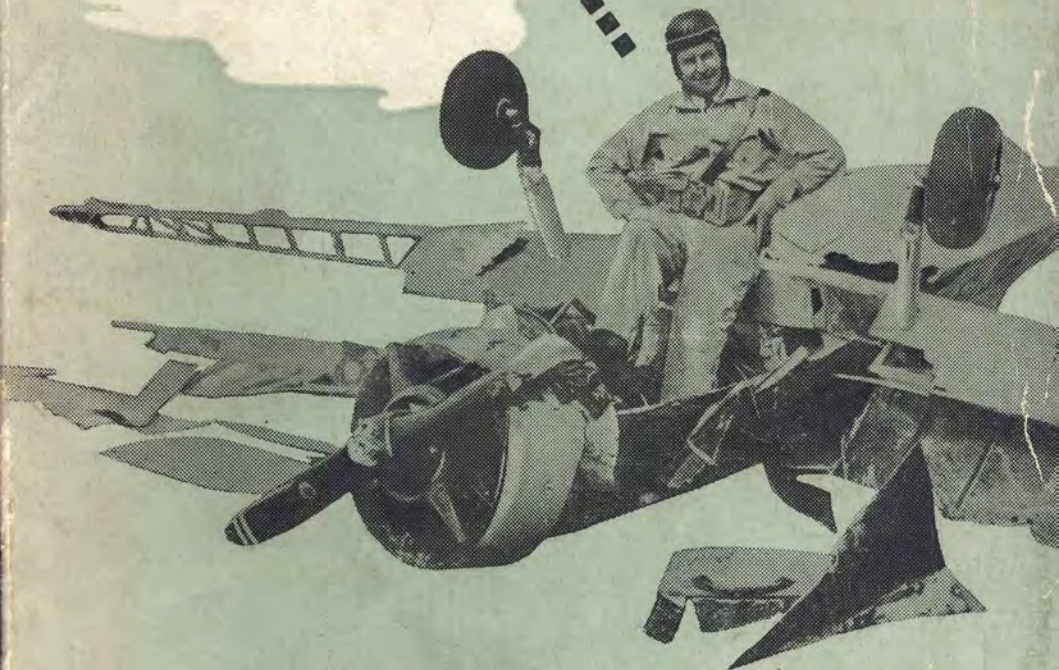


ROBERT JULLIARD

un enragé du ciel



RISQUES ET PÉRILS *Julliard* RISQUES ET PÉRILS RISQUES

DU MÊME AUTEUR

PARIS VU DU CIEL (album de 123 photographies aériennes.
Armand Colin 1952).

ROGER HENRARD

UN ENRAGÉ DU CIEL

avec une préface de

Jules ROY

Ouvrage illustré de 10 photographies

RENÉ JULLIARD

30, rue de l'Université,
PARIS

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE
SUR PUR FIL LAFUMA DES PAPETE-
RIES NAVARRE CENT EXEMPLAIRES
HORS COMMERCE RÉSERVÉS A
L'AUTEUR NUMÉROTÉS DE H.C. 1
A H.C. 100

Les droits d'auteur
du présent ouvrage
sont versés aux
AILES BRISÉES

Copyright 1953 by René Julliard, Paris.

IMPRIMÉ EN FRANCE

A la mémoire de
Robert HENRARD
mon fils
et de
Fernand MAUREL
mon compagnon de la traversée de la
Méditerranée, le 21 juin 1940.

R. H.

PRÉFACE

AU début de 1940, nous venions d'être retirés des frontières du nord de la France pour échanger nos avions préhistoriques contre des machines plus modernes et notre escadrille coulait des jours ensoleillés dans le Midi, lorsqu'un curieux garçon nous arriva, sa voiture débordant d'appareils photographiques de tailles diverses. A vrai dire, il ne me plut pas. Non qu'il ne fût pas sympathique. Il l'était trop. Affecté spécial dans son usine, aux Etablissements Jules Richard, instruments de précision, 25, rue Mélingue, Paris, il avait quitté un fauteuil directorial pour s'engager dans le personnel navigant de l'aviation. Il semblait doux et docile mais quelques-unes de ses réflexions me donnèrent l'éveil. Cet innocent s'imaginait qu'il allait voler à l'escadrille que je commandais. Ce réserviste, qui n'avait jamais touché un de nos « Potez 39 », se figurait que j'allais lui en confier un le jour même, pour son plaisir, et sans même se demander s'il n'allait pas nous gêner.

Vous intéresse-t-il d'être tenu au courant des livres que publie l'éditeur de cet ouvrage ?

Envoyez simplement votre carte de visite aux Editions René JULLIARD, Service *Vient de paraître*, 30, rue de l'Université, Paris (7^e), et vous recevrez chaque mois, gracieusement et sans aucun engagement de votre part, son bulletin illustré *Vient de paraître* qui présente, avec les explications nécessaires, toutes les nouveautés, romans, voyages, documents, histoire, essais, etc..., que vous trouverez chez votre libraire.

Il avait déjà tellement persécuté l'état-major pour obtenir une place qu'il s'était fait jeter à la porte et que le général avait dit pour s'en débarrasser : « Collez-le dans l'observation et qu'il attende sa guerre. On ne va tout de même pas la déclencher pour lui. » M. Henrard, en effet, voulait faire la guerre, et la guerre n'éclatait pas, et il nous tombait du ciel comme une tuile. Tôt ou tard, il nous faudrait partager avec lui les cinq ou six avions qui nous restaient et nous desserrer pour lui faire une place à une table de famille où les nourritures célestes étaient mesurées. Le nouveau lieutenant ne m'avait pas regardé.

