, élevé par souscription nationale, fut inauguré dans l'ancienne capitale du Forez, à la mémoire d'Emile Reymond.

Chirurgien adoré de ses malades, sénateur estimé de tous ses collègues, aviateur chéri par un pays tout entier, ami exquis, âme d'élite, esprit supérieur, cœur débordant de bonté, poète et réalisateur optimiste, Emile Reymond était de ces hommes qui font honneur à l'homme.

Jacques Mortane a eu raison d'écrire au premier chapitre de son Histoire de la Guerre Aérienne :

« Il serait injuste de ne pas compter parmi les artisans de la victoire, deux parlementaires qui, à l'époque où le gouvernement restait sourd aux appels de notre aviation militaire, surent imposer leur volonté par la puissance de leur logique et par leur compétence : ce sont le regretté sénateur-aviateur Emile Reymond et le député-pilote Adolphe Girod.

« Ce sont leurs interventions à la tribune qui nous ont permis d'obtenir quelques crédits pour la cinquième arme à une époque où personne ne voulait la prendre au sérieux.

« Combien poignante est notre tristesse, à la pensée que le grand précurseur Emile Reymond, est disparu, tombé au champ d'honneur, sans avoir pu assister à cette victoire qu'il avait tant contribué à assurer ».

III. — LA LIGUE STEPHANOISE DU CERF-VOLANT

J'ai anticipé par force, en contant l'histoire glorieuse d'Emile Reymond. Je reviens à 1911.

Peu de jours avant les meetings de Champirol et de Bouthéon, l'Union des Inventeurs, en un dernier soubresaut, avait organisé un second concours de modèles réduits.

Bodet avait proposé comme thème : 200 francs à celui qui fera tomber le poids de 100 grammes de 10 mètres de haut dans le plus long temps. Ce n'était pas si bête !

Nous avions aussi une Ligue stéphanoise du Cerf-volant. Les cerfs-volants étaient alors à l'ordre du jour. La Ligue française venait d'être fondée (au début de 1910), avec M. Lecornu comme président et MM. Georges Houard et André Frachet aux fonctions de bureau. Ainsi, le distingué directeur actuel du journal « Les Ailes » et son non moins distingué collaborateur ont travaillé de tout temps, en association, pour tout ce qui vole !

Georges Houard dirigeait une revue spéciale, le « Cerf-volant » et organisait déjà (nous le reverrons à Combe-grasse), des concours de vol à voile et de modèles réduits !

D'origine orientale, les cerfs volants sont certainement les plus anciennement connus de tous les appareils susceptibles de s'élever dans les airs. Les Chinois utilisaient les cerfs-volants dans l'art de la guerre.

Au cours de la période moderne, on ne parla guère des cerfs-volants qu'au moment où Benjamin Franklin s'en servit pour sa fameuse expérience sur l'électricité atmosphérique (1752).

Le célèbre mathématicien Euler devait écrire quatre ans plus tard que le « cerf-volant scientifique donnait lieu aux réflexions les plus profondes ».

On resta quand même longtemps avant de songer à faire une application sérieuse de ces appareils que beaucoup considéraient uniquement comme des jouets d'enfant.

Hargrave inventa le cellulaire en 1892. C'est à cet Australien

que l'on doit d'avoir mis en vogue le cerf-volant, qu'on s'attacha aussitôt à perfectionner dans un but scientifique et militaire.

Les plus célèbres des premières ascensions furent celles de Lanson, Baden Powell, Wide, Danssen, Brook Smith, des Français Le Bris et Maillot (1886).

Les applications du cerf-volant sont variables à l'infini.

On peut employer couramment le cerf volant pour sonder l'atmosphère et élever à de grandes altitudes des instruments enregistreurs ; les cerfs-volants météorologiques montent aisément à 8.000 mètres et plus.

Le cerf-volant peut encore être utilisé comme paragrêle et paratonnerre.

Au point de vue photographie aérienne, le cerf-volant est un engin précieux ; il enlève dans les airs une chambre photographique qui, automatiquement, à l'aide de dispositifs très simples, prend des vues à grande altitude. On dira : nous avons des avions. C'est entendu ; mais il est des cas où il n'est pas mauvais de faire des économies !

Employés comme signaux, comme appareils d'études pour la stabilité automatique, comme porte-antennes en T. S. F., les cerfs-volants sont aussi des engins de sauvetage remarquables. Alors que les canons et fusils porte-amarres sont souvent inutilisables, les cerfs-volants sont toujours efficaces dans les cas de naufrages, voire d'inondations.

Tout à fait par hasard, lors des dernières inondations du midi, je relisais un article écrit au lendemain des inondations de 1910 :

« Pourquoi, lors des récentes inondations, n'a-t-on pas songé à utiliser les services de nos sociétés de cerfs-volants ? Alors que le courant entraînait avec lui des arbres, des poutres, des débris de maisons, qu'à chaque instant, des barques de secours semblaient, heurtées par des épaves, on aurait pu lancer aisément, entre ces îlots émergeant à la surface des flots, quelques cerfs-volants porte-amarres. On aurait ainsi établi avec la terre ferme que le flot envahisseur avait épargnée, une sorte de va et vient qui eut servi à appro-

visionner les populations isolées en attendant qu'il servit à les sauver. »

Et cet article me semblait, même au bout de vingt ans, tout à fait d'actualité.

C'est en 1910 que Lecornu publia son ouvrage traitant de l'étude mathématique et expérimentale des cerfs-volants. Il en vint à dire que les ascensions en cerfs-volants sont absolument pratiques et réalisables et que la véritable solution de l'aérostation militaire consiste à adjoindre aux parcs de ballons captifs des cerfs-volants qui sortiraient les jours de grand vent.

Certes, à cette époque là, on ne songeait pas encore aux avions d'observation et, après maintes études, on concluait avec raison que les cerfs-volants, véritables aéroplanes captifs possédant les qualités complémentaires des ballons, étaient tout désignés pour remplacer ces derniers, par mauvais temps. Les événements de la dernière guerre prouvèrent d'ailleurs que cerfs-volants et drachen doubleraient heureusement l'aviation proprement dite.

C'est le capitaine Saconney qui, avant 1914, dota l'armée d'un matériel d'ascension par cerfs-volants répondant à toutes les exigences de l'observation à point fixe.

Donc, en ces aimables années, qui allèrent du commencement du siècle à la déclaration de guerre, et qui virent l'éclosion de toutes les grandes nouveautés scientifiques et sportives, tout le monde s'intéressait au cerf-volant.

Le Cellulaire de M. Salmon franchit la Manche en 1906, de Brighton à Vierville. A Boulogne, véritable centre, ascensionnaient le capitaine Saconney et sa femme, le capitaine Madiot, qui devait se tuer à La Brayelle, le 23 octobre 1910... Il y avait, pour les fêtes, des cerfs-volants illuminés, d'où partaient des feux d'artifice, il y avait les cerfs-volants publicité. On pêchait au cerf-volant ! On faisait traîner par des cerfs-volants des bateaux et des voitures et l'on songeait sérieusement à une course de bicyclettes remorquées !

Les cerfs-volants participèrent avec éclat à la Semaine de Reims. Ils furent exposés en grande pompe aux premiers salons.

Le capitaine Engelstad, de la Marine suédoise, qui avait été

commandant en second de l'expédition arctique de Roald Amundsen, procédait à des expériences en vue de ses futures observations polaires ; il fut tué par la foudre.

Le cerf-volant était donc on ne peut plus à la mode.

1911 vit naître un nombre considérable d'associations se donnant pour but l'étude théorique et expérimentale des cerfs-volants et, plus particulièrement, la réalisation pratique des ascensions montées. Des clubs furent fondés à Meaux, à Dunkerque, à Toulouse, au Havre, à Antony, au Creusot, et enfin à *Saint-Etienne*.

En réalité, on expérimentait des cerfs-volants à Saint-Etienne depuis deux ans.

Le premier cellulaire, un Conine triangulaire, avait été lancé, si nous nous souvenons bien, en 1909, par quelques amateurs.

Avec leurs appareils aériens, Messieurs les cerfs-volistes avaient pris part aux fameux meeting de Villars, et n'avaient pas été plus heureux que Jean Gobron !

La Ligue stéphanoise du cerf-volant avait, comme président d'honneur, M. Lecornu ; comme membres du Comité directeur, MM. Paul Maillot, Pierre Poirier, Marc Pujol, Roch Donzella, les aviateurs Léon Bathiat et Emile Train. Son président actif était M. Emile Berger, son secrétaire M. Claudius Poncet, son trésorier M. Auguste Gauthier ; son porte-drapeau : Varillon dit « Michelin ». Son terrain d'expériences était, bien entendu, situé à Méons. Les cerfs-volants étaient retirés dans un local prêté obligeamment par M. Petit, directeur des Houillères de Saint-Etienne.

Toutefois, les essais préliminaires se faisaient généralement au Petit Bois, derrière la maison du président.

Les membres de l'Association construisaient eux-mêmes quelques engins de différents types.

A titre indicatif, voici ce qu'on voyait évoluer chez nous en juillet 1911 :

Le Conine de M. Alexis Poncet ;

Le Conine à ailerons de M. Paul Herberold, piloté par A. Gauthier ;

L'Hexagonal de M. Henri Poncet ;

Le Mixte de François Berger ;

Le Hargrave à ailes souples de MM. Berger-Poncet ;

L'Attelage à deux cellules de MM. Crustin et Herberold.

Et l'on décidait de construire quatre cellulaires type Poirier, montage Lenoir-Sacconay, de 10 mètres carrés chacun, permettant d'élever des surcharges, et retenus par des cordons résistant à une traction de 1.000 kilos.

François Berger, industriel à Saint-Chamond, était un grand amateur de la photographie aérienne ; il construisit, en collaboration avec ses amis du club, des trains spéciaux emportant des appareils de déclenchement automatique de son invention.

Les expériences des cerf-volistes étaient naturellement suivies avec attention par le public. Les journaux étaient remplis de détails concernant les ascensions et, à Méons, on comptait toujours deux ou trois cents personnes pour applaudir quand on hissait, à 1500 mètres, le pavillon de la Ligue, aux trois couleurs brodées d'or.

Il y avait, cependant, le pour et le contre, les amis et les ennemis.

On conte, dans un vieux « Mémorial » que, le jour de l'accident d'Issy-les-Moulineaux (départ de Paris-Madrid), des malfaiteurs incendièrent un monoplane, un biplan et un cerf-volant dans les hangars de Méons.

La Ligue stéphanoise du Cerf Volant participait à toutes les fêtes aériennes de l'époque. A Bouthéon, en attendant les vols des avions, on lançait des « trains ».

En juin 1913, l'Amicale Laïque de Montaud fonda un club cerf-voliste qui fusionna bientôt avec la L. S. C.-F. pour former le « Drago Club de la Loire », société agréée de « préparation militaire aéronautique et d'adaptations scientifiques aériennes par le cerf-volant ».

M. Ginoux, inspecteur d'Académie, en avait accepté la présidence d'honneur. MM. Emile Berger et Marcel Boiron dirigeaient activement.

Les jeunes clubmen s'initiaient à l'étude et à la manœuvre

des cerfs-volants. Leur instruction était complétée par des cours professés par des ingénieurs et des officiers.

La société se déplaçait aussi pour des concours, souvent lointains. À la manifestation internationale de Spa, en 1912, les Stéphanois se couvrirent de gloire.

IV. — *LES FETES, L'ECOLE D'AVIATION DE BOUTHEON ET LE CIRCUIT DU FOREZ*

Régulièrement constituée au capital de 125.000 francs, la Société de l'École Forézienne d'Aviation avait son siège 15, place de l'Hôtel-de-Ville, et son aérodrome permanent à Bouthéon.

Le chef pilote était Burel.

Mon rêve était de connaître Burel et de recevoir avec lui le baptême de l'air, comme un grand nombre de mes compatriotes plus heureux.

Mais là, je me heurtais à la défense formelle de mes parents. J'avais bien toutes les facilités pour voir des avions, mais j'avais aussi l'interdiction absolue d'y monter !

Je m'imaginai Burel comme une divinité.

Quand j'allais à la Croix de l'Herme, chez nos cousins, je restais des heures à contempler les fenêtres de la petite maison de l'aviateur, répétant mentalement la supplication de Roméo dans le jardin de Juliette ! ou encore, je lançais dans le grand pré l'avion bleu qu'on m'avait offert pour mes étrennes, espérant attirer l'attention du chef-pilote. Dieu ! qu'on est bête quand on est petit...

Aujourd'hui, je raconte parfois ces souvenirs à Burel.

Et Burel me dit : « Pourquoi n'avez-vous pas essayé de venir me parler ; je vous aurais emmenée avec plaisir ! »

Il ne songe pas, mon ami Burel, que je n'avais alors que treize ans et que des escapades de ce genre n'étaient pas à ma portée !

Ma famille me conduisit, le 23 septembre 1911, à Pont-de-Rhins. Joli coin enfoui dans la verdure, aux portes de Roanne. Je n'ai retenu que peu de chose du meeting, car Garros n'y était pas et je ne pénétrai pas sur le terrain.

Kiki, Obre et Mouthier évoluaient ; je les aperçus d'un petit parc où il y avait des grottes, des balançoires et un pont rustique sur un ruisseau clair où mon frère laissa choir son canotier de paille !

On parlait beaucoup du pilote roannais Jailler, qui venait de conquérir son brevet de pilote.

Au début de 1912, se déclencha de toutes parts en France, la grande offensive en faveur de l'aviation militaire. Le sénateur Reymond était à la tête du mouvement.

Des souscriptions étaient lancées partout pour offrir des avions à l'armée.

L'aviateur Védrines fit une conférence à Saint-Etienne, le 31 mars. Une corporation versa 500 francs, l'établissement de Saint-Galmier en versa 15.000. Quelques conseils municipaux votèrent des subventions. Le Comité des Fêtes de Saint-Etienne organisa une cavalcade et une kermesse les 2, 3 et 4 juin.

A la cavalcade figurait un monoplan, qui avait été construit par Joannès Vincent, le même qui avait failli voler au meeting de Jean Gobron avec son premier ornithoptère.

Car Vincent n'avait pas abandonné son projet. Toujours avec le concours de M. Maillavin, il avait bâti, dans une grange de la Mulatière, ce curieux appareil mi Blériot mi Deperdussin, muni d'un moteur Zedel et d'une hélice taillée par le modelleur Faure de la rue de Tardy.

Ce monoplan, tout fleuri, parcourut donc les rues de Saint-Etienne, le dimanche 2 juin, entre un char colombophile et les trompettes des Mines de la Béraudière. (*)

(*) Après avoir étudié aussi un projet d'hélicoptère, Vincent continua ses travaux pendant de longues années et la guerre vint les interrompre. Fait prisonnier en septembre 1914 et emmené en Allemagne, le jeune inventeur rêvait encore à des ailes et, un jour, tenaillé par l'envie de revoir

Place Marengo, on vendait à la kermesse, des monoplans épais, avec un pilote en uniforme, qui montaient et descendaient au bout d'une ficelle rouge. Il firent ma joie.

... Ce fut le Circuit d'Anjou, le fleuron le plus pur de la couronne de Garros : « mieux que premier, seul en course » !
6 juin 1912.

ses ateliers, il réussit à tromper la surveillance de ses gardiens. Bientôt repris et condamné à un terrible séjour en forteresse, il n'en renouvela pas moins sa tentative et fut assez heureux pour pouvoir, au prix de difficultés énormes, gagner la Hollande d'où il fut rapatrié.

A peine remis de ses émotions et de ses souffrances, Joannès Vincent rejoignait l'école d'aviation d'Ambérieu où il mettait au point, en 1917, un projet d'avion moderne. Laissons lui la parole pour la description de cet appareil. « Le but principal que j'avais poursuivi, dit-il, était la vitesse et, pour cela, j'avais supprimé le plus grand nombre possible des résistances à l'avancement.

Mon avion était un monoplan monocoque en bois contreplaqué à ailes épaisses, poutrées intérieurement et également en contreplaqué. J'avais supprimé entièrement tous les tendeurs et haubans qui, par leurs vibrations, opposent à l'avancement une résistance importante.

Les ailerons de stabilisation, au lieu d'être placés à l'extrémité des ailes se trouvaient à la naissance de celles-ci, tout près du fuselage, pour éviter, à cause du défaut de haubannage, de faire travailler avec trop d'intensité, les poutres intérieures.

Le train d'atterrissage était interchangeable et le « manche à balai » remplacé par un volant à sextants, évitant ainsi les différences de tension des câbles commandant le gouvernail de profondeur.

Avec le moteur Hispano de 180 chevaux, la vitesse prévue, en 1917, était de 275 kilomètres à l'heure. »

Le projet d'avion fut présenté la même année à des commissions de l'Aéronautique de l'armée. Et avant que le modèle ne soit terminé, la commission d'études répondait à l'inventeur qu'on *n'avait guère confiance au monoplan, que l'aile épaisse était une utopie et l'absence de haubannage une folie*. De plus, certaines particularités de l'appareil, notamment la position des ailerons modifiaient presque complètement les données de l'aviation et le projet fut abandonné.

Découragé de son insuccès, Joannès Vincent abandonna toutes ses études et alla vivre à Maubeuge une existence simple et sage.

Or, au début de 1926, l'adjudant Bonnet devint recordman du monde de vitesse avec 448 kilomètres à l'heure.

Et son monoplan était « un monoplan en bois, à ailes épaisses et poutrées intérieurement, ce qui supprime entièrement tendeurs et haubans ». Les mêmes caractéristiques du monoplan de Vincent !

Le Stéphanois eut le cœur bien gros. Un journal : le « Réveil du Nord » conta l'histoire de l'inventeur méconnu et M. Maillavin lui-même — l'ex-associé de ses travaux du début — lui consacra un article sympathique dans l'organe officiel de l'Aéro Club Forézien et Vellave.

Charlieu eut des fêtes d'aviation, les 21 et 22 juillet, avec Graziolli et Hanouille, à l'occasion du 3^e Congrès de l'Union des œuvres post-scolaires de l'arrondissement.

Deux ballons partirent le 7 juillet de l'usine à gaz de Saint-Etienne, pour aller atterrir à Chasseley (Isère).

Septembre et le meeting de Roanne m'apportèrent un grand bonheur : je revis Garros.

Les fêtes coïncidaient avec l'inauguration du monument de Picard, « Les Pauvres Gens ». Elles furent splendides. Les rues de Roanne étaient barrées de guirlandes de fleurs, de rubans et de dentelles.

Je fus heureuse toute la journée. J'achetai les « Ailes françaises », j'achetai des pochettes de soie marquées au sceau de l'aviation ; j'arpentai, le cœur léger, l'aérodrome de Mâtel.

Garros, qui venait de reconquérir son record de hauteur, réalisa, en compagnie de son vieux camarade Audemars, des vols combinés d'une rare audace.

Champel et Burel emmenèrent des passagers, dont M. Bonnaud, maire de Roanne.

Mais, comme toujours, je restai par terre !

J'avais insisté un peu trop pour obtenir la permission de voler ; pour me punir, on décida de ne pas assister au banquet du soir.

Avec des larmes dans les yeux, je suivis maman et marraine par les rues noires où s'écoulait la foule, où passaient les autos à grand bruit, les rues où s'effondraient les oripeaux fripés des dentelles... Je dus courir pour ne pas manquer le train et, en arrivant à la gare, j'eus, vers le Terminus, vers la grande salle illuminée, où, derrière les baldaquins de velours, étincelaient les cristaux et les lampes, un geste désespéré !

La ville de Roanne envoya 15.500 francs au Comité national d'aviation.

C'est au retour de ces fêtes que l'aviateur-constructeur Charles Voisin fut tué dans un accident d'auto près de Belleville-sur-Saône.

*
* *

L'Ecole Forézienne d'Aviation était en plein développement.

Le chef-pilote Burel volait tous les jours sur son biplan Farman, type Loridan, et décrivait dans toute la région de longs circuits, prenant même des photographies et relevant des plans.

Il venait évoluer, pour le plus grand plaisir des habitants, au-dessus de Saint-Etienne, poussant parfois jusqu'à sa maison de la Croix de l'Herme. Il était aussi de toutes les réunions hippiques de Saint-Galmier.

Les sportsmen stéphanois se donnaient rendez-vous à l'aérodrome et Burel baptisait à outrance. Tous les soirs, au coucher du soleil, c'était une véritable foule autour du hangar. On entrait moyennant soixante centimes la semaine et un franc vingt-cinq le dimanche !

L'idée de Burel était de faire de Bouthéon — le seul aéroport possible pour Saint-Etienne — un grand centre d'aviation civile et militaire.

C'est ainsi qu'à force de démarches, le chef-pilote obtint du ministère de la Guerre, l'autorisation de participer aux manœuvres des 16^e et 38^e régiments d'infanterie, manœuvres qui se déroulaient précisément aux environs de Bouthéon. Emmenant comme passager et observateur le colonel Deleuze, Burel repéra facilement les positions de « l'ennemi ».

Le colonel Deleuze aimait follement l'aviation. Il se fit inscrire comme élève et vint renforcer la phalange des jeunes boursiers du Comité national qui s'entraînaient à Bouthéon.

Le premier élève inscrit avait été M. Mègemont ; puis vinrent les sapeurs Guignand, Martin, Stribick, Gouttorbe.

Je connaissais bien, moi, l'école de Bouthéon, où j'étais allée, un beau matin, pour visiter les appareils, avec l'espoir, inavoué, d'échapper à la surveillance de marraine et de voler... Je n'eus pas cette chance...

*
* *

Pourquoi n'installerait-on pas à Bouthéon l'escadrille militaire du 13^e Corps ? Le sénateur Reymond, Burel, M. Laurent Seguin, président de l'Aéro Club Forez-Vivarais, poursuivaient le même projet.

Ils organisèrent en plein accord et dans le but « de montrer les qualités du champ de Bouthéon en vue de l'installation de l'escadrille », le Circuit du Forez, le 20 octobre 1912.

La veille, en une causerie documentée, M. le sénateur Reymond avait exposé le rôle de l'aviation militaire et coloniale, et poussé le cri d'alarme. Ne nous laissons-nous pas distancer par le voisin ?

Beau jour pour l'aviation que le 20 octobre.

... « C'est toute la plaine, notre riante plaine du Forez, couchée comme dans un berceau entre les deux chaînes de montagnes qui la bordent au soir et au matin, qui se déroulera sous les yeux des aviateurs hardis, et qui passera, rapide comme dans un rêve, sous les grandes ailes frémissantes et légères ».

Ainsi s'exprimait M. Tézenas du Montcel, dans le programme de la fête.

Les aviateurs avaient à boucler cinq fois le parcours Bouthéon-Balbigny-Boën-Bouthéon, soit 400 kilomètres.

Vidard partit le premier, à neuf heures, suivi de Molla, Burel, Obre et Guillaux.

Eugène Gilbert, qui effectuait alors un Tour de France, atterrit vers midi sur l'aérodrome.

Molla, « l'homme à la tête dure », fut le grand vainqueur ; son Rep rouge effectua le trajet en 3 h. 55 ; Guillaux le termina en 4 h. 18, Obre en 4 h. 42, Vidart en 4 h. 50.

La réunion prit fin à 5 heures, après une intéressante épreuve de hauteur disputée par tous les aviateurs et gagnée par Gilbert.

Le peuple était là, debout, frémissant, les yeux au ciel, acclamant les conquérants de l'espace.

Pays du Forez ! Pays de l'Astrée, des bergers amoureux, des bergères enrubannées, des nymphes du Lignon...

« Et elles ne furent point éveillées de leur sommeil séculaire, ces gracieuses fées du palais d'Isoure, par le ronflement assourdissant des moteurs au-dessus de la montagne sacrée... Elles ne sortirent point de leurs grottes enchantées et n'apparurent point, surprises, aux yeux des courageux pilotes de l'air, dans le galant costume qu'elles portaient lorsqu'elles arrachèrent aux flots courroucés, le pauvre et désespéré Céladon »...

*
* *

A la tête de l'Aéro Club Forez-Vivarais, on trouvait MM. Laurent Seguin, Johan Colcombet, Constant Balay, Crozet-Fourneyron, Nentien et Berne.

L'A. C. F.-V., pour l'organisation de son circuit, avait demandé une subvention à la Chambre de Commerce. Celle-ci l'accorda et envoya même une lettre fort encourageante ainsi conçue :

Considérant que le but de cette manifestation sportive était de faire ressortir les avantages qu'il y aurait au point de vue militaire, à fixer le siège du 13^e Corps d'armée à Bouthéon, à proximité du bassin métallurgique très important de Saint-Etienne, fournisseur de la Guerre et de la Marine, siège d'une manufacture nationale d'armes, et où la fabrication des pièces détachées a pris un grand développement grâce à la présence d'une main-d'œuvre abondante et exercée ;

Considérant que le circuit du 20 octobre 1912 a été couru dans d'excellentes conditions à travers la vaste plaine du Forez, et qu'aucun accident ne s'est produit, contrairement à ce que la Presse a signalé à propos des circuits courus dans les autres départements ;

Emet le vœu que l'escadrille d'aéroplanes du 13^e Corps d'armée soit établie au champ d'aviation de Bouthéon et accorde une subvention de 1.000 francs à l'École Forézienne d'Aviation.

Copie de ce vœu fut envoyée au ministre de la Guerre, qui... prit bonne note !

V. — *LES AVIATEURS DE BOUTHEON*

A Bouthéon, régnait toujours une prodigieuse activité. En onze mois, Burel réalisa 250 heures de vol et couvrit 20.000 kilomètres.

Sous le hangar, le biplan de Burel avait des compagnons, notamment un monoplane genre Santos-Dumont et un grand biplan avec moteur rotatif Burlat ; cet appareil avait été construit par deux jeunes gens, MM. Veillon et Laversvre, que commanditait un des dirigeants de la société d'aviation, M. Berne. Leur mécanicien fut tué un jour par l'hélice.

Au chef-pilote Burel, succédèrent Lashermes, puis Plantier. On volait à outrance.

Le sénateur Reymond venait souvent.

L'aviateur suisse Durafour (le même qui, le 30 juillet 1921, devait se poser au sommet du Mont-Blanc), avait un Déperdussin à Bouthéon.

Il essayait dessus un stabilisateur à air comprimé inventé par un ingénieur d'Unieux.

On recevait aussi la visite de pilotes connus des Stéphanois. Parmi ceux-ci, on peut rappeler notamment France Vuarin et Marcel Saint-André.

France VUARIN.

Vuarin, qui était très populaire parmi les amateurs de sports de notre région, obtint son brevet militaire le 16 février 1913.

On vit Vuarin, cycliste renommé, prendre part, avec son frère André, à toutes les épreuves organisées dans la Loire et la Haute-Loire. Il courut les challenges pédestres. Il fit partie des équipes de skieurs envoyées par le 16^e de ligne dans les Vosges et au Lioran. Il se couvrit de lauriers sur les neiges vosgiennes comme sur celles du Massif Central, fit quatre mois de stage à Chalais-Meudon, pilota un appareil Bréguet à Villacoublay et passa son brevet, le 14 mai 1912, après sa huitième leçon.

Affecté à l'Ecole militaire de Douai, France Vuarin effectua plusieurs grands trajets que signala la presse parisienne.

Marcel SAINT-ANDRE.

Pour Marcel Saint-André, je ne crois pouvoir mieux faire que de reproduire approximativement une biographie écrite par moi dans le « Forez Touriste », au lendemain de la guerre :

Né à Montargis, le 19 septembre 1884, Marcel Saint-André connut, avec son père officier, et comme lui grand amateur de sport, pas mal de résidences.

D'autre part, comme touriste, il n'était pas une route des Alpes, du Forez ou de l'Auvergne qu'il n'eut sillonnée.

On l'avait vu partout, cycliste, promenant ses directes, ses rétros, ses lévos, et même sa fameuse S. V. A. norvégienne.

Il avait pris part au grand concours de bicyclettes de voyage de 1905, accomplissant sans aucune défaillance les 240 kilomètres d'extraordinaires montagnes que comportait l'itinéraire de Grenoble-Chambéry ; pour les trois cols, parcours représentant 8.000 mètres d'élévation. Voici du reste, avec quel pittoresque un journal sportif de l'époque décrivait son arrivée à l'une des étapes (cette phrase dépeindra Saint-André plus que bien des commentaires) :

« Coinc, coinc ! Qu'est-ce ??? Ah ! c'est la lévocyclette. C'est le sourire sur ses lèvres que le coureur qui la pilote, très frais, d'un pas très souple, s'approche du contrôle. « Je vous prie, monsieur, me dit-il, de constater que j'arrive en fort bon état et ne suis nullement fatigué ; j'ai fait la course en touriste, sur une machine qui ne prétend qu'au confortable tout en conservant une vitesse acceptable ; je n'ai pas transpiré du tout : voyez plutôt mon col ! » Et en effet, je constate que le col à la mode que porte mon interlocuteur, carcan (le col..) à double paroi d'au moins trois pouces de haut, n'a rien perdu du lustre ni de la blancheur immaculée dont le dota l'art du bon blanchisseur londonien. Allons ! C'est très bien ! »

Et durant toutes les épreuves, c'était le « béret blanc bouffant très élégamment sur la tête », la tenue presque « tour de lac ».

Car, Saint-André avait, avant tout et dans toutes les occasions, cette distinction naturelle, ce chic, ce raffinement, qui s'alliaient si bien à sa délicatesse de lettré, et de poète. Marcheur infatigable, c'est dans la forêt de Sente, qu'un léger vent s'étant élevé, il se mit à dire simplement la célèbre ballade du « Zéphir », de Zamacoïs. C'est une nuit, dans un bois épais, qu'une vague lueur tombant du ciel ayant percé l'obscurité des hautes futaies, il murmurait ces vers de Guy de Maupassant :

« Sais-tu qui je suis ? Un rayon de lune !
« Sais-tu d'où je viens ? Je viens de là-haut ! »

Ancien élève du collège d'Autun, puis du Lycée de Saint-Etienne, il était universellement connu. Ses amis ne l'aimaient pas, ils l'adoraient. Il avait fait à ski toutes les Alpes, de Genève à la Méditerranée, le Mont Blanc, le Col du Géant, de Brévent, de Buet, sans guide, seul ou en compagnie du capitaine d'artillerie D...

En 1910, il ascensionnait à la pointe Mia avec les officiers du 22^e chasseurs, il prenait part au concours de Gérardmer avec l'équipe qu'il avait formée au 16^e d'infanterie, gagnait au Bessat la médaille d'or du Touring-Club et le premier prix du concours du Lioran.

Le tourisme était sa passion. Il ne comprenait la vie que sur les grandes routes, sac au dos ou bâton à la main, dans les sentiers impraticables où soudain un paysan surgissait étonné, puis radieux, tendant la main : « Ah c'est vous, M. Saint-André ! » Car il avait déjà passé, lui, où les autres ne passent pas. Il n'avait pas encore des ailes. Qu'on en juge par cette phrase écrite par lui, en mars 1911, à propos de l'atterrissage de Renaux au Puy-de-Dôme : « Sa magnifique envolée est une des plus belles étapes de l'aviation. Je doute fort, cependant, si grande que puisse être la satisfaction des voyageurs du ciel, qu'elle égale celle qu'éprouve l'humble alpiniste en son âme montagnarde, lorsqu'il contemple, après l'effort et les dangers de l'escalade, la splendeur infinie des cîmes, des rocs, des vallées profondes et des étendues sans bornes. Faites l'ascension du Puy-de-Dôme, mais faites-là à pied ! Il en est temps encore ! »

Et pourtant à la fin de cette même année, le dédaigneux devenait soudain fervent et faisait sa demande officielle pour entrer dans l'aviation militaire. Sa décision fut prise tout à coup, à la suite d'une conversation avec le célèbre de Vivie, plus connu sous le nom de Vélocio.

« Comment se fait-il, lui disait ce dernier, que vous, Saint-André, qui avez pratiqué tous les sports, vous ne fassiez ni automobilisme, ni aviation ?

— Je ne sais pas !

— Voyons ! le moteur ne vous tente donc pas ?

— Si fait, il me tente !

— Alors ?... »

Alors, quelques mois après, il était à l'école d'aérostation de Chalais-Meudon, faisait des essais et, au début de 1912, nous recevions de Douai, une lettre enthousiaste. « Une nouvelle sensationnelle, étourdissante, effrayante même, incroyable enfin... On vole à la Brayelle ! on vole à l'aérodrome... Vous vous rappelez ce petit appareil trop faible, tangent, dont on ne voulait plus. J'ai volé, depuis que je l'ai, 16 heures dessus et toujours à 300, 400, 500 mètres ; je suis même monté à 800. Hier, 5 heures du matin. J'arrive aux hangars, les officiers viennent, sortent leurs appareils, font un tour. Je sors le mien et je pars. Il soufflait un petit vent. Je suis resté 50 minutes. Par exemple, j'étais secoué, fallait voir, mais je ne serais pas descendu pour un empire. Le lieutenant Migand, chef pilote à l'école, exultait ; il disait : « Tenez ! regardez cet appareil qui ne marche pas, qui ne vaut rien, il est trop faible ! » Et on a été forcé de lui répondre : « Oui, mais c'est Saint-André qui le pilote ! »

« Encore quatre heures de vol et je pourrai partir pour mon brevet supérieur. »

Ce sont ses premières impressions.

Il pilotait alors le Bréguet, auquel succéda bientôt le Nieuport à Villacoublay. C'est sur un avion de cette marque qu'il réussit une prouesse qui n'en serait pas une aujourd'hui, mais qui, à cette époque, avait assez d'importance. Il monta à 3.500 mètres avec un Nieuport 2 cyl. 28 chevaux. Les félicitations abondaient chez ses parents ; lui n'avait parlé de rien ; cependant, sur les instances de sa famille, il consentit à narrer son exploit : « Je vous avais dit que je ne faisais encore que des lignes droites sur Nieuport ; trois ou quatre jours après, je partais et faisais deux tours à 50 mètres. Le soir, j'en faisais une douzaine à 1.000 mètres. C'était fini ! Je pouvais voler sur Nieuport comme j'avais volé sur Bréguet. Je faisais donc une sortie à 600 mètres, une autre à 1.900 mètres, sur Paris et la Tour Eiffel, puis une autre à 2.200. Ch. Nieuport était dans la joie : on avait prétendu que son appareil ne montait pas, étant limité à 2.000 mètres. Voyant cela et comme il m'avait dit : « A la prochaine fois que vous monterez, emportez donc un enregistreur », j'en pris un jeudi et je montai non pas avec l'idée de faire quoi que ce soit, mais simplement parce que c'était intéressant, parce que la vue de Paris était amusante et qu'en aéro, c'est aussi simple, aussi facile de voler à 2 ou 3.000 mètres que de voler à 50 mètres.

« Une très jolie vue à 1.500, 1.800, 2.000 mètres, puis de plus en plus floue. Bien entendu, Asnières, Vincennes, Saint-Denis, Meudon, tout cela dans le coton. Seul, à Paris, le Sacré-Cœur, blanc comme un gâteau de Savoie, toujours nettement visible sur le reste noir. A 3.500 mètres, n'ayant presque plus d'essence, je coupe et, voyez vol plané direction Villacoublay. A 2.000 mètres entré dans les nuages, ressorti à 1.600 au-dessus de la Seine, à Saint-Cloud. Je suis trop à droite. Je remets le moteur un instant ; je reprends la direction et vol plané ; à 1.000 mètres, de nouveau des nuages ; j'en ressorts à 600 mètres, au-dessus de l'abbaye de Meudon. Cette fois, tout va bien, mais je n'ai plus d'essence. Je prolonge un peu le vol plané et vais me poser à 300 mètres des hangars dans une terre labourée où je fais un atterrissage épatant. Ch. Nieuport était radieux. Il a comme de juste, emporté le baromètre enregistreur avec le diagramme d'ascension. Tous les records des Nieuport et de presque tous les appareils étaient battus et cela avec un avion de 28 HP, deux cylindres, qui fait poum-poum, comme une motocyclette.

« Tout le monde considère cela comme quelque chose d'intéressant, moi aussi, pour l'appareil. Quant au pilote, il avait plus de mérite à monter Planfoy ou à réussir un télémark ! »

Saint-André était modeste, aussi modeste que bon. Car si c'était le sportsman qui n'avait peur de rien, c'était aussi l'homme prévenant qui, dans un salon, cherchait un tabouret à mettre sous les pieds des dames, l'homme de cœur qui ne voulait plus habiter Paris, ne pouvant s'habituer à voir des pauvres !

Il n'était alors que sergent (ayant embrassé, pour plus d'indépendance la carrière militaire) ; ses ressources étaient minimes, mais j'ai su que plus d'une fois, il avait déjeuné d'un petit pain pour secourir des orphelins ou d'autres malheureux.

Un peu avant la guerre, Saint-André expérimente quelques appareils métalliques avec le commandant Dorand, et fait de la photographie aérienne en compagnie du pilote Meyer. Entre temps, il s'entraîne en canot automobile. A la mobilisation, il est affecté comme adjudant à la Do 22. Il monte un appareil blindé et combat dans la Meuse. Sa première citation paraît à l'« Officiel » du 27 août : « A exécuté plusieurs reconnaissances à longue portée, pénétrant très avant dans le territoire ennemi ».

Le 27 août, ayant atterri auprès de l'artillerie lourde, pour apporter un renseignement, il ne peut repartir par suite de la rupture d'un essieu. Il reste sous le feu pour démonter son avion et sauve son moteur en le chargeant sur une voiture de la compagnie des sapeurs d'arrière garde.

Le 12 octobre, il poursuit un avion allemand qui survolait Châlons et le ramène dans nos lignes. Il obtient la médaille militaire le 21 octobre avec une note superbe qui mentionne « des services exceptionnels rendus à l'Aéronautique militaire en paix et en guerre ». Il est nommé sous-lieutenant et passe sur Maurice Farman.

On l'envoie à Lyon le 24 mars 1915, puis à Marseille où il s'embarque le 29 à bord du « Gange ». Il n'a qu'une peine, une peine immense, c'est de quitter son vieux coucou.

« Pourquoi ne l'emmenez-vous pas, lui demandons-nous.

— C'est impossible. Je ne pourrais même pas le mettre en caisse. Il a reçu plus de 140 balles. Ah ! mon pauvre vieux coucou que j'aimais tant ! »

Il a fait de sa traversée des récits merveilleux. Le cap Corse, le détroit de Messine entre Charybde et Scylla, la vision du Stromboli lui arrachèrent des impressions inoubliables.

Le « Gange » débarqua ses passagers à Alexandrie. Les pilotes furent dirigés plus tard sur Ténédos. Attaché à l'escadrille M. F. 98 T, du capitaine Césari, Saint-André fut pour son chef un précieux collaborateur. Chargé des missions photographiques, il rendit par d'ingénieux procédés, des services inappréciables.

Voici ce que disent les citations.

« N'a pas cessé, depuis le début des opérations dans la presqu'île de Gallipoli, de se signaler par son activité et par son audace ; a rendu aux forces alliées des services inestimables en décelant les défenses, les batteries, les mouvements de l'ennemi, en bombardant ses camps, ses plages, ses navires de transport. Ce résultat est l'œuvre collective des pilotes et observateurs, qui ont survolé les lignes et les territoires ennemis avec le plus grand courage, tous les jours et par tous les temps, et des mécaniciens et ouvriers dont le travail assidu a permis de maintenir toujours le matériel en état, en dépit d'énormes difficultés.

« Ses reconnaissances avec vues photographiques ont servi à la rec-

tification de la carte et au relèvement précis de tous les travaux de défense ennemis. »

Les lettres du sergent Dumas, publiées dans « Les vols émouvants de la guerre », donnent assez de précision sur la vie plutôt monotone qu'on menait là-bas. Un soir, le capitaine Césari, montrant d'un côté les bombes et de l'autre la direction des Turcs, dit à Saint-André : « Si on allait s'amuser ? »

Aussitôt dit, aussitôt fait. Et l'amusement devint occupation favorite. Deux fois par jour, une fois par nuit, on traversait la mer. Saint-André écrivait à sa sœur : « Si tu savais comme on s'amuse. Et les Turcs donc ! Nous les réveillons chaque nuit avec quelques bombes sur la tête. C'est égal ! Nous en aurions gagné de l'argent en temps de paix, si l'on songe que, d'ici au cap Hellès, il y a, à peu près à franchir une largeur comme celle de la Manche et que nous faisons plusieurs voyages quotidiennement ».

Les voyages ne durèrent que trop peu de temps. C'est en partant pour l'un d'eux que Saint-André trouva la mort.

Le 25 août 1915, le sous-lieutenant Saint-André s'envolait de l'aérodrome de Ténédos comme passager du sergent Dumas, afin de porter à l'Etat-major résidant au cap Hellès quelques importants documents qu'il avait réunis.

Tout près de l'îlot de Marros, l'avion, pris soudain dans un remous, est précipité à la mer, des remorqueurs anglais, envoyés aussitôt, découvrent dans l'appareil, fracturé de toutes parts par la violence de la chute, le corps du pilote Dumas, crispé sur les commandes. Le plancher de la carlingue s'est enfoncé ; la main rigide du cadavre étreint son levier comme pour une manœuvre suprême.

Le passager ? Disparu. Nulle trace, nul vestige. Son siège a été arraché et doit rouler avec son malheureux occupant dans quelque abîme.

Toutes les recherches effectuées à l'aide de pinasses, tous les efforts des scaphandriers sont vains : le corps reste introuvable.

Il semble qu'un mystère plane sur cette mort et sur ce mort.

Un ami du défunt, bouleversé par ce drame, supposait que l'Orient, pays de toutes les fantasmagories et de tous les rêves, verrait réapparaître un soir, au coucher du soleil, le héros englouti par ses flots profonds.

Hélas ! le mythe est demeuré mythe... Saint-André n'est pas revenu, la mer Egée a gardé sa proie. (*)

.....

Nous attendions aussi, à Bouthéon, la visite de Louis Olivier, le « pilote de la guerre des Balkans ».

(*) Marcel Saint-André avait été, avant la guerre, l'ami intime du sénateur Reymond, de Brindejone des Moulinais, de capitaine Leclerc. Il s'était intéressé à toutes les grandes questions aéronautiques et s'était lié avec toutes les hautes personnalités de l'Air. Sa mort fut cruellement ressentie.

Louis OLIVIER

Le premier qui ait eu l'idée de l'avion blindé, avait confié ses plans à Clément-Bayard.

Emmenant un jour son commanditaire Baert, champion des Jeux Olympiques de Paris (un commanditaire d'encombrement et de poids appréciables), notre compatriote Olivier prit son vol, direction Nevers et Saint-Etienne. Malheureusement, à Melun, une panne de moteur survint. L'appareil descendit à une allure vertigineuse ; le commanditaire, pris de frayeur, sauta... et Olivier n'arriva jamais à Bouthéon !

En expérimentant son biplan lumineux, le « Balkanic », Olivier fut victime d'un accident tragique.

Il fut tué au front en 1914.

*
* *

Tous les élèves, peu à peu, décrochaient leur brevet.

Le sapeur Guignand, qui devint, pendant la guerre, un si brillant officier, passa le sien en septembre 1913, devant une commission présidée par le capitaine Carlier, commandant le centre aéronautique de Lyon.

Un des meilleurs était Stribick, un fier garçon de 20 ans, qui devait, deux ans plus tard, être, avec Frantz et Gaubert, le précurseur des grands « as » de la chasse.

Je me dois de rappeler ici cet exploit d'un de mes compatriotes.

C'était le 24 octobre 1914, près d'Amiens ; un taube se promenait au-dessus de nos lignes. Rapidement, Stribick et son mécanicien David placèrent une mitrailleuse sur leur Farman et, à tire d'ailes, s'approchèrent de l'ennemi. Le taube fonça.

Simulant une retraite précipitée, Stribick crie à David : « Fais le mort ! », et il arrête le moteur, commence une descente en vol plané pour faire croire à la chute. L'Allemand pique alors sur le nôtre, mais Stribick, remettant le moteur en marche, attaque le

Taube par en-dessous. L'avion ennemi s'abat en flammes et nos deux héros sont portés en triomphe.

Ils reçoivent comme récompense la médaille militaire.

Le 12 mars 1916, Emile Stribick abattait son deuxième avion, dans les circonstances suivantes :

« À 14 heures 10, l'avion M. F. 130 n° 1916, monté par l'adjudant Stribick et le lieutenant Mutel, observateur, prenait l'air pour exécuter une mission photographique ; cet avion était convoyé par deux appareils G 4 de l'escadrille C 18.

« Les nuages, très bas, rendaient cette protection très difficile. Les deux avions G 4 perdirent rapidement l'avion M F 130 qui volait dans la même région. Arrivé sur les lignes, l'avion M. F. fut attaqué en avant et en arrière par deux avions ennemis. Le combat dura 5 à 6 minutes, puis la mitrailleuse de l'avion M. F. s'étant enrayée, le pilote rompit le combat en se dégageant par une descente en spirale.

« Dès que l'observateur eut remis la mitrailleuse en état, l'avion 1916 reprit son chemin vers les lignes. Il aperçut alors un L. V. G., à une centaine de mètres au-dessus de lui. Il attaqua cet L. V. G., et après un combat d'environ trois minutes, l'avion ennemi tombait au nord de Récicourt. »

Emile Stribick fut nommé sous-lieutenant et chevalier de la Légion d'honneur.

Il partit ensuite avec la première escadrille affectée à l'armée russe. Il avait comme observateur mon excellent camarade Ribourt (que je connus bien plus tard à l'Aéro Club d'Auvergne).

Les deux hommes — équipage d'élite — accomplirent, sous les yeux des Russes médusés et par des froids de 40 à 50 degrés, des raids splendides.

D'un courage à toute épreuve, d'un allant extraordinaire, d'une bonne humeur toujours égale, Stribick était le héros de légende, comme son frère Guynemer.

Avec l'enthousiasme sans frein de sa belle jeunesse, il jetait sur l'avenir des ailes des regards éperdus de conquérant...

Hélas ! Quand il revint en France, ce fut pour mourir : à

l'Observatoire, près de Trappes, le 26 août 1918, à 9 heures 1/2 du matin.

Officiellement, un accident inexpliqué, mais, pour ceux qui savent, une épouvantable tragédie.

Stribick était une de ces âmes trop pures, et les vers de terre ne pardonnent pas leurs sourires aux étoiles...

*
* *

Que je verse un pleur sur la mort de Bouthéon ! (*)

Au jour de la déclaration de guerre, certains — dont j'étais — s'imaginèrent qu'on allait garder le terrain pour y former des pilotes.

Ils se trompaient... Les barrières servirent à parquer de tristes prisonniers ; ceux-ci restèrent là pendant deux ans, puis on finit douloureusement par détruire les derniers vestiges du passé.

« A quoi rêviez-vous, Burel, dans vos geôles d'Allemagne ?
— A Bouthéon, parbleu, et à mes vols enchantés de jadis, au couchant, avec le colonel Deleuze ! »

Il eût le temps de rêver, Burel !

Affecté aux réserves générales du Bourget, puis à l'escadrille C 13, à Verdun, Burel fut capturé le 15 avril 1915 et envoyé au camp de Giessen.

Il s'évada une douzaine de fois au péril de sa vie, et autant, il fut repris. On le mit en cachot, en cellule, en forteresse, rien n'y fit. L'armistice surprit ce spécialiste encore en train de s'évader. Pour venir revoir Bouthéon, bien entendu ! !

(*) Ce pleur va sécher... après 15 ans !

Au moment où paraît « COUPS D'AILES » j'apprends que les longs efforts de l'Aéro Club Forézien et Vellave ont abouti.

Notre nouvelle municipalité a loué Bouthéon pour que l'aéro-port de Saint-Etienne, y soit définitivement installé. Enfin !

V. — LES AVIETTEURS

M. Mazoyer — l'un des héros de Méons — continua jusqu'en 1912, à fabriquer des avions. Il avait même un représentant à Paris, M. Desmont, ingénieur, directeur de l'Agence Aéronautique, auteur d'un intéressant traité sur la construction des machines volantes.

Puis, délaissant les grands appareils et abordant d'ores et déjà le problème de l'aviation économique, Mazoyer construisit des aviettes. Il fournissait de nombreux clients, notamment des gendarmes (!), et l'aviette Métalloplan obtint un assez gros succès au Salon de l'Aéronautique 1913. Car à Saint-Etienne, pays de chercheurs et patrie du vélocipède on se passionnait, inutile de le dire, pour la bicyclette volante.

Peut-on s'élever dans les airs aidé par ses seules forces musculaires ? L'idée à piocher n'était pas neuve. Sans remonter jusqu'à l'auteur de la Joconde ou même jusqu'au fameux serrurier de Sablé : Besnier (1678), nous retrouvons le récit d'une expérience intéressante dans un opuscule de Henri de Graffigny. « Un certain Thomas, est-il relaté, en 1851, le 1^{er} août, à 4 heures du matin, sur les bords de la Seine, à Neuilly, parvint à s'élever en appuyant sur la cinquième et sixième pédale de sa machine ailée, jusqu'à une hauteur de 300 pieds, mesurée au fil à plomb, et à parcourir en l'air un espace aussi large que le champ de Mars ».

On n'entendit plus parler de l'aviette à pédales jusqu'en 1898, où des essais furent tentés pour propulser une bicyclette à l'aide d'une hélice tractive. A Achères, Anzani et Archdéacon franchirent un kilomètre à 80 à l'heure, mais ce n'étaient pas leurs jambes qui commandaient la rotation de l'hélice, c'était un petit moteur !

Aviette et motoaviette tombèrent encore dans l'oubli, puis en 1913, dans le but d'encourager les inventeurs et favoriser de nouvelles recherches, M. R. Peugeot fonda le Prix du décamètre qui « devait être attribué au cycliste qui, par ses seuls moyens (c'est-à-dire sans le secours d'un moteur mécanique) transformant l'appa-

reil en avion grâce à sa seule force musculaire, parviendrait le premier à décoller du sol et à effectuer un parcours d'au moins dix mètres dans les deux sens, c'est-à-dire sans tenir compte du vent. »

A côté de Mazoyer, d'autres Stéphanois travaillaient ici en vue de concourir pour ce prix du décamètre. On voyait passer place Fourneyron, une curieuse machine volante construite par deux associés.

Parmi les plus confiants en l'idée de l'aviette, il y avait MM. Deplace et Rascle.

M. Rascle avait essayé le premier, en plaçant sur un petit vélo une hélice de fer. M. Deplace vint ensuite apporter sa collaboration. Le menuisier Gourgouillon tailla une autre hélice ; une troisième roue fut adaptée, qui entraînait cette hélice grâce au mouvement des pédales, transmis, non plus par chaîne, mais par pignons ; des draps de lit furent transformés en ailes. Et Rascle s'élança boulevard Jules-Janin..., entra dans une boucherie et démolit le comptoir en même temps que sa bicyclette !

Bien entendu, il en construisit d'autres qui évoluèrent place du Palais-de-Justice, et qui se rendirent même à Méons en suivant le train départemental.

La guerre arrêta les expériences de Rascle et Deplace, qui avaient déniché un mécène le jour même de la mobilisation ! Pas de chance, vraiment !

On sait que le Prix Peugeot ne put être gagné à cette époque. Ce n'est qu'en 1921 que le champion cycliste Gabriel Poulain — après huit années de patient labeur — réussit à réaliser des envolées de 11 à 12 mètres dans les deux sens, à la suite d'un « emballage » où il déploya toutes ses qualités d'athlète.

*
* *

Il serait, à mon avis, injuste de ne pas parler, dans l'histoire de l'aviation à Saint-Etienne, du bon frère Martin.

Représentez-vous le type de l'inventeur à la barbe grise, aux

yeux lumineux, aux gestes larges, à la parole convaincue, l'« inventeur » en robe de bure.

Cher frère Martin! Depuis 1884, il détient le secret de « l'avion idéal », et depuis 1884, il cherche des bonnes volontés pour l'aider à « sortir » cet avion ! Il prend des brevets, il écrit des lettres, il fait des démarches, il rend des visites, il entreprend des voyages. Et, hélas, « l'avion idéal », faute d'argent, n'a pas encore pu se construire en grand. Quelques modèles réduits seulement ont été expérimentés avec succès du haut de la vieille tour moyennageuse de Creste.

C'est en 1922 que je fis, par hasard, la connaissance du frère Martin. Pendant de longs mois, il m'entretint de ses espérances et parvint à convaincre, tant il parlait avec chaleur de son avion, le regretté président de l'Aéro Club Forézien, M. Antoine Claudinon.

Au début, M. Claudinon traita bien « l'avion idéal » d'« invention du Pêle-Mêle » — ce que le frère Martin ne sut jamais — mais je crois que, par la suite, il se laissa prendre comme les autres à l'ardente conviction de l'inventeur !

Imaginez, m'avait fait écrire le frère Martin dans un numéro du « Forez Touriste », « que soit mis au point un aéroplane possédant d'après un principe fondamental, emprunté au vol de l'oiseau, toutes les qualités requises pour naviguer dans les airs avec la même facilité et la même aisance que le vautour; imaginez que cet appareil en vol, soit, grâce à sa forme constitutionnelle aussi stable dans toutes les directions que la mouche volant au plafond, imaginez encore que toutes les surfaces portantes formant parachute, l'appareil soit soutenu et puisse revenir doucement au sol en cas d'arrêt, fortuit ou non, du moteur; n'est-ce pas un rêve de Jules Verne réalisé? Or les grands principes élémentaires de cet avion idéal m'ont été exposés par l'inventeur lui-même, qui les base scientifiquement sur le vol des oiseaux, l'aérodynamique et la géométrie ».

En quelques lignes, voici les caractéristiques de l'avion du frère Martin.

Il est *aéroplane* ; ses qualités de vol sont fonction de sa

concavité (les oiseaux ont une concavité sous l'aile, à la hauteur de l'épaule, ce qui leur permet de voler).

Il est *automatiquement stable*, par sa forme quadrilatère tronqué remplaçant la vieille forme cruciale.

Il est *parachute*, car ses surfaces portantes sont formées par des cônes-tuiles (curvettes) superposées ; chaque curvette est un petit parachute.

On agrandit ce multiplan autant qu'on veut, on met dessus autant de moteurs qu'il est nécessaire. On le conduit sans apprentissage. Et voilà.

Ah le frère Martin ! La tête dans le ciel et les pieds nus, il vit avec son beau rêve...

J'ai là un monceau de ses lettres. Il me parle des trains de l'air, de l'avion commercial à la portée de tous. Et il conclut : « Notre véhicule aérien n'est encore qu'une brouette d'enfant ! »

Ma foi, il a raison, le frère Martin.

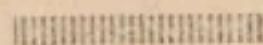
Malgré les progrès considérables, inimaginables de l'aviation, les folles espérances qu'avaient fait naître l'invention des Montgolfier ne sont pas encore complètement réalisées cent quarante ans après elle.

Mais Dieu a donné le Temps à l'homme.

Lecornu rappelle dans son avant propos de l'Histoire de la Navigation aérienne, une phrase de Dupuy de Lôme :

« Il a fallu des siècles pour transformer le radeau en un rapide paquebot à hélice ; mais qu'est-ce qu'un siècle pour Dieu éternel qui conduit l'humanité ? »

« L'avion idéal », nous l'aurons. Sera-t-il quadrilatère tronqué et aura-t-il les ailes en curvettes ? Peut-être. En tout cas, l'esprit du frère Martin, au royaume des Aigles, flottera autour de lui !



L'aviation en Haute-Loire



Sur le Forez, on a, au bout de son aile gauche, la coupure évasée de la Loire, puis, lorsque le fleuve s'infléchit vers le sud-ouest et se faufile dans les gorges de Peyredegre, devant soi, à perte de vue, le chaos du Velay et du Vivarais. Il n'y a pas de paysage plus tumultueux et d'une beauté plus sauvage. Arêtes granitiques, falaises de basalte, futaies de pins sombres accrochées aux pentes, tout ce massif d'un grand aspect étrange se grave avec force dans la mémoire. Certaines contrées viennent ainsi au devant de vos regards comme le parfum des îles au devant des vaisseaux.

Sous l'émotion de cette nature rude, la conversation s'engage à bord. A coups de cartons rapidement crayonnés au fond de la carlingue, selon l'usage, je renseigne Bruyant :

« C'est le pays du patron ».

COMMANDANT PIERRE WEISS
(L'Espace)



Au Puy, le soir, quand le soleil teint en ocre pourpre les rochers pointus, le clocher de la cathédrale et la Vierge colossale, éclaboussée de rayons, le rendez-vous chic est à la terrasse du « Royal ».

Devant soi, une tasse de thé, un porto et... le plus beau panorama du monde !

Ce panorama, quelqu'un l'a fort bien décrit, c'est André Hallays. « Au milieu d'un grand cirque de montagnes, dont les parois tapissées de vignes et de prairies sont ça et là, brusquement

coupées par la déchirure d'un vallon, le rocher qui porte la ville du Puy semble le maître et l'aîné des dykes jaillis autour de lui, pareils aux récifs aigus d'un océan desséché. Au sommet, la formidable cathédrale suspendue au-dessus de l'abîme, domine, sans l'écraser, la cité dont les toitures plates, couvertes de tuiles éclatantes, dégringolent le long des pentes abruptes ; on dirait une rouge armure striée de dessins capricieux par le lacis des rues, où apparaissent des pignons et des tourelles de pierre sombre.

Roc, ville, église, forment — tant sont parfaits l'accord des couleurs et l'harmonie des lignes — un prodigieux ensemble architectonique, un de ces tableaux inoubliables où l'on ne saurait, au premier regard, distinguer de l'œuvre préméditée des hommes, l'œuvre du hasard, du temps et de la lumière. »

Ce tableau, je l'ai pour moi.

J'aime Le Puy. J'aime le département qui donna son premier ministre de l'Air à la France.

... Là, dans cette féerie d'un coucher de soleil entre deux festons de la dentelle des pierres — quels fuseaux géants ont travaillé ce chef-d'œuvre ? — on parle d'ailes.

J'ai promis à Laurent Eynac l'histoire de l'aviation dans la Haute-Loire. Et Badani consent à oublier la Corse et l'électricité pour compulsier des dossiers...

N'est-ce pas au Puy que l'ingénieur Micciolo dessina, en 1870, les plans d'un dirigeable qu'il proposa au Comité de la Défense Nationale ?

Toujours dans l'Histoire de la Navigation Aérienne de Lecornu — mon bréviaire ! — on conte que le grand précurseur français du dirigeable Dupuy de Lôme, qui faisait partie de ce Comité de la Défense, eut à examiner « la plupart des projets extravagants des inventeurs de ballons dirigeables ». Sans doute en était la découverte de Micciolo !... Mais c'est à partir de là que Dupuy de Lôme se mit à étudier sérieusement et à préparer l'expérience historique du 2 février 1872.

Les figures géométriques de Micciolo ont donc certainement servi à quelque chose !

I. — *LE PRIX POLIGNAC*

Le premier meeting d'aviation donné dans la Haute-Loire se déroula au camp des Cordes, situé à huit kilomètres au sud-ouest du Puy, les 15 et 16 juillet 1911.

Deux appareils, tous deux équipés avec le *premier moteur rotatif Gnôme* de 50 CV, y prirent part :

Un monoplan Morane de 8 m. 50 d'envergure et 6 mètres de longueur, piloté par Védrines, dont le brevet était récent (7 décembre 1910); un biplan Voisin dont le « manche » était confié au jeune et déjà célèbre péruvien Bielovucci, qui venait de réussir le premier Paris-Bordeaux aérien.

De timides essais eurent lieu le 14 juillet. À 7 heures du soir, Védrines quitta le sol après un parcours de 40 mètres, s'élança, décrivit un large cercle au-dessus du champ et revint atterrir légèrement.

Peu après, Bielovucci s'élevait ; il ne put accomplir le tour complet du terrain et se posa, sans accident, dans une prairie voisine.

Le 15 juillet, à midi et demi, éclate un violent orage.

Le plateau des Cordes est balayé par un modeste vent de dix mètres à la seconde. Védrines part, décolle, amorce trop tôt un virage à gauche ; l'aile gratte le sol, se brise, l'avion tombe. Védrines sort indemne et furieux de sa frêle carlingue.

Le soir, les journaux locaux annoncent : « Les dégâts sont très graves, l'appareil ne peut être réparé au Puy. Védrines ne pourra plus voler ! »

Vers 18 heures, le vent s'étant calmé, Bielovucci fait deux tours de piste à quelques mètres du sol et... casse un peu de bois en atterrissant.

Le dimanche 15 juillet, le temps est magnifique. Une foule énorme s'agite sur le terrain.

Bielovucci, qui veut gagner le Prix Polignac en bouclant le rocher de Corneille, s'élève vers 15 heures, malgré un vent assez

fort qui provoque « un horrible tangage ». Il plonge vers le Puy, qui est à 300 mètres au-dessous du plateau des Cordes !

En survolant la ville, il pique, pique... Il boucle néanmoins — mais en frôlant les flancs du rocher — le dycke de Corneille surmonté de la haute Vierge ; il réussit enfin péniblement à remonter jusqu'au plateau sur lequel il doit atterrir. Il a renoncé à poursuivre jusqu'à Polignac, but de son... voyage. Son vol a duré vingt minutes.

Vol très impressionnant que relatent ainsi les chroniqueurs :

« L'aviateur, dès qu'il eut quitté la plaine de Cordes, s'est engagé sur la vallée de Vals. L'appareil a été saisi aussitôt par des remous et a effectué une descente rapide en tanguant fortement. L'aviateur a passé au-dessus du Puy à une très faible hauteur. Il a fait un très long virage au-dessus de la gare et a contourné le rocher Corneille à une dizaine de mètres au-dessous du piédestal de la statue.

« Le biplan, volant toujours très bas, a passé sur Saint-Marcel et Espaly et a pu reprendre assez de hauteur pour regagner l'aérodrome. »

Ayant mis pied à terre, « Bielo » très ému, déclara qu'à plusieurs reprises, il avait dû se tenir debout dans son appareil. « Si jamais j'ai eu peur, dit-il, c'est bien aujourd'hui. Plutôt dix fois Paris-Bordeaux que le vol que j'ai fait aujourd'hui. Au-dessus du Puy, je me suis senti attiré vers le sol par une force irrésistible. »

Au fond, son moteur — comme celui de la plupart des avions d'alors — n'avait pas d'excès de puissance et le petit biplan était à la merci des moindres trous d'air et des plus légers remous.

Aussi, ce simple « tour de piste » qui ferait sourire aujourd'hui, a-t-il été considéré comme une épopée !

Il provoqua quelques strophes enflammées d'un poète local :

*« Ceux qui meurent pour elle... (l'aviation)
C'est la fleur de la race et la fleur du courage.
Ces pilotes hardis, ces héros glorieux,
D'un œil d'aigle et le cœur enflammé d'espérance,*

*Ils vont planter au ciel le drapeau de la France.
Ne les pleurons pas trop ! Ils sont aimés des Dieux ! ! »*

... « Bielo », par bonheur, n'était pas encore aimé des Dieux au point d'en mourir. En revenant du Puy, il reprit l'air et effectua plusieurs vols superbes, dont le dernier avec Védrines comme passager.

Védrines et Bielovucci furent reçus solennellement le 16 juillet à l'Hôtel de Ville, par la Municipalité. Le maire, M. Coudeyrette, remercia les aviateurs et remit à « Bielo », le fameux prix Polignac.

II. — A YSSINGEAUX

Le Puy avait eu ses fêtes ; Yssingaux voulait les siennes.

Les 6 et 7 août 1911, à l'occasion du Congrès départemental des commerçants et industriels de la Haute-Loire, fut dressé un programme monstre avec réunions, discours, réceptions, rapports, conférences, banquets, retraites aux flambeaux, illuminations, feux d'artifices, bals, vins d'honneur, concours de tir à la carabine, démonstrations de gymnastique, concerts, défilés de véhicules fleuris, visite d'aéroplanes moyennant un droit d'entrée de cinquante centimes sur le terrain de Chantimbarbe et enfin... séance d'aviation. Obre, sur monoplan Obre, et Duval, sur biplan Caudron, étaient engagés.

Ils débarquèrent dans la curieuse petite ville aux pittoresques ruelles, aux vieux monuments flanqués de tourelles et de machicoulis, la petite ville plantée sur la colline dominant la Siaulme, au milieu des « sucs » volcaniques et des montagnes de granit.

Obre vola le premier, « tâta » le ciel si l'on peut dire, en poussant jusqu'à Lescure. Le suc de Saint-Roch était couvert de curieux ; Duval, à 200 mètres, de hauteur, s'en alla les saluer.

Puis les deux aviateurs, repartant ensemble, se laissèrent

prendre à la beauté du pays ; ils bouclèrent Montbarnier, survolèrent Versilhac, aperçurent le pic de Glavenas, sondèrent la profondeur des gorges du Ramel...

Parmi les sites étranges, ils devinèrent les ruines féodales et les restes imposants d'anciennes abbayes.

Cependant, plus loin, beaucoup plus loin — mais si près à vol d'oiseau ! — la Loire enserrait de ses boucles de saphir les rochers fantastiques où les castels démantelés semblent des repaires pour les aigles perdus...

Cependant, fermant l'horizon, se tendaient, au bout des plaines fertiles, les immenses dunes de sable aux parois dénudées d'argile jaune, verte ou bleue, zônées de veines rouges...

Obre et Duval furent si enchantés, et du spectacle qu'ils avaient sous leurs ailes, et de la recette, et de l'enthousiasme de la population, qu'ils volèrent gratuitement un jour de plus !

Duval ne fut pas bien récompensé ; son appareil, retourné par une bourrasque, fut brisé au sol. Immédiatement, une quête fut organisée sur le terrain et couvrit largement les frais de la casse.

Les mêmes Obre et Duval, qui révolutionnaient à cette époque toute la région par leurs audacieuses prouesses, firent, peu de temps après, beaucoup parler d'eux.

La guerre italo-turque étant déclarée, ils se mirent au service de la Turquie et s'embarquèrent avec leurs appareils sur le « Carthage ». Les avions furent saisis en cours de route par des officiers italiens et l'incident faillit même entraîner des complications diplomatiques !

III. — G. BADANI ET L'INGENIEUR RATEAU

Mon excellent ami, M. G. Badani, actuel vice-président de l'Aéro-Club Forézien et Vellave, était, depuis 1909, ingénieur à la Société d'études de Locomotion aérienne, à Paris, et collaborateur direct du grand ingénieur Auguste Rateau, dont la mort

récente, à l'âge de 67 ans, vient d'être cruellement ressentie par toute l'Aéronautique française.

Auguste Rateau, dont je dois dire quelques mots, était un savant.

M. Léon Guillet, de l'Académie des Sciences, parlait ainsi de son œuvre : « La plupart de ses travaux eurent des conséquences industrielles considérables : les lois de similitudes et les abaques des turbines sont employées par tous les constructeurs. Il créa d'ailleurs, comme conséquences de ses théories, des types originaux de machines, et notamment la turbine multi-cellulaire qui reste un type définitif. L'utilisation des vapeurs d'échappement des machines est, grâce à lui, courante. »

La mécanique des fluides était le principal domaine de Rateau ; il y excellait. Son autorité en cette matière était universellement reconnue.

Pour les gens de l'air, Rateau a été surtout le créateur du turbo-compresseur d'avion qui, mu par les gaz d'échappement du moteur, comprime l'air d'alimentation et permet ainsi un fonctionnement normal du moteur aux grandes altitudes.

Cette question a toujours passionné M. Rateau et, au moment où la mort est venue l'arracher à l'affection de tous, il imaginait un nouveau compresseur qui aurait permis de réaliser pratiquement ces voyages dans la stratosphère dont on parle tant.

Ce que le monde de l'aviation sait peut-être moins, c'est que M. Rateau fut un précurseur pour l'étude des actions de l'air à différentes vitesses sur les surfaces à faible angle d'attaque.

M. Badani, qui travaillait sous sa direction, avait été chargé de construire, selon ses indications, le premier appareil (au monde peut-être) destiné à l'étude de la résistance de l'air sur diverses surfaces et, par voie de conséquence, au choix des meilleures formes et courbures des ailes d'aéroplane.

Machine extrêmement simple, réalisée avec quelques milliers de francs et installée dans un vaste garage de la Compagnie française des Automobiles de place, à Levallois-Perret.

Des pesées directes à des balances permettaient aux deux cher-

cheurs de connaître la résistance à l'avancement de la surface étudiée et sa force portante.

Diverses lois furent vite découvertes par MM. Rateau et Badani ; ils s'aperçurent ainsi que l'aile était deux fois plus aspirée sur sa face supérieure qu'elle n'était poussée sur sa face inférieure.

Mais M. Rateau, fort occupé par ailleurs, ne pouvait consacrer un temps suffisant à ces passionnants problèmes ;

M. Badani étudiait seul et son maître le guidait de loin, par téléphone !

Eiffel, l'illustre ingénieur, visita un jour le laboratoire de Rateau et de Badani. C'est peu après qu'il installa lui-même le laboratoire du Champ-de-Mars, perfectionna l'appareil de Rateau, inventa le tunnel aérodynamique, avant de passer à des essais pratiques et à des expériences de descentes — à l'aide d'un fil — d'engins à profils divers du haut de la tour qui porte son nom... (*)

Parallèlement à son travail de laboratoire, Badani construisait un moteur d'avion, car Badani aimait follement tout ce qui vole. On l'avait vu dans la compagnie de Paulhan qui devint aviateur parce qu'il avait gagné une cellule dans une loterie ; et c'est peut-être bien Badani qui mit le moteur dessus...

On l'avait vu aussi, bien avant, au camp d'Auvours, alors que Wilbur Wright se préparait à stupéfier le monde.

Au sujet des vols du précurseur américain, Badani me racontait cette anecdote :

Wilbur réussissait à voler seulement cinq ou dix minutes (on était en août 1908). Il avait cependant un moteur parfait, mais Léon Bollée s'aperçut qu'un tout petit détail avait été oublié : il

(*) L'ingénieur Rateau, dont l'œuvre industrielle est si considérable, sut encore se rendre utile pendant la guerre.

Rateau, bien qu'il fut dégagé de toute obligation militaire, reprit, sur sa demande, du service dès la mobilisation, à la Manufacture d'Armes de Saint-Etienne. Appelé en décembre 1914, par le Gouvernement, à coopérer au grand effort national de la France pour les fabrications de guerre, il créa de toutes pièces une usine modèle qui a produit plus de quatre millions d'obus.

manquait dans le cylindre un « reniflard » pour l'évacuation des gaz brûlés.

Bollée avertit Wilbur, mais Wilbur était un de ces hommes qui, eux seuls, ont raison. Il envoya promener Léon Bollée, ferma le hangar à clef et mit un gardien à la porte.

« C'est idiot, disait Léon Bollée ; un petit trou à faire et je suis sûr que tout ira mieux ».

Par une belle nuit, la surveillance du hangar étant un peu relâchée, Léon Bollée et Badani s'armèrent d'un vilebrequin...

Le lendemain, Wilbur volait pendant une heure !

Donc, Badani construisait un moteur d'avion.

Et, au sujet de ce moteur, il nous confie encore une savoureuse histoire.

« J'avais eu, écrit-il, à étudier la ventilation forcée de ce moteur.

« Jeune ingénieur, j'avais une foi religieuse dans les résultats du calcul. J'avais cette solide naïveté des néophytes et je croyais qu'au bout d'un calcul impeccable il y avait toujours une bonne solution.

« La vie et l'expérience apprennent qu'il en est tout autrement et que la folle du logis — je veux dire l'imagination — est autrement importante que la logique précieuse, mais sans âme, d'une solution purement mathématique.

« M. Rateau me donna, sur ce point, une leçon magistrale.

« J'avais étalé, sur son bureau de la rue d'Anjou, mes calculs et mes dessins.

« En dictant son courrier, en répondant au téléphone, il suivait mon exposé.

« Je ne sais quels angles de sortie et d'entrée j'avais calculés pour les ailettes, mais j'entends encore M. Rateau me dire, très amusé : « Mettez donc 30° à l'entrée et 90° à la sortie, ce sont des angles si faciles à réaliser ».

« Il apporta quelques modifications à mes dessins et, deux mois après, le ventilateur répondait fort bien au but assigné. »

En même temps que le moteur, G. Badani concevait, dessinait, construisait des avions, depuis la cellule jusqu'à l'hélice.

Confiés au pilote Gaulard, deux de ces appareils volèrent au Puy, pendant la grande quinzaine d'aviation : du 15 au 30 juillet 1912.

Les fêtes furent organisées par un animateur ponot, M. Pierre Farigoule, président de la Chambre syndicale de la Dentelle, ami personnel du président Charles Dupuy. M. Badani, au cours d'une conférence faite au Puy, le 20 juillet 1912, a dit de l'initiative de M. Farigoule :

« M. Farigoule a été un des premiers en France à comprendre quelle grande force serait pour notre pays la suprématie aérienne. Il a été le premier, au banquet de la Dentelle, à proposer d'ouvrir une souscription pour offrir un aéroplane à l'Armée. Et c'est à M. Pierre Farigoule que revient le très grand mérite d'avoir déclenché un bel élan national vers l'Aviation. »

L'appareil piloté par Gaulard était un monoplane de 10 mètres d'envergure, 8 m. 80 de longueur, avec moteur à huit cylindres en V, refroidissement par air, pesant 108 kilos, donnant une puissance de 90 CV à 1800 tours. L'hélice, démultipliée à 900 tours avait 3 mètres de diamètre.

La surface portante était de 23 mètres carrés ; le poids de 420 kilos à vide, de 720 kilos en charge. La vitesse (intéressante en 1912) atteignait 120 kilomètres à l'heure.

Grâce à l'excès de puissance du moteur, encore que le terrain choisi eût été particulièrement délicat, les vols au-dessus de ce pays essentiellement tourmenté s'effectuèrent normalement. L'aérodrome « d'occasion » était situé à Brives-Charensac, à cinq kilomètres du Puy, sur les rives encaissées de la Loire, au pied de monts et de plateaux dont l'altitude était supérieure de 200 mètres à celle du terrain, lequel avait 50 mètres de largeur sur 400 mètres de long.

Malgré ces difficultés (importantes en juillet 1912 !), grâce à l'habileté de Gaulard — qui fut plus tard chef pilote de la Société Antoinette à Mourmelon — des vols réguliers furent exécutés tous les jours. L'appareil prenait rapidement de la hauteur, survolait

les plateaux et venait au-dessus du Puy, pour aller virer à la tour de Polignac :

Deux seuls menus incidents pendant cette quinzaine : une hélice cassée et un train d'atterrissage faussé contre un petit mur.

.....
A propos des vols de Gaulard, on peut lire dans le journal la « Haute-Loire », du 31 juillet :

« Gaulard s'est élevé hier à 5 heures 45 ; il a pris rapidement de la hauteur et a piqué droit sur le Puy.

« Une foule énorme — tout Le Puy — a suivi le vol de Gaulard. Toutes les places étaient envahies, toutes les fenêtres étaient garnies de curieux.

« L'aéroplane, dont on apercevait nettement le gracieux profil volait à 800 mètres au-dessus de la ville.

« Après avoir décrit de larges cercles, Gaulard est venu, par deux fois, exécuter sur le Fer à Cheval des virages impressionnants. Les spectateurs l'ont vu agiter sa casquette en réponse aux acclamations et aux applaudissements.

« Le grand oiseau blanc s'est ensuite posé, en vol plané, sans incident, sur l'aérodrome de Brives. »

Gaulard était en effet un spécialiste réputé du vol hélice calée, fait assez rare à cette époque.

Avec tous les savants et les pionniers de la première heure, M. Badani fondait sur l'aviation des espoirs immenses. Dans une seconde conférence faite au Puy, le 21 juillet, il dit notamment ceci :

« Nous voilà en possession d'un nouvel élément. Il est plein d'embûches invisibles. Arriverons-nous à les vaincre ? Toute la question est là. S'il nous est impossible de prévoir la solution du problème aérien, rien ne s'oppose à sa recherche.

« Regardez les roues d'une automobile en pleine vitesse ; vous resterez effrayés de la danse infernale que la route leur impose.

« Jamais nous ne vaincrons la route, pensait Levassor ; et puis le pneumatique est venu qui, en buvant l'obstacle, a aplani les difficultés.

« Je suis persuadé que la connaissance des obstacles aériens deviendra chaque jour plus précise et un petit perfectionnement venant s'ajouter chaque jour à celui de la veille, contribuera à réaliser un ensemble qui sera vis à vis de l'atmosphère ce que l'automobile est à la route.

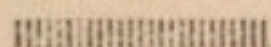
« Mais déjà, l'aéroplane, dans son état actuel, sera le puissant auxiliaire de notre armée le jour où elle sera appelée à défendre le sol natal.

« En suivant des yeux le vol de nos cavaliers de l'Air, nous connaissons le chemin à suivre pour foncer sur l'ennemi, et le ronflement de nos moteurs sera pour nos pioupious comme un roulement de tambours battant la charge ! »

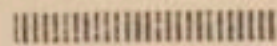
.....
Oui, car hélas, se préparait la guerre.

Et la guerre demanda tout de suite aux Ailes tant de précieux services, que les Ailes si frêles de 1914 grandirent tout d'un coup.

Il arrive de même que des enfants, à l'âge où d'autres sont encore dorlotés dans les bras de leurs mères, sont jetés cruellement dans la lutte pour la vie. Ces enfants là, connaissant la douleur, acquièrent une précoce maturité. Les ailes furent ainsi. Elles se fortifièrent à une école terrible.



Essor



*Dieu a mis l'homme debout et lui a dit :
« Tu regarderas le ciel ».*

OVIDE



J'avais des bonheurs puérils.

Ainsi, marraine m'avait acheté une délicieuse petite broche d'argent, représentant un monoplan Blériot. De plusieurs années, je ne quittai pas cette épingle.

Quand maman me tricota mon premier chandail, kaki comme celui de Kimmerling, je ne mis plus mon tablier à l'école ! J'étais fière. Et je demandai, à cor et à cri un chandail blanc, avec col roulé, pareil à celui que portait Garros à Roanne ! Maman ne parvenait pas à confectionner ce fameux col roulé ; on le fit travailler à la machine. Et, un beau dimanche, je me promenai dans la rue avec mon vêtement neuf, en étudiant mes poses pour tourner la tête à la façon de Roland Garros sur la photo du programme de Mâtel !

Le père de mon amie Amélie Badiou m'avait découpé dans du bois un grand monoplan Blériot, type traversée de la Manche. Je l'avais suspendu au plafond de la chambre de maman, cette chambre que j'aimais doublement pour sa tapisserie aux oiseaux.

bleus et pour son rideau d'alcove, où nous avions répété, au crochet, ces mêmes oiseaux !

On me traitait de folle. Mais... ne l'étais-je pas un peu ?

Je n'en veux pour preuve que les phrases passionnées que j'écrivais sur mon petit carnet. Quelle ferveur !

Aujourd'hui, je souris un peu quand je relis ces pages au style... pompier ! Mais je ne me souviens pas sans émotion de la vie intérieure ardente, intense, qui était alors la mienne.

Il me tardait chaque soir d'aller me coucher, pour rêver, plus à mon aise, à mes ailes.

Enfouie sous les couvertures, je pleurais.

Comme jadis, je pensais aux chevaux maltraités, aux petits oiseaux qui meurent de faim et de froid, mais je pensais aussi aux avions, à mon pauvre Kimmerling qui venait de se tuer, à Champirol, à Garros, au grand monoplane Blériot n° 13.

Parfois, je m'agenouillais sur mon lit pour parler au bon Dieu. Et je ne savais que lui dire : « Mon Dieu, faites que je puisse voler ! »

Je compare quelquefois mon sort malheureux d'alors avec le sort de ma petite nièce qui, à trois ans, connaît les coureurs du Vélodrome, approche les avions, distingue le bruit des moteurs, me montre sur des albums avec ses doigts menus, le portrait de Laurent Eynac ou de Gilbert Sardier...

Sont elles favorisées, les nouvelles générations ! Je les envie, moi qui ai tant souffert !

Je préparais alors mon brevet élémentaire, et deux fois par semaine, je prenais des cours à la maison.

Je redoutais ces leçons. Il m'était atrocement pénible de rester deux heures en tête à tête avec la demoiselle âgée qui me servait de professeur, sans pouvoir m'échapper une minute pour aller vagabonder, dans quelque étoile !

A l'école, on s'amusait bien.

Te souviens-tu, Lazarette ? On faisait une procession avec des allumettes dans le couloir « du 15 », on achetait des choux à la crème pour l'élection de Poincaré, on offrait à déjeuner à Mme

Grémont, on mettait de l'ordre dans le cabinet de chimie, dans « la cuvette du 13 » ou dans le casier de Mlle Paccard à la salle des professeurs.

Au milieu de ces péripéties, je n'avais qu'une idée : venir un jour survoler la cour de l'école ou apparaître dans les salles, en costume d'aviatrice et décorée de la Légion d'honneur ! !

Et sans le vouloir, sans même faire de la philosophie, j'étudiais les différences palpables entre le contingent et le nécessaire, entre le possible et le probable, entre mon rêve et la réalité !

Folle ? Ma foi, oui, je l'étais. J'imaginai des aventures merveilleuses dont j'étais la principale héroïne, des tours de France aériens, des atterrissages au milieu d'une foule qui m'acclamait, des sensationnels exploits de guerre....

Je vivais dans une espèce d'illusion ; je me laissais bercer par la douce voix de mes songes.

Pendant ce temps, les autres fous, les vrais, les fous qui « faisaient quelque chose » écrivaient dans le ciel la plus lumineuse des histoires.

Des fous, eux aussi. Ainsi prétendaient les ignorants et les apathiques.

C'est vous, Monsieur Laurent Eynac, mon cher ministre, qui, à un banquet de l'Aéro Club d'Auvergne, avez prononcé cette phrase :

« Des fous ! Oui, mais des fous splendides. Ce sont des fous splendides, ceux-là qui les premiers ont cherché le secret du plus lourd que l'air ; des fous splendides ceux-là qui, les premiers, ont traversé la Manche, ceux-là qui, les premiers, ont traversé la Méditerranée ; ce sont des fous splendides, ceux-là qui, demain, malgré les scepticismes et les critiques, traverseront l'Océan ».

Quand vous avez dit cela, monsieur Laurent Eynac, nous étions en 1926 ; Lindberg n'avait pas encore franchi l'Atlantique. Et vous l'avez dit avec un accent tellement chaleureux, tellement éloquent, tellement vibrant, que vous m'avez reportée à mes souvenirs insensés de 1913, alors que Roland Garros n'avait pas encore franchi la Méditerranée...

C'est le 22 juin de cette année que je passai brillamment (!) mon examen, pendant que Garros, à Vienne, dans un concours international, était sacré champion de l'air. On m'avait promis comme récompense un voyage à Paris. J'attendais fébrilement le départ, car il me semblait que mon avenir allait se décider, là, en un tournemain, pendant ces vacances.

À vrai dire, quand je me rappelle à présent le comique de ce voyage, je ris à me tordre. Mais, fichtre, à ce moment-là, c'est que je voyais les choses au tragique !

Mon ami Louis Legendre, ne m'en voudra pas d'évoquer ici notre première rencontre : 31 août 1913. Comme c'est vieux !

Maman et marraine ont toujours eu de la chance...

On choisit un hôtel, on y descend, on s'y installe et, le premier personnage auquel je me heurte là dedans est un aviateur, le fils de la maison !

Le soir de mon arrivée, je suis déjà au salon avec mon protecteur, en train de feuilleter des revues aéronautiques et d'admirer des photographies... Les parents, eux, dans la salle à côté, font chorus pour maudire l'aviation.

La grand'mère Legendre étend un doigt impitoyable vers Louis : « Regardez-le, Mademoiselle, ce criminel », tandis que « Pépère », un vieux client, secoue maman par la manche : « Si j'avais une fille contre la vôtre, moi, je prendrais un fusil... Attention, Madame, il faut serrer la vis ! »

Louis et moi, nous pouffions derrière l'« Aéro » déployé.

Malgré toutes les gentilleses de Louis, toutes les joies de découvrir Paris, je souffrais beaucoup des discussions continuelles que j'avais chaque soir avec mes parents, toujours à cause de cette malheureuse aviation.

Je voulais voler.

Louis m'emmena au champ d'Issy-les-Moulineaux.

Nous avions rendez-vous dans un petit café blanc de la place Balard, fréquenté par des pilotes, café dont les murs étaient tapissés de portraits autographiés.

Marraine, qui m'avait accompagnée là, me laissa franchir

seule la redoutable enceinte du terrain que « Marquis » défendait en hurlant : « Vous avez une carte, vous, là-bas ? » Mais elle veillait, et je ne pus même pas grimper dans l'appareil de Guillaux, qui étalait ses fragiles ailes à l'entrée du hangar Bayard-Clément. Cependant, j'étais dans la place.

Issy-les-Moulineaux ! Issy-les-Moulineaux, où avaient volé la « demoiselle » d'Audemars et de Garros, le Blériot de John Moisant ; Issy-les-Moulineaux, d'où s'étaient élancés les concurrents de Paris-Madrid !

Seules, les pièces sensationnelles du « Musée des horreurs » évoquaient les « bûches » possibles !

J'étais contente et, dans cet autobus Grenelle-Saint-Martin qui nous ramenait aux Arts et Métiers, j'exprimai toute ma reconnaissance à Louis... qui avait l'air très aviateur avec son énorme pipe et sa casquette grise ornée de l'insigne de « Rep ». Cet insigne, Louis me l'a offert beaucoup plus tard... Il est là, dans la boîte aux souvenirs.

Si je l'entr'ouvre, cette boîte aux souvenirs, j'y trouve encore couchés sur un lit de coton, auprès des coquilles finement dentelées, d'un rose transparent, rapportées de Ténédos par Marcel Saint-André, un petit alcyon blanc et bleu marqué de la Croix-Rouge, et aussi un oiseau mécanique à corps tricolore, à ailes jaunes déplumées, que Louis Legendre nommait mon « canari des Indes ». Ces deux trésors viennent de Villacoublay : 7 septembre 1913. C'est cette promenade à Villacoublay, à l'occasion d'un meeting, qui clôtura notre voyage.

Encore des pilotes, des pilotes partout, des pilotes dans le petit train, des pilotes à l'hôtel, des pilotes dans le bois de Vélizy ! Louis m'avait donné des cartes postales ; j'en avais ma poche bourrée ; elles étaient signées de Corrad, de Gougenhem, de Reicher, de Chénet, de Janoir, de Pégoud... Ce dernier était photographié expérimentant le parachute Bonnet.

« Que pensez-vous de l'exploit de Pégoud, avais-je demandé à Louis Legendre.

— Mauvais pour l'inventeur, bien pour le pilote, pas mal pour l'appareil.

— Mauvais pour l'inventeur ? Pourquoi ?

— Parce que ce serait à lui à s'exposer ! »

Pégoud ! Le parachute Bonnet ! Villacoublay 1913 !

Neuf ans plus tard, moi, sur le même terrain, j'exécutai avec Fronval ma première descente. Tout se tient dans la vie !

Au meeting de 1913 étaient engagés Garros, Védrines, M. Morane lui-même, Mme Pallier, Gilbert, Legagneux, Audemars, Bonnier, Brindejont des Moulinais, Chevillard, Derosmes, Espanet, Fourny, Gaubert, Hélen, Léger, Letord, Moineaux, Demarnier, Bertin, Lartigue, toute la pléiade des hommes célèbres qu'on n'appelait pas encore des « as ».

La plupart de ceux-là, je les avais vus déjà : Legagneux à Lyon, Audemars à Champirol, Bonnier à Bouthéon. A l'école, ma camarade Suzanne Ardoin m'avait tellement parlé de Brindejont que je croyais le connaître.

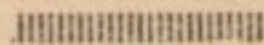
Je m'extasiai aux envolées de tous, du populaire Védrines, d'Hélen, avec lequel je devais faire, après, de si bonnes parties, de Gilbert l'Auvergnat.

Toujours en tête, trois monoplans : Gilbert, Garros, Emile Védrines. Une après-midi éblouissante.

J'en ai surtout retenu ceci. On tirait une tombola dont les heureux gagnants avaient droit au baptême de l'air. A côté de moi, un monsieur vit sortir son numéro, mais sa frayeur de monter en avion fut si vive qu'il enfouit précipitamment son ticket dans la poche de sa veste !

Je le traitai de « grand lâche », sur un ton de mépris ! Comme j'étais moi, condamnée à rester à terre, ce fut ma revanche !

Pour me permettre de voler, il fallut, hélas, quelque chose d'épouvantable : la guerre.



Pendant les années terribles



*Les vagues songeries de la première enfance
ressemblent à des pressentiments.*

M. ALLOTTE DE LA FUYE



Il est aujourd'hui assez délicat de parler de la guerre. Ça gêne ceux qui n'y sont pas allés ou qui n'en ont pas souffert.

Aussi bien, pour les enfants de mon âge, la guerre n'a été qu'une interruption passagère de la vie ; seize ans en 1914, vingt ans à l'armistice ! Mais, en réalité, toutes les plus belles années de la jeunesse gâchées, hâchées, s'écoulant tristes et inutiles, à l'ombre d'un grand drame.

.....
C'est pendant la guerre que j'ai le plus écrit !

Que pouvais-je faire, moi ? Mes mains inexpertes, qui auraient voulu panser les blessés (n'étais-je pas élève infirmière ?) n'avaient été acceptées que pour rouler des bandes de toile ou emballer des colis !

Que pouvais-je faire à 16 ans ?

Je donnai une suite, une suite interminable, à mon carnet bleu.

Je n'avais pas changé. Mon cahier de guerre numéro 1 porte un avion sur sa couverture et sa deuxième page contient des vers

adressés à Garros prisonnier ! Ses premières phrases parlent des ailes !

Très curieux à parcourir, mes cahiers de guerre, à 15 ans d'intervalle !

Après une réflexion désobligeante sur les « embusqués », voici une ode à l'automobile en général et à la torpille blanche de Garros en particulier, voici l'évocation de Champirol, voici une dissertation sur les vertus domestiques et cette profession de foi, bien inattendue : je hais le vulgaire !

Dans un examen de conscience, je m'avoue jalouse, jalouse féroce, jalouse des hommes qui « ont le moyen de réaliser de grandes choses » et, tenez vous bien, « jalouse des femmes qui font de l'aviation, qui écrivent ou qui partagent les travaux scientifiques de leur mari ». J'envie Mlle Dutrieu autant qu'Yvonne Sarcey ou Mme Curie !

L'inaction me pèse. Je souffre de n'être occupée qu'à broder, à rendre des visites, à parcourir chaque jeudi les hôpitaux.

Dieu ! que c'est curieux à relire ces cahiers ! (*)

Voici une phrase écrite en 1915 et qui me dépeint alors à souhait :

« Quand j'étais petite, on me disait souvent : tu iras à l'école, tu prendras ton brevet, tu passeras quelques années avec

(*) J'ai voulu reproduire, sans y rien changer, les phrases les plus typiques de ces cahiers.

A première vue, leur ahurissant désordre prête à rire, tout comme le pêle-mêle de mes réflexions d'enfant.

Et cependant, à étudier de près, on débrouille facilement l'écheveau. Le fil de la pensée, peu à peu, sous les doigts du temps qui dévide, sort droit et lisse du réseau des nœuds qui le retenaient prisonnier !

Beau travail pour un psychologue serait celui de suivre scientifiquement l'évolution des idées et des rêves, chez un même individu, depuis ses balbutiements jusqu'au delà de ses frénésies d'adolescent.

Le moindre trait est un indice, la moindre affirmation d'un cerveau qui paraît, sur le moment, détraqué, prend plus tard sa signification.

Les manifestations de l'esprit, comme les manifestations de l'intelligence, dont parlait un jour Victor Breyer au sujet des premières expériences de Santos Dumont, ne prennent leur véritable relief que lorsque le recul des temps vient en préciser les contours.

nous et puis tu te marieras (tel était alors le système d'éducation des filles). Et moi, j'approuvais. Je voyais déjà, en imagination, ma maison, mon intérieur. Les dimanches, quand nous nous promenions au bord de la Loire, je repérais la villa de mes rêves. Que c'est loin tout cela. Je suis allée en classe, j'ai pris mon brevet, j'ai passé deux ans avec mes parents et... c'est tout. Si l'on venait m'offrir maintenant une propriété à Andrézieux, je m'esclafferai ! »

C'est daté, ça, du 23 août 1915.

Du lendemain. Une description de la nuit, avec, comme il convient, des nuages de satin et des clous d'or au ciel ; un mélange abracadabrant : les forêts du Nouveau Monde de Chateaubriand, les lianes du Texas, le double coucher de soleil du physicien Charles, l'auréole des aéronautes, un avion rapide qui file comme un météore et, pour finir, les impressions des passagers du « Géant » au cours d'une ascension nocturne :

« O splendeurs !... Je vois le globe que je cherchais en vain tout à l'heure, mais ce globe n'est plus le même ! Je le vois — tout d'argent — baigné dans une lueur phosphorescente d'apothéose... Le filet, les cordages sont d'argent, d'argent le cercle, et d'argent battant neuf, brillant, palpitant comme du mercure... Aux cordages sont restés accrochés des spumes floconneux de nuages... Devant nous, dans une mer de nacre et d'opale, deux bandes lumineuses — au dessous d'ocre rouge, au dessus de mine orange — flamboyantes, aveuglantes. Toutes deux, inégales dans leur parallélisme semblent pouvoir s'embrasser entre les deux bras.

A quelle distance de nous sont-elles ? Vais-je les toucher de la main ou des immensités de lieues m'en séparent-elles ?

Plus de plan, pas un soupçon de perspective, baignés que nous sommes dans ces lueurs limbiques, dans ces indicibles et confuses clartés ! Une transfiguration polaire ! L'Apocalypse ! »

Relever sur mes cahiers des phrases de ce genre, entretenir une formidable correspondance avec d'anciens blessés retournés au front, tel était le principal emploi de mon temps !

Décidément, le démon d'écrire me travaillait.

J'écrivais en vers, naturellement, comme tous les jeunes écrivains ! Sans souci des règles les plus élémentaires de la prosodie, je prenais mon luth pour chanter les pionniers de l'air ! ! J'eus les honneurs de l'insertion à propos d'une poésie qu'un galant confrère eut l'indulgence de trouver « fine et délicate », et qui était dédiée à la mémoire d'Emile Reymond... Le « Forez Touriste » accueillait aussi, très largement, mes élucubrations, mais c'est le 22 août 1915 que parut, pour la première fois un « papier » sous ma signature : c'était un hommage aux Pupilles de l'Assistance Publique de la Loire. M. Délande le fit imprimer...

La mort de Pégoud me bouleversa. De même l'évasion de Gilbert à qui j'envoyai un mot, et qui me répondit gentiment.

Septembre 1915 :

J'apprends l'anglais en songeant aux pôles, nord et sud.

Amundsen devait partir cette année, avec Garros. Ils auraient mieux réussi que ce pauvre Andrée. Moi aussi, j'aime les pôles : c'est la faute de Jules Verne et du capitaine Hatteras.

Je cite, je cite toujours :

« Merveille certes, merveille émouvante entre toutes que cette ruée d'audacieux, à tous les siècles, vers les mystérieux et décevants confins du monde ! Rien ne souligne mieux la beauté, la grandeur de l'effort humain, que ce douloureux et infatigable exode, à chaque génération, de hautains aventuriers, vers ces eldorado de gel et de désolation, que l'imagination n'avait même pas la ressource de peupler de prestiges.

Après des siècles de lutttes et de désespoir, les deux pôles ont livré coup sur coup, le tragique néant de leur secret. Et, de l'angoissante inutilité de tant de sacrifices, se dégage, plus grandiose et plus passionnante encore, la beauté de l'Idée, pour laquelle seule tant d'intrépides sont morts. »

.....
 Parenthèse.

Sollicitée par les œuvres de bienfaisance, je dirige des ventes d'insignes, de médailles et de drapeaux, et j'ai sous mes ordres des armées d'enfants.

C'est au cours d'une de ces « journées de poilus » que je lie connaissance avec Lucien Buisson qui, par la suite, m'apprendra l'histoire de l'aviation stéphanoise.

.....
30 septembre.

« Comme j'ai fait un beau rêve. Je suis encore sous son impression et je voudrais le continuer.

« Amundsen, Garros et moi, préparions une expédition polaire. J'étais venue, une dernière fois, survoler Saint-Etienne et dire au revoir à mes amies avant de partir pour Nantes où nous devions prendre le paquebot.

Là nous recevions à notre hôtel les membres de l'Aéro Club puis nous faisons transporter nos appareils à bord. Quelle bonne partie !

« Tous les trois vêtus de kaki, avec un immense pardessus et de grosses lunettes, donnions des ordres à Jules, l'habile mécanicien. Il était bien fâché, le brave Jules, de ne pouvoir nous accompagner. Mais l'ordre était formel : pas de passagers. Nous avions bien assez de nos vêtements, de nos provisions, de notre essence et de nos chiens ! Car nous avions chacun deux chiens ; les miens s'appelaient : Loyal et Intrépide.

Tout était prévu pour que l'appareil, muni d'un système de glisseurs automatiques, put se transformer, au cas d'une panne possible, en traîneau à traction canine. Nous avions commandé en Amérique, par l'intermédiaire de notre camarade Amundsen, des habits de peau doublés de fourrure et des souliers à pont.

J'avais préparé et roulé dans sa gaine un beau drapeau tricolore pour planter au pôle.

On nous avait photographiés et nous agitions nos mouchoirs, répondant de loin aux signaux du prince Roland Bonaparte et du comte Henry de la Vaulx quand malheureusement... je m'éveillai ! »

1^{er} octobre.