Pourtant, le nouveau lieutenant avait l'air bien pacifique. Il s'assit tranquillement dans mon bureau et je fus surpris par son embarras autant que par l'extraordinaire obstination qui l'habitait. J'en fus ému et presque aussitôt conquis. Car cette obstination était souriante, et même débonnaire. Ce garçon-là était venu se réfugier chez nous, comme un orphelin, avec une telle confiance qu'on ne pouvait pas n'en pas être touché; et certes, j'étais loin de me douter que j'avais devant moi l'un des hommes les plus insensés du siècle. Il tira de son portefeuille des photos qui me firent hausser les épaules. C'était un pilote de tourisme qui posait devant des jouets. Puis d'autres photos qui me troublèrent. Il s'était fait prendre au milieu des débris de quelques avions.

— Dites donc, lui dis-je brutalement pour cacher l'inexplicable sympathie qui me poussait

vers lui, vous avez l'intention d'en casser aussi beaucoup chez moi?

Il éclata de rire devant ce mouvement d'humeur tant je devais paraître drôle. Du coup, parce que ce genre d'hommes m'a toujours attiré et qu'il avait l'air drôle lui aussi, sous sa casquette inimitable et un vague air de famille, j'en fis, avec un peu d'inquiétude, mon ami. Contrairement à tout ce que je m'étais promis, je lui en donnai la preuve sur-le-champ. Sans rien ajouter, je fis appeler le chef-pilote et lui confiai Roger Henrard.

Dès lors, nous ne nous quittâmes plus guère. Je le persécutai tant que je pus pour avancer sa formation militaire. Il ne savait pas ce qu'était le vol de groupe et je ne volai presque jamais sans l'emmener comme équipier. Il avait l'habitude de travailler seul et de faire ce qui lui plaisait, d'aborder prudemment les montagnes et de suivre des itinéraires « de sécurité ». Je l'entraînai en tase-mottes sur les sommets des contreforts alpins pour lui donner la chair de poule en frisant les sommets. Au début, il broncha. Puis, quand il comprit que je n'étais ni un maniaque ni une brute, il me suivit en aveugle. De cette épreuve-là, comme de toutes celles dont je l'accablai, il sortit à sa louange, avec un impayable mélange d'étonnement et de sérieux.

Toujours déçu de n'être pas en guerre, il n'acceptait cette période d'entraînement que parce qu'il partageait notre vie, mais il piaffait d'impatience.

Il avait je ne sais quelles rancunes à assouvir et de temps en temps nous assommait par ses plaintes. Son âge, sans doute, le tourmentait. Il abordait la quarantaine et considérait cela comme la vieillesse, mais on avait tant usé de son âge contre lui pour lui refuser un poste de combattant qu'il séchait de frayeur à la pensée qu'on pût bientôt l'écartier des risques désirés. C'était le genre de garçons qui avait l'impression d'être lésé chaque fois qu'il voyait un avion en l'air de jour ou de nuit et qui pensait : « C'est moi qui devrais être aux commandes. » Et les regrets se changeaient en rage quand la journée était belle : « Perdre de telles heures ! » s'écriait-il en lui-même, et il se répandait en injures contre le genre humain. C'est pourquoi il tardait à Roger Henrard de se précipiter à l'ennemi, qu'il eût provoqué au besoin pour se prouver qu'il avait atteint ce qu'il cherchait.

Cet « innocent », ai-je écrit. Il faut entendre ce mot comme nous le prononcions à l'époque avec la tendre moquerie dont nous usions dans nos rapports. Mais un peu aussi dans l'une des acceptions du mot : « qui ignore le mal ». Roger Henrard est l'homme le plus généreux que je connaisse, le plus incapable d'injustice, le plus follement attiré par les êtres qu'il bâtit à son image, ne reconnaissant leur malice qu'après en avoir souffert. Le mot est sorti de ma plume avec le souvenir, mais si je n'avais pas eu ces relations de camaraderie avec lui, j'aurais sûrement écrit « ce pur ». Plus exactement, un

homme peu fait pour la terre et qui n'était heureux qu'en l'air, au point que cela en devenait anormal. Car enfin j'ai connu des hommes qui aimaient voler au point d'orienter toute leur vie sur cet amour. N'empêche qu'ils avaient les pieds sur la planète. Henrard ne vivait véritablement qu'aux commandes d'un avion. Il trouvait là son aise et son repos. Au sol et jusque dans les fêtes, il fallait le contraindre à demeurer parmi nous et le tirer sans cesse d'un rêve qui l'établissait dans le ciel. De là, ses distractions, et la façon dont il considérait le monde. En outre, ce héros qui s'ignorait semblait voué aux catastrophes, comme s'il avait toujours eu à ses trousses le diable et son train. Sa véritable aventure démarra avec la guerre dont il croyait naïvement qu'elle allait lui échapper.

Elle fondit sur lui un matin de printemps et le combla. À peine venait-il de se voir confier un bimoteur moderne qu'il fut jeté sans transition, comme il l'avait souhaité, dans une tornade de fer et de feu. Mitraillé par la D.C.A., descendu deux fois par la chasse, il prit en quelques jours trente-quatre balles et deux obus de plein fouet dans son avion. Un mois plus tard, que m'écrivait-il ? Car pour me punir d'une trop grande indépendance de caractère, on m'avait enlevé mon escadrille et je la lui avais léguée : « Je ne veux plus en photographie, ce métier ne va pas avec mon tempérament. Je veux en détruire. » De ce métier qui ne va pas avec son tempérament, on pourrait rire s'il n'y avait cet

« en ». En, c'était l'envahisseur. Mais voici Hentrard étrillé. Son groupe est dissous faute de combattants : la plupart des pilotes sont blessés ou morts. Il va s'arrêter. La défaite l'a rejeté dans un centre de rescapés. Il n'a plus d'avion. Il n'appartient plus à rien. On l'a, pour la forme, « vendu » à un groupe plus idéal que réel et qui se compose plus de vœux de l'esprit que de pilotes. « Me voici à Clermont-Ferrand depuis trois semaines. Je deviens fou en me voyant voué à l'inactivité, alors que je voudrais tant me rendre utile en de pareils moments... »

Là commence la série de ses coups d'éclat. Il n'en restera pas grand'chose parce qu'en temps de guerre, c'est la destruction de l'ennemi qui est spectaculaire et applaudie. Malgré toute sa rage, Hentrard n'en détruit pas. Mais il y a un ennemi avec lequel on ne signe jamais de trêve et avec lequel Hentrard engagera le combat toute sa vie. Pour le vaincre, il ne faut pas moins de courage. Il en faut peut-être même davantage. Ce n'est pas lui que poursuit Hentrard, mais c'est toujours Hentrard qui est guetté et rejoint par lui jusqu'à ce que la lutte s'engage. Guillaumet et Mermoz n'ont jamais combattu qu'avec cet ennemi-là et ils ont pourtant atteint la gloire. Mais leur monde était en paix.

Sur la base de Clermont-Ferrand, où il se ronge les poings, Hentrard trouve des avions de chasse qui embouteillent la sortie du parc des réparations. Il n'y a plus de spécialistes pour les essayer. Eh bien, et lui? Il n'a jamais touché à un « Morane 406 »,

mais il brûle de décoller avec l'un d'eux. Décidément, ce « pilote de tourisme » continue de m'étonner. Après ce qu'il vient de faire avec ses « Potez 63 » dans le Nord à feu et à sang, piloter un « Morane 406 » n'est pas très difficile mais c'est surtout son grand dessein qui le tourmente : il veut en détruire. Le « Morane 406 » est un chasseur et Hentrard veut passer dans la chasse. Il envoie trois demandes dans ce but. Mais y réussira-t-il, à quarante ans? Ne dira-t-on pas, sans même le voir ni l'éprouver, qu'il est trop vieux, qu'il n'a pas assez de souplesse, que sais-je? Mais s'il a déjà piloté des avions de chasse, tout deviendra plus facile.

Il ment un peu au commandant du parc de Clermont-Ferrand. Le « Morane 406 », Hentrard ne connaît que cela et, puisque les pilotes d'essai ne sont plus là, il les remplacera bien volontiers. C'est ainsi que pendant trois semaines, Hentrard met au point des « Morane 406 ». Tranquillement? Il tourne toutes les figures d'acrobatie sur la campagne puis revient au terrain pour montrer ce qu'il sait faire. « Oui, disent les amateurs, ce type-là est vraiment un lion... » Il fait même mieux encore. Des pilotes polonais errent sur la base parce que leur entraînement a été interrompu. Hentrard les raccole, les instruit, leur flanque des « Morane » dans les mains et les emmène comme équipiers. Il s'improvise chef de patrouille et ne décolle jamais sans que son armement soit complet. Il entre en liaison avec les centres de D.A.T. voisins afin de pou-

voir être dirigé sur l'ennemi qui s'aventurerait dans la région. Seulement, l'ennemi ne vient pas, ou alors il passe lorsque les avions réparés sont partis vers leurs unités d'affectation et qu'Henrard n'en dispose plus. « J'ai cependant failli me tuer jeudi dernier en faisant un piqué de 2.000 mètres... » Souvenons-nous que nous ne sommes qu'en 1940 et que les avions n'en sont pas encore au stade moderne des fusées. Les cellules n'ont pas la finesse d'à présent. Un piqué de 2.000 mètres est très honorable pour l'époque et permet déjà de jolies choses. « Dans la ressource, mon train est sorti. J'ai glissé jusqu'au sol, rebondi sur mes roues dans une cour de ferme et percuté dans une ligne de force. J'ai coupé cinq câbles et 1 m. 30 de surface portante à mon aile droite et j'ai laissé aussi l'aileron complet, le radiateur d'huile et le bord d'attaque de l'autre aile. J'ai pu revenir au terrain. Lorsque la vitesse tombait à moins de 270 kilomètres à l'heure, je basculais et il a bien fallu que je me pose à cette vitesse là, plein moteur, sans savoir au juste si mes roues étaient toujours là ou si elles n'étaient pas cassées. J'ai traversé l'aérodrome en trombe et, comme j'avais encore à l'autre bout, 150 kilomètres à freiner, j'ai amorcé et réussi un virage au sol qui m'a fait revenir à mon point de départ, à travers les avions arrêtés un peu partout. X... m'a dit qu'il n'avait jamais vu cela de toute sa carrière de pilote et qu'il n'avait jamais eu non plus si grand'peur de sa vie. Le taxi a été réparé deux jours après et a

gagné le front. J'ai eu ainsi la joie de ne pas l'avoir cassé, car maintenant, j'espère qu'il casse des Boches. »

Dix jours plus tard, la défaite était consommée. Henrard n'avait pas eu le temps d'entrer dans la chasse, mais les missions photographiques qu'il avait faites avant la guerre sur la ligne Siegfried lui donnaient peu d'envie de rencontrer l'ennemi ailleurs qu'en combat aérien. Il se fit signer un ordre de mission et partit, le 21 juin 1940, pour Margnane, où il était sûr de trouver un avion à emmener en Afrique du Nord.

Il en trouva cinq. C'étaient de rapides « Léo 45 » à double dérive et il n'avait jamais non plus piloté ce genre de machines. Le jour même, les ouvriers de l'usine, qui les avaient construits, avaient été licenciés. Sur la base presque déserte, personne ne connaissait ce matériel.

Henrard avait avec lui son observateur, le lieutenant Maurel. Ils choisirent le « Léo 45 » n° 228 et Henrard étudia les schémas et les instructions placardées à bord. Il savait tout de même, j'imagine, mais est-ce sûr ? que cet avion de douze tonnes a tendance à s'engager en cheval de bois au décollage. On prenait d'abord de la vitesse en plaquant l'empennage au sol jusqu'à environ 100 kilomètres à l'heure, puis on poussait brutalement sur le nez. C'était un exercice de virtuosité qui exigeait des semaines d'entraînement dans les écoles.

Comme la pluie des orages avait détrempé le terrain, Hénrard remit prudemment l'aventure au lendemain.