Je me rappelle mes « rentrées » d'autrefois, les feuilles jaunes tombant en pluie sur nos blouses neuves, les salles claires, les

bureaux cirés, l'installation des cartes au mur, les courses effrénées autour du petit bassin et du grand préau à la récréation de 4 heures et demie ; et la barrière du portail où nous nous suspendions pour faire de la gymnastique, et le couloir mystérieux où nous aimions à nous cacher, malgré la défense des professeurs, et les jolies plates-bandes où nous cultivions des fleurs, et les petits oiseaux affamés de l'hiver.

Comme c'est lointain tout cela. Je n'en parle qu'avec tristesse car je regrette tout et rien ne peut revenir.

L'homme pleure son enfance, le vieillard sa jeunesse, l'adolescent (déjà !) ses plaisirs d'écolier.

15 octobre.

Discussion avec mes parents. Maman compare un aviateur à un clown qui s'exhibe sur un champ de foire et marraine voit en moi une « bonne à rien », sauf à faire des poésies. Très flatteur pour la corporation !

17 octobre.

J'étouffe dans ces limites étroites. Je cherche des ailes. Ma pensée fait des bonds prodigieux, des Indes au Texas, de Paris à Kassarkaïd...

21 octobre.

Hourlier et Comès sont morts. Grand drame aérien...

24 octobre.

Mon dieu d'écolière Napoléon a vécu à la Malmaison comme hier Roland Garros. Et j'aime encore plus cette résidence de Joséphine depuis que je sais qu'à la place peut-être d'Hortense de Beauharnais, couronnée de roses et d'Alvimare le grand maître, Garros a causé avec M. Ajalbert de son Morane mitrailleuse....

Peut-être a-t-il effleuré de ses doigts l'ancien piano de Méhul... peut-être s'est-il accoudé à la grande console comme Corvisart ou au canapé comme Louis Bonaparte... A-t-il écrit à la table où Baguette, le négriillon, s'empressait pour remplir les tasses de café, ou parcouru le même chemin que le maréchal Ney à la recherche d'Eglé Auguié ? Je voudrais voir la Malmaison, je voudrais voir le petit temple...

25 octobre.

Bonaparte n'aimait pas les hommes, il avait même pour eux un certain mépris. Aussi avait-il souvent cette maxime à la bouche, paraît-il : « Il y a deux leviers pour remuer les hommes, la crainte et l'intérêt ». Avec de pareils sentiments, on comprend qu'il ne devait pas croire à l'amitié. Combien de fois n'a-t-il pas répété :

« L'amitié n'est qu'un mot. Je n'aime personne, pas même mes frères... Joseph, si peut-être, et encore, si je l'aime, c'est par habitude et parce qu'il est mon aîné... Duroc, oui, lui, je l'aime, mais pourquoi ? Parce que son caractère me plaît, parce qu'il est froid et sévère. Puis, Duroc ne pleure jamais. D'ailleurs, pourquoi aimerais-je ? Croyez-vous que j'aie de vrais amis, moi. Tant que je serai ce que je suis, je m'en ferai, en apparence du moins, mais que je cesse d'être heureux et vous verrez ! Les arbres n'ont pas de feuilles pendant l'hiver ! »

Ce passage m'a plu. Je l'ai noté ici avec ces vers d'Ovide :

*Donec eris felix, multos numerabis amicos
Tempora si fuerint nubila, solus eris !*

Moi je n'ai pas d'amis.

J'aime l'aviation. Et, si je parle beaucoup de Garros, c'est qu'il l'incarne pour moi. C'est tout.

28 octobre.

Renée, de Boulogne, me conte dans sa lettre des choses épouvantables. Son frère a ramassé, sous les balles, le corps de son lieutenant, coupé en huit morceaux. Quelle horreur que la guerre.

2 novembre.

La Fête des Morts. Jean de Bonnefons écrit :

« Vous ne pouvez pas lever les yeux sans penser aux aigles humains qui, de leur vol, préparent le succès. Ils ont droit à une mémoire spéciale et fidèle ceux qui sont descendus dans la tombe après avoir vu le ciel de plus près. »

4 novembre.

En allant à La Fouillouse, j'ai aperçu Champirol, mais Cham-

pirol, grand pré désert, sans une fleur, sans un oiseau. Le petit château semblait en deuil.

Du châlet, j'ai contemplé Bouthéon. Le ciel est gris au-dessus du terrain où sont parqués les prisonniers allemands.

Plus d'ailes.

Un poids énorme est tombé sur la nature alanguie : la guerre.
5 novembre.

En parcourant la collection du « Pays de France », j'ai retrouvé le récit de la soirée du 21 juillet 1914, où Jacques Mortane, l'auteur de l'article, proposa et rédigea l'engagement volontaire du Groupe des aviateurs. Garros en était.

8 novembre.

Comme il chantait bien, le petit oiseau que j'entendais ce matin. J'aurais presque pleuré ou prié en l'écoutant. D'abord, rien que ce nom : petit oiseau, me produit une impression de pitié intense et d'admiration profonde. Un petit oiseau ! Est-il quelque chose de plus doux, de plus mignon, de plus charmant ? Mais, quand cet être frêle s'anime, quand, de ce fin gosier, jaillit toute cette cascade de notes perlées et que s'égrène cette longue fantaisie, tantôt brillante, tantôt murmurante, tantôt heureuse tantôt pleine de larmes... je suis bouleversée.

Celui de ce matin, je l'imaginai dans un rayon de soleil, ayant une feuille pour abri ou une fleur pour trône, un papillon pour camarade, une goutte de rosée pour miroir... Je suivais sa chanson dans les buissons d'aubépine ou dans les bois embaumés de muguet blanc et... sa chanson me faisait mal.

11 novembre.

Pour Garros, il faudra l'Atlantique, le pôle, le tour du monde. Moi, je ne voudrais pas mourir sans avoir reçu mon baptême de l'air !

17 novembre.

Mon frère et ma sœur écrivent aussi leur journal. Mais ils ne savent que mettre dessus.

Moi, je griffonne, je griffonne.

Marraine enverra, pour son réveillon, une cuisse de dinde truffée, à Marcel Merlin, dans sa tranchée. Bonne idée.

18 novembre.

De la neige. Qui sait si Garros, à Zorndorf, ne pense pas aux batailles d'antan, à coups de boules blanches dans la cour du collège Stanislas.

Napoléon se battait bien à Brienne !

20 novembre.

Je boucle une poésie sur le pays noir ; elle est destinée à être vendue, à La Talaudière, au profit de quelque œuvre ; c'est intitulé : De la Mine à la Gloire.

C'est la première fois que j'écris sur un autre sujet que l'Aile.

23 novembre.

Voyez comme tout se tient : c'est Mme Reymond, la femme du sénateur-aviateur que j'ai tant regretté, et sur l'appui duquel je comptais, (n'était-il pas l'ami de M. Délande ?) qui a fait cadeau à M. Ajalbert (le « vieux père » de Garros) d'une table et d'un siège de campagne dont s'est servi, à Waterloo, Napoléon (ô mon Dieu ! !) Il va sans dire que ces meubles précieux vont être conservés à la Malmaison.

Et pour comble de bizarrerie, Marraine croit que M. Ajalbert est un ancien camarade de son mari.

Franchement, je déraisonne...

24 novembre.

Il neige. Je rêve à Hatteras. J'ai de la bruyère dans mon petit vase. J'aime la bruyère.

27 novembre.

C'est extraordinaire ce que l'on pourrait tirer de l'observation en aéroplane au-dessus de la mer.

Je débite cela au repas avec un grand sérieux. Ce sont les paroles que Garros disait à M. Wimille, quelques semaines avant la mobilisation.

4 décembre.

Impressionnante cérémonie à La Talaudière, à l'occasion de l'inauguration du Monument élevé à la gloire des mineurs tombés

pour la France. Je suis invitée officiellement et présentée aux autorités.

13 décembre.

Toujours de la neige.

Quand j'irai chez les Lapons et les Esquimaux, ils m'offriront sans doute du lait de renne...

Du lait de renne ? Où ai-je lu cette phrase ? Où ai-je vu cette gravure représentant des explorateurs polaires reçus dans une hutte d'Esquimaux, tendue de magnifiques peaux d'ours et de phoques ? Ah ! oui, je me souviens ; c'est vieux, très vieux... je crois bien que c'est dans le premier livre que j'ai eu entre les mains : « J'apprends à lire ». Outre les Esquimaux, il y avait un beau chalet suisse où une fillette présentait un paquet de sel à sa chèvre favorite, puis une poule défendant ses poussins contre un épervier, puis un aigle emportant un petit faon...

14 décembre.

Réminiscences de mes années de classe. Je pensais à midi, à l'heure d' « étude » que surveillait Mlle Paccard, avant sa leçon de récitation.

Cette classe était un enfer.

Lazarette et moi chantions sur des airs à la mode tous les morceaux choisis du livre :

*Viens, j'ai des fruits d'or, j'ai des roses
J'en remplirai tes petits bras...*

Le tout ponctué par les exclamations épouvantables de notre digne professeur, criant son éternel : « Quelle est l'élève qui fait ce bruit ? »... D'où tempêtes de rires et battages de pupitres à faire pâlir la Chambre des Députés !

15 décembre.

« La voix mystérieuse et triste du rossignol du pôle chantant au pâle soleil de minuit ». Quelle jolie phrase ! Il y a donc des rossignols au pôle nord ? Garros, quand vous irez, un rossignol se posera peut-être sur vos ailes...

16 décembre.

Je trouve qu'on a un peu trop maltraité ce pauvre Wellman quand il essaya de traverser l'Atlantique en dirigeable.

Il n'a eu qu'un tort, Blanchet le dit comme moi, c'est d'engager sept personnes avec lui dans une telle aventure ; de semblables tentatives, on les fait seul.

Cinq ans sont écoulés depuis la chute de l' « Amérique ».

Maintenant, Wellmann a tenté de s'approcher du pôle ; on s'est moqué de lui.

Quand on échoue dans de pareilles expériences, on est un fou, a écrit Blériot.

Et si l'on réussit ? Un héros.

Pourquoi pas un héros dans les deux cas ?

18 décembre.

Le frère de maman a été tué à la bataille de Champagne en octobre ; nous l'apprenons aujourd'hui seulement par une lettre touchante de ma pauvre tante, qui a déjà perdu son fils Maurice en janvier. On pleure à la maison.

22 décembre.

Caudron s'est tué à Lyon, Féquant est tombé à Chartres.

Combien en restera-t-il, des anciens, après la guerre ?

25 décembre.

C'est Noël, journée des « poilus ».

Je me fais photographier, avec mon brassard et mon chandail blanc.

Henri Desgranges, à qui j'ai confié des idées saugrenues, me répond paternellement. Lui, au moins, ne me raille pas !

« Vous êtes sous le coup d'émotions très vives et, d'ailleurs, très légitimes, mais qui ne constituent pas, malheureusement, de nouveauté pour d'autres que pour vous ».

28 décembre.

Pour être réellement malheureux, il faut souffrir sans espoir, après souffert en espérant...

5 janvier 1916.

Le pôle, l'Atlantique ; l'Atlantique, le pôle. Mes songes. Le tour du monde !

J'ai promis à ma sœur un tigris fowlo, un vase de Chine et une descente de lit en peau d'ours blanc.

10 janvier.

Morane m'envoie les conditions pour un brevet de pilote. 3.000 francs. C'est pour rien. J'irai après la guerre.

12 janvier.

Un cerf-volant passa... un cerf-volant, un petit ballon, un jouet d'enfant, qu'importe... toujours est-il que je demeurai là, les yeux fixés sur le frêle engin, saisie et joyeuse infiniment de revoir enfin « quelque chose qui vole »...

13 janvier.

Indignation. Les Allemands ont placé sur leurs Fokkers une mitrailleuse tirant dans le champ de l'hélice. Ils ont pris l'invention de Roland Garros. Comment ? Mais comment ?

Garros... Quand vous étiez à Malmaison et que vous emplissiez l'impériale demeure des révélations de votre génie en fièvre, quand vous partiez à l'aube, par la bise glaciale, à peine vêtu, quand vous enthousiasmiez votre cher vieil ami M. Ajalbert par l'inédit de vos démonstrations; quand, parfois, las et silencieux, vous laissiez courir sur le clavier vos doigts inspirés... Garros quand vous avez failli vous tuer, un matin, avec le nouvel appareil entièrement conçu par vous et exécuté d'après vos données, ce matin, alors que la pièce pare-balles aurait pû se détacher à 2000 mètres et vous entraîner dans une mort affreuse..., Garros, vous ne pensiez pas que votre secret tomberait aux mains de l'ennemi, au pouvoir de ce même kaiser qui a donné 100 marks à l'auteur de votre capture. . . .

Je pleure de rage.

19 janvier.

Réception des petits Alsaciens de Thann.

22 janvier.

Une revue, surtout en temps de guerre, a quelque chose de singulièrement émouvant.

On décorait ce matin, place de l'Hôtel-de-Ville, des militaires blessés.

Le général descendit d'automobile au milieu des acclamations. Il s'entretint longuement avec chacun des nouveaux titulaires de la Croix et leur donna l'accolade.

Quand j'entendis le roulement des tambours, je pensai, involontairement, à ces mêmes cérémonies sur le front. Les obus sifflent, la fumée monte, le drapeau s'incline, des moteurs ronflent au ciel et la voix du chef, grandit, impérieuse : Première pièce ouvrez le ban !

24 janvier.

Je fais de l'aviation... en théorie. J'apprends par cœur définitions et descriptions.

Qu'est qu'un aéroplane ? C'est un appareil plus lourd que l'air, qui se soutient dans l'espace par la résistance de l'air sur des surfaces disposées avec une certaine incidence et auquel un mode de propulsion propre assure une certaine vitesse.

Je feuillette, je classe.

Ce qui m'ennuie le plus, c'est le triangle déformable qui supporte les roues, mais je finis par trouver : les deux fourches, le tube vertical. Voici mes trois sommets : l'axe de la roue, l'extrémité inférieure du tube du châssis, le coulisseau disposé à la partie supérieure du tube...

25 janvier.

M. Deustch de la Meurthe m'écrit qu'il est absolument interdit aux civils et particulièrement aux femmes de survoler le territoire. Par contre, il me conseille de me faire inscrire à la Stella.

2 février.

« Il possède une grande énergie, un moral à toute épreuve, un cœur généreux, une gaieté communicative... Peut-être la prison lui est-elle plus pénible qu'à un autre ; le ciel n'est-il pas son domaine ? N'est-il pas habitué à conquérir les espaces infinis, à planer au-dessus des nuages, à regarder d'en haut le monde qui s'agite et se tourmente ? Cependant, sur son visage énergique et grave, on n'aperçoit point le sentiment d'horreur que lui inspire la prison. Son œil s'illumine quand un avion allemand passe au-dessus

du fort. Il le suit et ne le quitte que lorsqu'il disparaît dans le lointain... »

De qui est cet article ? Il est signé P. C. Paul Cazenave, sans doute.

4 février.

Longue description de l'île de la Réunion, la patrie de Roland Garros :

« Les seuls hôtes de ces solitudes sont les goélands, les pétrels, les foulques et les hirondelles de mer. Sans cesse, dans le gouffre, on voit descendre ou monter, planer ou tournoyer ces oiseaux aquatiques, qui ont choisi pour établir leur sauvage couvée, les trous et les fentes de ces parois inaccessibles... Vers le soir, ils se rassemblent en troupes inquiètes et remplissent la gorge sonore de leurs cris rauques et farouches : la belle sarcelle de Madagascar, au ventre orangé, au dos d'émeraude ; le paille en queue à brins rouges qui s'égare quelquefois sur ces rivages et voyage en quelques heures de l'île de France à l'île Rodrigue, où, après des pointes de 200 lieues en mer, revient coucher chaque soir sous le veloutier qui protège sa nichée. Le taille-vent, oiseau des tempêtes, vient aussi déployer ses ailes effilées sur ces roches, et la reine des mers, la grande frégate à la queue fourchue, à la robe ardoisée, au bec ciselé, qui se pose si rarement qu'il semblerait que l'air est sa patrie et le mouvement sa nature, y élève son cri de détresse au dessus de tous les autres. »

C'est du George Sand.

5 février.

La vue d'un Américain me fait penser au Texas, aux fair grounds, à Chatanooga, aux matches sensationnels : avions contre vaches et moutons. J'évoque le célèbre Young, et les frères Moisant, le « fool flyer » et le « pilote qui défie la mort » ; le premier, c'était René Simon, le second c'était Roland Garros, deux « numéros » de la Show Moisant International Aviator Limited, tournée monstre, en 1910.

7 février.

L'aérodrome de Johannistal a brûlé. On y acclamait jadis nos

pilotes : Hirth et Garros ; Pégoud y recevait des œillets des mains de la duchesse de Mecklembourg. C'est là que Brindejonc et Guillaux atterrissaient pour la coupe Pommery.

8 février.

Une idée extravagante. Je veux faire évader Gilbert de Suisse !!

12 février.

Alfred Leblanc m'envoie une superbe notice sur l'aérodrome Blériot. Irai-je à Buc ou à Villacoublay ?

1^{er} mars.

Je vois au cinéma la chute du dernier zeppelin. A la sortie, les malheureux soldats blessés regagnent leurs autos. Il manque des bras, des jambes, des yeux. On hisse comme l'on peut les infirmes ...

13 mars.

Le docteur m'a ordonné une certaine drogue pour mes cheveux et un plongeon de 500 mètres pour me guérir de l'aviation.

Cependant je suis malade. Je vais faire comme Garros... de la bicyclette.

14 mars.

Un autre docteur me conseille des pilules, des frictions, de l'exercice, et... de l'aviation aussitôt que je le pourrai. Le cher homme.

19 mars.

Oh ! regardez le ciel ! cent nuages mouvants

Amoncelés là-haut sous le souffle des vents

Groupent leurs formes inconnues.

Sous leurs flots, par moments, flamboie un pâle éclair,

Comme si tout à coup quelque géant de l'air

Tirait son glaive dans les nues.

Oh ! contemplez le ciel et dès qu'a fui le jour

En tout temps, en tout lieu, d'un ineffable amour,

Regardez à travers ses voiles.

Un mystère est au fond de leur grave beauté,

L'hiver quand ils sont noirs comme un linceul, l'été

Quand la nuit les brode d'étoiles.

V. HUGO.

23 mars.

Compte rendu d'une conférence et d'une soirée cinématographique : l'expédition Scott au pôle sud.

Je viens de faire connaissance avec tous ces héros : le capitaine Scott, le docteur Wilson, Edgar Ewins, Oates Bowers, sans oublier tous les marins, Dimitri, Niger, les chiens et les poneys de Sibérie...

C'est le départ pour la Nouvelle Zélande, la tempête dans le Pacifique, l'arrivée du « Terra-Nova » dans les glaces.

Chaque vue a été prise par M. Ponting, au prix de mille dangers.

Voici les banquises, les icebergs tout blancs dans un ciel tout bleu. Des mouettes au larges ailes s'envolent par milliers. Puis c'est le soleil de minuit, le défilé des épaulards, des pingouins, des phoques; les traîneaux automobiles, les matches de foot-ball de l'équipage, Difficilement les hommes gravissent un pic, d'où M. Ponting espère découvrir un panorama superbe ; ils montent, s'engouffrent dans les cavernes, disparaissent dans les crevasses. L'« Erebus » et le « Terror », au loin, sont coiffés de panaches rouges.

La grande barrière se dresse, et M. Froment déclame des vers tragiques. Je pense au survol de ce rempart... mais Scott n'a pas d'ailes. Il faut escalader les roches glissantes et chausser les skis pour franchir les plaines glacées.

Le docteur Wilson rentre d'une excursion à Breadmore. M. Ponting fait des adieux touchants à ses camarades qui continuent leur exode vers le point extrême de la terre. Nous vivons leur vie, intimément, supportons leurs fatigues, tirons avec eux les lourdes caisses de vivres.

A l'heure du repos, Evans déploie la tente. Le dîner est préparé : soupe chaude, cuite grâce à une ingénieuse bouilloire conserves, sucre... Scott fume sa pipe, le docteur Wilson consigne ses impressions et remonte sa montre, Boovers secoue les sacs de couchage, Evans raccommode.

Par la voix du conférencier, nous entendons parler le capitaine Scott : « Comme ce sera amusant, plus tard, quand on tournera ce film devant nous, à Londres... » Hélas !

Voici la dernière séparation. Trois seulement vont terminer leur course jusqu'à pôle. Wilson lève le bras, longuement, longuement... La vision s'évanouit.

... Quand ils atteignirent le pôle, le 17 janvier, ce fut pour y apercevoir le drapeau norvégien qu'Amundsen, rival plus heureux, venait d'y planter. Ce fut un coup terrible. Et les explorateurs ne revinrent pas.

Plus tard, on retrouva leurs corps glacés, glacés par un froid plus froid que la mort elle-même, dans cette même tente où nous les regardions s'endormir tout à l'heure.

Oh ! vous pouvez dormir, héros, de l'éternel sommeil. Vous êtes toujours vivants, vivants parmi nous, vivants dans nos cœurs. Heureux celui qui meurt enseveli dans son rêve...

25 mars.

Roald Amundsen se prépare pour une expédition au pôle nord. Pourquoi ne nous attend-il pas ?

26 mars.

Belle journée sportive à Villars. M. Hunt est dans tous ses atours.

27 mars.

Je cherche la carabine pour tirer à la cible (amusement de fille par excellence) quand on vient nous apprendre la mort de notre oncle Glass. Encore un deuil.

28 mars.

Une lettre charmante de Jacques Mortane.

.....
Parenthèse.

C'est là le point de départ d'une correspondance amicale qui durera deux ans.

Grâce à Jacques Mortane, j'écrirai dans une revue parisienne. Mon cher vieil ami Jacques ! Lui en ai-je fait, des confidences ahurissantes ! Par mesure de sécurité, d'ailleurs, j'avais exigé de lui le fameux serment hippocratique !
.....

1, 2, 3, 4 avril.

Voyage à Lyon. Voyage à Bron.

J'ai arpenté ce même champ d'aviation d'où j'ai vu s'envoler mon pauvre Kimmerling... il y a cinq ans. Tout est militaire là-bas. Deux grands biplans ont évolué ; je les ai suivis des yeux, longuement, et maintenant je ne pense qu'à eux.

Le Bourrhis est mort. Parachutiste et looper.

6 avril.

J'entre dans une librairie pour acheter un Evangile (je suis sage, hein ?), mais je découvre « L'Aviation au-dessus de tout » de Jean Ajalbert, et je n'hésite pas, je laisse l'Evangile !

10 avril.

Enterrement à la campagne. Campagne jolie : de l'eau pure, des petits cailloux, un gazon semé de perles. Jamais je n'avais tant vu d'arc en ciel dans une goutte d'eau. Un oiseau chantait dans les saules.

14 avril.

Ménard et Pinsard se sont évadés d'Ingolstad. Hurrah !

17 avril.

Tous mes correspondants sont un peu démoralisés. La guerre est longue. Ici, on ne s'aperçoit de rien. J'ai honte. Et pourquoi ne ferais-je pas quelque chose, moi, à 18 ans ?

18 avril.

Il y a un an que Garros est prisonnier. Triste anniversaire.

26 avril.

Marie-Louise Vaisseau est morte à 26 ans. C'est le chagrin qui l'a tuée. Son mari, qui était officier, a disparu au début de la guerre.

3 mai.

Ma boussole cherche un pôle.

.....
Parenthèse.

Je commence mon apprentissage de cycliste.

Je donne à fond dans le sport. L'ancien champion Alfred Faure est mon professeur. Alfred, mon frère et moi accomplissons

des randonnées sensationnelles. Nous sommes des habitués du Vélo-drome du Coin, d'où nous revenons à une allure vertigineuse, accrochés à la grosse moto !

Avec passion, nous nous adonnons à la culture physique et à la boxe, au Cercle des Sports. Nous patinons le jeudi. Nous suivons toutes les réunions, toutes les conférences ; comme on n'a pas d'haltères à la maison, nous utilisons les fers à repasser. C'est la révolution !

.....
12 mai.

Bobba et Larenty-Tolozan. Encore deux anciens qui viennent de se tuer !

14 mai.

Première communion d'Ennemonde à la Talaudière.

Pourquoi y avait-il, dans cette église, des chanteuses qui hurlaient comme des crécelles et un curé qui ressemblait à M. Bastide ? M. Bastide ? Mais il est gentil. Il m'initie aux secrets des moteurs.

20 mai.

Boillot est mort. La sélection de la guerre ne laissera-t-elle que des brutes ?

25 mai.

Enterrement de François Colcombet, jeune aviateur.

28 mai.

Gilbert s'est encore évadé, mais, cette fois, il a réussi, il est à Paris. Vite, ma plume pour le féliciter.

1^{er} juillet.

M. Plotton, Alfred Faure et tous les amis de la « Pédale » ont fêté hier le sous-lieutenant Delorme, un « as » stéphanois.

J'aurais bien voulu en être.

28 juillet.

Je rentre d'une promenade à bicyclette, toute heureuse ; j'ai rencontré un aviateur. Georges Rouchouse appartient à une escadrille M. F., devant Verdun ; il connaît Gilbert et Guignand...

.....

Parenthèse :

Je possède maintenant la grande hélice d'un des avions de cette escadrille ! Georges Rouchouse l'avait offerte à son frère, le jeune enthousiaste Etienne, qui, fasciné par le dieu sport, alla partager la mort terrible de mon pauvre ami Grua, sur la côte du Camp, à Marseille, le 4 mars 1923.

En souvenir du petit héros de 19 ans, Georges m'a fait don de « son » hélice, qui est exposée pieusement chez moi.

.....
26 juillet.

Henri Alavoine, devenu aviateur, s'est tué.

Nungesser a abattu son 10^e avion, Chaput son 6^e. André Delorme est cité au communiqué officiel.

Marchal, après avoir survolé Berlin et traversé toute l'Allemagne, est fait prisonnier près des lignes russes. Pauvre ami ! Il paraît qu'il a pleuré comme un enfant. La proclamation que Marchal a lancée sur Berlin commençait ainsi :

« Nous aurions pu bombarder la ville ouverte de Berlin et tuer ainsi des femmes et des enfants innocents, mais nous nous contentons de lancer la proclamation suivante : «... que la censure a supprimée !

29 juillet.

Une dépêche... Grand-père mort. Départ précipité de maman pour Clermont.

2 août.

La guerre dure depuis deux ans.

Je vais voir les blessés.

Il fait odieusement chaud. Il faut marcher sous un soleil de plomb ; pas d'ombre ; pas d'air. O la carlingue !

Enfin, voici le drapeau de la Croix-Rouge, les lits blancs, les longues tables des réfectoires, les salles d'opération, les majors, les infirmières. Voici le grand parc où se promènent lentement les glorieux mutilés. Ils racontent des choses atroces, parlent de carnage, d'enfer, de fournaise. On pense qu'il y a là-bas, parmi la boue, les balles et le sang, une foule de tout jeunes gens qui luttent, qui

agonisent, qui meurent pour nous. On pense aux gaz perfides, aux liquides enflammés, aux engins monstrueux, à ce front qui s'agite, se bouleverse dans un épouvantable fracas, sous une pluie de feu, dans un ouragan de mort...

Et cependant, devant nous, tout est calme ; les oiseaux chantent, les fleurs embaument, les collines reverdissent, le ciel resplendit.

7 août.

Le « petit » Delorme a eu un accident.

Je lui écris, en me recommandant de ses camarades E. Pelletier, Rouchouse, Plotton, Alfred Faure...

19 août.

Marc Bonnier (l'ex-passager d'Emile Train) servait dans l'armée russe. Il est mort.

20 août.

J'aime tout : la mer, la terre, le ciel.

21 août.

« Vers la fin de l'automne 1910, un jeune étudiant poupin rêvait au bord d'une plage bretonne. Il avait 17 ans, un peu de vague à l'âme, le corps souple, l'imagination ardente, et la vie lui apparaissait mystérieuse comme un songe. Un aéroplane passa. C'était une Demoiselle. Le jeune Breton la contempla avidement. Son sort était fixé. Il avait reçu le coup de foudre et sentit que son cœur ne pourrait plus se détacher de cette apparition ».

L'appareil ? Celui de Roland Garros.

L'étudiant ? Marcel-Georges Brindejonc des Moulinais.

Je viens d'apprendre sa mort ce matin : 23 ans.

24 août.

Mon amie Amélie est plus heureuse que moi ; elle se contente des joies simples et des tristesses de même. Il m'arrive de l'envier : mais pas longtemps.

Nous avons ri ensemble. Nous rappelions les péripéties d'une ancienne promenade. Il paraît que les deux jeunes filles qui avaient excursionné avec nous ce jour-là ne manquent pas de lui dire souvent depuis : « Souviens-toi, Amélie, que nous devons plus tard aller dans la lune, et que nos places sont retenues ».

Par moi !!

26 août.

J'ai perdu un peu la tête ce matin... parce que j'ai entendu chanter un petit coq, parce qu'un sifflement me rappelait le bruit du train arrivant jadis en gare du Pertuiset... et puis... parce qu'au son d'un clairon un peu faux, j'ai vu défiler des uniformes déteints et parce que j'ai aperçu un pauvre poilu, boueux, hirsute, ployant lamentablement le dos sous le poids d'un sac crasseux, regardant passer le régiment, les yeux pleins d'hallucinations indéfinissables, en fumant une pipe énorme...

7 septembre.

C'est toujours à cette époque que nous partions autrefois : Vichy, Aix, Marseille, les gorges du Fier, le lac d'Annecy, Haute-combe, le Mont-Blanc, Paris...

Oh ! partir !

Au fait, je prends demain le train pour Clermont.

.....
Parenthèse.

En quelques jours, je découvre la capitale de l'Auvergne. Je découvre aussi le champ d'aviation d'Aulnat où je vais voir voler. Mon cahier s'emplit de pages enflammées.

Et je découvre enfin le Puy-de-Dôme !

J'ai noté des impressions franchement emballées sur notre ascension en voiture jusqu'à Ceyssat, sur les sapins parfumés et les fougères géantes, sur le chant des oiseaux et des sources, sur les petits bois vus d'en haut et posés comme des brosses sur un tapis vert, sur nos trois ânes : François, Gabriel et Mouton, sur les carillon des troupeaux, sur les violettes et le serpollet, sur les avions qui passent, sur le fils du gardien de l'Observatoire qui m'enseigna le fonctionnement des néphoscopes et le lancement des cerfs-volants, sur le belvédère et sur le temple de Mercure.

D'après une inscription trouvée dans les décombres du dit temple, le sommet du Puy-de-Dôme, consacré au Mercure du Dôme (Mercurius Dumias) était un des grands centres du culte national gaulois. À côté du temple, se dressait la statue gigantesque du Mercure

Arverne qui, d'après Pline l'ancien, égalait en grandeur le colosse de Rhodes. Elle avait été sculptée sous Néron, par Xénodore, artiste grec ou marseillais ; elle fut renversée en l'année 264 et le temple détruit par une bande de Germains qui ravagèrent alors l'Auvergne.

... A toi dédié, Gabriel Grillot, aimable camarade qui me demandas l'histoire du Temple de Mercure, le 8 juillet 1929, alors que dans le sillage de notre cher ministre, d'Assolant, de Lefebvre, de Lotti, de Bailly, de Reginensi, de Sardier et de toute l'aviation française, nous inaugurons nous aussi la plaque commémorative de l'atterrissage d'Eugène Renaux !

.....
16 septembre.

La ville est triste. Ce qui manque, ce sont les ronflements de moteurs, ce sont les ailes.

22 septembre.

Je me creuse la tête à étudier le vertigineux problème posé par Gustave le Bon avec sa théorie du tourbillon.

... Tout ce qui est matière est tourbillon ; n'importe quel objet, le plus infime, ce bouton de vêtement, cette feuille de papier à cigarette, ce brin de tabac, ce fétu de paille, ce grain de sable, ne saurait être mieux comparé qu'à un petit système solaire en miniature, car chaque parcelle de ces objets est formée d'éléments éthérés gravitant les uns autour des autres avec une immense vitesse, et ne doit sa stabilité et sa consistance qu'à cette vitesse même...

23 septembre.

Je suis bombardée rédactrice en chef du « Forez Touriste » ! En hâte, je me mets aux articles du premier numéro : la question de la P. M. O., une poésie pour nos « as » Delorme et Guignand, un compliment au champion de boxe Degand.

.....
Parenthèse.

J'entre dans la grande famille sportive. Ma première carte de presse, pauvre petit carton, m'ouvre toutes les portes !

Le café Faverjon est le lieu de rendez-vous ; j'en deviens l'habituée.

J'y connais des écrivains de tout genre, des coureurs, des artistes.
J'y connais (enfin !) André Delorme, et par lui, M. Giry.

.....

1^{er} octobre.

Gaspard me parle dans une lettre, des « cuirassés de terre » —
Wells ou réalité ? Tous les deux.

8 octobre.

J'aime les feuilles mortes, leur bruissement triste et leur odeur
fauve quand elles se tordent sous les flammes. Elles me rappellent
mes souvenirs d'enfant, d'écolière, de jeune fille.

Quand je m'amuse encore à marcher sur leur épais tapis, je
pense à la fois à mes jeux du cours Fauriel, à mes promenades de
Champirol et aux randonnées fantastiques de la « triplète ».

22 octobre.

Trois pilotes tués : Rochefort, Baron, Ponton d'Hamécourt.
J'avais le neuf de pique dans mon jeu de cartes !

26 octobre.

La censure a interdit la publication de la « Guerre Aérienne »
de mon ami Jacques Mortane. Je suis furieuse.

29 octobre.

Conférence du général Maletterre. J'en sors exaltée.

10 novembre.

Un article de Géo London dans le « Journal » : Des femmes
s'offrent à conduire des automobiles.

« Mme Pallier, la pilote aviatrice qui dirige le Club Féminin
Automobile avec un zèle apostolique, ne dissimule pas sa satisfaction.
La voici, simple et vaillante, dans son petit cabinet, au siège social.
Derrière elle, le long du mur, court une banderolle portant ces mots
qui devraient être notre devise à tous en temps de guerre : Ici, la
parole cède la place à l'action ».

Mme Pallier, femme admirable, insiste auprès de l'autorité
militaire pour qu'on fasse appel aux conductrices.

La lecture de cet article me plonge dans des réflexions pro-
fondes.

11 novembre.

Dans un voyage autour de mon bureau, je rencontre des avions, des bateaux, une locomotive, la « main » de M. Mourier, des coquilles rapportées de la mer, une masse de plomb argentifère, une branche de sapin du Puy-de-Dôme, une chaise de Pélussin, une plume du Bois de Boulogne...

12 novembre.

Je veux réfléchir encore à la sublimité du Colisée au clair de lune : on me parle d'une tasse de café ou d'un plat pour le repas du soir ; cela me dégoûte extrêmement. J'étudie les spirales de fumée de ma cigarette, en ayant le désir fou d'être accoudée à une balustrade de marbre au-dessus de la mer, au soleil couchant, et de dire à Jacques Mortane ce que je pense d'un monde où tout est ironique, incompréhensible, cruel...

19 novembre.

Enfin ! j'ai la « Guerre Aérienne » !

19 décembre.

Pourquoi le capitaine de Beauchamp vient-il de se tuer, mon Dieu ?

25 décembre.

Le petit Noël de 1916 m'apporte une lettre d'André Delorme, ses impressions, son carnet de guerre, sa photographie, son Bébé-Nieuport. Je suis ravie. Quel bel article je vais faire pour la « Guerre Aérienne ».

1^{er} janvier 1917.

Je reçois pour mes étrennes, un traité d'automobile du lieutenant Cormier, le vainqueur de Pékin-Paris.

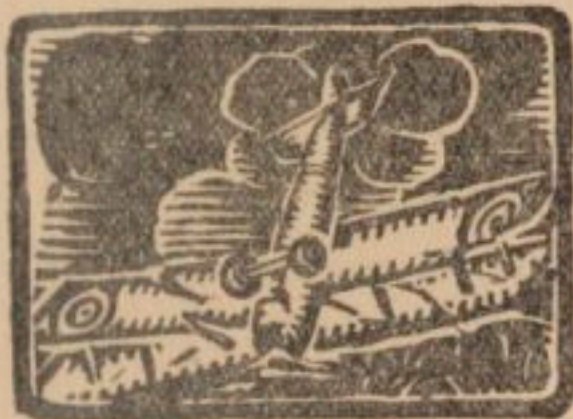


Un drame



*Son appareil s'abattit avec un grand fracas,
un crissement sinistre qui fut suivi d'un
silence.*

VILLY COPPENS



*Dans la journée du 5 janvier 1917,
le sous-lieutenant Delorme a mitraillé
de près un avion allemand.*

*L'appareil, désarmé, a été contraint
d'atterrir dans nos lignes, à proximité
d'Auve. Les aviateurs ont été faits pri-
sonniers. C'est le cinquième appareil
descendu par ce pilote.*

Telle est la nouvelle.

Nous sommes au 7 janvier.

L'« as » est ici. Le communiqué fameux circule dans toutes les mains. Effervescence, félicitations, murmures. Soirée mémorable au café Faverjon, rendez-vous des sportifs.

« Il » est près de moi. Je partage ses fleurs.

8 janvier.

Sa première visite à la maison.

On sonne et, dans un éblouissement rapide, je vois apparaître l'« as ». Il porte un magnifique bouquet dans ses bras...

Il a un grand col de fourrure noire, une capote d'azur constellée de croix et de palmes, une ceinture et de hautes bottes de cuir fauve, une canne élégante.

« Mademoiselle, permettez-moi de vous offrir... »

Cet instant, je ne l'oublierai jamais...

Notre conversation dure plus d'une heure, une heure d'enchantement.

Petite journaliste débutante, j'y veux donner le tour de l'interview. Mais c'est autre chose... Déjà, des projets s'ébauchent...

Il part et je reste là, la tête enfouie dans ses fleurs.

Puis j'écris à Jacques Mortane.

9 janvier.

J'ai coudoyé de la gloire. Je suis heureuse. J'écris. À l'église, il y avait une crèche avec une étoile miraculeuse pour guider les mages, et un enfant Jésus mignon qui tendait aux exilés de la terre ses petits bras.

Dimanche 14 janvier.

Je suis chez la maman d'André, une alerte et accueillante petite dame à cheveux gris.

Elle me confie en tremblant de belles photos pour la « Guerre Aérienne » : la remise de la médaille militaire, le mitrailleur Jobelin, le petit sanglier fétiche, les hangars de l'escadrille 38... Voici la croix ornée de brillants qu'on lui a offerte dimanche, la splendide épingle de cravate, cadeau de M. Giry.

On parle de « lui ».

« Cet enfant m'a fait peur trop de fois ! Quand il était champion de sa société cycliste, qu'il descendait les pentes à toute allure et qu'on me le rapportait, blessé... M'en a-t-il fait voir ! »

Mais la petite maman Delorme est fière quand même.

« Oui, je me fais lire chaque soir ce qui a trait à l'aviation. C'est son papa qui serait heureux s'il le voyait ainsi ».

... Le papa Delorme mourut, il y a 18 ans, décapité par un train !

Où est-il, André, à cette heure ? Il doit être arrivé à l'escadrille, il doit voler, sans doute.

Lundi 15 janvier.

6 heures du soir.

J'ai confectionné une partie de mon article que je viens d'emballer précieusement avec les portraits d'André, et de porter à la poste pour Jacques.

.....
6 heures 1/2.

.....
Mon Dieu ! oh ! mon Dieu !

André ! Mon malheureux ami ! Mon as !

.....
Est-ce possible ! Tant de rêves anéantis, tant d'espoirs brisés. Non, vraiment, je ne sais où je prends le courage d'écrire encore après l'annonce d'une telle catastrophe.

.. Oui, tué... tué stupidement dans un accident en arrivant à l'escadrille. Je suis tellement bouleversée que je ne sais plus bien ce que je fais.

C'est mon frère qui m'a prise à part dans un coin pour me dire bien bas : Delorme est mort.

Je m'imagine ne pas comprendre et je lui demande d'une voix altérée : Qu'est-ce que c'est, mon Dieu ?

Mais il répète bien : Delorme est mort.

C'est un véritable coup de massue.

Delorme... mort...

On devrait être habitué, depuis la guerre, à de pareils anéantisements. Et bien, non, c'est trop brusque, c'est trop terrible.

Oh ! pauvre maman, pauvre sœur, que je voyais hier si orgueilleuses de lui !

Ses fleurs ? Toujours là ! Qui m'aurait prédit qu'elles dureraient plus que lui ?

16 janvier.

C'est bien dimanche matin qu'est survenu l'accident, juste à l'heure où j'étais chez sa mère.

Il essayait, paraît-il, un nouveau Nieuport, à trois mitrailleuses. A un moment donné, comme il se livrait à des exercices de

tir, la queue heurta le sol ; l'appareil capota ; André fut écrasé sous le moteur. Il repose maintenant dans un petit cimetière des environs de Châlons...

... Le nouvel avion avait 3 m, 5 de plus de queue. Sa manœuvre trompait le pilote. Il capota à 3 mètres du sol. Sa mort fut instantanée ; c'est le capitaine Colcomb qui a télégraphié à M. Giry.

Pauvre, pauvre André ! Il me parlait, l'autre jour, de son ami, le capitaine de Beauchamp ; il ne lui aura pas survécu bien longtemps. De Beauchamp, lui, avait comme un pressentiment de sa mort. Avant de partir pour son dernier vol, il avait copié ces vers :

*L'abîme est sous nos pieds insondable et profond.
Aucun espoir ne reste à celui dont la balle
Interrompt tout à coup la marche triomphale.
Il faut vaincre ou mourir : ici, point de pardon.
Nul ne sait en partant, s'il reviendra. N'importe !
Si la mort nous atteint, là-haut et nous emporte,
Si ce vol est marqué comme notre dernier
C'est notre corps lui seul que notre chute écrase,
Et qui devient au sol un atroce charnier.
Notre âme, accoutumée aux immortels espaces,
Y demeure. Elle en sait tous les chemins, et Dieu
N'a pour la recueillir, qu'à se pencher un peu !*

... Tous les jours, il en tombe de nouveaux.
Dimanche, quatre : Bedora, Brégi, Sauvage, Delorme...
Demain, il y en aura d'autres, puis d'autres encore.
Affreux.

...Mes fleurs sont à peu près fanées. Mais, parmi elles, se trouve une immortelle.

... Il ne faut pas que l'oubli se fasse autour du nom d'André Delorme.

28 janvier.

Triste, triste visite à la maman et à la sœur d'André. On a renvoyé ici les médailles, les citations, les derniers portraits du héros. Je ne peux pas détacher les yeux de cette photographie faite chez

Nieuport deux jours avant la chute fatale. André est là, tel que je l'ai vu chez Faverjon, tel qu'il est venu chez nous, avec sa capote bleue, sa canne, son col de fourrure... J'emporte le portrait... pour Jacques Mortane.

André repose aux côtés de Macquart de Terline...

...Puisse-t-il dire vrai, Jacques, quand il assure que la vie n'est qu'une salle d'attente qui nous sépare des morts que nous chérissions, et que nous aspirons à rejoindre après avoir accompli ce que nous croyons être notre mission sur terre.

29 janvier.

M. Giry m'a donné d'autres détails sur la mort d'André.

Il a piqué à la verticale après des virages fantastiques qui avaient dû fatiguer les ailes. Il a eu le suprême sang-froid d'éviter un groupe de vingt soldats qui suivaient ses évolutions et il est allé s'abîmer après dix ou douze capotages successifs. Les ailes s'étaient repliées, puis détachées.

Détail horrible : André avait la tête complètement sectionnée ; il ne lui restait que le menton et le haut de la mâchoire ; un bras avait été arraché. Sa maman ignore cela.

L'appareil était littéralement en miettes. Seul, le fond du palonnier est intact.

Quelques lambeaux de toile. M. Giry a la bonté de m'en donner un.

M. Giry aimait bien André. D'ailleurs, il était adoré de tous, surtout à l'escadrille.

Le chauffeur, qui a conduit M. Giry à Cuperly pleurait sur son volant. Les mécaniciens, les camarades, tous pleuraient, et c'était navrant. Sur sa tombe, les discours n'ont jamais pu être prononcés.

... Chez M. Darne, c'est le même chagrin, le même deuil. C'est dans le bureau où l'on me reçoit, que Delorme contait, il y a si peu de temps, ses exploits passés, et envisageait, avec le concours du brillant inventeur de la mitrailleuse, ses succès prochains.

4 février.

Mme Vallée et moi, nous ne nous quittons plus. Nous palpons des reliques et nous parlons du disparu.

Mme Giry va emmener Marie à Cannes, pour la distraire un peu.

13 février.

La « Loire » publie l'article que j'ai donné à la « Guerre aérienne » pour Delorme. J'en recopie pieusement des fragments.

Sa modestie.

« Vous devez avoir très froid en l'air, par ces temps-ci, lui demande-t-on

— Oh ! oui, très, même avec deux paires de gants. Ainsi, on a dû, ces jours derniers, amputer un de mes camarades, des deux mains, qu'il avait eu gelées là-haut.

— Vous courez beaucoup de risques ?

— C'est vrai, par exemple, voyez Dorme, c'était cependant l'Increvable, et bien, il vient d'être blessé.

— Ne craignez-vous point d'être fait prisonnier ?

— C'est une légitime appréhension. Pour vous le prouver, je vous citerai le cas de mon camarade Pinsard. Ayant été pris par les Allemands, il s'est évadé ; mais aujourd'hui, il ne s'aventure plus dans les nuages sans emporter un revolver chargé de six balles. Il préfère la mort à la captivité. »

J'avais envoyé, en décembre, quelques félicitations à André Delorme. Voici comment il y répondit.

« C'est vraiment trop, trop d'honneur pour moi ; vous avez mis, une fois de plus, ma modestie à une bien cruelle épreuve.

« Je suis Français, je fais mon devoir, c'est tout.

« Pleurons plutôt mon pauvre ami le capitaine de Beauchamp, qui vient de trouver une mort si glorieuse. Je connaissais depuis 10 heures du matin cette affreuse nouvelle ; un coup de téléphone de l'escadrille n° 23, qu'il commandait, vint la confirmer.

« Le message téléphoné portait comme indication : tué au cours d'un combat aérien (seul contre quatre !)

« Voilà comment meurt le vrai Français ; je trouve cela intensément triste, mais nous saurons le venger. Quelle perte irréparable pour notre belle aviation que la disparition de ce héros ! »

Et voilà. Toujours d'autres à citer, à célébrer, à pleurer ; lui, jamais. Il fait son devoir, cela suffit.

.....
 ... L'avion allemand volait au-dessus des lignes françaises lorsque notre pilote vint à sa rencontre, grimpa rapidement à 4.000 mètres et brusquement, piqua droit sur lui, se laissant littéralement tomber sur son adversaire. Surpris, l'ennemi n'essaie aucune résistance, il descend. Delorme, au-dessus de lui, ne le lâche pas ; il le dirige, l'aiguillonne, l'oblige à continuer sa course lente vers le sol. L'Allemand atterrit, près de Sainte Menehould, derrière les tranchées françaises les plus proches. Delorme, de ce fait, capture un appareil intact et deux officiers.

Il me rappelle ce fameux chasseur alpin Jean Capan qui faisait prisonnier à lui seul un détachement de 40 hommes. Lui ramène des captifs du haut du ciel !

Du reste, pour l'auteur, cette dernière victoire officielle n'est pas intéressante.

« Il n'y a rien de remarquable dans mon exploit, écrit-il.

« Ils étaient très dociles ! On a voulu dire que c'étaient deux as. Rien n'est plus faux ; c'est l'avant-dernier qui était un as. Quant à ceux-là ? Deux naïfs tout au plus ! Le passager ? Un ancien officier d'infanterie réformé. Le pilote ? Un petit garçon qui en était à sa sixième sortie ! »

Voilà comment André Delorme conte ses prouesses. Et il ajoute vite : « Surtout, n'amplifiez pas, dites les choses vraies, si vous tenez à les publier.

Pareil à Garros, qui n'avait qu'une crainte, celle des ovations populaires, l'aviateur stéphanois n'avait qu'une frayeur, celle des journalistes !

André-Jean Delorme était né à Terrenoire (Loire), le 7 juin 1890.

Quel berceau imprévu pour un as que ce pays où « fleurit le charbon » ce pays où des ouvriers noirs et tristes arrachent chaque jour la houille aux filons ! Quelle antithèse ! La même terre que chantait d'Urfé dans son immortelle Astrée a donné le jour aux Cyclopes du sous-sol et aux Titans du ciel ! La même plaine où se consacrait le culte d'Osiris a vu grandir les fouilleurs de deux abîmes : le gouffre et l'immensité.

Aussi le rêve de notre compatriote était-il de venir survoler, après la victoire, cette petite patrie qu'il aimait tant, de venir se reposer, lui aussi, à l'ombre de ses ailes, sur ce champ de Bouthéon où tant de héros célèbres avaient évolué avant lui.

Cycliste émérite depuis son jeune âge, Delorme avait de remarquables antécédents sportifs. Il avait été plusieurs fois champion de la région. La mécanique l'attirait ; il s'y consacrait, et la guerre le trouvait, militaire, faisant à Saint-Cyr son apprentissage d'aviateur.

Venu en permission pour le 23 juillet 1914, il était rappelé précipitamment le 27. Dans le désordre du début, au lieu de faire appel aux déjà initiés, au lieu de laisser continuer de si intéressantes études, on fermait l'école, et les malheureux élèves-oiseaux privés de leurs ailes s'en allaient combattre dans leurs régiments respectifs.

André Delorme partait en Alsace avec le 22^e d'infanterie ; il était témoin de nos premières victoires, se battait pendant trois jours, et le 18 août, était blessé aux environs de Sainte-Marie aux Mines.

La jambe traversée d'une balle, la cuisse déchiquetée par un éclat d'obus, il était évacué sur Roanne. Il restait deux mois à l'hôpital et repartait sur le front en octobre.

Dans les tranchées, autour de Lunéville, il était de nouveau blessé. Blessure glorieuse, accompagnée d'un fait brillant (attaque nocturne ennemie déjouée), qui valut à Delorme d'être nommé sergent-major, puis adjudant, en l'espace d'une demi-semaine.

André Delorme reste dans les tranchées jusqu'au 5 décembre, date à laquelle il est rappelé à Saint-Cyr.

L'école est rouverte, l'entraînement reprend et, le 15 février 1915, nouveau départ, cette fois pour Pau.

Hélas ! sur 60 jeunes gens de la promotion, 20 seulement se retrouvent. Les autres sont tués ou prisonniers.

Aujourd'hui, il en reste deux !

Le brevet de pilote passé (14 juin, sous le numéro 2026) André Delorme prend, au Bourget, son vol pour le front de la Somme. On est le 28.

Désormais, va s'établir la longue liste des prouesses quotidiennes.

Reconnaitances et bombardements, tel est le programme. Il se corse parfois d'un numéro de chasse sensationnel.

Delorme prend part à tous les combats d'Arras. Comme il s'ennuie durant ses reconnaissances à longue portée, il se munit toujours d'un petit chargement de bombes destinées à secouer la monotonie du chemin. Sept ou huit obus sur des convois ou des bivouacs, une mission bien remplie et voilà notre pilote content de sa journée !

Il conserve un excellent souvenir du premier ennemi abattu. Un jour, il revenait de Carency, où il était allé chercher... une mitrailleuse allemande pour la monter sur son appareil !

Cette délicate opération achevée, il prend son vol, s'éloigne quelque peu, lorsque, soudain, scrutant le ciel, il aperçoit un petit Nieuport, aux prises avec trois Aviatiks.

Delorme est seul. Qu'importe ! il n'hésite pas. Un des ennemis surtout, semble s'acharner : c'est celui-là qu'il va descendre, car il est bien résolu à en descendre un :

« Je l'ai promis, pense-t-il. Je vais me faire saler, mais tant pis ; on verra que je tiens ma parole ».

Il s'approche, vire, passe sous l'aviatik et lui décharge une bordée à 20 mètres. Le pilote est tué sur le coup ; l'appareil désemparé, tombe en flammes, pendant que les deux autres, en vrille, prennent précipitamment la fuite. Le Nieuport est sauvé !

Ce combat avait lieu à 25 kilomètres dans les lignes adverses, et... la mitrailleuse allemande avait bien fonctionné !

Les reconnaissances se succèdent. Souvent attaqué, Delorme, par un hasard providentiel, revient toujours sain et sauf. Il emporte chaque jour ses bombes, les lâche sans viser, convaincu qu'elles n'en font que plus de mal.

Les avions ennemis repèrent, une fois, le nouvel emplacement de son escadrille, la C-56, qui vient de quitter la Lorraine. Le dernier appareil se pose sur le sol quand un formidable déluge d'obus inonde le camp. Un des engins éclate à 6 mètres de Delorme ; il se couche à terre et se tire à bon compte de cette attaque intempestive.

L'arrivée 1916 lui réservait de plus beaux lauriers.

Il débute par des missions photographiques. Au cours des deux qu'il exécute le 25 janvier, il a son appareil mis complètement hors d'usage.

Regagnant péniblement nos lignes, il est attaqué par trois avions ennemis. Il se démène comme un beau diable au centre de ce trio de Wickings, réussit à en atteindre un, et feint la chute pour échapper aux

autres. Il rentre dans un état pitoyable et rend compte de ses observations : il est cité à l'ordre de l'armée.

Le 6 février, parti pour bombarder la gare d'Achiet le Grand, il n'hésite pas à descendre à moins de 700 mètres pour mieux assurer son tir. Il provoque une explosion terrible, suivie d'un incendie dont les flammes s'élèvent dans le ciel à une hauteur prodigieuse. Son passager, Charles Jobelin, a le doigt emporté par un éclat d'obus. Pour échapper aux projectiles qui encadrent son appareil, Delorme se dirige dans une épaisse couche de nuages. Malheureusement, au lieu de regagner nos lignes comme il croit le faire, il leur tourne absolument le dos.

Perdu, il s'enfonce de plus en plus en pays ennemi et vole pendant une heure dans le coton. Quand il retrouve enfin l'air libre, il est encore à 40 kilomètres de notre front. Remis dans la bonne voie, il réussit à atterrir chez nous. Il était temps : un litre d'essence restait dans le réservoir !

La médaille militaire vint récompenser cet exploit. Elle fut remise aussi au mitrailleur Jobelin, à l'hôpital de Senlis, où il était soigné.

Le 29 du même mois, nouvelle citation à l'ordre :

« Pilote d'une valeur exceptionnelle. Au cours d'une reconnaissance, à longue portée, a engagé un combat rapproché avec trois avions ennemis. Son passager étant blessé, a continué la lutte en tirant lui-même avec une mitrailleuse de secours, tout en pilotant. Grâce à son adresse, a su décourager ses poursuivants et rentrer dans nos lignes. »

Il exécute, le 28 mai, un bombardement très loin en arrière. Au retour, il se trouve face à face avec un avion de chasse allemand. Le combat est difficile : la mitrailleuse s'enraye et l'un des moteurs fonctionne mal.

D'autre part, laisser passer un Fokker sans l'abattre, il ne le faut pas. Notre héros fonce sur l'oiseau de proie et, en même temps, manœuvre pour l'amener au-dessus de nos lignes. Il y parvient et, se plaçant alors dans l'axe du Fokker, fait ouvrir le feu. Sur les sept balles seulement que tire le mitrailleur, une blesse grièvement le pilote, l'autre atteint le réservoir d'essence. C'est la chute fantastique dans les flammes ; l'avion s'abat comme une torche sur les premières tranchées françaises.

Le bi-moteur triomphant est percé à jour par les balles.

.....

C'est le 18 juin qu'André Delorme ressentit ses plus fortes émotions.

Envoyé en reconnaissance avec Charles Jobelin (le blessé du 6 février) comme mitrailleur, il oblige, en cours de route, un Aviatik à fuir. A 18 kilomètres à l'intérieur des lignes ennemies, il est assailli simultanément par trois Fokkers qui le cernent. Pris par derrière et de côté, le pilote passe, de sa place à celle du passager afin de pouvoir tirer avec la mitrailleuse arrière.

Il pleut des balles ; des trous apparaissent sur les ailes ; des cordes à piano sont sectionnées. Au milieu de la fumée et des explosions, le Français vire, se cabre, déroule ses bandes.

Un projectile entre dans son casque et lui arrache quelques cheveux ; un autre pénètre par le côté gauche de son vêtement, le frôle, et s'échappe par l'extrémité opposée ! Les Fokkers continuent leur tir ; à ce moment,

le mitrailleur, qui a déjà trois balles dans le ventre est touché une fois de plus et tombe mort dans la carlingue. Le pilote, atterré, mais ne perdant point son merveilleux sang-froid, saute sur les commandes, les reprend, déplace comme il peut le corps de son malheureux camarade et se remet à la lutte. Une troisième balle perce son soulier droit et passe entre ses orteils ; une quatrième traverse et fend l'un de ses leggings.

L'instant est terrible et follement émouvant ; la mort plane sur le frêle esquif ; elle passe, elle rôde...

Par bonheur, deux des ennemis, à bout de munitions, abandonnent la partie. Delorme, tout en pilotant, se retourne sur son siège, tire encore et voit le dernier Fokker s'effondrer sous ses coups.

Puis il atterrit. Tragique vision. Une des ailes est à moitié arrachée, les hélices sont ebréchées, le fuselage affecte une apparence d'écumoire, et, dans la nacelle inondée de sang, Delorme, noir de poudre, les vêtements en lambeaux, semble une Victoire meurtrie qui ramène un cadavre.

Il obtient la Légion d'honneur à la suite de ce duel dramatique.

Il fait, en juillet, du bombardement à longue portée, dont quelques raids en compagnie du lieutenant Barthe. Il emporte de très lourds chargements et effectue également des vols de nuit.

C'est alors que le communiqué officiel consentira, pour la première fois, à le nommer, le 24 juillet.

« Un de nos pilotes, le sous-lieutenant Delorme, déjà cité six fois, vient encore de se signaler par une série de bombardements exécutés sur les gares tenues par l'ennemi. »

Seuls, les capitaines de Beauchamp, Happe, le lieutenant Daucourt et l'adjudant Baron ont connu pareille faveur d'être officiellement désignés comme « as bombardiers ».

Le 31 juillet, Delorme, au cours d'une reconnaissance, est le point de mire d'un véritable feu de salve.

Blessé assez grièvement à l'épaule gauche, il réussit cependant à rentrer à l'escadrille, d'où il est évacué sur Châlons-sur-Marne.

C'est de l'hôpital Corbiveau qu'il m'écrit un jour :

« Je suis confus des félicitations que l'on m'adresse ; c'est pour moi déjà une assez grosse récompense de penser que de loin, vous voulez bien suivre mes actes ! »

En voilà une « grosse récompense » !

En réalité, son caractère excessivement modeste et simple s'effarouche des manifestations de sympathie.

Et pourtant comment s'en abstenir ? Comment ne pas s'intéresser à celui dont le lieutenant Richard Sandé (qui était son passager à son dernier voyage) ne cesse de dire : « C'est un brave ! Il n'a peur de rien, parle du danger quand il est passé, mais l'affronte toujours en héros ». Touchant hommage que celui du compagnon exposé aux mêmes périls...

De Vichy, où il était en convalescence, Delorme vint passer quelques jours parmi ses compatriotes.

On ne répètera jamais assez quels trésors de franchise, d'énergie, de

bravoure, renfermait cette âme d'élite. Les amis de l'as stéphanois lui firent de véritables ovations.

A peine rétabli, il demanda à monter un appareil de chasse. Ce fût son suprême bonheur que de se voir confier un Bébé Nieuport. Il caressait ce rêve depuis longtemps : la réalité lui en paraissait plus magnifique encore.

« Enfin, écrit-il, je suis véritablement oiseau ! Je vais, je viens, je me retourne, je me cabre, je plane, je fonce, je fais des virages à la verticale, des loopings, des renversements sur l'aile, des vrilles. Je suis heureux ».

Ce n'est plus la nuée errante, c'est la flèche...

.....
Il m'envoya, quelques jours avant Noël, une longue lettre dont j'extrais quelques passages :

« L'aviation, de nos jours, n'est plus celle de 1914-1915. Le métier de pilote de chasse est actuellement assez dangereux. Aujourd'hui, les avions approchent les 220 kilomètres en moins de 60 minutes et à des altitudes variant de 5 à 6.000 mètres, tandis que ceux de 1915 atteignaient péniblement 120 kilomètres à 3.000 mètres de hauteur.

« Contrairement aux espérances que j'avais fondées, que même j'avais laissé entendre à mes amis et parents, je me vois dans l'obligation de porter à une date ultérieure ma prochaine permission.

« Noël arrive à toute vapeur et j'ai crainte de ne pouvoir en si peu de temps, descendre ma cinquième victime.

« Ici, depuis quatre semaines, le ciel est toujours chagrin et ne favorise pas notre aviation.

« Si l'on ajoute à ce facteur, celui de ma période de guigne qui continue à me poursuivre, les résultats pour novembre et décembre sont presque nuls.

« Sur treize combats livrés en novembre, deux seulement me furent à peu près propices : celui du 19, où je tue le passager d'un avion de reconnaissance et celui du 26 pendant lequel j'oblige à atterrir rapidement un petit Roland, mais dans ses lignes, à proximité des nôtres ; l'observateur tué, le pilote grièvement blessé par une balle lui ayant traversé la poitrine (renseignements recueillis auprès de deux soldats du 230^e landwehr faits prisonniers aux abords immédiats du lieu d'atterrissage forcé, où ils participèrent au « sauvetage »).

« Aucun de ces deux avions sérieusement touchés ne me fut homologué ; c'est d'ailleurs légitime, puisque ni l'un ni l'autre ne se sont écrasés sur le sol.

« Mais les camarades des vaincus avaient juré une éclatante revanche. Elle faillit leur réussir. C'est ainsi que le 3 décembre, je dus faire face à 15 kilomètres dans leurs lignes à trois des leurs et des « as » s'il vous plaît.

« Après une lutte opiniâtre, qui ne dura pas moins de douze minutes, je réussis à m'échapper, me trouvant désavantagé par un stupide enrayage de mitrailleuse. Pour m'esquiver plus vite, j'amorçai une vrille vertigineuse, tombant ainsi de 4.000 à 700 mètres. Mes adversaires, croyant à la chute

certaine et à l'écrasement au sol, se disposaient à atterrir auprès de leur victime (imaginaire) lorsque, subitement, je me redressais et parvenais à rentrer dans nos lignes, non sans avoir essuyé le feu des mitrailleuses terrestres !

« Cette aventure peu banale m'avait seulement coûté quelques cils de l'œil droit, qu'une méchante balle avait rasés à son passage. Une quarantaine d'autres balles avaient transformé mon appareil en écumoire et c'est tout ! »

N'est pas mentionné dans cette lettre, un appareil allemand descendu le 1^{er} décembre avec le sergent Madon, appareil qui tomba désemparé, le passager tué, à l'ouest de Tahure. Ce passager fut retrouvé la poitrine trouée de 80 balles !

Le 21 du même mois, Delorme se précipite sur un groupe de trois avions de chasse, à 10 kilomètres à l'intérieur des lignes allemandes.

Deux d'entre eux se hâtent de fuir ; le troisième vrille, pique et s'écrase près d'Orfeuil. Au dire de plusieurs prisonniers entendus depuis, le pilote était un as de l'armée allemande.

Ce fut ensuite la victoire du 3 janvier, qui révéla au public la cinquième victoire officielle d'André Delorme. En réalité, l'héroïque aviateur a « descendu » onze ennemis, dont plusieurs au cours de ses raids comme bombardier. Tous les types d'appareils se sont successivement abattus sous sa main de maître tireur : des Fokkers, des Aviatiks, des Albatros, un Roland, et en dernier lieu, un Halbertstad.

Tels sont succinctement relatés, quelques-uns des multiples exploits d'André Delorme. Cet homme remarquable, surnommé « l'as partout » par Jacques Mortane, conservait au milieu de ses succès, un imperturbable sang-froid, une extrême complaisance et une parfaite retenue.

Il avait une confiance absolument illimitée, presque enfantine dans la chance, dans cette bonne étoile, qui brillait pour lui. Hélas ! elle s'éteignit trop tôt !

Il ne croyait plus aux fétiches.

Avant de retourner à sa cagna et à son hangar, de reprendre l'existence mouvementée et aventureuse, Delorme parlait, à nouveau de ses projets. Il piloterait, tantôt le Spad, tantôt le Nieuport ; mais il préférait à la robustesse du premier, l'extrême maniabilité du second. Son amour pour la mécanique le poussait à apporter des perfectionnements à ses appareils. On a remarqué que, dans la plupart de ses combats, il avait à se défendre contre trois adversaires. Aussi se trouvait-il insuffisamment armé avec ses deux mitrailleuses, dont il s'occupait seul, tout en pilotant. Il rêvait d'adapter une troisième arme à son Bébé ; il aurait donc eu une mitrailleuse tirant dans l'hélice et deux autres situées de chaque côté, au-dessus du plan supérieur et tirant au-delà du champ de rotation.

Un idéal ! Un seul ! Je le surprénais dans ces paroles involontaires : « Quand je serai chef d'escadrille »...

La voilà donc, l'unique, la secrète ambition de ce noble cœur : être chef d'escadrille...

Et la Mort en a décidé autrement. La Mort nous l'a ravi, lui qui l'avait si souventes fois frôlée, à la suite d'un accident banal, presque indigne d'un tel héros !

.....
Comment s'est produit l'affreux dénouement !

C'est le capitaine Colcomb, commandant l'escadrille N. 38 qui va nous l'apprendre. Des légendes ont circulé. Cette version a la prétention d'être la seule vraie :

« Le temps était gris ce soir ; les nuages à 1.000 ou 1.200 mètres ne permettaient pas un vol utile. Nous employons ces jours-là à faire des exercices de combat ou de tir. C'est pour un de ces derniers qu'il était parti.

« Il allait donc tirer comme il le faisait ordinairement, en visant une cible posée au milieu d'un grand champ dénudé, quand, contrairement à son habitude, il se mit à piquer fortement. Que voulait-il faire ? Je l'ignore et ne puis me l'expliquer.

Il recommença ses descentes piquées en les accentuant de plus en plus. Son appareil s'engagea-t-il dans la dernière ? Le fait est qu'il a voulu le redresser brutalement. Dans ces moments-là, l'effort demandé à un appareil est considérable ; c'était à une dizaine de mètres du sol ; une aile se déforma, puis lâcha, et notre pauvre ami vint s'abîmer dans la chute. La mort fut instantanée.

Il n'a pas souffert. Il n'est pas mort au combat, mais en s'entraînant à combattre, en caressant son rêve glorieux. Le rêve commencé l'a conduit droit à la cité des héros et des croyants... Le rêve n'eut pas de fin...

... Et il rêve toujours ; il dort de ce sommeil de gloire et d'éternité, l'âme sereine, car il s'est bien battu, le sourire sur les lèvres, du Devoir bien rempli. Et nous pleurons de perdre en lui, non seulement un officier d'élite, mais encore un ami charmant par sa modestie, par son bon cœur, par toutes ces qualités qui l'imposaient à l'estime de tous. Il sera inhumé demain dans le cimetière de l'hôpital du Mont Frenet, à côté d'autres camarades de l'escadrille qu'il a aimés et qui l'aimaient... »

.....
Parenthèse.

Devais-je reproduire cet article ici ?

J'ai bien hésité.

Il est trop malhabile, cet article d'enfant.

Et puis, il y a dedans peut-être trop d'histoires de batailles, trop de morts.

Et puis, j'avais peur...

... Entre les feuillets d'un papier bleu, bleu comme le ciel, j'ai mis les narcisses et les brins de mimosas du bouquet d'André Delorme. Si j'essayais aujourd'hui de toucher à ces pauvres fleurs précieuses,

elles tomberaient en poussière... J'avais peur..., peur que, de même, les pages du livre de la gloire écrites en 1917, ne fussent déjà un peu effacées et ne s'effritassent sur les bords, entre mes doigts frissonnants. Mais non... les pages sont demeurées pures et à peine le temps les a-t-il doucement jaunies.

Je les ai laissées, telles qu'elles étaient.

Elles me rappellent le drame.

.....

Je vais parfois prier sur la tombe d'André Delorme.

Une croix parmi des croix, une pierre parmi des pierres ; un horizon de hautes cheminées, de fumées et de mines, mais un tout petit coin de bleu, pour lui, du côté du ciel.

... Dors, André, héros de légende... Ton souvenir est dans mon cœur.

L'hiver, quand on m'apporte par hasard une gerbe d'œillets et de narcisses, je ne peux jamais en respirer l'odeur sans être douloureusement émue, parce que je pense à toi...



Tourbillon



Vous êtes une impulsive à l'imagination désordonnée.

Jacques MORTANE



30 janvier 1917.

Louis part à Salonique.

15 février.

Au Cercle des Sports, je fais la connaissance de Mathaux le comique. Il m'adresse la parole en anglais, en faisant danser son toupet à la Mayol.

.....
Parenthèse.

De là date mon entrée dans le monde des artistes. Je ne tarderai pas à débiter sur la scène !

.....
17 février.

J'ai écrit à Renée en lui parlant de cette Chine qu'elle désire si ardemment visiter, et des souffrances endurées par Cormier sur les routes. Pékin-Paris ! Et dire qu'on devait faire ce raid-là en avion. J'ai encore la carte. C'est un vieux souvenir de mon jeune temps !

20 février.

Les jeunes gens de « ma » classe passent la révision. Et moi je suis là, c'est ridicule.

22 février.

La plupart de mes camarades du Cercle vont partir. La grande salle où nous soulevons nos poids, a été envahie par la bande joyeuse des conscrits. Nous nous sommes bien amusés... mais je regardais presque avec respect ces jeunes fous qui seront des héros demain.

23 février.

Chaque matin, à 7 heures et demie, alors que je suis encore au lit, c'est un bruit de moteurs qui me tire de mon sommeil. De la caserne, sortent de lourds camions, qui viennent s'échelonner le long du trottoir ; les chauffeurs, couverts de peaux, descendent de leur siège, et bavardent pendant que les moteurs continuent à tourner. Devant, derrière, c'est partout l'étendue verte des bâches. Immense bourdonnement.

Soudain, arrive une auto rapide, remplie d'élégants officiers. Un ordre bref et la longue file s'ébranle dans la brume bleue du matin.

Mon rêve se poursuit. Je vois les mêmes tracteurs sur les routes ravagées du front ou sur les terrains nus des parcs d'aviation, les mêmes chargés d'hommes et de munitions. C'est la guerre.

Il paraît qu'il se prépare une offensive formidable.

1^{er} mars.

Je vais avoir 19 ans ! 19 ans ! Souvent je me trouve trop âgée, mais aujourd'hui je me maudis de n'avoir pas un an de plus pour m'engager dans l'armée anglaise comme chauffeur ! Je voudrais tant me rendre utile !

2 mars.

J'ai expédié au Bourget le journal d'Emile Reymond et les vers du capitaine de Beauchamp, que Jacques m'avait demandés.

7 mars.

Un nouveau correspondant : Alex Ferrand. Des visites à ses parents. Aviation, Guerre aérienne.

8 mars.

Mme Vallée est rentrée de Cannes. Elle m'apporte des fleurs.

Il y a deux mois, c'était son frère qui était ici avec un bouquet. Elle pleure et je pleure.

Nous allons ensemble chez M. Giry, qui nous emmène chez Garotti et fait découvrir pour nous un superbe agrandissement de la photo d'André en uniforme.

Et comme nous ne bougeons plus de là : « Venez, mes enfants ! » nous dit-il brusquement.

10 mars.

M. Giry arrive au moment où je décachète une charmante carte de Chevillard, prisonnier en Suisse.

Nous parlons beaucoup d'aviation, beaucoup d'automobile.

11 mars.

Barthélemy va partir. Nous avons passé ensemble une dernière journée.

17 mars.

Que de favorables nouvelles : 9 avions (dont 3 par Guynemer) et un zeppelin abattus, la révolution russe, la prise de Bapaume par les troupes anglaises.

22 mars.

J'aime à voir, le soir, une toute petite fenêtre allumée au centre d'un mur immense et tout noir. C'est d'un effet singulier dans la nuit. Je pense toujours, en regardant cette lueur à une phrase de Victor Hugo (est-ce bien dans les « Travailleurs de la Mer » ?) à propos d'une maison hantée : « Les deux fenêtres étaient éclairées, les trois enfants s'enfuirent ».

23 mars.

Chez Mlle Saint André, il y a beaucoup d'avions au mur. On parle de Burel, de Brindejonc, du capitaine Leclerc. Dans la rue, en revenant, je rencontre M. Maillon qui porte à brassée... un alligator ! ! C'est burlesque. Je marche un peu avec lui... pour constater l'effet... produit par l'alligator sur les passants !

30 mars.

Mlle Saint André me conduit chez le célèbre Vélocio. M. de Vivie nous reçoit dans son atelier encombré de machines, de chambres à air, de papiers et de mamelles (ce sont ses sacs de voyage). Je suis

pour lui une fameuse recrue et j'espère bien commencer sous peu mon entraînement à l'E. S.

Seulement, il y a le régime, le fameux régime végétarien.

« Que mangez-vous, pour le moment, mon cher Monsieur de Vivie...

— Oh ! je mange énormément. Le matin, café au lait avec beaucoup de pain ; à midi, une botte de carottes bouillies ; à 16 heures un bol d'orge avec beaucoup de pain !

— Ah non ! j'en ai déjà assez, des carottes et du pain ; s'il était frais, encore !

— Non, Mademoiselle, jamais de pain frais ; toujours du rassis ; il faut en manger au moins 500 grammes par jour. Moi, j'arrive à 750. Je suis encore loin des soldats romains qui mangeaient leur kilog ; c'est d'ailleurs pourquoi ils étaient des hommes si parfaits.

— Et en course ?

— En course, j'emporte de petites croquettes de macaroni, chaque croquette dure environ 2 minutes ; j'en emporte trente ».

Il faut dire que le célèbre Vélocio a calculé exactement combien il faut consommer de mètres de macaroni pour effectuer un nombre donné de kilomètres à bicyclette ! !

.....
Parenthèse.

J'adapte un changement de vitesse à ma machine et je suis le vieil apôtre Vélocio sur les chemins.

.....
31 mars.

Roland Garros a changé de camp. Il est en Silésie.

11 avril.

Entre deux enterrements Emile Monon m'apporte un morceau de la carcasse du zeppelin abattu à Compiègne. C'est gentil.

18 avril.

J'ai découvert un petit fragment de la bougie rose qui m'a servi à visiter (il y a bien longtemps, en 1906), les cachots du château d'If.

Ces jours-ci, je poursuis un trajet interminable sur la route du souvenir.

Comme je vis dans une période d'emballement pour la bicyclette, je recherche notre vieille série d'assiettes à dessert où sont peintes des caricatures de grands bis.

20 avril.

Rêve bizarre. Garros, Delorme, Jacques Mortane et moi, nous étions tous en auto et nous nous rendions, par d'horribles routes boueuses, bordées de temples grecs et d'églises en cailloutis, à un concours de tir au pistolet dans lequel était engagé M. Giry. Le compte rendu devait paraître dans la V. G. A.

En m'éveillant, j'ai couru à la fenêtre, comme toujours. J'ai vu un pauvre Marocain en pantalon blanc, capote bleue et chéchia rouge, drapeau vivant, mais si loqueteux, si misérable qu'il m'en vint les larmes aux yeux.

2 mai.

Parmelin et Martinet tués. Le père Dorme a abattu son 21^e avion.

3 mai.

Su seguro servidor qui besas sus manos (ou piernes).

Pétrus Palay, en permission, m'apprend, au cours du repas, la désopilante formule de politesse espagnole.

Nous parlons beaucoup d'André.

9 mai.

J'arrive en droite ligne de Bron.

J'ai déjeuné dans le chalet des pilotes ; tous ont été charmants avec moi, m'ont cueilli des fleurs.

Oh ! le bonheur d'être là, en leur compagnie ; le bonheur de descendre avec eux dans le petit jardin plein de lilas, le bonheur d'aller jusqu'à la porte de l'école et du hangar, le bonheur d'entendre des bourdonnements et de voir des ailes !

Je mets à sécher la grappe mauve offerte par Georges B...

14 mai.

J'écris avec le stylographe d'André Delorme, que m'a donné sa sœur Marie. Et cela m'est tristement doux. Le soir, je présente

mon frère à M. de Vivie. Nous commençons mercredi notre entraînement.

Quand je suis au milieu des bicyclettes, des pignons, des boyaux et de l'huile, je vais mieux. Ma neurasthénie et ma fatigue s'évanouissent. Je suis avide d'efforts et d'énergie !

Mercredi 16 mai.

La côte de Saint-Genest-Lerpt m'est très pénible à gravir. Mon professeur compte les coups de pédale, tout en me montrant, en haut des collines, les plaques d'or des champs de colza.

Les sapins du Chasseur ne sont pas noyés dans la brume : le coup d'œil y perd. Par contre, la descente est féérique ; un lièvre passe entre mes roues ; à droite, à gauche, partout des arbres, des taillis, des fleurs, des oiseaux. Je vais à une allure folle, je franchis sans encombre le petit pont, j'arrive à La Fouillouse.

Le père de Vivie enfile un sentier. Nous montons à Saint-Héand !

Ça grimpe terriblement et il faut pas mettre pied à terre ! Les bois et les gazons s'étagent. Nous contournons la montagne toute blanchie par la neige des noisetiers. Bientôt, le village apparaît, en amphithéâtre. La pluie commençant à tomber, nous y faisons une solennelle entrée sous nos « ponchos ». J'ai l'air d'un berger des pampas !

Sur l'autre versant, les bois sont remplis de coucous et de merles. Les murs des maisonnettes de Saint-Bonnet-les-Oules sont tapissés de lilas et de glycines.

Le père de Vivie m'apprend à aimer la nature.

19 mai.

Seconde promenade avec Vélocio.

A cause du vent contraire, nous ne pouvons aller à Chambles et nous nous dirigeons sur Saint-Galmier, puis Chevrières et Fontanès.

De là, la vue est magnifique.

A droite, on découvre la plaine du Forez où se tord le ruban d'argent de la Loire. Toutes les collines sont boisées, vertes et

noires ; il y a des précipices pour rire où coule la Coise, des ponts rustiques.

A gauche, région des hautes cîmes : le Pilat, le Crêt de la Perdrix et... bien plus loin, le Mont Blanc !

Comme animaux : des lièvres, des écureuils, de ces petites grenouilles vertes qu'on nomme, chez nous, des « reinettes », et puis des milliers d'oiseaux. Ce sont leurs chants que j'aime, ce sont eux qui me bercent tandis que j'entame ma conversation favorite sur l'aviation, les aviateurs, le sport, le journalisme.

Nous visitons l'église de Chevrières. Il y a de petites sculptures très drôles et très naïves : un Adam et une Eve dont la nudité est voilée d'une feuille de vigne presque plus large qu'eux, un curieux pommier, un serpent gigantesque et des anges horribles.

A part ça... Adam ressemble étonnamment à cet original Américain qui, voulant ressusciter les coutumes des premiers hommes, se promenait sans vêtements, avec une simple ceinture de feuillage. J'ai vu son portrait dans la « Culture Physique » ; il n'a point de muscles, point de formes, point d'harmonie, et le journal commente : le nu ne souffre pas de médiocrité.

Nous avons parlé de la mort.

M. de Vivie, lui, a pris déjà ses ultimes dispositions. Après sa chute (car il veut mourir d'un accident sur la route), son corps sera incinéré par les soins d'un ami, et ses cendres dispersées au sommet du Ventoux, continueront à voyager après lui !

Que devient-il l'implacable anathème qui frappait jadis les criminels et les maudits : « Ses cendres seront jetées au vent... »

Pour M. de Vivie, ce sera l'apothéose !

21 mai.

M. de Vivie m'a présentée à un jeune observateur, Camille C..., et nous avons bavardé, bavardé...

24 mai.

Petite promenade.

De Sorbiers à Valfleury, c'est la côte, sous un soleil de plomb.

Heureusement, il y a le bénitier ! Au coin d'un mur, une grande vasque de pierre où toutes les jeunes filles jettent des cailloux. Si le

caillou ne tombe pas, l'expérience est réussie et... l'opératrice se mariera dans l'année !

Je n'ai pas, sans doute, de dispositions pour la vie conjugale !
Sur trois essais, je n'ai pas seulement atteint la coquille !

Par contre, le père de Vivie a attrapé du premier coup. Le pauvre homme !

Avant la descente, on a une impression curieuse. On est plus haut que le clocher, lequel surgit en bas, au creux d'une étroite vallée, toute verte et toute fleurie. Le village, presque village d'Hansi, semble sortir d'une de ces boîtes peintes qui faisaient nos délices en notre jeune temps.

Nous nous enfonçons dans la crypte aux miracles, goûtons l'eau de la fontaine et déchiffrons, dans la pénombre étrange des souterrains, les ex-votos pendus au mur. De Valfleury à Saint-Christô et au col du Pilon, c'est dur. Panorama superbe, nouveau à chaque tournant, sur des collines boisées, tantôt noires de pins, tantôt dorées de genêts.

Tout seul, un if géant, point stratégique.

26 mai.

50 kilomètres ce matin.

Un temps superbe a favorisé notre « tour de Chambles ».

Jusqu'à Roche-la-Molière, chemin pas très agréable à cause des corons et des mines.

Après, ça va mieux ! Nous faisons halte dans un joli petit bois de pins parfumés, retentissant du gazouillis des ruisselets. Un troupeau de chèvres y paît.

J'y place des bergères à houlettes enrubannées.

Très accueillant, en semaine, est le Pertuiset, avec ses rochers verts et jaunes, son tunnel, son pont, son sable...

La route de Chambles... celle où Mme Luzier cassa jadis son ombrelle sur le dos de Jacques-Sylvestre Luzier, son fils...

On monte toujours, parmi les genêts.

Au fond, des barques glissent sur la Loire.

A un détour du chemin, Chambles est juché comme une forteresse du moyen-âge.

Dans le village, on se croit reporté à plusieurs siècles en arrière. Il y a des créneaux, des portes de pierre, des voûtes, des puits, des ponts-levis, des cailloux, des meurtrières.

C'est charmant et le panorama est merveilleux. Saint-Victor, à mes pieds, est blotti dans un coude de la Loire.

C'est presque la vraie montagne, sévère, agreste, sauvage. Nous retrouvons la lande en descendant sur Saint-Rambert, contournant l'abbaye de Notre-Dame de Grâce où Massillon enseigna.

28 mai.

On a patiné tout l'après-midi.

Vive le sport !

Je songe sérieusement à prendre mon brevet de chauffeur et à m'engager comme automobiliste militaire.

3 juin.

Je suis sortie avec la pauvre maman Delorme, qui pleure toujours. Elle a peur qu'on oublie son André.

5 juin.

Ce matin, je suis montée au Pilat. J'ai les yeux encore pleins d'indicibles visions, le cœur gonflé d'infini. Cette excursion sera inoubliable pour moi.

A 6 heures, M. de Vivie carillonnait à ma porte. En selle immédiatement. Petit à petit, d'ici à Rochetaillée, nous nous élevons, et la sensation est délicieuse de laisser la ville à ses pieds, avec sa noirceur et sa monotonie.

Le Bernay en bas, et bientôt, les premières maisons du rustique village, deviné d'abord à ses fumées bleues qui s'éparpillent dans l'or du soleil levant.

Pas de côte rude encore. Voici les tours. Nous rencontrons des amis qui reviennent du barrage.

La pente s'accroît ; il y a 3 kilomètres très, très méchants jusqu'aux Essertines. Mais le paysage est admirable.

Nous passons tout à l'heure au-dessus du Gouffre d'Enfer ; la « Flèche », si impressionnante quand on la gravit, n'était qu'une toute petite aiguille, un jouet frêle que nous aurions pu, semblait-il, saisir entre nos doigts !

Maintenant, nous dominons le Pas-du-Riot. A la Barbanche, nous sommes déjà plus haut que Planfoy. Les genêts commencent, à cette altitude, à n'avoir plus de fleurs.

Le Bessat : village perché, villégiature, avec sa grande Vierge, jumelle de celle de Tarentaize.

Un bois s'ennuie tout seul, bien haut ; on le traversera au retour ! Il me paraît pourtant inaccessible, autant que le Crêt de la Perdrix que je viens d'apercevoir entre deux collines, presque au ciel !

Montée, toujours montée. La Croix de Chaubouret : 1.201 mètres. Nous la laissons à gauche pour prendre un petit sentier qui conduit au sommet ; ça me rappelle étrangement le col de Ceyssat.

Dans les bois parfumés chantent des cascades.

Nous suivons un affreux chemin : ornières, cailloux, sable, aiguilles de pin. D'avance, je redoute la descente ! L'ombre s'épaissit ; dans les clairières résonnent les coups de hâche des bûcherons.

« L'âcre senteur tombe de toutes parts ; sévère forêt de sapins ombrée, se dressant comme un mur de bronze patiné et ciselé. Nous sommes plus près du vent ; il se joue dans les arbres comme dans des tuyaux d'orgue, avec un gros bruissement de mer ».

Un dernier effort ; des échappées de ciel, la cîme. Nous touchons au but. C'est un mamelon de bruyère couronné par des coulées de rochers qui dévalent comme des cascades figées.

« C'est une sorte de macadam, versé là on ne sait par qui et on ne sait pourquoi. Le Chirat produit une puissante impression et rien n'est plus étrange. C'est comme si une cîme plus haute que la montagne avait reçu un choc foudroyant d'un bolide qui l'aurait brisée en milliers de roches ».

Mais ce chirat, nous voulons le gravir.

Après avoir laissé nos machines dans le bois, pris nos manteaux, enjambé une source et nous être enfoncés jusqu'à mi-corps dans les touffes mauves d'une lande interminable, nous voilà sur les pierres.

Au bout, c'est le point culminant : 1.434 mètres !

Le panorama est étendu, depuis le grand M de Condrieu, tout

illuminé, jusqu'aux Alpes lointaines, un peu ennuagées, au Vercors et au Vivarais.

Seule ! Seule avec le ciel !

Mes ailes me porteront peut-être plus haut. Je doute de m'en sentir jamais aussi près !

Il faut descendre, avec des culbutes sur les pierres.

Nous reprenons nos machines, pour faire, cinq minutes après, une entrée triomphale à la Jasserie.

La ferme s'est modernisée. On y trouve une grande salle fraîche avec des murs ornés de belles gravures, des tables blanches et des cartes postales.

Dans cet abri de bois, nous déjeunons de grand appétit, de café au lait, de tartines de beurre et d'un verre d'eau. J'envoie un mot à maman, à Jacques et au petit observateur, en lui disant que je suis plus haut que lui !

Une recommandation de Vélocio : « Ne pensez à rien d'autre qu'à votre sécurité, ni à vos aviateurs, ni à vos avions, à vous seule ».

Mais je suis en bas du sentier sans m'en apercevoir ! Je me lance à fond de train sur la route, en affirmant au père de Vivie que je n'aurai jamais plus peur de ma vie, c'est trop bête !

Les bornes s'envolent. Changement d'itinéraire. Pour toucher Tarentaize, nous dégringolons une ruelle à pic avec ornières, montagnes russes et cailloux. Encore deux kilomètres de montée pour atteindre la République ; après avoir côtoyé le bois de la Cathédrale, nous entrons dans le petit, le solitaire perché que j'apercevais ce matin ! Par-dessus un immense ravin où le Furens mugit, nous avons joint deux montagnes. Je distingue, de loin, les courbes nettes que dessine l'autre route. On pourrait presque se parler d'un versant au versant opposé !

Les Tours, Bicêtre, Planfoy, la Digonnière ; nous fuyons sur les virages à 50 à l'heure.

Midi 25 à la caserne, je ne suis pas en retard. Après un déjeuner et un court repos, je travaille à ma couture avec un entrain depuis longtemps inconnu. Singulière influence du sport.

La nuit vient. Je rêve. Je revois une cîme abrupte émergeant d'un océan de roches, puis une autre plus haute, où voltige mon écharpe blanche.

6 juin.

Je commence à ne plus aimer la viande. Aujourd'hui, je n'ai bu que de l'eau. Les théories de Vélocio me tentent. À propos, voulez-vous l'explication de l'amour par M. de Vivie ?

En principe, l'amour à l'état passionnel ne peut pas durer plus de cinq ans. Encore est-ce là le grand maximum. La cause en est, d'ailleurs, toute scientifique.

Nous sommes tous chargés d'une certaine électricité, soit positive, soit négative. Tout le monde connaît la loi d'attraction et de répulsion des fluides. Deux pôles de noms contraires : sympathie ; deux pôles de même nom : antipathie.

L'amour n'est en somme que le contact d'un pôle positif et d'un pôle négatif, puisque les contraires s'attirent !

Or, une fois que le contact (!?!) est établi, il arrive, comme en théorie scientifique, que les deux électricités, s'écoulant l'une dans l'autre, se neutralisent. Et l'amour disparaît !

Il peut rester l'affection, l'amitié, mais il ne jaillit plus d'étincelles entre les pôles !

Là, doit être l'origine du « coup de foudre », expression que je n'avais jamais bien comprise !

Au fond, ce doit être juste !

9 juin.

Chez M. Giry, j'ai vu les portraits de tous les « as », et ceux d'André partout. Comme M. Giry l'aimait, ce pauvre petit.

Voici la boussole du dernier avion allemand descendu.

10 avril.

Nous allons surprendre « tatan » Pauline à Givors. La route du circuit, où nous faisons de la vitesse l'an dernier, est affreusement défoncée.

Louis est en sécurité quelque part. Aussi la gaité règne.

Je me costume en poilu, capote bien boutonnée et béret en

bataille, tandis que marraine exécute une bourrée avec le facteur, un vieil Auvergnat qui lui baise galamment la main.

Un camarade de Louis se confectionne avec des œufs crus battus dans du vinaigre, un déjeuner qui me donne à réfléchir... au cas où le père de Vivie voudrait remplacer le dit vinaigre par un jus de citron !

...À l'église, une hirondelle glisse à tire d'ailes sous la haute voûte.

10 juin.

Je pensais ce soir, à l'époque si lointaine où, petite élève du Cours supérieur, j'allais « sonner » dans les couloirs, l'heure de la sortie.

Bizarre évolution des rêves, et je songeais aussi à d'autres cloches, à d'autres sons graves, à d'autres mélodies.

*Oui, même en sommeillant sans souffle et sans clarté,
Toujours le volcan fume et la cloche soupire ;
Toujours, de cet airain, la prière transpire ;
Et l'on n'endort pas plus la cloche aux sons pieux
Que l'eau sur l'océan, et le vent dans les cieux.*

12 juin.

À 6 heures, en selle, rue de la Préfecture.

Le temps est un peu gris, et les choses se gâtent après Bouthéon. Un véritable déluge s'abat et nous mettons pied à terre, sous un arbre, pour délibérer. Du côté nord, tout est noir, donc, nous n'irons pas à Bellegarde. À l'ouest, une éclaircie ; nous décidons de rouler par là, après avoir déployé les ponchos. Demi-tour au Châlet des Sports, route d'Andrézieux ; c'est la fameuse route où mon frère et moi, filions comme des fous en compagnie des coureurs de Saint-Chamond. M. de Vivie me demande avec intérêt combien nous étions de jeunes filles en compagnie de tant de garçons !

Direction de Saint-Just par un petit chemin bordé de haies fleuries. Des arbres, la Loire et, enfouie dans le vert, une villa coquette. Stupéfaction ! La voilà donc, cette villa dont je cherchais depuis plusieurs années à situer l'emplacement. Le voilà donc ce

jardin d'où sortaient en auto quelques jeunes filles habillées de blanc..., que j'enviais !

Ma surprise est complète : c'est la villa de Georges Faure, le poète.

On continue. Voici le passage maudit de la Vierge, puis le village. Côte très dure.

Nous remisons nos bicyclettes dans une ferme et nous allons excursionner à l'Ermitage de Granjent.

Nous nous engageons tous trois dans les hautes herbes humides, sous la pluie qui recommence à tomber.

Un grand château-fort ouvre les trous de ses fenêtres comme des yeux béants.

Nous descendons dans le ravin, sur des roches. La pluie redouble. Il nous faut cependant arriver au fond !

Planté entre des pierres glissantes, un sapin maigre nous offre pour un instant l'abri de ses branches.

Et nous sommes là, enlaçant le tronc rugueux de nos bras ruisselants !

Nous n'avons que deux manteaux pour trois ! Mon frère me soutient pendant que M. de Vivie essaie de me mettre sur la tête un pan de son poncho.

J'ai une envie de rire terrible. La casquette de Jean, creusée en gouttière, pend jusqu'à son nez ; mon chapeau affecte la forme d'un casque du moyen-âge ; l'eau coule sur les visages, sur les vêtements, partout.

Au fond, le torrent mugit. On y va voir. Sur des cailloux branlants, nous franchissons la rivière qui s'enfle.

Nous explorons la gorge, drôlement tapissée de rochers effrités et de bouquets de bruyère. Enfin de l'herbe. Nos souliers, remplis d'eau, s'humectent encore s'il est possible.

M. de Vivie relève devant lui son poncho comme une nappe de communion.

Et, tout à coup, majestueux, l'Ermitage apparaît.

Un viaduc surplombe le torrent qui se jette avec un bruit d'enfer dans la Loire furieuse.

C'est beau et nous jouons les pygmées en face de géants !
Retour plus aisé en philosophant et en riant.
Pas un morceau de pain à la ferme.
Nous avons le ventre creux, mais... le soleil nous salue à
Saint-Genest-Lerpt !

13 juin.

La morgue insolente des enrichis de guerre me dégoûte.
Ah ! la maison octogonale que voudrait construire M. de
Vivie au Grand-Bois, la maison à trois étages, à colonnes et à
volets repliables, la maison où l'on couchera sur des planches ou
dans des hamacs, où le vent se chargera de balayer, et où l'on devra
pédaler, sur la piste de la terrasse élevée, pour avoir de l'eau ! !

16 juin.

J'ai affronté de nouveau la montée des Essertines. J'ai revu
les deux Vierges. J'ai connu les délices de la descente sous bois,
près de Thélis-la-Combe, et du goûter à l'ombre de la Croix de
l'Aile..., la terrible côte de Bourg-Argental, sous un ardent soleil :
45 degrés !..., le baptême dans le ruisseau, la douceur des couvre-
nuque mouillés flottant dans le cou, la fraîche halte de Saint-
Agnès.

Repos bien gagné, sur les monolithes étranges, sur les canapés
de pierre frangés de mousse.

Tout à l'heure, dans le bois, les colonnades d'arbres réguliè-
rement espacés nous donnaient l'illusion d'un de ces palais enchantés
de la vieille Rome. Ici, près de « la Vierge », du « Grand Serpent »,
du « Chapeau de Napoléon », sous l'aqueduc, tandis que la source
jaillissant dans la vasque égrène sa mélodie, nous avons une
impression de paix, d'harmonie, de calme... qui nous étonne à
ces heures tragiques.

18 juin.

Me voici nantie de nouvelles occupations.

Le Parc des Sports de l'Etivallière va rouvrir ses portes, et je
fais partie du Comité d'organisation de la kermesse du 14 juillet.

« Vous composerez des poèmes, vous vous entendrez avec

Georges Faure, vous nous enverrez le Cercle des Sports et ses acrobates, vous serez vendeuse. Du reste, on vous convoquera pour la prochaine réunion. »

Et voilà.

.....

Parenthèse.

Ma fièvre d'activité va trouver, de ce côté, largement à se manifester pendant quelque temps.

.....

19 juin.

J'ai vu Georges Faure, très dur d'aspect.

Un homme qui ne doit jamais rire, mais qui est indulgent pour mes poèmes...

20 juin.

Décidément, je ne viendrai jamais à bout de tout mon travail. J'ai bien expédié six lettres et composé une poésie, ce matin ; j'ai bien cousu mes poches, mis ma ceinture, essayé ma culotte l'après-midi ; j'ai bien donné une leçon de culture physique, soulevé la « barre de 30 » et pris part à un amusant match de foot-ball le soir ! Ce qui me reste à faire est encore énorme et je pars demain à 5 heures et demi pour Bourg-Argental !

Avec ça des livres à dévorer, des notes à prendre, des journaux à expédier.

Une chose m'a fait plaisir au Cercle : c'est de voir qu'on me traite en « copain ». En voulant défendre le ballon, j'ai heurté le portique dont un montant m'est tombé sur la tête ! On ne m'a même pas demandé si je m'étais fait mal !

21 juin.

Il y a quatre sortes de voluptés :

1° La volupté de l'âme.

Immatérielle, morale, elle s'applique aux satisfactions nobles : celles par exemple d'avoir obligé un ennemi, d'avoir marqué sa journée par un peu de bien, d'avoir fait quelques heureux.

Non défendue par les canons de l'Eglise.

2° La volupté de l'intelligence. Rare, profonde, elle peut se rencontrer pourtant, et souvent parmi nous.

Un poète qui relit ses œuvres, un savant qui trouve une formule, un philosophe qui bâtit un système, un mathématicien qui résout un problème, un journaliste qui est content d'un de ses articles, tout ceux-là l'éprouvent. Non défendue par les canons de l'Eglise.

3° La volupté du cœur.

Le point est délicat.

Il ne s'agit point d'amour, mais d'amitié. Seulement, cette amitié est évolutive ; elle ne concerne point des êtres de sexes semblables, mais de sexes différents. On peut y prendre peut-être quelques plaisirs sensuels, mais là, pas d'absolutisme, pas de jalousie. En un mot, l'amitié amoureuse.

Déjà un peu douteuse pour les canons de l'Eglise !

4° La volupté des sens.

Toute matérielle et charnelle.