Le 22 juin, Marseille fut bombardée. Un « Léo 45 », décollant aussi pour l'Afrique du Nord, aux mains d'un autre équipage, s'écrasa sous les yeux d'Hénrard et de Maurel et prit feu. Hénrard ne dit rien et détourna son regard du brasier. Sans cartes, sans renseignements météorologiques, sans gilets ni canot de sauvetage, il écrivit : « Après un décollage effectué laborieusement vers 15 h. 40, nous abordions la mer après avoir suivi un cap de correction et de réglage de nos compas... » « Laborieusement », cela doit vouloir dire que l'avion dut, à plusieurs reprises, sortir de son axe de direction et qu'Hénrard dut corriger sa trajectoire à grands coups de manette des gaz. Cela semble tout simple à la lecture. En fait, dans le tonnerre des moteurs (deux fois la puissance du « Morane 406 » sur chacun d'eux), le fâcheux équilibre instable des douze tonnes, l'ignorance des détails précis du pilotage de cette machine et avec le terrain lourd, cela signifie que Maurel et Hénrard se demandèrent s'ils n'allaient pas rejoindre les débris et les cadavres encore fumants du matin.

Une heure plus tard, à 4.000 mètres, dans la brume, Hénrard constatait une fuite d'huile au moteur gauche. En outre, la pression d'essence du moteur droit tomba soudain à zéro et le moteur s'arrêta. Malgré toutes les combinaisons de pas d'hé-

lice sur le moteur gauche, l'avion s'enfonçait. Maurel se rendit dans la cabine du mécanicien, à cinq ou six mètres dans une courbe en chicane, et chercha la pompe d'amorçage. Ses tâtonnements faillirent causer une catastrophe, car le moteur gauche s'arrêta presque, à son tour, par excès d'essence. L'instrument qui indique les variations du vol et que les Etablissements Jules Richard avaient peut-être fabriqué, marquait moins deux. L'avion descendait donc de deux mètres par seconde vers la mer, bien que le moteur gauche fût en surpuissance, et Hénrard lut sa condamnation sur le cadre d'un variomètre. Vingt minutes plus tard, il devrait amertir. L'avion flotterait peut-être un quart d'heure. De toute façon, c'était fini, car il ne fallait pas compter sur des secours. L'équipage ne pouvait même pas lancer un S.O.S. à la radio.

Hénrard avait encore 1.000 mètres d'altitude lorsqu'après 15 minutes d'efforts, Maurel réussit à faire remonter la pression d'essence à droite et Hénrard remit le moteur en route. Mais, dans sa hâte, Maurel actionna le démarreur alors que l'hélice était encore en drapeau. Quand les deux moteurs tournèrent, Hénrard n'avait plus que cinq cents mètres d'espace avant la mer et il se hâta de regagner 4.000 mètres d'altitude.

Le moteur gauche avait tellement chauffé qu'Hénrard le coupa volontairement pour le refroidir, puis le remit en route. Cette fois-ci, il put con-

server son altitude sans peine. Comme il était engagé trop avant pour revenir en arrière, Henrard décida de longer les côtes d'Espagne pour éviter une nouvelle catastrophe, mais Maurel actionnait quelquefois la pompe trop vite ou trop lentement et le moteur droit subit encore deux courts arrêts. Dans la cabine du mécanicien, Maurel ne voyait pas Henrard et, comme ni l'un ni l'autre n'avaient trouvé de casques d'intercommunication, ils ne s'entendaient qu'en se hurlant dans les oreilles. Henrard se fit nouer à l'avant-bras une ficelle que Maurel tenait à l'autre bout. Lorsque Henrard tirait, Maurel pompait plus vite. Dans la quatrième heure de vol, Henrard stoppa encore pendant dix minutes le moteur gauche qui chauffait. À 20 h. 15 enfin, l'avion franchissait la côte d'Afrique à hauteur d'Oran. Henrard sortit son train et descendit. Il respirait mieux. Il était sauvé. Le terrain de la Sénia était à deux kilomètres à sa gauche, presque recouvert d'avions de tous types, lorsque le moteur droit s'arrêta une fois de plus. Il n'était plus question d'essayer de le remettre en route. L'avion s'enfonçait trop vite et Henrard était trop bas. Henrard ne pouvait pas essayer de gagner l'aérodrome sans se fracasser dans les avions qui en encombraient les abords. Il n'avait plus qu'à se poser droit devant soi, sur un lac desséché.

Sur les photos qu'il prit ensuite, on voit les roues du « Léo 45 » n° 228 enfoncées d'un demi-mètre dans la vase, au bout d'un double sillon parfaite-

ment droit. Henrard est sur l'empennage en costume de bain. Il est heureux.

Un jour peut-être, cette machine-là emportera deux tonnes de bombes sur l'Allemagne. Son rapport se termine ainsi : « La traversée, qui a duré 4 h. 20, a été très pénible. »

Il travailla jusqu'au 10 juillet à remettre le « Léo 45 » n° 228 en état de vol. Le soir même, il gagnait la base de Blida, où les équipages étaient rassemblés. Maurel ne l'accompagnait pas. Il avait été tué le 3 juillet par le bombardement de Mers-el-Kébir.

**

En août, Henrard était démobilisé. Quelques jours auparavant, seul à bord, il avait posé le « Bloch 200 » n° 76 en campagne, près de Mostaganem.

Les aviateurs d'avant-guerre ont la bouche amère en se souvenant du « Bloch 200 ». Tant que les deux moteurs tournaient, ce n'était pas une mauvaise machine, mais à la moindre baisse de régime, le « Bloch 200 » illustre son surnom, qu'aucun avion ne mérita jamais mieux, de fer à repasser, et il n'y avait plus qu'à se jeter en parachute. Comment Henrard était-il parti avec un avion dont les compte-tours ne fonctionnaient pas, avec une pression d'essence insuffisante à gauche et des correcteurs de gouvernes inefficaces ? A Marignane, passe

encore. Il fallait échapper aux Allemands et sauver un appareil neuf, mais là! A peine en l'air, et seul à bord de cet avion de bombardement que servait d'ordinaire un équipage de cinq hommes, Hénard nota que les indicateurs de vitesses et l'horizon artificiel étaient cassés, que les compas accusaient une différence de vingt-cinq degrés entre eux, que la trappe supérieure d'évacuation menaçait de s'ouvrir et que le moteur gauche vibrait et chauffait. Sans doute, n'avait-on trouvé personne qui consentît à convoyer sur le parc de réparations une telle casse-rolle, et Hénard n'avait-il pas su résister à la tentation de piloter une fois de plus un engin qu'il ne connaissait pas. Mais il faut noter aussi que les règles de prise en charge d'un avion n'étaient pas claires à cette époque dans l'armée de l'air française.

Avant 1943, chaque chef de bord avait toute liberté de partir ou de ne pas partir, ce qui laissait une grande marge au respect humain, à l'imprudence et à la légèreté, comme au courage. Hénard se serait cru déshonoré sans doute s'il avait remis son vol pour deux compte-tours qui ne marchaient pas, alors que c'était déjà dans les règlements de la R.A.F., une double interdiction de décoller. Mais surtout, Hénard voulait se rendre utile. Telle est la règle de sa vie. C'est aussi le même mobile qui l'avait aventuré avant la guerre à prendre des photographies aériennes à émulsions panchromatiques jusqu'à 600 kilomètres en Allemagne. Non parce qu'on l'avait choisi pour cela, mais parce qu'il s'était pro-

posé pour le faire gratuitement et qu'il voulait montrer, à ses frais et à ses risques, ce dont il était capable.

Une heure et demie après son décollage, Hénard devait couper son moteur gauche, prêt à prendre feu ou à se décrocher. Hénard survolait des montagnes. Son altitude lui permit de gagner la côte. « Je n'avais pour choix, écrivait-il dans un nouveau rapport, que deux terrains faisant tache sur la verdure des vignes qui s'étendent sans discontinuité de la mer aux plateaux. Je n'ai pas choisi le plus grand, bien qu'il fût dégagé d'obstacles, à cause des ouvriers qui y travaillaient. J'ai pris le plus petit, d'environ 400 mètres sur 300 et me suis posé dans le grand axe. Obligé de prévoir un atterrissage très court, j'ai arraché quelques feuilles de vigne avec mon train et arrêté le roulement de l'avion à deux mètres de la plantation opposée, en terminant volontairement par un cheval de bois. » Et il ajoute avec humour, je pense : « J'ai dû constater que les freins aussi étaient bien défaillants... »

Nous nous revîmes donc à la terrasse d'un bistro d'Alger et, certes, s'il y avait une joie capable de me faire oublier un instant la défaite et les malheurs de la France, ce fut bien celle que j'éprouvai en embrassant Roger Hénard. C'est là qu'il me narra ses aventures et nous en rîmes tellement tous deux que je ne savais plus très bien alors comment départager la vérité de la plaisanterie. J'ai dû, pour écrire

ces pages, me reporter aux documents officiels. Que fallait-il faire en nous revoyant, sinon boire à nos santés? Le lieutenant réserviste qui était tombé chez moi six mois plus tôt, son appareil photo de 18×24 à la main, avait fait du chemin, et je me serais senti intimidé devant lui s'il n'avait toujours montré cette naïveté désarmante qui m'enchantait. A sa Croix de guerre, il y avait un clou d'or ou d'argent, je ne m'en souviens plus; moins qu'eût reçu un officier d'état-major pour avoir donné quelques coups de téléphone, mais, pour moi, ce clou était une étoile de première grandeur. Nous nous bourrâmes les côtes de coups de poing comme des collégiens, devant un nouveau détail technique qui lui revenait à la mémoire et qui faisait éclater dans nos cœurs, puisqu'Henrard était vivant, tout le comique de sa folle imprudence, des avions inconnus, de la tête qu'il faisait quand ses moteurs s'arrêtaient, de cette ficelle où sa vie était accrochée et de toutes ses pressions d'essence rebelles. Je me souviens aussi que pour éviter qu'on touche à une aussi précieuse machine, il avait verrouillé la porte du « Bloch 200 » N° 70 posé dans les vignes, avec un cadenas chiffré dont le code était 172. Seulement, Maurel manquait et nous nous assombrîmes enfin.

Je ne pouvais plus rien pour Henrard que de lui ouvrir la famille que j'avais encore. De retour en France, il ne pouvait être question pour lui. Henrard se moquait un peu de ce que l'ennemi allait faire de son usine et de ses biens. Sa femme, qui

avait réussi à franchir la ligne de démarcation, allait le rejoindre avec une vieille voiture qu'elle avait pu sauver, et Henrard entreprit de transformer les carburateurs à essence des voitures algéroises en brûleurs à acétylène. Il loua un garage et fabriqua d'énormes machines qu'il logeait dans les malles-arrière et qui explosaient quelquefois, on peut le dire à présent sans l'humilier. Un moment peut-être il songea, comme nous tous, à élever des moutons ou à planter des poivrons, puis, un jour, il prit le bateau pour embrasser ses enfants sur la Côte d'Azur.

Une semaine plus tard, les Alliés débarquaient. Henrard se réfugia à Nice, chez des parents, sous le nom de Maurel de qui il avait conservé les papiers d'identité. Il avait 42 ans. Il n'était plus question pour lui d'espérer piloter dans la R.A.F. ou dans les forces américaines où personne ne pouvait franchir les limites d'âge du personnel navigant. Henrard travailla pour le 2° Bureau et jusqu'en Italie où il alla visiter les constructeurs d'instruments de bord avec qui il était en relations avant la guerre.