Il paraît qu'elle est parfois délicieuse.

Interdite par les canons de l'Eglise, sauf dans le cas de mariage !

! . . .

Et voilà le cours de M. de Vivie !

Il m'a été fait sur la côte de Planfoy.

Les « petites tasses » (voir isolateurs) des fils électriques étaient piquées comme des fleurs sur la muraille grise.

Merveilleuse, la descente de Bourg. Des croix, élevées aux tournants dangereux, indiquent qu'à tel ou tel endroit, tel ou tel imprudent s'est cassé la figure... Encourageant pour les amateurs !

J'ai acheté cinq livres de beurre au marché.

Le goûter sous les arbres : pain bis et cerises... Les haltes aux sources... Très champêtre.

L'église de Saint-Sauveur-en-Rue... une sorte de pagode hindoue.

22 juin.

Georges Faure m'a chargée de composer un sonnet pour le

programme du 14 juillet, et aussi d'organiser toute la vente des fleurs.

Le soir, M. de Vivie m'a présentée à un éblouissant lieutenant-aviateur. Et j'ai parlé de mon beau rêve.

25 juin.

M. de Vivie veut faire de moi une romancière... à la façon de Georges Sand. (Fichtre !)

Partirai-je pour quelques mois avec un peintre, pour quelques autres avec un musicien ? Passerai-je une saison à Venise avec un Alfred de Musset quelconque ? Non... j'aimerais mieux des aviateurs !

26 juin.

Ah ! la terrible leçon de prosodie ! Il ne s'agit pas de bâtir un sonnet en trois jours !

Georges Faure, lui, en met quinze.

Il m'a déclamé des vers.

27 juin.

J'ai rendu visite à Mme Elise et à ses petits, en allant chercher mes tickets de sucre.

Ça me fait mal de voir ces Parisiens abandonnés dans ces taudis où tout est noir. On y parle — ô ironie ! — de Robinson, de Saint-Cucuffa, de Chaville et du bois de Boulogne.

28 juin.

Un grand progrès : j'ai grimpé Planfoy toute seule.

29 juin.

Tout va bien pour la Kermesse. J'ai embauché le Cercle des Sports au complet. J'ai des vendeuses, j'ai des acrobates, j'ai une arène de force.

Mais mon sonnet est à refaire.

30 juin.

Je suis bien décidée à m'engager après le 14 juillet.

1^{er} juillet.

Le baiser de la gloire. Le salut au vainqueur. Deux cartes postales que j'aime.

2 juillet.

Des coups sourds. Une lumière bleutée. Les prisonniers allemands travaillent, la nuit, à la réfection des rails. Je les regarde.

M. Giry m'a affirmé qu'on acceptait des engagements féminins dans l'aviation anglaise. Un grand souffle d'espoir a passé sur mon cœur.

5 juillet.

On a lu mes vers en public à la réunion du Comité. Je suis fière ! Et j'ai commencé à décorer des corbeilles pour la fête.

Au Cercle, Frédals est joyeux. On lui propose un numéro pour le cirque : une caravane de femmes-poissons poursuivie par une meute de chiens. Tordant !

6 juillet.

Bûche terrible sur la descente de Saint-Bonnet-les-Oules, avec mon frère et Emile Monon.

J'ai les deux jambes et les deux bras bandés.

8 juillet.

Je tourne et retourne entre mes doigts qui me font mal un fin carton mauve rayé d'énergique écriture et de jolis mots... Gilberte Garros...

Et puis, je lis le Voyage au Centre de la Terre et l'Ile à l'hélice.

13 juillet.

Les occupations sérieuses commencent.

À 2 heures, je pars en auto avec Georges Faure et son neveu. Nous transportons de nombreux colis et... une gigantesque contrebasse.

Ce qui inspire des vers à mon chauffeur-poète :

Les gens estomaqués nous regardent passer,

Ils baillent ahuris, se demandant pourquoi,

Nous transportons ainsi une basse sans voix !

Au Parc, on installe, on cloue, on se démène.

On rentre à la nuit... à l'heure des arceaux et des retraites aux flambeaux de l'avant-guerre.

14, 15, 16 juillet.

Je suis heureuse d'être active et d'être utile.

Mais qu'on s'est amusé ! J'en rougis !

19 juillet.

Qu'est-ce que c'est que ce milieu, l'automobilisme militaire ? Nous en avons discuté avec Mlle Saint-André. Le mieux, c'est évidemment d'y aller voir.

20 juillet, minuit.

Des visiteurs tardifs : la sœur d'André et un pilote, Paul Reynaud, grand camarade du pauvre ami disparu. Un vêtement bleu horizon, constellé de croix, un képi galonné, des ailes d'or... Les photos sortent des boîtes, les poèmes sont lus, et Paul, Paul qui ne connaît ni l'affection, ni la famille, ni le foyer, Paul s'essuie les yeux.

Il flotte une grande douleur dans cette pièce calme...

... Nous allons tous à Montrond demain.

21 juillet.

Mets une pierre blanche à cette date ; c'est la plus belle de l'année me dis-je.

... Paul Reynaud ne fera plus d'aviation après la guerre. Son but est d'aller s'adonner à l'élevage intensif au Brésil, pays des cow-boys ! Un de ses amis possède là-bas une propriété un peu plus étendue que le département des Bouches-du-Rhône. Pourquoi ne s'associerait-il pas à son entreprise ?

C'est de celà que nous parlons à l'hôtel, tandis que Marie est allée chercher sa mère. Celle-ci arrive en compagnie de M. et Mme Giry. La pauvre maman est tellement surprise à la vue de Paul, qu'elle fond en larmes. Notre petit déjeuner est triste.

Mais la campagne, le grand air, le soleil, nous font du bien.

Parmi les broussailles et les buissons, battant les fourrés, sautant les haies, nous donnons la becquée aux petits oiseaux dans leurs nids et nous cherchons des œufs de poules, que nous gobons crus, rustiquement, sur l'herbe. C'est un intense plaisir d'être là, tous réunis. Hélas ! pourquoi en manque-t-il un ?

Une heure plus tard, nous sommes au bord de la Mare, lignes en main, guettant la flottaison des bouchons.

Les bouteilles s'emplissent de goujons frétilants ; mais, pour punir ces idiots bêtes, M. Giry les rejette dans la rivière avec le pain spécial et la boîte d'asticots !

« Exquise bonté », murmure Paul Reynaud...

Plus loin, sur le petit sentier du retour, M. Giry, d'un geste, nous fait retourner. L'horizon s'élargit, la Mare noue son ruban bleu, et, sur l'eau, les morceaux de pain, lentement, descendent...

Où la véritable féerie commence, c'est l'après-midi, dans les ruines du vieux château.

Nous entrons dans les cachots, nous nous plaçons aux créneaux, nous nous substituons successivement aux prisonniers, aux maîtres et aux guetteurs, nous enjambons les fenêtres, passons par tous les trous, découvrons des vestiges anciens sous des voûtes qui tremblent et sur des pierres qui croulent.

Dans la cour, masquée par les herbes, est l'entrée d'un souterrain où il faut se laisser glisser sans peur. J'y suis ces messieurs.

C'est d'abord une pente douce, très obscure, comme dans le voyage au Centre de la Terre, puis une double crypte soutenue par deux arches ; nous reconnaissons les lieux aux lueurs intermittentes d'allumettes frottées. Dans le fond de la seconde crypte, une entrée basse ; on descend par là une sorte d'escalier jusqu'à un caveau, où l'air est frais...

Nous frissonnons et nous nous hâtons vers le grand jour, accrochés les uns aux autres.

Ces dames n'ont rien vu qui n'ont pas vu les souterrains du château de Montrond !

Et maintenant, en haut des tours ! Les contrastes nous attirent !

Les pierres ne tiennent pas debout. Il y a de grands trous en place des fenêtres et des pans de murs suspendus au-dessus des têtes ! Ces têtes, on les passe, par des cangues bizarres, ouvertes sur des murs vétustes, flanqués de nids de pigeons aux œufs tout blancs.

Pour atteindre le sommet, il faut escalader une échelle peu solide et se tenir en équilibre sur des planches pourries.

Mais aussi, de ce petit carré, quelle vue superbe !

Pendant une grande heure, la visite se poursuit, en détail.

On se penche sur les oubliettes, on sonde la profondeur des puits, on reconstitue en imagination, la vie des nobles dames à hennins, filant auprès des massives cheminées à chenêts forgés, l'entrée des lourds carrosses dans la cour et jusqu'au martyre des assiégeants arrosés d'huile bouillante. L'origine des fritures !

Nous revenons par les champs, en contant d'invraisemblables histoires de toréadors.

Non vrai, je ne croyais pas que les belles journées comme celle-ci pussent encore exister !

22 juillet.

À la portière du train qui emportait Paul hier soir, la haute silhouette bleue est restée, longtemps, longtemps, puis, avec le train, elle s'est perdue dans la nuit.

23 juillet.

Je suis retournée à Montrond, à bicyclette, avec Pétrus.

J'ai revu le vieux château, les souterrains, les tours, et c'est Pétrus qui, cette fois, m'a fait descendre l'échelle branlante.

J'ai revu la source, le parc, la haie, les nids.

Mais il manquait les ailes et les étoiles.

26 juillet.

J'ai fait tourner le globe pour savoir quel asile, après la guerre, me recevra. J'hésite entre l'Erébus et l'Île de la Réunion, entre les Indes et les Andes, entre le Cap et le Brésil.

O avenir ! ô porte toujours close. Qui me donnera ta clef ?

En attendant, je rêve et, des pavés arrosés, monte une senteur fraîche qui me rappelle Vichy et la rue aux bazars merveilleux où chantaient de minuscules coucous de bois.

27 juillet.

Comme le dit si bien mon vieil ami Vélocio, j'ai besoin de trouver mon équilibre.

30 juillet.

À Boulogne, Mme Prêtre a une frayeur insensée des Zeppelins. Moi qui voudrais tant en voir !

3 août.

Camille C..., qui est venu en permission, m'a conté sa vie d'observateur.

Seul dans le vide, de 2 heures du matin à 9 heures du soir, il guette.

Un danger ? Il se jette au fond de la nacelle qui tangué.

Le feu au ballon ? Il se précipite dans l'espace, laissant s'ouvrir au-dessus de lui son immense parachute.

Mais Camille aime le mouvement, l'activité. Il est captif, il voudrait s'évader et... devenir pilote !

Quelle ébauche de rêves à nous deux...

Nous parlons ensemble des projets de tous les camarades...

Peut-être nous retrouverons-nous tous sur les bords du lac Titicaca !

Camille est modeste, et sur son dolman déteint... c'est bien beau le simple ruban sombre et l'étoile de bronze, la Croix des braves...

4 août.

Je nage dans la joie. Nous irons à Paris le 1^{er} septembre !

5 août.

Je me revois, toute petite, jouant, à Saint-Agrève, au tennis, au ball-trap ou encore au diabolo. C'était en 1907. Le diabolo, inventé il y avait plus de cent ans, venait de ressusciter à Paris et de faire son apparition dans nos lieux de villégiature. J'y excellais... sauf à envoyer quelquefois la « bobine » sur la tête de notre excellent logeur, M. Sabatier.

Marthe et Pierre, les petits Oraçais, m'enfermaient dans la voiture de l'hôtel ; les enfants élégants se poursuivaient dans les jardins des villas.

Je me souviens de la fête du village, des confettis, du bateau sur le manège, du feu d'artifice embrasant le château. Je me souviens des jambons du sacristain...

Je me complais avec émotion dans ces souvenirs.

Quelle doit être l'impression ressentie par les vieillards quand il font ainsi des retours involontaires sur leur passé ?

10 août.

La mémoire d'André plane au-dessus de moi.

Chez sa mère, j'éprouve la même ardente douleur qu'au premier jour de deuil, en entendant dire que je ne le reverrai plus.

11 août.

Un arc-en-ciel sur les nuages gris ; dans mon esprit, un chaos de pensées et, au fond de la rue, devant le magasin d'Alfred, un bruit énorme de moteurs.

13 août.

Est-il du propre de l'homme d'être effrayé des perspectives du lendemain ?

14 août.

Il ne faut pas croire que ce soient des journées très agréables pour moi, celles où nous devons, à 5 heures, aller tous ensemble nous confesser. Car maman est une sainte femme...

Ça ne me dit absolument rien et, au lieu de réciter mon chapelet, comme tout le monde le fait autour de moi, je cherche à retrouver mes impressions d'enfant : notre chapelle, l'hiver, à peine éclairée de quelques cierges blafards, notre préparation à l'épreuve et notre terreur du confesseur, agrandie par celle des « escaliers noirs » à descendre..., les ombres, et les bruits de galoches sur le plancher mouillé.

Heureux temps qui nous paraissait si triste !

On ne connaît pas son bonheur quand on est jeune !

Mes goûts d'exploration renaissent au nom, soudainement évoqué, du professeur Lidenbrock.

« In scuffels Yoculis craterem kem delibat umbra, viator, et terrestre centrum attinges. Kod feci ! »

Est-ce le centre de la terre que je veux atteindre, comme Arne Saknussemm, ou simplement le « plafond » ?

15 août.

C'est un fait exprès. Je ne vois que des gravures représentant des chauffeuses et des femmes soldats. Je veux partir.

18 août.

J'ai reçu la visite de Mlle Erenguel. Voilà une jeune fille, seule

dans un pays constamment bombardé, occupé presque uniquement par les Anglais, en face de 86 gosses effrayés à instruire.

Elle s'en tire.

Ses plus fortes émotions sont : de regarder de loin sa petite maison dont la cave est transformée en souterrain fortifié, ou de voir tomber sous les coups des barbares, les merveilles tant aimées de son beau pays : les miniatures de la Bibliothèque d'Arras, les vieux beffrois, les tours historiques de Saint-Eloi.

Que de crève-cœur !

C'est là-bas qu'elle espère me rencontrer si je persévère dans mes idées et si je tente la grande aventure dont l'idée m'obsède.

19 août.

J'ai tiré mon premier coup de fusil ! J'ai tué une grenouille !

M. Giry, Pierrot et moi nous exerçons sur l'étang de Saint-Laurent-la-Conche.

La pluie nous a empêchés de monter aux tours.

Et nous sommes revenus en voiture, à une allure folle, sans capote.

Ma joie est incommensurable. M. Giry va m'apprendre à conduire !

22 août.

Il y a des heures comme ce soir où j'abdique toute méchanceté, toute amertume, où mon cœur s'emplit, déborde même de tendresse pour mes amis, connus et inconnus. J'ai envie de les étreindre tous, de leur crier mon dévouement, mon affection. Je n'ai point d'arrière-pensée. Je prononce avec la même douceur le nom de tous.

24 août.

Jeanne et Jean m'ont rapporté de Clermont une petite épingle, reproduction de l'insigne des pilotes. J'ai couru chez M. Giry pour la lui montrer.

26 août.

Je vais me faire photographier pour ma carte d'identité, avec mon insigne. Je ne suis pas comme Jacques, qui a horreur de poser ; moi, ça m'amuse énormément.

Charles Humbert m'attend au « Journal » !!

Et je vois sur une page de ce « Miroir » maudit, un groupe de jeunes aviatrices américaines à l'entraînement. Toujours des images qui me font de la peine, en me montrant qu'il y a quelque part des femmes, des jeunes filles qui entreprennent ce qui m'est défendu.

Je veux voler.

Jacques me sermonne. Il m'oblige à réfléchir, me prouve sérieusement que je ne pourrai jamais faire d'aviation professionnelle.

Et il m'écrit : « Vous tombez malade pour ce caprice. Vous me faites de la peine, vraiment. »

31 août.

Demain, je pars à Paris.

Un air frais emplissait ce matin l'allée, où je descendais en trombe pour chercher le courrier.

Je me surprénais à rimer :

*O cet air ! cet air pur que j'hume avec délices
Cette brise qui semble échappée aux calices
Des roses...*

Ma valise est prête dans le couloir.

*
* *

Je ne sais plus.

Après, c'est un tourbillon.

A Paris, la vue des avions me tourne la tête.

Mes compagnons ? Hélen, l'abbé Moreux !

Mes rêves ? Paysages lointains, pôles, inconnu, immensité.

Un caprice ? O Jacques ! *A défaut de voler tout de suite, il faut bien que je fasse quelque chose.*

Guynemer était né par une nuit de Noël... Guynemer est mort et sa toute jolie figure d'ange est dans mes pensées...

.....
Je joue la comédie avec Georges Faure, pour les œuvres de guerre, toujours.

Sous mes voiles vert d'eau et ma couronne d'or, je suis la muse de notre poète.

.....
Maurice me demandait si j'aimais Shopenhauer.

Non, cent fois non. Si je vois l'existence en noir de temps en temps, je déteste quand même la philosophie de ses contempteurs. Vive Dieu ! Je préfère les auteurs optimistes !

.....
Si je suis une sensitive, je souffrirai plus que d'autres...

Les petits oiseaux me font pitié, ceux qui cherchent quelque subsistance sous la couche glacée de la neige, ceux qui passent, rapides, en jetant de petits cris de douleur ou d'effroi, ceux qui ont faim, ceux qui meurent et jusqu'à « Mazamette » dans sa prison.

... Un tueur d'hommes a quelquefois pitié d'un oiseau. Un conquérant a peur d'une araignée.

.....
Pourquoi, pourquoi naître, pourquoi vivre, pourquoi mourir, pourquoi aimer ?

Et que la vie éternelle doit être longue ! Qu'est-ce qu'on y fait ? Par bonheur, j'y retrouverai Napoléon et papa, et André, et Géo Chavez et Kimmerling et Guynemer !

L'homme est un animal inquiet qui cherche les causes.

.....
Le rêve ! Quelques coups de pinceau et voilà que surgissent, sur du papier gris, un iceberg, des pingouins, des glaces flottantes, une aurore boréale et... des avions !... Oui, le rêve...

Réservée à qui cette gloire ? Pour quand cette consécration suprême de l'aile ?

Car on ira au pôle...

.....
*Grain de blé, grain solitaire,
Toi que l'on a mis en terre...*

Une chanson que marraine aimait.

.....

Les soldats, pour les grandes manœuvres, campaient sous le hall de « Charabaras » ; il cuisaient des soupes qui sentaient bon... Et j'allais voir les chevaux.

.....
En 1910, par des nuits claires, on lorgnait la comète de Halley. Je ne la reverrai plus, puisqu'elle ne reviendra qu'en 1986 !

.....
Mon confrère Paul M... m'affirme qu'on peut vraiment rendre les impressions qu'on éprouve en face de la nature. Alors, il peut dire, lui, pourquoi il pleure en écoutant les cloches des troupeaux dans les montagnes du Jura ?

Je peux dire, moi, pourquoi je suis remuée jusqu'au fond de l'âme, quand, dans la nuit noire, le son d'une trompe d'automobile me rappelle le retour d'une fête d'aviation, sur la route de Mâtel ?

Gilberte Garros n'écrit jamais de journal, faute de pouvoir exprimer ce qu'elle ressent.

.....
Garros et Marchal s'évadent d'Allemagne...

Folle de joie, j'écris des vers, j'écris des scènes de revues !

Je parais sur les planches, costumée en Jeanne d'Arc, puis en Ville de Saint-Etienne, et, bras au ciel, je clame :

Ainsi, Garros, voici que repoussent tes ailes !

Le firmament sourit de retrouver son Dieu !

Crises d'enthousiasme.

Non, je ne sais plus !

.....
Je suis la grande collaboratrice du comité des fêtes franco-américaines, je vais à l'Etat-major chercher des sabres, j'accompagne M. Hunt sur les terrains, je pénètre chez les industriels, je fais ma place !

J'aime tout.

Je foule les pistes et les stades, je confectionne des numéros spéciaux du « Cri de France », je m'adonne passionnément au théâtre, au sport, à la photographie.

Tout ! Et je m'écrie : « Ma vie ne sera jamais assez longue. Ah ! s'il me fallait choisir une seule carrière, comme je serais embarrassée ! »

.....

J'écris des choses fort pittoresques dans mes cahiers. Je parle de ce petit théâtre de foire où l'on exhibait une plume des ailes de l'ange Gabriel, la cigarette de Napoléon III à Sedan, la queue du cochon de Saint Antoine, le crâne de Saint Benoît quand il était petit et quand il était grand.

Je dis :

La nature fait des miracles. Un seul rayon doré met un peu de gaieté dans mes pensées.

.....

Imaginez une enfant de 18 ans, nantie d'une carte de journaliste, voyant tout à coup devant elle s'ouvrir toutes les portes, une enfant sans guide, toute seule dans le grand désordre d'une ville industrielle de l'arrière.

De la petite fille à la cervelle troublée par la lecture et les rêves, des camarades de sociétés sportives, de rédactions ou de coulisses, font à la fois une catéchiste à Saint-Louis et une rédactrice à la « Lanterne »...

C'est à crever de rire !

Cette petite fille se lance à corps perdu dans la vie qu'elle veut connaître.

Elle commet des erreurs et des gamineries, elle souffre, mais elle veut aller de l'avant. Elle fait des compte rendus à la correctionnelle, des enquêtes dans les usines sur le travail des femmes, elle commence à revendiquer pour ses sœurs, sinon des droits à la politique, du moins des droits à la santé par l'exercice physique !

Elle réclame un stade et un vélodrome !

Elle a retrouvé, au hasard des lieux où l'on s'amuse (hélas !) tous les vieux sportifs, tous les aviateurs d'avant-garde, et elle bâtit les premiers chapitres d'une histoire du sport à Saint-Etienne !

Présidente par ci, directrice par là ! Envoyée spéciale ailleurs !

Je me démène, je m'agite, je me débrouille, et, au fond, je suis ravie.

Ai-je le temps de rêver encore ? Oui.

Des phrases :

« Le pôle est clair, le ciel est doux », écrivait Campion, le poète de la mer...

... Les lampadaires qui projettent une lumière douce sur les gazons qui pleurent...

.....
Partir !

Je veux mon brevet de chauffeur.

Ironie ! En cette époque bénie, je dépense par mois 9 fr. 65 et j'encaisse 10 francs... mon appointement royal de rédacteur en chef du « Forez-Touriste » ! !

M. Giry m'a appris à conduire, à bord de la grande Lancia jaune, dont le radiateur est coiffé d'un oiseau d'or... Mais, pour m'engager, il faut mon brevet, pour avoir mon brevet, il faut 50 francs, plus quinze litres d'essence.

Je recommence à économiser sou à sou, comme jadis à l'école, pour acheter mes bouquins d'aviation ! ! Et, quand j'ai mes quinze litres d'essence, je les serre précieusement dans le placard du salon !

.....
Partir, oui.

L'arrière, qui fait la noce, est fatigué !

Ici, tout va mal.

Grèves, explosions, incendies, arrivées de troupes.

Aventures pour moi. Mais je m'écris à moi-même des lettres de ce genre : « Du courage, ma vieille Eddy, garde ton cœur pour tes avions ».

Je cherche toujours des ailes. Je pense à mon aviation, à mes morts, à Roland Garros, et la paix « descend en moi ».

.....
Partir ! Renoncer au café Faverjon, à ses pompes et à ses œuvres. Quitter « Baptiste et son baptistère de la rue Blanqui » !

J'ai mon brevet de chauffeur.

Gilbert, Emile Monon, Gaby Vilatte, disparus.

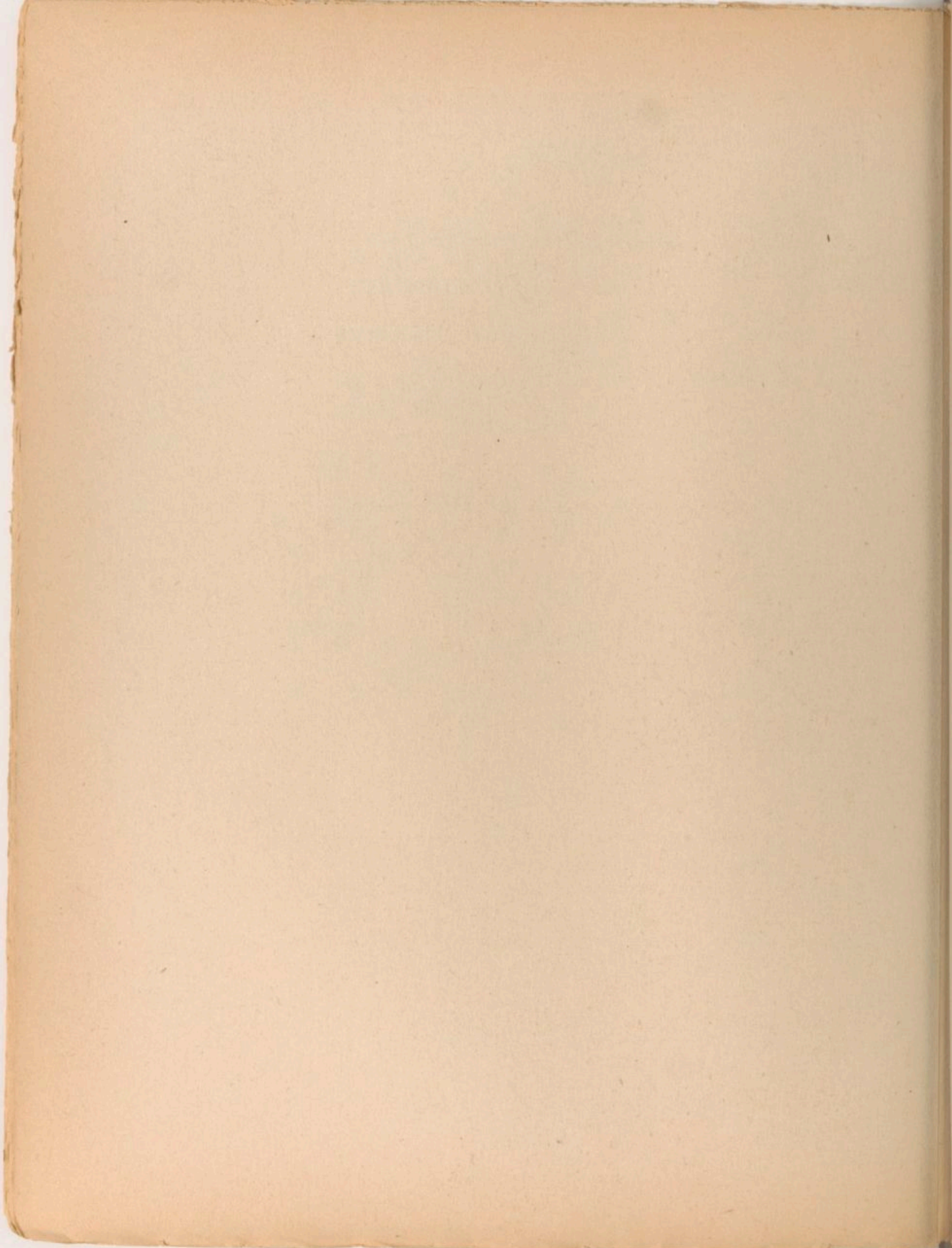
Des volontaires partent pour les venger.

Moi aussi.

Je rédige mon engagement.

Et, un jeudi, je suis boulevard de l'Hôpital, à Paris, pour passer un examen « très sérieux ».



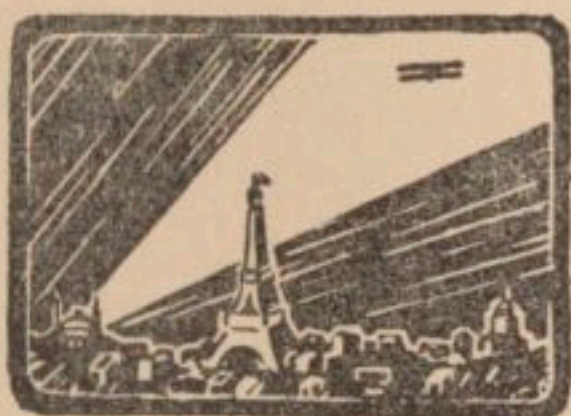


Une escapade



*Partir, les bras tendus vers n'importe où,
Jeter son âme aux éclairs qui passent...*

VERHAEREN



J'arrive à Paris vaguement inquiète.
Mais tout sollicite ma curiosité : les monuments sous les sacs de sable, les vitres sous les bandes de papier collé, et, la nuit « Paris au bleu ».

Grâce aux confrères qui — entre nous — ont favorisé ma fugue, je suis aussitôt dans le mouvement. On voudrait me garder pour des « papiers » féministes et, plus tard, pour des compte-rendus parlementaires...

Mais, je me « rebiffe » : je suis venue pour m'engager !

Soldats américains ; soldats belges. Foot-ball à Saint-Cloud. Pelouse de Bagatelle (ô Santos Dumont !) Couloirs de la Chambre. La presse, le sport, l'aviation.

Sur mon examen, voilà ce que j'ai écrit alors. Je le respecte.

Prose de débutante :

Métro Campo-Formio, boulevard de l'Hôpital, numéro 137.
Un factionnaire m'arrête au passage.

« Monsieur, c'est pour un engagement.

— Au fond de la cour, tournez à gauche, la première porte à droite, montez l'escalier ».

Bien.

J'examine les lieux. Sur de bizarres perspectives de vieux châssis démontés, de camions de toutes marques, de planches et de briques, s'ouvrent des bâtiments de bois, drôlement encombrés.

Des Belges, des Américains vont et viennent, affairés. Des poilus, complaisamment, m'indiquent de la main une flèche et un O. S. A. peints en noir sur le mur (nous sommes au triomphe des initiales).

Je franchis une tranchée en miniature, me trompe de bureau, me heurte à une porte « no admittance ». Enfin, au bout des cloisons qui ressemblent à un labyrinthe d'exposition, je déniche mon entrée.

Une dame me reçoit, me demande mon permis de conduire, et m'inscrit pour un tour de faveur le jeudi suivant.

Une charmante chauffeuse : robe kaki et bonnet de police, boucle les courroies d'une sacoche fauve. Je la regarde presque avec envie !

.....

Au jour fixé, à 2 heures et demie, sous une pluie intermittente, j'attends mon « tour de faveur ». Je fais connaissance des autres candidates.

Une petite femme, très jolie sous son béret de velours et son manteau « pinard » se lamente de n'avoir jamais conduit de voiture Renault ; une autre, réfugiée de Belgique, parle d'aller rejoindre, dans un secteur mouvementé, son mari sur le front ; une très vieille dame affirme qu'elle a le trac et un gai factionnaire nous conte des histoires pour raccourcir le temps !

Qui donc arrive là-bas ?

Les mains derrière le dos, un tailleur neutre très long et très serré, les cheveux tirés sous un chapeau d'homme, les palmes académiques au revers de la jaquette, un « demi-sexe » s'avance. Le planton salue.

« Ce doit être Madame Dieulafoy, pense tout haut la Belge.

— Ah non, dis-je, elle est morte. C'est une cheffesse, simplement ».

Et je vais interroger mon factionnaire qui me répond en riant : « Rasurez-vous, ce n'est qu'une postulante qui fut recalée trois fois ! »

C'est pour ça qu'il esquisse le salut militaire. Il est réellement poli. On voit que c'est un ancien directeur d'institution, du reste très versé dans la politique « libérale » puisqu'il se met à discuter avec moi sur la condamnation de Malvy et sur la situation de Caillaux à la Santé ! Mon interlocuteur me débite ainsi par cœur un article périmé de Léon Daudet !

Mais voici les examinateurs.

On fait l'appel. Nous montons à cinq dans la Renault (terreur de ma voisine) aux côtés de deux officiers d'aspect rébarbatif. La pluie tombe à verse et le vent soulève des mèches de nos cheveux sous nos chapeaux mouillés.

Nous tâtonnons sur des changements de vitesse inconnus, et nous

avons un petit frisson devant le grand cahier où l'officier examinateur, très digne, inscrit des notes en face de nos noms respectifs.

Manque de pratique. Un peu plus de sang-froid. Pas bon !

Toutes les cinq nous devons nous représenter devant la Commission.

« C'était bien la peine, avoue la petite femme au béret de velours, de prendre ce matin une leçon à 28 francs ! »

Et la vieille dame (elle a bien 60 ans au moins) parle du « front » avec un sourire triste.

Qui veut-elle rejoindre là-bas ? Son fils, sans doute... Il est des questions qui ne se posent pas.

Le silence n'est rompu que par les saillies d'une petite gavroche, ancienne conductrice dans une maison d'aviation, qui crâne « un peu là » avec sa chemise américaine et sa cravate verte...

La pluie s'est arrêtée ; nous retrouvons notre « office » du boulevard de l'Hôpital. Des ailes à cocardes tricolores glissent dans le ciel redevenu bleu.

Nos impressions ne sont pas folâtres.

... Sur les baraquements, se balancent de larges pancartes. Des militaires portent des colis de la coopérative d'alimentation à la coopérative d'habillement ; tout au fond, des « bicots » sont gravement occupés à moudre du sel et, à l'entrée de l'office américain, monte une immense hampe, veuve d'un drapeau plus immense encore, qu'elle portait paraît-il au 14 juillet dernier.

Des autos démarrent ; on entend des rires, des vrombissements de moteurs, et le piaillage de centaines de moineaux qui sautillent joyeusement sur le sol boueux.

Qu'elle est encore loin la voiture docile, au volant manié par une main de femme...

*
* *

Refusée au premier essai, je me paie pendant une semaine des leçons particulières le long des fortifications. L'école a son siège social dans un bar de l'avenue de la Grande-Armée, où l'on débite le café dans des tasses de poupée, hautes comme des dés à coudre !

Je passe le reste de mes journées chez les journalistes et les aviateurs ou encore au Guignol de Gaston Cony !

J'ai, au faite de l'hôtel, la chambre de mon vieil ami Louis Legendre. Pour veiller sur moi, des ailes en photographie, le fameux insigne de REP et une Marguerite au Sabbat !

Des alertes. Des cris dans la nuit.

Eteignez les lumières !

Fuite éperdue dans les caves.

Les sirènes. Le canon. Les tirs de barrage.

Dans le ciel constellé, se déploient en lames d'éventails, les pinceaux blancs des projecteurs ; les obus crèvent dans une averse d'étoiles jaunes et vertes ; des moteurs ronflent.

En bas, on discute de la question d'Alsace-Lorraine !

La cave de l'hôtel est abri officiel. Trois cents personnes y tiennent, assises à la queue leu leu comme dans un manège forain.

J'aime mieux mon sixième, mon toit, ma vue sur le ciel embrasé par les fusées et les incendies.

Je grimpe par l'ascenseur et l'un des pensionnaires, épouvanté, fonce, tête baissée, dans le souterrain. Il a pris le bruit du « lift » pour celui d'un gotha !

La berloque, les pompes, les cloches. Presque le jour. Les nerfs détendus. Le soleil après l'orage.

*
* *

Je suis affectée à Troyes, à la S. A. P. 8.



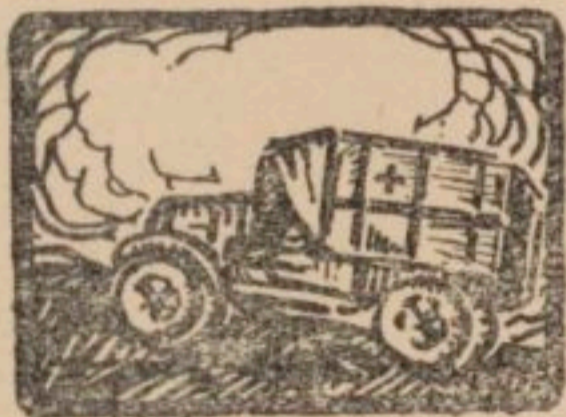
Sous l'uniforme kaki



Garros m'applaudissait, ses mélancoliques yeux noirs éclairés par les fusées qui tombaient tout près de nous. Il me dit pendant cette nuit qu'il ne cherchait et ne désirait que la mort.

Peu de temps après, l'ange des héros vint le prendre et l'emporta bien loin, bien loin de cette vie qu'il n'aimait pas.

Isadora DUNCAN



Je suis avec mes amies de l'examen.
Nous avons, pour nous cinq, un ordre de transport à faire signer au commissaire de la gare de l'Est.

On ne nous habillera qu'à notre corps.

.....
Troyes, petite ville de province. Boulevard au bord du canal.
Bureau du capitaine Dusfour, commandant de Groupe et de la Section automobile de place n° 8. Examen.

La popote : une grange où l'on mange en commun, entre soldats, pour 30 sous, où le café circule à la ronde, dans un broc

de toilette. Les « frites » cuisent en plein vent, dans la cour. Un piano mécanique moud une valse dans la salle du café proche.

Je suis équipée en kaki, veste à quatre poches, culottes, molletières, béret. Un écusson vert portant un A en drap rouge. J'achète des gants fourrés puis un insigne avec des ailes.

Notre rôle ?

Troyes étant gare de triage, aller prendre les blessés et les malades arrivant du front par les trains sanitaires et les répartir, suivant leur état, dans les hôpitaux de la ville et de la région ; ou, au contraire, aller chercher blessés et malades dans les hôpitaux de la région pour les ramener à Troyes, d'où ils seront dirigés sur l'intérieur.

Je fais de l'école au garage, car il y a bien des conducteurs et des conductrices, mais point de voitures.

Le major m'a auscultée !

Réparations de pneus et sorties.

Saint-Julien et Bréviandes sont de charmants villages aux maisons très basses, très blanches couvertes de fleurs.

On vire dans des sentiers qui doivent être, au printemps, tout gazouillants d'oiseaux.

Des tentes, des soldats, des canons camouflés.

.....
Première sortie de nuit à Thieffrin, où j'accompagne une « ancienne ».

Pourrai-je m'habituer à passer l'hiver sans feu et à me débarbouiller à 5 heures, à la clarté d'une lampe pigeon ?

« J'apprends » mes hôpitaux :

40, à côté de Saint-Bernard ; 45, rue de la Paix ; 34, rue de Paris ; 2, quai du Canal ; 206 et 6, lycée de garçons ; 8, sur le mail des Charmilles ; 1, église Saint-Nicolas ; 3 et 28, rue des Terrasses ; 4, rue Kléber (Hôtel-Dieu mixte).

.....
Je ne connais rien de meilleur que le bœuf bouilli et les pommes de terre en salade de la section...

Autour de Troyes, les paysages sont ravissants : petits

châlets, arbres et ponts, parcs et châteaux, ciel pur, soleil et oiseaux.

J'ai arrêté la voiture pour aller cueillir des raisins et en offrir à mes blessés.

.....
Je rencontre par hasard Louis Eyraud, le camarade d'enfance qui me tuait à coups de lime dans l'atelier de son père !

Nous évoquons la cérémonie de nos premières communions...

J'ai vu un avion.

En pleine rue de la Paix, inventaire des coffres à outils : un cric, un entonnoir, une brosse passe-partout, une clé à molette, un bidon d'huile, un jeu de démonte-pneus, un pot à graisse, quatre bougies, deux chambres à air...

On fait toujours de l'école et on joue aux cartes dans le bureau du magasinier. Doux métier.

.....
Je suis affectée à Saint-Bernard. J'ai une Lorraine.

Les longues nuits commencent, à rouler d'hôpital en hôpital, à veiller au poste de la gare de Croncels, à dévorer un casse-croûte dans la salle enfumée d'un réfectoire crasseux, encombré de soldats, de chauffeurs, de « quarts » et de quartiers de viande, à charger les malades sur ce quai où circulent des ombres agitant des lanternes... lueurs rouges sur les rails.

Graissage de machines, popote, courses, évacuations.

Service de 24 heures consécutives.

Des Américains, que je conduis, pleurent et crient à fendre l'âme.

Dans la nuit, trois coups de corne : c'est le signal. Il faut sauter du lit, se vêtir en hâte et prendre le volant.

On ne dort plus.

On roule, on roule :

Au Nord-Est : Voué, Arcis, Mailly-le-Camp, la route qui va vers Somessous et Châlons.

Au Nord-Ouest : Barberey, le carrefour de la Belle-Etoile.

A l'Ouest : Estissac.

Au Sud : Bouilly, Saint-Florentin, Auxerre ; de l'autre côté : Bar-sur-Seine.

A l'Est : Vandœuvre, Bar-sur-Aube ; plus haut, Brienne avec les souvenirs du petit Napoléon.

Je sais bientôt ma région par cœur.

On roule, on roule. Des baraquements, des Bessonneaux, des tanks, des autos, des motos, des avions, des canons, des munitions (ô Charles Humbert !)

A Mailly, des couverts sont préparés pour nous à l'heure du five o'clock : hachis, carottes, œufs au plat, confitures, thé au lait, tables blanches.

Je reçois des colis.

.....
Le temps n'est pas toujours fameux. Nous rentrons parfois, fantômes ruisselants et encapuchonnés dans la cour gluante de Saint Bernard. Deux heures à dormir sur un lit de camp raide comme une planche.

Parfois, le brigadier Landréa m'emmène chez sa mère.

La vallée est couverte d'arbres pourpres et or ; au sortir des carrières de craie, on file dans les bois de sapins ou bien entre les prairies ombragées de pommiers. Le soleil descend ; la route est jonchée de feuilles mortes ; l'horizon se teint en rouge.

Au seuil d'une vieille maison coiffée de chaume, paraît une maman à bonnet blanc.

Des portraits sur la haute tablette de la cheminée, un pot-au-feu dans la marmite de terre, des raisins suspendus au plafond.

Je poursuis mon brigadier dans la grange où courent les petits poussins, et dans l'immense cave garnie de cuves. Le marc est délicieux.

Une autre maison, pareille.

Chez la sœur de Landréa, la table est toujours mise : beurre exquis, œufs, poulets, bolées de cidre.

Aix-en-Othe est un petit coin riant, où les rares civils nous regardent passer avec des yeux hagards.

L'ennui des pannes, la fatigue des nuits d'évacuation, sont

compensés par la joie d'explorer des vallons féériques sous les brumes matinales ou sous les prestigieux couchers de soleil.

.....
Des Anglaises viennent prendre notre place et nous déménageons. C'est désopilant. Tout s'en va : les chauffeurs, les chauffeuses, les lits, les automobiles, les bidons d'essence et les tuyaux de poêle.

Les Anglaises sont plus « chic » que nous : elles « graissent » en pyjama et en bonnet rouge. Elles ont de formidables sandwiches pour leurs goûters !

Je « touche » une canadienne fourrée.

Dernier tour de garde à Saint-Bernard.

Longue file d'ambulances rue de la Paix.

On me donne à conduire un camion Charron, puis une Delaunay.

Je change de voiture chaque soir.

Service au garage.

De temps en temps, cirque, apéritif au café de Foy, répétitions au cinéma avec Harrius et des acteurs de la Lyre Troyenne.

Nous ne sommes plus que trois conductrices à la Section.

.....
Permissions à Paris.

Expositions de trophées à la terrasse des Tuileries. Souscriptions à l'emprunt. Fièvre.

.....
Mesgrigny ! Ville factice, ville de guerre.

Baraquements.

Parterres de fleurettes. Potagers réservés à MM. les officiers, qui cultivent des légumes pour suppléer à l'insuffisance du ravitaillement.

Infirmerie. A la porte, en gazon travaillé, le Caducée médical : Serpent, miroir d'Esculape et feuilles de chêne ; une croix de guerre, une étoile à dix branches, le tout dessiné par un artiste à barbe blanche appelé Benoît. Le même Benoît a peint les vitraux et les murs de la salle d'opération.

Le kiosque en bois où les poilus, le soir, écoutent un phonographe, est entouré de petits sapins.

Une grande croix verte, au centre du camp, signale aux avions ennemis, l'ambulance à épargner. Elle fut quand même bombardée deux fois...

La chapelle est surtout fréquentée par les Italiens, qui l'ont décorée de houx et de gui. Une veilleuse est allumée devant une Madone.

Le coiffeur (hommes et dames) habitait jadis place de la Madeleine. Il cause métempsychose avec le Major !

Je loge dans les planches et le carton ondulé.

Rien que des soldats, des infirmiers, des docteurs, des prisonniers.

Point de feu, point de confort, point d'affection, un lit dur, des camarades méchants.

On va chercher sa soupe et sa viande à la cuisine, son pain et son vin à la « dépense », sa confiture et son café à un guichet quelconque.

J'ai trouvé une âme complaisante pour laver mes assiettes de fer.

Le sol du réfectoire, en terre battue, est sablé de sciure comme la piste du cirque Rancy. Il y a même des drapeaux et des plantes ! On songe à un monsieur impeccable, à gants blancs, qui présenterait là un pur-sang en liberté.

Jalousies, mesquineries, vie de camp.

On entend le canon. Il est vrai que la 10/XI est classée comme ambulance de front.

Secteur postal 3.

Nos blessés nous dressent des tableaux épouvantables des pays dévastés :

Dans Fresnoy, plus un chien ;

A Flavy-le-Martel, plus un toit ;

A Noyon, plus rien !

Les ennemis, en arrivant, ouvraient les armoires, prenaient

les draps, emmenaient les hommes valides et les pompiers, puis mettaient le feu.

Usines détruites.

Mines à retardement qui sautent encore dans les gares et aux carrefours. Les maisons tombent comme châteaux de cartes.

Les Champs Elysées de Saint-Quentin sont un cimetière.

Plus d'ateliers.

Toits de tôle ou de carton bitumé.

De Noyon jusqu'à Busigny, c'est un effroyable cauchemar.

On ne peut pas parler, tant on est ému... et l'on retrouve des figures qu'on a pas vues depuis 50 mois... mais des figures haves, pâles, maigries.

Dieu ! que les habitants ont souffert ! Pas de vin, pas de médicaments, à peine du pain...

Ah ! la guerre !

De la maison du notaire, il reste la plaque de cuivre.

Du bureau de tabac, une boîte de cent cigares !

.....
Le brigadier G..., quand il n'a pas à crier après ses hommes, crie après un chien. Ce qui fait dire à un camarade : « Je voudrais bien être cabot pour qu'on m'envoie coucher », et à un autre : « Moi, on ne me f..... que dedans et jamais dehors ! »

J'aime le village. Quelques maisons rustiques, des courettes mal pavées, des fontaines, des peupliers au milieu de vastes prairies, une toute petite église, un étroit cimetière, des gens affables.

Evacuations de nuit. Routes défoncées. Défense d'allumer les phares.

Haltes pour déployer les cartes à la lueur des briquets.

On se perd. On frappe à une porte, on demande l'infirmier.

Et le paysan d'interroger : « C'est-y que vous auriez quelqu'un de malade ? »

Des ruines. Des pans de murs calcinés. On dirait des navires échoués sur une plage déserte.

Moteurs dans le ciel.

Mes camarades de Saint-Bernard sont à Arcis ; nous nous

revoyons, le plus souvent la nuit, au hasard du service.

Il fait froid. La rouelle de veau, qu'on sert dans la même assiette que la marmelade de coings, est figée.

Le café circule dans des seaux à charbon.

On ramène des grippés d'Anglure.

.....
 Messes en plein air. Cérémonies dans le grand cimetière militaire aux innombrables croix, où sont enterrés côte à côte Belges, Français, Italiens, Américains, Musulmans et... ennemis.

Vol lent des avions au-dessus de cette vaste plaine de la Marne où dorment tant de morts.

Dona eis requiem !

.....
 Panne brusque à la Chapelle Saint-Luc, dans un champ de tir !

J'ai « un couché et trois assis » dans ma voiture.

Les balles sifflent. La pluie tombe à verse.

Je cours au centre de gazés.

Téléphone. Voiture de secours.

Et quand mes hommes sont à l'abri à Troyes, mon lieutenant se permet une allusion grossière. Je suis si vexée, si énervée, que je mets ma voiture dans un mur.

Avertissement !

L'armée est une réunion de malheureux...

.....
 Pars-les-Romilly. H. C. 10. Baraquements dans un ancien cantonnement de chasseurs et de troupes au repos.

Jardin coquet. Petit pont sur un ruisseau. Gui. Couvertures pour faire des tapis.

Et, à côté, l'escadrille ! Des avions, des ailes, des moteurs.

O que j'aime déjà cet ancien château, avec sa vieille tour, ses murailles ornées de lierre, ses communs, ses parterres parsemés de feuilles jaunes !

Bombardements proches.

Un médecin-chef s'offusque à la lecture des « Confidences d'une aïeule », d'Abel Hermant.

...Un soir calme, large, un soir poudré de rose.

Et c'est là que je m'évade en cachette par les voies ensorcelées du ciel.

Les ailes de l'avion qui m'enlève me semblent d'argent fin. Mon pilote inconnu est beau comme l'Archange, et je le suivrais volontiers n'importe où, jusqu'aux confins de ce monde étonnant que je découvre, avide, du haut de mon char éclaboussé de rayons...

*
* *

En plein milieu de cette existence mouvementée, j'apprends un jour, à la cantine, par un télégramme cruel, la mort de Roland Garros.

C'est un déchirement.

La grande illusion s'envole, qui étendait ses ailes blondes au-dessus de mon rêve.

Je passe une nuit dehors, à regarder le ciel ; des avions y glissent, leurs feux de position allumés, et ce sont des pierreries sur une robe de velours...

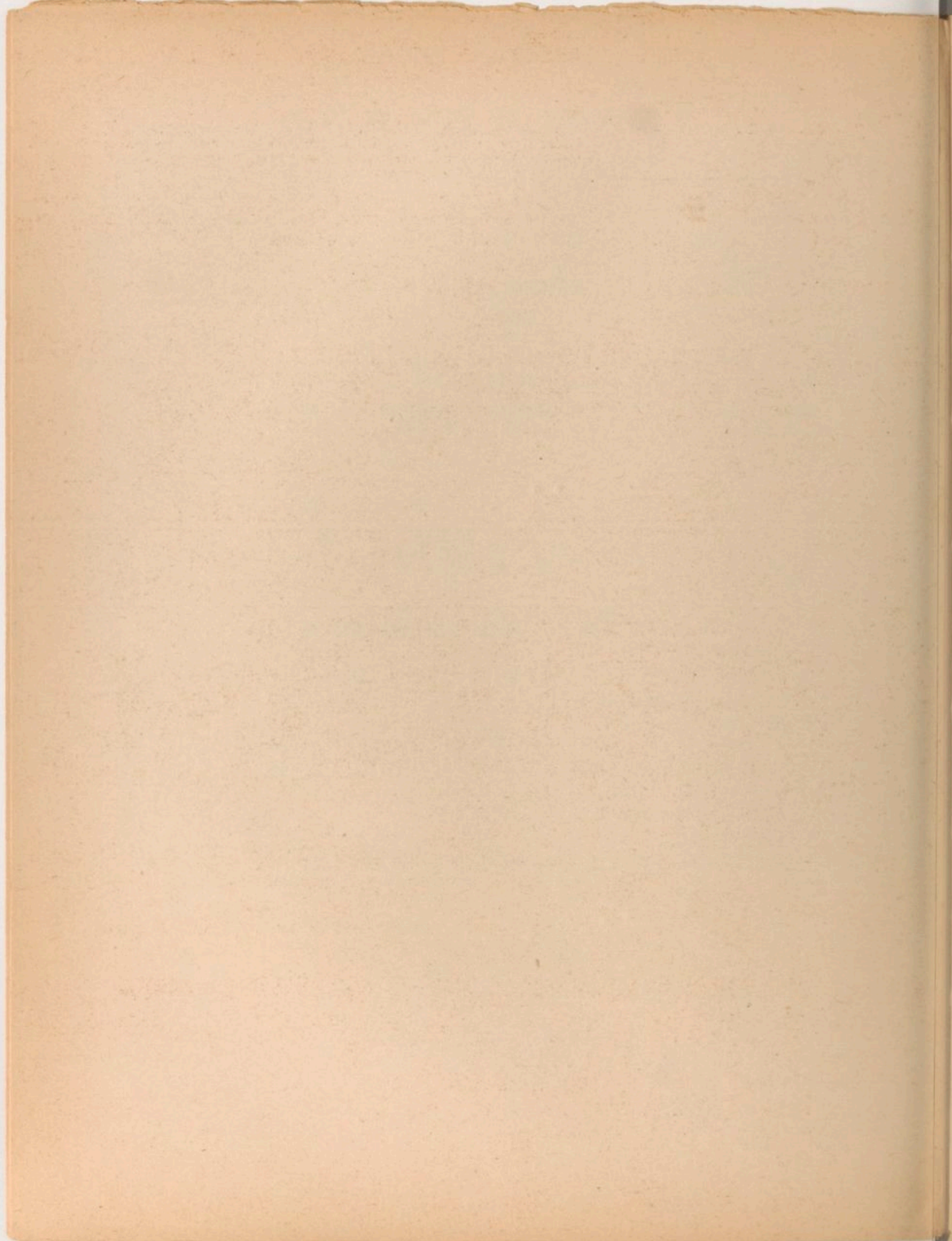
L'aube se lève à travers les sapins ; de grandes raies rouges s'enflamment, un oiseau chante ; et je suis toujours là, avec mes larmes qui coulent.

Champirol, Roanne, Bouthéon, Villa !

C'est fini.

Un voile de tristesse s'abat pour toujours sur mes yeux.





Novembre 1918



Seulement, là-bas, du côté des lignes, c'était le grand silence. On n'entendait plus rien, on aurait dit que l'épais plafond de ouate grise absorbait tous les bruits. Le canon s'était tu.

Roger LABRIC



A Joigny, où je suis affectée ensuite, j'ai une Rochet-Schneider.

Mon voyage est marqué par la rencontre burlesque d'un poilu qui vient d'hériter de 100.000 francs et qui cherche à son tour, au buffet de la gare de Sens, une personne de bonne volonté à coucher sur son testament !

A l'arrivée, un maréchal-des-logis en sabots, prépare le thé en mon honneur. Il est question du principe de la réfraction des rayons lumineux, grâce auquel le père Gilles prouve que la lune n'a pas d'atmosphère... On ne s'ennuie pas à Joigny...

Les élèves de l'école d'artillerie organisent des monômes avec rapporteurs en bandoulières ; un sosie du président Wilson discourt en quatorze points.

La Section a une succursale, le café de la Treille, au nom symbolique.

Joigny me plaît, avec ses vieux châteaux et ses anciennes fortifications :

Le porche de l'église Saint-Jean... C'était l'accès d'un manoir bâti à la fin du X^e siècle, par le comte Rainard le vieux, le fondateur de Châteaurenard (Château-Reinard) le type du parfait brigand féodal.

Le castel de Joigny était un de ses principaux repaires, avec les châteaux de Châteaurenard et de Montereau.

Le rond-point des Guimbardes... et le haut chemin, fossé de fortifications, planté de sycomores. Ces fortifications faisaient partie de la seconde enceinte défensive, celle construite après le château primitif de Rainard le Vieux.

La porte du Bois, route des Cerisiers... Cette porte, située au nord de la ville, est le seul vestige subsistant de la seconde enceinte construite au XIII^e siècle. Massive, avec sa voûte en ogive, elle constitue un monument précieux de l'ancien Joigny.

Le faubourg de la porte Bercy, route de Brion... A cette porte, aboutissait le grand chemin venant de Troyes, et que firent établir les comtes de Champagne, devenus seigneurs de Joigny, dès le XI^e siècle.

Epizy..., à l'ouest, agglomération en bordure de l'Yonne, tapie au pied des escarpements de la fameuse côte de Saint-Jacques.

Dans tout le département, ce sont de frais villages, des maisons accueillantes, de grandes caves et de grandes cuves ! Noix et vin nouveau.

Saint-Julien-du-Sault, Aillant-sur-Tholon, où des cuisiniers décorés de la Croix de Guerre débouchent de vénérables bouteilles de rhum, Looze, Briennon, Saint-Florentin, Auxerre, toute la forêt d'Othe sous les lumières dorées de l'automne.

La vallée de l'Yonne est magnifique ; mais il faut être prudent : ce ne sont que montées, descentes, virages, mamelons, ponts suspendus.

En combinaison bleue et en galoches (comme le maréchal-des-

logis), un balai à la main, je nettoie ma voiture au bord de la rivière. Entre deux courses, je prends le thé avec « l'Etat-Major ». Charrier joue, au violon, la *Méditation de Thaïs* ou la *Mule de Pedro*... J'ai installé dans son bureau, ma table de correspondance.

Parfois, nous nous promenons sur les rives de l'Yonne. Des nuages courent au ciel et, à l'envers, dans l'eau grise où trempent les longs cheveux des joncs.

Il pleut des feuilles mortes. De tristes ailes passent.

...Ah ! mes camarades de Joigny ! « Cet animal de Félix », Paul Bertrand, Charrier s'arrachant à son violon pour se plonger dans un problème de balistique, le père Gilles, ou père Gyro, ou père Gyroscope, surnommé le Pétrone du détachement, critique de l'art et du beau langage, dans son pays M. de la Tour qui penche, seigneur de la Commanderie et autres lieux, duc de la Garenne...

... Je suis surtout de service au champ de tir, où je conduis le docteur accompagnant les saint-cyriens.

Vacarme effroyable, détonations, éclairs, obus fendant l'espace. J'évolue autour des pièces, pendant que les opérateurs de cinéma tournent, tournent... La terre vole hachée, pulvérisée...

Pour les civils, ce seront-là des « vues du front » !

.....

Un beau jour, c'est l'Armistice.

Toutes les cloches se mettent à carillonner.

Nous avons des drapeaux à nos voitures. Les hommes sont fous ; ils tapent à coups de tisonnier sur le poêle du réfectoire. Le marc coule à flots dans les quarts.

Illuminations. Marseillaises. Coups de canon. Coups de clairon. Rampes électriques sur l'Yonne.

Je grimpe au pylône de la T. S. F., par des échelles à claire-voie et je me drape, là-haut, dans un étendard.

Le pylône est baptisé pylône de la Victoire !

Félix hurle « le fiacre 113 », Damas parle du camp du Drap d'or, Renouard de la Rivière offre le porto.

Dîner plantureux. Rires.

... Cependant, mon chef, l'adjudant Nancenet, qui vient de

rentrer d'un long pèlerinage aux régions dévastées, et qui n'a plus retrouvé sa maison, Nancenet sanglote dans un coin...

Je fais comme lui, parce que Charrier joue la chanson du printemps et parce que la voix des hommes monte, grave et troublée.

C'est la vieille mélodie basque qu'entonne Lacassagne, la mélodie de son pays :

*Sur les bords de la Garonne,
Quand vient le printemps,
La chanson gasconne
Résonne en tout temps.
Dessous ma fenêtre
Un doux oiselet,
A l'ombre d'un hêtre
Chante ce couplet :
Se canto que canto
Canto pas per you
Canto per ma mio
Ques attein de you...*

.....
Je reçois immédiatement après un ordre : Mlle Diard est chargée de conduire l'ambulance de l'escadre d'aviation de bombardement de Château-Thierry. Elle quittera Joigny par fer dans l'après-midi du 18, de façon à se présenter le 19 au matin à la S. A. P. 8 à Troyes...

Hélas ! une tuile formidable ! On m'égare tous mes bagages. Je suis à Troyes avec quelques francs, une chemise et une glace de poche !

Partir à l'aventure dans de telles conditions ? Je refuse. Je reviens à Paris, où défile le flot joyeux des Catherinettes en délire.

Je fête moi aussi, la libération, en compagnie de mon ami Hélien, le vainqueur de la Coupe Michelin.

A Saint-Etienne, je suis gauche dans mes vêtements civils.

.....
La guerre était finie.

J'étais entourée de croix... les croix de bois...

J'appris en rentrant que Peary préparait une expédition polaire et que la maison Curtiss songeait sérieusement à la traversée de l'Atlantique.

Mais Garros était mort.

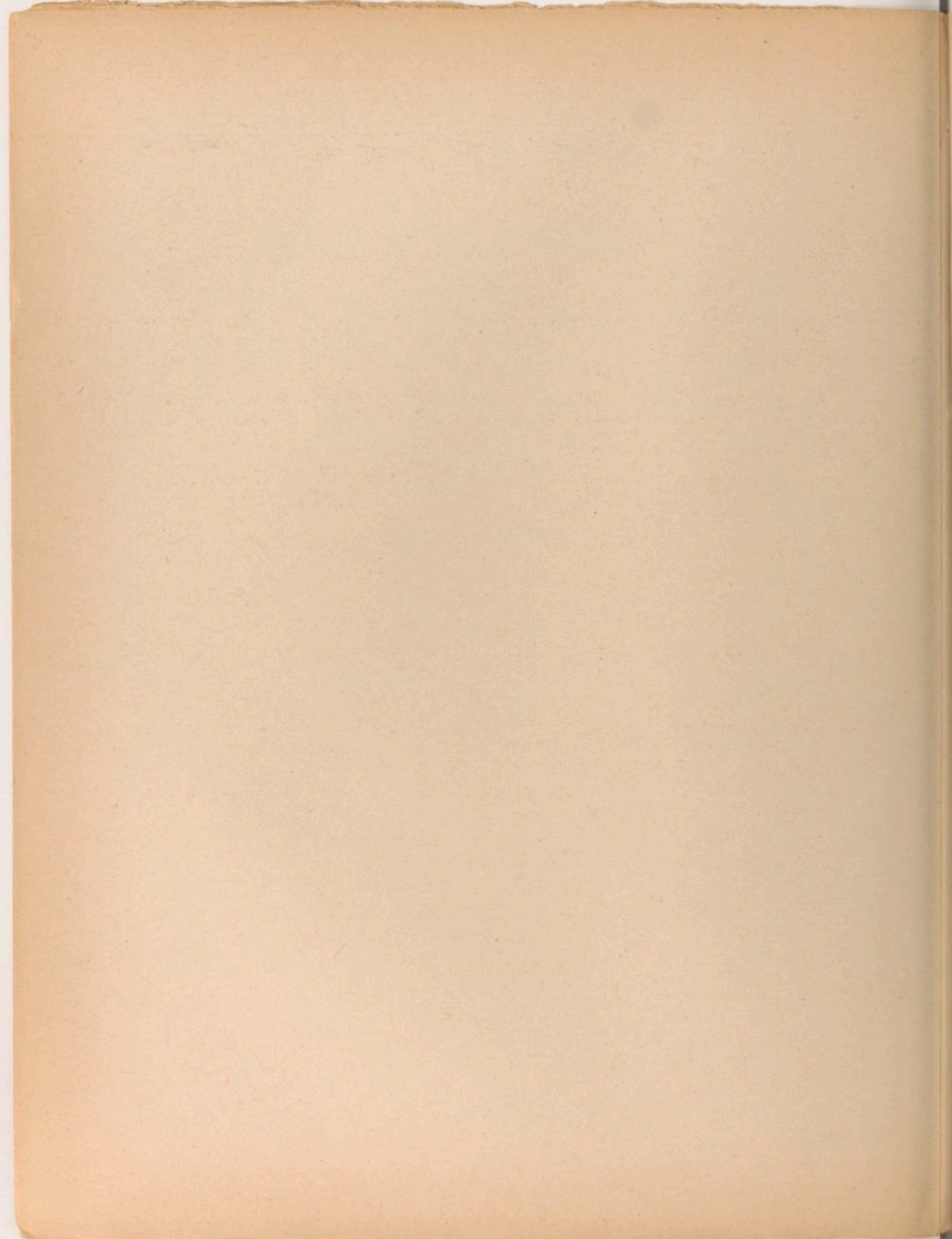
Taylor relate dans ses livres, l'existence des idées-phares.

Garros était mon phare. Quand il s'éteignit, l'océan de la vie devint pour moi houleux et perfide.

Le naufrage dans la nuit.

Puis, Dieu envoya sa colombe et je recouvrai la paix...





Zizette



Ma plus haute ambition eut été d'avoir à moi un oiseau, une tourterelle. Celles de ma mère, si familières, si plaintives, si tendrement résignées au temps de la couvée, m'attiraient vivement vers elles. Si la petite fille se sent mère par la poupée qu'elle habille, combien plus par une créature vivante qui répond à ses caresses, J'eusse tout donné pour ce trésor.

Mme MICHELET



On m'avait donné une toute jeune tourterelle, un amour de petit oiseau arraché brusquement par des mains cruelles d'enfant, à son nid, à sa branche, à son arbre, à sa forêt, à tout son domaine de liberté et d'harmonie.

Un jour, à midi, en rentrant, je vis dans une cage étroite (hélas !) une boule de plumes noires, grises et blanches. C'était l'oiseau...

Il était blotti, tout apeuré, et ses yeux étonnés et craintifs m'interrogeaient.

Plus d'air parfumé, plus de jeux de lumière entre les feuilles... plus de nid, plus de branche, plus d'arbre, plus de forêt... Des barreaux.

J'ouvris la porte et la petite bête, confiante, se posa sur mes doigts... Elle consentit à manger quelques miettes de pain, elle s'enhardit à trotter sur la table.

Et tous, nous la couvrions de baisers et de caresses, pour lui faire oublier son paradis perdu.

Petite âme errante, elle devint notre compagne fidèle. Pendant cinq ans, elle mit, par sa seule minuscule présence, de la joie dans la maison.

Elle vivait avec nous, de notre vie.

Je la trouvais, le matin, « à la fenêtre » de sa cage, attendant impatiemment l'heure du déjeuner.

En m'apercevant, elle chantait, et ce bonjour de ma chère protégée me touchait jusqu'aux larmes.

Le chant de la tourterelle s'est fait entendre, dit un vieux poème oriental, lève-toi, ma bien-aimée, ma colombe, et viens, car l'hiver est passé...

Gentiment, elle picotait un fragment de brioche, puis, dans un beau vol plané, s'élançait à la poursuite du soleil. Oh ! le soleil ! Dès qu'un simple rais striait le plancher de sa ligne d'or, elle se précipitait, essayait d'élargir à coups de bec cette place merveilleuse où quelque fée réalisait pour elle le double miracle de la chaleur et de la lumière.

Le soleil ! Parfois, l'appartement en était inondé. Alors, elle cherchait un endroit favorable, se couchait voluptueusement et déployait ses ailes ; tantôt elle les dressait, très haut, en arche, pour découvrir le duvet blanc de son corps frileux ; tantôt, comme une hirondelle blessée, elle les rabattait à terre, en éventail ; si elle sortait du bain, chaque lame était un arc-en-ciel.

Elle s'appelait Zizette, ma Zizette.

Et d'évoquer ce seul nom, il me semble voir encore près de moi la petite bête jouant avec mes crayons, et insistant avec de grands gestes de la tête, pour grimper sur mon bras.

Zizette ! Elle était partout, taquinait la plume qui courait sur le papier, se couchait sur la page du livre, dormait sur l'ouvrage et les soies à coudre, s'égarait sur le piano. Ah ! le piano !... A

l'heure de l'étude, elle était là, perchée au bord de sa corbeille, sur le casier à musique. Elle écoutait, puis, peu à peu, son cou s'enfonçait, son corps s'affaissait sur les pattes roses ; on ne distinguait plus qu'un bec allongé et deux diamants noirs. Quand, après, elle descendait sur le tapis, marchant gravement, tête relevée, queue étalée, on eut dit une princesse en manteau de cour.

Elle s'étendait sur un coussin brodé, bête de luxe, quêtant des hommages qu'on lui apportait sous forme de baisers.

.....

Notre ami Mombello câlinait la « colombine ».

Il lui offrait des bouquets de violettes et lui chantait des refrains lumineux d'Italie :

*Quando Rosina scende
Giù dal monte
Coll' anfora brillante
Sulle spalle...
Con asinello carrico di grane...*

*Quand Rosine descend
De la montagne
Avec l'amphore brillante
Sur ses épaules
Et l'ânesse chargée de graines.*

.....

Comme elle était jolie, ma Zizette !

Ses plumes étaient en velours, ses pattes en corail ; ses yeux étaient des perles de jais ou de rubis, suivant l'humeur de l'oiseau !

Car Zizette avait ses bons et mauvais moments !

Subites colères contre des objets bêtes... ou encore vraies frayeurs d'enfant. Ainsi, si Zizette était plongée dans une terreur folle à la vue d'un bâton, elle déclarait par contre la guerre aux sous percés, aux mèches de cheveux ou aux verres de lunettes !

Bonheurs profonds... quand elle était dans nos pas comme un toutou bien apprivoisé, quand elle se réchauffait en ronronnant, sur nos pantoufles de laine ou dans le giron de nos jupes !

Elle « faisait son lit ». Elle sautait dans sa corbeille, préparait un creux, puis s'y glissait, satisfaite. Elle se ramassait tant dans sa cape brune qu'elle se confondait avec le coussin et que l'on ne voyait plus d'elle que son bec pointu et ses doubles paupières ourlées de perles.

Ses bouts d'ailes croisés en poupe, Zizette avait l'air d'une cocotte de Pâques, couvant des œufs en chocolat. Elle se perdait, parfois, dans la bourre épaisse des tapis, mais, quand elle devinait notre présence, elle accourait de toute la vitesse de ses pattes, qui frappaient menu sur le plancher. Je connaissais ce petit bruit clair et je n'avais pas besoin de voir Zizette, *je l'entendais venir !* Elle arrivait, elle chantait ; et son chant était tendre comme la caresse qu'elle sollicitait.

Pauvre petite chose douce et triste ! Elle avait sa petite maison, son petit verre, sa petite assiette, sa place à sa table ; elle avait ses mets préférés et nous lisions de la joie gourmande dans son regard d'oiseau.

Quand je rentrais, toujours tard, Zizette était pelotonnée sur sa cage, avec ses plumes enroulées comme une écharpe de fourrure.

Ses yeux rougis de sommeil et agrandis de rêve — à quoi peut bien rêver une colombe ? — se tournaient vers les miens. Elle hochait sa tête et roucoulait pour moi. Ses petites pattes tâtaient le dos de ma main, puis, gravement, méthodiquement, elle gravissait mon bras, atteignait mon épaule, et là, me saluait de dix-huit notes rythmées de coups de pattes !

Après quoi, nous passions toutes les deux une heure délicieuse en tête à tête ; elle acceptait quelques miettes, puis se reposait dans mon cou, heureuse.

Et j'avais sur ma chair une tiédeur vivante, un corps très doux que je sentais palpiter. Nous nous aimions !

... Chère petite compagne, petit témoin vagabond de mes sourires et de mes larmes, petit Saint-Esprit, feu-follet mystérieux sur la nuit de mon cœur.

Je l'aimais, elle m'aimait.

Quand je partais en voyage, pour une lointaine descente en

parachute, j'avais de la peine à la laisser. J'emportais, dans mon sachet à médailles, quelques-unes de ses plumes soyeuses... et elle, à la maison, demeurait plusieurs jours sans chanter !

Avait-on du chagrin ? Zizette se faisait cajoleuse, multipliait ses baisers, prodiguait ses naïves consolations.

Pendant mon séjour à la clinique, à la suite de ma chute à Saint-Galmier, ma tourterelle ne me quitta point, monta la garde à mon chevet, hâta ma guérison.

Elle était notre joujou. Parfumée à l'eau de Cologne, cravatée d'un ruban, elle posait en photographie. L'hiver, quand elle avait trop froid, elle venait près du feu, cette pâle imitation du soleil.

Pauvre et cher petit oiseau.

.....
La mort de ma Zizette fut pour moi quelque chose de si déchirant, de si épouvantable, que je n'y pense jamais sans pleurer.

J'avais été malade et ma petite tourterelle, au cours d'un long mois, avait aussi gardé la chambre ! Courant en zig-zag sur mon lit, elle guettait l'instant pour bondir dans mes bras et « me montrer » ses pattes douloureuses de rhumatismes.

Depuis longtemps, elle souffrait ; elle souffrait du froid, de l'humidité, cherchait la chaleur, cette grande sœur de l'affection.

La petite sainte Thérèse souffrit du froid jusqu'à en mourir ; ma Zizette aussi.

On ne vit pas sans soleil et l'on ne vit pas sans amour. Les deux puissances ont la même origine. Mais laquelle ?

Le premier soir où je pus me lever, Zizette m'avait suivie et, avec moi, avait grignoté un biscuit au champagne.

J'ai la conviction qu'elle *savait* qu'elle allait mourir et qu'elle voulait se rapprocher de nous, sans doute pour être protégée contre l'invisible ennemi.

Elle se dirigea vers moi, essaya de sauter sur mon bras, dans ce geste qui lui était familier. Pourquoi ne l'ai-je pas aidée ? Pourquoi ai-je bougé à cette minute précise ? J'en ai un remords terrible. Elle voulut voler, mais ses ailes ne la portèrent plus ; elle glissa, tomba... et nous cueillîmes à terre, un petit corps déjà inerte.

Son cou se tendit. Par trois fois, Zizette essaya, du bec, de chasser la vision, la terreur de la grande nuit.

Ses petites pattes se crispèrent, raides, glacées ; ses ongles entrèrent dans le duvet blanc. Sa tête s'inclina, s'inclina, tout doucement, s'appuya, pour dormir de l'éternel sommeil, sur son épaule de plumes.

Pendant quelques secondes, ses yeux reflétèrent de cette humide clarté — la même qui, là-haut, illumine les yeux des étoiles — puis, lentement, les doubles paupières ourlées de perles roses s'abaissèrent pour se clore à jamais.

Il n'y avait plus, dans la corbeille de paille jaune, qu'une boule de plumes privée d'âme.

L'âme, l'âme de ma petite Zizette avait rejoint les âmes, tout droit, au paradis des colombes.

.....
 Maeterlinck l'a écrit : « Tout est triste dans la nature et dans la vie ». Lamartine l'a écrit : « On ne peut jamais frapper un peu fort sur le cœur de l'homme sans qu'il en sorte des larmes, tant la nature est pleine, au fond, de tristesse ».

Tout est triste parce que nous ignorons tout.

Pourquoi, pour obéir à quelles fins, Zizette est-elle venue près de moi ? Pour partager des bribes de soucis ou de plaisir, pour rendre quelques sourires plus radieux, quelques pleurs moins amers ?

Pourquoi Dieu nous prête-t-il des amis, pour nous accabler, ensuite, de l'immense regret de les avoir perdus ?

Qu'était cette petite chose ? Qu'y avait-il dans cette cervelle fragile ? Quelle vérité ou quel doute voulaient exprimer ces yeux ?

Une bête ! Un oiseau ! J'ai l'impression que Zizette était plus qu'un animal livré à l'instinct stupide. D'ailleurs, qu'on ne s'y trompe pas : l'instinct est une invention de l'homme qui n'ose pas, par amour-propre, reconnaître l'intelligence de la bête !

... Peut-être, avec ma tourterelle, ai-je étudié comme le philosophe avec ses abeilles, le secret de la grande force qui anime ici-bas tous les êtres, et même les objets en apparence insensibles.

Hélas ! Je n'ai rien découvert, rien déchiffré.

Dans les prunelles de Zizette, luisait un bout de ciel. Allez donc interroger le ciel sans être écrasé par l'infini !

Je n'ai rien appris. Je sais seulement que je ne verrai plus Zizette, jamais, jamais, jamais. Comme disait Mme Michelet, à la mort de son lapin : Pardonnez mes larmes...



Mes oiseaux



*Et, par les airs, une clameur
De désespoir et d'agonie,
Rauque, s'échappe, vibre et meurt,
Déchirante en l'ombre infinie*

MERCIER
(Oiseaux perdus)



Le silence des soirs est fait de milliers de bruits imperceptibles.

Je n'ai plus ma Zizette maintenant, et, quand je rentre, vers minuit ou une heure, je suis toute seule dans ce silence. J'entends, amplifiés, les battements de la pendule, les battements de ma montre, les battements du coucou.

et j'entends aussi les battements de mon cœur. Ils ajoutent des minutes à des minutes, des parcelles de vie à des parcelles de vie. À l'unisson, ils tissent le réseau du temps ; chacun d'eux est une maille de plus et une maille de moins. Ils tombent comme les grains de sable d'un clepsydre géant.

L'air est ténu et laisse passer d'innombrables chuchotements. Le bois des meubles souffre et craque. Dehors, de quelque abîme de la nuit, part un cocorico... et je pense à ce coq auvergnat qui salue en chantant toutes les heures précédant l'aurore !

Je sens de mystérieuses présences ; je me crois frôlée par des ailes-fantômes et, parce que j'ai peur, je m'approche de la cage où dorment mes petits oiseaux.

« Fifi » et « Furet » sont, sur un barreau, deux boules de plumes hérissées. Ils ont mis leurs têtes sous leurs ailes pour ne pas voir la nuit.

Je reste là, près d'eux, un long moment à les aimer...

O mes oiseaux ! tous les autres, où sont-ils ?

Où sont-ils :

les dix-huit sujets rares de « parrain Glass » qui se poursuivaient dans une immense volière et qui furent miens l'espace d'une année... ;

le rossignol du Japon, tout jaune, avec une huppe provocante... ;

le pinson qui chantait trop fort et qu'on devait faire taire, en recouvrant sa cage d'un tapis, quand maman avait mal à la tête... ;

les serins qui aspergèrent un jour le crâne poli de notre bon docteur... ;

le bruant, qu'on appelait « le vert », et qui vécut quinze ans... ;

le joli canari dont on me cacha la perte le matin de mon examen au certificat d'études.. ;

et « Chiffon » et son raisonnable ami au manteau ourlé de noir... et « Mazamette », qui eut devant la mort la même terreur que ma tourterelle... Et d'autres, et d'autres...

Quand nous partions en voyage, jadis, nous les laissions dans la salle à manger aux vitraux, avec une grande provision d'eau et de graines fraîches, ou encore nous les descendions chez « tatan Pauline », dont la perruche nous accueillait avec de joyeux « coquillou ». En sa compagnie, mon bruant apprit à parler !

J'ai toujours adoré les oiseaux.

Le souvenir le plus cruel de ma vie d'enfant est celui des parties de chasse où papa m'emmenait. Parce que papa me faisait tenir la

ficelle du miroir aux alouettes, et aussi parce que j'avais la garde des oiseaux tués.

Assise sur un tertre dans la campagne triste, je caressais les petits cadavres étendus sur mes genoux. Têtes douloureusement inclinées, pattes crispées, plumes rougies... cela me faisait mal.

J'aurais voulu crier à tous mes protégés du ciel : cachez-vous !

Il se peut qu'il y ait pour des hommes, plaisir à regarder s'éparpiller dans l'air cette neige de duvet, à voir frémir ces ailes blessées, s'éteindre ces yeux suppliants des douces victimes...

Il se peut aussi qu'il y ait pour eux de la volupté à torturer ce qu'ils chérissent... Mais, je ne comprends pas. Et je n'ai jamais trouvé d'excuse à la vilaine manie de tuer.

Les oiseaux préfèrent-ils cette mort ? Les pigeons de tir sont-ils heureux de leur sort ? Ils ne nous l'ont jamais confié...

Mes chers petits oiseaux, vous serez préservés, vous, des affres de la faim et de l'hiver ; le plomb ne brisera pas vos ailes...

... Que me dis-tu, Fifi ?... Que tes frères peuvent sans regret mourir, eux qui ont connu l'espace, les chansons, les parfums, les rayons de soleil, les fleurs, les bois, les jardins, la source, les abeilles, le printemps...

Ton rêve est éblouissant, petit oiseau.

Et voilà Fifi qui sautille, redresse le bec et lance une roulade.

Non, je ne saurai jamais la vérité, jamais...

Alors, secouée de sanglots, je m'accoude à la cage et là, dans la nuit, je pleure mes oiseaux morts...

.....
Au loin, un train roule et la sirène le suit d'un hurlement strident.

Je vais à la fenêtre. Le ciel est d'un bleu profond, criblé d'étoiles.

J'aime dans la nuit les clartés blanches et, dans le jour, les terres rouges.

J'aime les clartés blanches : les étoiles, les phares, les astres artificiels de Jules Verne..., les vers de Zamacoïs que récitait Marcel Saint-André :

Sais-tu qui je suis ? Un rayon de lune.

Sais-tu d'où je viens ? Je viens de là-haut !

J'aime les terres rouges, les terres chaudes, les terres qui flam-
bent ; j'aime les champs d'aviation aux pistes nues cuisant sous le
soleil, les peintures ardentes des déserts de sable. Les terres rouges
ont l'odeur sauvage des bêtes fauves et du maquis brûlé.

... Ma petite nièce Irène est dans son berceau.

Elle m'a dit :

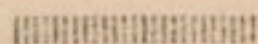
« Le bon Dieu éteint le jour pour faire dormir les petits
enfants... »

Ou encore :

« La lune n'est pas encore allumée... »

Ou encore :

« Ils sont jolis, tes petits oiseaux habillés de bleu, est-ce
qu'ils ont aussi leur maman ? »

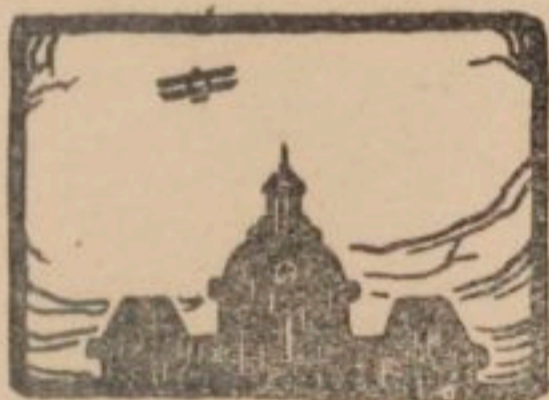


Une plume et des ailes



Heureux qui peut connaître les causes des choses.

VIRGILE



Ma destinée était écrite... comme toutes les destinées d'ailleurs ! On ne me sortira pas de l'idée qu'il y a quelque part un grand chef mécanicien qui a réglé minutieusement les rouages de nos vies et qui les a mis en marche pour tant d'années...

En quittant l'armée, j'entrai dans la Presse, entièrement cette fois : la Loire, la Tribune, la Vie Lyonnaise...

Nous étions en 1919, ère des enthousiasmes.

Le sport était à l'ordre du jour et, bien entendu, j'étais bon gré mal gré, de toutes les combinaisons.

A la Mairie, se réunissait, en vue de l'édification prochaine d'un stade, un nouveau Comité des Onze, où figuraient MM. Jean Neyret, Vernay, Hunt l'honorable consul, Bonnet, Ravat, Abougit, Denuzière, Pétrus Faure, Géo Dumas..., un Comité des Onze sans Clémenceau !

Chez Rizzi, se retrouvaient tous les jeudis les membres d'un

autre groupe, celui du Comité de l'U. V. F. : Hugonnard, Aulagne, Marandon, Boudet, Bayet, Guillaud, Perrin, Buisson.

Et enfin, je recherchai, pour faire plaisir à Marandon, tous les vétérans du cycle et de l'automobile ; ainsi, un beau soir, naquit une société qui devait faire parler d'elle.

Car, de ce noyau, partirent les organisations qui implantèrent définitivement le sport à Saint-Etienne : le Boxing Club, l'Automobile Club, le Forez Sportif !

Heureux temps !

Nous avions tous les dimanches des courses cyclistes. Pour en narrer les péripéties, il faudrait un volume plus gros que celui-là !

On partait de bon matin, brassards aux manches, cheveux au vent, et l'on suivait sur les routes, les « cracks » multicolores ennuagés de poussière.

La plaine, la montagne, la prairie, la forêt, les troupeaux étonnés et les petits oiseaux moqueurs regardaient filer ces caravanes folles. Vous souvenez-vous, Larfeuil et Puillet, mes confrères, d'un certain brevet des 50 kilomètres, lever de rideau du Grand Prix des Vétérans, où la Dodge de M. Boudet, dont c'était la première sortie, s'échoua dans un fossé plein d'eau et laissa la Presse en panne à trois kilomètres de Montrond !

Saint-Etienne fut en révolution quand arrivèrent ici les Péli-siers, les Barthélemy, les Chassot, les Alavoine, et tous les « as ».

Ces heures magnifiques faisaient paraître plus longues les banales audiences correctionnelles où Luquet s'endormait entre un gendarme et le Code et où Puillet, échappé d'un cross à Angers ou à Marseille, exhibait sa haute perruque !

Puis M. Hugonnard devint conseiller municipal... Il paraît bien que Larfeuil et moi y sommes pour quelque chose...

A Lyon, je fréquentais de même les stades et les vélodromes. Et je volais, dans le Caudron G-3 de l'excellent Chambaz, ancien moniteur à l'école de Perth.

La mort de ma pauvre marraine fut un cauchemar douloureux. A sa dernière visite à Lyon, elle voulait, je me souviens, entrer à

l'église d'Ainay, où avait été célébré, 52 ans auparavant, son mariage.

Occupée, pressée par un reportage urgent, je n'eus pas le loisir de l'accompagner et je la bousculai quelque peu pour la reconduire au train : c'est un de mes profonds remords...

Elle m'aimait bien, ma pauvre marraine.

Après sa mort, quand j'ouvris les tiroirs de la table de sa chambre, j'aperçus, soigneusement rangées, les coupures de journaux relatant mes succès scolaires. Je fondis en larmes, car il est évident que je lui avais causé, moi, plus d'ennuis que de satisfactions !

La maison était vide.

Je ne m'habituais pas à cette absence. Il me semblait toujours voir marraine, prête à sortir pour une promenade avec son karrick, sa capote et son « cabas » de cuir...

La mort, les deuils. Ce sont les accidents de la vie de famille...

Je repartis en Auvergne.

Tableaux gravés :

Royat, le parc et la musique, les riches magasins, l'air pur du Paradis, la poésie des vieilles rues tortueuses, des fontaines et des petits ponts...

Orcival, crypte obscure où vont en pèlerinage les futures mères...

Le château de Cordès... Une théorie de touristes, en casquettes et imperméables, nantis de parapluies, de jumelles et d'appareils photographiques, suit le jardinier dans les salles de verdure. La pluie, qui tombe sur les feuilles, se distille en parfums frais et champêtres. Un arc-en-ciel se tend au dessus des Dômes et le fameux puy se profile, illuminé, comme couvert de neige sur un fond d'horizon noir...

Le Mont Dore... J'aime ce petit parc, ces ruelles mal pavées, cette place triste où les ânes gris étirent leurs oreilles, ces garages de planches, ces montagnes, ces sapins, ces cascades...

La Bourboule... Décor de roses et de clématites.

Les cols... lieux sinistres où souffle le vent âpre : la Moreno, la Croix Morand, la Ventouse, dont les noms seuls font frissonner,

les refuges de bois, les auberges au noms cocasses, les vaches et les cloches, les champs de bruyère et de violettes sauvages...

Murols, ruine imposante sur son cône rocheux, émergeant d'un monde merveilleux de volcans éteints, de coulées basaltiques, de lacs bleus et de forêts...

Besse, ses maisons historiques, son beffroi, son hôtellerie où les murs sont tout blancs...

La Couze qui dégringole en cataractes...

Le Valbeleix, univers sombre et chaotique, hêtres et rochers, gouffre sans fond !

Et puis, les lacs... :

Aydat, scintillant comme un joyau dans son écrin vert, Chambon, plage à la mode ; Guéry, farouche, solitaire, gardé à l'entrée par les gigantesques dykes Tuilière et Sanadoire ; Bourdouze et Montcineyre, oubliés sur leur plateau ; Servières, la Crégut ; Pavin, vision d'épouvante, formé des larmes de Satan vaincu !

Un soir, ayant franchi le tunnel noir et glacé de la Cassière, ayant traversé Randanne, je suis soudain, pygmée, perdue dans un cirque tout bleu, tout transparent, fermé par trois dômes pelés...

J'inscris cette apparition dans mon cœur.

.....

A Saint-Etienne, l'existence tumultueuse reprend.

Le Forez Sportif vient au monde dans l'arrière-boutique du café Rizzi.

Sport à outrance. On boxe, on fait de l'escrime à la Taverne et de l'athlétisme au Rond-Point.

Vélocio étudie sérieusement la possibilité de la suppression des bas...

Les premières soirées pugilistiques ont un succès fou. Banquets, réunions, manifestations, toute vapeur, fièvre. Et l'on arrose — n'est-ce pas M. Panel ? — la Coupe du Petit Journal dans les salons de la Maison Dorée !

Nous sommes à la fin de 1920.

Soudain, un coup de théâtre. L'aviateur Blaise Trabaud débar-

que ici avec son Nieuport, qu'on remise dans un hangar rudimentaire, entre Villars et la Doa.

On se met à voler... passionnément. Tout le monde vole : Marandon, Reymond, Gachet, les Audax, les motocyclistes, les pourfendeurs et les champions de boxe !

Le quartier général est à la Doa-Plage, chez ce charmant Baptiste, qui a déménagé... et la succursale est à côté, dans le jardin de Kastner.

On vole, on vole... On découvre de haut la Ville Noire, on se paie des fantaisies acrobatiques.

De joie, je ne me possède plus, si bien que Trabaud, au cours d'une de nos nombreuses ascensions, me dit, à 600 mètres, entre deux virages :

« Non, vrai, ça vous plaît tant que ça ! ».

Ah ! si ça me plaisait !

Les jours fuient. La neige tombe.

On déblaie le terrain, on endosse des vestes fourrées et... l'on vole quand même... quitte à se réchauffer après, par des grogs au curaçao !

La campagne est féérique. Saint-Priest sort du coton blanc comme un jouet d'une boîte de carton ; au loin, se confondent les lignes grises de la terre et du ciel.

L'équipe s'augmente d'un jeune enragé : Charles de Lamberterie.

Hélas ! tout a une fin. Trabaud se sauve, de toutes ses ailes, vers le pays du soleil.

Mais il reste les camarades. On commence à parler d'Aéro-Club.

En attendant, les soirées du Boxing — que dirige Jean Reymond — deviennent de plus en plus brillantes. Marandon convoque ses amis pour fonder l'Automobile-Club, Panel fonde le Chemineau Touriste, et, pour ne pas être ridicule, je fonde le Club Sportif féminin !

Nous sommes aussi acteurs. Non seulement nous suivons les courses et nous assistons aux matches, mais nous marchons, nous

courons, nous patinons, nous jouons au ballon et nous échangeons des coups de poing.

Rolly exécute la danse du ventre et Buisson est artificier ! !

C'est le moment où Marandon ramène de Paris des Renault et des Citroën. Nous l'accompagnons tous, les uns après les autres ! Je sais maintenant ma route.

La porte d'Italie, Villejuif, la Belle Epine, les hangars du champ d'aviation de Juvisy, le Désert, Essones, Corbeil et les moulins, les premiers corbeaux (nous étions en hiver), les châteaux et les parcs, Ris Orangis et la maison des Comédiens, Chailly... La forêt de Fontainebleau... Eblouissement de couleurs : émeraude, rouille, brune, rouge, mélange de tons chauds et tendres, écroulement de grappes dorées, grands arbres moussus, dressés comme fantômes dans la brume violette... chevreuils qui froissent le tapis bruissant des feuilles... La croix du Grand Veneur, les habitations des gardes, le carrefour où Napoléon rencontra le pape...

Le ciel est pourpre, le champ de tir immense, l'aqueduc géant. Le brouillard s'alanguit en écharpes mouvantes autour des deux ailes de pierre du Palais des Adieux. L'Obélisque, la Croix Saint-Hérem...

Nemours ! Les jolies maisons couvertes de chaume, se mirent dans les eaux vertes du Loing. Souppes, Dardives, Ferrières ; à gauche de la route, un moulin à vent étend ses bras désespérés.

Montargis, Mornant, Nogent-sur-Vernisson, le carrefour des Bézards, Gien, Briare, le Canal du Centre.

C'est du cinéma : Bonny, Neuvy, la Celle, Cosne, Pouilly, la Charité, Pougues-les-Eaux ; à l'auberge du Touring-Club, le jambon est délicieux et, dans chaque chambre, une clochette au son argentin remplace la sonnette électrique ; au petit jour, c'est un gai carillon, léger comme un jeu d'illusionniste...

Dans la nuit, les lapins galopent sous les yeux braqués des phares.

Nevers ! Vaste paysage de sable, de prairies et d'arbres bordant la Loire ; maisonnettes à échelles...

Encore des châteaux, des parcs, des feuilles mortes, des bois,

des gazons ratissés, des cerfs... Le même plein air calme et fastueux du film Kœnismarck !

Le monument aux victimes du « République », la Jeanne d'Arc de Saint-Pierre-de-Moutiers.

Villeneuve : un garage propre, illuminé par le sourire d'une petite Solange...

Moulins, une crèche !

Les rives de l'Allier, Toulon, Bessay, Saint-Loup, Chazeuil, Saint-Germain, Cusset, Vichy ! Saint-Yorre, Thiers !

Je philosophe avec Bernardin de Saint-Pierre :

« C'est un instinct commun à tous les êtres sensibles et souffrants de se réfugier dans les lieux les plus sauvages et les plus déserts ; comme si des rochers étaient des remparts contre l'infortune, et comme si le calme de la nature, pouvait apaiser les troubles malheureux de l'âme ».

...La neige à Chabreloche, à Noirétable, le chemin verglassé du col de Passafol...

Oui, je sais ma route...

.....

Trabaud m'écrit. Il me charge de grouper tous les anciens pilotes. Il veut organiser une fête d'aviation à Saint-Etienne. Pour la première fois, il est question de Blanquier, le parachutiste.

Trabaud revient en mai 1921 et.... l'on recommence à voler, au champ de courses de Villars.

Je plane sur Saint-Etienne et je repère de haut, notre balcon pavoisé à l'occasion d'un festival.

On monte « la double » et j'essaie timidement de piloter. Les anciens sont là et... le meeting est décidé !

C'est un soir, à la terrasse du café Rizzi, au milieu des musiques, des feux de bengale, des arcs de triomphe, que Montélimar, très surexcité, dit à Trabaud : « Je descendrai en parachute ! »

Et, sans plus réfléchir je répète : « moi aussi ! »

L'Aéro-Club est fondé. Déclaration en est faite à la Préfecture le 21 juin 1921. Lucien Buisson est président ; il a comme colla-

borateurs Giry, Montmartin, Pailhès, Burel, de Lamberterie et Perrin.

Je repars en Auvergne.

La maison de grand-mère est petite, mais intime, douillette d'affection. La rue est pleine de moineaux et le matin, c'est un pâtre que m'éveille ; il conduit ses chèvres en sifflant « Les deux grands bœufs » de Pierre Dupont.

De l'eau, de l'eau, de l'eau. Je soigne, à Royat, par un régime de ma façon, mes nerfs malades.

À 7 heures, je suis à la piscine où je me révèle comme la plus mauvaise élève du maître nageur ! La bonne me saisit au sortir de l'eau, m'enveloppe de peignoirs bouillants et de serviettes. Sur les nattes humides, je marche à petits pas, telle une « mouquère » qui aurait coiffé une cornette de religieuse Saint-Vincent-de-Paul !

À la douche, au massage ! L'experte Mariette asperge, frotte, réchauffe...

Quelques tours de parc, un concert, et c'est midi.

Culture physique, escrime, excursions. J'ai comme compagnes des petites Niçoises toutes blondes, avec des yeux bleus comme leur mer, jeunes, mais jeunes... qui m'interrogent sur un ton ingénu : « Comment peut-on avoir des soucis ? »

Je visite Châtel-Guyon, son parc sur la rivière, les gorges d'Enval et le bout du monde, Tournoël, Volvic, les statues de lave et le volcan de la Nugère.

J'adore l'Auvergne, mon second pays.

À Clermont-Ferrand, des ailes sont en train de s'ouvrir. Sardier vient de créer l'Aéro-Club. On vole à Aulnat. Le programme du premier meeting est annoncé : mon ex-ami Jacques Mortane doit faire une conférence, mon futur ami Douchy doit emmener des passagers. Blanquier (encore lui !) et Mme Chevalier doivent descendre en parachute !

Un amour propre idiot me retient.

Parce que je ne veux pas me contenter d'être spectatrice, moi qui ai déjà l'habitude de « faire quelque chose », parce que j'ai

honte de rester à terre pendant que les autres volent, je ne vais pas à Aulnat...

J'entre tout de même, sans trop d'assurance, à la Brasserie de Strasbourg où je ne connais personne et où je contemple avidement les commissaires affairés portant à leurs bras ailes d'argent sur champ d'azur...

Plus tard, Sardier m'a dit :

« Pourquoi ne vous êtes vous pas présentée ? »

Je n'ai pas osé lui avouer que j'étais jalouse d'Yvonne Chevalier ! !

J'entendis seulement, de la petite rue aux moineaux, la grande voix des moteurs et, le lendemain, la menue chanson de la pluie ruisselant sur les feuilles.

Mais cette fois, j'étais bien décidée : je descendrais en parachute à la fête de Saint-Etienne ; j'aurais ma revanche !

*
* *

A peine rentrée, je vais sonner chez M. Giry, le président de l'Aéro-Club-Forézien.

Sportif et ami des sports, Jean Giry était un des champions de l'époque héroïque.

L'esprit exalté par les nouvelles conquêtes, Giry avait, comme coureur d'une des trois marques stéphanoises d'autos la « Svelte », gagné les épreuves du Mont-Ventoux, de Château-Thierry, de Gailon, de Limonest, de la côte de la République.

Il avait été, en 1911, collaborateur et passager fanatique de l'aviateur Versepuy, pilote d'un biplan Bristol. C'était donc un aviateur de la première heure. Au début de la guerre, Giry avait accompli dans l'aviation des missions très délicates, puis il était revenu diriger son usine.

Je l'avais connu, moi, au moment où, toujours désireux d'encourager les jeunes ambitions, il s'était érigé en manager de mon pauvre André Delorme.

Lucien Buisson et la demi-douzaine de camarades recrutés par moi à la demande de Trabaud, n'avaient pas hésité à placer Giry à leur tête. Car Giry avait toutes les audaces...

Une Stéphanoise décidée à descendre en parachute ? Vous pensez si Giry accepta cette idée d'emblée ! Lui-même écrivit à M. Ors à Paris, pour me recommander !

On préparait le meeting. Des secrétaires bénévoles, dont j'étais, s'installèrent à demeure, rue Tréfilerie.

Il n'y avait, dans la caisse de l'Aéro-Club que quelques francs. Mais Giry dépensa temps et argent, arracha 7.000 francs au Conseil municipal, embaucha des aviateurs célèbres, invita un Ministre, vous Monsieur Laurent Eynac...

J'avais mon bureau. Je passais mes journées à lancer des lettres, des télégrammes et des convocations, à poser chez le photographe, à prendre des notes aux réunions, où je siégeais entre MM. Duprat et Colcombet !

Parfois, la même Lancia jaune à l'oiseau d'or qui m'emportait jadis à Montrond, nous conduisait, en quelques minutes, au fameux terrain de La Ronze. Et puis, on volait !

Absolument « piquée », j'étais allée jusqu'à acheter la moitié d'un avion..., le Nieuport de Trabaud !

Rollet nous enlevait, Montélimard et moi, au-dessus de La Terrasse, et nous redescendions tout pâles...

Ce Nieuport eut des aventures. Un jour, il s'aplatit dans un champ de pommes de terre à Saint-Jean-Bonnefonds ; le pire, c'est que la fille du maire était à bord !

Un autre jour, il s'abattit près de l'hippodrome. Montélimard sortit de la carlingue avec des yeux hagards, mais, devant la tête piteuse de Rollet, penché sur son altimètre en breloque, il fut pris d'un fou-rire... qui dure encore !

On remorqua l'appareil éclopé jusqu'à Saint-Jean. La queue s'accrocha quelque part en route, et le misérable Nieuport finit en morceaux... comme le hangar !

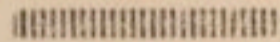
Le plateau de la Ronze était mis en état par les soins de M.

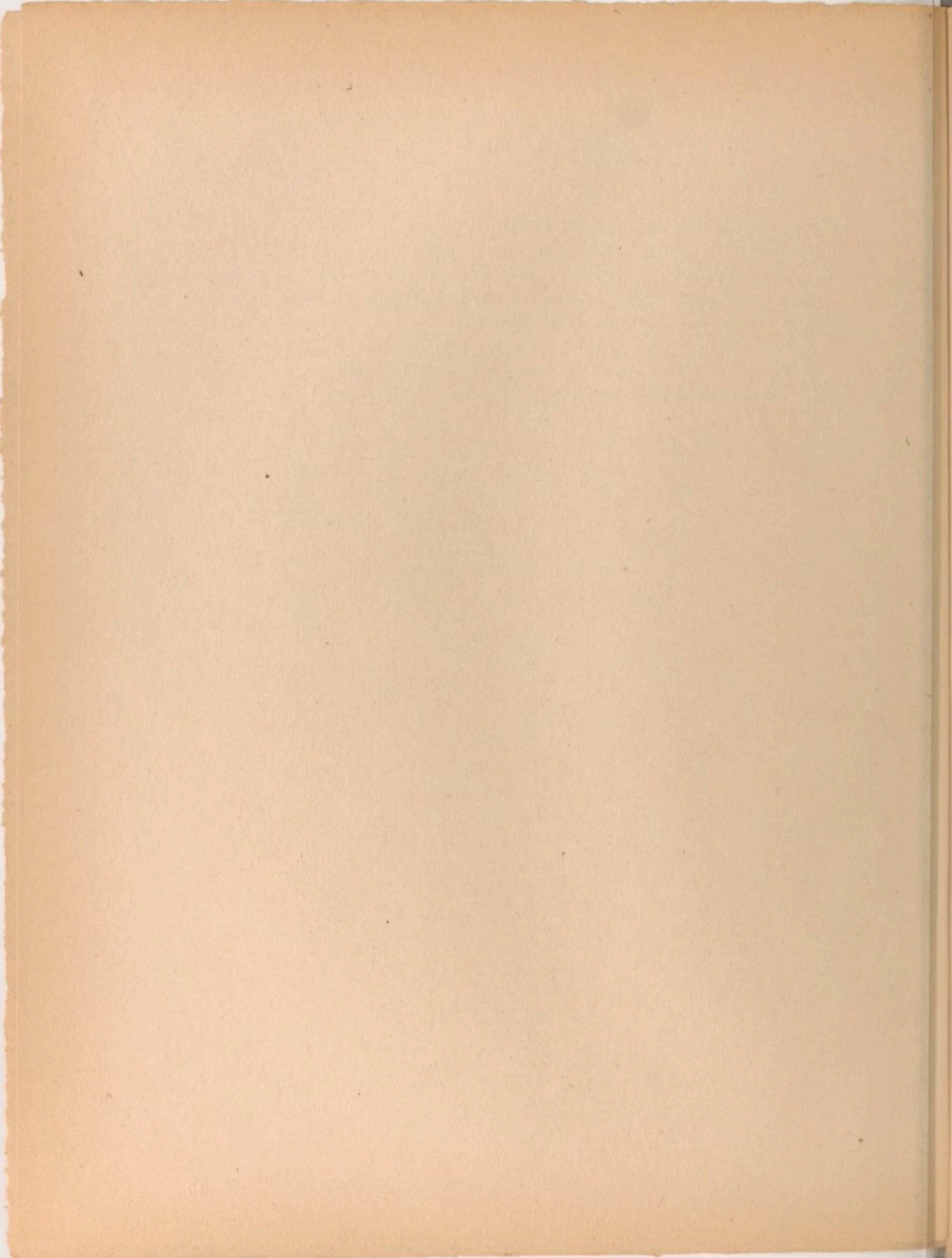
Monon, contremaître de chantier ! J'avais au bureau de telles occupations que je ne mangeais plus chez moi !

.....
Un télégramme... On m'attend à Paris le 15 septembre pour effectuer ma première descente en parachute !

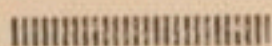
Montélimard et moi, nous nous regardons.

Nous avons quand même un peu peur et nous convenons de partir tous les deux, pour nous donner mutuellement du cœur au ventre !



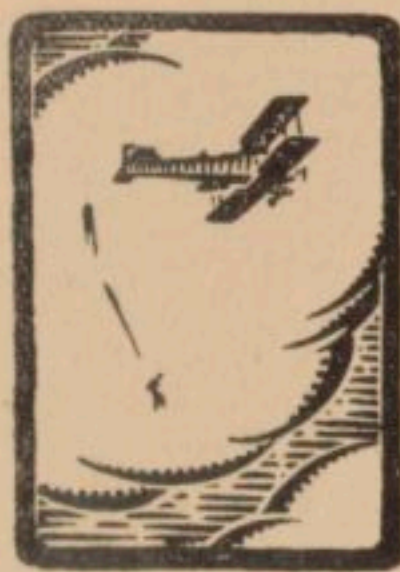


Mes premières descentes en parachute



*Le courage est comme l'amour ; il veut de
l'espérance pour nourriture.*

NAPOLEON 1^{er}



Montélimard et moi débarquons chez le père Ors.

A peine ai-je le temps de jeter un coup d'œil aux photographies accrochées au mur, qui représentent : l'une le constructeur se jetant au-dessus de la terrasse du Casino de Nice, l'autre l'expérience de 1913 à la Tour Eiffel. On m'installe d'office à un bureau tout encombré de paperasses, devant une demi-douzaine de petits « bleus » à expédier aux journalistes.

On ne parle que de parachutes.

Mme Ors, grande collaboratrice de son mari, et une jeune couturière blonde, suffisent alors à préparer les appareils. Sur la machine à coudre de la salle à manger, s'amoncellent les fuseaux de soie blanche.

« Vous descendrez avec Fronval », m'annonce M. Ors.

Fronval ! Ce nom, pour moi, est éblouissant comme un mirage... Fronval est déjà le roi de l'air. On dit de lui comme on disait jadis de Roland Garros : l'homme que les oiseaux regardent voler...

Descendre avec Fronval ! Mais, du coup, pour moi, c'est l'entrée dans ce monde aéronautique, que je croyais franchement inaccessible !

Je n'ai pas très faim... Nous sommes à table dans cette gentille pièce claire, où je reviendrai plus tard tant de fois. Mme Ors me comble de prévenances, mais, malgré tout, je suis émue.

Et les heures passent... Nous voilà dans le petit train de Viroflay, le même que nous avons pris en 1913 pour nous rendre à la fête de « Villa ».

M. Ors tient sous son bras une chose plate et jaune : mon parachute !

Nous sommes dans la villa de Fronval... Grand salon, petit salon étagés, avec larges baies ouvertes sur le ciel. Des aviateurs...

Fronval est charmant. Et souriant. Et doux. J'ai tout de suite pour lui de l'adoration.

Douchy, fort en verve, fait entasser pêle-mêle dans une voiture à quatre places les pilotes, le constructeur et la constructrice (je crois même qu'il y avait la couturière !), les parachutistes, le parachute et les harnachements...

On ne pense plus du tout à trembler !

Le terrain, les hangars, les avions, la plaine, la même pelouse où le bonhomme de 1913 avait, pour ne pas voler, caché son ticket portant un numéro gagnant !

Un avion Morane AR... celui de Fronval. Je m'exerce à passer par-dessus. Ce n'est rien.

Un autre Morane AR... son frère jumeau.

Il est destiné au Mexique. Pelletier d'Oisy le réceptionne avec Perrault comme passager.

Je suis heureuse. Je suis fière. Je m'envole.

En haut, il faut sortir. Très préoccupée de mettre mes pieds à leur place, de laisser flotter ma corde, de lâcher mes mains, je glisse dans le vide sans même m'en apercevoir.

C'est seulement pendant les quelques secondes de chute libre que je lève les bras pour rattrapper l'avion... (l'avion qui est déjà loin) et que je pense : Faut-il être bête de s'amuser à ça !

Un choc. Le parachute est ouvert. J'aperçois son dôme tout blanc éployé au-dessus de ma tête. Il s'en échappe de petits papiers jolis comme des étoiles. Très bonne impression.

Le sol monte, monte ; des points noirs courent.

Je touche un peu brusquement et le vent va me traîner quand Montélimard et Douchy surgissent en soufflant et se laissent choir simultanément sur mes cordes pour immobiliser le parachute.

Nous nous retrouvons tous les trois à plat ventre dans ce champ de trèfle et nous éclatons de rire pendant que Fronval, là-haut, décrit des moulinets.

Félicitations. Tous les pilotes du camp, Pelletier d'Oisy, Fronval, Douchy, les mécaniciens, m'entourent.

« Puis-je vous rendre quelque service, s'informe Douchy, la bouche en cœur.

— Oh ! oui, procurez-moi des engagements ! »

C'est le paradis.

Nous revenons par le bois.

Je revois le petit restaurant où jadis je montrais à de jeunes aviateurs militaires, les photos de Pégoud et du parachute Bonnet, prêtées par Louis Legendre.

La destinée...

Sous une tonnelle, le thé est servi. Les pieds des chaises de fer s'enfoncent dans les graviers qui luisent comme des cailloux de la Loire. L'horizon est illuminé. Que d'avions ! Des oiseaux chantent...

Je regarde l'avenir avec des yeux immenses...

Visite à l' « Auto ».

Je ramène à Saint-Etienne une autre chose jaune et plate

comme celle que M. Ors serrait sous son bras à Vélizy, un autre parachute.

« Comment, s'exclame un camarade en tâtant l'objet, vous allez confier votre vie à ce pain de ménage ? »

*
* *

Le meeting de Saint-Etienne-La Ronze, les 24, 25 et 26 septembre 1921, fut une véritable solennité sportive, et, de l'avis même des pilotes qui s'y distinguèrent, jamais on ne rencontra, dans les plus importantes manifestations, une telle affluence ni un tel enthousiasme.

Il faut s'imaginer que les Stéphanois n'avaient pas vu d'avions depuis 10 ans.

Les évolutions de Trabaud à la Terrasse ou à Villars n'avaient eu qu'un caractère privé et, en matière de conception aéronautique, mes braves compatriotes en étaient restés à l'« Antoinette » de Mlle Marwingt ou à la « cage à poules » de Champel !

Pendant trois jours, ce fut du délire. Sur le plateau, souffleté par les vents, dominant la forêt fumeuse des cheminées et des puits de mine, des jeunes ailes cherchèrent le soleil. Pendant trois jours, les échos retentirent de folles acclamations. Fronval, Douchy, Casale, Chemin-Douce, Trabaud, Minier, Rollet, les aviateurs de l'escadrille de Bron : le commandant Wuillermoz, le lieutenant Coutieu, l'adjudant Barthélemy, le sergent Barre, initièrent une foule compacte aux miracles de l'aviation !

Montélimard sauta... et fut porté en triomphe.

La même aventure m'arriva le lendemain !

L'as des as Fonck, que M. Giry avait nommé président d'honneur de notre club, atterrit à la Ronze, amenant dans son Spad, côte à côte, M. Laurent Eynac, ministre de l'Air.

Ma descente ? Quelque chose d'inouï, d'indescriptible.

Il faut, pour la relater, que je feuillette mes cahiers de l'époque, et que je découpe des impressions fraîches. Les voici :

« Voici l'œuf qui plane en attendant l'oiseau ; mais l'oiseau est dedans et il en sortira ».

Ainsi Victor Hugo parlait à Arago, un soir, sur les Champs-Élysées, en contemplant, dans le couchant, la rondeur dorée d'un ballon.

Il est sorti ! Et ce n'est déjà plus l'oisillon, c'est l'aigle ! Tout le monde, aujourd'hui, fait irruption dans l'atmosphère domptée. L'aviation reste la plus belle et la plus noble des conquêtes de l'homme.

Les temps sont proches où nous ne voyagerons plus qu'à travers l'espace, où les continents seront rapprochés, où les peuples pourront se visiter chaque jour. L'aviation n'est plus le songe chimérique, c'est l'invention vulgarisée, mise à la portée de tous.

Dès lors, il ne s'agit plus de chanter en vers l'héroïsme des modernes Icares, mais d'empêcher ceux-ci de briser leurs ailes.

Plus brutalement et plus exactement, il s'agit d'empêcher les voyageurs de l'air de se casser la figure !

L'aviation ne sera populaire qu'autant que disparaîtra le risque d'accident, que tout pilote ou passager sera préservé de la chute rapide, dangereuse, quelquefois mortelle.

Je crois fermement à la découverte de l'aéroplane robuste, sûr et stable, du moteur ignorant les pannes, en un mot à la locomotion aérienne exempte de danger. Encore un peu de temps et nous atteindrons à la perfection. Toutefois, l'invention est réalisée qui donne d'ores et déjà, aux aviateurs, une sécurité certaine. Le scepticisme est enfui et tous ceux qui s'intéressent à la navigation aérienne reconnaissent la valeur du parachute, appareil de préservation distinct, adjoint à l'avion.

Vous avez tous vu, en un soir de meeting, se balancer au vent la petite coupole blanche, le frêle dôme de soie protégeant une vie humaine. Avez-vous réellement songé à la signification de cette expérience ? Avez-vous pensé que la jeune fille qui sautait de quelques centaines de mètres au grand effroi des spectatrices, faisait de la bonne propagande en faveur de l'aviation future ?

Mon premier meeting ? Une fête comme les autres, avec beaucoup de monde, un ciel très bleu et, pour moi seule, la présence de ma mère. Croyez-moi, voilà la véritable émotion : sauter en présence de sa mère et de ses vrais amis, dans son pays natal.

Je pourrai multiplier, plus tard, les expériences ; je n'oublierai pas celle-ci.

... J'assiste aux évolutions de mes camarades, et j'attends mon tour avec impatience.

Le constructeur Ors attache mes sangles en me donnant les derniers conseils.

Je m'amuse beaucoup parce qu'un dévoué chef de piste vient de parquer les journalistes dans un coin ; mes « chers confrères » qui voltigeaient autour de moi sont contraints de me serrer la main à travers une haie de fil de fer !

Et c'est tout. Le moteur ronfle ; on part.

... Le ciel ! Les longues boucles au-dessus des collines toutes noires de spectateurs, au-dessus du champ d'aviation où mon pilote repère son point et où j'aperçois le Bessonneau affreusement plat.

« Vous pouvez vous préparer ! » Voilà la minute que j'affectionne entre toutes : se lever doucement, mettre le nez à la fenêtre pour s'habituer au vent, sortir une jambe, puis l'autre, et se tenir sur une aile ! Le moteur chante au ralenti, l'air me fouette rudement au visage et fait onduler la fourrure du serre-tête ; cramponnée au haubannage, je regarde mes cordes, puis le vide. Je suis heureuse ; je voudrais rester là longtemps, le plus longtemps possible, retenue d'une main au-dessus de ce gouffre.

Un signe de Fronval : « Allez-y ».

J'ai tout lâché. Plouf ! Et je tombe vite, vite, à toute allure ; je ne vois plus, je ne sens plus. En moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire, un choc s'est produit, le parachute s'est ouvert.

Supposez un coup de baguette magique, et l'invisible fée a déployé sur moi l'immense dôme tout blanc, tout majestueux, tout irradié de soleil. J'ai vu passer des étoiles ; j'ai vu, en haut, l'immensité bleue ; puis, dans le lointain, un horizon de pourpre où se détachaient nettement les hautes cheminées d'une ville noire. Ma ville noire !

En un même temps, j'ai eu la vision de cet antre du travail et la vision de l'infini.

Qu'il était beau, ce couchant !

Et puis, un tel silence ! Par intervalles seulement, je percevais les clameurs de la foule ; et je descendais lentement, lentement, sans me douter de ma chute.

Une promenade de 700 mètres entre ciel et terre ! J'avais l'impression d'être suspendue à la nacelle d'un ballon !

Je planais plutôt, je planais en tournant pour mieux embrasser, dans son entier, l'émouvant tableau.

La terre se rapproche, grandit. C'est l'atterrissage dans un champ labouré, le parachute s'effondrant, tristement replié, sur les sillons. C'est l'enthousiasme, ce sont les bouquets, les félicitations, les choses qui ne se répètent pas...

.....

J'avais tout de même réussi !

Champirol ! mon pauvre petit terrain de Champirol, Garros, le monoplan Blériot numéro 13 !

Dans cette voiture qui me ramenait de la Ronze, dans cette voiture que mes admirateurs avaient emplie de gerbes et de corbeilles de fleurs, c'est à Champirol et c'est à Garros que je pensais...

Je me revoyais, sur les chemins, petite fille étonnée et inconnue, pleurant de ne pouvoir voler... Sur d'autres chemins, par lesquels s'écoulaient des milliers de spectateurs, je revenais, adulée, compli-

mentée, fêtée. Ah ! la revanche que je m'étais jurée à Clermont ! Je l'avais bien !

*
* *

Pendant les mois qui suivirent, je repris ma place au secrétariat de l'Aéro Club et aux séances de boxe.

Nilles et Gachet me livrèrent les secrets du noble art ! !

C'était aussi le moment où Mme Panel me demandait d'accompagner son mari à tandem pour courir le circuit d'Auvergne. Hélas ! J'avais remisé ma bicyclette... J'envoyai, enfin, mon adhésion à l'Aéro-Club de Clermont.

J'avais le droit, cette fois, d'être membre actif.

Au Salon de l'Aéronautique, à Paris, je fis la connaissance de mes camarades Renée Jacquard, Andrée Blanche, Lucile Graby, Mme Faure-Favier. Je revis Fronval, Trabaud, Chemin-Douce, Molla, Douchy, Roger Labric, Hélien et Louis Legendre, le papa Ernoul étudiant sa ligne Toulouse-Afrique. Je fréquentai la maison Potez et la rédaction des « Ailes ».

Et enfin, nouvelle venue, mais de suite emballée, je pris franchement la défense des parachutistes que certains imbéciles commençaient à attaquer...

On nous accusait, nous, les « premières », de chercher le triomphe, les fleurs, la publicité, le bruit. Et je pensais encore à une phrase du grand Victor-Hugo, justement à propos de navigation aérienne et, je crois, du « Géant » de Nadar : « Tant mieux si ce bruit hâte la solution »...

On nous accusait de vouloir nous suicider par désespoir d'amour, pour avoir été abandonnées par notre garçon coiffeur ! !

Des polémiques étaient engagées. Etions-nous, oui ou non, des acrobates ? Fallait-il, oui ou non, nous payer ? Il y avait des questions de gros sous...

Des écoles de parachutistes s'ouvraient, où l'on apprenait

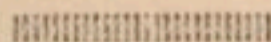
à descendre en parachute (!) moyennant quelques centaines de francs...

Des journalistes nous plaignaient, comparant notre sort à celui du « crustacé que l'on plonge vivant dans l'eau chaude ».

Des futilités. Des stupidités. D'aucuns qualifiaient les descentes d'inutiles et de malsaines.

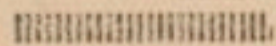
Tout cela parce qu'on ne comprenait pas, ou plus exactement, parce qu'on ne voulait pas comprendre le but de nos expériences...

J'avais fort à faire à réfuter les arguments des uns, à discuter les opinions des autres. Et j'arrivai, sans le vouloir, à me passionner pour le problème du parachute, dont j'étudiai l'histoire.



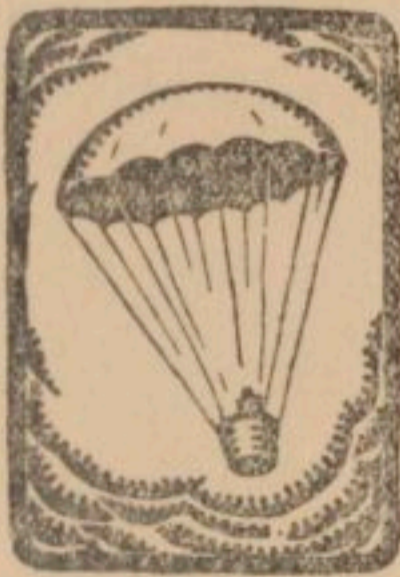
L'histoire du parachute

De Léonard de Vinci à Jean Ors



L'amélioration est la loi.

EMERSON



On rapporte qu'à Byzance, au XII^e siècle, sous le règne de l'empereur Emmanuel Comnène, un magicien surnommé le « Sarrazin volant », s'était vanté de traverser l'hippodrome en se maintenant dans les airs à l'aide d'une robe fort longue et fort large, dont les pans relevés à l'aide d'osiers, formaient une sorte de parachute.

Il s'élança du haut de la tour et vint se briser les os à terre, nous dit M. Cousin, dans son histoire de Constantinople.

Les premières études sérieuses sur le parachute sont dues à Léonard de Vinci. Génie vraiment universel, ayant abordé successivement le problème du vol des oiseaux et celui de l'hélicoptère, le

grand artiste inventa l'appareil de sauvetage pour les futurs aviateurs !

On trouve le dessin et la description du parachute dans le *Saggio delle Opere di Leonardo da Vinci* (Milan, un volume in-folio 1872), au chapitre intitulé : Leonardo letterato scienziato :

« Si un homme a un pavillon de toile empesée, dont chaque face a douze brasses de large, et qui soit haut de douze brasses, il pourra se jeter, de quelque hauteur que ce soit, sans crainte de danger. »

Cette idée du parachute, émise en 1495, ne fut pas perdue. Il semble même qu'un appareil fut expérimenté. On trouve, en effet, dans un recueil de machines publié à Venise en 1617, par Fauste Verenzio, le dessin d'un parachute avec lequel un homme se précipite du haut d'une tour.

Ce dessin est accompagné du texte suivant :

« Avecq une voile quarré estendu avec quatre perches egalles et ayant attaché quatre cordes aux quatre coings, un homme, sans danger, se pourra jeter du haut d'une tour ou de quelque autre lieu éminent ; car encore que, à l'heure, il n'aye pas de vent, l'effort de celui qui tombera apportera du vent qui retiendra la toile de peur qu'il ne tombe violemment, mais petit à petit descende. L'homme doncq se doit mesurer avec la grandeur de la toile ».

« Cette description, si nette et si précise, écrit Lecornu dans son histoire de la navigation aérienne, ainsi que le dessin qui représente l'expérience, ne peuvent laisser de doute sur l'authenticité du parachute de Venise, dont Fauste Verenzio ne semble d'ailleurs être que l'historien, car rien, dans son ouvrage, n'indique qu'il s'attribue le mérite de l'invention ».

Cyrano de Bergerac, dans son voyage dans la Lune (1645) écrit cet édifiant chapitre :

« Il remplit deux grands vases qu'il luta hermétiquement et se les attacha sous les ailes. La fumée aussitôt, qui tendoit à s'élever et qui ne pouvait pénétrer le métal, poussa les vases en haut, et de la sorte, enlevèrent avec eux ce grand homme.

Quand il fut monté jusques à la Lune... il délia promptement

les vaisseaux qu'il avait ceints comme des ailes autour de ses épaules et le fit avec tant de bonheur qu'à peine était-il en l'air quatre toises au-dessus de la Lune qu'il prit congé de ses nageoires.

« L'élévation, cependant étoit assez grande pour le beaucoup *blessier sans le grand tour de sa robe où le vent s'engouffra et le soutint doucement jusqu'à ce qu'il eut mis pied à terre* ».

On prétend que, toqué de la science, Cyrano ne s'en tenait pas à des récits abracadabrants, mais qu'il « fut assez fou pour risquer sa vie dans des expériences qui ont donné l'éveil à Montgolfier ».

Les romanciers ont toujours été nombreux à procurer à leurs héros les moyens de naviguer dans les airs.

Rétif de la Bretonne, dans son livre « La découverte australe par un homme volant ou le Dédale français », montre Victorius prenant son vol, portant fixé au-dessus de sa tête un parachute (1781).

Quant aux chercheurs, ils ont toujours, semble-t-il, abordé de pair les grands problèmes de la navigation aérienne : plus léger et plus lourd que l'air, hélicoptère, parachute, direction des ballons.

En 1768, Parreton, dans sa théorie de la vis d'Archimède, décrit clairement un projet d'hélicoptère, muni d'un dispositif formant parachute.

Mais passons au domaine des expériences.

Sous Louis XIII, un nommé Lavin, incarcéré au fort Miolan, tenta une évasion au moyen d'une sorte de parachute. Il tomba dans l'Isère, fut repris et de nouveau emprisonné.

On lit dans une relation de l'ambassade de Louis XIV au Siam, ce curieux passage :

« Un saltimbanque grimpait au haut d'un bambou élevé et se laissait descendre sans autre secours que deux parasols dont les manches étaient attachés à sa ceinture. Il s'abandonnait ainsi au vent qui le portait au hasard, tantôt à terre, tantôt sur des arbres ou sur des maisons et tantôt dans la rivière, sans que jamais cet homme se fit du mal. »

Joseph Montgolfier, dont la grande figure domine toute l'histoire de l'aérostation, Joseph Montgolfier, qui vécut pendant

quelque temps « isolé à Saint-Etienne-en-Forez pour se livrer à des travaux de chimie », se jeta un jour à Annonay, du toit de sa maison. (*)

(*) J'écris en ce moment sur du papier qui porte en filigrane le dessin bien connu de la montgolfière.

J'ai près de moi un vieux journal, édité en 1883, à l'occasion du centenaire de la première ascension, et qui provient de la succession de l'inventeur des ballons !

Feuille vénérable, feuille jaunie.

Je ne résiste pas à l'envie de relire de bout en bout ses articles qui furent sensationnels, et même d'en recopier quelques fragments.

« *Le centenaire.* Le 5 juin 1883, il y a eu cent ans que se fit à Annonay la première expérience aérostatique en présence des Etats particuliers du Vivarais. Aucune découverte n'a excité autant que celle des aérostats, la surprise, l'admiration, l'émotion universelle. Il n'y eut, en Europe, qu'un cri d'enthousiasme pour les navigateurs intrépides qui, les premiers, osèrent s'élancer dans le vaste champ des airs. L'homme venait de marcher à la conquête de l'atmosphère et ce résultat inespéré des sciences physiques, on le devait aux frères Montgolfier, les premiers inventeurs de la machine aérienne.

« *Les frères Montgolfier.* Etienne et Joseph Montgolfier étaient les fils d'un manufacturier connu depuis longtemps pour son habileté dans l'art de la fabrication du papier. La famille Montgolfier était originaire de la petite ville d'Ambert, en Auvergne ; elle vint se fixer en 1572, à Annonay, où ses établissements ne tardèrent pas à acquérir une grande importance.

« C'est au milieu de cette famille, vouée à la pratique de l'industrie et des arts, sous les yeux d'un père distingué par ses talents, sa lumière et sa probité, que naquirent les inventeurs de l'aérostat.

« Destinés à se livrer par état aux opérations industrielles, les frères Montgolfier s'y préparèrent de bonne heure par l'étude des sciences.

« Etienne se destinait à l'architecture et devint élève de Soufflot. Il avait, en outre, pour les mathématiques, des dispositions précoces, qui lui valurent l'estime des savants les plus distingués. Rappelé à Annonay par son père, Etienne apporta à sa famille l'utile concours de ses connaissances.

« Joseph, son frère, qui partageait ses travaux et sa gloire, avait, comme lui, un goût vif pour les mathématiques. Il possédait moins de connaissances qu'Etienne, mais il avait reçu en partage un vrai génie inventif.

« Placé à l'âge de 13 ans, au collège de Tournon, il n'avait pu se plier aux exigences de l'enseignement classique, et il partit un beau matin, décidé à vivre en ermite sur les bords de la Méditerranée. La faim le ramena au collège ! Cependant, il s'enfuit une seconde fois et se rendit à *Saint-Etienne*, où il se livra à la fabrication du bleu de Prusse.

« Son père le rappela à Annonay, mais ses idées étaient tellement bizarres qu'on dut bien des fois contenir son ardeur à de plus sages limites. Cette brillante faculté d'invention avait besoin d'être rectifiée et contenue. Joseph trouva dans la sagesse et la prudence de son frère les qualités qui lui manquaient.

On dit que Bonaparte qui s'était enthousiasmé pour les premiers ballons, s'enthousiasma de même pour le « par-à-chute » créé par Joseph et voulut récompenser les inventeurs. Il décora l'aîné

« Tous deux, par la suite, se complétèrent mutuellement et piochèrent l'idée d'où naquit la Montgolfière.

« *La découverte.* Annonay est située aux pieds des montagnes du Vivarais. En contemplant le spectacle continu de la production et de l'ascension, des nuages qu'ils voyaient chaque jour se former sur le flanc des montagnes, les frères Montgolfier conçurent le projet d'imiter la nature. Ils essayèrent de renfermer de la vapeur d'eau dans une enveloppe à la fois résistante et légère. Ce nuage factice s'élevait dans l'air, mais la température extérieure ramenant la vapeur à l'état liquide, l'enveloppe se mouillait, et l'appareil retombait. Ce succès relatif les encouragea dans leurs recherches.

« Après avoir vainement essayé plusieurs sortes de gaz, les frères Montgolfier en vinrent à penser que l'électricité, qu'ils regardaient comme une des causes de l'ascension des nuages, pourrait produire l'ascension d'un corps léger. Ils cherchèrent donc à obtenir un gaz affectant des propriétés électriques.

« A cet effet, ils firent brûler ensemble de la paille mouillée et de la laine, et s'aperçurent que la combustion de ces corps au-dessous d'une enveloppe de toile ou de papier provoquait l'ascension rapide de l'appareil.

« En outre, ayant réussi dans de petites expériences renouvelées à Avignon et à Annonay, les frères Montgolfier se mirent à construire un appareil de grandes dimensions et résolurent d'exécuter sur une des places d'Annonay, une expérience solennelle.

« *La première expérience.* Cette expérience, la première rendue publique, eut lieu le 4 juin 1783, en présence de la ville entière. L'assemblée des Etats particuliers du Vivarais, qui siégeait en ce moment à Annonay, assista en corps à cet essai mémorable.

« La machine aérostatique avait douze mètres de diamètre ; elle était faite de toile d'emballage doublée de papier. A sa partie inférieure, on avait disposé un réchaud de fil de fer sur lequel on brûla dix livres de paille mouillée et de laine hachée.

« Aussitôt, elle fit des efforts pour se soulever, on l'abandonna à elle-même et elle s'éleva aux acclamations des spectateurs.

« Elle parvint en dix minutes à cinq cents mètres de hauteur.

« La nouvelle de l'ascension d'Annonay fit grand bruit ; l'Académie et les savants s'en occupèrent et elle devint le point de départ d'une foule d'autres ascensions qui se succédèrent à des intervalles très rapprochés.

« *Le premier voyage aérien.* Désormais, l'on croyait pouvoir, avec quelque confiance, transformer les ballons en appareils de navigation aérienne. Etienne Montgolfier se mit donc à construire, à Paris, un ballon disposé de manière à recevoir des voyageurs.

« Les dimensions de cette machine étaient considérables. Elle n'avait pas moins de 20 mètres de hauteur sur 16 de diamètre et contenait 20.000 mètres cubes d'air !

« On disposa autour de l'orifice du ballon, une galerie circulaire d'osier destinée à recevoir les aéronautes. Cette galerie avait un mètre de

de la Croix de la Légion d'honneur et lui donna une pension de 2.000 livres. Etienne reçut le cordon de Saint-Michel et le vieux père fut honoré par des lettres de noblesse.

Sébastien Lenormand, en 1783, se jeta d'un arbre près de la grande tour de l'Observatoire de Montpellier.

Il tenait en main deux parasols de 30 pouces de rayon.

Cet essai ayant réussi, Lenormand construisit un véritable appareil et sauta, cette fois, du haut de la Tour.

Il donnait, de son parachute, une description curieuse :

« Je fais un cercle de 14 pieds de diamètre avec une grosse corde ; j'attache fortement tout autour un cône de toile dont la hauteur est de six pieds ; je double le cône de papier en le collant sur la toile pour le rendre imperméable à l'air ; ou mieux, au lieu

large ; une balustrade la protégeait et permettait d'y circuler librement. L'ouverture de la machine était libre et c'était au milieu de cette ouverture que se trouvait, suspendu par des chaînes, le réchaud de fil de fer avec les matières inflammables, dont la combustion devait provoquer l'ascension de l'appareil. On avait même emmagasiné, dans une partie de la galerie, une provision de paille pour donner aux aéronautes la faculté de s'élever à volonté en activant le feu.

« C'est le 21 novembre 1783, à une heure de l'après-midi, en présence du dauphin et de sa suite, pressés dans les beaux jardins de la Muette, que Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes exécutèrent ensemble le premier voyage aérien. L'ascension et la descente s'opérèrent sans aucun accident, aux applaudissements du « Tout Paris » de ce temps.

C'est à cette occasion que Benjamin Franklin, qui se trouvait alors à Paris, prononça un mot souvent répété. On disait devant lui : « A quoi peuvent servir les ballons ? » « A quoi peut servir l'enfant qui vient de naître ? » répliqua le philosophe américain. »

*
* *

Je dois préciser qu'avant cette ascension publique, une expérience privée avait eu lieu, le 19 octobre 1783, dans les jardins de la Manufacture de papiers peints Réveillon, faubourg Saint-Antoine.

Pilâtre de Rozier avait emmené comme passager un jeune physicien : André Giroud de Vilette, lequel, à la suite de ce petit voyage aérien, prédit de façon très juste et très nette le rôle des aérostats comme appareils d'observation en temps de guerre.

Ce fait historique m'a été rappelé par le petit neveu et dernier descendant d'André Giroud de Vilette, M. G. de Vilette, qui habite actuellement Nice. Une plaque commémorative a d'ailleurs été apposée le 15 août 1929, sur la maison natale du premier passager de Pilâtre, à Clamecy.

de toile, du taffetas recouvert de gomme élastique. Je mets tout autour du cône des petites cordes, qui sont attachées par le bas à une petite charpente d'osier et forment, avec cette charpente, un cône tronqué renversé. C'est sur cette charpente que je me place. Par ce moyen, j'évite les baleines au parasol et le manche, qui feraient un poids considérable.

Je suis sûr de risquer si peu, que j'offre d'en faire moi-même l'expérience, après avoir cependant éprouvé le parachute sur divers poids pour être assuré de sa solidité ».

Blanchard, qui s'illustra dans l'aérostation, était surtout préoccupé de l'idée des machines volantes plus lourdes que l'air.

Un oiseau mécanique, qu'il expérimenta chez l'abbé de Vienay, rue Taranne, comprenait deux vastes ailes, assez semblables à des parachutes.

Blanchard croyait en l'appareil de sauvetage.

En 1784, il imagina de placer un parachute entre l'enveloppe à gaz et la nacelle de son ballon.

Blanchard lançait souvent du haut d'un aérostat, des animaux : chiens, chats, moutons, munis d'un parachute. Voici, d'ailleurs, la reproduction d'une légende accompagnant une estampe du temps :

« M. Blanchard, citoyen de Calais par adoption, pensionnaire de sa Majesté très chrétienne, correspondant de plusieurs Académies, ayant été appelé dans la ville de Bruxelles, il s'est rendu aux instances des habitants, y a fait une ascension glorieuse en présence de leurs Altesses Royales et de la plus nombreuse assemblée ; il s'est élevé aux acclamations générales le samedi 10 juin 1786, à 10 heures 10 minutes, a plané majestueusement pendant une demi-heure sur la ville ; arrivé à la hauteur des nuages, il abandonna un mouton qui, au moyen de son parachute, fut se reposer doucement sur la terre, et l'Aérostat fut tranquillement descendre dans un champ nommé Le Ballon ».

Mais la gloire d'avoir réalisé en grand la première expérience revient à Jacques Garnerin, commissaire de la Convention. Garnerin, jeune aéronaute, montait, paraît-il, le fameux captif d'observation de la bataille de Fleurus.

Arrêté en 1793, et fait prisonnier à Marchiennes, il avait tenté de s'évader en renouvelant l'expérience de Lavin.

Un autre prisonnier, tombé aux mains des Autrichiens, suivit son exemple ; celui-ci n'était autre que Drouet, maître de poste de Sainte-Menehould, qui avait arrêté dans sa fuite le roi Louis XVI à Varennes.

André-Jacques Garnerin, ayant recouvré sa liberté, se remit à ses travaux, construisit des appareils et fit « descendre » des animaux.

« Au mois de fructidor de l'an IV, Garnerin fit annoncer qu'après s'être élevé — à ballon perdu — à la hauteur de quatre cents toises, il abandonnerait son aérostat et descendrait du haut des airs sans autre secours qu'une espèce de dais ou parasol chinois qu'il appela très justement parachute et qui, disait-il, soutenu par la colonne d'air, le soutiendrait lui-même, à son tour, de manière qu'il regagnerait la terre avec aussi peu de danger qu'il se serait élevé au milieu des airs.

Presque tout Paris — qui, heureusement ne comptait pas tant d'habitants qu'aujourd'hui — courut pour être témoin de cette sensationnelle expérience, qui devait avoir lieu dans le jardin Biron, appelé ainsi du nom de son dernier possesseur.

Un accident imprévu fit manquer l'essai. Les curieux en furent pour leur petit écu et leur après-midi. Garnerin fut honni, bafoué, traité d'escroc, de charlatan et, qui pis est, de terroriste ! Il fut même représenté sur l'un des théâtres de la capitale sous le nom de *Gilles Garnement*. »

Le jeune physicien ne perdit point courage. Ayant pour garant du succès ses connaissances et la précision de ses calculs, il promit de recommencer son expérience sous peu de temps. Il tint parole.

Le premier brumaire de l'an VI (22 octobre 1797), Garnerin s'éleva, vers 5 heures du soir, au-dessus du parc Monceau, devant un public considérable.

Arrivé à 1.000 mètres d'altitude, Garnerin coupe les cordes qui le retiennent au ballon et tombe avec une vitesse prodigieuse. On entend des cris d'effroi.

Soudain, le parachute s'ouvre et la vitesse de la chute décroît. Mais Garnerin n'a pas songé à ménager un orifice au sommet de l'appareil, qui oscille dangereusement.

Le courageux aéronaute arrive cependant au sol sans mal. On lui fait une ovation et l'astronome Lalande, témoin de l'expérience, court à l'Institut en annoncer la réussite.

Le rapport fait par Lalande à l'Académie des Sciences est rédigé en ces termes :

« L'expérience effrayante du parachute, annoncée par le citoyen Garnerin, vient d'être exécutée et elle a réussi complètement. Le parachute était en toile, et il avait 24 pieds de diamètre. Le ballon est parti à 5 heures 28 minutes. Au bout d'une minute, Garnerin étant à plus de 200 toises de hauteur, a coupé la corde. Le ballon s'est élevé seul et s'est fendu peu de temps après, n'étant plus assujetti par le filet. Notre physicien est descendu avec son parachute. L'effroi a été général. Des femmes se sont trouvées mal...

Il n'a pas été plus d'une minute à descendre. Le choc devait être rude. Tout le monde a couru du côté où il avait descendu, témoignant le plus vif intérêt au sort de ce courageux physicien, et l'on a été enchanté d'apprendre qu'il revenait à cheval par le parc Monceau pour rassurer les spectateurs ».

Garnerin renouvela plusieurs fois cette expérience au Champ de Mars, et sa nièce, Elisa Garnerin tint à honneur de l'imiter.

Aéronaute également, le père d'Elisa : Jean-Baptiste Garnerin, avait perfectionné le parachute de son frère. Elisa, qui avait assisté, frémissante, à l'expérience de son oncle, qui, elle-même, montait en ballon avec témérité, n'hésita point à embrasser cette périlleuse carrière.

« Elle fut la première personne de son sexe, explique un chroniqueur du temps, qui osa se laisser choir dans le vide avec la frêle protection d'un parachute ».

De 1815 à 1828, elle accomplit plus de quarante ascensions suivies de vertigineuses descentes. Elle s'intitulait « aéroporiste », mais la foule, qui avait pour elle l'admiration que l'on comprend,

l'avait surnommée la « Vénus aérostatique » car elle était une fort jolie femme.

Mme Blanchard, la première femme aéronaute, fut la seconde femme parachutiste. Elle exécuta, sans accident, un grand nombre de « descentes ».

En 1806, à Marseille, un artificier, Claude Ruggieri, étudiant, comme Cyrano de Bergerac l'avait fait dans son « Voyage dans la Lune », le principe de l'ascension au moyen de moteurs à réaction, lança par le moyen de fusées volantes, à plus de 200 mètres, un mouton vivant qui retomba doucement, suspendu à un parachute.

Enlevé au Vaux-hall par l'aéronaute Green, le 27 septembre 1836, l'Anglais Cooking trouva la mort en expérimentant un nouveau parachute à cône retourné. On raconte que Cooking était au moment de renoncer à son entreprise, lorsque des paroles indirectes de désapprobation le déterminèrent à braver le danger de l'essai.

Une polémique s'en suivit sur la question de l'équilibre des parachutes. Sir G. Cayley et Alphonse Pénaud notamment, défendirent les théories du malheureux Cooking.

Le 24 juin 1854, Letur, ayant inventé un parachute dirigeable, se fit enlever en Angleterre, par l'aéronaute Adam. L'appareil ne pût être séparé à temps du ballon et Letur fut tué au cours d'un épouvantable trainage.

En 1874, De Graf perdit la vie en essayant un parachute de son invention.

Le sport du parachute fut pratiqué pendant quelques années en Allemagne par une jeune et intrépide aéronaute, Mlle Katchen Paulus, de Francfort-sur-le-Mein.

Mlle Paulus était assise sur un trapèze suspendu au-dessous de la nacelle de son ballon. Le parachute, plié, enroulé, était retenu par une sangle au cercle du ballon ; à 5 ou 600 mètres, la parachutiste décrochait la sangle et l'appareil s'ouvrait.

« Chacun sait, disait Katchen Paulus, que le public vient peut-être moins pour s'instruire que pour jeter un coup d'œil sur des préparatifs qui peuvent aboutir à une catastrophe. Aussi, dois-je exé-

cuter tout personnellement la manœuvre avec un aide et ce n'est que de cette façon que je puis me précipiter dans le *vide horrible* avec la certitude que tout est dans l'ordre et doit nécessairement comporter un résultat heureux. J'ai exécuté cette expérience jusqu'à ce jour (juin 1900) 65 fois avec succès complet, grâce à la main protectrice de Dieu... »

Katchen Paulus se tua peu après...

Quelques années auparavant, l'aéronaute Capazza, en déchirant volontairement l'enveloppe de son ballon, à 3.000 mètres d'altitude, avait prouvé plusieurs fois que cet accident ne pouvait être fatal à l'équipage, l'enveloppe éventrée tassée dans le filet offrant une résistance suffisante pour diminuer la vitesse de chute et rendre la reprise de contact avec le sol, sinon normale, tout au moins exempte de grands dangers.

Dans l'histoire de l'aérostation, Capazza, fut une noble figure. Cet homme ardent et primesautier a consacré sa vie entière aux problèmes de la navigation aérienne.

Sa traversée de la Méditerranée en ballon libre, le 14 novembre 1886, est restée célèbre.

S'intéressant aux ballons dirigeables à leurs débuts, Capazza émit un fort curieux projet d'aérostat « lenticulaire » à poids constant, mais à volume variable. Il fut, avec le colonel Renard, le premier à penser au lancement des ballons-sondes pour les observations atmosphériques.

Capazza voulait absolument imposer au parachute son rôle de « sauveteur aérien ».

Son ballon-parachute fonctionnait de façon très simple. C'était un sphérique ordinaire, coiffé, à sa partie supérieure, d'un parachute formant en somme chemise.

À 500 ou 600 mètres, Capazza déchirait le ballon. La peau tombait dans le cercle et la suspension restait du même ordre qu'auparavant.

En tirant sur une suspente, plutôt que sur une autre, on pouvait obtenir, au moment de toucher le sol, une légère déviation,

permettant par exemple d'éviter un mur ou un arbre ; système ingénieux, qui valut à l'appareil le nom de parachute-dirigeable.

La toute première expérience du ballon-parachute de Capazza remonte au 12 juillet 1892.

Mais la plus fameuse fut certainement celle de juin 1895, où l'aéronaute corse emmena comme passagère l'intrépide Mme Camille du Gast.

J'ai pu retrouver (grâce à l'obligeance de M. Roger Lallier et de ma vieille amie Lazarette) un original récit de cette chute de 3.000 mètres, paru dans le « Monde Illustré » du 22 juin 1895, sous la signature de Guy Tornel. Je m'en voudrais de ne pas le reproduire, tant il est savoureux :

« Dimanche dernier, a eu lieu à Paris une expérience d'aérostation dont le programme n'était pas banal.

M. Capazza, l'aéronaute bien connu, devait s'envoler de l'usine à gaz de la Villette, s'élever à 3.000 mètres de hauteur et là, crever son ballon pour s'abattre n'importe où, avec un parachute de son invention, dont il espère faire adopter le modèle par le ministère de la Guerre. M. Capazza prétendait en outre démontrer que, dans ces conditions, il était possible de sauver des sacs de dépêches confiés à l'esquif aérien et, au besoin des passagers.

Les sacs de dépêches étaient faciles à trouver, mais quel figurant benévole consentirait à jouer un rôle dans une scène aussi périlleuse ? C'est une femme qui s'est offerte, une mondaine, Mme du Gast, plus connue jusqu'à ce jour pour sa réputation de beauté et ses succès de pianiste, comme élève de prédilection de Lecouppéy. Pourquoi, chez elle, cette ambition ?

Pour rien, pour le plaisir, pour la joie de la crânerie, qui fait hausser les épaules aux gens sages, mais qui plaît, et plaira longtemps aux autres, parce qu'elle est l'indice d'une qualité ou d'un défaut essentiellement français.

Au départ, l'usine de la Villette était pleine d'un public élégant qu'on y voit rarement. C'étaient, en dehors des journalistes, curieux par métier, des clubmen, des actrices, des amies, venues là pour serrer la main à la voyageuse. M. Capazza, avec son abondance méridionale, donne à haute voix des ordres pour le gonflement, qui s'exécute sans encombre.

Déjà l'aérostat est prêt à partir, quand arrive l'héroïne du jour. Elle est vêtue d'un costume bleu de cycliste, afin d'enjamber plus aisément la nacelle, et coiffée d'une toque qu'orne une plume... la plume d'Icare !

Les dames s'empresent, font des adieux attendris, poussent des exclamations touchantes.

— Oh ! ma chère, quelle folie !

— Vous n'avez donc pas pensé à vos amis ?

— Et vous n'êtes pas effrayée ?

— Pas du tout répond Mme du Gast, mais je n'ai pas eu le temps de déjeuner et j'ai grand faim.

Ce disant, elle franchit prestement la balustrade d'osier et s'installe dans la nacelle que ses adorateurs — on affirme qu'ils sont légion — ont jonchée d'œillets et de roses.

C'est le moment solennel du lâchez tout.

Le ballon, pour ne pas manquer à la tradition, commence par heurter le montant d'un gazomètre, mais c'est une alerte sans conséquence ; les passagers en sont quittes pour une assez forte secousse. On aperçoit Mme du Gast qui continue à agiter joyeusement son mouchoir.

L'aérostat s'élève obliquement, prend la direction de la Seine, puis trouve un courant qui le conduit vers Charonne.

Brusquement, à la hauteur des fortifications, on le voit baisser et s'effondrer en refoulant vers la place de la Nation. Capazza venait de le crever ! Seulement, le couteau mobile, attaché à une ficelle, qui devait produire la fissure, avait mal fonctionné, et l'enveloppe du ballon, capotant le parachute, ne lui permettait pas de se détacher.

Ceci n'était pas fait pour diminuer le péril, car une descente en plein Paris sur les toits s'imposait et, en cas de traînage sur les cheminées, pouvait présenter le plus grand danger.

En ce moment, les voyageurs dévalaient sur le faubourg Saint-Antoine.

Grande émotion dans ce quartier populeux où, à la faveur des loisirs du dimanche, les ouvriers en promenade par les rues n'avaient rien de mieux à faire que de regarder les péripéties de la chute. Le ballon atteint le faite d'une maison. Par une oscillation très habile, Capazza l'empêche de s'y fixer et le dirige à l'intérieur de la cour de cet immeuble, où la nacelle s'accroche à la paroi d'une terrasse, à quatre mètres du sol, tandis que, flasque et dégonflée définitivement, la peau de l'aérostat s'écrase sur le sol.

Les sergents de ville accourus n'ont pas eu le temps de fermer assez vite la porte cochère pour qu'une cohue de curieux envahisse la cour. Le spectacle d'un atterrissage en plein Paris n'est pas commun, et la foule n'entend pas manquer cette distraction gratuite.

Elle s'amoncele, criant, battant des mains, donnant des conseils. Mais quelle n'est pas sa surprise quand elle aperçoit, dans la nacelle, une jeune et jolie femme blonde qui vient de lui tomber du ciel !

Alors, l'enthousiasme ne connaît plus de bornes. Ce sont des exclamations sans fin, auxquelles répondent les vivats des spectateurs de la rue, lesquels ne voient qu'un mur derrière lequel il doit se passer quelque chose, mais qui crient tout de même pour la simple satisfaction de leurs poumons. Cependant, les aéronautes sont très embarrassés. Accrochés à quatre mètres du sol, ils n'ont aucun moyen d'y descendre.

— C'est, nous dit plus tard Mme du Gast, le seul moment où j'ai eu peur. En effet, je risquais de me casser bêtement une jambe, et je voyais une bonne petite camarade, accourue en voiture, qui ne demandait que cela

On apporte des échelles trop courtes. Des complaisants les gravissent

et parviennent, en se hissant les uns sur les autres, jusqu'au bord du panier, où ils prodiguent à la voyageuse les preuves d'une admiration parfois indiscrete. Enfin, une fenêtre de l'étage supérieur s'ouvre ; on en descend une échelle assez longue celle-là, par les degrés de laquelle les passagers du ballon pénètrent dans l'appartement et disparaissent comme derrière les montants d'un théâtre.

Au dehors, l'ovation a continué, donnant un ressouvenir des plus beaux jours du boulangisme, sous les yeux effarés des pompiers, accourus trop tard avec leurs engins de sauvetage.

On voit que, par suite d'un accident de détail, l'expérience du parachute n'a pas donné de résultat définitif et devra être recommencée. Il ne reste donc de la tentative de dimanche qu'un acte d'intrépidité à l'actif d'une plus jolies femmes de Paris et un sobriquet vacant pour l'établissement de la Villette, qui mérite désormais de s'appeler l'usine à Gast. (*)

Mme du Gast avait pris goût à l'aventure, elle recommença.

Capazza partit ensuite pour Bruxelles. Il réalisa, au cours des années qui suivirent, une quarantaine de descentes. La dernière eut lieu à Buc, en octobre 1920, avec l'aéronaute Charles Dolfus ; Roger Lallier, qui ascensionnait ce jour-là, en fût témoin.

Capazza pensait aussi au parachute d'avion. En 1910, il annonça son intention d'en essayer un.

Ce n'est guère, en effet, qu'en août 1910, à la suite de la réunion d'une conférence tenue sous les auspices de la Ligue nationale aérienne, que l'idée d'employer les parachutes pour la sécurité en aéroplane, fut envisagée pour la première fois.

Les inventeurs se divisèrent aussitôt en trois catégories :

(*) On peut dire que Mme du Gast affronta les dangers du sport au moment où quelques hommes seulement osaient s'y risquer.

Un peu plus tard, en 1903, elle courut Paris-Madrid sur une Dietrich. Cette course fut tragiquement marquée par plusieurs accidents mortels. On se rappelle l'acte magnanime de Mme du Gast, qui ayant une grande chance de se classer parmi les vainqueurs, abandonna volontairement l'épreuve pour porter secours à un camarade blessé.

Mme du Gast tenta Alger-Toulon en canot, chassa les bêtes fauves en Afrique et réalisa d'autres performances originales. Quand elle délaissa les compétitions, ce fut pour se consacrer aux œuvres sociales et à la charité.

Le Conseil municipal de Paris a honoré, au début de cette année, cette femme de courage et de cœur, en donnant le nom de « Crespin du Gast » à une rue du quartier Oberkampf, où la générosité de la première passagère de Capazza s'est particulièrement exercée.

Premièrement, les partisans du vêtement-parachute, dont le plus tristement célèbre fut le tailleur Franc Reichelt ; le malheureux se jeta de la tour Eiffel, le 4 février 1912, et se tua en expérimentant l'habit qui devait le protéger ; c'est à la suite de cet accident qu'un habitant de Mauriac, Camille Guillaume, parla d'essayer un appareil semblable ; par bonheur, il n'en fit rien ;

Deuxièmement : les nombreux inventeurs de parachutes rigides système parapluie, qui n'aboutirent à rien, et enfin troisièmement, les inventeurs de parachutes souples.

De ce genre, le parachute de Gaston Hervieu fut sans doute le premier à donner des résultats satisfaisants. Les expériences, commencées en août 1910, à Boulogne-sur-Mer, furent reprises en 1911 à la Tour Eiffel devant des commissions officielles. Un mannequin pesant 75 kilos descendit plusieurs fois d'un aéroplane volant à 60 à l'heure. Gaston Hervieu avait d'ailleurs expérimenté lui-même son parachute en effectuant une trentaine de descentes du haut d'un ballon.

Dangy-Baillet, Crémoux, suivirent la voie tracée par Hervieu et inventèrent des systèmes d'ouverture de la voilure par air comprimé et ressort à boudin.

Bonnet construisit un parachute qui se roulait dans le fuselage d'un avion. Muni de cet appareil, Pégoud, le 19 août 1913, à Châteaufort, sauta volontairement de son Blériot monoplace, à 250 mètres, pour laisser à son parachute le soin de le ramener au sol, alors que l'avion s'écrasait à 1.500 mètres de là.

L'ouverture du parachute Bonnet était assurée par des ressorts d'acier dont les lames étaient cousues suivant les méridiens de la calotte. Le parachute Bonnet possédait un amortisseur d'oscillations, et la manœuvre de ses suspentes permettait d'obtenir au sol une certaine dirigeabilité.

Enfin, vint Jean Ors.

Inventeur méconnu, Jean Ors, mit vraiment au point l'appareil de sauvetage que nous utilisons aujourd'hui.

Jean Ors, était né le 12 janvier 1876, à Saint-André-du-Bois, dans la Gironde. Il débuta dans l'aviation en 1910 et obtint son

brevet de pilote aviateur sur monoplane Blériot à Pau, sous le numéro 382, le 3 février 1911.

Complètement acquis à l'aviation, il vola même sur un avion de sa construction qui se comporta ni mieux ni plus mal que ceux de l'époque.

Ses premiers essais de parachute remontent à 1913, et nous nous souvenons du succès qu'obtint Jean Ors en lançant, le 23 février de cette année, un parachute de sa construction avec une charge de 65 kilos du haut du pont transbordeur de Martrou à Rochefort-sur-Mer, malgré un vent de 20 mètres à la seconde. L'expérience fut heureusement répétée à la tour Eiffel, du haut de la première plate-forme, et, le 13 février 1914, à Juvisy, Jean Ors effectuait lui-même un essai réel en sautant d'un avion en plein vol, piloté par Lemoine.

Inconfortablement assis dans le train d'atterrissage du Déperdussin, Jean Ors se laissa tomber de 300 mètres avec son parachute, dont le fonctionnement fut parfait.

Un journal de Paris publia ce compte-rendu :

« Hier après-midi, à Juvisy, Jean Ors s'installa comme passager sur le monoplane de Lemoine et, quand la hauteur de 300 mètres fut atteinte, il se jeta dans le vide en tenant en main une corde de charge d'un parachute de son invention. La chute fut assez courte. Après quoi, la toile se développa et amena l'inventeur au sol, non sans le balancer pour lui indiquer que, depuis bien longtemps, on assure la stabilité d'un parachute en ouvrant le sommet de la calotte.

« Pour provoquer le développement rapide des 80 mètres de surface de son engin, Jean Ors a installé au milieu une « cheminée » formée d'une série de petits cadres reliés entre eux par des croisillons de corde.

L'inventeur se propose de renouveler bientôt son expérience, mais avec deux personnes et, plus tard, quand il aura construit une calotte de 300 mètres carrés, de sauver aviateur et aéroplane ».

Jean Ors, bien entendu, ne fut pas le seul à construire des

parachutes. Avec lui, autour de lui, après lui, naquirent des inventeurs et des inventions :

En France, les Robert, les Blanquier, les Cormier, les Zodiac, les Froidure, les Tinsonnier, les Fabry, les Vinay, les Valère-Lecointe, les Bourgeois, les Courtin, les Couade, les Dussot, les Galli et Violette ; en Italie, les Bisio, les Seca, les Salvator ; en Allemagne, les Heinecke ; en Angleterre, les Calthrop, les Holt ; en Autriche, les d'Okdoleck ; en Russie, les Krasnowsky, autant de systèmes.

La guerre surtout amena chaque inventeur à perfectionner le sien. Les observateurs en « saucisse » planant à plus d'un kilomètre au-dessus du champ de bataille, n'étaient pas en grande sécurité, et les parachutes seuls leur permettaient souvent de se soustraire aux balles et à l'incendie. On sait que des sauvetages en nombre considérable furent effectués de cette façon.

L'aéronaute Georges Cormier, dont je cite le nom plus haut, était en 1916 et 1917, chef de la garde permanente des ballons à Saint-Cyr ; il présida ainsi à la surveillance de plus de mille descentes et put acquérir une certaine expérience.

Le père Robert mérite aussi une mention spéciale.

Vieil artisan de l'aéronautique, travaillant depuis 1898, le père Robert remporta le premier prix du concours de l'Aéro Club, 1904, pour un dirigeable à hélices réversibles à pas variable ; il lança un parachute du haut de la tour Eiffel, puis en fit expérimenter un autre par Brodin, du haut du transbordeur de Nantes, le 21 septembre 1913. Il construisit aussi une aviette pour le Grand Prix Peugeot en 1922.

L'idée du père Robert était surtout de construire un parachute géant, capable de sauver à la fois les passagers et l'avion.

En cela, il ne faisait que reprendre le problème posé dès 1913, par M. René Quinton.

C'est sur le même thème que travailla le capitaine Lepinte, inventeur de l'avion-fusée, quand il proposa son dispositif utilisant le fuselage lui-même de l'avion pour le transformer en parachute,

alors que les ailes et le moteur, libérés par un système de déverrouillage tomberaient à l'avant ;

Il serait impossible de citer dans cet ouvrage de peu d'importance, les noms de tous ceux qui ont collaboré, soit à l'invention proprement dite des parachutes, soit au perfectionnement de ceux-ci.

Pour en revenir à Jean Ors, mon maître, la guerre vint interrompre ses travaux sans lui enlever sa foi, sans ébrécher sa conviction que le parachute serait un jour l'inséparable compagnon du pilote.

Du 22 février au 1^{er} mars 1919, à Richmond Park, à Londres, trois expériences sont pleinement réussies. En mai 1919, au concours international du meeting d'Atlantic-City (Etats-Unis), Jean Ors effectue six descentes concluantes et gagne un prix de 500 dollars, réservé par l'Aéro Club d'Amérique au constructeur du meilleur parachute.

En 1921, c'est le Prix Unique International qui lui est décerné.

.....
1921 !

Je fus, à cette même date, une des premières élèves de l'inventeur.

C'est dire que j'ai fait mes débuts au moment où les appareils n'atteignaient pas tout à fait encore à la perfection, à l'époque où les professionnels de l'aviation ne témoignaient qu'une confiance relativement limitée à l'égard de la bouée aérienne, à l'heure presque héroïque où nous tenions — comme je le disais au précédent chapitre — le juste milieu entre « l'aviation pure et l'acrobatie de cirque » ! Charmante, n'est-ce pas cette phrase ! Elle me faisait toujours songer à l'athlète misérable, vêtu d'un maillot déteint déployant sur un tapis usé son bagage de talents.

Oui, je me défendais. J'écrivais déjà, au lendemain de mon expérience de la Ronze :

« Je voudrais que, dans l'esprit du public qui suit nos essais, un parachutiste fut autre chose qu'un acrobate ! Un jongleur amuse la foule, mais un parachutiste l'instruit. »

... Il n'est pas toujours réjouissant, croyez-moi, alors qu'on est bien tranquille sur son siège arrière à regarder le bleu, ou à jeter,

en bas, un coup d'œil ravi sur le puzzle jaune et vert des morceaux de champs, il n'est pas toujours agréable, dis-je, d'obéir à un signe impératif de son pilote, de passer d'abord le bout du nez à la fenêtre, de s'asseoir sur le bord, puis d'enjamber carrément la carlingue et de s'installer sur les marchepieds...

Et puis là, attention ! L'avion marche encore à 100 à l'heure, l'hélice envoie dans la figure crispée les rafales d'un vent qui cingle, les mains sont cramponnées à la tôle vibrante, glissante d'huile ; la corde d'attache ondule comme un long serpent au-dessus du vide.

Le vide ! Il s'agit de s'y jeter, de s'y plonger. Il s'agit *d'ouvrir les mains...*

On ouvre les mains... et, après trois secondes de chute qui ont duré des siècles, on se retrouve, petit pantin gesticulant, mollement soutenu par la vaste ombrelle soyeuse, coupole toute blanche qui s'irise au couchant.

Non, ce n'est pas toujours facile. Et si nous consentons, nous parachutistes, à imposer à notre volonté toutes ces angoisses, ce n'est pas simplement pour cueillir des bravos et des sourires ; c'est pour montrer aux profanes que l'aviation est un mode de locomotion parfaitement sûr, qu'en l'air, on ne risque absolument rien, qu'un avion peut être désemparé, déséquilibré, prendre feu, cela n'a pas d'importance, puisqu'on a, près de soi, son ange gardien.

Quand le regretté Pégoud fit son premier looping, des imbéciles le critiquaient. Il expliqua : « Si je m'expose volontairement au danger, c'est pour en préserver les camarades qui viendront après moi ». Quand mon pauvre Fronval, oiseau fait homme, décrivait par les chemins du ciel ses paraboles étourdissantes, les mêmes neurasthéniques répétaient inlassablement : « À quoi ça sert ? »

Ça sert, ignorants, à faire de l'aviation le moyen de transport confortable, rapide, économique, offrant le maximum de sécurité. Ça sert aussi à diriger les aspirations des êtres souffrants vers les espaces libres et à donner un peu d'idéal à l'humanité !

À quoi ça sert, le parachute ? Interrogez donc les centaines de rescapés qui lui doivent la vie !

Oui, les centaines. Et si j'avais pensé un jour avoir à défendre

Au hasard des meetings

(1)



*L'aviation ? Un rêve auquel des ailes ont
poussé !*



C'est à Châlon-sur-Saône que je fus engagée quelques mois après le meeting de Saint-Etienne.

Je fis dans la capitale de la Bourgogne deux voyages successifs.

J'arrivai un beau soir à Châlon pour être reçue en grande pompe par les

journalistes et bénéficier d'un article avec mon nom en gros titre dans les feuilles locales !

Ce fut tout pour cette fois. La prairie Sainte-Marie était envahie par l'eau. Le bon pilote Collus circulait autour des hangars avec des bottes d'égoutier.

Le meeting d'aviation se mua néanmoins en fêtes splendides dont j'ai retenu les dîners fastueux, la merveilleuse soirée de l'Hôtel de Ville, avec Marthe Chenal, Faraboni et Fursy, les négrillons du jazz-band Wiener, l'orchestre Catalonia, et les exploits d'un certain « Tintin » sortant de la salle de jeu pour sauter en smoking sur son cheval !

Fronval était là.

Au moyen d'un bac de fortune, on transporta le Morane sur un petit coin de terrain sec, et le roi de l'air s'envola. Eclairs fantastiques dans le bleu...

Oh ! Que je regrettais de rester en bas !

Je revins par la route, dans une Amilcar blanche, avec le nouveau président de l'Aéro Club Forézien : Antoine Claudinon.

L'auto suivait la Saône étalée, partout débordant de son lit. Des arbres se baignaient par force jusqu'au faite. Des épaves flottaient sur l'eau grise.

Un mois plus tard, j'étais à nouveau en Bourgogne, aux ordres de M. Faillant.

Deux jours de suite, je me jetai dans le vide, d'un Spad côte à côte, particulièrement difficile à enjamber, à cause de sa carlingue en cercueil !

Vous étiez là, Monsieur Laurent Eynac, arrivé de Bourges dans une berline Spad, et je me souviens de votre envolée dans l'aérobis trimoteur Caudron, piloté par Poirée, et destiné par M. de Saint-Blancart à la ligne du Sénégal.

Il y avait Roques, Douchy, Bajac, Fronval bien entendu, et des militaires audacieux qui cassèrent même un peu de bois. L'un d'eux était le sergent Murat, qu'on appelait pour s'amuser le prince Murat.

J'eus la surprise, beaucoup plus tard, de retrouver au Maroc, sur le terrain de Casablanca, l'adjudant Murat, aux côtés du vrai prince, son illustre homonyme !

Faut-il avouer ici une savoureuse escapade ?

Sous ma combinaison et mon casque, j'avais l'air d'un « mécano ». A cette faveur, je me glissai dans un Bréguet militaire à la place d'un mitrailleur et je pris part à un vol de groupe !

Mon lieutenant occupait le centre de la formation.

Au dessus, au dessous, à côté, partout des avions semblant immobiles et suspendus au grand plafond par des fils invisibles. Distances réglementaires.

Que c'était beau, ce déploiement d'ailes marquées au coin de cachets tricolores.

J'étais debout dans la tourelle, criant ma joie.

En bas, la Saône, paresseuse et molle, les prairies larges et fécondes, la riche contrée, un sol doré avec des dessins d'avions animés : nos ombres !

Et puis, au loin, des vallons, des collines célèbres :

*O chaîne de côteaux qu'en naissant le soleil
Caresse obliquement de son rayon vermeil,
Telle qu'une beauté, de ses bijoux parée,
Tu brilles et souris, de tes crus couronnée.*

Châlon ! Beau d'en haut et bon d'en bas, comme écrivait Fursy sur son programme.

Fantasias éperdues, triomphe des ailes.

C'était en 1922.

*
* *

Appelée par télégramme à Paris, le 13 juillet, je file au Havre remplacer Renée Jacquard malade.

J'ai de l'estime et de l'affection pour Renée Jacquard.

Ce fut la toute première élève de mon maître, Jean Ors. Elle n'hésita point à expérimenter en public des appareils qui, s'ils avaient fait leurs preuves aux essais, n'étaient tout de même pas en service courant comme aujourd'hui. Renée Jacquard a aimé l'aviation pour l'aviation.

Elle n'a pas fait de parachute, elle par « désespoir d'amour », ni pour essayer de dénicher un merle blanc à l'atterrissage !

... Elle a saisi comme moi la poésie des ailes et du plein ciel, compris la portée de ses démonstrations. Je n'ai jamais été étonnée de la voir partir en Hollande et « travailler » avec Duchereux, cet autre pur entre les purs.

... Le meeting du Havre fut inénarrable. Il faut que j'en note quand même quelques péripéties.

C'est là ce qu'on peut appeler les temps héroïques de l'après-guerre...

À la gare, personne pour m'attendre. J'ignore où siège l'Aéro Club. Je me renseigne et j'échoue au café de Paris, puis à l'Hôtel d'Angleterre où enfin, je rencontre un personnage du nom de Bouché.

Les organisateurs du meeting Gicquel et Ledeuil, sont en panne quelque part, avec leur mécanicien.

La femme du mécano, Bouché et moi, c'est tout ce qu'il y a pour faire le meeting du lendemain ; pas d'avion.

Enfin, arrive Fronval...

Nous sommes à la veille d'un départ de bateau ; toutes les chambres du Havre sont louées et, décemment, je ne peux pas dire où j'ai passé la nuit !

On danse au Tortoni, on danse sous les Halles ; c'est la fête nationale. Et quel mélange ! Matelots débraillés, femmes en cheveux, belles filles décolletées et emplumées, rastaquouères. C'est formidable. Je dors en chandail entre des draps troués. La mer chante.

Le lendemain, un vent glacé.

M. Bonneau, le directeur de l'Hôtel d'Angleterre, nous emmène tous deux, Fronval et moi, et nous usons notre matinée à battre la campagne et à longer la mer, à la recherche... du champ d'aviation !

Enfin, le terrain. Rien n'est installé. Pas une chaise, pas une clôture. Les gendarmes courent en vain (et pour cause !) après les organisateurs !

À 2 heures de l'après-midi, Bouché mange de grand appétit et commande son café ; les billets sont dans sa valise et le public attend à Frileuse, lieu bien nommé.

Vent et froid. Je grelotte.

Sous le hangar est un Caudron C-60. Fronval, qui s'est occupé de distribuer les billets aux contrôleurs et de caser les autorités, fait sortir l'avion, part, atterrit, repart, emmène des passagers.

Il reprend son Morane pour chasser les ballonnets que nous lâchons et pour éblouir la foule par ses acrobaties.

La femme du mécano vend des cartes postales, je m'habille, la musique joue, la foule augmente.

Soudain, se profile à l'horizon l'avion du trio : Gicquel, Ledeuil, le mécanicien ! Tout s'arrange. Du coup Lagneau, le doux propriétaire du café de Paris, offre un champagne d'honneur.

Simulacre de combat, pendant qu'un comique havrais part en auto sur le front... des spectateurs, pour annoncer ma descente en parachute.

Je me hisse sur les marchepieds du C. 60. Fronval est au poste de pilotage ; Gicquel est passager à l'avant.

Quelle tempête ! J'ai peine à tenir par les bras et j'ai hâte de... changer de situation.

Sautez ! C'est la chute, presque au-dessus de la mer, l'ouverture habituelle, la descente très dérivée à cause du vent, l'atterrissage brusque. En rien de temps, je suis tournée, retournée ; le vent s'engouffre dans le parachute et je suis traînée à une allure folle pendant des kilomètres dans un champ d'avoine. Au bout, je vois la falaise, la mer. Suis-je perdue dans ces hautes herbes ?

Non. De braves cavaliers sont à ma poursuite. Ils m'immobilisent à temps.

J'ai su après que la foule voulait se ruer vers le point de mon atterrissage. Les barrières furent brisées, le terrain envahi, de même que la grange qui me servait de quartier général. Fronval ne savait plus où se poser !

Je rentre à Paris avec Bouché. Le pauvre homme n'en peut plus. Il s'éponge encore.

« Vous ne savez pas, me dit-il, ce que c'est qu'une pareille organisation ! ! »

Le voyage de Cabourg est tordant. Le mécanicien Paul met en gaité depuis la locomotive jusqu'au wagon de queue, le train des plages ! Deauville,, Houlgate, Villiers, Blonville... Nous lançons des prospectus. Pays riche. Tennismen.

Terrain d'atterrissage au jeu de golf. Thé à la célèbre ferme de Sarlabot, où les tables rustiques sont recouvertes de dentelles, et où les soubrettes ont des tabliers brodés.

Les concurrents du Rallye Paris-Cabourg sont reçus avec nous. Les gazons du parc sont d'un vert tendre, et les fleurs éblouissantes.

De bonne heure au terrain, le dimanche, j'ai la surprise de rencontrer Chemin-Douce à motocyclette, et Minier, arrivé par un Hanriot. En une seconde, je suis dans le dit Hanriot.

Essence. Contact. On va jeter des petits papiers sur les plages à la mode !

Quel vol merveilleux ! La Manche est agitée par un orage lointain et le soleil joue à cache-cache avec les nuages. D'en haut, je vois s'enlever les vagues, tantôt riantes sous la caresse d'un rayon doré, tantôt sinistres dans le gris. L'avion vire, évolue longuement au-dessus des villas somptueuses de la côte, plane sur Caen. Mer ou ciel ? Au loin, il n'y a plus qu'une barre sombre avec des franges d'écume.

Nous croisons le Morane de Fronval. Coucou !

Fronval descend pour m'offrir une omelette aux confitures.

L'après-midi est superbe. J'ai pour moi une chambre-salon et un jardin plein de fleurs.

Les appareils se posent sur les links bien peignés.

Lemaître (*) venu incognito avec sa charmante femme (**) et sa famille, est mon manager.

(*) Lemaître, un grand as de la guerre, continua, après l'armistice, à faire parler de lui.

Passionné pour les questions d'aviation coloniale — alors tout à fait en enfance ! — il réalisa en mars 1919, le premier voyage Toulouse-Casablanca, suivant le programme de la Compagnie Aérienne Espagne-Maroc-Algérie, ayant pour but l'établissement d'une ligne aérienne.

Peu après, il accomplissait le fameux raid Paris-Port-Etienne, en compagnie de Guignard.

Partis de Paris le 18 juin, ayant touché Cazeaux, Madrid, Tolède, Tanger, Rabat, Casablanca, Marrackech et Mogador, les deux aviateurs se posèrent à Port-Etienne, le 28 du même mois, ayant couvert en dix jours 4.210 kilomètres, dont 1.700 au-dessus du Sahara.

Le désert n'était pas sillonné comme aujourd'hui d'autos et d'avions. Lemaître et Guignard évoluèrent en pleine zone dissidente. Ils durent faire des prodiges sur « un des trajets les plus terribles jusqu'alors parcourus en avion ».

Lemaître et Guignard tirèrent de leur voyage de très sérieux enseignements en vue de l'organisation de l'aviation coloniale naissante.

Je repars du C. 60 et la descente, sans vent, est franchement impeccable.

Les riches étrangers m'accaparent, me bourrent de félicitations et de petits fours !

La nuit, au Casino :

Baccara, glaces, champagne, princes, marquis, financiers, journalistes, chevaliers de la Légion d'honneur et... adolescents poudrerizés.

La lumière ruisselle sur la soie, le velours, les diamants et la chair blanche des femmes.

Tintamarre de jazz-band. Froissement de billets bleus.

Fronval et moi, enfouis côte à côte dans d'immenses fauteuils, nous contemplons le tableau.

*
* *

De la petite fenêtre de l'hôtel de Dieppe, où je suis descendue, je vois arriver Fronval, dans une débauche de renversements et de loopings.

Le ciel est d'un bleu limpide et des centaines de pigeons battent des ailes, entre les tours de Saint-Jacques, la vieille église normande.

Le soir, les phares font tourner leurs feux multicolores ; la mer lave les galets ; les violons pleurent, les nègres hurlent. Au Casino, nous avalons un porto en compagnie de Georges Carpentier.

Fleurs, femmes, musiques, cigares, limousines, opulence...

Cependant, dehors, cent visages maigres et haves de pauvres gens sont collés aux grilles.

J'ai le cœur chaviré.

Le meeting est raté par la pluie.

Lemaître devait s'illustrer plus encore en 1925.

Le 3 et le 4 février, il couvrit avec Arrachart, les 3.600 kilomètres qui séparent Etampes de Villa-Cisneros en 25 h. 15 de vol. Les deux pilotes rentrèrent à Villacoublay le 24 mars, après un circuit passant par Dakar, Kayes, Bamako, Tombouctou, Alger, Oran, Casablanca Barcelone et Lyon.

Avion Bréguet 19, moteur Renault 450 CV.

(**) La toute gracieuse Mme Lemaître est la sœur de l'héroïque bombardier Tanner, mort au champ d'honneur.

Heureusement, les moules de la Maison Blanche sont délicieuses...

*
* *

Ussel. Des délégués du Comité des fêtes me reçoivent avec tous les honneurs dus à mon rang !!

C'est la « vogue ». Il y a des chevaux de bois, des tirs à la carabine, des confettis. Ainsi se réalise la prédiction du père Ors : on « descendra » dans les fêtes foraines... Nous avons traversé, pour arriver à ce terrain bosselé, une jolie forêt fleurant bon le sapin et la bruyère... et nous voilà maintenant installés par terre, assis sur les rochers, couchés sur la lande aride, et confectionnant une rude ceinture de cordes. Car M. Ors venant en droite ligne de Genève, n'a point de harnachement pour moi.

Minier me fait grimper dans le même Hanriot qui m'emmenait au dessus de Cabourg.

Mais il s'agit de décoller dans ces pierres et dans cette herbe ! Au bout de quatre essais, nous capotons proprement.

« Qu'est-ce qu'il y a ? dis-je.

Hop ! Hop ! crie Minier ».

Nous sommes dans un tas de morceaux d'hélice.

On se précipite pour me déficeler.

Pauvres Usselois ! Je voudrais bien les contenter, mais je ne puis quand même me décider à faire de l'acrobatie sur le patin d'atterrissage du vieux Farman de Brou, avec l'hélice dans le dos !

Tout le monde est désolé. Je promets de revenir et... je reviens effectivement, deux ans après, en 1924.

Fronval, alors recordman du monde de l'acrobatie, exécute, ce jour là, sur la petite ville d'Ussel, toute la série de ses périlleux exercices.

Une escadrille de Bron, en stage à la Courtine, survole en groupe le terrain où la foule, curieuse et impatiente, attend les aviateurs.

Sans atterrir — car la première expérience a servi — l'avion de Fronval, après de multiples loopings, repart pour venir me prendre à la Courtine...

...A mon retour, je donne mes impressions à mon journal. Car je suis, depuis quelques mois, attachée définitivement à la rédaction du Mémorial de la Loire.

Voici ces impressions :

Au Camp.

Nous sommes partis, l'autre jour, du gentil village de Feniers, si coquet avec la chapelle de son commandeur de Malte, enfouie dans la verdure. C'est le sud de la Creuse.

Les aviateurs militaires de Bron sont là, depuis un mois, en villégiature. Ils passent leur temps à pêcher les écrevisses et à chasser le lièvre, entre deux réglages d'artillerie avec les troupes de la Courtine.

Le camp de Messieurs les hommes-oiseaux est établi sur un petit plateau, à l'orée d'une forêt. Le vent y souffle furieusement ; indiscret, il ouvre les tentes, soulève les portières de toile et fait frissonner, sous les Bessonneaux, les ailes des « coucous ». J'ai visité l'installation. J'ai vu le bureau du capitaine orné de photos aériennes, j'ai vu le baraquement de la Croix-Rouge, le bar où se cachent — pas pour trop longtemps ! — de vénérables bouteilles de kirsch, le magasin de réparations arrangé dans un vieux camion qui sent la ferraille, les hangars où les avions sont alignés, prêts à bondir. J'étais avec Fronval. Le Morane arc-en-ciel, tout neuf, rutilait au soleil et les mécaniciens, et les soldats de la Courtine et le « tout Feniers » guettaient l'envol du roi de l'air.

Fronval.

Un vrombissement, un décollage, une montée rapide et le voilà parti. Il va là bas, à une trentaine de kilomètres, émerveiller les Usselois. A son retour, je prendrai place auprès de lui.

En attendant, je prépare mon parachute et je fais une dernière « balade » dans le bois des sous-officiers.

Dans un bruit formidable de moteurs, cinq appareils de l'escadrille ont quitté le sol. Péniblement, à cause des rafales qui secouent les « Bréguet », le groupe se forme en V, tournoie et disparaît.

Fronval revient. Une séance d'acrobatie et il se pose.

Vite, je fixe mon parachute sous la carlingue de l'avion, je boucle les sangles et en route. « Au revoir, Messieurs, je vais me jeter sur Ussel ! ».

Un meeting est organisé dans la pittoresque petite ville, mais les terrains plats y étant inconnus, nous sommes obligés de prendre notre quartier d'atterrissage à la Courtine. Il est vrai qu'avec douze minutes de vol, on est au but !

Regards sur la terre.

Le ciel !...J'ai laissé flotter, au long du fuselage, la corde de mon parachute. J'ai largement le temps d'admirer le pays.

Le vent, qui s'engouffrait sous les plans au départ de Feniers, se calme

peu à peu. Tout va bien. Je pense, je ne sais pourquoi, à des vers que Georges Rollin écrivit aux premiers temps de l'aviation. Le poète parlait des fragiles tendeurs d'acier, des « deux toiles qui tremblent ».

Les voilà encore devant moi, les mêmes ailes blanches. Et quelle impression de merveilleuse sécurité !

Fronval me montre, au loin, les Monts Dore et la chaîne des Dômes, sentinelles sombres qui ferment l'horizon.

En bas, se déroule la mosaïque habituelle des petits bois, des bouts de prés, des plateaux rocaillieux.

Le Massif Central, vu d'en haut, est assez curieux. Point de hautes cimes, mais d'étroites collines, vallonnées, mamelonnées, de continuelles montagnes russes en miniature. On devine les rivières qui sortent des roches en cascades, et les gorges qui se creusent au flanc des massifs granitiques.

Que de bruyère ! De la bruyère partout ! Des champs immenses !

Non pas la bruyère rose de l'Auvergne : bruyère de Laschamps où se balbutièrent les timides essais des premiers oiseaux mécaniques, bruyère de Combegrasse, que foulèrent les premiers alérions... Non ! La bruyère est ici violette, d'un violet foncé, âpre et dur comme le pays. La terre de la Corrèze, insuffisamment réchauffée par le soleil, n'apparaît pas sous des couleurs tendres. Elle est rude ; c'est la vieille terre, le cœur de la France. De 600 mètres, en contemplant ces pâturages, on croirait voir des jouets d'enfants : bergeries, arbres raides, moutons peints, pâtres grossièrement taillés, le tout sortant d'une boîte de bois blanc.

Voici Ussel.

Nous suivons maintenant les deux grands traits de la ligne de chemin de fer, jalons horizontaux qui nous montrent le chemin d'Ussel.

Voici d'ailleurs la petite ville, perchée sur une colline et s'avancant, telle une presqu'île, entre deux vallées.

Est-ce l'antique Uxellodunum ? Peut-être.

Derrière la gare, un minuscule carré vert entouré de touffes de genévriers.

C'est le terrain où je dois me lancer. A tire d'ailes, nous approchons. Fronval a repéré un arbre jaune ! Il faut que je saute au-dessus.

Dans cet ensemble féérique de couleurs, dans toute cette admirable gamme des verts, des rouges, des ocres, qui tenteraient un peintre, se détache nettement l'arbre aux feuilles d'or. Il est si brillant, si joli !

La descente.

...Une fois de plus, il faut sortir de l'avion où l'on est si bien, passer sur les marchepieds, tandis que le vent de l'hélice m'arrache malgré moi de l'appareil et là, à moitié suspendue dans le vide, épier le signal du pilote.

Voici l'arbre jauné. Hop !

J'ai tout lâché. J'ai entendu nettement des cris. Ces braves gens, en bas, n'en reviennent pas.

Le parachute est ouvert déjà, tout blanc, tout majestueux et, au bout de ses huit mètres de corde, je salue les Usselois !

Combregrasse



Oser.

(MOUILLARD)



Une grande affiche blonde comme un champ de blé mur. Dans cet or, quelque chose de bleu qui plane : oiseau, cerf volant, bête étrange.

Deux flèches... Un sommet rond. Silhouettes connues. C'est l'annonce du premier Congrès Expérimental d'aviation sans moteur : 6-20 Août 1922.

.....

Pourquoi ce Congrès Expérimental de l'aviation sans moteur ?
« Parce que depuis quelques années, les Allemands étudient le problème avec une persévérance exemplaire. Parce que des pilotes allemands ont réussi, l'an dernier (1921) à voler sans moteur jusqu'à 21 minutes en s'élevant à 150 mètres au dessus de leur point de départ. Parce que la France, berceau de l'aviation, patrie de Clément Ader et de Louis Mouillard, ne peut se désintéresser d'une question que les Allemands ont fait incontestablement progresser. Parce que enfin, le vol à voile, sortant du domaine spéculatif paraît être entré dans celui des réalités et que ses applications peuvent permettre, permettront, la réalisation de l'aviation économique.

L'Association Française Aérienne et l'Aéro-Club d'Auvergne ont pensé qu'il convenait, en premier lieu, de répondre à l'effort allemand, par une manifestation analogue, mais plus importante encore à celle du concours du Rhon. Ils ont pensé que le moment était venu de donner aux techniciens et aux inventeurs l'occasion de réaliser leurs conceptions du vol à voile, en organisant une épreuve qui, tout en conservant son caractère purement scientifique assure à ceux qui y prendront part le moyen de récupérer, au moins en partie, les dépenses qu'auront entraîné l'étude et la construction de leurs appareils.

Grâce au Sous-Secrétariat de l'Aéronautique et au Ministère de la Guerre, grâce aussi à de généreux et clairvoyants donateurs, l'Aéro Club d'Auvergne et l'Association Française aérienne ont pu réaliser leur projet. Du 6 au 20 août prochains, le premier Congrès Expérimental de l'aviation sans moteur, doté de 100.000 francs de primes et de prix, se déroulera dans le site incomparable des monts d'Auvergne. »

.....

On va voler à voile sous l'égide de Mouillard.

Qui est Mouillard ?

Le premier Français ayant osé se confier à un appareil sans moteur. Né à Lyon le 31 Octobre 1834.

« Ce Mouillard s'honorait de l'amitié profonde d'Alphonse Daudet. C'était un poète aussi, un poète contemplatif qu'une beauté de la nature passionnait avant toutes les autres : le vol des oiseaux. »

Mouillard passa sa vie à contempler.

A 13 ans déjà, il contemplait un vieil aigle qu'il avait acheté avec ses maigres économies !

Il choisit la carrière des Beaux Arts pour peindre à son aise les oiseaux...

Son père mort, Mouillard partit en Algérie exploiter une ferme, où il y avait plus de bêtes ailées que de quadrupèdes !

Mouillard confectionnait surtout des appareils et, sans bruit, sans apparât, en 1880, il vola 42 mètres (*)

Son invention était basée sur le principe nouveau du gauchissement.

Aux frais d'Alphonse Daudet, Mouillard publia l' « Empire des airs ».

Ayant abandonné (avant un désastre financier !) sa chère ferme pour un poste d'instituteur à Alexandrie, Mouillard entra en rapport avec les frères Wright et leur prêta, par l'intermédiaire d'Octave Chanute, leur conseiller technique, le manuscrit de son second volume : « le vol sans battement ».

C'était dix ans avant la première tentative de vol des Américains.

.....
Un monument fut inauguré, à la gloire de Mouillard, le 25 février 1912, à Héliopolis.

*
* *

Avec tous mes camarades de l'Aéro Club d'Auvergne, dont Sardier, Chartoire, Bayle, Thouin, Dupoux, Moulin, je fais le 6 août, jour de l'inauguration officielle, une entrée peu ordinaire au camp Mouillard... Marche au pas au son de la vielle !

La camionnette a franchi le tunnel de la Cassière, a roulé dans les champs de bruyère, et j'ai eu la surprise de la voir s'arrêter au milieu de ce cirque mélancolique borné par les trois pics pointus que j'avais repérés jadis !

Thoret, déjà, sur un Caudron d'Aulnat, fait du vol plané pour être dans la note !

Le camp — édifié par les soins du général Targe, du colonel Izard et de ses sapeurs —, est un grand village de toile, avec une soixantaine de tentes, trois Bessonneaux, un bureau de presse, un

(*) A remarquer que les fameuses expériences d'Otto Lilienthal (plus de 2000 vols planés réussis) ne furent réalisées qu'après 1890... Chanute, Herring, le malheureux Pilcher, plus connus que Mouillard, reprirent les essais de l'ingénieur allemand et construisirent de nombreux modèles.

bureau de poste, une salle de conférences, un dancing, un bar, un réfectoire, une ambulance et un établissement de bains...

Il s'étend au pied du puy de Boursoux, devant le chemin qui joint la route de Randanne au Mont Dore, à celle d'Aydat.

Un portique blanc marque l'entrée. Ribourt a dessiné au centre le vautour oricou de Mouillard...

Des puys tout autour : le puy de Charmont, le puy de la Toupe, le puy de Vichatel, de Montchal, de la Vache, de Mercœur, et enfin le puy de Combegrasse !

J'ai mon logement dans le quartier des « ménages »... Probablement parce que je suis célibataire...

La tente 26 ; comme les autres ; deux compartiments à deux lits chacun, des couvertures, une table de nuit militaire, une cuvette et un broc de fer blanc, un petit tapis et... l'électricité.

Mes compagnons de tente ? Avec moi Maddo, une adorable parisienne, et, de l'autre côté de la cloison, le couple Vieillard.

Je suis inscrite à l'équipe suisse... par snobisme, parce que Francis Chardon a réussi le premier un vol de 45 secondes !

Avec Albert Cuendet et Laffont, J'escalade pour la première fois le puy de Combegrasse, tandis que les paysans dansent dans le Bessonneau, au grand désespoir de Georges Houard qui prépare un « papier » pour les « Ailes » !

.....
Il y a sous les hangars ou disséminés au flanc des pentes, une quarantaine d'appareils.

Ceux qui volent :

« Notre » appareil suisse, copie exacte du planeur de Lilienthal, le Farman sport de Paulhan, le Moustic de Bossoutrot, le parasol d'Allen, l'oiseau bleu des frères Landes, la mouette de Coupet, l'harmonieux Potez du gros Douchy, les fins Dewoitine de Barbot et de Thoret, le biplan Bonnet de Descamps, le terrible omnibus de Sardier, la chauve-souris de Grandin, le vampire Desayes de Camard, l'épais Levasseur d'Henri Pitot, le blanc Bellanger du pauvre Fétu..., et, en dernier lieu, le Werrimst, le biplan d'Eric Nessler, le tandem Louis Peyret de Maneyrol.

Oui, ils volent ; ils volent toute la journée.

Remorqués, tantôt par la Kegresse Citroën, tantôt à bras d'hommes jusqu'au sommet des puys, les planeurs sont lancés au sandow et partent comme des flèches dans l'air pur de la montagne.

Il y a ceux qui se brisent, par exemple le Louis de Monge de Roques et Casale.

Et il y a ceux qui ne peuvent pas voler !

L'aviette de Morriss Abbins, le monoplan métallique Gilbert, le gros oiseau Georges Groux, l'ornithoptère Pimoale, l'appareil de culture physique Max Massy, la conduite intérieure Thorouss, le pigeon-vole Rollé, la riche machine Rousset, en contreplaqué, le planeur sans queue Sablier, le Valette, utilisateur de rafales, les biplans Caux et Aubrit, et puis l'ineffable « Lily et Kate », machine infernale en tubes d'acier qui resta trois semaines en plein air, impossible à arracher, et dont les ailes rotatives tournaient dans le vent âpre comme des moulins de Cervantès !

Une bonne farce, disait Laffont, ce serait de transporter « Lily et Kate » pendant la nuit, au sommet de Combegrasse. On ferait croire qu'elle est partie !

.....
Ah ! la charmante vie !

Le matin, on était éveillé par une stridente sonnerie de clairon : soldat lève toi, soldat lève toi bien vite..., puis, par les cris les plus divers : « la douche pour les dames ! », l' « Avenir », le « Petit Parisien ». On entrebaillait la porte de toile et l'on mettait dehors sa table de nuit.

La toilette en plein air était délicieuse !

En pyjama ou en robe de chambre, on faisait le tour du camp à la course, puis on allait à la cantine dévorer des croutons beurrés.

Un brin de ménage, le lit retapé et.. en route !

Chardon, le champion suisse, déjà célèbre par ses expériences de Gurten, inaugurerait tous les jours la séance.

Avec lui, planeurs sur le dos, on grimait à Combegrasse ou à la Toupe. Du sport.

Combegrasse était le puy le plus élevé. Ce cône dénudé de

1118 mètres, feutré d'un gazon ras, offrait à tous les vents ses flancs en pente douce.

Un plateau d'une quarantaine de mètres de long sur douze de large couronnait le sommet.

Si Combegrasse n'existait pas, il faudrait l'inventer, prétendait Carlier...

Exténués, on se laissait tomber sur l'herbe verte et l'on grillait des cigarettes, à l'abri de la cabane des météo. Le lieutenant Le Petit, de l'O. N. M., enregistrait la vitesse du vent, avec lequel Chardon allait se battre. Le ciel était bientôt peuplé d'ailes.

On redescendait pour l'apéritif et le déjeuner.

Alors qu'on s'installait autour des tables de bois blanc et qu'on déployait les serviettes en mousseline de papier, le colonel Renard lisait... de très près !... le rapport officiel :

Francis Chardon a volé une minute 14 secondes ; Sardier a réussi à décoller ; Allen a volé une minute ; Bossoutrot a viré sur Fontclairant ; Douchy s'est qualifié ; Camard a fait une chute ; Barbot a battu tous les records avec 2 minutes 31 ; Paulhan s'est essayé à la précision d'atterrissage ; Coupet a volé 2 minutes 30 ; Bossoutrot a battu le record de Barbot ; etc., etc...

Des maîtres d'hôtel en capote bleue nous servaient comme des princes !

Le soir, au coucher du soleil, tout était extraordinairement calme. Les sapins devenaient violets et l'air se parfumait en caressant les bruyères.

Au dessus du camp, planaient des oiseaux mystérieux. Des ailes blanches étaient tendues sur la blancheur des tentes. Elles glissaient, *sans bruit*, avec seulement, au virage, un friselis de soie...

Ceci explique la phrase de Marcel Prévost :

« Qu'êtes-vous donc venus voir dans ce désert ?

— Nous sommes venus *voir le silence* des avions ».

... Fascinés, nous avions envie d'applaudir !

.....
Le camp était une grande famille.

Il y avait les pilotes, les constructeurs, les officiels, il y avait

Carlier, le général Linder, le commandant Destrem, le général Targe, le docteur Marcombes, Bajac, Lémonon, le lieutenant Etienne, le colonel Ceccaldi, le professeur Warnier, le docteur Cousin, Riffard, le signore Cappella, Maurice Victor, Henri Bardel, Matabon ; il y avait des aéronautes : Dollfus, Lallier, Capazza ; des parlementaires : Guist'hau et Marraud ; des journalistes : Victor Breyer, Georges Houard, André Frachet, Raffalowitch.

Laurent Eynac vint passer une journée avec nous. Le colonel Renard, le matin, fit le recensement ; le camp était alors si plein qu'il n'y avait plus de place sous les tentes et que les derniers arrivés couchaient à la cantine ou dans la salle de bal !

La chenille Citroën remorqua le ministre, le maréchal Pétain, le maréchal Fayolle, d'autres autorités, et l'inévitable suite de folliculaires et de photographes, jusqu'au sommet du puy. Il y eut de beaux vols et le communiqué officiel fut très chargé le soir.

Parmi les autres visiteurs de marque : le général Brancker, directeur de l'aviation britannique ; le major Sewell, le colonel Piccio, attaché de l'Air italien à Paris (tous arrivés de Londres à bord d'un avion piloté par Alan Cobham, récent héros du tour d'Europe)... ; une mission militaire à bord d'un Goliath piloté par l'adjudant Tache, et comprenant le colonel Baret, directeur du Centre aéronautique de Versailles ; le capitaine de corvette Sire ; le lieutenant de vaisseau Lévêque ; le commandant Berger, ancien chef de mission aéronautique en Russie ; le capitaine Dagneau...

Les dimanches et jours de fête, tout l'Aéro Club d'Auvergne montait au camp et faisait, selon la tradition, son entrée au son de la vielle.

Le « grand Moulin » avait composé un hymne national qu'on entonnait sur l'air des Allobroges :

« Le ciel est vaste ; il n'a pas de barrières ! »

.....
Dans la nuit précédant le 15 août, s'abattit sur Combegrasse un orage terrible. Les roulements du tonnerre se répercutaient avec fracas dans la montagne. Des zig-zags fulgurants éclairaient le camp comme en plein jour ; c'était, alternativement, la nuit d'encre, puis

l'apparition fantomatique des toits blancs ou des sapins noirs. On entendait, parmi nous, plus de cris d'admiration que de cris d'effroi.

Une pluie diluvienne ne tarda pas à tomber, transperçant les toiles des tentes et inondant les lits

Le lendemain matin, il gelait à pierre fendre et l'on rencontrait par les pentes, des congressistes enrhumés, couverts d'écharpes et de cache-nez, ayant chaussé des gants fourrés pour échapper à l'onglée, et de grandes bottes pour mieux courir !

On dit la messe dans la salle de bal transformée en chapelle... Dans cette même salle, les paysans et les habitants de Clermont, qui avaient envahi le camp à l'occasion de l'Assomption, se remirent, après la cérémonie, à danser la bourrée ! !

... A Randanne, on buvait des grogs chauds et une jolie Alsacienne, avec un nœud immense au chignon, vendait des galettes dorées.

.....

Ribourt, le maire, et toute sa municipalité de comédie, organisaient d'inénarrables séances et jusqu'à des concours de grimaces dont Bastide était le lauréat !