**

Que restait-il à faire à Roger Henrard une fois la paix établie? Revenir à ce métier « qui ne va pas avec son tempérament » et devenir le premier photographe de son temps. Constituer à force de coups d'audace la plus extraordinaire collection de la

France et de Paris. Pour réussir, il ne suffisait pas d'être un bon pilote et de connaître les alchimies de la lumière. Il fallait encore le don le plus rare, cette passion que je me suis efforcé de cerner. Mais ce qu'on sait mal, c'est le prix dont Roger Henrard l'a payée : de ses avions, cassés par d'autres que par lui, de procès avec les compagnies d'assurances qui jugent qu'un avion ne court pas plus de risques qu'une maison, et de son fils qu'il avait voulu former comme les chevaliers formaient les leurs, en les emmenant en croupe devant eux, dans les plis de leurs manteaux.

Je n'ai pas besoin d'avoir volé avec Roger Henrard pour savoir comment il prend ses photos, à l'extrême réduit et le soleil dans le dos, avec toute la précision d'un pilote de chasse tournant un tonneau ou d'un bombardier posant son fer à repasser entre des vignes. Il calcule ses heures d'arrivée, ses itinéraires et repère toujours quelque terrain de fortune pour s'avachir en cas de panne de son unique moteur. Au-dessus de Paris, par exemple, il est toujours à peu près sûr de pouvoir se flanquer dans la Seine entre deux ponts, sur les plants de salades et d'épinards de Gennevilliers, le polygone de Vincennes ou les vertières de la gare de l'Est. Pourquoi pas sur la terrasse des Galeries Lafayette? Après tout, ce ne serait pas plus difficile que de loger un « Bloch 200 » dans un mouchoir de poche de 400 mètres de long.

On l'envoie photographe le Tour de France,

le maréchal Pétain dans la cour du fortin de l'île d'Yeu, les prisons, les usines et les châteaux. En désespoir de cause, il illustre les grands reportages, les évasions et les enlèvements. Mais le meilleur de lui, il l'a donné à son pays. Il a su exprimer son amour dans les images qu'une rétine mécanique a prises pour lui lorsqu'il a déclenché les volets et les obturateurs au cent cinquantième de seconde, devant tout ce qui l'a fait rugir de bonheur. Mais ce qui est facile ne lui suffit pas. Paris est la plus belle ville du monde mais elle est presque inaccessible. Des règlements de police la défendent et, lorsqu'on a quêté toutes les autorisations, elle se défend encore par son étendue, ses brumes et sa lumière capricieuse. Mais il est un amant qui guette les heures propices et qui plonge par surprise cueillir le Louvre ou la Place des Vosges au ras des toits. En vingt ans, il effectue sur Paris 250 heures de vol entre 50 et 100 mètres.

Ses images sont la transposition à l'échelle des tours de Notre-Dame de tout ce qui nous émeut et nous enchante. J'allais, cédant à mon penchant romantique, écrire « à l'échelle de l'ange », et c'eût été impropre, car les problèmes de l'homme, l'Ange les ignore, et Roger Henrard est un homme. A l'échelle du pilote, alors? D'un pilote qui ne volerait pas encore à la vitesse et à l'altitude des astéroïdes. A l'échelle des tours de Notre-Dame, oui; comme si Henrard était l'un de ces oiseaux de pierre que dix siècles de mesure et de piété y ont taillés

ches, juché sur une échelle, placardant une immense réclame. Mais la mère, sans ménagements, le traîne vers le portillon de sortie. L'enfant, comme envoûté, ne quitte pas du regard l'homme dont les gestes prennent, aux yeux du bambin, une signification magique.

Je m'endormis ce soir-là en rêvant d'échelles, toujours plus hautes qui atteignaient le ciel avec, à leur sommet, un homme qui se balançait...

Je me souviens de la persistance des images de cet événement insignifiant dans mon cerveau d'enfant. Lors de nos promenades journalières, je dirigeais toujours les pas de ma mère vers les grands terrains vagues de la Porte de la Chapelle où abondaient les palissades. Là, je cherchais du regard les colleurs d'affiches en ne m'intéressant qu'à ceux pourvus d'une grande échelle. A cette époque, j'affirmais avec énergie : « Quand je serai grand comme papa, je serai colleur d'affiches. » Tout le monde riait, sans comprendre que ce n'étaient ni le pinceau, ni le pot de colle qui m'attiraient, mais seulement le désir de me rapprocher et de me confondre avec l'azur du ciel...

Nous habitons alors, mon père, ma mère et moi, au 2 de la rue Jean-François-Lépine. De cet appartement, je ne conserve qu'un souvenir : celui d'un énorme balcon qui surplombe tous les toits de la Chapelle. Je passe des heures à contempler de mon perchoir ce quartier grouillant de vie et de bruit. De ce lieu, j'ai la sensation de dominer le

monde, la hauteur en réduisant à une échelle minuscule la foule des adultes me procure une impression de puissance.

Que d'heures heureuses se sont écoulées dans ce donjon dont j'étais le seigneur ! Je ne peux leur comparer depuis lors, dans mon esprit, que certains moments précieux de ma vie d'aviateur.

J'ai voulu revoir, à l'âge d'homme, le petit appartement de mon enfance. Devant l'entrée de l'immeuble, j'ai tenté, en levant les yeux, de découvrir l'énorme balcon dont j'avais conservé le souvenir. Ma recherche fut vaine. Je suis donc allé déranger le locataire actuel en lui expliquant le but de ma visite. Il m'a fait traverser les trois étroites pièces mal éclairées que je connaissais bien, avant de parvenir à ma « terrasse » et je me suis alors aperçu, — avec quelle surprise ! — que les dimensions du balcon de mes rêves n'excédaient pas deux mètres de longueur sur quarante centimètres de large. Je n'en croyais pas mes yeux... Mais, quelles que soient les déformations de ma mémoire, c'est à la première période de ma vie qu'il me faut cependant revenir si je veux comprendre moi-même l'intérêt et le sens qui guidèrent mes jours d'homme. Tout y est en effet contenu, à une échelle à la fois plus grossière et plus fine.