Bossoutrot conférençait.

On avait du temps pour tout, même pour des promenades sentimentales dans un petit bois odorant d'airelles et de framboises.

D'une plate-forme champêtre, en haut d'une colline, on dominait le lac d'Aydat qui, bercé par de minuscules vagues bleues, dormait en souriant, comme un bébé. Les prairies étaient toutes violettes de pensées sauvages, toutes roses de bruyère.

Les troupeaux rentraient le soir, au son des clochettes et Albert Cuendet me parlait des troupeaux de son pays, aux cloches graves comme des carillons d'église.

Au milieu des moutons, je jouais à la bergère.

La nuit, les sapins devenaient effroyablement noirs, mais les astres brillaient par myriades sur le velours du ciel.

Le silence ! L'infini !

Un air bizarre venu du camp, des mesures de « C'est mon

homme », évadées du piano lointain, troublaient de manière grotesque les rêveries.

Des lunes artificielles s'allumaient au-dessus des tentes...

Quand on veillait au-delà de l'extinction des feux, ou qu'on était tard en visite au quartier d'en face, on posait, sur l'éventaire tournant de la table une grosse lampe tempête, et l'on grignotait des biscuits...

En sortant, on tombait parfois, tant il faisait sombre, le nez dans la bruyère ou les fils de fer !

.....
J'avais recueilli un tout petit oiseau blessé. La pauvre bête avait une aile cassée et mourait de soif. Je lui fis un nid douillet.

Hélas, le même soir, je pleurais mon moineau...

.....
A midi, alors qu'on attendait le coup de clairon devant le Bessonneau de la popote, on apporta sur un brancard, Sardier, sans connaissance, le tête renversée, pâle comme un cadavre.

On l'avait ramassé, dans les débris du triplan Clément !

On resta trois jours en angoisse...

Il y eut une autre tragédie.

Nous étions partis, remorquant le monoplane pour les essais d'Hemmerdinger, et du petit pré où notre ami venait de procéder au premier décollage, nous regardions s'envoler les autres camarades. D'abord les Farman, puis le Clément de Descamps, qui atterrit près de nous à une vitesse d'express.

« N... de D... de N... de D..., s'exclama le pilote, j'avais le vent dans le... derrière ! »

On riait encore de cette boutade, quand les sandows lâchèrent le Bellanger.

De suite, on eut l'impression que l'appareil tanguait lourdement dans le vent. A 60 mètres au-dessus de Randanne, l'avion manqua un virage, s'engagea sur une aile... On ne vit plus rien... mais on perçut nettement le bruit atroce de la chute...

Fétu gisait inanimé sous les morceaux du Bellanger. Il avait

les jambes et un bras brisés, la colonne vertébrale cassée, la face tuméfiée. Il succomba le lendemain.

Ce fut une bien triste aventure qui jeta la consternation au camp et endeuilla les derniers jours.

Il ne fut plus question de fête de clôture ni de sortie collective au Mont Dore. Au lieu de celà, une messe fut célébrée au camp pour le repos de l'âme du malheureux Fétu et pour la guérison de Sardier.

.....
 J'aurais voulu essayer le planeur de Chardon qui n'était en somme qu'un parachute dirigeable.

Albert Cuendet partit avant moi et... ne dut son salut qu'à un champ de pommes de terre... servi à point !

.....
 Le congrès se termina par les descentes du Puy de Dôme, exécutées par Douchy, Bossoutrot, Coupet, Barbot.

Des résultats ?

5 minutes 18 secondes pour la durée (Bossoutrot) ;

49 minutes 55 secondes pour la totalisation des durées (Bossoutrot et Paulhan) ;

5 kilomètres 850 pour la distance (Douchy).

Ce furent là les premiers pas français sur la voie du vol sans moteur.

A ce congrès de Combegrasse, sacré historique par le colonel Quinton, fut jetée la semence qui germa plus tard à Itford-Hill, à Biskra, à Vauville...

C'est Combegrasse qui permit le premier record de Maneyrol : 3 heures 22... Pauvre Maneyrol... Il se tua peu après, comme, d'ailleurs, plusieurs de ses camarades du camp : Destrem, Casale, Hemmerdinger.

... Mais les performances sportives, mais la compétition passionnée, n'étaient pas le but.

Combegrasse n'était pas un meeting mondain à tam tam, à sensation.

C'était une vaste expérience conduite rationnellement, méthodiquement, par un monde de constructeurs, de pilotes, de savants,

de chercheurs, sur des données nouvelles, avec des appareils nouveaux... uniquement en vue du progrès de la science du vol.

Que le congrès de Combegrasse ait servi la cause du sport, la cause de la propagande aérienne, oui... Il fut surtout école de perfectionnement, cercle d'études, grand laboratoire d'aérotechnique.

Il n'est jamais d'expérience sans profit...

*
* *

Oh ! que les dernières heures furent tristes... tristes, malgré la comique altercation de Destrem et du chef cuisinier !

On aurait voulu retarder indéfiniment cet instant du départ.

Dans la plainte des appareils que l'on démonte, dans le craquement des caisses que l'on cloue ou le gémissement des valises que l'on boucle, il y a quelque chose de lugubre comme dans le cri du train qui s'éloigne.

.....
Qui m'aurait dit, la première fois que je vis cette prairie, couchée en rond entre ces trois puys, que je viendrais là, que j'y vivrais, que j'y passerais mes plus belles vacances ?

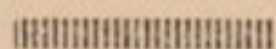
.....
A la Brasserie de Strasbourg, rendez-vous clermontois, la petite salle de la société était encombrée de malles. L'amoncellement des bagages était si haut, si haut, qu'il atteignait presque les pattes de la cigogne bleu et or !

.....
L'année suivante, en 1923, Chartoire fonda, pour dresser les jeunes pilotes, une école permanente de vol à voile, à la Fontaine du Berger.



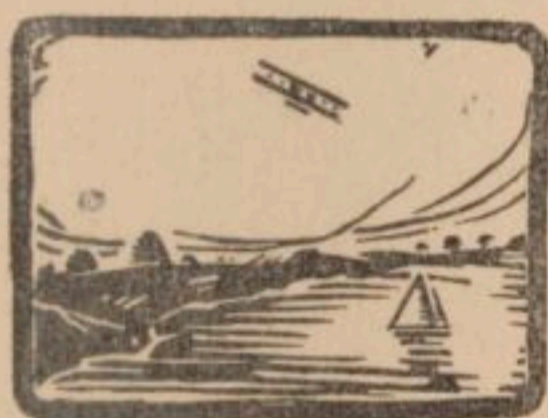
Au hasard des meetings

(II)



L'un est toujours l'ombre de l'autre. Là où est la Vie, là est le Rêve ; là où est le Rêve, là est la Vie.

G. D'ANNUNZIO



1923. Encore Châlon et le pré Sainte-Marie.

Sadi Lecointe, Roques, Bajac qui ramène l'avion bleu de M. Faillant. Les moteurs fredonnent leur douce chanson, et sur la Saône, les oiseaux peureux s'enfuient à tire d'ailes, se

sentant trop petits. On baptise à outrance, et les passagers sont fous de joie ! Fonck, Casale, Haeglen, Bossoutrot et Fronval.

Une nuée d'escadrilles, en triangles fins, arrive de Dijon ; et puis un dirigeable-vedette de la marine, piloté par les lieutenants Bérenger et Loisel, et puis le ballon « Octa » de Ravaine et de Roger Lallier, et puis la montgolfière de Charles Dollfus, et puis M. Laurent Eynac. L'histoire de la conquête du ciel !

Fronval me lance encore une fois en fin de séance et je vais me poser dans le ru de Crissey, sur une touffe de roseaux et... d'orties !

« Au petit ru boit tourterelle », dit un vieux poème du Moyen Âge. Je pense à ma Zizette.

... Il y a, le soir, des illuminations et des retraites aux flambeaux.

Longwic-Dijon. Je suis là pour l'inauguration du grand port aérien.

C'est une merveilleuse journée. Des ailes partout et, au milieu, le globe jaune de la vedette « Zodiac » et les coupoles blanches des parachutes.

La Sélénick Vogesia de Strasbourg, célèbre phalange d'artistes musiciens fondée en 1845 par le compositeur Sellenick, est sur le terrain. Il nous parvient, là-haut, des bouffées d'harmonie...

Pour le dîner officiel, c'est le Palais des ducs de Bourgogne, c'est la haute salle des Etats aux peintures opulentes, qui ouvrent leurs portes.

Je n'ai pas assez de mes yeux. Et M. Laurent Eynac exalte les ailes, comme toujours.

Mais, au lendemain de ces fêtes somptueuses, je jette, sur la vie banale, des regards étonnés.

Quand on sort d'un beau rêve, on est comme ébloui, et quand, après cela, on rentre dans la réalité, on trébuche ; de même quand on quitte une pièce inondée de lumière pour retrouver l'ombre...

* * *

Le 30 septembre 1923, inauguration du monument aux morts du dirigeable « République », à Moulins... Sardier me fait engager pour le meeting, mais, avant d'y partir, j'ouvre le livre des souvenirs à la page 1909.

1909, l'année de la traversée de la Manche !

Septembre vient au monde.

Les échos de la grande semaine de la Champagne à Betheny retentissent encore de noms héroïques : Ferber, Fournier, Bréguet, Sommer, Delagrangé, Curtiss, Tissandier, Paulhan, Blériot, de Lambert, Henri Farman, Lefebvre.

Cook et Peary viennent, coup sur coup, de découvrir le pôle nord et Shackleton marche à la conquête du pôle sud. Le ballon

« Sirius » survole les Alpes, de Chamonix au lac Majeur.

Marthe Chenal incarne le mélodieux printemps aux fêtes des Vendanges de Bordeaux.

L'heureux sultan Moulaï Hafid capture son plus sérieux ennemi le Rogui Bou Amara, et l'expose, enfermé dans une cage, au grand méchouar de Fez.

Septembre 1909... Hélas... Le mois où la rançon du progrès commence chèrement à se payer !

Le 7, c'est Eugène Lefebvre, ingénieur de la société Ariel, qui se tue à Juvisy, en essayant un nouveau biplan Wright ; Eugène Lefebvre, qu'on peut considérer comme la première victime de l'aviation en France...

Le 22, l'un des ouvriers de la première heure, l'un des apôtres les plus convaincus et les plus ardents de l'aviation, le capitaine Ferber, tombe à son tour à Boulogne.

Précurseur ? Ah oui ! En septembre 1899, s'intéressant déjà passionnément aux expériences de Lilienthal, Ferber se lançait du haut d'un sommet des environs de Genève avec un planeur de huit mètres de surface. Deux ans après, il réussissait un vol de 25 mètres. Dès lors, Ferber, un savant, se mit à construire des appareils, à établir des données, à dégager des principes ; il monta l'automobile à hélices, fit partie de la commission officielle envoyée à Dayton auprès des frères Wright.

Réduit à ses seules ressources, ne pouvant obtenir aucun crédit du ministère de la Guerre, Ferber se laissa devancer par Santos Dumont. Il n'en continua pas moins à travailler, construisit et expérimenta un biplan à queue, et sous le pseudonyme de De Rue, participa aux meetings de Vichy, de Reims, de Juvisy...

Septembre 1909... Un voile de deuil se tend.

La mode est aux dirigeables. Le « Zodiac III » et le « Colonel-Renard » se sont distingués aux fêtes de Champagne. Le « République », lui, est désigné pour participer aux grandes manœuvres d'armée, qui doivent avoir lieu en Bourbonnais, entre le 13^e et le 14^e corps renforcés. Les combats préliminaires sont livrés dans la partie nord du département de la Loire, et le généralissime Trémeau,

aussitôt investi de son commandement, débarque à Feurs le 9 septembre.

Le dirigeable « République » quitte, le 3, son centre de Chalais Meudon, mais un accident sérieux l'immobilise à Précy. Réparé sur place, il va rejoindre son hangar démontable de La Palisse. Il effectue pendant deux semaines, sur la région, des reconnaissances et des missions.

Le 25 septembre, à l'aube d'une radieuse journée, le « République » appareille pour regagner Chalais Meudon. A bord, quatre héros : le capitaine du génie Marchal, le lieutenant Chauré, les deux adjudants Réau et Vincenot.

A 8 heures 30, le dirigeable passe au-dessus de Moulins. Les foules, enthousiastes, jettent des cris et, ne sachant comment manifester leur émotion, lancent un imposant : « Vive la France ! » Les quatre passagers, debout dans la nacelle, sourient et saluent...

Le ballon oblique légèrement, prend la route de Paris. Il évolue au-dessus de la propriété de M. le comte de Chabannes La Palice, à Avrilly, quand, soudain, l'une des pales de l'hélice de droite se détache.

Comme un rasoir, elle entame l'enveloppe.

Sous la poussée formidable de l'hydrogène, une énorme déchirure se produit et l'on voit un des morceaux de la toile se dresser, avec une vague silhouette de drapeau... Dans un mouvement vertigineux, le ballon pique droit vers la terre par l'avant...

.....
Le sculpteur Bouchard a fixé dans le marbre les traits de Marchal, Chauré, Réau et Vincenot.

A l'endroit précis de la chute, sur cette grande route droite et ensoleillée, en bordure des immenses jardins de M. le comte de Chabannes, le monument est érigé. Nous sommes là, au soir du 29 septembre 1923. Groupe de personnalités recueillies : M. Laurent Eynac, M. Gaston Vidal, des autorités, des généraux, des préfets, des évêques.

Le matin, du grand dirigeable « Dixmude » qui a survolé Trévol, des mains pieuses ont laissé tomber une large bande tricolore

portant, brodé, un hommage aux disparus. L'oriflamme flotte, accroché à la barrière forgée du monument.

La « Marseillaise », une escadrille d'Avord qui plane lentement, lentement ; des mouches dorées qui chantent ; de l'angoisse qui crispe les gorges.

Et M. Laurent Eynac qui dit :

« L'homme est encore plus noble que ce qui le tue, parce qu'il sait qu'il meurt... ; de ces tristes débris, voici que jaillit la lumière... ; les martyrs furent plus grands que l'univers aveugle qui les faisait périr... ; des tombes, mais des jalons... »

Au meeting du lendemain, je suis, pour la première fois, infidèle à Fronval ! C'est Haeglen qui me « lâche », de 500 mètres, au-dessus du pré de la Madeleine.

Caton émerveille ses compatriotes, les équipages des Bréguet font une course d'estafettes, Dupoux « baptise ».

Nungesser est là ; belle tête énergique, des cheveux blonds et des yeux clairs déjà fixés sur le Rêve...

Cependant le Dixmude, qui venait de Sicile et de Corse, avait fait un grand détour pour survoler Moulins ; il continuait sa route vers Bordeaux, Paris, Cuers-Pierrefeu. Sa dernière croisière...

*
* *

Faut-il parler de ma bûche de Saint-Galmier ? Un atterrissage banal sur le toit de la ferme de Crèvefaim, un atterrissage qui fit pas mal de bruit dans le landerneau.

Ce n'était pas de la faute du parachute, d'ailleurs, ni de Fronval ; ce n'était pas de la mienne non plus ! !

Le jour de Pâques 1924, jour de joie, d'allégresse, jour de la résurrection des cloches, se termina bien mal pour moi... Une chambre froide de clinique, un lit dur, de la glace sur la tête, ma petite tourterelle affectueusement couchée sur mes draps blancs, ma mère à mon chevet... Long et triste séjour. Pendant ce temps, des camarades plus heureux volaient et, un matin, je vis passer, dans la vitre

de ma fenêtre, l'image réfléchie du ballon de M. Ravaine, où je devais monter !

Un mois d'immobilité absolue. Puis un traitement pénible pour mes yeux malades...

Après quoi, Sardier vint me chercher pour Clermont-Ferrand, et Bablot pour Miramas !

*
* *

Dans une fournaise, à travers une poussière impalpable de grains dorés, le train file au long de la vallée du Rhône. De grandes villes, au bord de l'eau, sont pâles comme la mort. Je pars à la recherche du soleil et de la mer.

Il fait une chaleur accablante.

La nuit est venue ; la locomotive troue de ses feux rouges une steppe noire.

Miramas ! Des sonneries grêles tremblotent. Une panne d'électricité a plongé la gare dans une effrayante obscurité. Pas de porteurs ; je traîne mes valises dans les souterrains humides comme des caveaux.

Une avenue déserte et toujours noire, de plus en plus noire ! Où aller ? Mon télégramme est-il parvenu ?

J'échoue dans un hôtel café, retiens une chambre, m'attable à un marbre décoré de ronds poisseux.

Tout à coup, une invasion d'officiels et d'officiers : « Mademoiselle, vous êtes logée au château ! »

Le château, qu'est-ce que c'est que ça ?

Dans le sombre, nous fuyons. On devine des arbres et des chants d'insectes. Vitesse.

Un court virage, du sable qui crisse sous les pneus ; à la lueur des phares, un bâtiment blanc habillé de fleurs grimpantes. Bablot sur le seuil :

« Soyez les bienvenus à Sulauze ! »

Une nappe est mise et les cristaux brillent décemment à la lumière douce des lampes à huile.

Menu provençal : ail et olives.

Puis dans l'escalier solennel, des domestiques ridés remettent à chacun des invités sa bougie. Les marches de bois ciré craquent ; la procession des flammes est suivie, sur le mur, d'une procession d'ombres.

On rit. Bablot est heureux.

Les fenêtres des chambres sont grillagées finement... à cause des moustiques.

... Un réveil extraordinairement délicieux.

La cour, que je ne pouvais pas voir, hier soir, est pleine d'oliviers, de ces oliviers des paysages de Virgile, qui retiennent, sur leurs feuilles d'argent, les reflets du soleil...

Doux olivier que la colombe de l'arche apporta sur les côtes avec le pardon de Dieu ! Olivier fécondé des larmes du Christ :

Et tes larmes divines

En cette nuit terrible, où tu prias en vain,

De l'olivier sacré baignèrent les racines

Du soir jusqu'au matin.

Mon Dieu ! que c'est beau !

Pourtant, Bablot nous attend dans le petit salon où la vieille cuisinière apporte des bols de café au lait.

De quoi parler, sinon de l'autodrome ?

L'Amérique avait Indianapolis, Los Angelès et une douzaine d'autres « tourniquets » ; l'Angleterre avait Broocklands ; l'Italie : Monza ; l'Espagne : Sitjès ; Berlin : l'Autodromenpark. Nous : rien.

Or, la France est maintenant dotée de deux autodromes : l'un, de construction très récente, situé à Linas Monthléry, aux portes de Paris ; l'autre, inauguré en juillet dernier, et qui constitue sans doute la plus belle piste du monde : Miramas.

Depuis bien longtemps, on réclamait, en France, un autodrome ; on voulait que les châssis neufs et nouveaux puissent être mis au point, étudiés, ailleurs que sur quelques kilomètres de route. On désirait un banc d'essai pour les machines minutieusement conçues.

Or, il se trouva un homme : Paul Bablot, qui répondit à l'appel de l'industrie française.

Célèbre conducteur, ayant autrefois collectionné de retentissantes victoires, Paul Bablot possédait par excellence, les qualités de savoir et de compétence qu'il fallait pour mener à bien une telle entreprise. Il travailla, il groupa autour de lui des efforts et il réussit.

En huit mois, sur l'immense domaine de Sulauze, mesurant 1.800 hectares, fut érigé le premier autodrome français.

La province avait donné l'exemple, Paris suivit...

.....
Sur le perron, pourtant, débarque au complet l'Aéro Club de Provence.

En route pour l'autodrome.

Déjà, des autos, des voitures, des motos, des bicyclettes, des trains, amènent des spectateurs par milliers.

Par les quatorze portes de contrôle, la foule entre dans la vaste enceinte.

Le soleil crève la brume ; les moustiques deviennent méchants.

Et sous des voiles verts, roses ou bleus, on reconnaît les visages de l'amiral Fatou, du capitaine Jallois, du colonel de Saqui-Sannes, du capitaine Lecoq ou de Marc Ambrogi !

J'ai appelé cette journée, la journée du triomphe des sports mécanique.

Sur le vaste anneau blanc, c'était soudain surgissant dans la lumière crue, le bolide qui s'élançait, fendait l'espace.

C'était la ronde infernale des motos, engins tumultueux et fragiles ; le passage des voitures, apparues à l'horizon comme une tâche d'ombre et grandissant, se précisant, roulant leur élan formidable sur le ciment de la piste.

C'était, en haut, dans le ciel intensément bleu, quelque chose de plus doux : le flottement presque imprécis de deux dirigeables, tout dorés sous le soleil et qui suivaient l'invisible route tracée par leurs hélices. Puis l'impressionnante arrivée de quarante avions, un immense V s'avancant, lentement, puis s'élargissant, prenant forme, tandis qu'éclatait, bruyante, la chanson joyeuse des moteurs !

C'était encore la lutte entre l'avion et l'auto, la bête d'acier poursuivant l'oiseau bleu au ras du sol, dans une ronde fantastique, digne des plus folles légendes.

Et enfin, l'apothéose ; la foule hurlant tendant les mains vers les héros vêtus de toile brune, casqués de cuir, qui émergeaient de la carapace métallique ou qui descendaient du ciel.

.....
J'ai sauté de 700 mètres, du Bréguet du bon pilote Prou. Une expérience merveilleuse, une impression de calme reposant après les vertigineuses prouesses de tout à l'heure.

Entre ciel et terre, abritée sous ma frêle ombrelle de soie, je regardais et je pensais.

Au loin, l'étang de Berre étalait sa nappe limpide, brillante comme une plaque d'argent. La Crau paraissait moins aride et il semblait monter comme des effluves de la mer toute proche et du parfum des amandiers.

Ah ! la griserie de la Provence !

Hier, dans le parc du château de Sulauze, j'étais parmi les fleurs et les allées d'oliviers.

Pas d'automne, ici : des arbres toujours verts, des cigales qui chantent... Et ce soleil, surtout ! Ce soleil qui met des auréoles autour de toutes choses, qui, à l'aube, teint en violet les tiges des bambous et le soir, enveloppe les routes d'une poussière d'or !

La descente est infiniment lente. Je vois se dessiner, à mes pieds, la courbe régulière de l'autodrome où, déjà, de petits points courent à ma rencontre.

... L'atterrissage sur les cailloux. Je me cramponne à ma corde. Des camarades se précipitent, immobilisent le parachute, me libèrent de mes sangles. C'est beau, le sport !

.....
J'ai aimé ce dîner dans la grande salle d'honneur du château. Les lampes à huile étaient plus hautes que la veille, les lambris plus sculptés, la vaisselle plus ancienne. Dans une cheminée monumentale, encadrée de landiers ciselés, un tronc d'arbre entier était couché pour le sacrifice.

Paul Bablot fixait son rêve ; moi aussi.

*
* *

C'est à Besançon, en 1927, que Fronval me « lança » pour la dernière fois.

Sur ce terrain de Palente où déjà s'étaient posés mes amis châlonnais et bizontins, où déjà les frères Arrachart, héros du circuit des capitales, avaient consenti à prendre l'air sur un misérable avion de débutant, Fronval arriva dans son Morane bleu, dont les ailes étaient tissés comme l'écharpe d'Iris. La carlingue était emplie de fleurs, car Fronval revenait de Zurich, où il avait remporté le premier prix au concours international d'acrobatie aérienne, et le titre de champion du monde.

Pour la dernière fois, je vis passer ses ailes prodigieuses, virevoltant, tourbillonnant, inscrivant sur la faïence unie du grand dôme céleste, des arabesques d'or ; pour la dernière fois, je les vis frissonner dans la courbe du looping, se tendre pour l'impérieuse montée en chandelle, se pencher sur le vide pour un tonneau savant, prendre leur point d'appui pour la vrille, flotter comme de larges feuilles de moire dans une descente planée...

Fronval était oiseau. Son Morane ? Un de ces êtres ailés de l'Apocalypse, ni bête ni homme, ni homme ni dieu, ni dieu ni âme. Des ailes seules, mais des ailes vivantes. Une vision. De l'esprit et de la clarté.

Pour la dernière fois, je pris place auprès de lui.

Dans cette carlingue étroite, où nos têtes se heurtaient à l'arc-en-ciel du plan, son sourire me parut plus doux. Fronval, en haut, était ange. Les ailes de l'avion semblaient lui avoir poussé, à lui !

Pour la dernière fois, j'obéis à ses commandements tranquilles et sur le long marchepied aux lames brillantes, je vins m'agenouiller aux ordres du second roi de l'air.

Ce fut aussi mon dernier tour d'honneur avec lui.

Pauvre Fronval !

Besançon... Dans le Nieuport de Bornand, s'était installé un jeune artiste de l'Harmonie.

Le moteur coupé, l'avion se rapprochant imperceptiblement du sol, s'envolèrent d'un piston les phrases mélancoliques du grand air de Martha...

Quel silence sur ce terrain ! Avec grâce, le Nieuport descendait et le piston continuait à pleurer sur la mort de la rose...

Un atterrissage en pylône n'effraya pas M. Karlen qui sortit du « coucou » en jouant toujours !

Besançon... Les promenades nocturnes à la Porte Taillée, les courses éperdues sur les rives sinueuses du Doubs, les thés champêtres à l'hostellerie de la reine Pédauque, la route de Salins et d'Arbois, les milliers de moineaux dans les haies, la fraîcheur des bois de noisetiers.

...Dans ma chambre de Salins où j'avais suspendu mon drapeau du meeting, et où se fanaient les fleurs de Fronval (*), j'écrivais.

Je viens le matin, sur ce banc égaré près d'un bord de route, et le soleil inscrit, en traits mouvants, ma silhouette sur le sable.

Le vent fait frémir les feuilles des saules ; les oiseaux piaillent ; des volutes de fumée légère caressent les collines. C'est le calme, le grand calme, seulement troublé par le mugissement sourd de la scierie... Car, là-bas, sous les dents aigües aux éclairs d'acier, le bois qui fut couvert de mousse, achève de mourir...

J'escalade l'étroit chemin ourlé de noisetiers ; j'erre parmi ces curieux jardins suspendus qu'inondent les flots roses et mauves des phlox et des « altéas »..., jardins pleins de chansons, comme ceux de Sémiramis, souveraine de légende.

Puis, entre les branches des acacias, qui semblent des cascades de médailles en or vert, je vois se dresser les deux monts dont la cime, chapeauté de créneaux, se tend vers le champ bleu du ciel.

Plus loin, deux autres pics, deux pics courbes, évocation de Barbusse...

(*) Le jour de l'enterrement de Fronval, Roger Labric écrivit cette phrase splendide :

« Et tandis que, dans le silence de la nef trop froide, le prêtre donne l'absoute, un chant de moteur retentit là-haut dans l'air bleu, un vrombissement joyeux, puissant, qui pénètre de force par les vitraux entrouverts de la petite église.

C'est un autre pilote qui survole le clocher de Viroflay et qui écrit en plein ciel que l'héroïsme des hommes est plus fort que la mort. »

Ceux-là sont bruns, rudes, avec des flancs crevassés et douloureux.

Oh ! mes ailes !

Les voici qui se tendent, minces et rigides, à l'horizon pâle...

Elle vont, comme l'autre jour, à Besançon, épandre la douceur de leur ombre, sur les vieilles pierres.

Mes ailes ! Elles sont semblables à celles de ce papillon blanc qui s'applique, broderie de soie, sur cette corbeille de géraniums. Mes ailes ! Elles emportent mon rêve...

.....
Cinq heures. Bucolique sur les rives de la Gouaille. La poésie pastorale de Beethoven dans la 6^e symphonie...

Du pont rustique aux planches disjointes, il faut se pencher sur l'eau qui gazouille ; il faut goûter à sa transparente fraîcheur...

Le lierre tendre, les fines clochettes, les fougères de dentelle, s'échappent du mur effrité pour glisser jusqu'au miroir ondoyant.

Il tremble au bout de chaque corolle et de chaque feuille, comme aux doigts des vierges qui sortent de l'église, une gouttelette de perle.

...Les grands bœufs au regard peureux traînent sur le sentier des chars qui grincent. Des moineaux voltigent, points noirs ailés.

Comme le jour devient tout simplement le soir !

Les couleurs s'atténuent. Les toits de chaume se vêtent de demi-deuil.

Entre les fenêtres de la ferme, grimpent les treilles aux grappes patinées, les glycines aux joues de satin, les jasmins de Virginie, peints en rouge.

Il monte, avec des parfums de fleurs, des odeurs chaudes d'étable.

Dans le verger, noyers, poiriers, pommiers, abritent leurs fruits murs, et les quetsches sont habillées, comme pour une cérémonie, de velours violet.

Les pâturages s'étalent, épais tapis bien peignés que foulent les lents troupeaux, porteurs de carillons.

Les ombrelles découpées des sureaux sauvages protègent l'herbe humide des prés.

Profonde paix. Un Angelus tinte. Le dernier rayon de soleil noue un ruban de feu dans la chevelure d'argent des peupliers.

J'aimerais à placer là bergers et bergères à pipeaux et à houlettes.

Mais non, voici mes ailes !

Au-dessus de Palente, dimanche, j'ai senti le charme langoureux de ce pays. La fière cité, drapée dans sa classique noblesse, m'apparaissait toute parée de ses joyaux.

Qu'elle était belle, mon irruption dans cette atmosphère très pure, très riante, très libre de la Franche-Comté ! Qu'elle était sûre, ma descente sous le dôme irrisé, vers la terre enthousiaste et hospitalière !

Je revis, malgré moi, dans ce cadre imposant et naïf, les heures lumineuses du dernier meeting, heures folles, heures fiévreuses, heures combles.

Je les revis, mes heures de Bsançon, et il flotte, devant mes yeux, la vision fugace de mes ailes, et aussi d'une Bugatti toute blanche, pareille à celle que pilotait jadis Roland Garros, notre immortel roi de l'espace.

Les grands jours d'Auvergne



Vercingétorix, chef des Arvernes, portait à son casque les ailes qui sont devenues l'emblème du courage français.

Sénateur Emile REYMOND

I. — L'EXPLOIT D'EUGENE RENAUX



C'est à l'aube de 1908, le 7 mars exactement, que résonna dans le ciel de France, le premier coup de clairon venant d'Auvergne.

Gilbert Sardier était alors tout petit — à peine dix ans ! — Henri Farman venait de remporter le Grand Prix d'Aviation : 1.800 mètres avec un virage, en 1' 28", à 6 mètres de haut !

Les frères Michelin informaient l'Aéro Club de France qu'ils créaient un prix de 100.000 francs portant leur nom et destiné à récompenser le premier aviateur qui, parti de Paris avec un passager, viendrait se poser au sommet du Puy-de-Dôme, ayant viré autour de la Tour Eiffel, à Paris, et de la cathédrale, à Clermont, le tout en moins de six heures, et avant le 1^{er} janvier 1918 !

L'observatoire du Puy-de-Dôme se trouve à quelque 1.465 mètres d'altitude, le plateau du sommet est un mouchoir de poche !

Le problème semblait difficile, hasardeux et terriblement dangereux à résoudre, d'autant que les vols avec passagers n'étaient pas précisément encore à l'ordre du jour !

L'annonce du Prix Michelin provoqua de la stupeur, des sourires et des haussements d'épaules !

« Vous donnez un délai de dix ans, répondit-on aux deux mécènes, mais ce n'est pas avant 30, 40, 50 ans peut-être qu'on réalisera jamais pareille prouesse... Avouez que vous vous faites de la publicité à bon compte ».

Cependant, Alfred Leblanc vint reconnaître les lieux, et sur un âne, fit l'escalade du Puy. Le futur vainqueur du Circuit de l'Est hocha la tête...

.....
Comment les frères Michelin avaient-ils été amenés à créer leur prix ? Cela mérite d'être conté.

Dans le courant de décembre 1907, les deux grands industriels clermontois avaient assisté, à Paris, à un dîner auquel avaient pris part un certain nombre de personnalités de l'Aéro Club de France. Au dessert, une lanterne magique perfectionnée projeta sur un écran les premiers vols des premiers aviateurs : les Santos Dumont, les Delagrangé, Gabriel Voisin, Vuia, Henri de la Vaulx, Blériot... et notamment le vol d'Henri Farman sur 1 kilomètre, le 9 novembre, en vue de la Coupe Ernest Archdéacon.

« On a fait un kilomètre, pensèrent les frères Michelin, il n'y a pas de raison pour qu'on n'en fasse pas mille ! »

Rentrés chez eux, ils élaborèrent un règlement...

.....
Le 7 septembre 1910, Charles Weymann, accompagné de M. Fay, le premier, tentait le sort et mettait le cap sur Clermont-Ferrand. Gêné par un violent orage, il devait atterrir près de Volvic, à quelques kilomètres seulement du Puy-de-Dôme !

Il avait couvert 400 kilomètres en 7 heures.

Vers la fin de la même année, les frères Morane partirent de

Paris en direction de l'Auvergne, mais l'appareil s'écroula ensevelissant sous ses débris les deux audacieux, grièvement blessés.

L'aviation, pourtant, « marchait » à pas de géant. Eugène Renaux s'exerçait sérieusement à Buc, en vue du Prix Michelin.

Le 7 mars 1911 — troisième date anniversaire de sa fondation — Renaux et Senouque s'envolaient sur leur biplan Maurice Farman, muni d'un moteur de 60 chevaux. À 9 heures 10, ils se faisaient contrôler au zénith du parc de Saint-Cloud.

Le télégraphe avait fonctionné.

Les habitants de Clermont grimperent sur les toits, et les rares privilégiés qui purent monter jusqu'au Puy-de-Dôme, vécurent, blottis contre les planches de la cabine téléphonique, des heures inoubliables.

Le raid n'alla pas tout seul : de la brume, des remous, un ravitaillement à Nevers...

Enfin, un peu avant 2 heures, les sirènes de l'usine Michelin mugirent : Renaux tournait autour de la cathédrale !

Mon ami Durand, de l'« Avenir », là-haut, bâtissait son « papier » :

« En moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire, l'aéroplane était sur nous. On distinguait nettement les larges plans de l'appareil et, derrière le capot, les deux casques des courageux aviateurs.

Au moment où nous avons commencé à l'apercevoir du Puy de Dôme, l'aéroplane était à une hauteur considérable ; les points de repère manquant, nous ne pouvons, même approximativement l'évaluer, mais à 1.465 mètres d'altitude, nous étions encore obligés de relever complètement la tête pour voir venir la machine volante. Nous avons appris par la suite que le baromètre (sic) de l'appareil avait accusé, à ce moment, 1.900 mètres.

L'appareil nous était d'abord apparu sur la droite de Clermont, venant du Sud-Est. A deux kilomètres environ du Puy de Dôme, il piqua résolument sur la gauche.

A ce moment, il nous sembla qu'il baissait un peu. Bientôt, le mouvement de descente s'accrut. On crut un moment qu'il allait atterrir directement ; mais il vira encore et vint passer exactement entre le grand et le petit Puy de Dôme. A peine avions nous eu le temps de faire la conversion que l'aéroplane apparaissait brusquement derrière nous par le nord, presque au niveau de la montagne. Et, avec une précision mathématique qui nous plongea dans un émerveillement dont nous ne sommes pas encore revenus, sous nos yeux, en pleine vitesse, Renaux fonça droit sur l'étroite langue de

terre, où il devait atterrir, à l'intérieur de la dernière boucle du chemin de fer, entre l'auberge du Temple de Mercure et l'Observatoire.

Cette plate-forme, longue de 80 mètres environ, large de 30 à peine, était le seul endroit où l'aviateur pût se poser sans grand risque. Mais, là ou là, d'ailleurs, peu importait à Renaux, que l'on sentait absolument maître de sa machine et de lui. Sur la plateforme, on avait délimité par deux bandes d'andrinople rouge, un rectangle de 25 mètres de long environ, pour indiquer à l'aviateur l'endroit le plus propice à l'atterrissage. Sur la première bande, exactement, Renaux laissa poser les deux roues de son appareil ; à ce moment seulement, il coupa l'allumage et, juste sur la deuxième bande, dans un dernier soubresaut, l'appareil stoppa.

Nous aidons les deux héros à se dégager des fourrures qui les enveloppent et les tiennent serrés l'un contre l'autre, derrière l'étroit capot de toile blanche en forme de torpilleur, qui les abrite à peine du vent. »

.....

En défalquant l'arrêt de 25 minutes au ravitaillement de Nevers, Renaux avait mis exactement 5 heures 10 minutes 46 secondes pour franchir les 400 kilomètres qui séparent, à vol d'oiseau, le Puy de Dôme de Paris.

Le Prix Michelin était gagné.

Il y eut explosion de lyrisme.

Exemple :

« L'alouette de Vercingétorix, qui sut jadis mettre en fuite les aigles romaines, accueille aujourd'hui de sa chanson la plus joyeuse, le grand oiseau de paix et de progrès, venu planer sur notre vieux sol gaulois. »

II. — LE BLE QUI LEVE

Pourtant, avant même l'exploit d'Eugène Renaux, des vocations étaient nées en Auvergne.

En juin 1909, le jeune ingénieur Wehrlé construit à Royat un biplan.

On sait, dans le Massif central, que Latham, l'aviateur audacieux qui vient d'accomplir de si belles performances, a l'intention de traverser la Manche ; il cherche un appareil capable de flotter sur l'eau en cas de panne..., il cherche et ne trouve pas. Or, Wehrlé, lui,

a trouvé depuis longtemps !! Une des caractéristiques les plus curieuses de son biplan est son châssis en forme de barque effilée, à la manière des yoles et des périssoires ; la toile caoutchoutée qui enveloppera les membrures, assurera une parfaite étanchéité...

En attendant de voir sortir l'avion-bateau, les Clermontois ont un monoplan qui vole : celui de MM. Beyssère et Rayne.

Les essais ont lieu aux Gravanches, et les spectateurs sont si enthousiastes qu'ils se portent dessus, dessous l'appareil, et sont la cause involontaire de nombreux accidents.

Le 19 juillet 1909, s'ouvrait la Semaine de Vichy.

C'était une grandiose manifestation, la première officiellement contrôlée, et organisée par l'Aéro-Club de Vichy, que présidait déjà M. Aletti.

Les hangars étaient édifiés sur l'aérodrome d'Abrest.

Tissandier, qui pilotait le premier appareil Wright construit en France, inaugura la séance en se maintenant à vingt mètres de haut pendant une quinzaine de minutes. Par la suite, il s'adjugea trois prix sur quatre : le Grand Prix de Vichy : 20 kilomètres en 22 minutes ; le prix du tour de piste : 1.650 mètres en 5 minutes ; le prix de la durée : 1 heure 23 minutes.

Zipfel, De Rue, Delagrangé, rivalisèrent de témérité. Paulhan réussit la traversée de l'Allier (2.500 mètres en 5 minutes) et prit même un bain de pieds forcé.

Le fameux Latham était engagé, mais il ne pût venir, car, à la même époque, il se battait avec la Manche et... tombait dedans !

Cependant, un terrible cyclone s'élevait à Vichy et ravageait l'aérodrome.

Dans le même journal du 26 juillet, on annonçait :

« Blériot a franchi la Manche », et d'autre part : « Le terrain d'Abrest est transformé en lac ; les tribunes sont enlevées, les hangars arrachés, les avions détruits, les écuries écroulées, il ne reste plus... que la buvette !! »

En septembre 1909, au lendemain de la Grande Semaine de la Champagne, le champ de manœuvres des Gravanches fut sacré définitivement aérodrome de Clermont.

Besseyre et Rayne continuaient à y expérimenter leur monoplan. Quant à Werlhé, n'ayant pas le courage de concurrencer Blériot, il se livrait à un autre genre de sport ; il plaçait sur sa voiture un moteur d'avion et une hélice, et filait à 75 à l'heure sur la route de Clermont à Riom, en emmenant quatre passagers. Sur tout le parcours, une foule immense venait voir le prodige !

Puis ce fût le mémorable meeting de Laschamps.

Trois aviateurs célèbres engagés : Vendôme, Bœswilwald et Stalh, sur monoplan Olivier-Vendôme, moteur Labor-Picker, 30 chevaux.

Soudain, un coup de théâtre : le biplan Sommer de MM. Buisson et Poutignat, arrivera de Saint-Etienne par la route !

Rien d'étonnant : M. Poutignat est originaire d'Ambert ; il veut survoler son pays ; quand à Buisson, il cherche la gloire...

La pluie, la grêle, le tonnerre, font rage..., et la vigoureuse Lion Peugeot de M. Mathiot remorque quand même, de Méons à Clermont, le biplan de mon compatriote. Nous sommes le 31 juillet.

Le lendemain matin, vers 11 heures, Buisson prend le départ et couvre 110 mètres à 5 mètres de haut ; il recommence le soir, cette fois chronométré officiellement par M. Mondière, de l'Aéro Club de France.

Avec Vendôme, un beau duel s'engagea.

Ceci datait d'un peu avant le circuit de l'Est.

Tout était à la conquête de l'Air, et l'« Avenir du Puy-de-Dôme » publiait sous la signature du capitaine Danrit, « l'aviateur du Pacifique ». Déjà !

*
* *

Revenons à Eugène Renaux.

Le vainqueur du Prix Michelin, fort touché de la réception qui lui avait été ménagée à Clermont à l'occasion de son raid Paris-Puy de Dôme, avait promis de venir voler en Auvergne, pour les fêtes de Pentecôte : 4 et 5 juin 1911.

Les Auvergnats frémissaient d'impatience.

En avril, le ballon « Bibendum » de Marcel Michelin, qui avait déjà fait maintes ascensions en 1910, allait de Clermont à Brion, piloté par son propriétaire, avec Jacques Hauvette, et le docteur Robert comme passagers...

L'« Avenir » donnait « Les Robinsons de l'Air », le « Roi des Airs », en pâture aux amateurs de feuilletons d'aventures dramatiques...

Le 28 avril, le Conseil général du Puy-de-Dôme, solennellement, adoptait le principe d'une subvention en faveur de l'installation d'un camp d'aviation militaire.

Laschamps ou Aulnat ? Les avis étaient partagés.

... L'aurore se leva sur le grand jour de la Pentecôte.

L'Harmonie municipale de Saint-Etienne (sans doute en l'honneur de Buisson) donna un concert au jardin Lecoq.

Le terrain des Gravanches avait 4 kilomètres carrés de superficie. Il y avait, autour, 40.000 spectateurs et, pour les garder, 80 gendarmes et 1.000 hommes de troupe !

Le biplan Farman de Renaux arrivait du meeting de Florence. Tandis que le mécanicien Georges Brou faisait le plein d'essence et d'huile, Eugène Renaux s'en alla faire un dévotieux pèlerinage au Puy de Dôme et, fort sagement, la foule l'attendit.

Il vola aux Gravanches. Ce fut du délire. On n'entendait qu'un cri : vive Renaux !

Le vainqueur du Puy-de-Dôme « baptisa » Marcel Michelin qui redescendit en se frottant les oreilles :

« C'est épatant, mais ça fait un peu plus de bruit que le Bibendum : une autre fois, j'emporterai du coton ! »

Renaux repartit sur Clermont pour boucler la cathédrale... comme la première fois, puis il emmena une passagère... C'était Mme Eugène Gilbert ; elle déclara crânement : « Quand mon mari volera, je saurai au moins ce que c'est ».

Le 6 juin, du haut de son avion, Renaux va saluer le Puy-de-Dôme et prend avec lui à bord M. Ledoux, le premier cycliste qui a gravi la montagne, vingt ans auparavant !

Puis Renaux fait voler sa belle-sœur et dit, en passant, un bonjour amical à M. Michelin qui est à la Barraque.

.....

Un mois s'écoule. Léon Versepuy prend demeure à Vichy avec son biplan Bristol, pour faire des passagers. Le Stéphanois Jean Giry et le compositeur Louis Ganne sont des abonnés !

Léon Versepuy est aviateur depuis longtemps. Il a fait ses débuts — au grand émoi des habitants de Riom —, sur une « Demoiselle » frêle et tremblottante : un moteur, deux ailes minces et une sangle en guise de siège ! C'est le premier Auvergnat ayant décroché son brevet de pilote !

.....

Un autre mois s'écoule.

Michelin crée un nouveau Grand Prix, dit aéro-cible : 50.000 francs à attribuer à l'aviateur, qui, d'ici le 15 août 1912, aura en une seule envolée, placé dans une cible de 10 mètres de rayon, le plus grand nombre de projectiles.

.....

17 septembre 1911. Versepuy et Obre organisent un meeting à Montluçon ; quelques jours après, ils volent à Riom et à Clermont. Le petit Sardier les regarde.

.....

Marcel Michelin promène toujours le Bibendum, il va jusqu'à Roanne, avec Jacques Hauvette et Pierre Bousquet, fils du savant directeur de l'école de médecine.

.....

On reparle à Clermont du terrain militaire.

L'Etat accepte la subvention du Conseil Général.

.....

1912. On annonce que Védrines viendra voler à Saint-Flour. L'aviateur Colla, le premier janvier, inaugure l'année en cassant du bois sur le terrain de Pradel, à Issoire, devant un millier de personnes.

*
* *

J'ouvre une parenthèse pour parler de l'aviateur Colla.

Oh ! je l'ai retrouvé, celui-ci, bien bizarrement, bien longtemps après. Son gendre, l'« as » Vaconsin fut, en effet plusieurs fois mon pilote, et plusieurs fois, je faussai compagnie en l'air, à cet aimable camarade !

L'histoire de Colla est jolie. C'est celle de tous les inventeurs acharnés à la poursuite d'un rêve.

Le rêve naît, on ne sait comment, dans une cervelle d'enfant ; il s'envole et l'enfant, qui grandit, passe sa vie à pourchasser le rêve. Et le rêve plane toujours, toujours plus haut, hors d'atteinte. Mais, irréalisable, il ne peut mourir !

Les parents de Colla habitaient Digoin. Le petit fit ses études primaires comme tous les gosses qui se respectent. Bien souvent, toutefois, il s'échappait de l'école ou de la boutique paternelle pour aller.... contempler les locomotives à la gare ! Le père Colla était horloger ; il apprit son métier à son fils ; à quatorze ans, celui-ci construisit une merveilleuse pendule qui fut exposée pendant 400 jours à l'occasion d'un concours. Le petit Colla connut alors sa première déception car.... personne n'eut l'idée de le féliciter !

Il eut le cœur gros de tant d'injustice.

À quinze ans, il partait à Lyon comme ouvrier horloger. Il consacrait ses loisirs aux sports, construisait une bicyclette et, de temps en temps, courait derrière. Ainsi entraîné, il couvrit dans un cross du « Lyon Républicain » les huit kilomètres en trente deux minutes, ce qui n'était pas mal du tout.

À 19 ans, Colla revint à Digoin où il essaya vainement de lancer la bicyclette. Perfectionnant sa machine et celle de ses amis, avec lesquels il disputait quelques épreuves d'amateurs, Colla construisit des roues libres et des pneus à tringles. Bien entendu, il se passionnait pour l'automobile et les premiers moteurs.

En 1900, Colla vint s'établir en Auvergne, à Murols, dans la vallée aux pierres hallucinantes. Il était là le « dépanneur » bénévole des premières automobiles égarées dans le pays des laves rouges.

Colla avait lui-même une Benz avec moteur à l'arrière, entraîné par une courroie. Colla fut un des premiers à adopter la soupape d'admission commandée (1901).

Notre horloger s'était lié d'amitié avec le notaire de l'endroit M. Planeix, qui aimait la mécanique.

C'est en 1903 que le notaire reçut la confiance de l'horloger : « J'ai un plan. Je veux voler ».

Colla était un « père Buisson auvergnat ». Tandis qu'il échafaudait par la pensée son appareil aérien, il inventait un niveau donnant instantanément la pente de 90 % et pouvant indiquer le 100 pour 100.

Colla prit un brevet, fonda une société à Paris pour l'exploitation de l'affaire... Mais un malhonnête homme partit avec l'argent et le niveau ne fut jamais construit. Ce fut la deuxième grande déception.

Quelque temps après, Colla inventait un dispositif pour empêcher la collision des trains ; il fut appelé en audience par M. Barthou, alors ministre des Travaux Publics. Après une lettre de compliments, l'affaire resta en suspens, les trains continuèrent à se télescoper et Colla inscrivit à ses tablettes une troisième déception !

Enfin, avec l'aide d'un charron, il « sortit » son monoplan. Il acheta un Anzani et fit ses premiers essais au pied du Puy-de-Dôme, dans les mêmes bruyères de Laschamps où nous avons vu évoluer Lucien Buisson.

Un jour, il décolla, s'enleva sur une longueur de quelque 300 mètres à 1 mètre de haut, et l'aventure finit par un magistral looping !

On traitait — cela va sans dire — Colla de fou. Notre inventeur essaya vainement d'intéresser quelqu'un à ses travaux.

En 1909, un archi millionnaire vint lui apporter ses encouragements et ses exhortations... Colla lorgna le portefeuille et l'archi millionnaire déguerpit.

Le monoplan de Colla avait 7 mètres 25 d'envergure et 6 mètres 10 de long (nouveau pour l'époque, que ces proportions), 13 mètres 15 de surface portante, et pesait, moteur compris, 155

kilos. La queue stabilisatrice comportait les deux gouvernails. Les ailes, rigides, étaient munies de volets ; comme elles étaient repliables et que, d'autre part, le fuselage reposait à l'arrière, sur une roue, l'appareil, tiré par l'hélice, pouvait facilement se déplacer sur route.

Quand Morane tenta le raid Paris-Puy-de-Dôme en vue du Prix Michelin, Colla s'offrit comme passager. Il ne perdit rien à être refusé...

Puis Colla vint s'installer garagiste à Issoire. Là encore, il souleva la population avec les exhibitions de son monoplan !

Le pauvre Colla se démenait tout seul. Son moteur Anzani 2 cylindres étant trop faible, il économisait sou à sou pour en acheter un autre, de 25 chevaux. Il crut un moment pouvoir compter sur l'Auto-Aéro-Club d'Auvergne, mais les propositions qu'il fit restèrent sans résultat.

Quatrième déception.

En 1910, Colla plaqua tout !

Mais...

« La nostalgie des inventions me reprit », m'écrit Colla. « Je construisis un frein d'automobile sur roue avant, je le fis breveter en France, en Angleterre, aux Etats-Unis, et je l'exposai à Saint-Etienne, où j'obtins une médaille d'or ».

Mais...

Le monoplan ne demandait aussi qu'à dérouiller ses ailes, et c'est ainsi qu'il se démola à Issoire, ce premier jour de l'an 1912.

III. — EUGENE GILBERT

Riom, chef glorieux de cette terre grasse,

Que l'on nomme Limagne, au lieu d'Auvergne basse,

le Riom de Chapelain, le Riom capitale de duché, le Riom jaloué de Clermont-Ferrand et fustigé par Fléchier au sujet des Grands jours, le Riom sommeillant au bord de l'Ambène, avait vu naître, huit ans avant Sardier, un autre « as » : Eugène Gilbert.

« Quelques noms résument, dans la mémoire humaine, tout

un livre d'or », disait Jean Daçay. Le nom d'Eugène Gilbert est de ceux-là.

Eugène Gilbert n'avait que douze ans quand, montant un tricycle à pétrole de deux chevaux et demi, il accomplit son premier raid sur les 125 kilomètres de routes accidentées qui séparent Brioude de Vichy, le collège de l'école Carnot !

Deux ans plus tard, Gilbert refaisait le même voyage, cette fois sur une voiturette. Entre temps, il pratiquait tous les sports, s'alignait dans les compétitions cyclistes régionales et commandait une équipe de foot-ball.

En 1905, ses études terminées, Gilbert entre dans un grand garage de Clermont comme metteur au point. Au vélodrome des Ormeaux, il réalise à motocyclette des prouesses terrifiantes.

Mais les lauriers de Santos Dumont l'empêchent de dormir ; il sent des ailes lui pousser.

En septembre 1909, il aide à la construction du monoplan de son ami Louis Beyssère, mort peu après dans un accident d'automobile. Puis il s'inscrit à l'école Blériot, d'Etampes, où il obtient le 24 septembre 1910 (au bout de sa huitième leçon, après une heure et demie d'apprentissage), le brevet n° 240.

Il fait son service militaire comme aviateur, au camp de Châlons et pilote un Blériot biplace. L'exploit de Renaux le frappe au plus haut point.

Eugène Gilbert commence à faire sérieusement parler de lui, et les Auvergnats suivent avec attention ses exploits.

C'est avec peine qu'on apprend, à Clermont, le 24 octobre 1911, que Gilbert a fait une chute grave en bouclant le circuit Etampes-Orléans-Etampes.

Etendu sur un lit d'hôpital, Eugène Gilbert pense à son pays : il rêve de rééditer en avion un de ces raids de ville à ville à travers l'Auvergne, comme il en réalisait tout petit.

À peine remis, le voilà qui débarque à Clermont. Il fait annoncer qu'en commémoration de l'exploit d'Eugène Renaux, il volera de Clermont à Brioude et de Brioude à Clermont, le 3 mars 1912, jour anniversaire de l'atterrissage au Puy-de-Dôme.

La maison Blériot met un appareil à sa disposition, mais, jouant de malheur, Gilbert endommage l'avion aux essais, dans un atterrissage brusque...

Comment tenir sa parole ? Gilbert fait un lourd sacrifice, achète de ses deniers un appareil Sommer-Gnôme 50 chevaux.

Le 3 mars, tout est prêt, aux Gravanches d'un côté, à Brioude de l'autre.

De nombreux amateurs supplient Gilbert de les emmener, mais... il n'y a qu'une place !

Et puis, le temps est épouvantable ; il vente et il pleut. Aidé par les membres de l'Automobile Club d'Auvergne qui ont préparé minutieusement le voyage, Gilbert parvient à s'envoler.

La tempête redouble. De toutes ses ailes fragiles, notre héros se défend. Dix-sept minutes de bataille entre l'Auvergnat têtu et les éléments féroces... Gilbert est vaincu. Il revient atterrir aux Gravanches.

Il recommence bien entendu, à la première accalmie.

C'est le 7 mars. Il y a un an, à un jour près, que Renaux est venu au Puy-de-Dôme.

Du garage Chevret, le caporal Gilbert fait amener son avion, les ailes repliées, aux Gravanches.

À 11 heures, il fait un vol d'essai sur Cébazat et Aulnat, et se pose pour déjeuner.

Marcel Michelin, place des Carmes, gonfle le « Bibendum » ; l'aéronaute et son passager M. Leyx, directeur du Cinéma Pathé, veulent cinématographier l'avion en marche. Mais le ballon part trop tôt et le vent le pousse jusqu'à Saint-Hilaire-la-Croix.

À 1 heure 48 minutes, Gilbert décolle. Il plane longtemps au dessus de Clermont, laissant tomber des drapeaux et des brochures, puis il revient sur les Gravanches et, cette fois, s'oriente définitivement.

Sous les ailes du Sommer, défilent Aulnat, Pont-du-Château, Billom..., son vieux beffroi, ses vieilles églises, sa couronne de ruines féodales. (Je n'écris pas cela sans émotion, car Billom est le pays de ma mère...)

Le caporal a une envie folle de descendre, car il se sait impatiemment attendu à Billom ; mais il vire, revient, pique vers l'Allier, traverse le pont de Cournon. Le voilà au-dessus des défilés pittoresques, des rochers bruns où sont accrochés des villages aux noms coquets : Les Martres, Mirefleurs, Montpeyroux et sa vieille tour, Coudes, coin de pêcheurs.

D'en haut, Gilbert voit accourir les deux « Couze » tortueuses ; l'une qui dégringole de Champeix, de Montaigut, de Saint-Nectaire, de Murols, du lac Chambon ; l'autre qui dévale du terrible Pavin et des grottes de Jonas, pour venir se reposer dans la plaine d'Issoire.

Issoire salue Gilbert d'une salve.

L'oiseau disparaît derrière le pic de Nonette, franchit la limite du département, ralentit sur Sainte-Florine et la côte de Peguerai où la foule est massée, puis arrive à Brioude. Il atterrit au milieu d'un fol enthousiasme à la ferme de Flageac.

Gilbert est hissé sur des épaules robustes. Georgette, sa petite sœur, lui offre des bouquets, en attendant la réception officielle au cercle Vercingétorix. (*)

.....

À Clermont, pourtant, une école civile d'aviation avait été fondée sur l'initiative de MM. Alexis Grillet, Paul Chopinet, Canova, qui avaient repéré un terrain à 600 mètres de la gare d'Aulnat, à l'abri du minuscule puy de la Poix. Ces messieurs avaient fait venir un chef pilote : Louis Lenfant, ancien directeur de l'école Hanriot, de Reims, et quatre monoplans :

« L'Auvergnat n° 1 », appareil d'école ;

« L'Auvergnat n° 2 », libellule, appareil d'exhibition ;

« L'Auvergnat n° 3 », bi-place, pour passagers ;

enfin, « L'Auvergnat n° 4 », appareil de course réservé aux raids.

Alexis Grillet, pilote breveté, était attaché à l'école. Il sortit

(*) La pittoresque cité brivadoise possède, depuis cette année 1930, un aérodrome permanent qui porte le nom d'Eugène Gilbert. M. Laurent Eynac l'a inauguré le 13 juillet.

L'Aéro Club de Brioude est une société florissante aux destinées de laquelle préside le capitaine aviateur Louis Plagne.

pour la première fois au-dessus d'Aulnat, le 10 mars, pendant que Gilbert, à Brioude, était fêté comme un monarque !

Sur le terrain de Flageac, l'avion Sommer était exposé à la curiosité des Brivadois, moyennant une obole pour l'aviation militaire.

Gilbert avait tracé l'itinéraire de son retour : Brioude, Arvant, Lempdes, Mauriat, Vichel, Saint-Germain-Lambron, Issoire (atterrissage), Champeix, Plauzat, Saint-Amand-Tallende, Veyre, Billom, Vertaizon, Pont-du-Château, Les Gravanches.

Hélas, l'homme propose et... le climat d'Auvergne dispose.

Le 17 mars, Gilbert prenait le départ dans l'orage, devant 15.000 personnes et un orchestre jouant la « Marseillaise », quand il capota et brisa son appareil.

Le même jour, toute l'escadrille des « Auvergnats » sortait à Aulnat.

.....
Gilbert conquiert ensuite son brevet militaire sur monoplan Sommer et participe aux grandes manœuvres du Nord. Redevenu civil, il s'engage dans le Tour de France, s'arrêtant à Saint-Etienne pour disputer le Circuit du Forez et battre un record de hauteur.

Puis il s'entraîne en vue de la Coupe Pommery et réussit de nombreux raids de vitesse : Lyon-Ambérieu, Lyon-Valence, Lyon-Monaco. Il termine l'année 1912 en s'adjugeant tous les records de vitesse, de 350 à 600 kilomètres. Au début de 1913, sur biplan Henri Farman, il s'attaque aux records de hauteur avec passagers. Il reprend son monoplan pour voyager de ville à ville et établit, de Lyon à Paris, son premier record sans escale : 410 kilomètres en 3 heures 10. Puis il grimpe à 4.300 mètres en 45 minutes !

... Il était réservé à Eugène Gilbert la gloire de réaliser le premier voyage aérien de plus de 1.000 kilomètres entre le lever et le coucher du soleil.

Le 24 avril 1913, Gilbert, parti de Paris, traverse toute la France d'un seul vol et va se poser à Vittoria, dans les provinces basques d'Espagne ; il fait provision d'essence, repart et vole jusqu'à Médina del Campo, à 1.020 kilomètres de la capitale française.

Guillaux ravit à Gilbert la Coupe Pommery, ainsi gagnée. Mais Gilbert ne se tient pas pour battu.

Le 30 avril, il quitte Ambérieu avec le projet d'aller en Ecosse ; un orage l'immobilise à Compiègne.

Pour se consoler de cet échec, Gilbert, tantôt de Paris, tantôt d'Ambérieu, vient en Auvergne faire du tourisme aérien à travers les puys.

Pour rentrer à Etampes, il emmène comme passagère sa jeune femme.

... Brindejonc des Moulinais, volant dans la tempête, de Paris à Varsovie, avait amélioré le record de la Coupe Pommery. Gilbert remit le cap sur l'Espagne ; vaincu par le vent et la pluie, il atterrit à Cacérès, frontière portugaise, n'ayant couvert que 1.300 kilomètres. Brindejonc restait vainqueur ! Gilbert n'avait pas de chance !

Au dernier jour du concours, le 31 octobre, le tenace Auvergnat fit une nouvelle tentative.

Un article du règlement de la Coupe Pommery stipulant qu'au cas où un aviateur couvrirait en ligne droite, en moins de cinq heures, une distance d'au moins 1.000 kilomètres, le trophée lui serait définitivement attribué, Gilbert, sur un appareil extra rapide, s'envola de Paris à 8 heures 31 du matin.

Il alla se poser, malgré le vent qui contrariait sa marche, à Damgarten, au bord de la mer Baltique.

A-t-il enlevé la Coupe ? On le croit d'abord, mais toute distance vérifiée, les contrôleurs constatent que Gilbert n'a couvert que 930 kilomètres en ligne droite ; le temps a été de 5 heures 14.

Gilbert n'en bat pas moins tous les records du monde de distance sans escale et tous les records de vitesse à travers la campagne.

Brindejonc des Moulinais garde donc le fameux trophée Pommery. « Un seul aviateur, déclare-t-il, pouvait me l'enlever, c'était Gilbert. C'est un roi des airs. Vous dire que j'aurais été heureux d'être battu serait inexact, mais battu par Gilbert, il n'y aurait eu là qu'un demi mal ».

Avec un Deperdussin, Gilbert se classe ensuite troisième à Reims, dans la Coupe Gordon Bennett (195 km à l'heure), et remporte avec aisance trois concours de hauteur.

Il gagne, peu après, le Prix Deutsch, sur un circuit de 200 kilomètres autour de Paris, bouclé à 170 à l'heure.

Avec son ami Garros, Gilbert est la vedette des meetings internationaux, l'enfant gâté du grand public. Il est, d'ailleurs, prodigieusement doué pour l'aviation.

Il aime à rappeler ce détail, précieux à son avis, qu'il n'a pas cassé un brin de bois au cours de son apprentissage !

*
* *

Le 9 juin 1912, à Clermont-Ferrand, au cours d'une soirée mémorable organisée au théâtre par la Presse, mon compatriote le sénateur aviateur Reymond, président du Comité National de l'aviation militaire, vint proclamer toute sa foi dans les ailes de l'avenir.

Il était accompagné du capitaine Bellenger et du lieutenant Camermann, délégués du ministre de la Guerre, qui insistèrent sur les expériences d'aéro-cible mises à l'ordre du jour par la maison Michelin.

L'opinion publique, conquise, à Clermont comme ailleurs, suivait le généreux courant qui la portait à encourager de ses souscriptions les efforts du gouvernement.

M. Michelin avait fait éditer une brochure patriotique : « Notre avenir est dans l'air ». L'aviateur Lenfant, pilote à l'école d'Aulnat, en lança des milliers d'exemplaires avec des bouquets d'œillets, de bleuets et de roses, sur la foule rassemblée place Gambetta.

Eugène Gilbert, qui venait de passer brillamment son brevet supérieur de pilote militaire, avait visité, à cette occasion, la place d'Aulnat, où devait être établi le futur centre.

L'aviation militaire ! la défense nationale ! « la nécessité d'une flotte de 5.000 avions susceptible de parer à l'invasion brusquée du

territoire », comme disait André Michelin... On sentait la guerre proche... On vendait, pour grossir la caisse du Comité National, de petits oiseaux bleus et blancs marqués d'une croix rouge : les Ailes françaises...

« L'Avenir », toujours à la page, publiait : « Les combattants de l'air ».

.....

On volait beaucoup en Auvergne, en 1912.

Le 14 juillet, c'était la fête de Billom avec Chapron, aviateur à Boulogne ; Grazioli, de l'Aéro Club de France ; Duval, remplaçant le Belge Hanouille. Mon pauvre ami Albert Carte avait rédigé le compte rendu !

Le 28, c'était le meeting du camp de la Bégonie, à Ambert, donné par Duval et Moutier, pour l'inauguration du monument au musicien Emmanuel Chabrier.

Duval et Moutier volaient ensuite à Bourbon-l'Archambault, et Eugène Gilbert promenait des passagers à Vichy.

Il y avait des séances d'aviation à l'occasion de toutes les fêtes ; on volait au champ Courtin de Gannat, pour un concours de musique, et à Lezoux pour un comice agricole !

Maïcon, Gilbert, Robinet, le baron Pasquier, Moutier, chef pilote d'Ambérieu, Vergneault, chef pilote de Juvisy, Duval, parcouraient la région, révolutionnaient Moulins, Decize ; tandis que Bathiat, ne pouvant décoller, signait des cartes postales !

En septembre, Mlle Marwingt conférençait sur l'aviation sanitaire et faisait une quête pour la construction de son premier avion-ambulance, baptisé « Capitaine Lachmann ».

Le comité de l'Aéro Club de Vichy organisait une grande semaine avec Garros, Gilbert, Voisin, Maïcon et l'hydro Farman.

Le Prix Michelin aéro-cible était définitivement gagné par Gaubert.

Le Congrès de la Fédération Thermale, réuni à Saint-Nectaire, étudiait la possibilité d'un circuit aéronautique des villes d'eaux.

On volait à Thiers, on volait à Saint-Flour, on volait à

Moulins, on volait à Issoire-Pradelles. On volait partout et l'on volait... pour voler !

Eugène Gilbert, célèbre, gagnait la Coupe Michelin, effectuant le Tour de France, soit 3.000 kilomètres, par temps épouvantable, en 39 heures 35, arrêts compris.

*
* *

La guerre survint. Les pilotes la prévoyaient.

L'Auvergnat Eugène Gilbert fut un des signataires de la fameuse lettre d'engagement collectif du groupe des aviateurs, rédigée par Garros et envoyée le 29 juillet à M. le Ministre de la Guerre. J'ai conservé copie de ce document historique. Voici :

Monsieur le Ministre,

Les pilotes suivants, qui font partie du Groupe des Aviateurs fondé par eux : Roland Garros, Edmond Audemars, Eugène Gilbert, Maurice Chevillard, Marc Pourpre, D^r Espanet, Gaubert, Pequet, Bill, Molla, Bielovucci, Maurice Prévost, Baudry, Rose, René Vidart, ont l'honneur de vous informer qu'ils se mettent à votre disposition, avec leurs appareils, en cas de guerre. Ils croient être susceptibles, grâce à leur expérience, de rendre d'utiles services à la France, à laquelle ils seraient heureux de donner leur existence, s'il le fallait. Ils sollicitent la faveur de pouvoir constituer des escadrilles qui agiront pour la gloire et la grandeur du pays, de façon à continuer à lutter de conserve dans la guerre, comme ils le font dans la paix.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage du profond respect de tous les aviateurs de ce groupement.

Pour le Groupe des aviateurs :

Roland GARROS, Maurice CHEVILLARD, D^r ESPANET,
Eugène GILBERT, Marc POURPRE, GAUBERT.

.....
Eugène Gilbert partit comme sergent et fut affecté à la fameuse

escadrille M. S. 23, commandée par le capitaine de Vergnette et composée de Marc Pourpre, Garros, Grandy, Pinsard et Le Révérend.

Gilbert montra de suite des aptitudes pour la chasse et descendit plusieurs avions ennemis. Il se distingua plus encore quand il eut adapté à son Morane le système de tir à travers l'hélice, que Garros avait mis au point.

Garros était capturé, Marc Pourpre mort... Pilotant « Le Vengeur », Gilbert fait des victimes ; puis il bombarde à plusieurs reprises les hangars de Friedrichshafen.

C'est au retour d'une de ces expéditions qu'une panne stupide l'oblige à se poser en Suisse. Il est fait prisonnier. Il s'évade, revient à Paris ; mais la lettre adressée aux autorités fédérales annonçant que le prisonnier reprend sa parole, étant parvenue trop tard, Gilbert est rendu à ses géôliers.

En février 1916, nouvelle tentative. Gilbert est repris à la frontière. Il ne réussit qu'en juin à revenir chez nous. Une otite très grave empêche Gilbert de repartir au front. Il est affecté à la réception des appareils et à l'essai des moteurs. C'est dans cette tâche humble et périlleuse, au cours d'un banal accident d'aérodrome, qu'il trouve la mort, le 17 mai 1918.

*
* *

De la boîte aux souvenirs, je sors une carte dont l'enveloppe est timbrée de la Platzkommando de Zurich.

14 janvier 1916. De sa prison de Suisse, le lieutenant Gilbert m'envoyait des vœux du jour de l'an !

C'est tout ce qu'il me reste de ce brave...

... En 1920, un monument à la mémoire de l'Auvergnat intrépide fut érigé à Vichy ; deux avions volèrent au-dessus : celui de l'as des as Fonck et le premier appareil du jeune club de Sardier.

IV. — GILBERT SARDIER

C'est, à mon avis, honorer profondément Gilbert Sardier, que de lui donner, dans nos cœurs de camarades affectueux, le titre d'héritier d'Eugène Gilbert.

Ce que Gilbert Sardier a fait pour l'aviation, toute notre grande famille le sait.

M. Pierre-Etienne Flandin, président de l'Aéro-Club de France, n'hésitait pas à déclarer un jour en parlant de l'Aéro Club d'Auvergne :

« Si, dans chaque vieille province française, une Association aéronautique pouvait grandir, aussi vigoureuse, l'avenir aérien de la France serait assuré ».

Or, quand on parle de l'Aéro Club d'Auvergne, on parle de Sardier. L'un a fait l'autre et l'autre ne va pas sans l'un !

Ce petit Sardier, qui vint au monde par un beau matin de mai 1897, dans la même patrie qu'Eugène Gilbert, eut le même tempérament sportif que son aîné.

Il fit de la bicyclette, de l'automobile, du cross-country. Il courut même, dans ce dernier genre, un championnat de France que gagna Guillemot et, sur 250, se classa 85^e. C'était en 1920. Depuis, Gilbert Sardier a progressé. Quand il s'aligne sur la piste de Monthléry, sanglé dans son maillot bleu, il termine dans les vingt premiers !

Sardier n'avait que seize ans quand il s'inscrivit pour la première fois dans une compétition de boxe, sous un pseudonyme, bien entendu ! C'était le championnat d'Auvergne des novices ; Sardier mit son adversaire k.-o. au 3^e round !

Au lycée, Sardier était le « phénomène » : il remportait tous les premiers prix, y compris celui de gymnastique.

Dès qu'à 17 ans, il fut propriétaire de son bachot, il s'engagea au 5^e Chasseurs d'Afrique, fit colonne dans le Sud-Algérien et devint maréchal-des-logis.

Quand la guerre éclata, il partit avec son régiment, se battit et obtint la croix de guerre.

Cependant, il s'ennuyait ferme ! Il avait vu jadis, en Auvergne, voler Eugène Renaux et Eugène Gilbert, et voilà qu'il voyait passer au-dessus de sa tête d'autres ailes et d'autres ailes !

Sur sa demande, il entra dans l'aviation et obtint rapidement son brevet de pilote.

Où vouliez-vous qu'on envoyât Sardier ?

En octobre 1916, l'escadrille des sportifs, la N. 77, accueillit notre Auvergnat.

A la vérité, expliquait alors Jacques Mortane, quand on fait l'énumération des membres de la 77, on s'imagine plutôt qu'il s'agit d'une liste de concurrents pour un championnat, que de l'effectif d'une unité aérienne.

De l'Hermitte, le chef, avait à commander :

L'ancien joueur de rugby Mouronval ; le sous-lieutenant Feloneau, international de rugby, professeur de culture physique et rowingman ; le maréchal-des-logis Mévius, joueur de tennis ; Henri Decoin, admirable athlète, champion amateur de natation qui représenta la France aux Jeux Olympiques de Londres et de Stockholm ; Maurice Boyau, capitaine de l'équipe de France de rugby, qui avait gagné 55 courses de bicyclettes ; l'adjudant Strôlh, athlète complet international de rugby ; André Boillot, frère de l'« as » du volant ; le sous-lieutenant Barbaza, nageur émérite, champion militaire ; le maréchal-des-logis Armingué, champion de pelote basque.

Sardier était à son affaire ! Il devint l'inséparable compagnon de Boyau pour les attaques d'avions et de drachens, et pour les bombardements au ras du sol.

Boyau disparut après sa 35^e victoire.

Sardier, lui, se couvrait de gloire, dessinait et étudiait le droit.

En juin 1918, il quitta la N. 77 pour succéder au capitaine Matton, et prendre le commandement de l'escadrille S. F. A. 48, dite escadrille des « coqs », où il retrouva De Guinguand, Montrion, Bajac, Roques, Doucinelle et Haeglen.

Gilbert Sardier, le benjamin des chefs d'escadrille, avait à son actif 15 victoires officielles, 12 citations. Sur sa poitrine, on

avait accroché successivement la croix de guerre, la médaille militaire, la Légion d'honneur, le Distinguished Service Cross et la Military Médal !

.....
La vie civile lui parut terne.

C'est alors qu'il ébaucha un grand rêve !

Avec son camarade Louis Chartoire, un autre passionné de l'aviation, il jeta, peu après son retour des armées, les bases de l'Aéro Club d'Auvergne.

La Société fut officiellement constituée le 8 mai 1920, par un petit noyau porte-bonheur de treize personnes (*), dans ce tout intime salon-bureau de la Brasserie de Strasbourg, où l'on suspendit, sous les lampes, la symbolique cigogne bleue et or du jeune président.

V — L'AERODROME D'AULNAT

En face du terrain historique des Gavranches où nous avons vu voler Beyssère, Rayne, Renaux, Lenfant et tutti quanti, la piste d'Aulnat fut installée en 1915 par la maison Michelin.

La grande usine clermontoise fabriquait à cette époque des avions de bombardement Bréguet-Michelin ; le terrain des Gravanches étant insuffisant pour les essais des appareils, la maison Michelin fit réquisitionner « Aulnat » par l'autorité militaire.

On construisit la piste en ciment.

Là, sur ce vaste terrain, M. de Baillancourt du Puy, brillant pilote de Bréguet, Lemaître, Tanner, Guiot, Bouet, Barlet, réceptionnaient les appareils.

La maison Michelin faisait, concurremment, l'essai de ses viseurs et lance-bombes.

Le Ministère de la Guerre transforma par la suite Aulnat

(*) Gilbert Sardier, Louis Chartoire, Emilien Prophète, Pierre Besset, Henri Chartoire, Pileyre, Louis Briffe, Joseph Dupoux, Edouard Touche, Louis Latapie, Jean Ondet, MM. le général Linder et Marcel Michelin.

en école de perfectionnement pour exercices de bombardement et vols de nuit.

Les élèves qui sortaient d'Avord ou de Châteauroux venaient passer quelques mois à Aulnat et, de là, partaient au front.

L'école de bombardement ayant été transportée au Crotoy, des Américains débarquèrent en 1917, à Aulnat-Plage.

Leur premier souci fut d'avoir une ligne téléphonique pour faciliter les rapports entre l'école de pilotage et Clermont.

Le chef s'en alla trouver l'administration des Postes et Télégraphes, qui prit note, rédigea un mémoire, promit son appui, et annonça qu'on aurait peut-être la ligne... dans deux ou trois ans...

« Aoh ! bondit le chef yankee. Il me la faut demain ! »

Les bureaux français, par bonheur, n'inquiétèrent pas trop l'Américain. Le lendemain, à ses ordres particuliers, des ouvriers travaillaient, et, au bout de quatre jours, le téléphone fonctionnait.

La ligne existe toujours et rend de fameux services, n'est-ce pas, Durin ?

Les Américains aménagèrent aussi le pavillon.

Quelques temps inutilisé après l'armistice, le terrain d'Aulnat fut acquis enfin, définitivement, avec toutes ses dépendances, par le Ministère de la Guerre ; il passera bientôt sans doute au Ministère de l'Air.

Le terrain d'Aulnat, qui mesure 1.200 mètres, de l'est à l'ouest, et 900 mètres du nord au sud — avec possibilités d'agrandissement — est un des plus beaux de France.

Sur ce terrain, mis à la disposition de l'Aéro Club d'Auvergne, furent installés successivement, grâce aux efforts de Sardier, une école de mécaniciens, un centre d'entraînement pour les pilotes de réserve, une école de boursiers de pilotage, une école civile et une école de perfectionnement pour les officiers de réserve de l'Aéronautique.

Enfin, dès que le Comité français de propagande aéronautique se fût mis en rapport avec les Chambres de Commerce et les Aéro-Clubs régionaux pour l'étude et la réalisation du réseau aérien inté-

rieur français, dès que la création de la grande ligne transversale Genève-Lyon-Bordeaux fut décidée, Sardier mena une campagne ardente pour avoir une escale à Clermont...

Ce que Sardier veut...

Le 3 mai 1929, la première berline postale, pilotée par Obrecht, se posait à Aulnat... Il y avait quelque vingt-cinq ans qu'une locomotive bruyante avait débarqué, essoufflée, en gare de Clermont.

Ainsi Aulnat fut sacré port aérien. Deux mois après, au grand meeting de juillet, M. Laurent Eynac inaugurait le phare de balisage, édifié sous la direction de Louis Chartoire avec les fonds provenant d'une souscription publique ouverte par le journal « Les Ailes » en souvenir des glorieux disparus Nungesser et Coli.

Et pour compléter tout cela, le vieux Puy de Dôme, bon géant qui prédit le temps, devient station officielle de météorologie.

... Revenant un jour d'une de ces fêtes grandioses d'Aulnat, où, toutes les années, se donnent rendez-vous des ailes, chaque fois un peu plus lourdes de gloire, je rendais compte d'un dîner où l'on avait frénétiquement fêté Gilbert Sardier, l'animateur.

Ce courageux Auvergnat « à l'âme pure et sentimentale », cet as entre les as qui fût chef d'escadrille à vingt ans, vient de faire de Clermont-Ferrand la capitale aéronautique de la France, disais-je.

Avais-je pas raison ?

VI. — L'ANNUEL RENDEZ-VOUS

Je me les rappelle toutes, les fêtes d'Auvergne, toutes...

J'ai conté par ailleurs, comment, sans oser me montrer, j'avais suivi avec enthousiasme la première manifestation publique de 1921. Fonck y avait amené Laurent Eynac. Et c'est quelques mois après que, par la grâce de Sardier qui ne s'en doutait même pas, je devins parachutiste ! Dès lors, je fus l'habituée des meetings de Clermont.

Oui, je me les rappelle tous,

Celui de 1923, coïncidant avec les fêtes du tricentenaire de

Blaise Pascal, la conférence du comte de la Vaulx, l'envol des pilotes de l'Aéro Club dans un ciel éblouissant, les acrobaties de Fronval, d'Haeglen, de Sadi Lecointe, la descente d'Ostrowski sur le pylône, et la mienne, ma première en Auvergne, sur laquelle je donnai, le lendemain, mes impressions à l'« Avenir » :

« Le moteur, comme une ruche immense,
« Bourdonne... et c'est l'envol de l'oiseau fabuleux... »

En scène pour le dernier numéro ! Mon tour est venu et j'ai pris place dans l'avion tout blanc de mon camarade Bajac. J'aime ce départ bruyant, que la foule, un peu inquiète, suit attentivement de ses milliers d'yeux.

Déjà, nous avons décollé ; c'est le ciel. J'ai laissé flotter, au long du fuselage, la corde de mon parachute et je m'abandonne à la douceur de la promenade aérienne.

Pas plus que l'automobiliste ne s'ennuie à voir se dérouler, sans fin, au devant de son bolide d'acier, le ruban des kilomètres, l'aviateur ne se lasse de tournoyer, tel l'oiseau, dans les espaces libres ! C'est que les routes de l'air, comme les autres, ont leur charme sans cesse renouvelé, toujours et jamais le même, charme étrange et complexe, attrait du domaine convoité, fermé depuis longtemps et dont on vient de trouver la clef !

Posséder l'inaccessible d'autrefois : Quelle joie dans cette conquête !

Chaque fois que je monte en avion, j'éprouve cette impression que doit avoir le prisonnier quand on lui ôte ses chaînes. Oh ! qu'elles sont loin les luttes, les mesquineries, les haines du monde ! C'est là-haut dans le grand calme, dans la grande paix troublée seulement par la chanson du moteur, c'est là-haut qu'on vit !

... Aulnat, l'autre dimanche, était, vu de 400 mètres, un champ d'aviation semblable à tous les champs d'aviation des jours de fête : un terrain vaste, où les « coucous » sont posés comme des jouets d'enfants prêts à être remontés, des Bessonnaux affreusement plats, des drapeaux qui flottent et puis, encerclant le tout, l'océan de la foule secouant ses vagues multicolores.

L'avion s'élève et, près de nous, passe et repasse le monoplane de Pitot qui vient nous rendre une petite visite amicale : des ailes bleues à la poursuite des ailes blanches...

La mosaïque habituelle des bouts de prés étale ses figures géométriques vertes et jaunes. Et, au loin, tout au loin, la chaîne des Puys découpe ses dents arrondies sur l'horizon.

Bajac me dit : « Ça va ? » Je réponds : « Oui, je vois l'Auvergne ». Plus exactement, je devine l'Auvergne ! Je pense aux éboulis de lave, aux cratères pelés, à la fraîcheur des cascades, au parfum des genêts. Je rêve aux clochettes qui tintent, le soir, lorsque le pâtre rassemble ses longs troupeaux, aux sapins secouant leurs aiguilles, et aux lacs surtout, aux lacs bleus ou glauques, blottis dans la montagne, enchâssés comme

des pierreries dans la couronne des Dômes. L'Auvergne est presque mon pays. Pays cher aux poètes... qui voudraient des ailes, et aux aviateurs qui sont des poètes !

Pays des efforts et des ténacités. Aux temps héroïques de l'aviation, n'est-ce pas au-dessus des bruyères roses de Laschamps que se sont balbutiés les premiers essais ? L'an dernier, n'est-ce pas à Combegrasse qu'a pris naissance la science nouvelle du vol à voile ?

A des années de distance, les travaux se ressemblent et se complètent, l'essor s'amplifie. Et les vaillants jeunes gens qui président aujourd'hui aux destinées de l'Aéro Club d'Auvergne ne font qu'ajouter un chaînon de plus à l'œuvre du passé.

C'est dans la petite patrie de Gilbert et de tant d'autres héros que fleurissent la volonté, l'énergie, âpres qualités, sources créatrices de l'esprit sportif moderne. Le sport a sa rudesse et il a sa poésie. Tout se tient. Un alérion qui s'envole dans le ciel d'Auvergne, c'est tout un symbole !

... Mais il s'agit bien de réflexions de ce genre. Bajac m'arrache à ce tête à tête avec moi-même. « Vous pouvez commencer à sortir. »

Je m'assieds sur la carlingue, je passe une jambe dehors, je mets le nez à la fenêtre ; le vent me secoue violemment et je me cramponne de toutes mes forces pour arriver à m'installer sur les marchepieds. En dessous, ce fameux vide n'a rien de particulièrement effrayant ; il s'agit seulement de s'y laisser choir.

« Allez-y ! Hop ! » Une seconde, je me tiens par les mains et... je lâche tout. « Au revoir, Monsieur ! »

Bajac n'est plus là. C'est la chute libre, vertigineuse, puis le choc caractéristique de l'appareil qui s'ouvre.

Maintenant, c'est la descente, assez lente, la terre qui monte, les objets familiers qui se dessinent. Distinctement, je vois gesticuler la foule ; nettement, j'entends ses clameurs. Des points noirs courent, s'agitent, une auto part à fond de train : ce sont les amis qui vont me recevoir à l'atterrissage !

Suspendue ainsi, je puis embrasser du même coup d'œil cet infini circulaire où mon regard aime à se perdre : en ballon seulement, on a cet aperçu de l'immensité. Mais là, je suis seule, petite chose déployant un chiffon tricolore, Nénette ou Rintintin attaché au bout d'une ficelle au-dessous de quelques mètres carrés de soie. C'est amusant au possible !

Diabole ! La chute s'accélère. On m'avait toujours dit qu'il y avait un « trou » dans ce coin-là.

Vite, vite, la terre vient à moi et je prends contact, un peu brusquement, avec le sol d'Aulnat. C'est fini.

Oui, laissez-moi les relire, ces impressions ; elles étaient si fraîches !

Car, nous étions bien jeunes, alors, en 1923, n'est-ce pas, Sardier ?

« Toute la force, toute la poésie, tout l'avenir de l'aviation est entre les mains de la jeunesse et de ce monde des humbles auquel Blaise Pascal, l'illustre enfant de Clermont, avait voué ses dévotions »...

C'est une phrase de Pierre Weiss.

Il était Aulnat en 1923. Nous, nous étions jeunes et l'on fêtait Pascal.

*
* *

Je me les rappelle tous, les meetings d'Auvergne.

Celui de 1924, les avionnettes à Aulnat ! Les petites ailes venant rendre visite à la patrie des planeurs de Combegrasse, leurs ancêtres de deux ans ! L'arrivée des deux vainqueurs... deux enfants pilotant des joujoux : Carmier, qu'une horrible chute priva peu après de ses yeux ; Drouhin qui s'ensevelit sous les débris de l'« Arc-en-Ciel ».

Et puis, après celui des avionnettes, un autre tour de France, celui des avions de tourisme.

Et puis, toute la longue série des rallies nationaux.

Je me les rappelle tous les meetings d'Auvergne...

Celui de 1925 : trois jours magnifiques des fêtes de Pentecôte, dont j'avais vainement essayé, en quelques pauvres lignes, de tracer un croquis !

Les yeux encore émerveillés d'aussi prodigieuses visions, les oreilles encore pleines du bruit des cris d'enthousiasme, des chansons de moteur, le cœur encore empli des vastes espoirs que sèment derrière elles les chevauchées aériennes, je me trouve cependant impuissante à décrire ce que j'ai vu, entendu, ressenti. C'est que je suis si petite et c'était si grand !

Le Rallié Aérien National, qui vient d'amener au cœur de la vieille France, les héros les plus purs et les plus légendaires de notre aviation, le Rallié Aérien, œuvre de l'Aéro Club d'Auvergne et de son vaillant président, M. Gilbert Sardier, s'est déroulé dans une telle beauté qu'il peut être considéré comme l'apothéose des ailes !

Dans ce cadre unique des monts d'Auvergne, un coin de ciel s'est peuplé soudain de ces Ailes. Elles accouraient de tous les coins de la France, apportant dans leur doux bruissement, un salut amical à la chère province qui a l'orgueil d'être à la tête du mouvement et du progrès aéronautiques.

Des ailes, des ailes, des ailes ! celles-ci s'étaient échappées des brumes

du Nord ; celles-là avaient abandonné pour quelques heures le firmament toujours bleu de la côte méditerranéenne ; certaines arrivaient de Paris, de Bordeaux, de Châteauroux, de Dijon, de l'Est, de l'Ouest, de partout... Toutes avaient franchi pour rallier Clermont, des centaines et des centaines de kilomètres.

Et l'émotion fut à son comble, lundi, quand apparurent, au-dessus d'Aulnat, d'autres ailes amies, des ailes qui avaient quitté Rome — tout simplement ! — pour se venir poser au pied du Puy-de-Dôme !

...Aux premiers temps des épreuves automobiles, nous disait M. le maire de Clermont-Ferrand, au soir des fêtes, quelle organisation aurait pu se flatter d'avoir enregistré 63 engagements, 40 départs et 31 arrivées ?

Nous n'en sommes qu'aux tout premiers temps des épreuves d'aviation de tourisme et ces chiffres sont pourtant le résultat du Rallye National.

Résultat extrêmement brillant qui ne fut terni par aucun accident, résultat fécond en enseignements et surtout en promesses.

On sait qu'il était tenu compte, dans la formule originale du Rallye, de la distance couverte et du nombre de passagers emmenés, par rapport à la puissance du moteur.

Tous les appareils, quel que soit leur type, avaient leurs chances égales.

On vit arriver successivement à Aulnat l'imposant Goliath, transportant les personnalités du monde aéronautique, l'avion sanitaire marqué de la Croix Rouge, les avionnettes, les monoplans gracieux et souples, les berlinnes, les avions militaires, l'amphibie à curieuse nacelle, les appareils de tourisme, les appareils de sport, les appareils de guerre.

Toute l'aviation était là !

Et, des carlingues, descendaient les chevaliers de l'air, en pleïade : Pelletier Doisy, Fronval, Robert Morane, Haeglen, Moutonnier, Bajac, Paumier, Costes, Thierry, Van Lear, Philippe Becheler, Cornemont, et tant d'autres, tous ceux dont les noms sont inscrits en lettres d'or sur les premières pages du livre historique de l'aviation.

Il y a 14 ans qu'Eugène Renaux, après les tentatives infructueuses de Weymann et des frères Morane, réussit enfin à descendre au Puy-de-Dôme. Dimanche dernier, 31 avions ont atterri dans la plaine d'Aulnat, plusieurs d'entre eux ayant parcouru avant d'arriver là, près de 900 kilomètres ! Quelle leçon ! Oui, l'aviation est désormais le mode de locomotion le plus sûr, le plus confortable, le plus rapide. Oui, tout le monde peut monter en avion, tout le monde peut donner rendez-vous à des camarades tel jour, à telle heure, sur tel terrain, et s'y trouver !

Ainsi, les nombreux amis de l'Aéro Club d'Auvergne ont répondu à l'appel de Sardier. Celui-ci avait lancé l'idée ; ceux-là l'ont démontrée réalisable.

.....
« C'est le lac majestueux endigué par les cheires d'Aydat, que les grands oiseaux mécaniques choisissent maintenant pour tremper leurs ailes et s'ébrouer comme font les arondes légères qui se jouent au-dessus des eaux... »

Le meeting de Clermont-Ferrand a commencé lundi par cet exploit inoubliable : l'« aquarrissage » d'un hydravion sur un lac d'Auvergne ! Dans le décor romantique des dômes arrondis et pelés, des forêts de sapins aux parures sombres, des genêts jetés en touffes comme des paquets d'or, l'amphibie Shreck a lentement évolué.

Puis, sur un lac tout bleu, serti de roches et de bruyères, l'appareil se laissa doucement glisser.

Tandis qu'une fanfare de cors de chasse jouait un des plus beaux airs de la montagne, l'avion, tout irradié de rayons de soleil, s'avança majestueusement sur les eaux « tel le cygne de la légende conduisant le fier paladin au château de sa belle ».

Paumier, le pilote, reçut des brassées de ces fleurs des champs qui semblent emmagasiner, en leur parfum, la rude poésie du pays...

... L'après-midi, sur l'aérodrome, ce fut, depuis les acrobaties des virtuoses Fronval et Haeglen, jusqu'à l'exhibition des avions liés, une telle débauche d'audace, qu'on ne saurait, par les mots, en donner une idée.

La fête coïncidant avec celle du Félibrige, on eut la surprise de voir monter en avion gentes dames et demoiselles en costumes pittoresques de Provence et d'Auvergne. Les tambourinaires, les cigalouns, les vielleux et les cabrettaires accompagnaient ces dames, dont les unes portaient les longs châles brodés d'Avignon, les autres les petits chapeaux cabriolets de Royat et d'Aigueperse.

Au même moment, ronflaient là-haut les moteurs de l'escadrille italienne. Puis les célèbres Brack Papa et Ferrarin recevaient l'accolade de M. Laurent Eynac, sous les yeux de « Pivolo », le héros de Paris-Tokio.

Béchar, le génial inventeur, mit en plein vol le feu à son avion, puis l'éteignit instantanément. Ce fut la première démonstration de sécurité.

Après une descente en parachute de mon aimable camarade Jean Boucheix, j'eus le grand honneur de clôturer cette fête par un saut dans le vide de l'avion de Fronval, le grand vainqueur du Rallye.

Cette descente, alors que l'orage grondait dans le ciel d'Auvergne, que des éclairs illuminaient les cîmes toutes proches des dômes, est une de celles dont je garderai le plus impressionnant souvenir.

Je me les rappelle tous...

Celui de 1926, deuxième Rallye National, gagné par Codos : cinquante avions à l'assaut du ciel d'Aulnat, une triple descente en parachute ; j'étais le drapeau bleu !

Celui de 1927, troisième épisode du Rallye ; toute l'aviation française sur l'aérodrome, l'arrivée de l'avion restaurant et de ses douze convives pâles, puis le soir, dans le cadre luxueux des salons de Royat, le maréchal Lyautey, grand chef aimé, proclamant de sa rude voix de soldat : « J'ai tout lâché pour venir parmi vous... »

Sur le dolman d'azur du maréchal, la croix de diamants des grands braves resplendissait comme l'étoile miraculeuse dans le ciel pur des nuits de Bethléem.

D'un tableau, mystérieusement éclairé, s'échappait, presque ailée, la silhouette radieuse de Gynemer, et le maréchal, recueilli, lisait pieusement la dernière citation : « Héros légendaire, mort en plein ciel de gloire ».

Je me les rappelle tous.

Celui de 1928... endeuillé, hélas, celui-là, par la fin tragique, apprise le matin, du ministre Bokanowski et de ses vaillants compagnons : Hanin, Lefranc, Vidal, Villins.

Celui de 1929, la réception triomphale des vainqueurs de l'Atlantique : Assolant, Lefebvre et Lotti, l'éclatant succès de Maurice Weiss, les évolutions du Fokker — le premier avion allemand participant à un meeting français depuis la guerre — le carrousel aérien de Robert Morane.

Qu'elle fût émotionnante, ce jour-là, notre triple descente simultanée en parachute !

Les trois Morane argentés, roulant côte à côte, décollant ensemble, s'élevant ensemble, volant aile à aile jusqu'à se toucher ! Et nous, en haut, regardant sortir de la carlingue voisine, les camarades comme des pantins blancs, répétant les mêmes gestes qu'eux, enjamant le fuselage, nous agenouillant sur le long marchepied ondulé, laissant glisser nos cordes...

Oh ! le calme du ciel et ces trois avions suspendus !

Hop ! c'est le vide.. et ce sont soudain les amis retrouvés, accrochés eux aussi au bout de leur ficelle, à quelques mètres... Ça va ? — Oui, et toi ?

D'en bas, l'ovation monte.

Ces retours sous les fleurs et ces bravos qui vous remuent le cœur...

Je me les rappelle tous mes meetings d'Auvergne !

VII. — *LE PASSE RAJEUNI*

Je me rappelle aussi les à-côtés.

J'ai passé en Auvergne des jours de vacances bien joyeux.

Au lendemain des grandes fêtes d'Aulnat, on voit circuler par les routes de montagne, ourlées de sapins, de confortables autocars bleus bourrés de messieurs à pardessus de cuir, à uniformes discrets, à décorations multiples.

L'aviation française, sous la conduite de Sardier, va faire ses dévotions entre les trois pics de Combegrasse ou au sommet du Puy de Dôme. Des drapeaux claquent aux carrefours, et l'on retrouve le Ministre devant un coq au vin !

Tous les « as » envahissent les tonnelles rustiques du lac de Guéry, les salons bien cirés du Grand Hôtel du Mont Dore, où Perchicot entonne : Vive Mussolini ! ; vont entendre, à Murols, le soupir de la belle Yolande qui s'enroule autour des églantines rouges...

Avec eux, j'ai revu tous les paysages aimés : le Sancy rocailleux, les cascades mugissantes, le plateau de la Croix Saint-Robert, souffleté par un vent âpre qui fait trembler les petites violettes à la chair délicate, la jolie plage du lac Chambon, les dentellières de Saint-Nectaire, les rues tortueuses de Champeix.

Avec eux, j'ai arpenté la nuit, au clair de lune, les allées embaumées du parc de Royat, et, sur le pont de la Tiretaine, j'ai cherché querelle à mon vieil ami Pierre Labric.

Toi, Pierrot, le premier journaliste français qui ait sauté en parachute ? Allons donc ! c'est moi, mon cher !

.....
Ma belle Auvergne ! J'ai des tableaux plein le cœur. Je revois des salles à manger d'hôtel où toutes les tables ont des abat-jour roses et où le concierge est galonné comme un officier de zouaves.

Je revois, au seuil des portes, des paysannes ridées hochant leur tête et leur coiffe.

Je revois des ânes aux longues oreilles velues, des chèvres devenues gourmandes, frottant leurs poils rêches aux robes blanches des

touristes, pour quêter un morceau de sucre..., des fermes blotties au pied d'une colline grise, des poussins picorant dans une cour, un berger jouant de la cornemuse... Je sens l'odeur du foin coupé, du bon fumier, de la prairie humide, lumineuse et lisse comme celle du parc de Cordès.

Je revois des sous-bois pleins d'airelles et de noisettes, pleins de chants d'oiseaux et de murmures de ruisselets, des brouillards blancs et bleus dans les arbres, des cols perdus où tout est si désolé, si triste si nu, qu'on en pleurerait....

Je revois les cîmes farouches sous la pluie, les petites fleurs aux senteurs douces, les clochettes mauves, la bruyère, le thym, les genêts, toutes ces humbles étoiles des prés ; « elles ont, disait Michélet un caractère de jeunesse et d'innocence qui s'harmonise à nos pensées et nous rafraîchit le cœur ».

.....

J'ai aussi vécu à Aulnat-Plage au temps heureux où mon brave Dupoux m'initiait à la conduite du « Zizi ». J'ai fait, le soir, des vols émouvants et j'avais pour moi seule, entre les plans, tout le coucher du soleil sur la chaîne des puys.

Cela finissait dans une affreuse gargotte, où les bouteilles, remplies de salade, servaient de chandeliers, où l'on mangeait peu, mais où l'on riait beaucoup.

La nuit, l'authentique baron Gustave de L....., qui, jadis chassait à courre avec son oncle Jules, en son château de Phitiviers (!) nous emmenait devant les ruines fantomatiques de Tournoël ou de Montaigut, qui tendaient, sous la lune, leurs carcasses décharnées.

.....

Et puis, un matin, j'ai pris place dans l'avion blanc de Pinot, pour aller juger un concours de précision d'atterrissage.

Plus d'une heure à tourner, à 1.000 mètres d'altitude au centre du cercle dentelé des puys panachés de brume.

Les concurrents décollaient, montaient jusqu'à nous, gravis-
saient, dans le ciel, d'invisibles échelons. Quand ils avaient dans un bruit de tonnerre, survolé nos plans, je me penchais, à la corde du

virage, et j'étendais mon bras. Un vent sec tirait mes joues, des larmes mouillaient mes yeux sous les lunettes.

Pinot « coupait » et j'avais, dans le ventre, une sensation de froid.

Cependant, les concurrents, un à un, descendaient, planaient, se laissaient glisser vers le rond blanc qui, au milieu du terrain, était posé comme la couronne à conquérir !

Etaient-ils encore à quelques mètres en l'air, ou roulaient-ils par cahots, sur le sol ?

D'en haut, on ne savait plus..., car, d'en haut, toute proportion s'atténue, toute perspective s'efface, toute élévation s'affaisse.

On évalue en profondeur.

La terre ? Elle s'enfuit ! Le globe ? Il descend !

« Ce globe est un globe d'enfant, et toi, tu es un enfant. De cette école inférieure, tu seras émancipé aussi, tu auras de belles et puissantes ailes ».....

La prophétie qui se réalise !

Mus par une force impérieuse, nous nous échappons par la tangente.

Les hangars, les avions, les maisons, qui sont des joujoux de plus en plus menus, les hommes qui deviennent des mouches, je vais, pour m'amuser, les prendre sur mon pouce. Je suis le Micromégas de Voltaire !

Ou plutôt non, je vais les voir disparaître ; ils n'existeront plus. Rien n'existera plus que le monde nouveau où je vais : le ciel !

.....
Et puis j'ai volé avec Sardier au-dessus de sa chère Auvergne, qui est aussi ma chère Auvergne à moi.

Il y a des pays qu'on aime à part le sien... J'aime la Côte-d'Azur pour le soleil, la Corse pour Napoléon, et j'aime l'Auvergne pour les ailes.

J'ai eu le bonheur d'être mêlée, toujours de près, à l'histoire des ailes d'Auvergne. Je les ai vu naître, grandir, s'éployer, affermir leurs forces ; j'ai vu sortir de ce nid, construit avec amour par Gilbert

Sardier au cœur de la France, des oisillons qui sont devenus des aigles.

Sur le chaos des puys et des « plombs », sur l'éboulis des pouzzolanes, sur la face glauque des lacs, s'est posée pour jamais l'ombre radieuse des ailes.

La vieille province bourrue en est toute éblouie ; c'est comme un sourire d'enfant, un baiser de jeunesse, illuminant d'un coup la mélancolie séculaire des pauvres terres bouleversées.

Pastours et sabotiers ;
Vestes rondes et petits chapeaux ;
Bonnets blancs et blouses bleues ;
Pipeaux et cornemuses ;
Longs troupeaux à sonnailles ;
Veillées étranges autour du « chaleu » ;
Noël à l'étable ;
Vierges miraculeuses ;
Foires et processions ;
Burons cachés sous les hêtres ;
Bourrées endiablées ;
Cratères égueulés ;
Lacs sinistres ;
Cheires monstrueuses ;
Sommets perdus ;
Orages terribles ;
Falaises brunes des volcans ;
Revenants et farfadets ;
Neiges et bruyères ;
Cloches et échos ;
Fresques de Busset.

Tout le vieux pays d'Auvergne au passé profond, se donne avec amour aux conquérants de son ciel...

Sardier possède l'appeau magique. Il siffle et, autour de lui, se rassemblent les ailes.

Ils sont aujourd'hui 3.260 à l'Aéro-Club d'Auvergne !

VIII. — A FERNAND FOREST

Le 13 octobre 1851, naquit à Clermont-Ferrand, dans une maison de la rue Saint-Eloy, Fernand Forest. Orphelin de père de bonne heure, Fernand Forest ne fréquenta que l'école primaire et entra, vers 14 ans, comme apprenti coutelier dans une usine de Thiers. Taquiné déjà par le génie de l'invention comme d'autres sont taquinés par les Muses, notre jeune garçon perfectionna l'outillage de son patron, notamment une fraiseuse pour la fabrication des ciseaux.

Fernand Forest racontait cette anecdote sur son enfance :

« Avec un apprenti serrurier de mes amis, nommé Nugeyre, nous avons conçu et exécuté nous-mêmes un véhicule à deux places et à trois roues, actionné par des pédales. Nous avons tout fabriqué avec nos seules ressources : moyeux en cormier, rayons métalliques, jantes en fer ; nous avons forgé le corps et les pédales, tourné les axes, alésé les coussinets, enfin tout monté et tout ajusté. Même je me souviens que, prévoyant déjà l'emploi des pneumatiques, j'avais affolé le fils de notre charcutier en lui demandant dix mètres de boudin noir pour entourer nos roues ! ».

Cependant, Fernand Forest, de retour à Clermont, fit son apprentissage de mécanicien chez M. Bacconnet. Deux ans plus tard, en 1871, il entra à Paris, d'abord aux usines Cail, puis chez MM. Thomasset, Noël et C^{ie}, où il fut nommé contremaître, à 22 ans, pour avoir réussi à remettre en marche une machine compliquée que personne, jusqu'alors, n'avait pu réparer.

Fernand Forest fit ensuite son tour de France sur un bicycle de sa construction.

Revenu à Paris en 1874, il augmenta son bagage de savoir en suivant assidûment, le soir, les cours techniques du Conservatoire des Arts et Métiers. Il rédigea dans un style alerte, plusieurs ouvrages sur les bateaux sous-marins et le yachting automobile.

Quelques industriels font de Forest leur associé, mais il ne gagne point d'argent ; il consacre son temps et ses ressources à des travaux d'inventions.

Il prend un nombre considérable de brevets : en 1874, pour un nouveau pédalier de vélocipède ; en 1875, pour un moteur à ailettes ; en 1881, pour un moteur horizontal à deux temps ; en 1882, pour un moteur à gaz et pour une valve cylindrique régulatrice, encore employée dans les moteurs modernes.

En 1884, Fernand Forest établit plusieurs systèmes de magnétos ; en 1885, il invente un moteur à explosion avec distributeur à cylindre unique et deux pistons équilibrés il construit deux bateaux, le « Volapuck » et la « Gazelle », pour essayer ses moteurs !

En 1887, autre invention d'un moteur léger, avec dispositif d'allumage par magnéto.

Cette année 1887 vit s'accomplir la réalisation des rêves les plus féconds de Fernand Forest. Grâce à l'appui d'un généreux admirateur, M. Gallice, qui voulut bien le commanditer, le savant clermontois installa, quai de la Râpée, un grand atelier où devait naître une industrie nouvelle. Il y construisit d'abord un canot automobile : le « Kansas », pour lequel il inventa un moteur de six chevaux, à deux cylindres superposés et allumage par magnéto. Puis il étudia un moteur extra léger pour le ballon dirigeable de M. Gaston Tissandier, et prit brevet pour un moteur à gaz ou à pétrole, à cylindres rayonnants où dominant les caractéristiques principales des moteurs légers actuels. Ce moteur comportait quatre groupes de huit cylindres ; son poids était de 250 kilos pour une puissance de 50 chevaux, soit 5 kilos par cheval. On était loin des 500 kilos qui immobilisaient pratiquement le moteur Otto ! Ce dernier, d'ailleurs, fonctionnait par compression et détente des gaz, et c'est improprement qu'il avait été dénommé moteur à explosion.

A Fernand Forest échoit la gloire véritable d'avoir inventé le moteur à explosion.

En 1888, Forest prend un brevet pour un quadricycle à pétrole et construit un yacht automobile : « L'Ellen ».

Puis il « monte » sur le bateau de M. Gallice, le premier moteur vertical à 5 cylindres qui figure aujourd'hui, à la place d'honneur,

au Conservatoire des Arts et Métiers, entre la dynamo de Gramme et l'avion d'Ader.

En 1890, il construit une automobile avec moteur à essence à 4 cylindres ; en 1891, il remporte le second prix dans un concours ouvert par le Ministère de la Marine pour l'établissement d'un submersible.

Et la liste des inventions et des brevets s'allonge toujours, Fernand Forest, malheureusement, n'a que peu de ressources ; grande est sa misère.

On rapporte qu'en 1900, à l'époque de l'exposition universelle, alors que la fortune commençait à sourire à des imitateurs, un commissaire priseur saisissait le matériel et le mobilier de Fernand Forest, ne lui laissant que les lits de ses enfants !

Fernand Forest mourut brusquement le 12 avril 1914. Ce jour-là, on donnait une grande fête nautique à Monaco. Le comité d'organisation, pour rendre un bel hommage à l'inventeur français, avait décidé d'exposer, au milieu des rapides racers et cruisers, la vieille « Gazelle », construite de trente ans. Fernand Forest était à la barre et se préparait à faire un essai sur le mille, quand il fut frappé d'une embolie.

Ses obsèques se déroulèrent au milieu d'une considérable affluence, le 16 avril. L'aviateur Garros y assistait. Un détail : les cordons du poêle étaient tenus par MM. Flache, ministre d'Etat à la principauté ; Lagouelle, représentant le prince Albert ; Viales, consul de France ; le commandant Roques, de la « Foudre » ; l'enseigne Lingeau et le lieutenant de vaisseau Destrem... le même que nous connûmes commandant à Combegrasse !

*
* *

La veuve de Fernand souffrit bien des privations ; elle perdit trois de ses fils, dont deux à la guerre.

Ce n'est qu'en 1927 qu'un comité fut créé à Clermont dans le but de rendre hommage à la mémoire du grand oublié et à venir

en aide à sa famille. La présidence en fut confiée à M. Gilbert Sardier, la vice-présidence à M. le capitaine Pardoux.

Une souscription fut ouverte. Avec les fonds recueillis, on apporta quelque soulagement au sort de Mme veuve Forest et l'on fit élever un monument... celui qui fut inauguré cette année, en lever de rideau de la splendide manifestation où l'on fêtait, à grands coups d'ailes, le dixième anniversaire de la fondation de l'Aéro Club d'Auvergne.

Tous les héros de l'air les plus aimés concouraient encore pour le Rallye National et la Coupe de la Marquise de Sévigné. Assolant et Lefèvre, Bailly et Reginensi, Détoyat et Doret, Avignon et Le Brix, et d'autres, et d'autres, sans oublier la gracieuse Léna, élève chérie de l'école Sardier. L'escadrille belge fut ovationnée ; mais combien furent admirés aussi ces pilotes suisses et allemands qui ramenaient, de Constance ou de Stuttgart, de si jolies passagères à bord de leurs avions bijoux !

Le petit avion pour tous ! L'avion remplaçant l'automobile ! Les ailes détronant les roues ! Le temps vaincu... comme encore le prouvèrent ces lettres timbrées à Alger le matin et distribuées sur l'aérodrome d'Aulnat à 4 heures de l'après-midi.

Ah ! Fernand Forest ! Quelle belle apothéose fut, pour votre souvenir, la dernière fête de Clermont !

Tous ces moteurs chantaient votre gloire.

Car, sans le moteur léger, on n'aurait jamais volé, et le moteur léger, c'est votre œuvre.

Grâce à vous donc, des centaines d'ailes étaient éparses dans le ciel, dans ce même ciel où vous vivez, vous, éternellement, avec votre bon sourire et d'où vous laissez tomber sans doute, des paroles de pardon à l'égard des hommes.

Le problème de la sécurité



*Pour moi, je n'hésiterais pas à préférer
telle figure de magot qui se balance
plutôt que de finir en morceaux sous les
morceaux de mon appareil.*

Commandant Mario FUCINI



Vous en voulez des souvenirs ? Ah !
qu'ils sont beaux... Mais ils fuient... Ce sont
les pages, qui tournent, du cahier de la vie.
A Mâcon, on fêtait Lamartine.

Cent cinquante pèlerins, dont les hauts
gentilshommes du royaume des lettres,
tenaient séance solennelle, visitaient Monceau,
Bussières, la tombe de Jocelyn, Milly, Saint-
Point, déclamaient le « Lac » et commen-
taient le « Tailleur de pierres ».

« Il n'y a pas une de ces étoiles, là-haut, au ciel, qui commen-
cent à se lever dans la demi-ombre, par dessus les roches ; pas une
de ces cîmes de montagnes, pas un de ces mamelons reluisants au
soleil couchant, pas un de ces lits de ravines cachés dans les enfon-
cements de ces gorges avec leur eau qui dort ou qui bouillonne au
fond, sous leur nuit ; pas une de ces mottes de terre tournées et
retournées par ma pioche au soleil, depuis mon enfance, pour lesquels
je ne me sente un fond d'attachement au cœur qui va souvent
jusqu'à me faire pleurer quand je les regarde. »

...L'hippodrome Saint-Clément, qui servait de terrain d'aviation était à moitié inondé.

J'aperçus, de 600 mètres, un large ruban d'eau pour un petit carré de terre et d'arbres. Au moment où s'ouvrit mon parachute, un rayon de soleil vint illuminer le dôme de soie, qui apparut éblouissant. Spectacle inoubliable pour moi, et aussi pour le public qui me fit un accueil fou !

A Méons, sur ce même terrain où jadis, aux temps héroïques, Tézenas et Reynaud exécutaient leurs premiers bonds, où Grua tirait par une ficelle le biplan de Perrin, où Bodet préparait en secret le moteur de Buisson, je sautai sur un crassier en accrochant au passage une ligne électrique.

A Saint-Galmier, je sauvai ma réputation en atterrissant devant le hangar !

A Bourges, pour l'inauguration du splendide aéroport, je me jetai de l'avion de Millo.

Jolie fête à Bourges. La pittoresque cité était en liesse à l'occasion de la Foire-Exposition. Les rues étaient couvertes de banderoles, de drapeaux, de branchages de sapins verts. Et je m'évadai pourtant des flons-flons de la « vogue » pour voir les grands palais, les vieilles maisons, l'immense cathédrale, pour aller jusqu'à Saint-Florent respirer la bonne odeur de la forêt mouillée.

C'est Duchereux qui avait organisé le meeting. Son titre de chef pilote et de secrétaire de l'Aéro Club ne lui donnait pas, ici comme à Châlon, d'autre obligation que celle d'endosser des responsabilités !

Brave Duchereux ! Je le connais depuis 1920 et je l'ai toujours vu, en tête de formidables manifestations, défendre la cause de l'aviation, lutter de tout son flegme énergique contre des adversaires ou des éléments, arracher coûte que coûte et au prix de mille efforts surhumains, le succès... pour les autres !

Brave Duchereux ! Je l'ai vu reconstruire de ses mains des sociétés en miettes, en refaire des foyers éclatants de propagande, je l'ai vu fonder des clubs dans les coins les plus reculés des provinces les plus « tardigrades », lancer des journaux, écrire des

articles, publier des livres, prêcher la bonne parole à des centaines d'enfants, instruire des élèves.

Je l'ai vu, complètement « toqué » de l'aviation, féru d'inventions nouvelles, je l'ai vu essayer les premiers parachutes, laisser femme et enfant pour venir, là, chez nous, « monter » un planeur dont j'avais cousu les ailes et qui aurait volé au meeting de Vauville, sans la négligence d'une compagnie de chemin de fer...

Duchereux pilote, Duchereux professeur, Duchereux apôtre... Oui, on a vu Duchereux partout, au travail et à la peine, mais... jamais à l'honneur.

A l'heure des compliments ou des distributions de récompenses, Duchereux disparaît... Il va parler ailleurs de son aviation !

Mon cher Ministre, quand vous aurez quelques croix de trop, pensez à Duchereux ; jamais cœur vaillant n'en sera plus digne.

Des croix ! Pas grand chose, sans doute, aux yeux de certains..., des hochets, des colifichets, des bouts de ruban... Duchereux, qui n'en a pas, n'a jamais cessé d'en réclamer pour ses amis, et notamment pour un homme qui méritait bien une distinction : Jean Ors, l'inventeur du parachute français.

Quand Jean Ors est mort, le 4 février 1926, alors qu'il allait enfin bénéficier un peu du fruit de quinze années de dur labeur et d'abnégation, il fut accompagné à sa dernière demeure par de nombreux pilotes qui lui devaient la vie, mais aucune parole officielle n'exposa son œuvre admirable.

Jean Ors n'avait pas la Légion d'honneur, lui non plus, n'avait pas les palmes académiques, n'avait pas une simple médaille de sauvetage, lui !

La grande âme de Duchereux s'est froissée de cet injuste oubli et sa plume a tracé des lignes touchantes, que vous n'avez peut-être pas lues, mon cher Ministre, parce que vous ne pouvez pas tout lire ni tout savoir..., et puis aussi parce que vous n'étiez pas encore ministre à ce moment-là !

*
* *

L'idée de Jean Ors a quand même triomphé ! celle de Duchereux

reux aussi, la nôtre aussi, à nous, les premières parachutistes.

Les militaires, les réceptionnaires d'avions, la plupart des touristes aériens ont leur parachute.

Nos premières expériences ont servi, puisque l'ingénieur Fortant d'un côté, M. Laurent Eynac de l'autre, ont doté d'appareils de sauvetage nos avions militaires et nos avions civils officiels.

Une seule grave question est à l'ordre du jour, qui n'est pas encore résolue : celle du parachute à bord des avions de transport public.

Notre ami Béchard déclarait un jour, modestement, aux « Ailes » :

« Un avion qui ne pourrait brûler serait supérieur à tous les extincteurs du monde ». (*)

Ce qui ne l'empêcha pas d'inventer un appareil remarquable, de sécurité.

Parachutiste, je suis très à mon aise pour déclarer : un avion qui ne pourrait tomber serait bien supérieur à tous les engins de préservation.

Hélas ! L'avion qui ne risque absolument rien n'est pas encore conçu.

Les accidents sur les lignes aériennes sont rares, c'est entendu. Néanmoins, si l'on peut essayer de les rendre plus rares encore, en attendant de les supprimer tout à fait, il faut le faire.

Les installations luxueuses des cabines, l'éclairage du wagon-salon, la disposition des petites tables fleuries, le menu de l'avion-restaurant, le confort de l'avion-couchette, les fauteuils rembour-

(*) Ce point de vue se rapproche singulièrement de celui de R. Chassériaud, exposé dans un numéro de la « Nature » du 31 janvier 1914, c'est-à-dire peu de temps après les expériences de Pégoud avec le parachute Bonnet :

« L'aviateur Pégoud a eu l'incroyable courage de quitter, à l'aide du parachute construit par M. Bonnet, un monoplane en plein vol, et s'est heureusement tiré de cette aventure sans précédent.

« Bien entendu, on peut assimiler, dans le problème de la sécurité, le rôle joué par le parachute, à celui que joue la pompe à incendie dans les sinistres. Il est évidemment préférable qu'une maison soit ininflammable ; mais si, pour une raison ou pour une autre, elle ne l'est pas, on est bien content d'avoir les pompes pour éteindre le feu. »

rés, la toilette et les lavabos, sont des détails extrêmement intéressants.

Mais, chaque fois que je regarde voler un avion de transport, je me pose la question : comment ferait-on pour sortir en cas d'accident, et d'abord ont-« ils » des parachutes ?

Non, « ils » n'en ont pas.

On ne leur a pas dit avant de partir : voici votre ange-gardien !

L'installation des parachutes à bord des avions de transport a toujours préoccupé les constructeurs.

En 1921 déjà, la maison Handley-Page publiait un projet de cabines à passagers dont chaque siège était muni d'un parachute.

Je me souviens d'un Salon de l'Aéronautique assez éloigné déjà, où M. Laurent Eynac, toujours soucieux de la sécurité des voyageurs de l'air, avait fait exposer au stand officiel du sous-secrétariat d'Etat, un express aérien avec des passagers de cire, tous équipés du parachute.

Je me souviens du règlement d'un certain Grand Prix des Avions de transport, dont un article spécial concernait l'ouverture des portes et prévoyait l'emploi éventuel des parachutes.

Je me souviens encore d'une très éloquente expérience de la Compagnie Air Union au Bourget : quatre mannequins munis d'un parachute Ors, lancés d'un Goliath piloté par Robert Bajac, et atterrissant normalement au bout de quelques minutes.

Où en est la question depuis ? Tout le monde y travaille. Le parachute pour ballon, le parachute pour avion lent de reconnaissance ou de bombardement, le parachute pour avion de raid, sont au point ; le parachute pour avion de chasse est suffisant. Il reste le parachute d'avion commercial.

L'emploi des parachutes a empêché récemment une effroyable catastrophe en Roumanie. Un avion désemparé s'étant mis à piquer, ses passagers le quittèrent en manœuvrant le déclic de leurs parachutes, le pilote, qui ne pût en faire autant, s'écrasa à terre avec son avion.

En Amérique, où d'ailleurs, on pratique par plaisir l'exercice du parachute, seize passagers se sont jetés d'un avion commercial,

évoluant à 600 mètres au-dessus du terrain de Roosevelt-Field, près de New-York. (*)

Les divers arguments que je présentais à l'Exposition de 1924 sont encore valables.

1° La présence d'un parachute à bord ne pourrait que rassurer les passagers. On prétend que ceux-ci feraient triste figure devant les petits sacs de toile. Ce n'est pas vrai. À mon avis, ils les préféreraient à une police d'assurance !

Sans être spécialistes, les voyageurs ont déjà donné leur avis ; beaucoup se sont étonnés de n'avoir pas à leur disposition de bouée de sauvetage. On en a bien sur les navires !

2° Le parachute d'avion existe, et chaque jour amène son progrès. Son ouverture est infaillible, son poids est modique, son encombrement restreint. Il a déjà sauvé bien des vies ; il en sauverait encore si on l'imposait partout.

3° Il y a certains moments critiques où l'utilité du parachute est contestable.

Soit.

N'y aurait-il qu'un faible pourcentage de chances de se sauver, disait Barbot, cette quantité ne doit pas être négligeable !

4° Il faut envisager l'affolement des passagers, leur appréhension à se lancer dans le vide. Je veux bien, mais c'est une affaire d'éducation. Se laisser tomber est à la portée de n'importe qui ; pas besoin d'apprentissage coûteux ni d'organes à l'épreuve ! !

Le seul problème est un problème de construction. Je ne suis pas technicien et ne saurais, par conséquent, émettre un avis.

Quel système adopter pour sortir ? Celui de la portière latérale

(*) Le fait fut ainsi commenté par le journal « Les Ailes » :

« Cette expérience qui fut fort bien réussie, puisque les seize passagers se retrouvèrent au sol sans mal, ne doit pas faire douter de la sécurité en avion ; pas plus que la présence des canots de sauvetage et l'exercice d'embarquement ne font douter de la sécurité du paquebot moderne.

Les chefs des entreprises de transport ont le devoir d'améliorer toujours la sécurité, quel que soit le degré qui ait été atteint.

Malheureusement, pour connaître et juger tout l'intérêt de l'essai tenté à Roosevelt-Field, il faudrait savoir de quelle façon a eu lieu la sortie des seize parachutistes.

coulissant facilement à côté de chaque passager ? Celui du panneau déchirable ? Celui de l'ouverture supérieure ? Celui de la trappe ? Celui de l'arrachement ?

Quel parachute choisir ? Le dorsal automatique ? L'appareil déposé sous le siège ou sur le dossier ?

Quelle manœuvre conseiller ? Le déclenchement à la volonté du pilote ou le saut au gré des passagers ?

Quelles précautions prendre ? Comment limiter au strict minimum l'effort à demander aux voyageurs ? Comment empêcher la rencontre des parachutes, l'emmêlage des cordes ? Toutes questions délicates, dont la solution n'ira pas sans d'importantes modifications dans la conception de l'avion de transport.

Je suis heureuse de savoir que des constructeurs comme Farman se préoccupent de ces études et de savoir surtout qu'au ministère, on ne les oublie pas non plus... Un des premiers actes de Laurent Eynac, ministre, n'a-t-il pas été de créer immédiatement un office de la sécurité et de le confier à ce technicien distingué qu'est M. H. Brunat ?

*
* *

Je suis heureuse, oui, parce que j'aime l'aviation et que je voudrais la faire aimer.

On a été, on est encore, pour ou contre nos « exhibitions » publiques. On objecte : si le parachute est au point, à quoi servent les expériences de meetings ?

Je proteste.

D'abord, le mot « exhibition » est inexact. Un meeting d'aviation est autre chose qu'un spectacle. Une manifestation aéronautique, c'est, depuis le baptême de l'air jusqu'au saut dans le vide, en passant par toute la gamme des tonneaux et des vrilles, une démonstration pure et simple de la maniabilité et de la sûreté des ailes. On la clôturera toujours par la traditionnelle descente en parachute, parce que, après les plus folles prouesses, l'ombrelle blanche qui se déploie, c'est le témoignage ultime de la sécurité. En multipliant les expériences, nous avons déjà convaincu les autorités civiles

et militaires, les constructeurs ; nous convaincrions aussi le bon public.

Pourquoi lui jeter la pierre, d'ailleurs à ce bon public, et penser qu'il vient assister à une fête d'aviation dans l'attente secrète d'un accident comme cet habitué des ménageries qui ne manquait pas une représentation dans l'espoir de voir un jour dévorer le dompteur ?

Le public ? Mais il est avec nous, pour nous.

Dans ma carrière de parachutiste, j'ai appris à l'aimer, moi, le public.

Quelques heures avant la descente, alors qu'on est ému malgré soi, c'est cette grande foule, affectueusement curieuse qui vous insuffle du courage par ses approbations discrètes ou enthousiastes.

Quand on a « décollé », un peu pâle, en vérifiant une dernière fois la boucle de sa corde, ce sont ces mains tendues, ces chapeaux qui s'agitent, ces écharpes qui flottent, qui réussissent à vous faire sourire.

Quand l'avion, ayant pris sa hauteur, vire en direction du terrain, quand le pilote se penche pour repérer son point et que le moteur gronde moins fort ; quand, adressant une courte prière à Saint-Christophe, on s'extrait de la carlingue pour l'effort final, on songe au public qui épie la manœuvre...

Quand il faut enfin passer sur le marchepied et, en équilibre douteux, sous le vent qui fouette, guetter le signal qu'on attend impatiemment et qu'on redoute à la fois, c'est peut-être la pensée de ce public anxieux qui, en bas, retient son haleine, qui vous grise d'orgueil et vous dicte la dernière décision de volonté : lâchez !

Et quand, suspendue entre ciel et terre, on déploie un drapeau, on envoie des baisers, c'est encore pour ce public, dont l'ovation retentit, monte lentement et parvient, atténuée, très douce, comme pour bercer la chute vers le vide.

Le public ! Ah ! l'affolant public des tours d'honneur, qui vous acclame, qui vous enlève, qui vous porte, qui vous étreint, qui vous couvre de fleurs, qui pousse vers vous des petits enfants à

embrasser, ce public là, voyez-vous, je ne lui réponds jamais sans avoir envie de pleurer !

J'ai connu des pédants qui se moquaient de la longue théorie de badauds qui vont au champ d'aviation en famille, avec leur « panier »...

J'ai connu des jeunes désœuvrés qui baillaient devant des avions et déclaraient : « Quand on est resté un quart d'heure le bec en l'air, cela suffit ; ça ne vaut pas les courses de chevaux ! »

Chacun son goût.

C'est comme moi ; je suis plus sensible aux bravos sincères qu'aux saluts prétentieux.

Parlez-moi de la brave foule simple, de ces ouvriers endimanchés, de ces femmes qui frissonnent, de ces gosses qui hurlent leur joie en exclamations naïves, parlez-moi de cette humanité au cœur d'or qui vient au terrain comme à l'église : pour voir un miracle !

On vole ! Le voilà bien, le miracle !

Mais la bonne foule a peur encore.

Ce qui importe, c'est que le parachute, une fois pour toutes, lui donne confiance. Ce qu'il faut, c'est présenter la descente comme une démonstration de sauvetage et non comme une acrobatie à sensation.

Les spectateurs des meetings, qui seront les voyageurs de l'air de demain ne demandent qu'à être instruits, qu'à se persuader que le vol en avion n'est pas dangereux, parce que... dans le fond, ils meurent d'envie de monter là-haut !

Quand j'effectue une expérience de parachute, c'est avec la conscience de servir la cause de l'aviation et de faire partager à ceux qui me regardent, l'inébranlable confiance que j'ai vouée aux ailes.

*
* *

Et maintenant, vers l'avenir !

L'atmosphère conquise ! L'espace vaincu ! L'homme ayant

épuisé les ressources de l'Univers, circulant librement au royaume des aigles ! Nous y arrivons.

Déjà, les forces asservies, la matière domptée, permettent au communs des mortels de vivre les grandes épopées autrefois réservées à des héros... ou à des fous !

Nous irons toujours plus vite, toujours plus haut, toujours de l'avant. Et les routes de l'air seront les plus sûres.

Même aux instants les plus tragiques, les dômes blancs s'éployeront pour guider la retraite des naufragés.

Il n'y aura plus de victimes... sauf peut-être quelques ambitieux qui, narguant le péril, voudront monter, comme jadis Icare, trop près du soleil et s'effondreront orgueilleusement dans les débris de leur gloire... Mais le progrès est à ce prix !

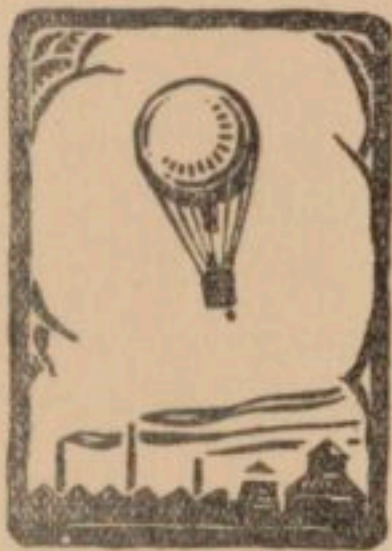


Trois ascensions en ballon



*Lâchez tout ! crient les impulsifs et allez
vers ces régions célestes...*

PREMIERE ASCENSION : 29 AVRIL 1923



C'était mon baptême de l'air... en ballon. J'avoue tout de suite qu'il fut plus saisissant que l'autre.

Si l'« essor », l'« envol », sont demeurés de tout temps les symboles de l'idéal lyrique, si le déploiement des ailes est bien fait pour inspirer la prose enthousiaste des journalistes, le bon vieux sphérique, pas jaloux de la gloire de l'avion, conserve la faveur d'une certaine catégorie d'amoureux de l'espace.

Avec lui, pas de bruit, pas de parfum d'huile de ricin ! Le grand calme, la solitude au milieu des nuages inondés de soleil, le spectacle toujours varié, la descente moelleuse, l'attrait de l'inconnu. Les anciennes choses, voyez-vous, ont gardé jalousement leur poésie !

... C'était donc mon baptême de l'air en ballon.

*
* *

29 avril, 9 heures du matin.

Lâchez tout ! Avide de liberté, la grosse bulle s'est échappée des mains de ses... soigneurs. Au fait, la place Carnot, ce petit carré blanc où l'on nous maintenait si solidement tout à l'heure, ne dirait-on pas un ring minuscule autour duquel s'agite une minuscule foule bigarrée ? C'est que nous sommes à 800 mètres déjà. Le ballon, ayant trouvé son équilibre, prend majestueusement possession de son domaine.

*
* *

Saint-Etienne à la verticale : une ville pareille à toutes les villes, aussi nette qu'un plan et d'où les hauteurs sont bannies. Maisons, monuments, cheminées, tout est plat.

Caractéristiques : le viaduc, la ligne droite de la grande artère et les diagonales de la place de l'Hôtel-de-Ville. L'ensemble : une cuvette noire au creux de sept collines. Sept collines, Dieu ! comme Rome... sans le ciel, bien entendu.

*
* *

Nous suivons la promenade favorite des Stéphanois : le cours Fauriel, le Rond-Point. En bas, les poursuivants sont déchainés. Jouets mécaniques montés à fond, automobiles, cyclecars, motocyclettes, bondissent, frémissent, trépident : la victoire de l'échappement libre !

La tradition veut que nos hôtes connaissent Rochetaillée et les barrages. Un petit vent complice pousse lentement le « papa » Ravaine, et son ballon, et sa passagère, vers le coin le plus pittoresque de notre région.

Docilement, nous suivons la route, guidés par la pétarade des moteurs. Noyé d'ombre, le village de Rochetaillée apparaît bientôt, blotti au pied de ses tours dont la clef est à l'hostellerie !

Le ballon a viré légèrement — si l'on peut dire — et nous allons osciller un instant au-dessus de la cascade qui chante et des barrages qui dorment. L'eau blanche du Filet d'Argent lance éperdûment des notes fraîches ; l'eau glauque des réservoirs ne dit rien, ne reflète rien ; elle repose et sa surface se ride parfois de larges reflets d'un bleu profond.

*
* *

Toujours sage, le véhicule aérien nous emmène vers Le Bessat, puis, vers l'imposante chaîne du Pilat. Par-dessus bord, je contemple la mosaïque habituelle des bouts de champs : d'abord vert et jaune, elle devient jaune et brune, puis brune et rousse, puis rousse et blanche. Nous montons. Il y a de la neige sur la maigre végétation ; il y en a aussi autour de nous. Légers, impondérables, les flocons transparents mettent des perles aux mailles du filet... C'est la pleine montagne. Nous descendons dans le vaste cirque champêtre, entre le Pilat et les Grands Bois. Les concurrents commencent à dévaler les pentes. On les aperçoit ; mais la vision du sol est masquée de ci de là par de longues traînées diaphanes, vaporeuses comme des voiles de fées. Un peu de lest ; la terre fuit. Les routes se déroulent capricieusement ; quelques bolides suivent leur cours sinueux, puis s'arrêtent à Bourg-Argental. Je lis facilement l'immense carte étalée.

Au loin, le Rhône se chauffe au soleil ; l'horizon tout entier resplendit. Serons-nous emporté de ce côté ? Irons-nous rendre visite à la patrie de l'Ancêtre ?

*
* *

Nous sommes à 1.500 mètres. Je regarde toujours, en bas, se dérouler le film. Le damier devient de plus en plus fin.

Pan ! Pan ! Pan ! Trois coups de feu ! En veut-on à notre vie ? Est-ce une réédition... moderne de Gonesse ? Non, l'alerte est passée.

Et tandis qu'une brise faible mais maligne nous entraîne bon gré mal gré vers les hauts massifs de l'Ardèche, le silence se fait impressionnant. Les moteurs se sont tus. C'est l'immense paix du

plein ciel, troublée seulement par l'appel sonore des coqs et le chant naïf des coucours. Quelle douceur ! Quel charme !

*
* *

L'énorme montagne est tout près de nous, plus haute que nous ! Habitée à l'avion qui, d'un coup d'aile hardi, saute l'obstacle, j'ai l'intuition que le ballon, trop placide, ne le franchira jamais !

Poursuivant mollement sa randonnée, l'aérostat, pourtant, s'engage dans un val étroit fermé de collines escarpées qui nous barrent le passage. Infailliblement, nous allons les heurter.

J'ai un moment d'inquiétude parce que je ne sais pas, parce que je compte sans l'habileté du pilote, sans le sac de lest et sans l'obéissance passive de la grosse boule.

Quelques poignées de sable et la gorge magnifique s'affaisse ; ses cascades et ses sapins se précipitent d'eux-mêmes au fond du gouffre ; et nous continuons à gravir les pentes, comme en un funiculaire dirigé sur d'invisibles rails.

De l'autre côté, une rivière murmure...

*
* *

Rivière menteuse qui nous promettait une plaine ou tout au moins un plateau, pour nous poser ! Nous voguons sur l'Ardèche du Nord, c'est tout dire.

Si, d'en haut, la terre ressemble à ces enceintes fortifiées, travaux en miniature qu'on voit, dans les musées, sous verre, on devine cependant les coulées, pavés des géants, orgues, lits des torrents entre des parois abruptes, cascades sur les laves écroulées, roches de granit et, comme contraste, la sombre verdure des bois de châtaigniers.

C'est beau, mais l'heure n'est pas à l'admiration seule. Il faudrait atterrir. Que pensent les concurrents et où diable sont-ils cachés ?

*
* *

2.000 mètres. Je connais par cœur ma nacelle, belvédère ambulante et ses quatre points d'observation. Nous n'y sommes guère au large, étant encombrés de vêtements et d'une multitude d'instruments de bord.

Plus nous grimpons, plus les bruits d'en bas nous parviennent avec une intense netteté : c'est un train qui passe, une cloche qui égrène l' « Angelus », une fanfare qui exécute une marche entraînante... Le soleil est chaud ; le ballon se dilate et s'élève. Un nuage l'absorbe. Sommes-nous à Londres ? Une brume opaque nous enveloppe ; il neige ; nous atteignons 2.800 mètres et le statoscope est toujours à la montée. Tout à coup, le bleu réapparaît : les rayons d'or éclatent, le ballon s'irradie et, sur la mer de nuages, étrange comme un paysage polaire, je vois se profiler l'ombre mystérieuse de l'aérostat, auréolée d'arc-en-ciel...

*
* *

Le ballon est tout à fait disposé à nous conduire plus haut ; il tire sur sa bride ! C'est dommage qu'il soit midi ; j'aime l'altitude où les cumulus groupent de si curieux icebergs ! Ne cédon pas à la tentation ; descendons plutôt ! Nous traversons le nuage en sens inverse et M. Ravaine se remet à étudier patiemment le sol. Certes, il offre peu de ressources à l'atterrissage, mais il faut en finir. Le vent ne nous aidant pas, nous risquerions fort de passer là notre journée.

Un grand coup de soupape. Le gaz s'échappe, la descente est amorcée.

Aucune sensation d'ailleurs et l'on ne s'apercevrait de rien si l'on n'avait les yeux fixés sur l'altimètre dont l'aiguille baisse avec une rapidité fantastique.

Pourvu que nous ne tombions pas dans ces ravins que nous

voyons s'approcher à une allure inquiétante ! Non ! Les ravins s'éloignent, mais c'est une rivière qui vient à nous !

« Un bain vous déplairait-il ? » interroge gracieusement M. Ravaine, après avoir pris les dernières dispositions.

*
* *

« At - tra - pez les cordes ! » hurlons-nous à quelques paysans. Hélas ! on ne comprend pas le français dans ce pays ! Et la rivière avance, elle est là ! Cramponnée aux cordages, j'attends le plongeon. Les guides ropes, par bonheur, se sont pris dans un arbre. Nous passons, peut-être à un mètre au-dessus de l'eau, puis, agissant de toutes nos forces sur le panneau de déchirure, nous sommes renversés assez doucement sur la prairie, au fond de notre panier !

*
* *

Le beau voyage est fini ! L'aérostat, orgueilleux il y a quelques minutes, git, lamentablement dégonflé.

Et tandis que les braves gens, revenus de leur stupeur, apportent enfin leur aide aux voyageurs qui tombent du ciel, les premiers concurrents gesticulent de l'autre côté de la rivière !

Demi-heure plus tard, le ballon sera plié, la nacelle bâchée, et le tout sera traîné par un âne à travers des chemins impraticables à tout véhicule... sauf à la Ford de M. Buard !

DEUXIEME ASCENSION : 24 OCTOBRE 1926

Si vous ne connaissez pas l'enthousiasme, cette vertu bien française si chère à Rostand, je me permets de vous conseiller très fort une promenade à bord du bon vieux sphérique.

On a beau être, comme moi, amateur de vitesse et de trépidations : voitures grand sport, avions légers, parachutes vertigi-

neux, on n'en goûte pas moins — et sans doute plus profondément — aux heures de recueillement vrai, surtout quand on peut les vivre en plein ciel.

Il paraîtrait désuet de faire encore du lyrisme à propos d'une ascension en ballon. Car, en sautant de la nacelle, tous les passagers, illustres ou inconnus, fervents ou néophytes, s'y sont essayés peu ou prou. Tous, depuis Sarah Bernardht jusqu'à ce confrère au style... presque pompier, d'il y a cinquante ans, qui écrivait : « Nous nous sommes élevés très haut, mais jamais à la hauteur de mon amour pour la République »... tous, vous dis-je, ont éprouvé le besoin de décrire, soit les merveilleux paysages aériens, soit la majesté curieuse du panorama, soit les émotions sportives des manœuvres ou de l'atterrissage. Tout ceci est vraiment si complexe, si étonnant toujours et si beau, que l'on s'explique la scrupuleuse fidélité de certains amoureux de l'espace envers le ballon...

Nous sommes partis à trois, dimanche, de la place Carnot, dans l'étroite nacelle du sphérique doré. M. Ravaine, un ancien qui a plus de 300 ascensions à son actif, était au poste de commandement. Il baptisait M. Léonetout, un futur aéronaute auquel il donnait sa première leçon.

La seconde du « lâchez-tout » a toujours quelque chose de troublant pour le passager, de solennel pour le pilote, de saisissant pour la foule.

Toutes les mains des aides se lèvent simultanément et hop ! ça y est, on est en l'air ! On ne sait pas comment ça c'est fait : on voit seulement tout d'un coup, en bas, le public qui s'agite, qui ondule, le carré qui se rétrécit, les masses qui diminuent les objets qui deviennent des points !

Et puis, la clameur parvient, qui monte joyeuse, et qui salue les voyageurs.

Le plan de la ville noire se dessine. Moi qui suis du pays, je m'amuse d'abord à situer les monuments et les édifices, tandis que le baptisé, tout à l'extase du début, murmure en effectuant le tour du panier : « C'est épatant ! ». Et il cherche la carte, l'altimètre et la boussole...

« Ah ! ah ! voilà Montmartre ! », dit Ravaine en bon Parisien. Ce n'est que l'église Saint-François qu'il prend pour le Sacré-Cœur !

Nous partons sur Saint-Chamond en suivant la route et je pronostique Sainte-Croix comme lieu d'atterrissage. Suis-je novice, mon Dieu !

Le bassin de Janon et le crassier rougeâtre me font repérer Terrenoire, mais le vent dévie à ce moment et nous aiguille vers le Sud-Sud-Est. L'ombre du ballon nous précède et nous indique le chemin. Nous filons à 40 à l'heure à peu près en plein vers le Pilat qui se dresse devant nous encapuchonné d'hermine.

Mais oui, le Pilat est couvert de neige ! Toutefois, à nos pieds, les arbres sont encore verts, jaunes, bruns, pourpres, et marient leurs couleurs dans cette inimaginable fantasmagorie d'automne.

Là-bas, à droite, des tours, à flanc de coteau, c'est Rochetaillée ! M. Ravaine a reconnu le village. Moi, j'observe de l'autre côtés et je montre à mes compagnons le barrage de la Valla, enfoui dans la montagne comme en un écrin.

Le temps est superbe. Une fois de plus, je m'abandonne avec bonheur à ce flottement irréel entre ciel et terre, à cette perspective du vide sur quatre faces, à ce calme surtout, ce calme infini qui surprend sans cesse les habitués de l'avion.

Le film se déroule.

Que de magnifiques forêts dans cette vallée du Gier ! L'ensemble est pittoresque et sauvage ; la saison s'y prête, qui met tous les sites en demi-deuil. Pourtant, de ci, de là, quelques coins riants : un tapis vert autour d'un toit de chaume, de grands bœufs et de petits moutons, quelques maisons serrées autour d'un clocher naïf, des bergères et des garçons qui regardent en l'air et que nous appelons. Une contrée alpestre ! Il ne manque que les clochettes des troupeaux !

Les routes serpentent par les vallons. Le bourg tout blanc de la Valla s'est effacé depuis longtemps et c'est le Bessat que nous apercevons maintenant sur notre droite.

Le Pilat approche, la neige aussi. « Je veux vous faire toucher la neige ! » nous annonce notre pilote. « Laissez aller... pas de lest ».

Nous empruntons à peu près, du moins durant quelques minutes, la route du Bessat à la Jasserie. On la voit qui s'engage entre les arbres poudrés. Elle est teintée de rouille, elle aussi. Il semble qu'on l'entend craquer sous les pas des promeneurs invisibles. Car le thermomètre marque trois degrés sous zéro. Mais nous n'avons pas froid : l'air, autour du ballon, est une couverture suffisante.

Quel est ce bruit ? Voix de cascade ou bruissement de feuilles ?

C'est le vent dans les arbres, dit M. Ravaine. J'ôte mon serre-tête pour mieux ouïr le doux murmure. Comme c'est beau !

En bas, toisons rousses des hêtres, des chênes et des châtaigniers plus haut, chevelure sombre des sapins où scintillent des perles de neige. La brise souffle là-dedans une plainte ou une prière.

Je pense à la chanson de Pierre Dupont, et puis à une autre chanson apprise à l'école pour être dite une nuit de Noël :

*Les verts sapins de la vallée
Se sont, ce soir, couverts de blanc...*

C'est prodigieux comme on pense à un tas de choses en ballon, et comme on rêve avec facilité !

Tiens ! le Pilat est franchi ! Qu'est ceci ? Nous glissons dans une dépression, sur l'autre versant. Le guide-rope se prend dans les sapins et nous voilà retenus, au bout de notre ficelle, à tourner autour des arbres. Zut ! c'est une petite séance de « captif ». Gare au vertige !

Le guide-rope s'arrache, se raccroche, s'arrache encore ; à chaque coup, une secousse nous projette au fond de la nacelle. Pour économiser du lest, M. Ravaine tente une manœuvre originale. Il nous laisse descendre, descendre, jusqu'à heurter le sol aux éboulis de cratère. Le choc est assez rude, mais sous la violence même, nous rebondissons et sommes dégagés de ce mauvais pas.

Le tableau a perdu maintenant de sa sévère somptuosité ; les

vallées sont plus courtes, plus resserrées ; peu propices à l'atterrissage, d'ailleurs. Pourtant, il faut songer à se poser ; la nuit vient vite à la fin d'octobre et, d'autre part, on ne peut obliger les concurrents du rallye à dévorer trop de kilomètres... et trop d'essence !

Il s'agit de dénicher un terrain et quelques bonnes volontés. Justement, voilà un petit village.

« Où sommes-nous ? » hurle M. Léonetout dans ses mains en cornet. La réponse arrive, très nette : « Graix ! ».

Un champ incliné à la montée, deux hommes qui courent. Allons-y !

« At - tra - pez les cordes ! »

M. Ravaine soupape. Vite, vite, on descend. Les braves paysans ont saisi le guide-rope. Nous nous jetons au sol en écrasant une palissade. Nous sommes même privés de ce trainage qu'on vante comme le charme suprême du ballon.

Il faut une dizaine de minutes pour immobiliser en terre propice la grosse boule qui se dégonfle lentement et que nous retenons encore, pesamment.

M. Suc, un automobiliste du rallye, qui était là avant nous, nous aide lui-même aux ultimes manœuvres. Puis il en vient d'autres : des gars du village, des touristes qui nous ont suivis pour s'amuser et le grand Rolly lui-même, qui surgit de toute sa stature.

C'est là que se place le vrai sport. M. Ravaine commande à son armée de volontaires. À genoux autour du ballon, hommes, femmes, enfants, dégonflent l'enveloppe, la plient, ramassent le filet, sanglent les énormes colis, portent le tout en procession jusqu'à l'étable d'une ferme !

L'on a bien gagné le court instant de repos exquis que l'on prend autour d'un âtre où voltigent des flammes claires et gaies, un âtre profond de campagne, grand ouvert sur les ténèbres d'une chambre primitive et nue, un âtre chaud et vivant auquel les deux délicieux bambins de M. Suc tendent leurs menottes rougies...

TROISIEME ASCENSION : 13 MAI 1928

J'ai à l'esprit — sans doute parce que je viens de la lire — une savoureuse phrase énumératrice d'Henri Béraud. Il dit, l'aimable écrivain, en résumant spirituellement le progrès en mots :

« Nous avons vu naître tout ce qui transporte, chauffe, loge, vêt, amuse, guérit ou tue l'homme d'à présent, tout : la rotative, le métro, le compound, la dynamite, le sous-marin, les sketches, le sleeping, le poker, l'air liquide, le briquet à essence, le cubisme, les dactylos, le bolchevisme, le microscope, le taylorisme, la guerre des gaz, les cocktails, le foot-ball, les garçonnnes, le sens unique, les journaux d'informations, les machines parlantes, l'inflation, la photographie des couleurs, le rasoir automatique, les stars, les buildings, le drap bleu horizon, la poudre sans fumée, les projecteurs, la cocaïne, les nuits du Bois, l'aspirateur, la sculpture nègre, le chèque barré, la chemise de soie, le radium, la soudure autogène, le pétrin mécanique, la greffe animale, la motoculture, le golf, le chauffage central, le froid artificiel, le charleston, les rayons X, la T. S. F., l'auto, l'avion, le cinéma... »

...Et Henri Béraud ne songe pas, comme moi l'autre dimanche, à s'étonner de cette chose étonnante : les foules s'étonnant toujours au passage d'un bon vieux ballon ! !

Quand un ballon s'enlève, il y a, en 1928, comme il y avait, plus de cinquante ans auparavant, des cris dans le public, des cris qui sont de la stupeur et de la joie. Stupeur de voir l'énorme sphère dorée monter soudain au ciel comme les bulles de savon des enfants... Joie d'assister, de près, à une fuite vers la liberté, vers le soleil, vers l'espace bleu où les plongeurs de tous temps vont chercher la perle inaccessible...

Cette stupeur et cette joie éclatent automatiquement en bravos, lesquels viennent crépiter comme des ailes qui battent aux oreilles des aéronautes.

Les aéronautes aussi sont heureux. Entre pilote et passagers, dès qu'on atteint 500 mètres, l'accolade est traditionnelle, qui exprime le bonheur de l'évasion.

L'ébahissement du peuple est plus complet dans la campagne.

« — Avez-vous vu un ballon ?

— Oh oui ! Monsieur, pendant le siège... »

« — Savez-vous où est le ballon ?

— Mes regrets, Madame, je ne l'ai pas entendu ! »

Les concurrents du Rallye se régalaient à ces réponses naïves.

Mais il est de braves campagnards qui « voient » le ballon.

D'en haut, cela se traduit par un point noir qui abandonne soudain, au milieu d'un carré vert, un groupe d'autres points plus gros, pour courir, courir.... Un gamin qui laisse là son troupeau de vaches et qui va jeter l'alerte au village.

Et dans le village, dont les maisons sont bien alignées, dont le clocher semble en carton-pâte, des mouches bruyantes surgissent soudain par les minuscules ruelles. Ces mouches prennent corps et gesticulent... Les femmes en jupon large et clair, les femmes à chignon mettent la main au-dessus de leurs yeux, les hommes perdent leurs sabots pour aller plus vite, les chiens même s'immobilisent, la queue en trompette et le museau tendu.

Les fillettes oublient l'heure de la messe. Pourtant, les cloches sonnent à toute volée. Elles apportent aux voyageurs de l'air l'âme du petit village, fraîche et simplette. Qu'il est doux, dans le grand calme du plein ciel, de la deviner l'âme du petit village, de l'ouïr la voix des cloches...

On a tout raconté sur les promenades en ballon et je ne raconte rien, je ne peux rien raconter d'inédit.

J'en suis, en compagnie de M. Ravaine, à ma troisième ascension au-dessus de mon pays noir, si pittoresquement borné. Les vents, par ici, portent instinctivement les aéronautes vers la montagne. Elle est si belle, si originale, si grandiose, la montagne de mon pays !

Mon premier voyage m'a conduit près de La Louvesc, mon second m'a permis d'effleurer la cime du Pilat, mon troisième m'a menée au-delà de La Séauve, cité chère à « défunt Berthéas » (n'est-ce pas, Marandon ?).

Et mon tout, bien qu'il ne s'agisse pas d'une charade, c'est

l' « enthousiasme croissant » que chantait jadis Roland Garros pour l'aviation et que, moi, je vis doublement, triplement même, par l'aviation, l'aérostation et le parachute. Sports aériens, sports de rêve !

Nous avons plané, le 13 mai, plus d'une demi-heure au-dessus de Saint-Etienne, avant de nous décider à partir.

Saint-Etienne, aperçu depuis cet étroit belvédère d'osier suspendu par quelques ficelles à la boule blonde pavoisée de vert et noir, Saint-Etienne n'est pas du tout cet amas de choses horriblement tristes : usines, puits de mines et crassiers, qui épouvante les touristes. C'est une ville pareille à beaucoup d'autres, large, bien dessinée et dont la grisaille n'a rien de mélancolique.

J'avoue que j'aime beaucoup mieux Saint-Etienne quand j'évolue à un kilomètre au-dessus. Parce que c'est amusant comme tout de repérer sa maison, les lieux où l'on a joué, les chevaux de bois de la place Fourneyron, le Jardin des Plantes, les dômes verdâtres de l'église Sainte-Marie, le manteau camouflé de la mine de Villebœuf, la masse percée de trous du Vélodrome d'Hiver, et jusqu'aux voitures de Bluzat, posées, sagement, près de la place Bellevue !

On ne le perçoit pas, ce vent qui pousse. On ne la comprend pas, cette force impondérable et irrésistible qui transporte sans à coups et sans bruit (voilà bien le miracle) vers un but imprécis qui recule sans cesse.

On ne croit pas bouger et soudain on flotte, sans le vouloir et sans le savoir, sur la Croix-de-l'Orme, sur La Ricamarie, que relie le trait d'union de la route où glissent les autos et les motos, fourmis affairées.

Cependant, la montage abaissée, étale pour les yeux ravis de ceux qui s'élèvent, ses lacets de chemins nouant des touffes d'arbres, ses gorges devinées, fouillées, ses bibelots biscornus et ses barrages l'un à côté de l'autre, grands yeux glauques ouverts sur la féerie du paysage de mai.

Irons-nous à Planfoy ? Non... Nouvelle dérive et la caravane trépidante, en bas, dévale les pentes, pour remonter vers Saint-

Just-Malmont que permet d'identifier, à distance, son église haute et rectiligne.

Sud-Sud-Ouest !

Cette autre nappe d'eau, dans le fond, bien enfouie, allongée comme une goutte d'opale au bout d'un collier, sur le velours vert d'un écrin, c'est le réservoir d'Ondenon... Cette bourgade, devant nous, c'est Saint-Didier ; ce paquet de mousse, c'est le bois de Bramart.

L'aiguille du barographe est fixée à 1.200 mètres. Debout dans la nacelle exiguë, nous nous heurtons aux sacs de sable doux dont nous n'avons pas besoin. Il fait chaud dans le soleil.

Les concurrents ne nous perdent pas. Ils sont une meute à nous faire des signaux, à nous lancer des appels auxquels Ravaine réplique, à tout souffle, dans sa petite corne qui ne le quitte jamais, pas plus que sa houppelande couleur de poussière et sa casquette de capitaine au long cours !

De sourds mugissements trouent le silence : la Loire, probablement, qui gronde dans son lit de rochers. Immédiatement au-dessous de nous, un ruisseau d'argent serpente et scintille au hasard d'un sol aplati. Sur la courbe régulière d'un arc, sont cousus les deux galons cirés de la voie de fer. Plus loin, la dentelle ajourée d'un viaduc...

Se poser ? Instant d'émotion.

Le guide-rope effleure les sapins.

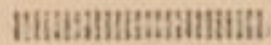
Ce tapis d'émeraude, c'est l'oasis dans l'île déserte de l'inconnu... Justement, des silhouettes noires accourent, se pendent à la corde. En un clin d'œil, le ballon est en bas et les silhouettes noires se précipitent, culbutent la nacelle, secouent les pauvres aéronautes et les assaillent d'une volée de... fiches en papier !

Où sommes-nous ? Fontarabit, près Saint-Pal-de-Mons. Un joli nom, qui sent les Pyrénées et la Gascogne.

C'est bizarre. N'est-ce pas, M. Ravaine, que nous avons cru d'abord descendre en Haute-Loire, puis ensuite en Polynésie, puisque nous avons eu peur d'être mangés vivants ?



Bêtes mécaniques



L'homme est un composé de terreurs enfantines et de témérité.

SPORT.



Voici que le moteur s'anime, murmure, ronronne... La voiture est lasse de repos ; des frissons courent au long de son dos souple et allongé. Comme un pur sang amené en piste s'agite et piaffe d'impatience, elle, face à la route, se ramasse, prête à bondir.

... Blottis dans les baquets étroits, pilote et passager sont cachés à demi. Il émerge, de la carapace de tôle, deux têtes à cagoule et à lunettes, deux spectres.

... Peu à peu, au-devant de la machine, le ruban blanc et droit se déroule plus rapidement, les contours s'estompent, les arbres fuient. L'accélérateur est à peine touché et la bête, grisée, s'arrache au contact de la terre... La mélodie du moteur devient grave ; son rythme puissant berce, des voyageurs, le songe merveilleux. Entraînés dans la mystérieuse aventure, ceux-ci se laissent posséder, irrésistiblement, par le démon de la vitesse.

... Cramponné au volant, son point d'appui, le pilote pousse et retient à la fois la mécanique frémissante.

Elle va, crevant l'air, et la perspective du décor prend l'aspect d'un cône dont le sommet, inaccessible, s'éloignerait sans cesse et dont les côtés s'échapperaient à une allure prodigieuse.

Déjà, plus rien ne se distingue sur les bords du chemin ; les jalons familiers n'apparaissent que pour s'évanouir aussitôt, à grand fracas.

...Le passager rive son regard au compteur dont l'aiguille, lentement, monte... Chacune des petites hachures noires est représentative ; la légère pointe d'acier les effleure, et l'on pense au même instrument implacable qui marque le temps...

...Le vent fouette méchamment les visages et colle les corps avec violence sur les sièges. On ne voit plus, on ne respire plus, on n'entend plus ; on sent seulement et l'impression est double : très intense et très douce.

... Déconcertante réalité : la machine et son conducteur ne font plus qu'un être infernal qui s'excite dans un conflit inutile et périlleux, mais combien passionnant !

...L'aiguille oscille, puis se fixe. La machine se soumet toujours, maîtrisée par la raison tyrannique de l'homme.

L'attrait du danger ajoute encore à cette étrange volupté à laquelle on ne se dérobe pas.

... Quand la grande voix du moteur se calme, les voyageurs ont un instant d'étonnement mêlé d'angoisse tardive. Leur gorge serrée laisse passer un soupir où il y a de l'orgueil et du soulagement. Le radiateur fume comme les naseaux du cheval fourbu.

... Le silence paraît d'une profondeur solennelle : et seul, tout menu, tout frêle, un petit oiseau, pour le troubler, lance éperdument des notes fines qui tremblent, pareilles à des grelots d'argent...

COMPETITION.

On se rassemble à l'aube et l'on fait du bruit dans les rues encore désertes... Plaisant réveil.

...Officiels, brassards, dossards, signatures, recommandations, chronomètre, appel, coup de pistolet... mille petits riens qui sont la grande affaire des courses...

... La route s'offre, toute nue, et les machines la prennent rudement, avidement.

Caresses impérieuses et courtes. Il faut se hâter...

La vigueur des hommes est neuve. Pas de loisir pour s'attarder aux délices du moment : la lutte commence.

... Trois choses : l'emporter sur la distance, sur l'heure, sur l'adversaire... Le combattant est décidé, équipé, armé. Il presse, de sa cuisse nerveuse, les flancs de sa monture qui, docilement, obéit.

... Déjà, les villages sont endimanchés. Les cloches naïves tintent et le coq doré claironne sur le bout de son clocher. Les filles ont déserté l'église, les garçons ont délaissé le cabaret ; ils forment, sur la place, des groupes remuants.

... Puis la route, à nouveau, s'étale. Elle grimpe, descend, tourne, serpente ; coupure régulière séparant deux tranches de paysage.

Sur elle s'abat, d'un seul coup, la trombe des véhicules tumultueux, signalés de façon précise par les manteaux de cuir rouge que l'air gonfle et boursoufle autour des corps contractés...

... Les uns surveillent les autres. Se suivre, se guetter, se rejoindre, se doubler, se voler un pouce de terrain ou une parcelle de seconde, voilà l'occupation à secrets multiples. Mais l'intelligence prime-t-elle la force ?

... Il y a, ça et là, de grandes joies. Un retardataire, épuisant ses ressources, s'élanche, dans un sursaut de résolution farouche ; il décuple les deux énergies : la sienne et celle de sa moto. Bien loin, il aperçoit, semblables à des points d'ombre, ses camarades filant en avant comme des bolides. L'accélérateur, les gaz, la volonté appliquée...

Le mirage, là bas, recule et parfois s'efface. L'accélérateur, les gaz...

Féroce, le monstre s'acharne et soudain, dans une nette trajec-

toire de flèche, avale les derniers kilomètres, atteint ses rivaux, les dépasse, les laisse s'éparpiller dans son sillage magique...

... Il y a, ailleurs, de grandes peines. La bête mécanique est parfois à bout de souffle ou bien la panne stupide l'immobilise, l'affaiblit, la tue. Pour un fil cassé, pour un écrou desserré, pour un grain de poussière ou pour une goutte d'eau, le moteur se tait, subitement.

L'impitoyable fatalité se moque du hardi chauffeur qui se met à pleurer, effrayé par cette grande paix brusque !... la tristesse de l'essor brisé...

...Autour des contrôles, stationne la foule, tache compacte que surmonte une banderole froissée...

Cette masse, à chaque arrivée, s'ouvre, happe le concurrent, se referme sur lui et l'étouffe.

Respectueusement, les gamins considèrent la machine et le coureur. Quand ils peuvent approcher la première, adresser une parole au second, leur bonheur est sans mélange... Ils font, plus tard, dans le pays, figure de personnages...

...Paraphes griffonnés sur la feuille blanche, pétarade de moteur, fonctionnement de la foule-étai, reprise du drame. Les champions ne le jouent pas, ils le vivent. Chez eux, l'action est l'unique source inspiratrice ; elle a, pour le présent, annihilé le rêve...

... Quand vient le soir, l'homme est poudreux, exténué ; la boue sèche trace des larmes grises sur ses joues bronzées, où demeure imprimé le rictus de l'effort. La machine, huileuse et sale, en impose aux profanes sous sa parure de guerre.

Tous deux se redressent et cachent leur fatigue, qui derrière un sourire, qui à travers une chanson gaie. Ils terminent brillamment. Les vainqueurs ont une auréole et les femmes éprouvent pour eux une extrême tendresse... Les vaincus ne se résignent pas et supputent — déjà ! — les prochaines revanches.

Le sport les permet facilement, comme il dispense les plus vives émotions, les jouissances les plus ardentes et, après, les détentes les plus exquis.

... Toutefois, le résultat de la course est, en lui-même, brutal et sec.

Désir, fièvre, désespoir, adversité, triomphe, tout finalement se traduit par cette simple expression à la fois si éloquente et si creuse : un chiffre !

INVITATION AU VOYAGE

A pérégriner par les chemins, en tout temps, en tous lieux, nous devenons, malgré nous, curieux de beauté.

Nous avons, gens de ce siècle, le charmant privilège d'aller vite et loin ; l'art de la promenade s'en accroît.

... Ainsi, la campagne est une symphonie en blanc, en vert, en jaune, en pourpre, d'après les saisons. Il faut, pour la comprendre, l'écouter de près.

La moto en sait les subtilités ; fiez-vous à elle pour être initiés... L'indiscreète petite machine a surpris depuis longtemps les confidences de la nature ; elle connaît, en été le coin frais où le ruisseau parle d'amour aux bergères, en automne le bois riche en couleurs, au printemps les haies pleines de nids et d'aubépine...

Elle va partout, adroite, insouciante. Avec elle, nous reprenons goût à l'école buissonnière ; nous nous évadons de la rectitude pour vagabonder. Et nous oublions de vieillir...

... Si l'auto conduit souvent ses fidèles vers les bourgs catalogués par la mode, elle se souvient aussi qu'il existe, de ci de là, de vieilles pierres enragées à narrer leur histoire, de rustiques auberges dont les servantes ont encore un tablier clair et des pommettes roses, quelques cités pieuses où la civilisation n'a pas complètement détruit les apparences et les habitudes d'autrefois.

Les plus jolies images à feuilleter sont celles du passé... L'auto les place sous les yeux du touriste.

... Nos chars modernes font ressusciter, pour nous, les contes de fées. Nous aimons à partir au matin à la conquête de quelque paradis nouveau et nous aimons, au coucher du soleil, à nous laisser écraser par de la splendeur...

... L'auto, la moto, concourent à notre épanouissement. Préposant aux nobles aspirations nos esprits et nos cœurs, elles rendent notre pauvre existence quotidienne plus libre, plus féconde et plus heureuse.

LA PISTE

La piste, anneau poli, anneau luisant où court la moto, comme une silhouette trépidante, à l'assaut du temps...

... Ronde sans fin, épreuve hypothétique ; l'homme amalgamé à la machine, terrassant de toute sa volonté, un adversaire impondérable...

... Le moteur entonne son chant, d'abord timide : la moto roule, prend son élan, essaie son équilibre sur la ligne bleue, fragment de ciel...

Puis la voix s'enfle, monte, tonitruue, emplit l'immense vaisseau telle une voix d'orgue grondant sous une voûte de temple...

Fougueuse, la bête d'acier se suspend aux flancs vertigineux des virages, glisse sur la pente, troue le vide et trace sa route invisible sur le bois qui resplendit...

Bruit, étincelles, clarté... La machine a des ailes et s'enlève vers des faîtes de gloire... car la matière est ambitieuse.

... Cependant, vêtu de cuir, l'homme impassible se crispe à son guidon et, les yeux fixés sur ce néant qu'il veut dompter, l'embrasse, l'étreint, le bouscule, le poursuit...

Il tombe des lampes un jour cru et cruel qui plaque sur la piste aux tons d'ivoire, de rudes accords de lumière...

Et la moto traîne après elle, à la même allure endiablée, son ombre... On dirait deux partenaires de semblable force s'accrochant roue dans roue. Emouvante poésie de la vitesse. La chose surgit, grandit, prend forme, se métamorphose, passe, s'éloigne, s'incline, reparait. L'aiguille du chronomètre est affolée, l'espace est vaincu...

... La machine a une âme qu'elle laisse vibrer, et l'homme qui chevauche la machine est pâle, inspiré, beau comme un jeune dieu qui manierait la foudre...



Courses de côtes

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Car ils n'acquiescent qu'au miracle, loi naturelle des hommes nouveaux.

André OBEY

I — LE POINT DE VUE DU SPECTATEUR



Allons à Planfoy, nous chantait notre excellent ami Adolphe Clerc. Point n'est besoin de cette recommandation. Les Stéphanois vont à Planfoy, comme les dévots vont à une procession. C'est le pèlerinage de la saison, que suit la multitude, même celle qui n'est pas encore touchée par la grâce réconfortante du sport. On monte à Planfoy comme on descend à Lourdes, pour voir, pour faire comme tout le monde, par esprit de curiosité.

Et, parfois, le miracle se produit ! Parfois, le profane reçoit l'initiation soudaine, le tiède devient fervent et le fervent devient enthousiaste. L'enthousiasme, la première des vertus !

*
* *

Qu'est la foule sur la côte ? Un admirable mélange de types divers que la civilisation, triste trouvaille, rend souvent ennemis

en autre circonstance, mais qui, durant une matinée et pour une voiture qui passe, ne sont plus que des frères mutuellement affectionnés.

Le Français à qui — c'est Napoléon qui l'a dit, je crois — la vanité tient lieu d'orgueil, s'est heureusement métamorphosé au contact du sport. Il s'est révélé plus égalitaire et, devant quelque chose de grand, son plaisir est si vif, qu'il le communique autour de lui.

Comme l'Andalou à la corrida, échange des idées avec un *companero* quelconque, sur la côte de Planfoy, on saisit volontiers la manche du voisin, même quand ce voisin est en salopette et que vous êtes en veston, on s'égosille malgré soi dans les pareilles acclamations que lui, tout ça parce qu'une... (*case à louer*) s'est classée première dans la catégorie des 1.100 centimètres cubes ! Prodige à l'actif du sport.

*
* *

Il y a des familles d'ouvriers avec, autour d'elles, des pets de bouchons qui sautent et des aboiements de chiens... à cause des paniers remplis. Pique nique dans l'herbe mouillée de rosée.

Il y a des couples frais émoulus qui ont fait le sacrifice de se lever tôt pour jouir d'âpres caresses ignorées jusque-là. Il y a de vieux habitués qui ont leur place marquée dans la carrière ou sur la roche, car depuis des années, ils râpent au même endroit le même fond de culotte.

Il y a des jeunes gens, de ces garçons vigoureux, hôtes accoutumés des grounds et des pistes, qui récitent les records, avec leurs chiffres et leur époque précise, comme nos pères récitaient les dates historiques ; de ces potaches en rupture de lycée pour lesquels les hommes célèbres d'aujourd'hui sont des boxeurs, des aviateurs ou des virtuoses du volant ; de ces bambins même qui répètent la leçon apprise la veille dans un journal jaune, rose ou vert, comme leurs sœurs égrenaient un chapelet au temps où le mois de Marie comptait avant les exploits de Maryse Bastié ! Ceux-là ont des épaules carrées, le geste loyal ; ils vivent une vie libre.

La merveille qui bondit près d'eux sera peut-être, plus tard, leur joujou ; en attendant, elle est leur Saint-Sacrement !

*
* *

Au sommet, vers le but, il y a les officiels et les personnalités à étiquette sportive... dont quelques-unes n'ont jamais fait de sport. Mais le titre va bien ; maintenant, au coin d'une lettre, on préfère un pignon à un tortil. Dans ce milieu du moins. Mais j'aime ce milieu parce qu'il est débarrassé d'une certaine cangue de préjugés et de simagrées inutiles, parce que sa franchise fait pardonner sa façon de dire un peu rude, parce qu'aussi, n'en déplaise aux détracteurs à élégance trop raffinée, la majorité du monde sportif connaît les règles de la bienséance. Le sport, y compris le sport automobile, est la meilleure école sociale qui soit.

Le haut parleur nasille. Le chronométrateur attend le solennel 100^e de seconde où il immobilisera fatidiquement l'aiguille. Rite à sens profond.

La ligne d'arrivée, très blanche, coupe en deux la route étalée que vont prendre les bolides. Elle est là, elle fascine. Des héros, pour l'atteindre, vont tendre leur volonté, vont user leur énergie, vont donner toutes leurs forces.

Et puis, quand ils l'auront écrasée sous leurs roues, cette ligne désirée, ils la quitteront, indifférents.

D'un coup, à son contact, se brisera la tempête du moteur ; quant à l'homme, il poussera un soupir.

Ainsi, pour la conquête d'un être aimé : la possession apaise autant qu'elle délivre.

On entend d'abord au loin, très loin, un bruissement léger qui glisse sur les méandres de la montagne. Cela grandit, se change en basse grave, tranchée par des pauses brusques. L'invisible organiste appuie sur la pédale et l'accord va crescendo, monte, s'élargit, s'étale, crève.

La chose jaillit et s'enfuit échevelée. On la distingue après. C'est la moto, capricieuse monture du chevalier bardé de cuir :

elle s'incline pour tourner avec le virage ; c'est le side-car, dont le passager, sur le côté, sort tel un diable d'une boîte ; c'est le cycle-car qui tisse son ron-ron comme l'araignée son fil ; c'est la voiture de tourisme, imitant de son mieux, dans son allure et sa tenue, celle qu'on espère, celle pour qui on est là : la voiture de course !

Elle surgit d'un bloc. Apparition d'éclair dont tout est illuminé. Long capot, baquets étroits, têtes blindées de lunettes ; c'est tout, mais cela serre la gorge, cela plisse la peau d'un frisson froid, cela paralyse et cela crispe. On crierait !

L'impression est douce et terrible. Cependant, le son couronne les bois, diminue, s'atténue, s'en va sur la courbe du chemin et ressemble au bourdonnement doré d'une guêpe dans le soleil.

*
* *

Combien ? interrogent les pilotes en se précipitant hors de leur char d'acier. On leur jette en pâture des minutes et leurs fractions : ils les dévorent.

Record battu ? Non.

Le champion ôte nerveusement le bonnet, froisse ses gants de dépit, a un mauvais regard vers la montre complice. Une autre fois...

Record battu ? Oui.

Le visage du vainqueur resplendit. Ses bras fendent l'air où flotte une odeur d'huile de ricin.

Joie d'enfant, joie pure, qui ferait, s'il en existait encore, pleurer d'émoi les belles âmes sensibles.

Tout à l'heure, dans la cohue de la descente, on hurlera des noms et des nombres. Tous les apprentis chauffeur pétararderont pour laisser supposer qu'ils sont quelqu'un. Mais les « as », bien sagement, retiendront leurs pur-sang de leurs mains tremblantes ; ils baisseront les yeux sous les interrogations avides, ils voudront un peu de calme pour freiner le tumulte de leur cœur...

Juillet 1926.

II — LES IMPRESSIONS DE LA PASSAGERE

Qui donc a écrit : « L'auto procure une joie terrible » ?

Cette joie terrible, je l'ai sentie, je l'ai vécue...

Mes amis me plaisantent volontiers au sujet de mes descentes en parachute. Ils prétendent que je dois éprouver à sauter dans le vide, d'agréables sensations...

Franchement, mes amis se trompent.

C'est l'angoisse qui, dans certains sports, est une volupté : c'est le danger qui est un attrait.

Or, le danger des expériences de parachute étant nul, l'angoisse ne peut pratiquement exister.

Dans la course d'automobiles, c'est une autre affaire !

Là, le danger vous épie à chaque tour de roue.

Il est autour de vous, devant vous, derrière vous, sur vous, partout. Il vous enveloppe, il vous poursuit, il vous étreint. Et l'angoisse est sa sœur inséparable, qui vous martèle le cerveau, qui vous crispe la gorge, qui vous mord le cœur...

C'est rudement délicieux...

Les Allemands affirment que les alpinistes sont, ni plus ni moins, des fous d'amour...

Ah ! laissez-moi rire ! Et les automobilistes donc !...

.....

.....

Aux essais, j'avais demandé à Casse, à tout hasard : Emmenez-moi...

Il m'avait répondu de ce ton placide qui lui est familier : « Si ça vous fait plaisir »...

Ah ! si ça me faisait plaisir ! Je n'aurais jamais osé espérer pareille aubaine.

Et me voilà, vêtue de toile brune, coiffée de cuir, pelotonnée sur un siège étroit aux côtés du hardi conducteur.

La machine est carapaçonnée d'acier, blindée telle une machine de guerre. Son long capot vise, face à la montagne, l'espace qu'il va trouer.

Nous sommes dedans, nous, comme si nous allions bondir à je ne sais quel assaut où il y aurait du bruit, du feu, des éclairs...

Du bruit, il n'y en a pas encore. Le moteur dort et les mécaniciens, avec des gestes affectueux, flattent le pur sang en lui recommandant d'être sage... à cause de moi !

« Tenez-vous bien, enfoncez-vous... Votre main ici... pas là, vous vous feriez couper »...

Diable, diable, c'est tellement sérieux ?

J'ai l'impression qu'il va se produire quelque événement formidable...

Ce qui se produit, c'est que le moteur part, soudain ; c'est que sa clameur impétueuse et grave éclate, crève la tôle fumante et vient nous pénétrer, nous, nous prendre dans son tumulte irrésistible...

La voiture vibre, tremble, piaffe. Je me serre à elle, éperdûment, comme on s'accroche à ce qu'on redoute ou à ce qu'on aime, souvent les deux à la fois.

Casse met soigneusement son casque, ses lunettes et ses gants, doigt par doigt... Chacun de ses mouvements posés semble rituel.

Doucement — virtuose caressant son archet — il effleure son volant et il sourit... C'est ce sourire que je remarque surtout, car il se communique à moi, malgré moi.

Les milles notes du moteur sont gaies... avec pétulance ; elles exultent, elles débordent, elles n'auront plus assez de place, bientôt, pour s'envoler et s'épandre...

« Prêts ?

— Oui ! »

Répétition du départ sur la ligne imaginaire.

... Lentement, le fidèle mécano épèle les secondes.

Le pilote attend, de toute sa volonté raidie, de tous ses nerfs impérieusement matés.

La bête mécanique a de brusques sursauts : sa peau frissonne, elle tressaille.

Quatre... trois.. deux... un !

Projection effrénée sur le plan incliné de la côte... la flèche qui échappe à l'arc tendu...

Casse a lâché une pédale, a appuyé sur l'autre, a saisi fermement son volant et le miracle s'est réalisé...

Je ne vois rien d'abord, je ne comprends rien, sinon que je suis captée dans un vertigineux tourbillon, que je ne suis plus qu'un objet, qu'un grain de sable, qu'un atome, plaqué par une force absolue contre cet engin qui m'emporte...

... La route surgit, méchamment penchée, et la voiture, de sa vigueur impitoyable, l'avale, l'écrase, l'aplanit.

Le moteur gronde, hurle, siffle. On n'entend que lui. La tempête...

La machine aussi est un morceau de tempête. Sur cette route et sur ce temps, deux adversaires, elle s'acharne... Matière déchaînée... Casse est l'âme.

La machine se cabre, l'homme la dompte. La machine tente de se dérober, l'homme la ramène, d'une poigne solide, sur la bonne voie.

Secouée, blessée par la dure carrosserie, je contemple, ahurie, cet inconnu...

Le décor, les bois, les maisons, les ponts, la vallée qui se creuse en gouffre noir, les rochers qui s'érigent en muraille immense, ne sont que fantômes échevelés, naissant pour s'évanouir et se reformer aussitôt. Un mirage.

La route fascine. La route ! Elle grimpe, elle se tord, elle s'enroule autour du rempart de pierre... Il faut la suivre, il faut l'abaisser, il faut la posséder, il faut...

Elle est semée d'embûches dont l'apparition imprévue jette de l'effroi. C'est d'un bloc, un char de paysans qui obstrue le virage, au milieu, de sa lourdeur lente et imbécile... C'est un véhicule qui, plus loin, descend, à toute allure et que nous allons inévitablement broyer.

Non !... Casse, avec une imperturbable assurance, se précipite sur l'obstacle traîtreusement dressé et, quand l'obstacle est à portée, l'évite, le dédaigne, l'abandonne...

Je cherche à supputer quelle dose d'extraordinaire sang-froid est nécessaire à un être, pour maintenir d'une simple pression sur

ce simple volant, le monstre de fer, de flammes, qui, en plein effort, sur le péril se rue...

Plus vite ! Accélérateur, compteur, chronomètre...

Plus vite ! Plus vite ! On devine la route libre. Plus vite !

Le moteur râle, furieusement.

Mon pilote et moi rêvons sans doute le même rêve. Vers quel destin allons-nous ? Nous fuyons à travers la vitesse.

Entre nos têtes rapprochées glisse le vent.

Le vent que nous souffletons, gémit. Je reconnais sa plainte pour l'avoir ouïe déjà, quelque part, en avion, au moment d'une virille rapide...

... Plus vite !

De l'huile chaude coule sur mes pieds, goutte à goutte.

Les sapins là-bas déchiquetèrent un fragment du ciel, du ciel bleu...

J'aime le bleu qui est évocateur de paradis, le bleu qui fait songer les petits à des étoiles, les grands à des ailes...

La voiture de Casse, aussi, est habillée de bleu comme, au pays des fées, étaient les enchanteresses aux cheveux nimbés de clair de lune.

C'était un beau conte : le chevalier blanc et les enchanteresses... Ici Casse est le chevalier...

Tout à coup, sans raison, le trac s'empare de moi... Un trac stupide. J'ai dû pâlir...

J'ai évoqué Grua. C'est à un détour évidemment semblable à celui-ci que le spectre à la faux guettait.

Si le spectre était là, dissimulé ? Si un chien traversait la route ? Si nous culbutions cette moto qui, de là haut, sur la courbe qu'elle épouse, prend son élan pour foncer sur nous ?

... Et la roche, et la frêle chose qui passe, et notre voiture elle-même, se transforment pour moi en autant d'ennemis, capables de m'anéantir, tout de suite, d'éparpiller en lambeaux informes, ce moi qui pense...

Où sommes-nous ?

A Planfoy, bientôt.

Tant mieux ! J'ai hâte de sortir de cette aventure. Mais... arriverons-nous ?

Je regarde mon pilote. Il est prodigieusement impassible : nocher à son bord. Il sait, il croit, il veut...

Alors, j'ai honte d'avoir manqué de confiance en lui... Il me plairait de le lui avouer afin qu'il me pardonne !

C'est idiot, cette appréhension ! Je ne risque rien, rien, avec Casse.

... Planfoy !

J'ordonne mes idées et je m'amuse à vérifier l'assertion de M. Roux : « C'est à l'entrée de l'agglomération que l'on ressent l'émotion la plus intense.

Oui, c'est effarant, ce village attiré, happé, dévoré, ce vacarme de moteur dont l'écho me heurte.

Cependant, l'effet est bien supérieur, à Bicêtre, à la croisée des chemins, où l'auto, s'arrachant au sol pour être plus tôt vers la cime, y file, d'un trait droit.

Sur le plateau, la griserie est à son comble.

La route, meurtrie, pleure ; les arbres épouvantés s'inclinent...

Et puis un troublant parfum émane des forêts... Des oiseaux doivent chanter... On ralentit instinctivement... Le moteur s'apaise...

Le bonheur de vivre ressuscite après la terreur de mourir et la fierté de vaincre.

La nature nous ouvre les bras... Nous nous y blottissons et... nous trouvons plus calme, ce calme, plus belle cette beauté...

Nous respirons amplement, et je voudrais crier parce que le cri, c'est l'enthousiasme...

... Surviennent, comme des points d'interrogation, des officiels à brassards, des curieux, de la foule...

« Quel temps ? »

Ah ! la course ! Je l'avais oubliée...

« Et vous, questionne Casse en souriant toujours, ça va, pas trop peur ? »

Unis, mon remords et mon amour-propre me dictent : « Mais non, avec vous, il est impossible d'avoir peur, c'est épatant ! »

Je ne pouvais pas lui dire, à Casse :
 « Il me tardait que cela finit ! »...
 C'était vrai pourtant...
 ...Seulement, cinq minutes plus tard, avide, je remontais auprès
 de lui !

Juin 1927.

III. — AU RECORDMAN DE PLANFOY

J'ai eu jadis en ma possession, quand j'étais tout enfant, un
 joli livre illustré.

Des scènes fantasmagoriques de la mythologie étaient traitées
 là-dedans et je me rappelle fort bien l'une des images en couleurs
 qui représentait, d'après une peinture antique, le savant centaure
 Chiron faisant l'éducation d'Achille !

Le savant centaure Chiron, maître de musique et de médecine !

Faut-il vous dire que, par une de ces associations d'idées abra-
 cadabrantés, quand j'aperçus Chiron l'an dernier — notre Chiron
 à nous, le recordman de Planfoy — je pensai instinctivement à
 l'autre, au Chiron d'Achille, le centaure !

Des souvenirs, doux comme toutes les caresses du passé, jailli-
 rent à mon esprit, et je regardai Chiron, bien en face, pour savoir
 s'il ressemblait à son ancêtre !

Le centaure était beau, le centaure était brave... le champion
 aussi... Seulement, le centaure avait une crinière et le champion
 n'avait qu'un casque bleu...

Le centaure avait, en plus, une couronne de lauriers... mais,
 pour moi seule, la gloire aux mains invisibles posa la même sur le
 front du champion après son triomphe..

*
 * *

Avez-vous vu l'arrivée de Chiron à Planfoy ? Avez-vous vécu
 cette seconde fabuleuse, incroyable, extravagante, épouvantable,
 folle...

Oui ? Alors, je suis tranquille : l'impression est restée en vous, qui ne s'effacera pas de sitôt.

Non ? Alors, vous avez eu tort.

Ce fut, sur la ligne hypothétique du but, le bolide qui tombe, l'avalanche qui s'abat ou, plus exactement, le projectile qui passe en sifflant, dans la courbe éperdue d'une trajectoire tracée et qui va finir.

Une apparition titanesque, un monstre surgi d'un enfer de flammes et de bruit...

On l'attendait pourtant. Mais, quand Il vint, en grondant, en trouant l'air, en crevant la route, en arrêtant le battement des cœurs, il sema dans son sillage bleu, de l'effroi, de la stupeur, de la panique presque...

*
* *

Et puis, toute cette angoisse, d'un coup, se mua en enthousiasme. Il y eut, dans les poitrines, un grand tumulte.

Les gorges, encore serrées, ne laissèrent point échapper de cris, mais les bras se tendirent, les corps se ruèrent, les lèvres des femmes palpitèrent comme pour un baiser.

Si habitués que l'on soit, à percevoir, dans notre vie de sportifs, des sensations fortes, certaines prouesses vous remuent, malgré vous, au plus profond de l'être.

Moi aussi, entraînée par la vague irrésistible de la foule en délire, je me suis précipitée vers Chiron.

Je voulais l'approcher, le toucher, adorer de près l'auteur du miracle... Cependant, devant lui, j'ai dû reculer comme devant quelque chose d'éblouissant qui faisait mal à mes yeux.

Oh ! cette vision de clarté bleue ! Des rayons émanaient de cette machine bleue, de ce vêtement bleu, de cette coiffure bleue... Tout bleu ! Bleu de rêve, bleu de France, bleu de ciel, bleu d'illusion...

Je me suis éloignée, craintive et timide. Est-ce qu'on a le droit de coudoyer les idoles, d'effleurer les tuniques des Dieux ?

... Lui, très droit, tête haute, avait un sourire heureux, un peu fier... la conscience pure de son exploit. Le vainqueur !

*
* *

Quatre minutes, vingt-quatre secondes. Un nombre. Un record. C'est tout.

*
* *

Autour de moi, frémissements, fièvre, rires, apothéose. Moi, j'aurais pleuré. Ce que c'est que ce sentiment ? Je n'en sais rien.

M. de Vivie a pleuré en lisant le récit de l'aventure de Lindbergh. Pleurer, cela fait du bien, cela détend, cela exprime du soulagement, et le soulagement, c'est toujours de la joie.

Je plains les tristes imbéciles qui s'amuse à analyser scientifiquement les larmes, cette rosée de l'âme.

*
* *

J'ai demandé à Chiron de m'emmener dans sa voiture bleue. Un matin, à Saint-Alban-les-Eaux, le grand héros a donné satisfaction à la petite fille que je suis. Il pleuvait. Les banderoles de l'arc de triomphe étaient fripées comme les rubans d'une robe au lendemain d'un bal... Le mécanicien, bien stylé, épousseta le siège. Et je m'enfonçai sous la carapace de tôle, les pieds dans l'huile, les doigts déjà crispés au bord du tablier.

Un roulement de tonnerre sous le capot... Les chevaux lâchés. Un tremblement de la rude carcasse... une projection droite... La grande folie...

Je suis blottie contre Chiron. La voiture bleue glisse furieusement sur le lacet mince du chemin. À gauche, le rocher, à droite, le précipice... Des ponts minuscules, des virages courts, de l'eau, de la boue. Nul dérapage n'est permis, le danger guette. Et pourtant ! Quelle sécurité d'être avec Chiron, plaquée comme lui, par la même force brutale, contre cette bête d'acier qui nous enlève tous deux dans sa chevauchée diabolique.

Je n'ai pas peur avec Chiron, qui retient la bête, qui dompte

son élan, qui corrige ses écarts, qui la dirige où il veut, quand il veut, comme il veut, d'une main fermement appuyée sur l'auréole fragile de son volant.

On sent dans le ventre des vibrations. Quand les gaz sont brusquement coupés, cela fait un drôle de froid, de vide, comme si l'on descendait de très haut, en balançoire.

Les roues arrachent des pierres au talus, des plaques de fange au bord du fossé. Tout vibre. Chiron, la voiture et moi, nous ne formons qu'un ensemble bleu, point de ciel courant sur la côte grise...

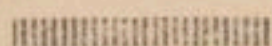
Chiron est un pilote magnifique. Et je suis là, près de lui, avec — parce que la carrosserie est étroite — un bras noué par derrière son épaule. Il est beau Chiron. Il a le record de Planfoy !

Et je songe à l'aïeul, le centaure Chiron, qui préparait Achille à ses destinées illustres, en le conduisant à la chasse des fauves !

Juin 1928.



Corsica



*Chacun de nous, imitant le cher Julien Sorel
du romantique et méticuleux Stendhal,
a traversé dans sa jeunesse une lyrique
crise d'adoration pour l'Empereur.*

BINET VALMER

I. — A AJACCIO



J'ai voulu voir Ajaccio, Ajaccio, le nid
de l'Âigle.

Il y a des moments, dans la vie où, pour
délasser son esprit, parfois apaiser son âme
inquiète, on éprouve l'impérieuse envie d'un
pèlerinage.

Napoléon fut ma passion de petite fille.

Depuis, les années, autour de moi, ont
décrié de nombreux cercles ; les douleurs et
les désillusions ont empreint leur griffe sur un cœur qui ne peut
plus croire.

Et j'ai voulu, pour goûter de la fraîcheur, de la douceur, de
la simplicité, du calme, ressusciter un instant, dans la crèche même
de leur héros, les rêves un peu fous de l'enfant à l'imagination désor-
donnée que je fus jadis.

... Dix-sept heures en mer.

Je garderai, de ma première traversée de Marseille en Corse, un
souvenir impérissable : la côte de France qui défile avec les dente-

lures de ses montagnes et les découpures de ses côtes, double feston sombre sur le bleu argenté de l'eau, les îles émergeant comme des oasis, l'immensité qui vient... et puis... le coucher de soleil !

Nous sommes, à l'arrière du vieux « Numidia », quelques passagers joyeux dont les rires, soudain, se sont étouffés d'eux-mêmes devant la grandeur du spectacle : l'astre, posé sur l'horizon mouvant comme une riche amphore de porphyre.

L'impression est si forte que tout le monde est, malgré soi, poète : tel voit dans le soleil qui s'enfonce, un temple de l'amour ; tel déclame du Lamartine ; tel autre cherche le rayon vert.

Des rimes, depuis longtemps oubliées, chantent en mémoire. Et, parce qu'il faut des ailes à chaque extase, les mouettes escortent le navire, d'un vol qui est éblouissant dans le soir...

A la surface des vagues, il passe une féerie de poissons lumineux, comme tout à l'heure, descendra du ciel, une pluie d'étoiles filantes.

On croise un paquebot. Dans la profondeur du crépuscule, mugissent trois fois les sirènes et trois fois, à la poupe, on hisse le pavillon. Le drapeau, en claquant, bat comme les ailes d'un aigle...

... La nuit... J'ai enjambé les corps, enveloppés de couvertures, d'hommes et de femmes endormis ; je suis allée, à l'avant du bateau, dire le nom des constellations et suivre, sur la mer, les traînées opalines de la lune.

A terre, le silence des nuits est fait d'un brouhaha : c'est la feuille qui tremble, l'infiniment petit qui remue, le meuble qui craque, le vent qui se heurte à un obstacle... En mer, le silence de la nuit, c'est le seul glissement du navire sur cette onde qu'il fend régulièrement et qu'il fait pleurer, avec des larmes d'écume.

En haut des mâts sont allumées d'autres étoiles qui rappellent les veilleuses de nos pères, ou encore les falots des paysans qui vont, drapés dans leur lourde cape et par les sentiers de neige, entendre, à Noël, la messe de minuit.

Je regarde les mâts et leurs feux, croix illuminées protégeant cette foule étendue, inerte, et qui doit rêver...

On m'explique qu'à l'époque des migrations, les ramiers et

les hirondelles viennent se réfugier sur les vergues, en broches compactes, et reposer leurs ailes...

Encore une fois, je pense à un aigle, celui qui, dans le film d'Abel Gance, planait sur le sommeil de Napoléon !

Tout à coup, dans l'air pur, arrive une bouffée de parfum. Mon Dieu ! C'est donc vrai ! Moi aussi, je « sens » la Corse et je répète en joignant les mains des paroles que je sais par cœur : « À l'odeur seule, je reconnaîtrais mon pays les yeux fermés. »

J'aspire à pleins poumons. Les effluves se font plus amples, plus pénétrants. Apres et suaves à la fois, ils m'envahissent et je ne sais quels sentiments étranges s'emparent de moi.

Pendant une heure, je reste là, accoudée, fouillant les ténèbres. Enfin, un pinceau brillant balaie la mer, un point blanc s'inscrit sur le vide noir : le phare des Sanguinaires !

Sur le pont, des ombres s'agitent, se lèvent. C'est dans la brise, un frémissement d'écharpes et de manteaux. On veut « voir venir » la Corse...

Le phare s'approche, mais sa clarté, peu à peu, décline ; les étoiles s'effacent, le rideau se tire sur le mystère de la nuit. Des formes s'estompent au large et quand, tout à fait, je sors de mon songe embaumé, la côte est là, tout près, avec ses grands dessins. L'artiste divin vient de la jeter, pour moi, sur l'écran du ciel.

Une indescriptible émotion m'étreint.

La Corse ! Et je dis aux insulaires présents : « Je suis heureuse ; je voudrais vous embrasser tous. »

L'un d'eux répond : « Pour nous embrasser tous, vous embrasserez l'effigie de l'Empereur, Madame... »

Le bateau avance. On me nomme la Parata, le Scudo, Barbicaja, le cimetière, ce cimetière si vaste que Garros, le prenant pour la ville, faillit un jour y atterrir.

Garros ! Napoléon ! Décidément, c'est bien un pèlerinage !

*
* *

Tapie, toute blanche, au fond de son golfe bleu, Ajaccio est

un jardin exotique, qu'enchâsse une couronne de dômes verdoyants et que domine la masse imposante du Monte d'Oro.

Avec respect, je foule cette terre bénie, dont l'odeur capiteuse fait tourner ma tête. En débarquant, j'ai déjà la vision d'un paradis d'oiseaux, parce que des moineaux pépient et parce que des hirondelles gentilles viennent me dire bonjour.

Paradis d'oiseaux ! J'achèverai de le connaître quand je surprendrai les pigeons roucoulant bec à bec dans les trous d'un mur démantelé, ou les mélancoliques tourterelles contant leur plainte aux cyprès : quand les martinets effrontés, les hirondelles aux longues ailes, composeront chaque matin, mon cortège familial ; quand je rencontrerai, dans le maquis, le merle noir, la perdrix rouge, le grand ramier ; quand je suivrai des yeux la fuite du goëland vers la tour ou celle du corbeau vers la crevasse du rocher ; quand, au hasard des routes caillouteuses, je serai fascinée par l'éclatante apparition des « chasseurs d'Afrique » en robes multicolores...

Des ailes ! des ailes, des ailes !

En attendant, ma première visite est pour la grotte du Casone. J'y monte sous un ardent soleil qui cuit ma peau.

Tout est lumière ici. Il émane des rayons de toute chose.

« Lumière ! plus de lumière encore ! » Les derniers mots de Gœthe !

Entre les grands arbres de la place, la mer fait des taches bleues. Le parfum du maquis revient, lancinant, impétueux. Je crois marcher dans une chapelle.

Petites myrtes simplettes dont les feuilles vert de grisées constituaient, avec les tristes pyramides des cyprès et les grappes de moire des oliviers, toute la parure de Cythère, est-ce vous qui épandez cet arôme si doux ?

Histoire ou légende ? César enfant s'est-il vraiment recueilli sur cette pierre où des hommes imbéciles ont gravé leur nom ? Comme si la signature d'un Durand ou d'un Dupont pouvait attirer l'attention de quelqu'un en un lieu où il flotte les réminiscences d'un tel passé !

Je me suis assise là, sous le granit incliné des deux roches et

sans souci des toiles d'araignées... Un ronflement de moteur a bercé mon rêve ; un hydravion a évolué au-dessus de la baie, dans le décor des arbres tendus.

Personne n'a troublé ma retraite et seuls, de petits lézards, avec leurs longues traînes, ont fait du bruit en se sauvant vers les géraniums.

J'ai attendu le soir, l'Angélus.

Toutes les cloches d'Ajaccio, avec des voix diverses, ont lancé successivement leur appel à la prière... Leurs sons fragiles ont éveillé en moi des souvenirs : cloches de Saint-Maurice, cloches de Saint-Roch, la vieille église d'où je sortais, un matin, habillée de blanc, et toute fière de porter un voile, parce que je me croyais une impératrice !

... Le Premier Consul, lui, avait confié à Thibeaudeau :

« Dimanche dernier, au milieu du silence de la nature, je me promenais dans les jardins de la Malmaison ; le son de la cloche de Ruel vint tout à coup frapper mon oreille et renouvela toutes les impressions de ma jeunesse. Je fus ému, tant est forte la puissance des premières habitudes et je me dis : « S'il en est ainsi pour moi, quel effet de pareils souvenirs ne doivent-ils pas produire sur les hommes simples et crédules. Que vos philosophes répondent... »

Et, levant les mains vers le ciel : « Quel est celui qui a fait tout cela ? »

*
* *

Il y a, dans Ajaccio, des ruelles pittoresques, où j'allais flâner. D'un pan de ciel implacablement serein, il tombe sur les hautes maisons de la clarté crue.

Les maisons qui dorment sont droites, raides, sans autre relief que les auvents relevés de leurs volets à l'italienne ; les autres sont pavoisées de pièces de linge qui sèchent, avec éclat, sur des tiges de bambou.

Des hirondelles s'accrochent à même les murailles et font, ça et là, des applications de velours noir.

Des fleurs vives jaillissent des fenêtres béantes où de petits

oiseaux prisonniers, chantent quand même, à travers leurs barreaux, un hymne au soleil.

En bas, s'ouvrent des couloirs sombres et quelques sordides boutiques.

Le marteau tape sur la semelle, le fer écrase l'étoffe humide, la casserole crie sur le feu, le rabot blesse le bois...