Après la naissance de ma sœur Simone, mes parents déménagent et nous nous installons sur le quai d'Asnières, face à l'île de la Jatte. Lorsque je suis sage, on me récompense en me contant les

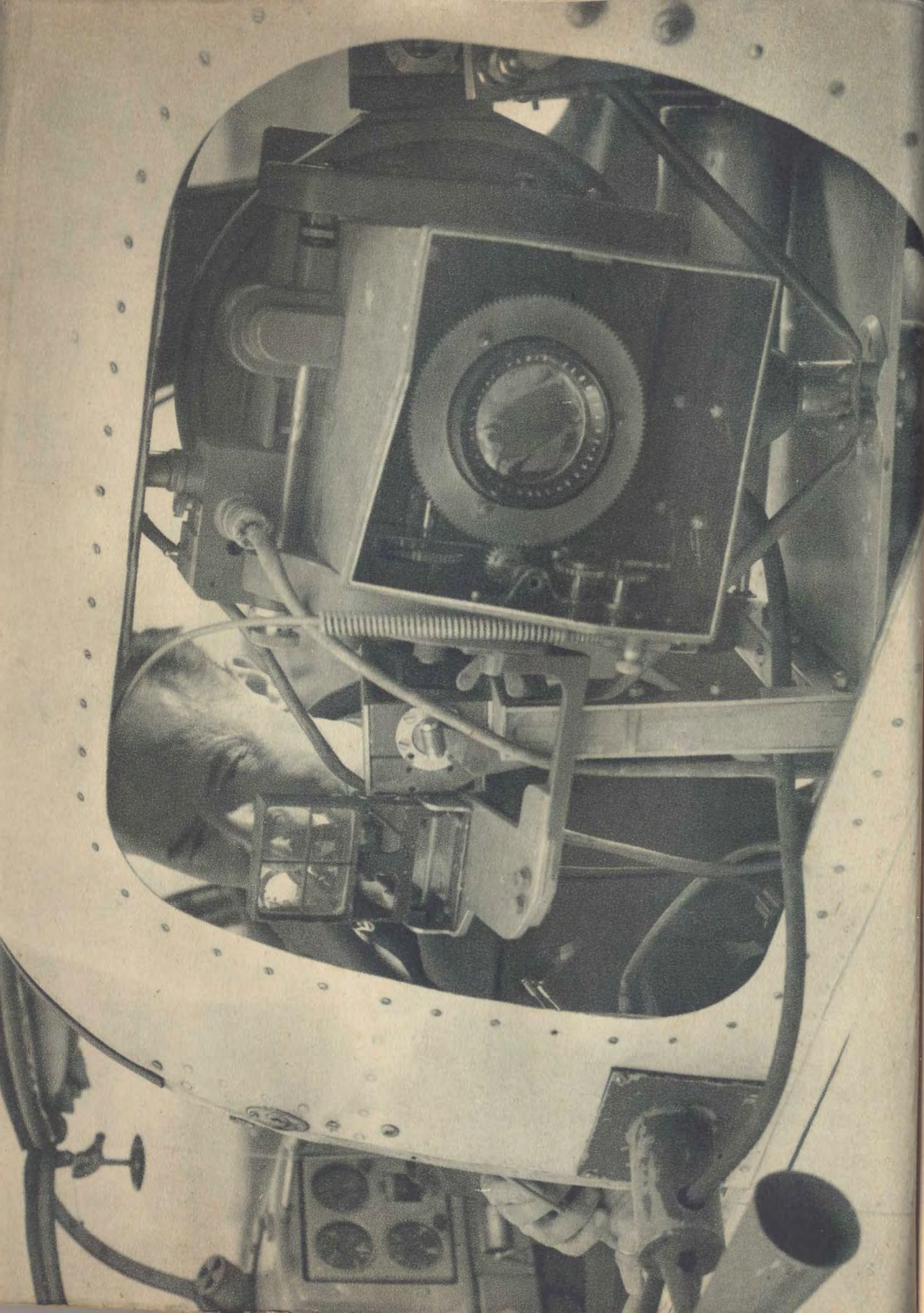
légendes qui charment l'imagination de tous les enfants. Mais j'ai toujours préféré à l'histoire du *Petit Poucet* et de la *Belle au Bois Dormant* les contes mythologiques. Et, dans mon esprit, le charme des berges de la Seine que j'ai alors connu se confond avec le souvenir prestigieux du destin d'Icare de qui j'ai longtemps rêvé. J'enviais cet homme, malgré sa chute, et si j'avais alors su quelle méthode employer pour coller des plumes à mes bras, j'aurais sans doute tenté à mon tour une envolée depuis le parapet du pont d'Asnières.

Le nom d'Icare évoque d'ailleurs pour moi celui de Blériot qui traversa la Manche en 1909 à peu près à l'époque où l'on me contait l'aventure du Crétois. Je revois les images d'Epinal qui relataient son exploit en même temps que sa magnifique victoire sur l'aigle de la Cordillère des Andes qui l'avait attaqué dans son avion. Le public découvrait alors le vertige des émotions fortes, le style des journalistes était encore celui du merveilleux et la presse dosait admirablement le réel et l'in vraisemblable. Les directeurs des quotidiens venaient de lire Jules Verne.

Que de fois alors, tout enfiévré des rêves d'Icare ou enthousiasmé par les performances de Blériot, je déserte l'école pour me rendre secrètement au terrain de Buc, sur le plateau de Versailles, où évoluent les hommes-oiseaux. Je regardais avec des yeux extasiés ces êtres de légende qui s'appelaient Henri Farman et son frère Maurice, dont le premier

Le Farman 402 au-dessus de Paris





venait de boucler le kilomètre en circuit fermé. Il y avait Pégoud, cet homme qui réussissait à défier l'oiseau dans ses évolutions acrobatiques... Il « tournait la boucle »... l'oiseau ne la tournera jamais!