Sur le pavé pointu, sont couchés des hommes bruns vêtus d'une chemise échanquée et d'un pantalon de velours ; autour d'eux, vont et viennent des femmes portant jupes froncées et foulards noirs, des vieux à chapeaux indéfinissables, des enfants presque nus aux muscles durs et aux yeux magnifiques. Tous parlent une langue sonore, coupante, et ce sont de rudes caresses que leurs mots d'amour...

Les Corses ont-ils une musique à eux ? Il ne semble pas. Leurs chants sont des plaintes. J'ai entendu, à la cathédrale d'Ajaccio, les femmes psalmodier les litanies de la sainte Vierge ; j'ai entendu, à Evisa, les jeunes paysans entonner, avant le repas de midi, je ne sais quel cantique à la terre ; c'est le même fond de nostalgique tendresse, de tristesse grave.

On dirait qu'avant tout, les Corses chantent leur misère. Pauvres gens !

Je me suis fait dire la vie des habitants de la montagne, de ceux qui, pendant les hivers interminables, sont captifs dans leurs aires. J'ai su leur nourriture frugale : haricots, pommes de terre, châtaignes ; pour les plus riches un cochon et quelques poules. J'ai appris que ce velours inusable couleur du temps, ce « pelone » poilu, ces larges coiffures de feutre ont été inventés pour eux. J'ai parcouru moi-même les grands déserts bouleversés des environs d'Ajaccio et j'ai compris certaines détresses. Pauvres gens !

Les Ajacciens, eux, dans leur ville, sale, mal entretenue, sans eau, sans jardins, sans moyens de communications, sans routes convenables, sans distractions qu'un cinéma, un nègre et deux danseuses de charleston (c'est tout ce qu'on a su leur apporter !), les Ajacciens, atteints par la vie chère et victimes de la politique, ne se frappent guère. Bien tranquilles devant leur « pastis », ils

vous avouent simplement parfois : « Nous sommes moins favorisés que vous. Sur le continent, au moins, vous avez le chauffage central ! »

*
* *

J'aimais les soirs d'Ajaccio. J'aimais cette rumeur de la population assemblée sur la place du Diamant.

La sonnette du cinéma grelottait. À la terrasse des bars, des chanteurs montmartrois essayaient en vain d'amuser un public naïf, avec des refrains datant de trois saisons.

Dominant le vacarme des bouchons et des soucoupes, retentissaient les soufflets sonores des mains frappant l'une dans l'autre pour appeler les garçons. On entendait hurler le numéro gagnant de la loterie ; pendant qu'autour du kiosque les jeunes gens taquinaient les jeunes filles.

Là s'élaborent tous les mariages d'Ajaccio . Mais, hélas ? où est la petite fleur bleue ? On ne cherche pas, là non plus, les jolis yeux, la bouche rose, le bon cœur ou le brin d'esprit : on suppute la dot ! C'est la mode !

Notre temps est vilain.

Par réflexion et déduction, j'en venais à me rappeler la phrase d'Emerson :

« Des hommes meilleurs voyaient des cieux et des mondes, de nobles sentiments et de nobles âmes ; nous voyons des chemins de fer, des moulins, des banques et plaignons la pauvreté de ces bouddhistes rêveurs. Il y avait alors autant de force créatrice qu'aujourd'hui, mais elle faisait des mondes et des systèmes astronomiques au lieu de faire du drap et des verres à boire ! »

Pour me consoler, j'allais m'asseoir au bord de la mer. La lune était très haute au-dessus du golfe. Au loin, sur l'eau, son reflet était posé en plaques mates.

Bientôt, le rayon parvenait jusqu'à moi. Les plaques, en se rapprochant, devenaient brillantes et tourbillonnaient sur les vagues. En les fixant longuement, je voyais se détacher des milliers de paillettes, comme celles qui scintillent sur les robes des fées. En fixant

toujours, je voyais la fée, et son partenaire, en domino noir ; tous deux tournaient, tournaient dans une valse éperdue, et les parcelles de lune étaient sur la robe de la fée, comme des ailes de papillons.

En regardant d'une autre manière, c'étaient des feuilles de tremble, ou bien encore une de ces gigantesques pièces d'artifice qui, au milieu d'une gerbe de fusées et d'étincelles, figurent un sujet de feu.

Quel sujet à Ajaccio ? Mon imagination aidant, je découvrais Napoléon !

Nuits enchantées ! Clapotis de l'eau, nasillement d'une guitare... parfois passage bruyant de quelques matelots en goguette, ruée d'uniformes blancs vers le port...

Je me souviens d'un magistral lever de lune aperçu de la grotte du Casone. J'avais longuement dansé au Highland. J'avais, de la terrasse, déchiffré les signaux lumineux, en alphabet Morse, aux mâts des cuirassés de l'escadre.

J'étais descendue à pied, par la route embaumée du Salario et sous une voûte où le grand magicien avait jeté les étoiles au crible.

J'étais là, à l'entrée de la grotte, avec mon cœur plein de rêves.

Une corne surgit, une corne énorme dardant vers le noir sa pointe d'or.

J'avais un peu peur. Les habitants de la lune, eux, s'il y en a, comment voient-ils se lever la terre ? Je me représentais le formidable disque bouchant la moitié de l'horizon...

Mais l'astre montait, tout doucement, dégageant son croissant mince. J'eux bientôt son portrait familier dans le ciel. Puis j'allai me promener sur la rive et le grand rayon de Phébé, dénoué sur la mer comme une chevelure blonde, me suivit pas à pas.

*
* *

Je me suis fait conduire, par un vieux marin, à la tour du Capitello.

Le vieux marin, hercule bruni, a saisi la barre et le canot rapide a tranché, comme une lame, les eaux bleues du golfe.

Debout, la tête dans le soleil et les yeux fascinés par la triple beauté de la côte, de la mer et du ciel, j'ai humé cet air délectable et cueilli sur mes lèvres, la saveur amère des embruns.

La fine pluie de l'écume jaillissante, glissait sur mes cheveux, sur mon cou, sur mes bras, comme une voluptueuse caresse. Je ruisselais d'eau et de plaisir.

Toute petite devant ce golfe immense, je m'en sentais pourtant la reine.

Mes regards erraient du cap fragmenté à la muraille rectiligne, de la pointe tourmentée de la Parata et du chapelet gris des Sanguinaires à la masse orgueilleuse et insolente du château de Pozzo.

Le moteur chantait ; et, à notre rencontre, grossissait la vieille tour désolée à l'abri de laquelle, il y a un siècle et trente ans, se blottit la famille Bonaparte.

Le vieux marin, devinant mes pensées, lança : « Vous savez, Madame, on a tourné un film ici, et c'est moi qui pilotais le « Hasard », le slop qui vint prendre les réfugiés. » Dans sa cervelle, l'aventure du cinéma se superpose à celle de l'Histoire.

J'ai sauté dans l'eau claire et de là, sur la plage. Mes pieds nus se sont moelleusement enfouis dans le sable chaud avant de s'aller piquer, derrière la tour, aux herbes sèches.

... Napoléon est venu là, par la vallée de Saint-Antoine et les hauteurs d'Aspreto... À travers le vide du passé j'entends le galop de son cheval... L'écho de la tour en résonne...

J'ai toujours eu de l'affection pour les vieilles tours ; sans doute parce qu'elles sont des gîtes pour les oiseaux. À la Parata, au temps d'Alphonse Daudet, logeait un aigle.

La Corse est mon pays d'élection, avec son diadème de nids d'aigle, de ces vieilles tours d'où partaient jadis, aux cas d'alerte, les appels lugubres des colombos...

Puis, je suis allée aux Milelli.

Par de tortueux sentiers serpentant dans un maquis ébouriffé,

deux vaillants chevaux corses ont traîné la voiture au « palais » du petit Napoléon.

Pauvre palais ! L'inextricable réseau d'une végétation sauvage tient encore dans ses rêts déchirés, une maison en ruines.

Pauvre maison ! Les murs s'effritent, les volets se trouent, l'escalier tombe. Le grand silence de l'abandon plane autour. Comme c'est triste ! Les feuilles des oliviers murmurent, dans le vent, leurs confidences innocentes.

On foule au pied des gravats et des branches mortes. Il en est ainsi, dans les cimetières, des tombes délaissées dont s'emparent les mauvaises herbes...

... « De mon palais des Milelli... » Où est le chêne vert à l'ombre duquel le jeune Bonaparte écrivait ses proclamations ? On n'a pas su me le montrer...

*
* *

On m'a raconté cent fois l'histoire des deux palmiers de la place du Diamant.

Je sais, par tous les Ajacciens, quelle était la magie orientale des couchers de soleil, dans le cadre, artistement taillé, de ces arbres géants. Je sais quelle garde fidèle ils montaient là, face au large. Je sais que de vieux Corses ont pleuré quand les deux palmiers se sont abattus, devant l'Empereur, dans un fracas déchirant de feuilles froissées...

Moi, de ma fenêtre, je voyais les platanes alignés ingénument comme des pompons de peluche verte. Et je suivais le vol triangulaire des escadrilles au-dessus du golfe.

Elle était toute petite, en bas, la statue ; elles étaient toutes menues, en haut, les ailes... Depuis Napoléon, qui créa des épopées sur la terre, d'autres braves ont créé des épopées dans le ciel.

Garros ! C'est à vous que je pensais, chaque matin, quand les hydravions croisaient sur cette Méditerranée que, le premier, vous avez osé vaincre... Roland Garros ! Vous aimiez la lumière et vous aimiez la Corse, par les souvenirs de votre mère et par vos

souvenirs de collégien... Moi aussi, j'aime la Corse ; moi aussi, j'aime la lumière...

Les hydravions qui volent sur vos traces sont beaux comme des oiseaux des îles, dans un poudrolement de soleil...

... À l'aéroport, j'étais contente de retrouver un hangar, des moteurs, des carlingues, des ailes, et l'odeur, « hautement sportive », de l'huile de ricin !

D'aimables camarades m'accueillaient.

... Les passagers entraient dans leur cabine ; l'hélice ronflait ; la coque, en crevant l'eau, faisait bouillonner les vagues, chacune coiffée d'un arc-en-ciel.

Puis l'avion s'envolait. Il s'évadait vers Tunis la blanche, vers les ruines de Carthage, vers les fastueux horizons de l'Afrique. Tandis qu'il partait là-bas, comme l'oiseau des tropiques « attelé au char du soleil », une grande voile tendait sa douceur mélodieuse sur l'infini glauque... Et les pigeons voyageurs, lâchés pour leur sortie quotidienne, décrivaient dans l'azur de grands périples lumineux. Leur groupe était un nuage d'ailes palpitantes vacillant dans l'espace comme des flammes d'argent.

*
* *

J'ai visité la Cinarca, royaume des bandits Corses, et sa capitale Calcatoggio, patrie de Romanetti...

J'ai passé les cols de Listincone et de San-Bastiano, franchi le pont de la Liscia. J'ai contourné l'anse dénudée de Sagone, admiré la beauté des filles grecques de Cargèse. J'ai côtoyé le « fleuve de sang pétrifié » des Calanches et les rives majestueuses du golfe de Porto.

J'ai suivi les deux cents lacets hardis de la Spelunca ; j'ai vu Ota, bâti en amphithéâtre aux flancs de l'abîme ; Evisa, dans son écrin de forêts et de rochers ; j'ai vu les hautes futaies d'Aitone, le clocher ajouré de Cristinacce, la vallée du Liamone ; Vico, enfoui dans ses magnolias, les chevriers du col de Sevi et le champ de courses primitif de Saint-Antoine.

Hallucination ! Là, sévérité de la montagne aride ; là, peinture éclatante de la mer ; là, intimité rustique de la forêt. Là, gouffre, chaos, évocation fantastique d'un cataclysme colossal ; là, candeur des petits villages de campagne où les horloges ne savent pas l'heure d'été... Là, les palmiers, les bananiers, les goyaves, les orangers, les cédratiers, les oliviers, les vignes, les citronniers, les mandariniers, les eucalyptus, les cyprès, les bambous, la horde des figuiers de Barbarie, les plantations de tabac, les cactus, les laricios, les platanes, les acacias, les amandiers, les poivriers, les joncs, les agaves... ; plus haut, les pins, les sapins, les hêtres, les épicéas, les noyers, les châtaigniers, les chênes verts, les chênes lièges ; et partout le romarin, l'absinthe sauvage, le thym, le buis, le houx, les fougères, les haies de genévriers et de murettes, les tentures de chèvrefeuille : partout le maquis, l'hirsute maquis avec ses arbousiers, ses bruyères, ses lentisques, ses cistes...

Hallucination ! Oui, celle de parcourir un nouveau paradis terrestre où vivent en paix les hirondelles et les palombes, un jardin fabuleux où l'on est étonné de ne pas apercevoir des pommes d'or...

Cependant, par les chemins, on rencontre de vigoureuses femmes, soutenant d'un geste arrondi le vase à deux anses en équilibre sur leur tête, de vieux bergers à pélerine sombre, de misérables pêcheurs sortant, avec leurs filets, d'une hutte de troglodytes...

On croise de lents troupeaux secouant leurs sonnailles, ou bien de gros chargements de cistes séchés qui vont aller, comme chez nous les sarments, se consumer au four du boulanger ; ou bien toute la théorie de ces camionnettes normandes qui rentrent aux villages, ramenant d'en bas les habitants, les animaux, les provisions ; ou encore les curieux équipages de petits ânes gris. Quels amours de petits ânes !

À cinq ou six, attelés en flèche, ils tirent un véhicule préhistorique. Ou alors, sellés d'un bât grossier, tantôt chevauchés par des hommes, des femmes ou des enfants, tantôt ployant sous le faix de leurs deux paniers archi-pleins, ils grimpent, allègrement, d'un sabot ferme, le long des pentes.

Leur dos gris ondule, leurs grandes oreilles se dressent, leurs bons yeux sourient.

Quels amours de petits ânes !

Et puis, toujours l'odeur troublante du maquis, à peine chassée, de temps en temps, par un zéphyr apportant d'autres exhalaisons, plus nettes, de pin, de menthe, de serpolet ou d'eucalyptus...

Poésie des couleurs, des parfums, des aubes tendres ou des flamboyants couchers du soleil, mystère des solitudes...

Je pourrais chanter, comme Mignon, dont le pays proche est moins beau que « ma » Corse : là je voudrais vivre... vivre, aimer, mourir... Car les Corses sont parvenus à rendre acceptable l'idée même de la mort, en bâtissant, dans les coins les plus imprévus, ces tombeaux pimpants, tout blancs ou tout roses, qu'on prendrait pour des villas, sans leurs parures endeuillées de cyprès ou de saules...

*
* *

Une dernière fois, j'ai vagabondé sur la grève et longé, avec la voiture, les sinuosités de la côte jusqu'à la vieille tour génoise de la Parata ; une dernière fois, j'ai piétiné le maquis civilisé du bois des Anglais, escaladé le Cacalô, et, du sentier rocailleux des Crêtes, entrevu la mer sous la guirlande des pins.

Une dernière fois j'ai cherché, du Salario, les plus belles échappées sur le golfe, à l'heure où s'éploie la tristesse du soir et où les cuirassés s'acheminent, sans hâte, vers le port.

Une dernière fois, j'ai salué la maison de l'Empereur...

Quand le bateau m'a emportée, les montagnes, autour d'Ajaccio, étaient toutes mauves. La population, massée, jetait des signes d'adieu.

Je vis s'éloigner les quais, la batterie de Maestrello, la Chapelle des Grecs, la Nécropole, l'Ariadne et le Scudo... J'aurais voulu retenir le navire, mais déjà tournait, avec son feu pâle, le phare des Sanguinaires.

Il restait une tranche de ciel rouge derrière les îles.

Je demeurai un moment sur le pont, puis, le cœur trop gros,

je descendis dans ma cabine. Un perroquet disait : « Coco a chaud ». Cette phrase bête m'empêcha de pleurer.

Quand je remontai, la Corse n'était plus, au sud, qu'une ligne indécise. Au-dessus de l'eau, dans notre sillage, la fumée du « Corte-II » fut longtemps, longtemps en suspens... Puis elle s'éclaircit, se dispersa, s'évanouit.

Comme un rêve...

II. — UNE NOUVELLE PIETE

Je ferme les yeux pour regarder en moi.

Les visions intérieures ont cette même douceur, cette même propriété reposante des lignes horizontales, et de leur prototype idéal : la mer.

Ainsi je me repose, et doublement... puisque en regardant en moi, je vois la mer.

J'ai toujours eu un faible pour la mer.

Toute petite, à dix ans à peine, j'ai joué sur le vieux port de Marseille avec des coquillages roses et des brins de corail. Je suis montée dans un grand bateau où, pour distraire des touristes habillés de toile, une troupe de tziganes émiettait sur des mandolines, les notes sémillantes de « Baisers d'Oiseaux ». Mes rêves d'enfant se sont fixés, ravis, sur la splendeur des couchers de soleil de l'Estaque.

J'ai enfoui au fond de mon cœur la perle rare de ce souvenir. Parfois, quand il fait trop triste, j'ouvre l'écrin pour apercevoir la perle...

Dans le bazar de Marseille, je choisissais des poupées qui avaient autour de leur chignon, le ruban de velours noir des Arlésiennes. Dans le jardin de Longchamps, les ailes multicolores des oiseaux des îles peignaient, sur la verdure et le soleil, des arc-en-ciel mouvants. À l'exposition coloniale, les Chinois en pousse-pousse filaient comme des zèbres, et les palais blancs, de stuc ou de carton, étaient découpés comme ces merveilles en sucre, chefs-d'œuvre de jour de l'an des garçons confiseurs.

Marseille ! La mer... Un songe bleu dans ma vie de fillette.
... Bien plus tard, coup sur coup, j'allai voler sur l'étang de Berre, suivre les routes prodigieuses de la côte, accomplir, du Lavandou à Saint-Raphaël, de Cannes à Menton, des promenades pieuses.

La côte ? Je l'avais tellement aimée sans même l'avoir jamais parcourue, que je n'étais pas étonnée de l'avoir enfin pour moi, avec toutes ses richesses et toutes ses lumières.

L'avion, le train, la voiture, m'emportaient.

Chose extraordinaire : je *savais d'avance* ce qui allait surgir sous mes ailes ou devant mes roues. Je rencontrais soudain, au détour d'un virage, un paysage familier, très tendre, très bon, qui avait l'air de me dire bonjour...

O puissance des illusions, mystère des enchaînements... Roland Garros, le roi de l'air, adorait cette Méditerranée criblée d'étoiles et de parfums.

Le 23 septembre, en l'an 1913, il s'enfuyait de Saint-Raphaël sur un léger monoplan sans flotteurs, avec un pneu en guise de ceinture, une canne à pêche et un fanion comme signal de détresse. Il piquait sur la Corse — sa chère Corse — et la Sardaigne, pour aller se poser à Bizerte. Miracle. « Comme la frégate pour qui toute distance s'efface, il avait aboli l'étendue »...

Je suis allée à Saint-Raphaël. Des hydravions, sortant de l'école, survolaient le monument érigé sur la vaste place vide, vide comme la place du Casone un jour torride. Des fleurs, qui achevaient de se faner contre la pierre, étaient brunes et sèches ; elles semblaient une poignée de maquis.

C'est de ce coin que Garros avait disparu, un matin, en direction de l'Afrique, en passant par l'île. C'est de ce même coin, où le général Bonaparte avait débarqué à son glorieux retour d'Égypte, qu'était parti, en 1814, un empereur déchu, pour une autre île : l'île d'Elbe...

*
* *

A Miramas, bruissaient les feuilles vert argent des oliviers.

Semper fidelis... Toujours fidèle. La vieille devise d'Ollioules.

Ollioules n'est pas loin. On y vient, de Marseille ou d'Aix, par des routes tortueuses enjambant des torrents, se faufilant sous des tunnels, côtoyant les hautes murailles de la Sainte Baume, serpentant, comme le sentier des Sanguinaires, entre des fleurs et de la pierraille.

L'histoire est brossée, en toiles éclatantes : c'est la maison provençale du capitaine Bonaparte, c'est l'Acropole de six Fours, ce sont les allées endeuillées du parc de Montauban, c'est le pauvre refuge de la Valette où la mère et les sœurs du proscrit, chassées de Corse, cachèrent leurs larmes et leur misère.

Des oliviers sont là, depuis des siècles : semper fidelis. J'ai vu, aux Milelli, des oliviers pareils...

Cependant, l'horizon, vers le soir, est chargé de rouge ; un immense velum pourpre se tend sur la pamoison de la mer. Des orangers ouvrent leurs cassolettes.

C'est par là encore que des enfants aux pieds nus, jaillis de la grève, présentaient à Garros des bouquets de « semble fleurs »...

Parce que Garros, qui aimait le ciel, qui aimait la mer, qui aimait la Corse, aimait aussi les enfants.

Pour ses petits protégés malheureux, il étudiait le projet de la création d'un sanatorium en pleine Méditerranée, en plein soleil, dans cette île Bagaud, parfumée comme sa grande sœur la Corse, sertie comme elle d'un collier de rochers rouges, hantée comme elle par les oiseaux perdus.

*
* *

Des petits ponts, des tunnels encore, des champs de violettes et de lauriers roses, des palmiers et des eucalyptus, des villes aux noms caressants : San Salvador, Costebelle, Bauvallon, le Mont des Oiseaux, de ces noms qui font pleurer.

Et puis les Maures, les ports minuscules enfouis entre les montagnes mauves, sous les manteaux d'or des mimosas. Et puis l'Estérel, la corniche des enchantements...

L'Estérel est un morceau de Corse oublié par là.

Autour du Trayas, les roches de porphyre sont ensanglantées comme le chaos des calanches de Piana. J'y retrouve les mêmes figures tourmentées, les mêmes martyrs de pierre se tordant dans des flammes figées, les mêmes silhouettes d'aigles crispant leurs serres.

Le Trayas... Il fait doux, au bord de l'eau, quand la mer chante, aussi bleue que là-bas, dans les golfes de Porto ou d'Ajaccio... Il fait bon, sous les pins, dans ces vraies forêts corses plantées sur des glacis, fouillis aux pistes sauvages obstruées de cailloux, de bruyères et de cistes échevelés.

*
* *

Je crois que c'est entre la Liscia et le Liamone, avant d'affronter la mélancolie blanche et bleue des cités grecques endormies, qu'on traverse une allée de peupliers et d'eucalyptus géants. Le fort arôme des eucalyptus se mêle aux senteurs lancinantes des menthes et des fleurs du maquis. Des rais de soleil s'accrochent aux branches et la route est un damier tremblottant, fait de taches sombres et de plaques d'or.

Une voûte de verdure à peu près semblable arrondit ses arcs murmurants sur le chemin bordé de villas somptueuses, aux pergolas enguirlandées de bougainvillées et de roses, qui mène de Cannes au Golfe Juan.

À la Croisette, les petits bateaux sont prêts, qui cinglent vers les îles, traçant leur voie parmi la mousse blonde des vagues.

Saint Honorat est un jardin barbare où les cigales mènent, sans discontinuer, un concert assourdissant.

Des légendes planent... Honorat, qui avait conduit sa sœur dans l'île voisine, devait venir la voir au printemps, à la floraison des amandiers.

Mais Marguerite pria tant que les amandiers fleurirent plusieurs fois par saison.

Les gracieux amandiers de Lérins secouent leur neige rose

autour du palmier vénéré, rejeton de l'arbre célèbre sur lequel grimpa, dit-on Honorat, tandis qu'un raz-de-marée balayait les serpents « que sa parole avait fait mourir ».

Les moines en robes blanches rabattent leur capuchon au passage des femmes.

La haute tour du donjon a une couronne de créneaux ; elle se dresse, toute droite, toute carrée, enracinée dans la mer, inviolable et majestueuse, narguant de loin, la citadelle de Calvi.

Entourée de brisants, Sainte Marguerite expose ses prisons et ses oubliettes.

Là, dans un étroit cachot noir et humide, on évoque en frissonnant des contes terribles.

Par le carré grillagé de la lucarne, on entend gronder la mer ; la voix du gardien résonne et, autant que le courant d'air du souterrain, fait vaciller les flammes peureuses des bougies.

...Le Masque de Fer épousa secrètement la fille du gouverneur Bonpart ; leurs enfants furent portés en Corse sous le nom de leur mère ; ils devinrent les aïeux de l'Empereur...

On remonte au jour avec délices et le grand souffle de la mer éparpille aux quatre vents les pensées indiscrètes.

Des mouettes jouent, au ras de l'eau, entre les dents des récifs. Le soir tombe, du côté de la Corse...

*
* *

Au Golfe Juan, encore des souvenirs.

Sur la petite place tranquille qui fait penser aux dimanches matin des Scènes alsaciennes de Massenet, la colonne commémorative rappelle le débarquement de Napoléon.

J'ai aimé le Golfe Juan. Les murs sont tapissés de filets de pêcheurs. Les hommes sont robustes ; ils ont la peau hâlée, le rire clair.

On débite la bouillabaisse, en des guinguettes de bois élevées sur pilotis, au milieu d'un tourbillon de moustiques. Des maillots

criards déteignent sur des cordes ; des marchands étalent leurs trésors sur du calicot rouge.

Odeur de marée.

Mais, au bout de la jetée, c'est toute la Méditerranée voluptueusement enveloppée dans sa cape bleue.

Dans la petite anse, flotte une escadre en miniature. Régates. Les yachts glissent sous la brise, tournent autour des bouées. Et leurs voiles gonflées sont aussi diaphanes que les ailes des goélands.

Pas de nuit. C'est au contraire, à partir du crépuscule, une fête de lumière. La lune, poudrée de frais, sourit à la mer ; les phares mettent leurs diamants ; les avions, lucioles rouges ou vertes vont saluer les étoiles... et, sur la route du bord de l'eau, les projecteurs des autos silencieuses dessinent en poussière d'argent les méandres de la côte.

On s'éveille de bonne heure aux cris des hirondelles.

Le long du cap d'Antibes, entre la mer qui clapote et les cottages fleuris comme des tombeaux corses, court un agréable boulevard : chemin de ces deux paradis, l'Eden et l'Eilen Roc, aux jardins fastueux surplombant des falaises hardiment déchiquetées, aux sombres cavernes marines où l'atmosphère prisonnière a des transparences d'azur.

Derrière les éventails des palmiers, c'est l'apparition immaculée du phare de la Garoupe.

Une ascension dans les cailloux, une prière à Notre-Dame, et l'on escalade, en colimaçon, la tour de pierre.

Les énormes lames de verre de la lentille reflètent, en pâle, les couleurs du prisme. Les cuivres brillent comme de l'or.

Portée : 24 milles...

Le gardien affirme que de la plateforme, par temps très clair, on peut voir la Corse.

La Corse, « petite île », disaient les professeurs à l'élève Bonaparte.

La Corse, « la plus belle des îles », répondait Napoléon outragé.

Napoléon ! Il a été enfermé là, pour quelques jours, à ce fort

d'Antibes, que survolaient hier encore les hydravions en partance pour sa ville natale.

...En suivant la vallée du Loup, il faut aller aussi jusqu'au tout joli village de Saint-Vallier, où l'Empereur fit halte, le 2 mars 1815, quand il revint de l'île d'Elbe.

Une pyramide, deux cyprès, le plateau Napoléon..., un acte de piété à faire avant d'entrer dans ce « Val d'Amour, terre promise, encensoir », du Calendal de Mistral.

*
* *

Par une froide nuit d'hiver, nous avons pris la voiture pour « descendre » à Nice.

Des heures cruelles à grelotter entre des vitres gelées.

Puis l'aube. Un spectacle étonnant nous immobilise sur le pont de Die. Le ciel est d'un bleu sombre, profond, constellé comme la tunique de la Vierge ; de cette tunique, un ruban s'est détaché : c'est la Drôme ; il est venu choir au creux de ce cirque gigantesque borné par les Alpes chapeautées de neige.

De la clarté s'élève à l'est, blanchit la tunique, efface les étoiles, rajeunit les montagnes, fait pousser au bord de la rivière, de la verdure et des chansons. Calme.

Les routes sont désertes ; dans le formidable éboulis vert et gris des rochers de Claps, on roule en peinant jusqu'au col de Cabre.

Les pierres sont couvertes d'edelweiss de givre.

Le radiateur exhale bruyamment une vapeur dont les gouttelettes sont aussitôt cristallisées.

Un premier plan de sapins, une cascade sur la route, une succession de viaducs, de tunnels soutenus par des murs cyclopéens... un frais soleil et, à Sisteron, dans l'air incomparablement pur, entre deux rangs d'arbres toujours feuillus, toute la joie de vivre...

La grande désolation du département des Basses-Alpes, les ruelles sordides de Digne, les enfers de rochers, les gorges du Var en schistes rouges, les châteaux en ruines, les âpres défilés d'Entrevaux. Sur un fond de soie bleue, des dentelles scintillantes...

... Sans le savoir, on est sur la mer, sur la mer encombrée de canots à moteur, baignant la promenade des Anglais, où toute une population cosmopolite en rut, joue, hurle, trépigne, gesticule, dans une pluie de fleurs, de confettis, de serpentins, autour d'une cavalcade aux personnages grotesques.

Fuir... Fuir dans la nuit... Fuir le bruit, les illuminations trop crues, les refrains agaçants des hauts parleurs dans les arbres, les plaisanteries et les rires... Fuir jusqu'à la Californie, à l'aérodrome... S'échapper du dancing au jazz affolant pour aller faire des confidences à la mer... C'est demain que le « Général-Bonaparte » part pour Bastia.

*
* *

A Nice, les heures coulent, rapides, à se griser de parfums parmi les amoncellements ardents des bouquets et des gerbes, croulant sur les quais du marché aux fleurs, comme des chars de fête, à donner la pâture aux grandes mouettes effrontées qui enclosent, dans un halo d'ailes, le dôme flambant du Palais de la Jetée...

La côte ? Un chapelet de merveilles :

Les escarpements de la Petite Afrique, les villas du Mont Boron, d'où l'on découvre les silhouettes fantômes de l'Estérel..., la grande rade de Villefranche où, par de suaves nuits, s'illuminent les bateaux de l'escadre, tandis que les mystérieuses étincelles des signaux crépitent en haut des mâts..., Beaulieu avec ses châlets ombragés de glycines..., Monaco, Monte-Carlo, jardins de rêve, posés par une fée sur ce rocher des Spélugues, jumeau sans doute du ravin d'Aitone...

La côte !... la route encombrée du littoral jalonnée par l'hallucinante publicité de la « fine Napoléon »..., Beausoleil, le Cap Martin et la villa Cyrnos, et puis, au-delà des falaises, toutes les splendeurs, tous les sourires de Menton, de ses parterres de velours, de ses allées éclatantes de grenadiers et de citronniers.

Plus haut, la Grande Corniche, construite sous l'Empereur, le colossal donjon de la Turbie, le village sarrazin d'Eze, la forteresse de Roquebrune ; encore plus loin, la petite chapelle de la Trinité-

Victor et ses touchants ex-voto, les deux impétueux ruisseaux : le Paillon de l'Escarène et le Paillon de Laghet, l'oratoire de Monti..., et aussi, comme « là-bas », les fourrés de cistes et de myrtes, et les bourriquots placides trottant sur les sentiers de Castellar...

Toujours plus haut... par les vertigineux lacets de Braus et de Sospel — villages étranges sur les routes paradoxales — toujours plus haut jusqu'au bout de crête de Peira-Cava... parce que de là, brusquement, à certains jours, juste par-dessus la brèche de Castillon, on devine les montagnes de Corse...

*
* *

.....
Je ferme les yeux pour entrer en solitude.

Je vois la mer se blottir amoureusement en des criques douillettes, au pied de vieilles tours génoises... Je vois des montagnes darder leurs fourches vers un ciel d'une attendrissante limpidité ; ces fourches sont roses avec l'aube, carminées sous le soleil, violettes quand vient le soir et bleues quand vient la nuit... Je vois la Corse. Je vois le maquis étoilé de fleurettes, les flèches sanglantes des cactus, les perruques embroussaillées des cistes, les haies de sorbiers, de prunelliers et de chèvrefeuilles, l'épaisse draperie des bruyères, le rideau flexible des joncs, tous ces taillis échafaudés par les collines où le petit Napoléon poursuivait son arc-en-ciel...

Je vois des ailes, les ailes des oiseaux de mer, et celles, plus frêles, des petits oiseaux des bois et des champs.

La Corse, perpétuel printemps, ne connaît pas ces pauvres oiseaux tremblants qui piaillent de froid et de faim, l'hiver, parmi les buissons dépouillés.. Les oiseaux de Corse sont ivres de soleil.

... J'évoque, comme une caresse, les parfums de « mon » île ; j'entends les chansons des bateliers et des paysans, la voix des cloches, le son de la petite corne du marchand de glace qui passe sur la place du Diamant.

... Je pense à un belvédère entre des pics dénudés, promontoire aérien surplombant la double courbe des baies d'Ancone et de la

Liscia, fines échancrures dans la grande collerette du golfe de Sagone.

Quand j'ai franchi, l'an dernier, le col de San Bastiano, la stèle n'était pas encore édiflée, qui rappellera, pour la postérité, l'exploit de l'aéronaute corse Louis Capazza...

Il est mort.

Dans notre famille des voyageurs de l'air, on aimait la bonne tête sympathique de Capazza, le « ballonnier ». Jamais content, murmurant toujours dans sa barbe rude, Capazza était un petit homme combatif et obstiné. Il avait voué au plus léger que l'air une fidélité que jamais les plus audacieuses prouesses de ses camarades aviateurs ne réussirent à ébranler !

Il avait un palmarès.

Cette traversée de la Méditerranée, en 5 h. 30, de Marseille à Appietto, le 14 novembre 1886, à bord du ballon « Gabizo », cette expérience sensationnelle de ballon-parachute le 11 juillet 1892, cette première traversée de la Manche en dirigeable, le 26 octobre 1910, de Moisson à Aldershot avec le « Morning Post » de Lebaudy, sont des titres bien glorieux pour un seul homme incompris.

Les gazetiers qui interviewaient Capazza, « tantôt au Mid-dlton's Club de Londres, tantôt parmi les pirogues de Singapour, soit encore dans les soutes du « *Monarque des Mers* », emprisonné dans les glaces arctiques », les ironistes qui campaient en phrases ou en croquis son éternel imperméable à carreaux, les savants qui s'intéressaient à ses recherches sur le vol des oiseaux ou les problèmes de la gravitation universelle, tous se plaisaient à comparer l'aéronaute corse à l'un de ces capitaines enthousiastes et érudits des livres de Jules Verne.

J'ai connu Capazza au camp Mouillard. Sur les ailes timides des alérions, c'étaient quelques-unes de ses illusions qui planaient. J'ai fait devant lui des descentes en parachute, et Capazza me parlait de sa vieille invention.

Au Congrès des Sociétés affiliées à l'Aéro Club de France,

Capazza se levait souvent. C'était pour quémander en faveur de ces enfants abandonnés : le ballon et le dirigeable. Nous, les partisans de l'avion, nous étions parfois irrespectueux avec nos sourires...

Pauvre Capazza !

De là-haut, de cette terrasse suspendue de la chapelle de San Bastiano, je médite.

Ce ballon doré de Capazza a relié d'un fil ténu ces deux terres magiques : la Riviera, la Corse.

Puis, l'oiseau est venu : Roland Garros, d'un coup d'aile, a joint, par-dessus la Méditerranée, la Provence ensoleillée à la « France de la Mer ».

... J'ai toujours eu un faible pour la mer...



La pitié



*O poète, prends en ton âme pour les
réchauffer et les faire vivre en bonheurs
éternels, ces bêtes souffrantes.
Prêche la parole simple qui donne la bonté
aux ignorants.*

Francis JAMMES



On m'accusera de puérile sensiblerie.
Qu'importe, au fond. Je n'ai jamais pu
voir de la souffrance sans moi-même souffrir.
De nos jours, on n'aime plus les bêtes.
Devant les animaux martyrs, les jeunes
gens ricanent ; cela n'a jamais été l'indice
d'un fort tempérament, mais bien celui d'une
stupide cruauté.

Il est rare que toutes mes sorties ne soient
gâtées par quelque spectacle navrant qui met à la torture mon cœur
de femme.

A Monte-Carlo, tout est couleurs et chansons ; devant le
Casino, roulent discrètement les voitures somptueuses amenant les
magnats rembourrés de banknotes et leurs compagnes couvertes de
diamants.

Des escaliers fleuris descendent vers la terrasse de la mer. Un
doux soleil sème des paillettes d'or dans le sable qui craque.

Des pigeons blancs s'envolent.

Hélas ! Un tireur chic est là, maniant un fusil de luxe ; des coups de feu, un peu de fumée, et la petite bête s'abat dans un nuage de plumes tachées de rose...

L'homme est fier.

Un de plus !

On publiera un de ces jours, dans un grand journal, entre le récit d'un crime sensationnel et celui de la dernière traversée du Pacifique, un « filet » pompeux : « M. le comte X... est champion du tir aux pigeons, il a abattu quinze pièces en douze minutes ».

Ou encore on lira ceci dans une feuille sportive : « Pour tirer les pigeons, le championnissimo Girardengo manque à un engagement cycliste.

Comme tireur, Girardengo fait l'admiration des connaisseurs. Il s'est imposé franchement et domine Guasttalla qui est considéré comme le meilleur fusil du monde dans le massacre des pigeons. »

Beaux records en vérité !

Cependant les pauvres oiseaux qui n'ont pas été touchés reviennent d'eux-mêmes à leur box et attendent, sans comprendre, l'inutile sacrifice.

Triste, triste sport ! Les greyhounds, eux, se contentent du lièvre électrique.

« Comment un sportif digne de ce nom peut-il se livrer à un passe-temps de vagabond ivre ?

« Sans doute en vertu d'un snobisme absurde qui associe à ce jeu de massacre, le charme du cadre, généralement d'élégance raffinée, où il se pratique. »

Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

.....
Ironie !

Au moment où s'ouvre la semaine de la bonté, s'ouvre aussi, à la page des sports mondains, en des feuilles bleues ou roses, la rubrique sanglante du tir au pigeon.

Pour huit jours, quelques âmes chavirées consentent à admettre des infortunes, à se pencher sur la douleur des veuves et des orphelins ! Mais, pour les bêtes, plus innocentes encore que les petits

des hommes, point de pitié. Et M. le duc d'Ayen, sans souci de la courte trêve que des frères inférieurs sans particule viennent de signer avec l'égoïsme-roi, inaugure précisément cette semaine de la bonté en tuant 27 pigeons sur 30 à Issy. Avec lui, des comtes, des vicomtes, des barons, des marquis, etc... qui tuent, tuent et retuent. 78 pigeons, si je sais bien compter, en quelques heures, pour trois messieurs en grande tenue !

Ah ! les pauvres bêtes et les horribles bourreaux, tout ducs qu'ils sont !

Les compliments abondent ; on félicite le tireur, le fusil, la maison qui a fourni les oiseaux et qui a organisé la fête (!) ; on félicite le tailleur qui a habillé le champion ; on félicite aussi les pigeons... ils étaient si beaux... sélectionnés, splendides ; « jamais on avait eu les pareils »...

Après la semaine de la bonté, l'hécatombe continue, comme de juste !

On annonce 520.000 francs de prix pour la seule quinzaine de Deauville !

520.000 francs ! Et il y a des pauvres qui tendent la main !

On tuera le matin, on tuera l'après-midi, on tuera le soir... des pigeons splendides toujours !

Et les dames disputeront le Prix des Fleurs !

Comme ces dames feraient bien mieux de passer leurs heures de loisir dans les crèches ou les ouvroirs, auprès des bébés sans mères ou des vieillards abandonnés... Là peut-être des larmes parviendraient à couler de leur cœur séché... Des milliers de francs, des médailles d'argent, des diplômes, des gerbes, des sourires, un champagne d'honneur, aux demoiselles peintes qui tueront le plus de pigeons à Deauville (*). Je ne peux pas écrire autre chose, sinon que c'est une honte et que, dans un pays se prétendant civilisé, on devrait interdire de telles abominations !

(*) Seulement, quand de maigres petites ouvrières ou employées, privées d'air et de soleil, lasses d'avoir usé leurs doigts et leurs yeux, voudront fortifier leur santé en courant et en sautant sur un gazon, on criera au scandale et l'on renverra les malheureuses au raccommodage des chaussettes. Liberté, égalité, fraternité !

Dans un lieu bien moins choisi, parmi les chevaux de bois, les loteries de vaisselle, les jeux de maillet, les tirs à la cible d'une fête de campagne, des fils de paysans s'amuse. Ils tuent de petits coqs attachés par une patte à un piquet de bois !

Ce qui prouve que, dans toutes les classes de la société, l'homme est aussi méchant.

Dans cette île de Corse, que je me plais à appeler paradis d'oiseaux, j'ai trouvé le moyen de voir des choses pénibles.

Au marché d'abord ; en des cages basses et étroites, étaient emprisonnés de malheureux poulets, tellement comprimés, tellement tassés, qu'ils étaient réduits à passer leur tête et leur cou au travers des barreaux qui les étranglaient.

Ils sont pour être tués, c'est entendu, mais pourquoi les faire souffrir d'avance ? Cela me rappelle d'autres petites bêtes enfermées à Clermont-Ferrand dans le placard d'une cuisine de restaurant ; elles n'avaient pas mangé depuis deux jours. Et, comme je m'indignais, une mégère haussa les épaules : elles n'ont pas besoin de manger, on va les tuer !

Donc, à Ajaccio, j'allais, de temps en temps, rendre visite aux pigeons de l'Aéroport.

Les pigeons bien portants, certes, sont soignés comme des princes et, parce qu'ils sont bien portants, il y a pour eux, à la pharmacie, de la teinture d'iode, du bicarbonate et des pilules d'huile de foie de morue ; ils ont droit à leur bain quotidien.... Mais j'avisai un pigeon plus frêle, faible des pattes, un pigeon qui ressemblait fort à ma pauvre Zizette quand elle souffrait de ses rhumatismes. Celui-ci, le misérable, on le prit pour le jeter à la chatte...

Ce geste-là m'a crevé le cœur autant que les coups de fusil de Monte-Carlo !

Et puis, dans le maquis, de grands désœuvrés tirent sur les tourterelles.

Toujours la manie de tuer, la passion de détruire. Elle est donc bien forte, cette satisfaction de regarder un oiseau tomber, blessé à mort, et agoniser, ailes étendues, en adressant un dernier regard chargé de regrets, à la nature en fête...

La tourterelle... oiseau à l'éternel roucoulement, aux éternelles caresses, un peu la sœur de l'hirondelle. La tourterelle, qui gémissait à Sainte-Hélène, quand le cortège funèbre de l'Empereur arriva sous les saules...

Bien des chasseurs respectent la tourterelle, mais les jeunes écervelés d'Ajaccio, eux, ne l'épargnent point !

*
* *

Par une nuit d'hiver, un bruit clair de sabots.

Je saute à bas du lit. Il passe dans la rue deux cortèges de six bœufs conduits par des paysans joyeux portant des lanternes.

Où vont-ils ? Hélas !

Les pauvres bêtes baissent la tête tristement, leurs jambes maigres trébuchent.

Et je pense à l'angoisse et au cri de détresse des bœufs tués sur le bateau de Pierre Loti.

Il gèle. La lune brille.

Je me remets dans mes draps. Mais j'ai le cœur serré, et longtemps, longtemps, sur le pavé, dans la nuit d'hiver, j'entends le pas des bœufs qui marchent lentement vers la mort, conduits par des paysans joyeux portant des falots.

*
* *

Le tableau lamentable de la souffrance des bêtes, il est partout... C'est le cheval aux bons yeux humides qui succombe sous le faix, qui offre son dos en sueur aux coups de bâton de la brute, c'est chez nous le pauvre cheval de mine aux paupières closes, aux pattes pourries...

« De ses deux yeux crevés, la pauvre bête pleure », écrivait Zamacoïs...

C'est le pinson aveuglé, le pigeon gagné pour cinq sous à la loterie et que des garnements projettent contre quelque pierre pour lui

fracasser le crâne, c'est le perroquet plumé vif par un garçonnet à mauvais esprit, c'est le veau, assommé par de faibles mains de *femme*, sous les yeux des petits paysans, et d'autres, et d'autres, que j'ai la lâcheté de ne pas vouloir connaître parce que cela me fait trop de mal.

Aujourd'hui, on prend les alouettes au lacet, on extermine les becs figues, on utilise comme appeaux les disques ornithologiques... on tue, on détruit, on anéantit. Ce sera peut-être notre punition : un jour, nous n'aurons plus d'oiseaux. Ils auront fui nos bois où on les tue, notre ciel où on les tue, nos champs où on les tue, ils auront fui nos mers, nos déserts, nos pôles même où notre barbarie injuste les poursuit.

... Ce n'est donc pas assez, pour ces êtres fragiles, des servitudes héréditaires de la nuit, des rapaces, des reptiles, de la faim, du froid...

Etes-vous jamais allé, l'hiver, dans les sentiers ?

Parfois, avec nos skis, nous nous lançons dans les forêts où tout est noir et blanc, où les branches cassent en entraînant de gros paquets de neige.

L'étrange grand silence n'est troublé que par ces chutes de brindilles, ou encore par de petits cris déchirants d'oiseaux qui souffrent et qui vont probablement mourir.

On ne les aperçoit point ; on ne devine point, sur la neige, la trace de leurs pas étoilés ; on entend seulement ces piailllements désespérés de pauvres êtres perdus.

L'autre année, des oiseaux qui s'étaient sauvés de cette désolation, sont venus tomber, inanimés, sur une de nos places publiques.

N'est-ce pas assez ?

Non... L'oiseau peureux se réfugie vers l'homme, et l'homme l'accueille à coups de fusil.

Aux moineaux misérables, le barbare refuse l'aumône de quelques grains ; mieux, il prend sa carabine et fait dégringoler des branches nues, les pauvres petits corps frissonnants.

Le vieux monde endurci rit de la souffrance des bêtes ; l'enfant apprend à tuer ; sa mère l'emmène à la chasse. Et tous les rossignols

ptifs répètent douloureusement la litanie du héros de Michelet :
Lascia che io pianga !

.....
Les Anciens étaient meilleurs que nous.

Par une belle après midi d'été, allant par la route vers la patrie de notre ministre de l'air, je fis halte, au bord de la Loire, dans ce naïf village de Chamalières, réfugié sous ses longs toits de chaume.

Il y a là, bien cachée derrière les fermes surmontées de croix de bois, une église d'un roman adorablement pur. Par de toutes petites fenêtres, un jour tamisé filtre sous les coupoles ; le bénitier est une splendeur ; les portes de bois sculptées sont du onzième siècle ; les piliers sont ornés de peintures aux couleurs douces de pastel.

Et Monsieur le Curé, qu'on a surpris dans un jardin ébouriffé planté de roses trémières grosses comme des cloches, Monsieur le Curé montre, sur le sol, d'antiques dalles de pierre où sont creusés, comme en Orient, des godets où viennent boire les petits oiseaux.

N'est-ce pas joli ?

Lascia che io piango ! Laissez-moi pleurer...

On n'aime plus autant les petits oiseaux.

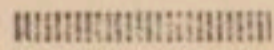
Je n'ai rencontré, dans ma vie, qu'un vieillard pour me consoler. C'était un chansonnier à barbe blanche, aux doigts noueux, aux vêtements râpés. Il me disait, d'une voix chevrottante : « Je n'ai souvent, l'hiver, qu'un morceau de pain ; je le partage avec les petits oiseaux ».

Mais il est mort, mon vieux chansonnier...

Ainsi mourra, par notre faute, tout ce qui fit la joie de la terre.

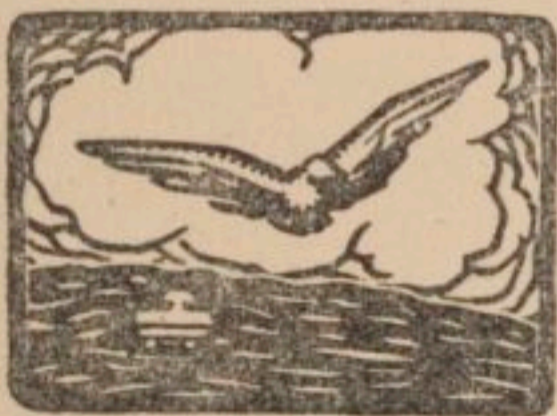


Mes amis les pigeons voyageurs



*Ces petites bêtes dont les caresses consolent
bien souvent de la méchanceté des
hommes.*

Antoine DURAFOUR..



Oui, pourquoi pas un chapitre sur mes chers petits pigeons ? Ne sont-ils pas et surtout ne devraient-ils pas être, les collaborateurs précieux de nos pilotes ?

Beaucoup de gens ignorent les services susceptibles d'être rendus par les pigeons voyageurs qui, au siècle du téléphone, de la T. S. F. et des avions, trouvent, plus que jamais, leur utilisation pratique.

C'est que la science hélas, est quelquefois en faillite... et les ailes des hommes aussi.

Bon gré mal gré, il faut en revenir à l'aile de l'oiseau, à la vraie, à la sûre, à l'aile invincible que nos arrière petits-fils s'efforceront encore en vain de copier !

*
* *

L'an dernier, en août exactement, un chroniqueur parisien s'extasiait sur les mérites des pigeons, en relatant l'arrivée du « Comte-Zeppelin » à Tokio.

Ce jour-là, bien entendu, les lignes télégraphiques et téléphoniques étant brusquement embouteillées par le nombre énorme des communications, il devenait impossible pour la plupart des journalistes de se mettre en rapport avec leurs maisons. Heureusement, les pigeons voyageurs étaient prêts et ils firent ce qu'on attendait d'eux. Ils rallièrent leur colombier avec la rapidité qui leur est habituelle, en emportant les colombogrammes dans les tubes spéciaux porte-dépêches en aluminium...

Il y a bien longtemps que les pigeons voyageurs sont employés pour porter les messages.

Sans remonter jusqu'à l'arche de Noë, on se souvient qu'un athlète de l'île d'Egine, se rendant aux Jeux Olympiques, emporta avec lui un pigeon enlevé à ses petits. Après sa victoire, il le lâcha en lui attachant à la patte un ruban de pourpre. L'oiseau retourna le même jour à son nid.

A Rome, les pigeons informaient les propriétaires des attelages de chars, de leurs victoires au cirque.

Les marins égyptiens et grecs annonçaient leur retour au pays en lâchant des pigeons qui les précédaient au port.

En Chine, à une époque très reculée, on employait les pigeons voyageurs.

C'est au siège de Modène par Antoine, en l'an 43 avant J.-C. que les pigeons furent utilisés comme messagers militaires pour la première fois.

Pline même y fit allusion : « A quoi servent les remparts et les sentinelles, et le blocus, et les filets tendus, quand on peut faire parvenir des nouvelles à travers l'espace ? »

Plus tard, pendant les Croisades, chrétiens et infidèles utilisèrent très souvent les messagers ailés. C'est ainsi qu'en 1098, les Croisés parlementèrent avec la garnison du fort Nisard, près d'Antioche qu'ils assiégeaient.

Cernés dans Saint-Jean-d'Acre par Philippe-Auguste en 1189, les Musulmans communiquèrent avec le Sultan Saladin, grâce à leurs pigeons dressés et entraînés à merveille.

Le débarquement de Saint Louis en Egypte fut mandé au Sultan du Caire au moyen de pigeons.

Les Parisiens assiégés par Henri IV, usèrent du même procédé, et le roi de Navarre, fut obligé de faire dresser des faucons pour donner la chasse aux voyageurs.

Au début du siècle dernier, les cours de la Bourse étaient transmis en province au moyen de dépêches portées par les pigeons. On raconte même qu'une maison de banque très connue dût à ces valeureux oiseaux une grande partie de sa fabuleuse fortune. Grâce à eux, en effet, la succursale de Londres de la banque Rothschild ayant été secrètement informée trois jours avant le Gouvernement anglais, de la défaite de Napoléon à Waterloo, eut le loisir de spéculer en Bourse et de réaliser des bénéfices énormes lorsque la nouvelle, connue du grand public, provoqua une hausse générale sur tous les titres.

Les ballons et les pigeons du siège de Paris sont légendaires. On se rappelle le rôle glorieux des jolis oiseaux au cours de cette année terrible.

Les lignes télégraphiques étaient coupées, la capitale était complètement investie, et ses habitants semblaient isolés du reste de la France ; mais les ballons qui franchissaient le cercle des armées ennemies emportaient avec eux de nombreux pigeons. Ces fidèles messagers revenaient ensuite à leurs colombiers, en apportant des nouvelles de la province, imprimées photographiquement en carac-

tères minuscules sur des pellicules qu'on projetait ensuite sur un écran.

Ainsi Paris recevait régulièrement un véritable journal qui le tenait au courant des opérations militaires et de la vie du pays.

Les pigeons du siège permirent l'expédition de lettres et de dépêches microphotographiques, qui contenaient par centimètre carré jusqu'à 172.000 caractères et ne pesaient que 2 milligrammes, ce qui donnait, pour le poids de 1 gramme, le chiffre respectable de 8 millions de caractères transmis. Un pigeon entraîné emporte facilement 75 grammes de dépêches, soit un journal ordinaire de 253.437 pages ! !

La nécessité des pigeons voyageurs étant établie, la création de colombiers militaires fut comprise dans la réorganisation de notre armée, et le nouveau service fut rattaché à l'arme du Génie, section de télégraphie militaire.

En France, en Angleterre, en Belgique et en Allemagne, l'élevage et l'éducation du pigeon voyageur prirent un rapide essor.

D'importantes sociétés organisèrent des concours internationaux qui mirent en valeur les résultats obtenus. Au cours d'épreuves à longue distance, on vit des concurrents parcourir d'une seule traite jusqu'à 1.000 kilomètres, dont une partie au-dessus de la mer.

Ces magnifiques résultats firent impression ; plusieurs journaux du soir installèrent des colombiers modèles pour recevoir le plus vite possible les nouvelles sportives !

Dans sa formidable préparation militaire, l'Allemagne n'avait pas négligé la constitution des colombiers. L'élevage était encouragé dans tout l'Empire. Des agents secrets accaparaient les meilleurs oiseaux reproducteurs de la Belgique, où la colombophilie était devenue un sport national. En vue d'une guerre prochaine, les Allemands donnaient à certaines divisions une voiture volière dans laquelle étaient emportés des pigeons entraînés, qui devaient retourner à leur colombier d'origine.

Le fait suivant montre l'importance que les Allemands attachaient à la colombophilie. Dès qu'ils eurent envahi notre territoire

et la Belgique en 1914, ils lancèrent des proclamations pour ordonner aux habitants, sous menace des peines les plus sévères, de livrer tous les pigeons voyageurs à l'autorité militaire.

La France, d'ailleurs, n'avait rien à envier à sa voisine dans le domaine de la colombophilie.

La collaboration des pigeons voyageurs — plus belle pour être obscure — fut excessivement précieuse pendant les longues années de guerre.

Les petits oiseaux sauvèrent la vie à de nombreux soldats.

Dans les milieux colombophiles, l'histoire du pigeon du commandant Raynal et du dégagement du fort de Vaux, est imprimée maintenant en tête de tous les livres d'or. Pour ceux qui ne connaissent pas les pigeons, la voici encore :

« Juin 1916. La bataille de Verdun atteint son maximum. Les hommes sont fauchés par milliers ; il n'y a plus un mètre carré de terrain qui ne soit défoncé par les obus.

« L'Enfer ! Les différents systèmes de liaison sont partout hachés, détruits, les ordres ne parviennent pas ou parviennent mal.

« L'encercllement est complet, aucune communication ne semble possible avec l'extérieur. Le réseau télégraphique n'est plus qu'un souvenir, les signaux optiques, obscurcis par la fumée et la poussière sont inefficaces, les coureurs n'arrivent qu'avec de grands retards... quand ils arrivent !

« Les opérations aériennes sont rendues impossibles par le bombardement.

« Le commandant Raynal est seul, en face de l'ennemi cent fois supérieur en nombre. Nul ne viendra donc à son secours ? Le fort de Vaux va-t-il être balayé par la tempête ?

« Non, pas encore.

« Le 4 juin, à 11 heures 30, une petite masse grise s'élève dans l'air, monte et décrit des cercles horizontaux de plus en plus larges. Un pigeon voyageur ! Le bombardement fait rage, les explosions se suivent sans interruption, le pigeon n'y prend garde. A tire d'ailes.

il s'éloigne du fort de Vaux, emportant à sa patte le dernier message du commandant Raynal.

N°	JOUR	HEURE	NUMÉRO ET NUMÉROS des pigeons lâchés
15	4-6-16	11h.30	787-15

*Nous tenons toujours, mais
nous subirons une attaque,
par les gaz et les fusils
très dangereuse*

*Il y a urgence à nous
dégager. Faites nous donner de
suite communication optique
par Souville qui ne répond
pas à nos appels.*

C'est mon dernier pigeon

Raynal

« Moins d'une demi-heure plus tard, la brave petite bête rentrait à son colombier en deuxième ligne. Quelques minutes encore et le quartier général recevait le message.

« Les ordres nécessaires sont aussitôt donnés. La situation du fort va être complètement modifiée. »

Et ceci est un exemple entre mille. (*)

(*) Les 23 et 24 juin 1929, la ville de Verdun rendait un hommage solennel et touchant à la mémoire des 400.000 soldats français tombés sous ses murs. A cette occasion, une société colombophile de formation récente : « Le pigeon de Verdun », prit l'initiative de faire exécuter et apposer une plaque de marbre commémorant l'envoi du dernier pigeon du commandant Raynal. Cette plaque, scellée dans les ruines du fort de Vaux, fut remise à la Ville de Verdun par M. Auchatraire. Et il y eut, dans la foule recueillie, un moment d'émotion intense.

Le pigeon 787-15 du commandant Raynal avait des frères à Verdun, en Champagne, sur l'Aisne et l'Ourcq, sur la Marne, sur la Somme, partout. Remplaçant à eux seuls, aux heures tragiques, tous les agents de liaison, ils rendirent des services dont on ne peut mesurer l'importance.

Quand mourut de vieillesse le dernier pigeon de la guerre, M. le capitaine commandant la compagnie des sapeurs colombophiles du 8^e génie à Montoire-sur-le-Loir (Loir-et-Cher), reçut la lettre suivante :

« Mon capitaine,

« J'ai appris par le « Journal » la mort du pigeon voyageur 947-13, dernier survivant de la Grande Guerre, cité à l'ordre de l'Armée.

« J'ai tenu à apporter à ce brave volatile l'hommage ému de mon souvenir.

« C'est en effet moi-même, alors adjudant de bataillon au 294^e régiment d'artillerie qui, le 22 mai 1916, d'une tranchée du Ravin de la Dame, lâchai le pigeon porteur d'un message.

« Un bombardement effroyable bouleversait nos positions, une fumée intense remplissait le ravin ; mes camarades, parmi lesquels ceux que nous appelions la liaison n^o 2, les colombophiles, étaient morts.

« Dans la cage, les pigeons terrifiés dans un coin, depuis les cinq jours que nous étions en ligne, n'avaient pas touché aux grains ni à l'eau que nous leur donnions.

« Nos unités disséminées au hasard dans les trous d'obus, n'avaient entre elles qu'une liaison illusoire ; aussi je décidai de donner quelques renseignements hâtifs sur la situation en face de notre régiment. Je pris un pigeon au hasard, je fixai le message sur lequel j'expliquais brièvement les diverses phases du combat devant la 294^e.

« Le pigeon, paré, mis hors de la cage, avant de s'envoler, hésita quelques secondes, puis prit son vol dans la tourmente. Il décrivit quelques courbes, comme s'il avait fui l'attaque d'un rapace.

s'éleva, plongea, rasa les monceaux de cadavres et disparut dans la fumée.

« Vers minuit, un de ces coureurs qui, à Verdun, remplaçaient les appareils de transmission inutilisables, arrivait, hors d'haleine, porteur d'un billet sur lequel je lus : « Avons reçu télégramme par pigeon voyageur. Faisons le nécessaire. Ordres seront donnés pour modification du tir de la pièce mentionnée. Merci ».

« L'oiseau était arrivé.

« Brave petit oiseau. J'aurais bien voulu te tenir encore dans ma main et sentir battre ton petit cœur généreux, comme je le sentis battre un jour de malheur, alors que je te confiai l'important message qui contenait un peu de notre espoir et que, d'un vol éperdu, dans l'air déchiré, tu portas vers l'arrière.

« Ta mort m'a ému comme celle d'un compagnon de ces heures tragiques. Tu mérites bien la plaque d'honneur et aussi l'honneur d'être considéré comme un bon serviteur. En souvenir des moments effroyables vécus près de toi, j'ai cru devoir apporter mon modeste épi à ta gerbe de gloire.

« Veuillez agréer, mon capitaine, mes respectueuses salutations.

S.-F. ROQUES,

*ex-adjutant de bataillon
au 294^e régiment d'infanterie,
maire de Milhars (Tarn).* »

N'est-ce pas que ce témoignage est touchant ?

L'histoire de la dernière guerre fourmille de faits du même ordre et il serait trop long de les rapporter. Citons en cependant un autre puisqu'il existe encore des incrédules qui tentent d'atténuer les mérites du pigeon voyageur.

Un jour, un chef de bataillon, privé de tout autre moyen de liaison envoie tour à tour au poste de commandement du colonel, vingt coureurs : ils doivent prendre une certaine piste pour aller, une

autre pour revenir. Le lendemain, il les retrouve tous les vingt, dix tombés sur la piste d'aller, dix sur la piste de retour.

Si cet officier avait eu des pigeons à sa disposition, cette hécatombe eut été évitée et, par surcroît, les messages eussent été transmis.

Et l'on comprend mieux, maintenant, la conclusion du commandant Raynal, contant certains drames de la guerre :

« Donnez des pigeons au pays. Jamais vous n'en donnerez trop car seuls ils permettent, dans les cas où toutes les communications sont rompues, d'éviter de tels sacrifices ».

Avant d'en finir avec la guerre, voici la reproduction d'un manifeste que les Autrichiens ont affiché au mois de juillet 1918 à Vittorio :

« Rundmachung feld post 648.

« Dans ces derniers temps, l'ennemi, au moyen de petits ballons et de machines volantes, dépose dans nos lignes des pigeons voyageurs, exhortant la population indigène à lui faire parvenir au moyen de ces pigeons, des renseignements sur les emplacements et cantonnements des troupes. Les pigeons sont placés dans de petits paniers tressés et entourés de fil de fer, portant une lettre avec l'inscription : « je vous prie d'ouvrir ». Chaque citoyen qui découvre de semblables petits ballons, paniers ou lettres, est obligé, sans toucher l'objet trouvé d'en faire part au poste le plus proche.

Sont défendus sous peine de mort l'ouverture et le déplacement de ces paniers ou lettres.

Les habitants qui seront surpris à transgresser cette défense seront fusillés sur place ».

Un auteur italien, spécialiste de missions audacieuses, décrit ainsi dans un livre l'envoi de son premier message par un pigeon que lui avait donné un curé, Don Beniamino :

« On m'a conduit vers lui (le curé). De sous sa soutane, en plein jour, il a sorti un petit panier qui renfermait le pigeon. J'ai entendu frémir les ailes. Il roucoulait doucement. Je n'ai pas remercié le curé : je me suis rendu d'un trait dans le bois en tenant serrée contre moi cette petite vie. J'ouvre lentement le panier pour le regarder. Il ne

s'effarouche pas, il tourne la tête en songeant au retour. Du papier ! Une plume ! J'écris six feuilles sans interruption sur du papier très fin. Les paroles débordent, je dois les contenir, les traduire en chiffres, mettre les signes conventionnels.

Je relis. Le contenu est grave comme la vérité, autant qu'un chiffre qui indique la mort. Je plie les feuilles, je les roule et je les fais entrer dans le porte dépêches en métal. Le pigeon commence à s'impatienter. En lui tenant les pattes entre l'index et le médium, je le serre contre ma poitrine. Son cœur bat aussi fort que le mien. Je m'assure encore du porte dépêches et je cache le pigeon sous ma veste.

Une partie du ciel qui s'éclaircit ; le vent balaie les nuages et le frémissement des épis de blé produit dans mon âme une certaine irritation. Au fond, le canon gronde, menaçant. Je calcule les instants. J'embrasse le pigeon. J'ouvre les mains qui me retombent, inertes, et toute mon existence s'élève dans l'azur du ciel. Je le suis, il s'oriente, il fait de grands tours en spirales ; le vol est soutenu, équilibré. Il prend toujours de la hauteur ; il me semble immobile ; il vole droit sur la Piave. Il n'est plus qu'un petit point. Plus rien... il est parti, loin, loin, vers la Patrie.....»

Tournons la page. Voici cette autre pensée :

« Quand, le 16 décembre, au petit jour, notre dernier pigeon partait du village de Bezonvaux pour vous porter la nouvelle de notre succès, tout le 102^e chasseurs, le cœur battant, suivait son vol à travers le sifflement des obus. Chacun se disait « Pourvu qu'il arrive. Comme le général serait content ».

Encore un exploit d'un officier supérieur de la Marine qui fut, en même temps qu'un technicien des plus distingués de l'aviation maritime, un de nos plus glorieux aviateurs pendant la guerre :

Patrouillant dans la mer du Nord, il soutint un dur combat contre des hydravions allemands ; très grièvement blessé au ventre, il dut amerrir. Il échappa à ses ennemis en se cachant dans son réservoir à essence et fit connaître sa situation au centre dont il dépendait, en lâchant son dernier pigeon voyageur porteur de ce billet : « Caché dans le réservoir d'essence, suis à la dérive ; moral excellent ; appareil fait eau de toutes parts. Vive la France ».

Peu après cependant, des torpilleurs allemands le recueillirent. Fait prisonnier, il réussit à s'évader et, sa blessure guérie, reprit son poste de combat.

... En juin 1925, alors qu'il se préparait à se rendre de France aux Indes sans escale, le commandant Teste trouva la mort dans un accident d'avion....

*
* *

C'est là où je voulais en venir : à l'utilisation du pigeon voyageur dans l'aviation.

Jadis au temps des bons vieux sphériques, les aéronautes emportaient toujours des pigeons voyageurs qui permettaient de faire connaître le lieu de leur atterrissage et de donner des nouvelles en cours de route.

Pendant la célèbre ascension de Robertson et Sokharof à Hambourg, le 18 juillet 1803, des pigeons furent lancés à grande hauteur. L'année suivante, Biot et Gay Lussac dans leur ascension scientifique, lancèrent aussi des pigeons.

Ils firent une remarque que reprennent, sans le vouloir, nos aviateurs d'aujourd'hui, à savoir que, les pigeons voyageurs, si on les lâche de trop haut, tombent comme une masse et.. doivent se tuer.

Ce n'est pas tout à fait exact.

M. le capitaine Bourtayre, l'éminent colombophile, chef du service de la zone E, auquel je dois les intéressants renseignements qui figurent ici, m'expliquait que les pigeons lâchés d'un avion, se laissent en effet choir en boule, mais, à trois cents mètres du sol, ils ouvrent les ailes et s'orientent.

Certes, il y a des pertes, certes encore, beaucoup de pigeons attirés par le tourbillon d'air, se font happer par l'hélice, mais ce sont là des exceptions.

Les pigeons rentrent presque toujours.

M. le capitaine Bourtayre a lui-même stupéfié plusieurs aviateurs incrédules.

« Oui, j'ai bien lâché le pigeon, disait le pilote en souriant un peu ironiquement, mais il est tombé et s'est fracassé au sol.

— Erreur, répondait l'officier. La preuve, voilà le message que le pigeon m'a rapporté ! »

En réalité, ce n'est pas en plein vol que les pigeons sont utiles, mais bien au cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé en quelque lieu désert.

Pendant la guerre — et je m'excuse d'en parler encore —, on fut rapidement fixé sur la valeur du pigeon voyageur comme agent de liaison entre l'aviateur et son centre.

On organisa donc des colombiers sur le plus grand nombre de bases possible, et toutes les unités de patrouille de la marine : patrouilleurs sous-marins, hydravions, dirigeables, furent dotées de pigeons voyageurs.

A titre d'indication précise, voici, résumés, les appels adressés par pigeons voyageurs au seul centre d'aviation maritime de Duinkerque, d'avril à novembre 1916 :

En avril : appel pour recueillir un aviateur noyé.

En juin : appels de quatre aviateurs en panne et de quatre aviateurs anglais également en panne, alors que deux de ces derniers étaient attaqués par un torpilleur.

En juillet : appels de quatre aviateurs français et de six aviateurs anglais en panne, dont deux de ces derniers abattus par un sous-marin.

En août : appel de quatre aviateurs français en panne, dont deux abattus, l'autre tué, l'autre fait prisonnier.

En septembre : appels de six aviateurs français et de quatre aviateurs anglais en panne.

En octobre : appels de cinq aviateurs français dont deux en panne et trois abattus par des hydravions ennemis et faits prisonniers.

En novembre : appels de deux aviateurs dont un français en panne et un anglais abattu et blessé : appel de deux vedettes françaises qui ont recueilli chacune un hydravion anglais.

Ces appels, qui se récapitulent par : 29 aviateurs en panne, 11 avions abattus, 1 aviateur abattu et blessé, et deux vedettes, soit au total 42 appels, ont été adressés en 7 mois, dans le seul secteur qui

s'étendait au large de Boulogne, au nord de Zeebrugge, à des distances variant de 20 à 100 kilomètres.

Chaque fois, les aviateurs en panne ont pu être ramenés sains et saufs ; ceux qui étaient abattus et allaient être faits prisonniers ont pu faire connaître leur situation ; certains d'entre eux ont même adressé au commandant du centre leurs dernières recommandations pour leurs familles.

Plus récemment, le 19 novembre 1925, deux hydravions de la baie de Cherbourg, le 4-26 et le C-38 tombaient en panne au large du cap d'Antifer. Devant l'impossibilité de lancer le S. O. S., en raison de la violence des courants qui interdisait toute manœuvre, ils confièrent à un pigeon le message qui devait les sauver. D'un rapide coup d'aile, le vaillant oiseau apporta à leur base leur appel désespéré et, aussitôt dépêché par l'Amirauté, le sous-marin « René Andry » put les recueillir sains et saufs au moment où ils allaient sombrer.

Est-ce que tous ces exemples, rigoureusement exacts, ne donnent pas singulièrement à réfléchir à l'époque des grands raids au-dessus des terres presque inexplorées et des vastes océans ?

Nungesser et Coli se sont perdus sur l'Atlantique et combien d'autres, non moins courageux, Anglais, Américains, ont péri en tentant la folle aventure.

Je ne vais pas jusqu'à prétendre, me contiait le capitaine Bourtayre, que des pigeons voyageurs auraient forcément sauvé les aviateurs de l'Atlantique ; je dis seulement : peut être.

Supposons Nungesser et Coli emportant avec eux un petit panier de trois pigeons du colombier le plus proche d'Europe et un petit panier de trois pigeons du colombier le plus proche des Etats-Unis ou de Terre-Neuve. Encombrement presque nul. Poids : 3 kilos maximum.

Si l'avion est englouti, aucun salut possible, évidemment.

S'il flotte, trois alternatives :

1° L'avion est près de la côte d'Europe ; les pigeons rejoignent leur nid.

2° L'avion est près de la côte d'Amérique ; même résultat.

Quand j'écris « près de la côte », j'ai tort, car un pigeon peut facilement parcourir, dans un sens ou dans l'autre, 500, 600, 800, et quelquefois mille kilomètres au-dessus de la mer, pour revenir à son nid.

3° L'avion est en plein océan. Les pigeons voyageurs ne pouvant atteindre les côtes, se réfugient sur le premier navire qu'ils rencontrent.

« Je n'hésite pas à affirmer, concluait le capitaine Bourtayre, que les chances de salut auraient été, pour les aviateurs de l'Atlantique, et qu'elles seront encore pour qui les éprouvera, de 50 % ».

Pour les raids terrestres, les chances sont encore bien plus nombreuses, puisque là, il n'est pas nécessaire que les pigeons rejoignent leur nid. Qui les recueille envoie du secours.

Aviateurs et aéroliers, par amour-propre — bien puéril ! — ne veulent pas de pigeons.

Moyen désuet, répondent-ils.

Comme ils se trompent ! La nature est encore ce qui se fait de mieux. Il n'y a que deux messagers *absolument* sûrs : l'homme ou le pigeon. L'appareil de T. S. F. est lourd et ne fonctionne pas toujours ; l'homme, la plupart du temps, ne peut pas s'employer ; le pigeon, lui, arrive ou meurt !

Nos bases d'hydravions militaires sont munies de pigeons voyageurs.

J'ai vu également, à Ajaccio, embarquer huit pigeons à bord de chaque avion de transport en partance pour la Tunisie.

Cependant, beaucoup d'aviateurs ne croient pas au pigeon ; ils ne croient pas au parachute non plus. Mais qu'ils en aient besoin une fois, ils sont vite convaincus !

Car ils sont encore moins têtus que les alpinistes ! (*)

Avion, pigeon. Deux frères.

Celui-ci a toujours précédé celui-là.

(*) Les pigeons voyageurs pourraient être employés très utilement pour sauver les excursionnistes qui se perdent chaque année en montagne.

Avant l'avion, le pigeon fut observateur, agent de liaison, photographe et topographe.

Vous souvenez-vous du docteur Neubronner qui, en 1909, inventa un appareil de prise de vues et fit relever des plans par de pauvres pigeons cuirassés d'acier, enlevant cet appareil ?

Braves oiseaux. Ils furent à leur façon et de tous temps, de petits héros.

*
* *

Un enlogement.

Des roucoulements, des frémissements d'ailes, des coups de bec aux paniers d'osier.

Gracieux et coquets, les pigeons tendent, tels de vieux habitués, leur petite patte rose au colombophile de service, qui passe prestement à chacun l'anneau contremarqué.

Puis ils entrent dans leurs compartiments de voyage, sleepings d'osier, confortablement rembourrés de copeaux.

Remarquables sujets que ces petites bêtes dont la plupart ont à leur actif de superbes performances.

On les sent nées pour les espaces libres. Leurs yeux, brillants comme des perles, semblent fixer, au-delà de la cage, des horizons sans fin et des paysages bleus.

Ailes blanches, ailes noires, ailes grises, gorges d'écaille ou de velours, têtes fines et intelligentes, ensemble charmant.

En bas, les mâles, robustes, vrais athlètes ; en haut, les femelles, plus frêles, plus élégantes, tournant joliment leur cou, comme de jeunes personnes désireuses de plaire.

On va fermer les paniers.

Au revoir, gentils oiseaux. À tire d'ailes, vous reviendrez.

Un lâcher.

Un carré nu sur une grande place, comme pour un départ de bailon. De la foule autour. Des cages d'osier superposées.

La « Marseillaise ». Un coup de sifflet. À la fois, toutes les

portes des paniers tombent. Et c'est l'envolée magistrale de milliers d'oiseaux, avides de liberté et de soleil.

C'est une nuée d'ailes qui s'échappe, impérieuse, tumultueuse, avec de grands battements joyeux et au milieu d'une pluie de duvet blanc.

Les femmes, étonnées, poussent des cris d'admiration ; les enfants tendent leurs petits bras ; les hommes avouent : « C'est diablement impressionnant ».

Des ailes, des ailes, il sort toujours des ailes.

Les pigeons prennent de la hauteur, errent, tournoient, s'orientent, se forment en groupes et soudain, ayant trouvé leur voie, filent comme la flèche, un brin de paille au bec.

Dans les rayons de lumière, leurs ailes vacillent comme des flammes d'argent pâle.

Un concours (Amsterdam 1925).

Un fâcheux contretemps — les gentils pigeons ne prirent qu'un train omnibus entre Paris et Amsterdam ! — retarda leur départ. Et ils ne s'envolèrent que dimanche matin. Ils arrivèrent en Hollande, en effet, seulement samedi soir, après un voyage des plus longs et des plus fatigants ; car, on a beau dire, trois jours et trois nuits de chemin de fer, c'est éreintant, même pour des pigeons !

Heureusement, des soigneurs expérimentés les attendaient au bout, et avec quelle impatience ! Les pigeons firent un bon repas, graines fraîches et eau claire, puis prirent un repos bien gagné. Enfin, à 3 heures du matin, on les réveilla, pour les préparatifs ultimes d'une randonnée de 770 kilomètres. À 6 heures 45 du matin, on ouvrit les cages et les 117 oiseaux, d'un large coup d'aile, dirent adieu au pays embrumé où les moulins chantent au bord de l'eau, et où les filles ont de grandes coiffes de dentelle.

Ils montèrent très droit, dans ce ciel, jamais assez vaste pour eux ; ils montèrent très haut, comme pour mieux voir leur chemin. Ils tournoyèrent quelques instants puis, soudain, obéissant à leur instinct, s'élancèrent dans la bonne direction, celle du pays, celle du colombier.

De même que leurs frères aînés les avions, les petits pigeons ont des ennemis : la pluie, le brouillard, l'ombre, le vent. Or, dimanche, ces ennemis ne prirent aucune offensive. Le vent souffla doucement, tel un zéphyr, les nuages se bornèrent à jouer à cache-cache, bien loin, dans un ciel idéalement bleu.

Et, les ailes minces à l'horizon tendues, les pigeons allèrent, rapides, sans heurt, jusqu'au port.

Vers le soir, toutes les voiles se dissipent, les brises s'éteignent et, comme écrit le commandant Weiss, « l'atmosphère ne pèse plus sur les fleurs »... C'est l'heure où les pigeons, ayant rejoint leur nid, peuvent roucouler d'aise et cacher leur tête pour dormir...

Admirable résultat. A 17 heures 10, dimanche, le premier pigeon se posait, à La Cula, sur la planchette de son colombier. Ce messenger, battant tous les records établis jusqu'alors par la Fédération de la Loire, avait couvert 758 kilomètres 800 en 10 heures 30' 56'', soit 20 mètres à la seconde, 72 kilomètres à l'heure, vitesse effarante sur un aussi long trajet, franchi d'une traite, naturellement.

Un autre concours (Amsterdam 1929)

« Lâcher 5 heures 10, temps clair, vent nul, beau départ ».

Tel est le laconique bulletin officiel qu'on recevait dans l'après-midi, au siège de la Fédération.

Ainsi, les beaux voiliers, libres dans l'espace libre, cherchaient maintenant le chemin du colombier.

Ne devinez-vous pas, sur les routes du ciel, ces groupes gracieux et fragiles de pigeons, volant aile à aile, aspirant les distances, bravant les embûches et la fatigue, leur petite tête tournée vers le sud, en direction du nid ?

Allaient-ils arriver d'un trait, ayant d'une envolée magnifique, franchi la rude étape ? Allaient-ils quelques instants, au hasard des prairies et des champs, reposer leur ailes et faire un repas de sauterelles ?

L'attente était longue au pays.

Tout était prêt : la couchette, l'eau et les graines... et aussi l'appareil enregistreur !

Il faut croire aux miracles. À 17 heures 10, le premier pigeon arrivait à Saint-Martin-la-Plaine.

Le retour (Challenge du *Mémorial* sur Roubaix, 1927).

Il a plu sur le chemin, sur le chemin sans bornes et sans limites. La T. S. F. annonce que l'état de l'atmosphère est partout mauvais, que le vent fait rage.

Il est peu probable que les pigeons réintègrent leur colombier le même jour.

C'est, en perspective, la terrible « découche », et chaque propriétaire se demande avec angoisse si son favori ne va pas être une victime de la nuit.

L'anxiété est grande autour des colombiers.

Vers 19 heures 43, un oiseau volant très bas sous l'averse et venant du sud-ouest passe sur Saint-Genis-Terrenoire et file dans la direction de Saint-Martin-la-Plaine.

Quelques coups d'ailes encore, de ces pauvres ailes soyeuses alourdies par l'eau et c'est l'arrivée... Poussée par son amour maternel, la pauvre pigeonne a usé ses dernières énergies pour retrouver plus tôt ses petits.

La pluie continue à tomber, plus drue que jamais. De gros nuages courent dans un ciel uniformément noir. Il semble que nul oiseau n'osera forcer cette haute barrière dressée. Vers 21 heures, c'est la nuit, la nuit sans étoiles, la nuit épaisse et triste. Dans cette nuit, deux ailes glissent, ombres sur l'ombre.

Quelle est cette âme égarée ?

Exposition (Saint-Etienne, septembre 1929).

L'Exposition colombophile est pleine d'enseignements. Les profanes ne sont pas peu étonnés de lire, à la porte de chaque cage où s'impatiente un bel oiseau, un palmarès extraordinaire.

Ils sont là, tous les grands vainqueurs des concours fédéraux. Ils sont là, les grands voyageurs, les amoureux de l'espace.

Leur plumage est doux, d'un bronze patiné, d'un cendré bleuâtre, d'un vert doré, d'un violet rose, d'un blanc de lait ; leur œil est vif. leur bec court. À la place d'honneur, sont exposés cinq pigeons du 18^e génie, l'un spécialiste des vols nocturnes (n'a-t-il pas les plumes aussi sombres que la nuit ?) ; l'autre habitué au vol en montagne, tous sujets de grande valeur militaire.

Tous ces pigeons, s'ils ne sont pas encore des héros, en ont l'étoffe. Braves bêtes !

Des rubans tricolores courent sur la table. Nous sommes là, au-dessus d'une exposition d'élevage ordinaire.

Pour qui veut compléter son éducation colombophile, les appareils de constatation dévoilent leurs secrets et, dehors, la voiture Araba montre la vie et le rôle du pigeon-soldat. Honneur à lui !

Les récompenses.

Une belle salle. Des hommes qui professent leur foi à l'égard du sport colombophile. Un ancien ministre, fort ému, qui remet à un vieux passementier stéphanois, l'étendard tricolore brodé de lettres d'or. M. le capitaine Bourtayre, qui répète les paroles du commandant Raynal.

Une table à tapis rouge, encombrée de prix et de diplômes.

... Cependant, les petits pigeons ont fermé leurs ailes pour l'hiver. Prisonniers dans leurs nids, ils rêvent. Ils rêvent. Ils soupirent aussi... après les espaces bleus et les caresses défendues de leurs colombes...

*
* * *

Je n'ai rien connu de plus douloureux que la mort des quarante-cinq pigeons-voyageurs de mon ami Durand, brûlés vifs dans un incendie.

C'est que je les aimais, ces pigeons, comme j'aime tous ceux de nos sympathiques propriétaires régionaux.

Je les avais vus bien souvent en exposition, ou bien à l'heure

impressionnante de la mise en cage ou du lâcher. J'avais posé des baisers sur leurs douces ailes.

... Des flammes rouges ont détruit le nid.

Il n'est rien resté, rien, pas un fragment des plateaux où les femelles couvaient leurs œufs, pas un morceau des baignoires de zinc, pas une plume, rien...

J'ai eu, de ce malheur, un vrai cauchemar.

Où est leur petite âme que le feu n'a pas pu consumer ?
Où s'est-elle réfugiée ? Dans quel coin de ce grand vase clos qu'est l'univers ?

Il n'y a pas de néant et il n'y a pas de mort.

Rien ne se perd et tout s'égare, dit Maeterlinck.

Au couchant de cette vie ou à l'aurore d'une autre — d'une autre qui nous hâtera d'un pas vers le cycle des perfections — nous retrouverons ces êtres envolés.

Croyez-moi, cher Monsieur Durand.

C'est en pensant à vos pauvres pigeons qu'un soir, dans un jardin de velours vert, j'eus l'impression qu'il existait peut-être quelque part un paradis.

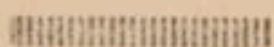
Si je fermais les yeux, des ailes accouraient. La paix était en moi. Les hommes étaient bons.

Beau rêve.

Non, je ne vis jamais autant de fleurs éclore.

Je n'entendis jamais autant d'oiseaux chanter...

Mon voyage au Maroc



*Allah Ackbar !...
Dieu seul est grand.*

I — DE LA VILLE NOIRE A LA VILLE BLANCHE



Voulez-vous aller faire une descente en parachute à Casablanca ?

Un beau jour d'avril, une lettre du ministère de l'Air, avec cette proposition, bien tentante, en vérité.

Un voyage au Maroc n'est pas pour me déplaire.

En un instant, j'évoque les pages colorées des Loti, des Chevillon, des Tharaud, des

Demaison, de tous les auteurs ravis qui ont chanté les somptuosités étranges du Moghreb, l'empire du couchant...

L'un nous emmène « par les plaines sauvages tapissées de fleurs, par les déserts d'iris et d'asphodèles, au fond de ce pays endormi sous le soleil lourd, voir les grandes villes mortes que berce un éternel murmure de prière. » Un autre nous décrit les chevauchées à travers une campagne perpétuellement fleurie, le campement qui se forme le soir, au point atteint par la course quotidienne, l'incomparable attrait de ce contact avec une civilisation musulmane immobilisée dans le plus lointain moyen-âge.

... Je me souviens de tout cela. Il passe devant mes yeux pleins de convoitise des visions de soleil, de caravanes, de femmes farouchement voilées, d'oiseaux rares, de vieilles pierres...

Je vais chercher dans ma bibliothèque un livre de prix fané, gagné je crois, en 1907 ou 1908.. alors que Casablanca n'existait pas encore. Je le feuillette avec respect : je vois des mosquées, des minarets, des portes berbères, des palmiers, des chameaux. Le charme me prend. C'est fait ! J'irai à Casablanca. Mektoub.

Je réponds oui au ministère de l'Air et j'envoie au prince Murat, président de l'Aéro-Club du Maroc, un article emballé déjà, un article sur mes souvenirs de parachutiste, qui se termine ainsi :

Je vais venir au Maroc. Je suis heureuse. Parce que le Maroc est le pays neuf, le pays jeune, jeune comme cette aviation que je chéris, et qui entraîne les peuples en marche...Parce que le Maroc, ouvert avec enthousiasme au progrès des hommes, est quand même un refuge pour les coutumes touchantes et la poésie du passé ; parce que j'aurai peut-être, en essayant de pénétrer l'âme mélancolique de l'Islam, la même douce impression de paix que je ressens en quittant l'avion tumultueux pour la nacelle isolée du bon sphérique... Parce que le Maroc enfin est la terre du soleil, de la lumière et que j'aime la lumière et le soleil.

N'est-ce pas vrai, puisque je m'efforce, avec mes ailes, de m'en rapprocher ?

*
* *

Le Genève-Bordeaux.

Une nuit de chemin de fer et l'on se réveille, tout dispos, au petit matin, alors que six heures sonnent naïvement au beffroi de Libourne. La lune sommeille encore dans un ciel pâle, les oiseaux se disent bonjour.

L'antique Burdigala des Romains offre à ma curiosité ses quais pittoresques et animés, son superbe pont de pierre, ses portes gothiques couronnées de machicoulis, ses fameuses allées de Tourny et sa non moins fameuse place des Quinconces, son monument des

Girondins, ses Trois Grâces, sa vivante rue Sainte-Catherine, son magnifique jardin public, son Palais Gallien aux restes imposants, sa tour Saint-Michel et ses momies... Dans un hôtel basque au joli nom d'Etche Ona (Bon accueil), je m'initie aux délices des confits d'oies... en attendant les poulets à l'orange !

C'est jour de marché aux vins. Les hommes sont affairés, bavards... Mais il pleut, et les mignonnes clochettes du muguet traditionnel sont toutes frileuses dans leurs robes embaumées...

...On embarque !

L'« Haïti » est un charmant bateau, coquet comme un yacht de plaisance. Palace en miniature, il nous accueille confortablement. Les cabines sont gentilles, le salon luxueux, le bar avenant, la cuisine savoureuse et les cocktails... infaillibles !

Les officiers du bord et les passagers sont d'aimables compagnons.

Nous passerons là trois jours et quatre nuits, de pleines vacances, trois jours sans lettres, sans journaux, sans téléphone, sans visites trois jours avec la seule préoccupation de faire un peu de lecture, de piano et de conversation, de jouer aux cartes, de gagner des parties de palet, de parcourir l'« Haïti » des cales à l'habitacle, des soutes au poste de T. S. F., de la chambre des machines à la glacière aux volailles ! trois jours sans soucis, à contempler le ciel et l'eau. Vacances ! Vacances idéales !

Dès 7 heures, la bande joyeuse envahit le pont supérieur et dans la bise fraîche saturée de vapeurs amères, jaillissent des rires.

On brandit les fourches, et les gros pions, malignement, vont se placer dans la case « moins dix », ou, au moindre roulis, vont caramboler les boucles, les chaînes, les poulies, se fracasser contre les claires-voies ou les manches à vent. C'est du sport gai. Parfois, une séance de photographie, une heure de musique, quelques kilomètres à toute vitesse sur le premier pont.

Le temps fuit... Et aussi, au loin, les côtes d'Espagne. On a vu le cap Finistère et la baie de Vigo, on a vu la lente estompe grise des montagnes courant au long de la rive, le monastère de San-Mar-

thino. On a deviné Lisbonne à l'embouchure du Tage, et voici soudain le point le plus majestueux : le cap Saint-Vincent.

Imaginez, formant l'extrémité du Portugal et découvrant, comme une ample échancrure l'entrée du détroit de Gibraltar, un angle de rochers rudes, en granit rouge et bistre, rongés par les vagues ; des trous profonds, anciennes cavernes de contrebandiers, sont creusés dans la pierre et entr'ouvrent, au niveau de l'eau, leurs gueules noires.

Au dessus, un phare tout blanc.

Des bonshommes minuscules, soldats peints des boîtes de jouets, agitent un drapeau national, rouge et vert, rouge comme le rocher, vert comme la mer.

Il y a dans cet ensemble une symphonie de couleurs éclatantes, une grandeur sauvage.

Le ciel est d'un bleu de faïence et le soleil va s'enfoncer dans les flots aux chevelures d'argent. Des mouettes, par centaines, par milliers peut-être, s'élançant du Cap, font des taches blanches sur la mer, puis viennent nous escorter. Le navire est entouré d'ailes !

Etendues, éploées, elles semblent ne pas bouger, et pourtant elles avancent comme nous avançons ! Avec aisance, elles planent dans le vent, se laissent porter, sont suspendues dans le vide implacable, pareilles à ces colombes sacrées qu'on voit aux vitraux des églises !

Je sais que mouettes et goélands ont résolu, dépassé même le problème du vol. Intéressée, je les étudie.

Quelques battements d'ailes, quelques cris et les oiseaux décrivent en l'air courbes et périples, plongent entre deux vagues, remontent avec un poisson, promènent des flots au ciel leur voile immaculée.

Le triomphe de l'Aile, a écrit Michelet.

Le sillage du navire est déjà un abri pour les mouettes. La nuit, elles auront un vrai refuge sur le pont, au chaud, près des machines.

Elles sont habituées. Ce sont les mouettes de l'« Haïti ». Chaque paquebot a les siennes.

Gracieuses camarades, elles nous suivront jusqu'à Casablanca et, les premières, nous appelleront en haut quand surgiront, d'emblée, au fond de l'horizon, de multiples apparitions blanches : les terrasses et les minarets encadrés de touffes de verdure, le phare d'El Hank sur sa presqu'île de rocailles, la grande jetée, les docks flottants...

Je suis à Casablanca. Je suis au Maroc ! Les passagers s'énervent. Les bateaux pilotes évoluent autour de nous, nous frayant le chemin dans le port. Les mouettes donnent des coups d'ailes radieux.

En un clin d'œil, les ponts sont envahis d'une nuée d'hommes noirs et bruns qui courent, qui sautent, qui grimpent, qui se faufilent, qui empoignent d'autorité sacs et valises et s'échappent avec, agiles comme des singes !

Ils sont pieds nus ; leurs longues tuniques fendues laissent voir des jambes maigres, leurs yeux sont vifs, leur barbe sombre : ils portent turban et bracelets de cuivre...

Les non initiés craignent pour leurs mallettes !

« T'en fais pas, Madame », disent les hommes bruns.

... En effet, quelques minutes plus tard, on retrouve le tout, méthodiquement aligné et rangé sur les tables de la douane.

Dans le hall, des personnages splendides, vêtus à l'antique de burnous et de péplums, chaussés de larges sandales rouges, vertes ou jaunes, brodées d'or, se pavanent avec des airs de seigneurs. Le contraste est déjà frappant entre la fierté calme de l'indigène et l'activité plus fébrile du voyageur, entre l'allure énigmatique de la mauresque cachée sous ses voiles et l'attitude hardie de la petite femme provocante qui vient de France.

Présentations, saluts, shake-hands, riches autos sur le quai. On nous attend et... pour nous, ces messieurs de l'Aéro-Club sont débordants de cordialité...

II — UN CHEF D'ŒUVRE DU GENIE FRANÇAIS : CASABLANCA

Ma première impression à Casablanca ?

Je suis de Saint-Etienne (Loire), ne l'oubliez pas, comme on chante dans l'opérette.

Ce que je remarque tout de suite, c'est la blancheur des maisons, la netteté des rues, la spaciosité des avenues, la gaieté des monuments publics, l'étendue des jardins...

Ce qui me plaît, c'est le vol familier des hirondelles et des martinets, qui emplissent les voies les plus fréquentées de leurs petits cris et de leurs grands coups d'ailes.

Ce qui m'amuse, c'est l'étonnant mélange de la vie arabe et de la nôtre, le contact du mulet chargé de menthe ou d'arachides et de la dernière six cylindres à la mode, le coudolement du juif crasseux à la lévite noire et de l'élégante emmitoufflée de fourrures... Mais j'arrive seulement, et j'aurai bien d'autres surprises !

Je voudrais d'abord vous faire accomplir avec moi le tour de Casa.

Le centre, c'est la place de France, vaste quadrilatère régulier qu'abritent les remparts et que surmonte la tour de l'Horloge, trait de séparation entre la vieille ville, murée, claustrée, et cette jeune cité de 15 ans qui fait orgueilleusement parade de ses larges artères bordées d'hôtels, de palais et de villas.

Si vous avez quelques heures de loisir à dépenser, asseyez vous place de France, à la terrasse du « Majestic » ou du « Roi de la Bière ». Ouvrez grands vos yeux et regardez : vous ne regretterez pas votre temps.

Devant vous, c'est un défilé qui vaut le cinéma parlant ! Voici la ruée des petits mendiants, tout nus sous leurs « acknifs » en haillons, qui ont appris à tendre la main comme chez nous on apprend à lire ! Voici l'armée des cireurs de chaussures qui déballent leur attirail de crèmes et de brosses et, l'un à droite, l'autre à gauche, s'emparent impérieusement de vos pieds. Jamais, non jamais, je n'ai vu autant de cireurs, même à Marseille qui en est pourtant la patrie !

À toute heure du jour ou de la nuit, vous les avez, c'est le cas de le dire... dans les jambes !

Le soir du banquet de l'Àéro-Club, mon camarade Osman, le trapéziste, quitte l'hôtel avec des escarpins qu'il n'avait pas astiqués.

Il est dix heures. Osman fait une réflexion sur ses souliers poussiéreux, et aussitôt surgît de l'ombre, sorti on ne sait d'où, un cireur qui se jette à genoux et fait luire avec dextérité !

Mais, revenons place de France.

Voici les porteurs d'eau avec leurs outres en poil de chèvre, le joueur de banjo qui vous offre une coquille porte-bonheur, les innombrables marchands de cacahuètes, de tapis, de portefeuilles, de journaux, de cartes postales, de beignets, de papier d'arménie, de bas et de bretelles.

Ne vous y fiez pas, d'ailleurs. Tous ces débraillés sont très riches, plus que vous peut-être, plus que moi sûrement.

Tel grilleur de maïs qui débite son baume, accroupi au coin de la rue, est propriétaire d'immeubles somptueux rapportant 6 à 7.000 francs de loyers mensuels ; il n'y a pas de sots métiers, dit le proverbe...

Un tintamarre de castagnettes et de grelots, des vociférations. Ce sont les danseurs chleus qui viennent s'exhiber dans une séance de danse du ventre. Pendant quelques minutes, quatre ou cinq grands diables se contorsionnent, disloquent leur corps, dandinent leurs jambes, agitent les pans de leurs burnous, remuent des théories de colliers et de bracelets, tordent au milieu d'une horrible face noire, leur grosse langue rouge, saluent en balayant le sol avec leur couette de cheveux d'ébène. C'est infernal.

Dans les tribus de l'intérieur, les chleus tombent dans le fanatisme. Ils dansent durant des heures, exaspèrent les foules qui vibrent d'émotion...

Voici un dresseur de singes, puis un diamantaire au teint d'olive, qui entr'ouvre un écrin où scintille un saphir bleu... Voici le marchand de fleurs, roses et œillets ; roses splendides aux tons indécis de l'ivoire, ou jaunes comme le soufre, brillantes comme l'or, timides comme l'aube, éclatantes comme la pourpre d'un couchant ; œillets opulents, de la grosseur d'une main, croulant sous le poids de leurs corymbes d'un blanc pur, d'un mauve pâle ou d'un rouge écarlate. Fleurs de symboles, de contes et de légendes...

... Dans la rue trottent des bourriquets. Des chevaux traînent

d'authentiques calèches où se prélassent des dames voilées. Beaucoup d'Arabes à bicyclette, à motocyclette, et des autos à la douzaine. A Casa, chacun a sa voiture. Dans notre vieux monde et proportionnellement, Casablanca est la ville, après Paris, qui possède le plus d'automobiles.

Le Marocain, lui, s'est adapté tout de suite. Il a pris, de la civilisation, ce qui lui a semblé commode. Il a toujours son âne et son chameau, mais il est fervent de locomotion mécanique.

*
* *

... « Dans Casablanca, tout chante l'effort français, les noms de l'histoire récente : place Lyautey, avenue d'Amade, rue Drude, boulevard du 2^e Tirailleurs et du 4^e Zouaves.

« Ici, tout est neuf. Il ne faut pas chercher de monuments à visiter, mais seulement une grande impression de puissance, de travail, de volonté, d'acharnement, d'obstination et de réussite. »

Voilà ce que je lisais à la veille de mon départ.

Maintenant, je me rends compte. Avant d'aller flâner dans les ruelles sordides de la Médina, je fais connaissance avec la ville européenne.

Que dire ? C'est Paris... mais un Paris avec de l'air et du soleil, des hirondelles et des parfums de menthe.

Casablanca moderne n'a pour toute originalité que celle d'une ville champignon, éclore sous un coup de baguette magique, le « Je veux » de Lyautey, et développée avec une rapidité prodigieuse.

C'est l'avenue du Général d'Amade et le boulevard de la Liberté, le Cercle militaire, le Théâtre ; c'est la bâtisse des Postes et Télégraphes, au style pur, aux décorations de pierres multicolores, qui semble, sous la lune, un vrai château de fées...

C'est l'immense ensemble architectural qui compose la place administrative : le Palais de Justice, le Palais de la Subdivision, les Palais de la Région civile, les casernes, tous monuments splendides étalant leur blancheur sous les caresses ardentes des géraniums ou des bougainvillées.

Champs-Élysées exotiques au pavé net et lisse, où claquent les sabots fins des petits chevaux, où glisse le frissonnant velours des pneus...

Ce sont les parcs à l'herbe vive, à l'eau claire, aux fleurs rares, les riches plantations de palmiers, d'eucalyptus, de faux poivriers, d'acacias et de mimosas, les ombrages du parc Lyautey abritant les promenades et les stades...

Ce sont les magasins luxueux de la trépidante rue de Bouskourā, les arcades et les beaux hôtels particuliers du boulevard de la Gare...

Il faut, en admirant ces merveilles, se convaincre surtout d'une idée : il y a quinze ans, tout ceci n'existait pas ! Ces larges avenues, ces rues commerçantes n'étaient que le bled, le bled hostile où les indigènes exaltés guettaient le Blanc, l'arme au poing, pour obéir au Coran et gagner le Paradis !

La place de France ? Jusqu'en 1913, un simple marché aux abords d'un cloaque pestilentiel !

On donnait, à cette époque pour quelques sous ce terrain fabuleux qui valut 15 francs après la guerre, et qui se vend aujourd'hui 2.500 francs ou 3.000 francs le mètre carré !

Lyautey, à son arrivée dans Casablanca (Ville Blanche), autrefois Dar el Beïda (Palais Blanc), jugea d'un coup d'œil la situation de ce bourg de 10.000 habitants assoupi au bercement de la mer.

Le grand chef prit son compas dont il fixa la pointe sur la place de France. Il traça, autour de ce centre, un arc de cercle de six kilomètres et, dans le vaste éventail ainsi dessiné, lança le régiment des architectes, des ingénieurs, des entrepreneurs et des maçons.

Ainsi Casablanca sortit de terre ; elle grandit à mesure des besoins, sans doute aussi, on peut l'avouer, au hasard des spéculations. Le maréchal Lyautey a excusé bien des choses quand il a prononcé sa phrase un peu rude de soldat : « On ne fait pas des colonies avec des... jeunes filles ! »

Bref, Casablanca est aujourd'hui l'importante base maritime, au débouché de la fertile Chaouïa, la ville aux 115.000 habitants, l'image de la faculté créatrice du génie français, l'« école d'énergie »

que louait André de Tarde et, ce qui résume tout : « le seul acte français qui ait étonné les Américains ! »

Puisque nous en sommes au chapitre des miracles, contons celui du port : c'est un autre édifice à la gloire de Lyautey.

De la place de France, le boulevard du 4^e Zouaves, où commencent à s'élever de beaux immeubles, côte à côte avec les pittoresques boutiques indigènes, conduit au port.

C'est un modèle, avec ses 140 hectares de mouillage, son pourtour de deux kilomètres de quais et de terre-pleins munis de remorqueurs, d'allèges, de grues, de citernes ; sa grande jetée de couverture de 1.900 mètres, en prolongement de celle amorcée déjà en 1908 à Sour el Djedid ; sa jetée transversale de 1.400 mètres qui, enracinée d'un côté vers les Roches Noires, rejoint la première après une solution de continuité de 250 mètres qui constitue la passe principale ; son petit port annexe de huit hectares et, à côté, son port phosphatier, doté de l'outillage le plus moderne. Les wagons des trains électriques venant directement des gisements, déversent leur contenu dans les bateaux mêmes. Pas de temps perdu. Une organisation à la Taylor.

Le trafic du port de Casa, qui était de 80 millions en 1915, porte actuellement sur plus d'un milliard. Et, là non plus, rien n'existait avant Lyautey ! Il n'y a pas beaucoup d'années que les bateaux phosphatiers, les navires et les courriers, accostent à quai. Nombreux amis à qui je relate les péripéties de mon voyage, me servent en échange l'histoire de la fameuse grue au crochet de laquelle on suspendait les malles, les ballots, les paniers, voire même les hommes, pour les déposer avec plus ou moins de délicatesse dans les canots, la grande grue — n'est-ce pas, M. Paoli ? — qui fut la cause initiale de la guerre du Riff ! !

La perspicacité de Lyautey, se fondant sur l'évaluation des richesses naturelles de la Chaouïa et l'examen de la situation géographique exceptionnelle de Casablanca, ne fut point mise en défaut.

Les spécialistes de la question sont persuadés aujourd'hui, quant à eux, « que le port de Casablanca est simplement ce qu'il

fallait qu'il fût, et que les prévisions ayant présidé à sa construction sont parfaitement rationnelles et proportionnées en tous points au futur développement économique du pays ».

On a médité de Casablanca. Qui ? Des gens qui n'y ont pas réussi ou bien encore d'autres, touristes ou enquêteurs, qui ont vu trop superficiellement.

Il est évident qu'en débarquant au Maroc, on est surpris, dérouté. La vie large et facile que mène, en général, la population civile, le ruissellement de l'argent, les chiffres astronomiques qu'on vous jette comme poudre aux yeux, ne laissent pas que de vous rendre rêveur...

Il faut quelques jours pour s'habituer, pour comprendre. Il faut aussi sortir de Casablanca. Il faut, comme je l'ai fait, interroger les chefs intelligents, complaisants, des services municipaux, s'intéresser avec eux à l'économie politique.

Il faut reprendre le Maroc à son origine, au temps où les critiques se demandaient si tous ces territoires, au seuil du Sahara, valaient réellement la dispute dont ils étaient l'objet ! franchir les trois étapes de la conquête, pénétrer l'esprit de Lyautey...

Plus encore que l'œuvre militaire du maréchal, son œuvre civile est admirable. Diplomate avant tout, Lyautey a su choisir un système de colonisation devant lequel l'étranger ne peut que s'extasier. Système de tolérance religieuse, de conservation des mœurs et coutumes, de respect pour les traditions administratives, pour les organisations séculaires, pour toute l'activité existant déjà dans le pays, parallèle à un effort en vue de l'accroissement de la production et du relèvement du niveau intellectuel.

Plus éloquemment que tout autre réalisation, Casablanca dit les mérites de Lyautey et prépare le voyageur à saisir plus tard, dans ses excursions vers l'intérieur, les subtilités de la politique sage, cohérente et méthodique de la France au Maroc.

III — VILLE EUROPEENNE ET VILLE ARABE

Et Casablanca grandit toujours ! Elle est encore un immense

chantier où résonne le bruit des pelles et des marteaux, où voltige la poussière blanche du plâtre, où circulent des tombereaux chargés de moëllons. On construit partout. Là où l'année dernière n'était qu'une place envahie d'herbes maigres, a poussé un immeuble de plusieurs millions.

Une statistique communiquée par les services municipaux, évalue à 73.542.000 francs le chiffre des demandes de construction pour 1927. Ce chiffre a pas mal oscillé : 20 millions en 1918, 22 en 1919, 65 en 1920, 49 en 1921, 40 en 1922, 18 en 1923, 15 en 1924, 21 en 1925, 52 en 1926. Si j'en crois les renseignements officieux, on construit aujourd'hui pour 15 millions par mois à Casablanca, et... l'on ne trouve pas d'appartements !

Les prix exigés là-bas pour un logement modeste effraieraient nos braves Stéphanois ! En moyenne, on paie par mois à Casablanca ce qu'on paie par an chez nous. Il est vrai que les appointements sont en rapport !

N'importe, la vie est très chère. Les droits de douane qui frappent tous les objets contribuent à élever le coefficient dans de notables proportions. Certes, les produits du pays sont de prix abordables, mais elle est loin quand même l'heureuse époque dont parlait mon confrère Piétri, l'époque où six langoustes valaient six guèrches et où la guèrche valait six sous ! Notre pauvre existence du vingtième siècle est bien compliquée...

... J'ai fait, avec l'ami Pélissa, du « Petit Marocain », la promenade traditionnelle du tour d'Anfa. L'Anfa et l'Anfa supérieur sont les riches quartiers aux boulevards bien peignés, bordés de villas de luxe.

Colonnades, pergolas, terrasses, disparaissent sous leurs parures de lierre, de liserons, de clochettes, de chèvrefeuilles embaumés, de géraniums ; s'enfouissent sous le manteau de velours violet des « Nouar Carfi »... Dans les jardins, des massifs de fleurs éclatantes, des haies de mimosas, d'eucalyptus et d'orangers.

Le boulevard fini, c'est le sol jaune et âpre, l'étendue sans relief de la plaine de la Chaouïa qui court vers la mer.

Sous le soleil dur, flambent les pistes du stade et du vélodrome,

s'arrondit comme une couronne dentelée l'enceinte rouge des arènes, se détachent en blanc cru les barrières du champ de courses.

Toros, bœufs, moutons, sont au pacage, le long de la route. Les uns gambadent, les autres se pressent peureusement en troupeau, et mélangent les flocons de leur laine grise.

Le vent souffle du large, apportant une odeur âpre. Après le tertre d'Anfa, le chemin se resserre, qui conduit au phare d'El Hank.

J'ai, dans le cœur, un souvenir... une route pierreuse, sinueuse, contournant les dentelures d'une côte frangée de rocs, fleurie de myrthes et de cistes, un rond-point sauvage, bout du monde marqué par le chapeau pointu d'un tour génoise... la route des Sanguinaires !

N'est-ce pas la Parata qui va surgir ? Non, ce n'est qu'une autre tour : El Hank, pylone blanc dressé sur le bloc déchiqueté d'un promontoire. Une petite plage, puis des masses de rochers spongieux, creusés en cavernes, où s'engouffre la mer en hurlant.

Presque un coin de Corse, mais avec le parfum du maquis en moins !

Au loin, sur un récif noir, est juché le sanctuaire de Sidi Abd Er Rahmane. Battu de tous côtés par la vague, il n'est accessible qu'à marée basse. Plusieurs pèlerins surpris par les flots, sont morts au cours de leur pieuse visite.

Un marabout habite ici, entre ciel et eau. Il fait des miracles et rend les femmes fécondes...

Une ancienne Kasba en ruines, et l'on revient par les terres. Des indigènes y travaillent, accroupis. Ils remuent le sol comme ils font les tapis, assis sur leur derrière !

On revoit les châlets de plaisance de tous les styles. Un peu d'ombre. Des frondaisons de palmiers, de phénix, de mimosas et de tamaris.

La ville. Le parc Lyautey, avec, à l'entrée, la modeste stèle blanche où sont gravés ces mots simples : « A la mémoire de Charles de Foucault, explorateur du Maroc en 1883-1884, officier-explorateur-prêtre, apôtre du Sahara, mort pour la France à Tamanrasset (Hoggar), le 1^{er} décembre 1916 ».

*
* *

Changement de décor.

Longeant les remparts de la Médina par le boulevard du 2^e Tirailleurs, où se tient, dans le fondouk Baschko, un original marché aux puces, nous arrivons place Marrakech.

Déjà, la multitude des marchands, des cireurs et des mendiants indigènes entoure la voiture. On n'avance plus et mieux vaut descendre.

La place Marrakech est bien nommée ; en miniature, c'est Djema El Fna, la curiosité de la capitale du Sud.

Sur son étendue noyée de soleil, c'est un encombrement de mulets, de chameaux, de moutons, de chevaux, de femmes, d'enfants, une foule grouillante rassemblée. Au milieu de cercles attentifs, des acrobates, des musiciens, des conteurs, des danseurs, des écrivains publics, des conférenciers, des charmeurs de serpents. Un grand Marocain encapuchonné dénoue un mouchoir de soie, écrin primitif de fastueux bijoux : boucles d'oreilles larges comme des bracelets, serties de perles et de diamants, « semaines » de cercles d'or vendus au poids, sautoirs d'authentiques « louis » de 20 francs, esclavages d'ivoire, plaques de ceintures gravées et taillées, où sont enchâssées des scarabées en pierres précieuses...

Huit jours plus tard et j'aurais pu, à bon compte, me couvrir de bijoux.

Pour la fête de l'Aït el Kébir (fête de l'Agneau, en souvenir du sacrifice d'Abraham), toutes les familles immolent un mouton. Pour acheter le mouton, il faut de l'argent et pour se procurer de l'argent, on vend ses bijoux ! Chez nous, on vendrait sa chemise, mais au Maroc, on n'en a pas !

...Arcade trouant l'enceinte monotone des remparts, Bab el Marrakech (la porte de Marrakech) s'ouvre sur les quartiers indigènes.

Dans un labyrinthe de ruelles tortueuses, étroits passages entre des murs d'un gris crasseux, on croise de rares passants : femmes

voilées portant sur leur dos, dans une « medemma » (besace) leurs moutchatchous dont on n'aperçoit que la tête rasée et la mèche de cheveux à l'esquimeau ; hommes à l'allure de moines espagnols ; gamins et gamines dépenaillés s'ébattant dans les tas d'immondices.

À l'ombre problématique des voûtes, des vieillards, graves s'épouillent... Les petites bêtes sacrées (!) sont soigneusement ôtées de la barbe et remises en liberté sur le pavé !

... Enfin, ce sont les « souks », marchés où s'approvisionnent les naturels du pays ! De chaque côté de la rue, dans les petites boutiques de quelques mètres carrés, s'entassent les produits les plus hétéroclites.

Là, on vend des morceaux de viande, des tripes, des têtes de moutons ; pour chasser les grosses mouches gourmandes, le boucher agite en cadence une large feuille de palme...

Là, on grille le maïs, on fait cuire le poisson, on confectionne du pain et des galettes dorées. Une épouvantable odeur d'huile vous donne la nausée.

Là, c'est le marchand de menthe, d'herbes et d'aromates divers, le marchand de gâteaux, d'épices, de sucre, de café, de thé, de fruits, de légumes. Fruits et légumes d'ailleurs magnifiques, d'une grosseur inconnue en France.

Voici le marchand de « magie noire » ! Pour quelques sols, il vous remet, au bout d'une cuiller de bois, des graines rouges, brunes, jaunes, consciencieusement triées et comptées : chaque sorte guérit une maladie, fait obtenir une grâce, jette ou délie un sort !

À côté, la vieille sorcière ratatinée, diseuse de bonne aventure, marchande de gris-gris, de philtres, d'amulettes, de coquillages-fétiches.

Un « pharmacien », debout devant une cuve de goudron, garnit de ce liquide visqueux des mètres de boyaux qu'il noue à l'aide d'une liane : c'est un remède universel contre les plaies !

Dans les souks aux cuirs, aux laines, aux meubles, on travaille. Des savetiers ressemellent des chaussures, des tondeurs de tapis tendent des fils sur leurs métiers, des menuisiers scient et rabotent, des spécialistes tressent des nattes, tissent des étoffes !

Un bazar. Les Galeries Lafayette de la Médina, annonce le patron ! Sous une couche de poussière, voisinent un broc ébréché, une roue de bicyclette, une lanterne, un carburateur, un vase de nuit, un pneu, un chandelier, un bidet, une lampe de mineur, une boîte à sel, un rouet, un train d'atterrissage d'avion !

Tout le monde vend et achète. C'est un tourbillon de burnous loqueteux. Des criaileries aiguës, des disputes, marquent la moindre transaction !

Le coiffeur opère en plein vent.

Dans les échoppes de « souvenirs », le choix est vaste : sacs, portefeuilles, serviettes, buvards, châles de soie, coussins de cuir brodés d'or, lampes d'Aladin, poignards sculptés et ciselés, étagères peintes, plateaux de cuivre, tapis, poteries de Safi aux pâtes colorées, aux dessins joyeux, qui sont des merveilles de l'art céramique.

Cinq heures. Le brouhaha de la rue est soudain troublé par la voix du muezzin, qui tombe sévère et pénétrante, du haut de la mosquée. Instantanément, tout se tait. Des fantômes blancs se prosternent et baisent la terre. Minutes de recueillement et de prière...

La « Mellah » ou quartier juif, a le même aspect, sauf que les hommes y paraissent plus misérables et que les femmes y sont vêtues de robes plus voyantes. Les bijoutiers surtout font des affaires lucratives.

... Tous ces quartiers de Casablanca ne suffisant plus, un nouveau quartier, assez éloigné du centre, a été construit route de Médiouna, autour du Palais du Sultan. Ville arabe complète avec sa « kisaria » et ses mosquées, amoncellement blanc de maisons rectilignes, où loge une importante population indigène.

Près de là, c'est une autre cité, de plaisir, celle-ci, fermée d'un grand mur infranchissable, avec une seule porte flanquée de deux postes de garde.

« Bousbir » est la curiosité des nuits de Casablanca. Sous la froide lumière de la lune, elle jaillit, vision claire.

Qu'on pénètre dans la fourmilière de ses rues où chantent des murmures de fontaines, où vacillent des lueurs rouges et vertes de

lanternes vénitiennes, où voltigent des parfums d'encens et de fleurs, on est peu à peu grisé...

Dans la case minuscule encombrée de divans, de coussins et de tapis, on savoure le thé à la menthe... puis, autour des tables grasses du café Maure, on épluche quelques bananes, pendant que, sur l'estrade aux chamarrures fripées, des danseuses se trémoussent au rythme lancinant des tambourins et des mandolines.

Au bar, on s'écrase. Sourires. Œillades. Fumée âcre de cigarettes. Etonnant mélange de races.

Un coup de gong. La salle entière entonne une mélodie, ponctuée par le battement des mains.

Elle durera des heures...

IV. — *COMMENT J'AI ÉTÉ PRÉSENTÉE* *A S. M. LE SULTAN*

Hôtes de l'Aéro Club du Maroc, nous avons vécu, pendant dix jours, à Casablanca, des heures délicieuses.

Tombant d'ailleurs en plein milieu d'une véritable semaine de gala, nous avons pour faire suite à nos promenades d'études, des distractions tout à fait parisiennes !

La Journée du Grand Prix, d'abord.

Courses hippiques parfaitement intéressantes. Même excitation, même fièvre, même empressement au pari mutuel que chez nous. Un petit détail amusant : les cavaliers indigènes montant leurs fougueux chevaux arabes pieds nus avec les éperons liés à la cheville !

Ensuite le concours de la plus jolie femme ! Gracieuse compétition dont sortit, devant nous, victorieuse la toute séduisante Herminia Ribeiro ; galant tournoi dont notre confrère Ronserail, par ses articles délicats, fit un roman de chevalerie !

Kermesses dans le cadre féerique du Pavillon Bleu, vins d'honneur, dîners, réceptions charmantes à l'Aéro Club, conférences, bals endiablés...

A 2 heures du matin, on s'échappait des salons illuminés des

dancings, pour aller bavarder un brin avec la princesse hindoue étendue depuis 200 heures sur des tessons de bouteille, dans son cercueil de verre... ou pour aller grignoter les petits pains au chocolat des journalistes !... Un café corse aussi m'accueillait, où les fleurs étaient belles, et divinement parfumées...

Les nuits étaient douces, égayées par un bruyant concert de chants de coqs.

« Je me suis toujours demandé, me disait un jeune aviateur, pourquoi les coqs chantent autant au Maroc ! » Je me le demande aussi.

Parfois, le vent s'élevait, soufflant en tempête avec un bruit de tonnerre... et troublant le premier sommeil.

... À cinq heures, un ronflement dans le ciel criblé d'étoiles : l'avion qui part pour la France.

Puis le jour. Vacarme dans la rue.

Des Marocains, chevauchant leurs mulets ou leurs bicyclettes, foncent dans le vent, avec leurs burnous gonflés comme des ballons ; des marchands crient les pommes de terre ; des valets de chambre à chéchia secouent des tapis, et leur face apparaît, jaune et flegmatique, dans l'encadrement blanc des fenêtres sculptées, entre deux vols d'hirondelles.

... La fête de Jeanne d'Arc est marquée, un soir, par une retraite aux flambeaux monstre... Tout un régiment de tirailleurs défile, torche au poing, au son des cuivres et des violons. Bombes. Feu d'artifice.

*
* *

C'est sur le magnifique camp Cazes, en bordure de la route de Mazagan, que se déroula, le 12 mai, le 3^e meeting d'aviation organisé par l'Aéro Club du Maroc, en collaboration avec M. Bal-luteaud, son délégué général à Paris.

Habitué des réunions aéronautiques, j'ai rarement estimé foule aussi dense sur un terrain.

L'Aéro Club du Maroc et M. le Prince Murat avaient su donner à leur programme côté attrayant et côté démonstratif.

Si quelque chose a pu faire plaisir à des cœurs français, c'est la tenue impeccable des escadrilles : l'une, celle de Casablanca, commandée par le colonel Maginel, l'autre, celle de Marrackech, comptant parmi ses héros l'immortel Pelletier d'Oisy.

L'escadrille espagnole du capitaine Guerrero, brillante cependant, ne put rivaliser que d'assez loin...

Lemoigne fut prodigieux ; de même Osman l'acrobate (*) ; de même l'adjudant Durand, qui cala son hélice à 1.000 mètres d'altitude et, malgré le vent extrêmement violent, vint se poser au pied des tribunes.

Les Casablancais n'avaient jamais assisté à une descente en parachute.

Je sautai, à 400 mètres, du petit Hanriot sanitaire, pour atterrir, après une forte dérive, en plein dans le cercle central du champ, grâce aux qualités remarquables de précision de mon pilote Millo.

Le capitaine Jallois, du ministère de l'Air, commentait intelligemment les exercices au porte-voix.

Certes, je n'oublierai point le chaleureux enthousiasme du public du camp Cazes. Et je n'oublierai point non plus l'instant, un peu solennel de ma présentation au Sultan.

Sa toute jeune Majesté, Sidi Mohamed, entourée de S. E. le Grand-Vizir et de Si Mameri, suivait, de sa tribune officielle, toutes nos évolutions. Trois personnages blancs, sous un dais de velours rouge.

La garde, en armes, rendant les honneurs. L'hymne chérifien, la Marseillaise.

Après les officiers espagnols, Lemoigne et Millo, je gravis les marches cachées sous un somptueux tapis : je serre la main de Sa Majesté, très aimable, et j'écoute, en m'inclinant, les compliments de l'interprète Si Mameri.

Je redescends un peu émue et c'est Pivolo qui me tend les bras en riant. « Ah ! cette petite Stéphanoise, tout de même ! Vous rap-

(*) Le malheureux Osman, au cours d'une descente en parachute effectuée peu de temps après — en juillet — sur la côte normande, fut entraîné dans la Manche, où il se noya.

pelez-vous votre première descente en parachute à Villacoublay ? J'y étais... » C'est vrai... Villacoublay, Fronval... septembre 1921. Le temps passe vite... La gloire aussi... Brave Pivolo !

Dans la poussière dorée, galope autour de l'auto de Sa Majesté un peloton de guerriers rutilants.

*
* *

...Que de définitions a-t-on donné du Français ! Un homme méprisant la géographie, un animal ne sachant pas nager...

Ne pourrait-on ajouter, de nos jours, que le Français de France est un singulier patriote ignorant l'aviation, la plus belle de ses conquêtes !

J'ai eu maintes discussions, dans ma vieille province, avec de braves gens que les plus lumineuses statistiques ne peuvent convaincre. À mon affirmation que l'aviation n'est pas dangereuse, qu'il y a proportionnellement moins d'accidents d'avion que d'automobile, ils opposent l'argument péremptoire : On ne vole pas ! Je leur conseille de venir au Maroc, voir comment on vole !

Certes, mes provinciaux ne savent pas que des avions partent quotidiennement ou plusieurs fois par semaine, suivant les services, du Bourget pour Londres, pour Bruxelles, pour Amsterdam, pour Lyon, pour Marseille, pour Berlin, pour Constantinople, pour Prague et Varsovie, de Lyon pour Genève, de Marseille pour Ajaccio, Alger, Tunis, de Toulouse pour Casablanca et Dakar ; ils ne savent pas que dix jours suffisent maintenant à une lettre pour aller, par la voie aérienne, de Paris à Buenos-Aires, et cela avec un coefficient de sécurité qui atteint 100 % ! Par mer, la même lettre emploierait de 18 à 20 jours.

Ils ne savent pas, non... Et ils sont excusables, puisque, de leur trou, ils ne voient pas voler !

Plus favorisés sont les Français du Maroc. Ceux-là utilisent l'avion comme nous utilisons le chemin de fer. Ils ont besoin de l'avion : l'avion fait partie intégrante de leur vie.

... C'est dans le cadre tout fleuri des jardins et des petites villas

du camp Cazes que j'ai appris l'histoire de l'aviation au Maroc.

1912 : le pilote Brégi et son passager, M. le Beau font quelques exhibitions sur la plage de Casablanca. L'aviation militaire est excessivement réduite et compte déjà des martyrs : le lieutenant Cazes (dont l'aérodrome porte le nom), le capitaine de Sainte-Lagüe, le capitaine Hervé, le caporal Roeland.

1917 : le commandant Cheutin, à qui le maréchal Lyautey laisse carte blanche, dote le Maroc d'une formidable organisation aéronautique.

1919 : la Paix. La folie des grands raids. Un journal : le « Maroc Sports », crée, grâce à une souscription publique, un prix destiné à récompenser l'équipage du premier avion réalisant la liaison Paris-Maroc en une journée.

Le 24 mai, Roget, pilote, et Coli, passager, enlèvent le trophée. Ils se sont envolés de Villacoublay pour aller se poser, victimes d'une panne, au nord de Kénitra. Coli ! Roget ! Roget, mort accidentellement sur la côte d'Azur. Coli, le compagnon de Nungesser...

Même année, 1^{er} septembre. La ligne aérienne commerciale Toulouse-Rabat-Casablanca, dont Pierre Latécoère avait jeté les bases en 1918, commence à fonctionner.

1922 : le service devient quotidien.

Depuis, la ligne a des ramifications sur Oran, sur Alger, sur Dakar et maintenant sur le Brésil et l'Argentine. Aujourd'hui, le courrier France-Amérique apporte aux Casablançais les journaux parisiens de la veille !

1926 : l'Aéro Club du Maroc, fondé en 1922, est reconnu d'utilité publique.

Certes, en 1929, le passage d'un avion ne saurait plus même faire lever les yeux aux habitants de Casa ! Les seuls indigènes de l'intérieur regardent encore — avec le geste automatique de l'habitude — dans leur ciel, bleu comme une image d'Epinal, évoluer les escadrilles, en formations réglementaires !

Pays neuf ! Pays où les ailes ont poussé, promptes, robustes, mûres pour leur rôle double de civilisatrices et de protectrices. Pays où l'on sait la valeur du temps gagné !

Il n'est pas inutile de rappeler que le délai d'acheminement d'une lettre, de Paris, par exemple, pour le Maroc, est au minimum de cinq jours par la voie ordinaire : 30 heures suffisent par avion.

Ce qui est vrai pour les lettres l'est pour les passagers.

Les statistiques des lignes Latécoère, qui oscillent — pour l'ensemble du réseau, autour de six millions de lettres et 6.000 passagers transportés annuellement, pour un kilométrage de 2 millions 5.000, prouvent assez comment le Maroc a compris ses intérêts.

Une autre étape va s'ouvrir désormais : celle de l'aviation de tourisme.

M. le Prince Murat oriente déjà de ce côté les travaux de sa florissante société, puisque l'Aéro-Club a défini son but : développement de l'aviation sanitaire, particulière et touristique.

Quel avenir au Maroc, pour la petite aviation ! Lady Bailey à son retour du Cap, s'extasiait sur l'Afrique.

« Mais c'est l'âge d'or de l'aviation de tourisme, s'exclama-t-elle, et l'Afrique en est le pays rêvé ! Qu'il est loin le temps de Livingstone et de Stanley ! »

Dans ce grand pays rêvé, un petit pays rêvé : le Maroc. Les routes aériennes y sont familières, les aérodromes et les terrains de secours foisonnent, on peut atterrir n'importe où et avoir, par dessus le marché, la chance de rencontrer un mécanicien. Certes, s'il fait beau souvent, il pleut quelquefois et il vente, mais c'est comme partout...

Les Européens du Maroc ont d'autre part, plus que chez nous, les moyens financiers de s'offrir un avion léger et ils n'attendent peut-être qu'un exemple ou qu'un encouragement !

A quand le tour du Maroc des avionnettes ?

V. — SUR LA ROUTE DES CARAVANES

J'ai pris, vers 6 heures, l'autocar de la C. T. M. pour Marrakech.

Le temps de mon séjour était limité et j'avais à choisir entre

deux escapades, l'une au nord et l'autre au sud, l'une vers Fès, capitale qui prie, l'autre vers Marrakech, patrie des grands seigneurs de l'Atlas.

Après bien des hésitations, j'ai opté pour Marrakech.

Sans doute parce que mon amour du soleil me guide instinctivement vers les routes du désert, vers les scènes immenses que la nature a élues pour y donner ses grandes fêtes de la lumière.

Dans le matin rose, la voiture fuit. Je suis la seule dame au milieu d'une vingtaine de Marocains braillant et gesticulant, beaux hommes musclés, aux traits purs, aux yeux de braise. Les pans des burnous blancs ou rayés de bleu et de rouge papillonnent comme des ailes au dessus d'un fouillis de paniers et de malles.

Grâce à l'amabilité de M. Roblot, j'ai un coin retenu à la première banquette près d'une fenêtre, et j'ai comme voisin un Français, contrôleur civil dans la région de Marrakech.

Nous bavarderons. C'est lui qui sera mon cicerone au long des 240 kilomètres du parcours ; c'est lui qui m'initiera un peu aux miracles de la colonisation.

La plaine de la Chaouïa s'étend à perte de vue. Médiouna est un petit village où 50 Blancs s'occupent d'élevage et de cultures maraîchères.

Plus important, Ber Réchid semble le centre d'un pays fertile où l'on remarque de nombreuses fermes européennes, alternant avec les douars et les noualas indigènes. Settât, oasis riche en sources, porte un nom tragique.

Jadis, les caravanes faisaient halte, près de là, au confluent de trois ruisseaux, pour renouveler leur provision d'eau. Seize voyageurs, dit la légende, refusèrent d'acquitter le droit de stationnement qui était exigé. Ils furent décapités et leurs 16 têtes (settachen ras) demeurèrent longtemps exposées auprès des sources. Ce serait l'origine du nom Settât.

Rien, en tout cas, ne vient rappeler cette époque barbare. Settât a des maisons, des jardins, des rues, des places, des monuments publics, comme une tranquille ville de France.

C'est jour de marché. Il y a des cris autour des étalages et des corbeilles, remplies d'herbes ou de fruits.

L'autocar s'arrête quelques minutes. Les petits mendiants le prennent d'assaut.

Mon charmant voisin est entré par hasard dans une maison indigène au moment précis où le thé à la menthe chantait dans la bouilloire. Il m'apporte une tasse de cette délicieuse boisson parfumée qui vaut bien, comme petit déjeuner, tous les cafés au lait du monde!

Encore des champs de blé, de maïs, de lin blanc, de cumin brun, d'agaves aux longues feuilles acérées, aux ombelles bleues ; cette curieuse plante, dont l'effet est si pittoresque, meurt chaque année, après avoir donné sa fleur.

Encore des haies d'oliviers, de figuiers, de cactus, de mimosas, de mûriers, d'arbres à tannin, d'amandiers...

... Mechra ben Abbou, petit centre sur l'Oum er Rebia, blotti dans les tamaris...

Puis, un étroit défilé entre des monticules d'argile rouge et de calcaire noirâtre.

Au sortir de là, c'est le bled !

L'uniforme étendue de la terre aux coloris ardents, coupée de trois grandes lignes parallèles : la route, la piste de chameaux, la voie du chemin de fer, va maintenant s'étaler, splendide, toute nue, sous le baiser du soleil.

C'est une immense palette fauve où le plus passionné des artistes a jeté, au hasard, tous les tons de la gamme des ors et des rouges.

Les regards, extasiés, errent jusqu'aux confins de ce cercle enchanté, pour se fixer soudain sur la silhouette découpée, comme une ombre par le clair de lune, d'une touffe de palmiers verts.

Réalité ou mirage ?

Les effets inattendus de ces visions sur un esprit déjà bien influencé par certaine littérature, font que je ne sais plus bien où est le vrai et où est la part d'imagination !

A l'horizon, cette nappe d'eau claire, plus bleue que le bleu

du ciel, c'est bien un mirage, un de ces mirages dont on parle dans les livres... Mon voisin me la montre du doigt.

... Le bled, les mirages, les caravanes. M'y voici donc, après Loti... comme disait Pierre Mille !

Sur la piste caillouteuse, vont lentement les chameaux et les mulets trop chargés. C'est un long défilé : parfois, l'homme sur le bourriquot, la femme derrière, avec le moutchatchou sur le dos !

De ci de là un puits, un poste militaire, c'est à dire une bâtisse blanche, carrée, surmontée d'un drapeau.

Plus loin, une maison cantonnière... un « koubba » solitaire, à la mémoire d'un personnage vénéré.

Plus loin encore un campement de nomades, un village de « noualas », huttes de terre et de branches où l'on n'entre qu'à plat ventre !

Fenimore Cooper ou Jules Verne... Cette petite station de chemin de fer, cube minuscule posé sur ce tapis pelé me fait penser à une gare reproduite au théâtre en carton-pâte, du Tour du Monde en 80 jours. Il ne manque que Passe-Partout avec sa jumelle en bandoulière !

Et toujours l'imposant profil des chameaux, en marche avec leur ombre. Dans leur sillage, des hommes à capuchon de laine traînent leurs pieds nus.

De vastes troupeaux de moutons, un marché en plein vent, une réunion d'hommes, de femmes, d'enfants accroupis tendant leurs bras : séance de vaccination !

Tout cela peint sous le soleil !

...Souk el Arba des Skours, gîte d'étapes.

...Ben Guérir, réduit fortifié.

...Sur les rails glissent à toute vitesse les wagonnets de phosphates.

Ces chaînes de collines dont le sommet est ceint d'un diadème rocheux en saillies sont des collines à phosphates, qui renferment, paraît-il, des réserves inépuisables de ce précieux minéral. On sait que les gisements du Maroc dépassent en importance tous ceux des autres provinces africaines ; la teneur phosphatière qui n'est que de

50 % en Algérie atteint ici 75 % ; de plus, alors que les phosphates d'Algérie sont extraits en morceaux, ceux du Maroc sont trouvés en poudre. Sans aucune préparation, ils vont de la mine au sac, du sac au wagon, du wagon au bateau, du bateau en Europe.

Pourquoi faut-il, hélas... que tous les bateaux de transport phosphatier soient des bateaux allemands ?

— Parce que les phosphates sont traités en Allemagne ! Pourquoi encore ?

*
* *

Nous parlions l'autre jour du développement du port de Casablanca. La richesse de la seule région des Chaouïa le justifie. La culture des céréales, des légumes, des primeurs, des fleurs, des vignes, l'élevage du bétail, l'exploitation des gisements de phosphates, prennent une extension considérable. La région de Marrackech, où nous sommes maintenant, n'est pas moins florissante.

De l'Oum er Rebia à l'anti Atlas, la terre est d'une extrême fertilité. Les cultures : fourrages, cultures maraîchères, cultures industrielles, céréales ; les arbres : oliviers, orangers, citronniers, cédratiers, amandiers, figuiers, abricotiers, vignes, réussissent à merveille. L'élevage, en particulier celui du mouton, est prospère. Les industries indigènes (travail du cuir, tissage des étoffes et des tapis, art céramique), de même que les industries modernes (fabriques de conserves, minoteries, huileries, briqueteries, ateliers mécaniques), sont fort actives.

D'autre part indépendamment du phosphate, on commence à extraire des entrailles de l'Atlas ou des Djebilet, d'autres riches minerais tel que le plomb, le zinc, le cuivre, l'antimoine, l'étain, l'arsenic, le molybdène...

Dans un pays pareil, on comprend que la première préoccupation du Gouvernement du Protectorat ait été de construire des routes.

Depuis 1912, l'effort de la France dans ce sens a été poursuivi sans relâche.

« Le premier réseau de routes impériales dites « principales », créé pendant la guerre, a eu pour but de constituer une grande artère côtière reliant depuis Kénitra jusqu'à Mogador (et maintenant jusqu'à Agadir) toutes les villes de la côte : Rabat, Casablanca, Mazagan, Safi, ainsi qu'une autre voie principale reliant Rabat à Meknès et à Fès, avec prolongement vers Oudjda en direction de l'Algérie, et une série d'autres voies rayonnant de Marrackech, capitale du Sud, pour la relier à Casablanca, Mazagan, Safi et Mogador. Sur la route de Casablanca à Marrackech s'est enfin ajoutée une antenne desservant la riche région agricole du Talda, à la frontière de la dissidence. En même temps, on entamait dans les régions déjà bien pacifiées comme la Chaouïa, la construction d'un réseau secondaire destiné à relier les petits centres anciens postes militaires devenus villages de colonisation, et à desservir les principales zones colonisées pour permettre l'évacuation de leurs produits vers les ports. L'impulsion donnée à la création de ce réseau, qui correspond à peu près à celui des routes départementales de France, a été très accrue depuis l'armistice, de manière à satisfaire les exigences d'une colonisation qui se développe sans cesse, non plus seulement en Chaouïa, mais aussi au sud de l'Oum-er-Rebia, à Marrackech, dans les régions de Rabat, Meknès, Fès. »

La route marocaine nous étonne pour les vitesses qu'elle permet. Les cars y circulent à 80 à l'heure ; des courses d'automobiles, où la moyenne réalisée dépasse toujours le 100, y sont organisées annuellement sur des circuits allant quelquefois jusqu'à 700 kilomètres !

Même en dehors de sport et de compétition, on se déplace, au Maroc, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité, aussi facilement à 300 kilomètres qu'à 50 kilomètres chez nous. La distance est vaincue !

C'est que la route du Maroc, soigneusement étudiée quant à sa construction, large, roulante, bien tracée, goudronnée, est l'objet d'un entretien vigilant. La signalisation par murs indicateurs lisibles de loin est absolument parfaite. C'est la route rêvée pour l'automobiliste !

*
* *

Sidi Bou Othmane, réunions de baraquements et de jujubiers sauvages. Souvenir historique.

Sidi Bou Othmane fut le théâtre, le 2 septembre 1912, d'un violent combat au cours duquel les troupes françaises, sous le commandement du colonel Mangin, mirent en déroute les mehallas d'Hel Hiba qui perdirent 2.000 hommes ; cette affaire précéda notre entrée à Marrackech qui s'effectua le 7 septembre.

...Marrackech approche.

Nous avons à gravir, avant l'arrivée dans l'oasis, les sommets dénudés des « Djebilet » ou montagnettes, diminutifs des Djebels.

Arides, sauvages, ravinés, ces monts ressemblent d'un peu loin aux cratères d'Auvergne !

Un pont. L'Oued Tensift, dernière grosse rivière avant le Sénégal.

Le chemin devient tout riant. Voici l'oasis promise : une forêt de 86.000 palmiers disent les uns, 200.000 affirment les autres ! Avec une histoire, bien entendu. Au XVII^e siècle, les Filaliens vinrent assiéger Marrackech. Comme ils ne se nourrissaient que de dattes, les noyaux jetés par eux, donnèrent naissance aux arbres magnifiques de la Palmeraie.

Un jardin de mimosas et de lilas bleus. Des murs de la couleur des graines de grenade !

Déception pourtant. L'Atlas est caché ! L'écran de neige blanche que je m'attendais à voir s'illuminer pour moi, a son rideau de brume. Ce n'est pas l'heure du film !

Dans la perspective de l'Avenue, la Koutoubia, malgré ses sept étages de pierres roses, me paraît diminuée !

VI — DANS MARRACKECH LA ROUGE

On débarque, à Marrackech, sur la place Djema el Fna et il est sage, pour rester tout à fait dans la note du pays, de choisir un petit hôtel par là, dans les ruelles de la ville indigène.

Un chemin mal pavé, des maisons « cendre de rose », une ogive pure s'ouvrant sur un déballage de nattes, de coussins de cuir et de riches tapis, une vérandah parée de plantes vertes et puis... la cruauté d'un salon moderne et d'une chambre froide, avec quatre meubles de Paris, l'eau courante, l'électricité, une lucarne au plafond et des cafards filant sur les dalles...

Au déjeuner, des plats français empestant l'huile rance. Je fuis..

J'aime mieux vagabonder par les voies tortueuses où descend la foule, drapée toujours dans les mêmes haillons : burnous, haïks, turbans, gandouras, dont la mode ne change jamais... J'aime mieux suivre les sombres mulets au longues oreilles, sous les voûtes mystérieuses où l'écho répète un claquement de sabots... J'aime mieux découvrir, parmi tant d'allées obscures et de portes closes, l'entrée secrète d'une mosquée...

J'aime mieux enfin revenir sur Djema el Fna et noter les curiosités de cette perpétuelle foire.

« Djema el Fna » ! Réunion de trépassés !

La légende veut que, sur cette place, aient eu lieu jadis les impitoyables exécutions ordonnées par un sultan méchant. De là viendrait le nom.

Mon guide m'a fourni une autre explication.

Derrière les grands murs fermant la place du côté de la Médina, on fabriquait autrefois de la poudre. Un jour, tout saute, les bâtiments sont détruits, les ouvriers sont morts. Et l'endroit est « Djema el Fna »... place de l'anéantissement.

On essaie de changer la dénomination contre celle de « place du Bonheur », mais on ne réussit point. La place est vouée à l'épouvante : c'est là que le Maghzen — il y a moins de trente ans. — faisait exposer les têtes des rebelles et des insurgés mis à mort !

Djema el Fna !

C'est toujours une Djema, une réunion, un assemblée populaire, une fourmilière de races.

Le matin, marché ; le soir, cirque.

Quand le régiment des bourriquots s'en est allé, ployant sous son fardeau vert et odorant de feuilles de menthe, quand les coif-

feurs, les marchands de bonbons, de légumes, de fruits, de graines, de magie noire, de viande, de vannerie, ont plié bagages, la place est livrée aux dompteurs de foules !

Ils sont de deux sortes : amuseurs, instructeurs. Autour d'eux les curieux sont assis en rond.

Nous sommes habitués, en France, aux badauds gouailleurs, souriants, exhubérants. Ici, le public est grave, solennel, il entend la parole du bonimenteur comme un sermon.

Peuple marocain ! Naïf, primitif, farouche.

Le prestidigitateur fait disparaître des œufs sous des foulards de soie. Le jongleur lance au ciel des boules multicolores, jolies comme des bulles de savon dans le soleil. Les lutteurs et les acrobates exhibent leurs muscles gonflés. Les danseurs chleus se déhanchent au son du tam-tam. Le charmeur, sous son effrayant regard, fait se dresser les serpents. Le conteur, le conférencier, disent sans doute des choses fort aimables puisque leurs auditeurs sont béants d'attention. Le marabout et le derwiche prêchent avec des gestes enveloppants, récitent des sortes de litanies en ponctuant chaque invocation de trois coups de tambourin !

Dans la poussière, les fidèles se prosternent, s'embrassent, joignent les mains, pleurent... D'autres, entonnant de longues mélodies, s'affolent au rythme des flûtes et des mandolines en carapaces de tortues...

Des porteurs d'eau circulent, conduisant leurs mulets. Des chameaux vont, majestueux.

Un vieux devin fanatique veut me prendre le bras pour l'enfermer dans un sac. « Méfiez-vous, m'a-t-on dit, le sac est plein de serpents ! » Qu'Allah me protège ! !

Dans un angle de case, un médecin fait à un patient des « ventouses scarifiées ». Opération bizarre, à la base du crâne, destinée à débarrasser la tête de son excédent de sang pour qu'elle puisse affronter, nue, les rayons du soleil !

Où suis-je ? Je suis environnée de fantômes ! Je ne vois que des faces brunes, des dents blanches, des yeux brillants de fièvre.

Je suis toute étonnée, après quelques pas, de rencontrer une

bicyclette, une automobile, de saisir au vol une phrase échappée de l'orchestre du Grand Café ou de l'émission de Radiola !

A chaque instant, d'ailleurs, on se sent égaré dans Marrackech.

Assaillie par les mendiants et les guides, j'ai été toute heureuse d'avoir, aux services municipaux, un brave homme de tirailleurs sénégalais pour m'accompagner dans les souks. On ne saurait s'aventurer seul dans ce labyrinthe !

C'est sous un toit de bambous déchiquetés, un ensemble de halles aux mille passages communicants, se découpant, se rejoignant, s'entrecroisant.

Les marchands sont groupés par professions : souks aux cuirs, souks des bijoutiers, des teinturiers, des chaudronniers, souks aux armes, souks des attarin (épices et ingrédients médicaux), souks aux laines, aux soieries, aux tissus, aux tapis, souks des potiers, des vanniers.

Entassement, non seulement d'objets de première nécessité, mais aussi de véritables merveilles.

Bazars, moins splendides dit-on que ceux de Constantinople ou du Caire, mais plus originaux. Ils témoignent, en tout cas, de l'activité du commerce local et de l'industrie indigène.

La « dellalah » où l'on vend à la criée est le coin le plus animé.

Je m'amuse à regarder travailler les menuisiers, les ferblantiers, les savetiers, les tisserands avec des outils plus que rudimentaires, à comprendre le mécanisme du lavage et de la teinture de la laine avec les pieds ! !

Tous ces artisans, tous ces marchands, tous ces acheteurs acharnés, sont curieux surtout pour leur physionomie.

On resterait là huit jours, à étudier les menus détails, à discuter le prix des poignards ciselés, des sandales, des samovars et des coussins en poil de gazelle... si l'horrible puanteur de l'huile à friture ne vous obligeait à chercher un peu d'air !

Pas un Européen, pas un Français. Pour se comprendre, du charabia, des mimiques. Là encore, on a, par instants, de vagues terreurs d'enfant perdu.

Partir ! Revoir au loin, comme un phare, la grande sœur de la Giralda de Séville, l'imposante Koutoubia.

... Mais non ! Ce ne sont pas là les cartes postales colorées, criardes, les affiches enluminées des agences de tourisme. C'est au contraire, l'impression, en gris, de quelque mélancolie profonde...

*
* *

Partir ! Et prendre une calèche pour le tour de ville... « Marrackech, la ville magique à la porte de l'Atlas, fabuleux Marrackech dont la splendeur, à la lisière des solitudes sahariennes, semble être comme le dernier effort de la vie nord africaine, avant qu'elle ne s'endorme peu à peu dans la paix imperturbable du désert »...

On comprend le mystère de Marrackech, comme celui de Tombouctou, quand on n'aperçoit rien de la ville, que les 41 kilomètres de fortifications qui l'encerclent ! Sortir par une porte, entrer par l'autre, écouter sur chacune d'elles une histoire, tourner et retourner par les chemins de ronde et les cours intérieures du Palais du Sultan... longer les murailles crénelées, alors que le soleil les teinte en rouge sang...

Bâb Djedid ! Bâb Doukkala ! La porte des fiancés ! Bâb el Khémis ! Bâb Debbagh ! Bâb Eilen ! Bâb Aghmat ! Bâb Ahmar !... fresques monumentales courant sur l'hallucinante ligne de ces remparts qui ne finissent pas !

Des mulets s'engouffrent sous les porches.

Des voiles, des bras arrondis, des urnes... un tableau de Poussin.

Tout autour des murailles rouges, c'est l'immense platitude des sables.

Accroupies, des femmes lavent, à la fontaine, des linges éclatants. Des moutons et des chèvres trottinent... Une caravane : mulets et chameaux, chargés de grains et de cotonnades, hommes et femmes, vêtus comme à l'époque où Elimelech et Noémi s'en allaient faire un voyage au pays des Mohabites avec leurs deux fils...

Des grandes cannes recourbées, des pieds nus, des barbes de

prophètes, des personnages évadés des gravures de ces vieilles Bibles qui enchantaient nos yeux d'enfants ! Calme, simplicité, paix, silence, gravité.

J'ai la sensation étrange d'errer toute seule à travers la tragique grandeur d'un siècle évanoui...

Je remonte dans le Temps !

Tous ces gens-là sont-ils des revenants parmi nous, ou suis-je une revenante parmi eux ? Je ne sais trop. L'extravagance du rêve !

Il faut, pour m'éveiller, le chant d'un coq, l'apparition d'une dame en tailleur, le passage lourd d'un autocar ou le bruit d'abeilles d'un moteur d'avion !

*
* *

Monter, au couchant, sur les balcons des Services municipaux, ou mieux, sur ceux du Palais de la Bahia,

Avoir à ses pieds, comme les rayons d'une énorme ruche, l'enchevêtrement des plates-formes blanches ; distinguer, dans la limite de ces polygones en tuiles vertes, les cours réservées à la promenade des femmes ; compter les pointes des minarets ; voir la Koutoubia s'illuminer et mettre pour le gala de nuit, sa ceinture de turquoise et son diadème en boules d'or...

Revenir par les jardins de la Mamounia, aux allées somptueuses, bordées d'orangers, de grenadiers et d'oliviers géants ; surprendre la prière du soir des rossignols et des pinsons...

Et puis attendre minuit !

A minuit, se rassemble, devant le Palais des Services municipaux, le corps des veilleurs.

Ils sont une vingtaine de cavaliers, chacun portant sa lanterne et son fusil. Au bout du canon, une longue mèche en papier...

L'heure sonne. Vingt coups de feu partent à la fois. Les mèches se tordent en chevelures de feu. Et les chevaux sont lâchés dans une infernale fantasia.

... À l'aube, un concert de voix claires s'élève dans l'infini du ciel... Voix chaudes et graves, voix pleines et vibrantes, voix de cristal... Choral mystique des muezzins. Du haut des minarets des

vingt et une mosquées principales et du haut des terrasses des sanctuaires en nombre si imposant « que la parole humaine ne suffirait point à les énumérer », les prêtres en robes blanches chantent la gloire de leur Dieu...

... A propos, j'ai appris exactement de mon guide ce que c'est qu'un marabout.

Un marabout est un homme qui aime tous les hommes, qu'ils soient blancs, noirs ou jaunes, qu'ils soient juifs, musulmans ou chrétiens, qui aime toutes les bêtes comme tous les hommes, qui fait son oraison cinq fois par jour, qui distribue ses biens aux pauvres et qui ne mange jamais tout à fait à sa faim...

Il y a beaucoup de marabouts au Maroc.

VII. — LA CITE DES PALAIS ET DES JARDINS

Que voir à Marrackech ? Les guides vous jettent au petit bonheur des noms : la Koutoubia, l'Aquedal, la Médersa, la Ménara, les tombeaux saadiens...

Cette liste ne vous dit rien, absolument rien, si vous n'avez eu la précaution de vous munir auparavant d'un bref memento sur Marrackech. De même, votre promenade à travers les jardins et les palais de la capitale du Sud ne vous laissera pas grand chose dans l'esprit si vous ne l'ordonnez pas, si vous ne rattachez pas immédiatement, le monument que vous visitez à une période du passé, si vous n'évoquez pas, à chaque instant, l'Histoire et les histoires...

J'ai eu de la chance. M. Soukare, le si aimable contrôleur civil, un Basque pur sang, égaré avec son béret et son accent dans ce pôle du royaume d'Islam, m'a « prêté » un noble indigène à burnous écarlate pour me conduire aux jardins, et son propre chauffeur pour aller aux palais et aux tombeaux.

Mon érudit confrère François Berger a complété mon instruction !

Aux environs de l'ancienne colonie romaine de Bocanum Hemerum, campaient jadis des brigands... Les nomades qui passaient par là, accéléraient leur allure et, apeurés, poussaient devant

eux leurs troupeaux avec un cri : M'rrra kch ! M'rrra kch ! (marche vite !)

Puis la puissante tribu des Mécamdass s'installa sur les terrains de culture.

En 1062 de l'ère chrétienne, Youssef ben Tachefin, le premier des Almoravides, qui venait du désert avec des trésors et des armes, acheta l'emplacement aux Mécamdass, fit construire un mur, une Kasba, une mosquée et des tentes en poil de chameau.

Il reste le nom : Marrackech qui devint Maroc.

Le fils de Youssef, Ali ben Tachefin, éleva les premiers remparts et entreprit des travaux d'adduction d'eau.

... Mais les Almoravides étaient menacés.

Les Almohades descendaient des montagnes et allaient, à leur tour, s'emparer des biens d'autrui !

Abdel Moumen, en 1147, fit tracer et planter les jardins de l'Aquedal.

Ses successeurs édifièrent les remparts, la Kasbah, la mosquée d'Ali ben Youssef, le pont du Tensift, Bâb Aguentaou et la Koutoubia.

C'est le grand Yacoub ben Mansour qui, d'Espagne, donna l'ordre de construire le minaret célèbre, en même temps et sur le même modèle que la Giralda de Séville et que la tour Hassan de Rabat. C'était en 1195.

Peu après, Abou Youssef le Mérinide entra triomphalement à Marrackech.

Les Mérinides ayant choisi Fès comme résidence, ne laissèrent à Marrackech que des gouverneurs.

Il fallut attendre le grand siècle des Saadiens pour voir la perle de l'Atlas dans toute sa splendeur.

Moulay Abdallah, en 1562, construisit la mosquée des chérifs et la Médersa ben Youssef, tandis que sa mère faisait édifier la mosquée de Bâb Doukhala.

El Bédi, le sultan Doré, rapportant en 1578 du Soudan, un butin énorme, s'installait dans Marrackech, sa ville de prédilection, réalisait un palais fabuleux qui fut détruit de fond en comble par

Moulay Ismaël en 1619 et dont il ne subsiste que des ruines. Seul a résisté le mausolée, cette « merveille adorable », comme dit François Berger...

A nouveau, Marrackech vécut sans gloire sous les premiers Filaliens et Alaouites.

Fès et Mecknès étaient les résidences favorites des sultans. Ceux-ci ne venant à Marrackech que de temps en temps, pour se reposer, portèrent leurs efforts constructeurs sur les jardins, les pavillons, les bassins.

Sidi Mohamed et Moulay Abderahman restaurent mosquées et palais, entretiennent l'Aquedal, créent l'Arsat ben Driss, l'actuelle Mamounia.

En 1860, Sidi Mohamed ben Abderahman « sertit dans son paysage de rêve ce bijou qu'est la Ménara ».

Moulay Hassan, le grand sultan, fait bâtir à l'Aquedal la Maison Blanche et entreprend la construction du splendide palais de la Bahia.

... Et c'est l'histoire moderne.

Moulay Abdel Aziz, fils de Moulay Hassan, termina la construction de la Bahia. Son frère Moulay le détrôna et fut proclamé sultan à Marrackech.

C'est à Marrackech que fut assassiné le docteur Mauchamps en 1907 ; ce crime fut l'un de ceux qui provoquèrent notre débarquement à Casablanca.

Le célèbre agitateur du Sud, El Hiba, était fixé à Marrackech. Il en fut chassé en 1912 par le colonel Mangin, à la suite de la victoire de Sidi bou Otman.

*
* *

Suivons donc l'histoire.

Des constructions des Almohades, j'ai vu les remparts rouges, Bâb Aguentaou, dentelle de pierre, l'enceinte de la kasba peinte en ocre, et la Koutoubia sous toutes ses faces. Me voici aux jardins de l'Aquedal.

Féerie.

Au centre d'une enceinte de hautes murailles, des vergers immenses : plants d'orangers, de citronniers, de mandariniers, d'oliviers, de figuiers, de grenadiers, d'abricotiers, de pruniers, de poiriers, de pommiers, les uns couverts de fleurs, les autres de fruits d'or.

Sur l'herbe, des ibis et des flamants roses.

Un concert de chants d'oiseaux, la douce plainte des tourterelles. Du calme. De l'harmonie.

Dans l'eau claire des grands bassins où se mirent les palmiers, évoluent des flottes de canards sauvages. Partout des ailes.

Assise sur le pavé, une vieille sorcière me couvre de bénédictions pour les quelques sous que je lui ai donnés. Elle est bien ratacinée, la vieille sorcière ! Elle a connu Sidi Mohamed ; elle en parle avec amour et respect... Elle a plus de 80 ans...

Les hommes, seuls, entrent à la Médersa...

... Des monuments saadiens j'ai visité, bien qu'il soit vendredi, les célèbres tombeaux.

Un couloir étroit et coudé, une courette cernée de murs en ruines où un palmier géant déploie, sur un pan de ciel, l'éventail de ses feuilles.

A terre, de grosses sphères de pierre. Elles sont là depuis des siècles. Les historiens les ont prises d'abord pour des boulets, mais il n'y a pas de canons capables d'envoyer de tels projectiles. Ces sphères ne sont, en réalité, qu'un système primitif de fermeture de porte.

Les portes du mausolée s'ouvraient en dedans ; derrière l'huis, étaient creusés deux trous, pour les sphères. De l'intérieur, un enfant roulait aisément les boules dans les trous pour maintenir la porte fermée, mais, de l'extérieur, 12 hommes réunis ne pouvaient réussir à pousser les battants !

Comment décrire les trois salles, disposées en forme de jubé ?

Comment traduire l'impression profonde que laisse l'aspect de ces tombeaux alignés, en rang, dans ce « réceptacle d'ombre et de lumière », la tête tournée dans la direction de la Mecque ?

... Le Prophète apparut à Abboul Abbas el Mansour et dessina sur le sol un quadrilatère dont un côté s'arrondissait en son milieu.

Cette courbe était la place du prêtre... et devant lui, devaient se grouper les fidèles, comme à la prière, les yeux levés vers la cité des Croyants...

Le moyen de trouver la direction de La Mecque ? La nuit, en Afrique, on cherche l'étoile polaire, on la place au-dessus de son épaule gauche, et la Mecque est en face du Dragon d'Orient... Au Tonkin, il faudrait placer l'étoile au-dessus de l'épaule droite, en France, derrière la tête...

C'est donc sur les plans du Prophète qu'El Mansour fit construire le sanctuaire et orienta les tombeaux. Toute la dynastie des Saadiens repose là. Les sultans, les princes, les émirs, les vizirs, leurs familles, sont inhumés côte à côte, et toutes ces dalles de marbre, sculptées comme ivoire, allongées au ras du sol, portent sur leur crête supérieure une inscription. Toutes les dalles sauf une...

Un sultan et son grand vizir étaient en guerre. On les enterra quand même l'un près de l'autre, mais on n'indiqua point, sur la tombe, le nom du grand vizir, pour que les visiteurs ne puissent pas maudire ce ministre qui s'était révolté contre son seigneur !

... Tout s'efface devant la mort,

Le frère de cet autre sultan s'était allié avec les ennemis du royaume. Le sultan battit son frère, le fit prisonnier, le dépouilla de sa peau, l'empailla et le promena dans la ville, sur un cheval. C'est ainsi qu'on traite les frères qui luttent contre leurs frères... Mais leurs deux tombeaux se touchent...

Histoire, légendes ! Légendes, histoire !

Le chauffeur de M. Soukare ne tarit pas.

Ce sultan (dont j'ai oublié le nom) partit faire la guerre aux nègres avec 20.000 hommes.

Il s'aperçut soudain que l'armée des nègres qui s'avancait vers lui était beaucoup plus considérable que la sienne. Il eut peur, mais ne perdit point son sang-froid. Il s'en alla vers le roi nègre et lui dit : « Je suis venu avec 100.000 soldats pour... demander la main de votre fille ! »

Le mariage eut lieu. La princesse avait en dot des millions

de bijoux. Elle les distribua aux pauvres ; elle fit construire des mosquées, percer des sources.

Je crois qu'il s'agit de la très vénérée Lalla Messaouda, mère de Moulay Abdallah...

La voix du narrateur résonne sous les hautes voûtes et les arcs aux lignes très pures, soutenus par douze colonnes de marbre au galbe parfait. Nous marchons à petits pas sur le sol de terre battue, entre les tombes triangulaires gravées d'ornements.

Un timide rais de soleil, entré par l'interstice de la porte jointe, vient me découvrir les richesses des marqueteries de bois et de faïence qui revêtent les murs.

Et, dans les fines arabesques en or terni sculptées dans les plâtres, mon compagnon lit les destins tragiques des Saadiens !

... Quelle tristesse dans cette cour abandonnée ! Le cruel Moulay Ismaïl n'a pas laissé grand chose des édifications d'El Bédi... Du palais du Sultan Doré, qui couvrait 50 hectares, il demeure quelques murs, les vestiges de trois vasques... C'est tout. Plus rien de ces colonnades en marbre de Carrare, qui avaient été rapportées d'Italie à grands frais et payées, dit-on au poids du sucre !

Le Palais comptait-il 365 châteaux ou le château principal comptait-il 365 chambres — une par jour pour chacune des femmes — je n'ai pas bien compris. Les contes des mille et une nuits sont plus à ma portée !

J'apprends, en tout cas, comment étaient construits ces murs de pisé (plâtre et argile) qui datent du temps de Yacoub el Mansour, c'est-à-dire de 6 ou 7 siècles.

Chaque jour, on élevait le mur de 2 mètres, ou, plus exactement de la hauteur de 2 trous, qui servaient de mesure. Le soir, on transportait sur le mur un bac plein d'eau. Si, le lendemain, le mur avait absorbé un peu d'humidité, on mettait bas les deux mètres de la veille, et l'on recommençait... jusqu'à ce que le mur soit absolument sec le matin !

... La Bahia, qui sert actuellement de Palais à la résidence générale, est une autre merveille. Elle se cache, elle aussi, au fond de sinistres ruelles rappelant nos coupe-gorges du moyen-âge !

Une cour sans ornements, avec un petit bassin, un arbre, une chaise de paille, une poule et ses poussins, et des nuées de « tibids ». Ces jolis petits oiseaux jaunes qui ressemblent un peu à nos cinis, sont spéciaux à Marrackech. Ils entrent dans les maisons, mangent sur les tables et se tiennent surtout près des femmes qui préparent le couscouss.

De ce cadre champêtre, je sors pour être transportée dans un splendide jardin mauresque planté de cyprès, de bananiers, d'orangers et de jasmins.

Une galerie tourne autour de ce jardin, d'où l'on accède à des salles spacieuses, aux incomparables richesses. Combien y a-t-il de jardins délicieux se faisant suite ? Et combien de pièces, de chambres, de salons, où l'on voudrait vivre, étendu sur ces divans moelleux, pour mieux détailler les peintures et les dessins des plafonds ?... Les sultans étaient couchés et regardaient en l'air..., m'explique mon guide. Pour le plaisir de leurs yeux, on a varié à l'infini les décorations de ces plafonds dont aucune description n'est possible !

Moi aussi, je me demande, comme Jane de Mazières : Où ai-je vu ce porche constellé comme un ciel où les étoiles seraient des fleurs ?

N'est-ce pas par là que le maréchal Lyautey avait souhaité venir dormir son dernier sommeil... Mais on a pioché et, sous la pelle, ont surgi des tombeaux, des mosaïques... et le grand maréchal a renoncé à son rêve.

... Pour finir, la Ménara, lieu de délices. Un pavillon coquet, un bassin uni comme un miroir, des jardins où courent des ibis et des autruches, où les « tribga » effrontés étalent leurs queues blanches, où les moineaux, les pinsons, les rossignols, les « pique-bœufs », les bergeronnettes, les colombes, et toute la grande famille des oiseaux, chantent l'ivresse de la Lumière et de la Liberté...

VIII. — SALE ET RABAT

J'étais invitée à la maison de convalescence de Salé.

80 kilomètres en chemin de fer. A gauche, des échappées sur

la mer, où palpitent des voiles blanches : Fédalah, petit port bijou, patrie de la jolie Herminia Ribeiro. A droite, des caravanes sur la piste ; des étendues de bled, des troupeaux, des fermes, des marabouts.

La grande gare de Rabat que je laisse ; la petite gare de Salé, où l'on m'attend.

Un légionnaire allemand me conduit par de larges avenues bordées d'eucalyptus. Il fait chaud. Au loin, Rabat étale ses fortifications et ses jardins d'orangers.

Une plaque au mur : Kénitra, 40 kilomèrtes. La route s'offre, tentatrice.

Ah ! si j'avais le temps ! Partir par là ! M'en aller dans cette forêt de Mamora aux splendides taillis de poiriers sauvages et de chênes-lièges, cette forêt hantée par les singes... Je pense au grand Alexis Rivolier. Ne m'a-t-il pas affirmé qu'ayant laissé un moment sa voiture dans cette forêt, il a trouvé, à son retour, un gorille au volant ! !

Et puis, aller plus loin, vers Meknès, la Versailles marocaine, vers Fès, vers les ruines de Volubilis...

Hélas !

Prenons philosophiquement de la vie ce qu'elle nous donne. Carpe diem ! et... allons à la Maison de convalescence.

Un parc aux fleurs éclatantes, des chemins de sable fin, de beaux chiens couchés au soleil, des chaises et une table peintes, un petit pavillon et, sur le seul, la gracieuse femme de l'adjudant-chef.

J'ai connu Mme Chansardon à Saint-Etienne. Quand elle me décrivait, chez moi, l'agrément de son existence au Maroc, j'étais loin de me douter que je la surprendrais, un jour, au pied de la vieille porte de pierre qu'elle aime tant, la vieille porte bâtie au XVI^e siècle, par le Mermide Abou el Hassane ben Abd el Hakk, la vieille porte mauresque qui tend son arc délicatement dentelé et ses lambris de mousse, au-dessus des massifs embaumés de géraniums et de roses...

Que de fleurs, que de parfums !

Errer dans ce jardin est un enchantement.

La fameuse porte faisait partie jadis d'un établissement qui comprenait une mosquée, des bains, des chambres pour les pauvres et les étrangers sans demeure, le tout ayant été construit par la Zaouïa (confrérie religieuse) de Sidi ben Abbas, au début du XVI^e siècle.

Ce lieu était prédestiné.

Sur l'emplacement, le maréchal et Mme Lyautey firent édifier la Maison de convalescence de la Société de secours aux blessés militaires.

L'adjudant-chef Chansardon dirige là, avec toute son autorité de chef bon enfant, une double organisation : la maison de convalescence proprement dite et le centre d'hébergement réservé aux légionnaires, qui viennent se « retaper » dans ce petit paradis, entre deux longues périodes de « bled ».

L'adjudant a dételé son poney et il me guide maintenant à travers son domaine.

Je visite les basses-cours, les vacheries, les porcheries, si coquettes qu'on les dirait installées pour des bergères de Trianon.

Je vais aux ruches, au potager, au verger.

J'entre aux cuisines où les cuivres reluisent. Je parcours les chambres spacieuses, les salons de repos, la bibliothèque.

Partout le luxe éblouissant de la propreté.

Et partout le portrait du maréchal aimé, celui de sa femme.

Comme elle est sincère et forte, la reconnaissance, au cœur des vieux soldats !

... Du haut des terrasses, entre deux créneaux, on voit s'envoler les couples de pigeons, et l'on contemple, ravi, l'ensemble d'un tableau joyeux : des ailes éployées dans la lumière, des cottages protégeant leur blancheur sous leur manteau de bougainvillées mauves, de grosses touffes d'arbres verts et, sur les gazons, des pompons d'œillets et de roses.

L'adjudant, qui vient d'interroger dans son bureau rustique, les nouveaux légionnaires arrivés, est tout radieux.

Est-ce là le chef à l'allure sévère qui donnait tout à l'heure des ordres brefs ? Non. C'est un ami souriant qui, de ce belvédère

enchanté prêche sur ses chères idées du retour à la famille et du retour à la terre !

*
* *

Des rues étroites, des voûtes blanches, des vieilles portes, des remparts, des souks et une petite place où stationne un autobus primitif.

On s'entasse là dedans, avec une fournée d'Arabes. Quatre sous à payer et, dans un cliquetis de ferraille, la voiture démarre pour vous amener, après quelques minutes de cahots, au bord de l'Oued bou Regreg qu'il faut franchir pour aller à Rabat.

Un homme brun a saisi les rames de la barcasse et lentement, nous avançons dans le fleuve. S'éloignent, d'un côté les jardins et la plage de Salé, tandis que surgit en face, couronnant les hautes falaises, une agglomération rude de fortifications et de tours.

Par une pente raide, sous un soleil de plomb, on grimpe à la Kasba. Au long du rempart bastionné trottent les chameaux et les petits ânes. Tout est en or rouge.

Et l'on va chercher de l'ombre sous une voûte... Et l'on entre... Et l'on reste fasciné !

Le jardin des Oudayas, dans son rectangle de murailles crénelées, tapissées de lierre, étage ses terrasses fleuries. C'est une débauche de couleurs absolument étonnantes. Les murs, les escaliers, les pergolas, les tours, les colonnades, disparaissent sous la verdure et les fleurs ; bougainvillées, volubilis bleus et mauves, tamaris, géraniums, pavots, rosiers grimpants s'enroulent autour des vieilles pierres. Sur l'autre palette des parterres, sont groupées les fleurs les plus somptueuses, les plantes les plus belles. Les grenades semblent en robes du soir et les feuilles de palmiers sont des éventails aux lames précieuses. Des pigeons, des chardonnerets, des hirondelles, passent dans ces couleurs avec un froissement d'ailes, et des moineaux effrontés, au centre d'une corbeille de roses, se baignent dans le sable fin où l'eau des rigoles a fait jaillir des perles...

La tour de la Médersa monte vers le ciel et les cigognes l'escortent d'un vol large.

Tous les remparts sont couverts de nids. Emergeant de la mousse et de la brindille de bois, on voit un grand oiseau, debout sur une patte, le dos courbé, dans une pose méditative. Un autre apporte la pâture à ses petits, un autre descend du rempart et vient gravement se promener dans le jardin.

On entend de gais claquements de becs, qui font un bruit rapide de crécelle ou de vélos-moteurs !

Ces oiseaux sacrés me rappellent les clochers d'Alsace, les sapins, les toits de chaume et les poëles en faïence !

Un grand calme plane. Des peintres, inspirés, dressent leurs chevalets ; des poètes rêvent ; les fleurs embaument et, au bas de la Médersa, tourne tristement un petit âne — gris comme un âne corse — attaché à la noria qui grince...

Pauvre petit âne !

Une galerie court autour des fortifications. Des canons pointent leurs gueules à travers les meurtrières. Et, par les créneaux, le panorama est admirable sur Rabat, sur Salé la Blanche et la vallée lumineuse du Bou Regreg.

À l'intérieur du musée, sont accumulés mille chefs-d'œuvre de l'art local : fauteuils, coffrets, étagères sculptés et peints, divans et lits de parade aux coussins opulents ; armes anciennes : arcs, fusils, poignards, poires à poudre ; merveilleux tapis berbères, tissus, broderies, nattes, ceintures brochées, bijoux, poteries émaillées, services à thé, enluminures et reliures, vieilles lampes à huile sur socle, tables basses surmontées de la pagode découpée des Kskes ou couvre-couscous.

Toutes ces richesses sont exposées dans le demi-jour des grandes salles bleues, au rez-de-chaussée d'un pavillon gardé par un indigène vêtu à l'antique.

Richesses ! Richesses partout ! Richesse des objets rares sortis des mains d'habiles artisans, richesse des fleurs, de la nature heureuse, richesse pure des vieilles pierres, richesse d'une histoire, d'un passé,

richesse d'une civilisation enfouie qui livre loyalement, fièrement, ses secrets.

*
* *

Les rues de Rabat sont paisibles. Un grand silence, à peine troublé par le murmure des fontaines, règne sous les passages voûtés. Les murs froids et blancs sont hermétiquement clos. Les portes, en bois massif, ont de gros verrous. Que l'une d'elle s'entr'ouvre pour vous et c'est dans la douceur des salons au confort douillet, dans la fraîcheur du patio plafonné de ciel, la révélation d'une intimité jalousement exquise.

... Des émotions encore devant la Tour Hassan, sortant gigantesque, d'un chaos de pierres et de colonnes brisées, devant les bâtisses monumentales de la Résidence, devant la cathédrale et devant la grande mosquée, et aussi parmi les mystérieux chemins du Chellah où les Djnouns, aux ordres de Moulay Yacoub, roi des génies, veillent sur de considérables trésors enfouis !

*
* *

J'ai visité une fabrique de tapis, tout en haut de la Médina, sur une plate-forme accrochée à la falaise, où l'on accède par une rampe voûtée. Donnant sur un jardin maigre, un long atelier sans chansons, sans rires. Des métiers. Accroupies devant eux, des femmes et de toutes petites filles.

Des doigts fluets, pinçant les fils tendus comme les cordes d'une harpe, entrecroisent et nouent les points de laine.

Infailiblement, plongeant dans un amas de brins rouges, verts, bleus, jaunes, les jeunes artistes fixent à la chaîne incolore l'harmonieuse trame des carrés et des losanges, des ailes d'oiseaux et des pétales de fleurs...

Dans un an, dans deux ans peut-être, le tapis sera fini. Déjà, le gros rouleau, chatoyant comme une pièce de velours frappé, s'arrondit derrière le métier...

Le thé à la menthe fume. Le moutchatchou dort dans son berceau de poupée. Les fils de laine cassent dans un craquement timide...

Une vérandah... et, sur l'Oued bou Regreg, toute la splendeur du soir qui descend.

... Je n'aime pas, après cela, retrouver la ville moderne, un boulevard comme à Paris, des garçons en tablier blanc aux terrasses des cafés, des journaux, du clinquant dans les vitrines, et un grand bazar aux étalages de pacotille, où les vendeuses habillées de noir, sautillent instinctivement sur leurs talons hauts parce que le phonographe nasille un charleston !

IX. — NOSTALGIE

C'est curieux ; sur les bateaux, le retour est toujours plus monotone que l'aller.

Je n'ai jamais rien connu de plus déchirant que mon départ de Corse l'an dernier et de plus triste que les heures passées sur le pont du « Corte II » à voir s'évanouir les montagnes mauves de mon île chérie...

Pour revenir du Maroc, l'entrain, de même, était tombé. La mer n'était pas fameuse ; le jeu de palet du « Volubilis » ne valait pas celui du « Haïti » ; le salon était moins gai, la salle à manger souvent déserte. Il faisait froid sur le pont. On passa fort loin de Saint-Vincent et l'on ne vit pas de mouettes !

Que de catastrophes, mon Dieu !

Seul, le jeune docteur Seynat, qui fut un compagnon de Sempé, m'égayait avec le récit d'ébouriffantes aventures sportives !

Rien, point d'événements pendant ces trois jours et ces trois nuits, que le croisement du « Haïti » et que le match de vitesse, un soir, avec un grand bateau illuminé, venant du Cameroun.

Déjà, la chaleur, le soleil, les burnous blancs, les cris gutturaux des danseurs chleus, n'étaient plus qu'un souvenir. La pensée faisait volte face et se tournait vers la France.

Vers minuit, en plein milieu d'une partie de jacquet sensationnelle, le navire toucha le fond à l'entrée de la Gironde. On se précipita.

Le rideau de la nuit était piqué de mille feux scintillants : feux mouvants des phares, feux follets multicolores des bateaux-pilotes. Et la mer devenait phosphorescente à force de les refléter.

À droite, la pointe de Grave, à gauche Royan. Au large, la grosse étoile de la tour de Cordouan.

Tranquillement, on se mit au lit, tandis que le jeune docteur, pour jouer un tour à des passagers récalcitrants, se présentait pour les vacciner, à deux heures du matin, à la hauteur du Verdon !

... Oh ! ce réveil !

Par le hublot ouvert, l'apparition d'une aube d'un rose tendre, tendue entre les branches raides d'une forêt de mâts. D'un bond, je suis au poste d'observation.

L'air est frais, le bon air de France !

La terre est belle, la terre de mon pays !

La campagne s'anime. Des oiseaux familiers chantent éperdument dans les arbres verts ; une cloche tinte. De petites lampes sont encore allumées de ci de là et semblent de loin, des veilleuses de chapelles. Où ai-je vu déjà ce tableau ? Sur un vieil almanach colorié, ou bien aux îles de Lérins, ou encore dans les récits de Roland Garros, ou tout simplement... en rêve ?

Nous glissons lentement, dans le sillage du bateau pilote. Des marins rament en fredonnant un couplet naïf. C'est si doux que cela fait mal.. comme l'odeur du maquis !

C'est bleu, c'est rose, c'est mauve. C'est délicat comme un pastel...

*
* *

Adieu, Maroc !

J'ai retrouvé les pays sombres, et les mines, et la poussière, et les hautes cheminées. J'ai repris le collier d'un travail bête et quotidien...

À peine me suis-je échappée pour vagabonder un peu dans le

ciel de Bourges ou pour partir, l'autre dimanche, me promener avec ma grande ombrelle (comme dit ma petite nièce Irène) au-dessus d'Aulnat...

À peine ai-je gravi, perdue dans un cortège officiel la route en lacets du Puy-de-Dôme, pour aller cueillir des violettes au lieu d'atterrissage d'Eugène Renaux et pour aller déguster un coq au vin en compagnie de Laurent Eynac et des vainqueurs de l'Atlantique !

Adieu, Maroc.

... Comme ces brebis qui laissent des flocons de leur laine suspendus à chaque buisson, je laisse, partout où je vais, un peu de moi... Et je souhaite toujours refaire plus tard les voyages que j'entrepris dans ma jeunesse, simplement pour essayer de découvrir les lambeaux de mon cœur restés accrochés au hasard des chemins !

Le Maroc ?... Il est surtout beau quand on l'a quitté.

J'ai maintenant la nostalgie de la lumière ardente, et des voiles blancs, et des longues caravanes défilant sur le sable.

Je me surprends, le soir, quand le soleil descend, à chercher des horizons rouges, des taches sanglantes sur les murailles, des rayons d'or sur les pauvres ailes de nos pigeons et de nos martinets...

Hélas ! rien ne me rappelle les couleurs prodigieuses de là-bas. J'ai froid...

Juillet 1929.



Le miroir aux souvenirs



*Le souvenir, c'est la caresse
Qui vient doucement effleurer
Le cœur en ces jours de détresse
Où seul il se met à pleurer
Et c'est la hantise éternelle
D'un cher fantôme... L'on dirait
Comme le passage d'une aile
Sur la blessure du regret.*



J'inventorie quelquefois les trésors du grenier. Mes petites nièces sont haletantes devant les malles comme je l'étais jadis devant celles de maman. Dans mes mains un peu tremblantes, je prends de vieux joujoux cassés, fanés, déteints ; je retrouve une robe de poupée, un fourneau, une épicerie, quelques pièces de « ménage », des chaises et des lits minuscules.

D'une boîte précieusement enveloppée, je sors mes premiers avions. Irène et Kitty poussent des cris joyeux.

Je me recueille, de même, pour ouvrir, dans mon cœur, l'armoire aux souvenirs.

De la poussière du temps, je viens d'en extraire quelques-uns. Et je les ai alignés là, au hasard des chapitres, dans cet ordre disparate des bibelots de vitrine.

Ils sont là, tous, et je cherche instinctivement, comme parmi les jouets du grenier, ceux que j'ai le plus aimés...

Mes rêves d'enfant ? Ma pitié pour les petits moineaux, mes enthousiasmes pour les livres de Jules Verne, les élucubrations du grand écrivain réalisées pour moi dans ces parcs de villes d'eaux illuminés le soir de clarté bleue comme les avenues de l'île à hélice... Mes larmes pour des fragments de chansons, celle-ci entre autres, que me débite aujourd'hui Irène en agitant ses doigts fluets comme des ailes :

Derrière chez mon père

Un oiseau chantait.

Un oiseau... « alvelette ».

Un oiseau... « alvelette ».

Un oiseau chantait !

Mes émotions de sportive ? Les séances de patinage au Rond-Point ou de poids et haltères au Cercle de la rue Bourgneuf, les joies du Stade de la Terrasse, les soirées d'escrime de Royat, la pleine eau de Juan-les-Pins, la présentation de mes élèves en tunique vert pré sur cette place de Rive-de-Gier où un avion vint nous saluer ; et encore les courses vertigineuses dans le Salmson bleu ou la Bugatti blanche, les longues promenades à bicyclette avec Vélocio, quand on roulait, par les heures délicieuses du matin, au réveil des alouettes et des pinsons.

Nous écoutions ensemble chanter ces oiseaux, prier ce monde d'amour et d'innocence.

Et nous récitons du Michelet... « leur voix semble la joie d'un invisible esprit qui viendrait consoler la terre... », et du Victor Hugo... « tuer l'idéal serait tuer le rossignol qui enchante la nuit douloureuse de la vie... »

Pauvre Vélocio ! il n'est plus.

Le cher vieillard, que la pratique de la bicyclette devait rendre immortel, a succombé, victime d'un accident stupide, si bête, qu'on en pleurerait, par la faute d'une de ces automobiles qu'il détestait.

Nous ne le verrons plus, le doux Vélocio, avec son costume brun et ses sandales d'anachorète sportif. Je n'irai plus dans ce bureau encombré de papiers et de machines où me conduisit — aux

beaux jours de mes 18 ans — Mlle Saint-André, et où le digne homme encourageait mes ambitions.

Ah ! souvenirs ! souvenirs des promenades à l'aube, parmi les haies d'aubépine, et les sources, et les sapins, et les parfums, et le ciel, et tous les palais mystérieux où nous recevait la nature en fête ! Et encore, encore, toutes les épreuves organisées ou suivies par moi, la théorie multicolore des champions cyclistes par les chemins poussiéreux, les caravanes infernales des Trois Jours, les journées passées sous le soleil, la pluie et la boue, à contrôler, à pointer, à sauter des voitures en marche, à prendre des notes sur des calepins maculés, à avaler en hâte un sandwich pour repartir, tête en ébullition, cheveux au vent, yeux blessés sous les grosses lunettes, à la chasse du vainqueur !

Commissaire officielle, j'ai donné des ordres, moi, et présidé des dîners de coureurs dans ce même hôtel Terminus de Roanne où, en 1912, je cherchais à deviner Roland Garros derrière le tulle brodé des grands rideaux !

Mes plaisirs de touriste ? Les moyennes imposées des concours de régularité, les pistes enrubannées des rallies-paper, la découverte des vieux monuments du Forez, enfouis sous les feuilles mortes, les ascensions nocturnes au Pilat et, une certaine nuit de 14 juillet, les fusées lancées joyeusement à 1100 mètres d'altitude.

Voyages ? La poésie de la forêt de Fontainebleau, du bois de Vincennes ou du bois de Boulogne, le Pavillon Bleu et les Jardies, la neige rose des Alpes, au-dessus du lac Léman, la ferme hospitalière des Marsoudet à Salins, les autruches de Marrackech, et les chameaux, là-bas, vers le désert, traînant leur ombre sur le sable...

Et les sentiers pleins de violettes, et les voiles blanches sur la mer, et la crèche d'ivoire qui dort sous un globe, à Ajaccio, dans la maison de l'Empereur...

Et ce coucher de soleil formidable aperçu un soir de la route d'Aix : triomphe des couleurs, pompe royale, lambeaux de pourpre flamboyants, or et rubis, rayons et couronnes, la même apothéose qui, au même endroit, laissait hypnotisé le petit Mistral quand il partait au-devant des Rois.

Souvenirs, souvenirs ! Hantise de mes rêves. Et, comme disait Roland Garros : mes rêves ne sont-ils pas encore plus beaux que les paysages ?

Qu'on ne s'y trompe pas, voici les plus purs : un grand monoplan léger, Blériot numéro 13, sous le hangar de Roanne ou de Champirol ; des ailes neuves : 1911 !

Quand je relis les confidences que je faisais alors à mon carnet bleu, je souris. Quelle ferveur ! Quelle passion ! Avec les premiers avions, je vivais une vie intérieure fougueuse, ardente, impétueuse. Illusoire, je le savais ; je souffrais, mais j'étais heureuse.

Oh ! mes grandes chimères d'alors : l'Atlantique, les pôles... Mon admiration fervente va tout entière vers l'homme prédestiné, le pilote blanc, qui a réalisé les propres folies de ma tête d'enfant : Byrd, Byrd l'oiseau, le « wonderful bird » !

Et Amundsen est mort. Vous vous rappelez la conférence de Jean Froment :

« Heureux celui qui meurt enseveli dans son rêve... »

Je reçois maintenant — et c'est hélas l'indice des années qui fuient — des lettres enflammées de jeunes filles qui veulent voler ou descendre en parachute et qui m'écrivent ce que j'écrivais, quand j'avais treize ans, à Desgranges, à Louis Blériot, à Kimmerling !

Toutes les femmes sont acquises à l'aviation. Mais comment, moi, puis-je aider celles-ci ? Avec un serrement de cœur, je suis obligée de les ramener brutalement à terre ; et peut-être pleurent-elles en lisant mes décevantes réponses comme je sanglotais devant celles de Mme Pallier ! Je n'ai suivi mes impulsions que dans la mesure d'un pauvre possible, mais j'ai eu, moi aussi, la satisfaction d'accompagner pas à pas, dans son ombre, la grande cohorte de la conquête.

Monsieur Laurent Eynac, que vos paroles furent belles devant la tombe du comte de la Vaulx :

« Avec ce grand Français, disparaît une des plus hautes figures de la génération qui a définitivement conquis le ciel, un des témoins, un des acteurs les plus attachants de ces quelques années, si brèves qu'elles ont vu la plus audacieuse entreprise des hommes conçue.

réalisée et appliquée en une période plus courte même que notre éphémère existence. »

Et il me semble revoir le bon sourire de mon vieil ami, M. de la Vaulx, alors qu'il me griffonnait, sur l'aile blanche de l'avion de Bajac, ses compliments de galant homme.

« Le recul des temps ne cessera de grandir l'auréole de ces conquérants... »

Ce n'est pas l'avis des égoïstes ultra-modernes qui veulent rompre avec le passé, qui sont jaloux de cette gloire qu'ils tirent par force après eux comme un boulet toujours incandescent. Non, on n'efface pas les pages de l'histoire. Le passé seul a vie, prétend Joseph Delteil, le conteur délicat qui ressuscite Napoléon.

Des ailes. D'autres ailes. J'ai volé. J'ai connu les soirs éblouissants des premiers meetings ; j'ai mesuré d'en haut la fragilité des villes, la petitesse des hommes et l'immensité de la mer... J'ai volé... Et j'ai joué aussi, avec de tous petits avions, dans la vieille cour d'un vieux palais, à Besançon, tandis que des enfants étonnés, fascinés, écarquillaient leurs yeux.

Puis j'ai quitté un jour mes ailes pour me confier à la frêle ombrelle de soie. L'impression d'un grand vide.

Ainsi, si j'abandonne un instant la pensée même de mes ailes, c'est le vide, le grand vide ; c'est le gouffre, c'est le froid, c'est le noir. Il faut que j'y revienne. Que tout le reste est stupide et mesquin.

Dans la vitrine aux souvenirs, l'objet d'art, le voilà. Je le palpe, je le contemple, je l'aime. L'aviation. Les ailes.

Comme les autres, j'ai cru bien souvent, à la suite de quelque accident (comme on dit en Corse) laisser mon cœur en lambeaux sur le chemin. La bonne blague ! Mon cœur est bien vivant et, de même qu'il y a vingt ans, il brûle pour mes ailes !

*
* *

... C'est un matin d'hiver ; mais c'est curieux, il fait tiède, il fait doux ; le ciel est limpide. En descendant à la boîte aux lettres,

je m'amuse à courir comme autrefois quand j'étais toute petite et que j'allais chercher la « Loire » pour avoir des nouvelles des exploits de Garros.

Je ne sais quels effluves m'apportent des parfums d'air pur, de mer bleue, de fleurettes sauvages, de citrons et de vanille. L'étincelle a jailli au choc de deux idées et voici que s'évoquent les crépuscules sur les rochers rouges, ou le son de la cloche de l'hôtel de Bellevue à Vichy, ou le frémissement d'ailes grises, ou la clarté pâle de paysages au clair de lune.

Autre chose encore : un grand salon doré avec du luxe, du velours, du satin, des glaces, des statues, des divans profonds. Une mystérieuse pénombre et des pétales de lumière rose sur le piano électrique où Jean Giry « jouait » le Ballet Egyptien, devant le portrait d'André Delorme.

Eclair de souffrance... Et je descends plus vite à la boîte aux lettres.

...Tiens, un courrier de La Réunion ! Je tourne et retourne entre mes doigts qui tremblent, le papier précieux.

Il a mis deux mois pour venir jusqu'ici. Deux mois ! Bailly, Reginensi et Marsot n'ont pas encore relié en huit jours et quelques heures les 12.500 kilomètres qui nous séparent des îles !

Des photographies... Le Rond-Point de l'avenue de la Victoire à Saint-Denis ; Alain Gerbault jouant au foot-ball dans l'équipe de l'Olympique entre deux étapes de solitude ; de hardis motocyclistes excursionnant à Hell-Bourg et au piton des Neiges, ; les magnifiques allées, les bassins unis du Jardin colonial, les gorges de Salazie, la Suisse tropicale, et puis... un journal sportif avec le compte rendu du derby malgache doté d'une Coupe représentant par hasard Napoléon, et puis... l'inauguration du monument Roland Garros, les fleurs de « sa » mère, le défilé des élèves du Lycée Leconte-de-l'Isle... Et puis des vers naïfs d'une grande sœur qui doit être bien jeune, et puis de fraîches chansons créoles...

Vous lé joli mon doudou...

Une étoile, un batelet, un pic courbe.

Peut-être la maman de Roland Garros a-t-elle bercé son fils en fredonnant la barcarolle :

Mi l'aime à vous, mon doudou...

Il est toujours l'idole de ses frères de Bourbon, m'écrit mon correspondant.

... Goulette, Marchesseau et Bourgeois sont enfin rentrés, eux qui, les premiers ont atterri dans le pays de Roland Garros.

...Mais, dans les forêts d'Afrique, un autre de mes camarades est tombé : Raymond Caillol. Son premier raid !

.....
Ah l'aviation !

Par dessus les martyrs, le monde est conquis. Des nuées palpitantes d'oiseaux géants planent autour de la terre rajeunie ; des milliers de moteurs entonnent un hymne à l'audace des hommes.

Je regarde de haut, de très haut dans l'espace.

Le globe est aussi petit, mais c'est l'homme qui a grandi. Il a secoué et brisé sa vieille chaîne rouillée de forçat de la glèbe, pour bondir au ciel.

Les pôles, les déserts, les continents, les océans, les montagnes, les forêts vierges, tout est unifié, aplani, vaincu sous les ailes triomphantes. L'homme circule librement au domaine des aigles qu'il a fait sien. L'ambition de 70 siècles est assouvie. Et finalement, les oiseaux sont rois.

Monsieur Laurent Eynac, mon cher ministre, vous qui, dans ce grand peuple des oiseaux, avez l'honneur de commander la tribu française, je vous dois un hommage.

Symbolisons notre aviation par un monument pieux.

Au vitrail des apôtres morts, la figure de Roland Garros, le précurseur, resplendit comme les profils d'anges de Fronval et de Guynemer.

On a dit quelque part, Monsieur Laurent Eynac, que Garros aurait dû, avant 1914, être ministre de l'Air.

A cette place d'honneur, l'affection d'un peuple vous a élu ; nul n'en était plus digne.

Vous considérer comme le successeur moral de Roland Garros à la tête des ailes françaises, je ne sache pas, Monsieur le Ministre, qu'on puisse formuler à votre égard de plus respectueux compliment.

.....
On a dit aussi — mais c'était avant le 1^{er} septembre 1930 — :
« Si Garros était là, c'est lui qui traverserait l'Atlantique ».

La gloire légendaire d'un héros disparu peut-elle ternir la gloire éclatante de deux héros vainqueurs ? Non. Et ni Costes, ni Bellonte ne seront jaloux...

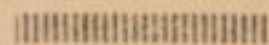
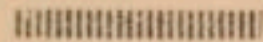
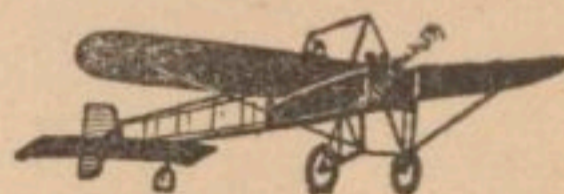


Table des matières



	Pages
PREFACE	IX
INTRODUCTION	XIII
Au pays de ma jeunesse dorée	3
Saint-Maurice	27
Chants de Noël	31
L'Oiseau Captif	37
Les précurseurs au pays noir	41
Avec les ailes qui s'ouvrent	87
Champirol	95
Le temps fuit	101
L'aviation en Haute-Loire	143
Essor	155
Pendant les années terribles	161
Un drame	187
Tourbillon	201
Une Escapade	233
Sous l'uniforme kaki	237
Novembre 1918	247
Zizette	253
Mes oiseaux	261

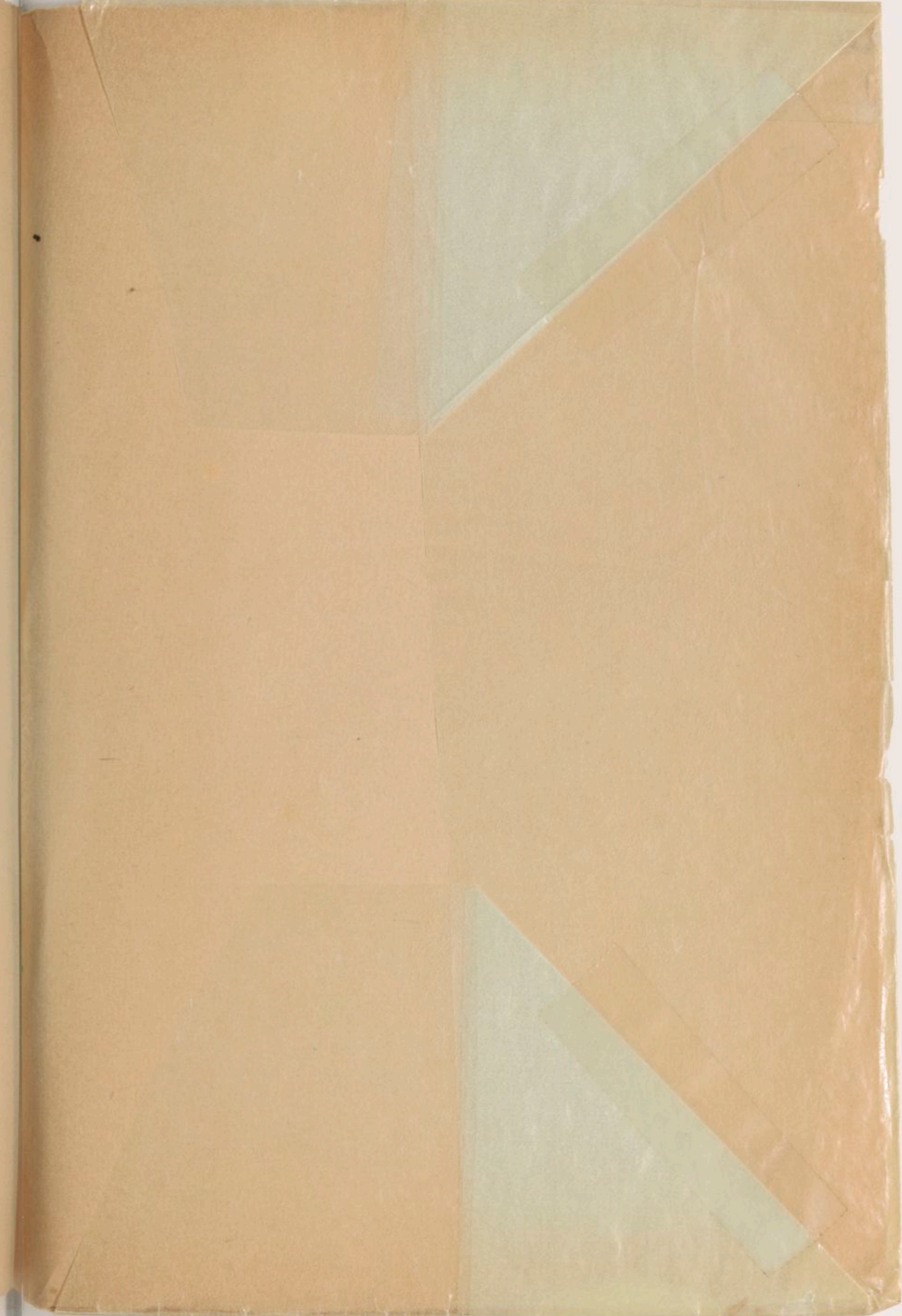
Une plume et des ailes.....	265
Mes premières descentes en parachute.....	277
L'histoire du parachute.....	285
(De Léonard de Vinci à Jean Ors)	
Au hasard des meetings (I).....	305
Combegrasse	315
Au hasard des meetings (II).....	327
Les grands jours d'Auvergne.....	339
Le problème de la sécurité.....	379
Trois ascensions en ballon.....	389
Bêtes mécaniques.....	403
Courses de côtes.....	409
Corsica...	423
La pitié.....	447
Mes amis les pigeons voyageurs.....	455
Mon voyage au Maroc.....	475
Le miroir aux souvenirs.....	523



*Cet ouvrage, tiré sur les presses
de l'Imprimerie Industrielle,
a été terminé
le 6 décembre 1930*

250

30/1/88



LA SOCIÉTÉ ANONYME



DE LA SOCIÉTÉ ANONYME