Mes livres de classe sont délaissés au profit des chroniques aériennes. C'est sans doute pourquoi, de 1910 à 1914, je suis un cancre mis successivement à la porte de toutes les écoles et collèges où me présentent mes parents.

En août 1914, mon père est mobilisé. Maman, dès la rentrée d'octobre, me place à l'école commerciale de la rue Trudaine. Je n'y suis pas un élève plus brillant que d'habitude; par contre, je crois m'y être surpassé dans mes exploits de garnement.

J'ai gardé un « drôle » de souvenir d'un certain jeudi du mois de mai 1915, qui illustre trop parfaitement le genre et le caractère du garçon que j'étais.

Je rentre ce jour-là de l'école où je viens de subir trois heures de colle. Je m'installe gare Saint-Lazare dans un wagon du convoi qui doit me conduire à Asnières.

Je suis descendu à Levallois, il me faut traverser le pont d'Asnières qui longe les berges de la Seine, j'ai l'idée de rendre une petite visite à la péniche d'un ami de mon père dont la fonction consiste à favoriser la traversée des piétons entre le quai d'Asnières et le quai de Clichy, car le pont de Corneilles n'existe pas encore.

Le père Mutelle commande, avec la foi d'un grand capitaine, un petit bateau à vapeur baptisé *La Félicité*, auquel une péniche sert de lieu d'amarrage. Plusieurs fois, le père Mutelle m'a interdit l'accès de cette péniche et je profite toujours de ses traversées pour opérer une incursion dans le ponton que j'affectionne particulièrement. J'aime faire la chasse aux gros rats qui y ont établi leur quartier général. Le vieux bateau contient également un appareillage hétéroclite et constitue une arche de Noë pour un gamin de quinze ans. Je m'introduis donc dans la péniche. Je m'y trouve depuis quelques minutes lorsque j'entends des pas résonner sur le pont en même temps que la voix du père Mutelle me fait savoir qu'il m'a aperçu, qu'il me cherche, tout en me promettant une bonne fessée. Je me précipite vers la petite échelle qui mène à l'air libre et cours le long de la rambarde, mais avant d'arriver à la passerelle, un de mes pieds trébuche et je tombe à l'eau.

La Seine est alors en crue, boueuse et assez rapide. Je tombe dans cette eau visqueuse où je m'enfonce, sans réussir, malgré mes efforts, à remonter à la surface. Le courant m'a dressé sous la péniche et un pan de vêtement a dû être accroché par une aspérité. L'eau me suffoque; je perds connaissance.

Quelques minutes plus tard, les solides claques du père Mutelle me ramènent à la conscience, puis le malheureux bonhomme, trempé et transi, me reconduit à la maison.

L'après-midi de ce jeudi qui avait si bien commencé à mon gré se poursuivait donc assez mal. Je résolu de tenter une expérience qui compenserait les désagréments de cette petite aventure.

Mon père avait ramené, lors de sa dernière permission, quelques cartouches. J'ai l'idée d'inventer un canon. Un pied photographique tubulaire en métal, une scie à métaux, constituent les éléments de base de mon projet. Je tronçonne la plus grosse branche de ce pied, soude au bout de ce tube une pièce d'un sou en bronze percée au préalable et dotée d'un bout de coton, soufré avec des allumettes, puis je remplis le tube de la poudre des cartouches. J'enfonce avec force une bille d'un obus de schrapnel dans ce tube et, le cœur plein d'espoir, j'enflamme la mèche.

Trois secondes se passent... Une détonation ébranle la maison. Je suis précipité sur le plancher et me retrouve hagard, noir de poudre, sourd, les mains, les cils, les sourcils et les cheveux brûlés et aussi, malheureusement, le beau costume que maman venait de me faire endosser après ma baignade.

Ma pauvre et chère maman me dit simplement : « Tu sais, ton père ne te rachètera pas un autre costume avant la fin de la guerre. » Nous étions au neuvième mois des hostilités. Je dus porter longtemps le pantalon court.

Cette exubérance de vie, ce goût du risque poussé à la provocation, qui sont les éléments essentiels

de ma personnalité enfantine, devaient aussi illustrer mon caractère d'homme. Mais il est évident que si n'avait pas persisté en moi cette soif de l'air qui se manifestait déjà dans mon premier souvenir d'enfance et devait transfigurer toute mon existence, ces dons de vie, de volonté, ce goût de l'aventure et du risque n'auraient fait de moi qu'un aventurier sans vergogne, comme le prouve un événement survenu en 1916.

Je vais avoir dix-sept ans et le directeur de l'école commerciale me fait savoir, à la rentrée d'octobre, que je suis indésirable. Je décide donc de chercher du travail et persuade ma mère de mes bonnes intentions. Une petite annonce m'amène à me présenter rue Le Pelletier, au siège de la société « Le Suprême Apéritif », où l'on demande des représentants. Nous sommes douze candidats. J'ai pris soin, au préalable, de modifier les certificats fournis par le directeur de l'école commerciale; ainsi transformés, ils témoignent des excellentes études que j'ai achevées. Mon expérience acquise à l'école en matière de maquillage continue à m'être précieuse.

Mon physique inspire confiance : je suis éloquent et, appuyé par mes « certificats », je séduis M. Boudon, le propriétaire du Suprême Apéritif.

Le jour même, je pars, serviette sous le bras, à la conquête de la clientèle. Je dois présenter le Suprême Apéritif à tous les patrons de cafés du secteur nord, nord-est et nord-ouest de la capitale.

Sa couleur vert glauque et son goût particulier d'anis permettaient au Suprême Apéritif d'avoir l'ambition de remplacer l'absinthe d'avant-guerre.

Mon travail consiste à faire miroiter une bouteille richement décorée devant les yeux d'un cafetier, puis à lui offrir de déguster le liquide. Comme depuis le décret de 1914, le Suprême Apéritif est le premier produit remplaçant l'absinthe, je ne sors jamais de chez un client sans avoir vendu quelques bouteilles. À la fin de la première quinzaine de travail, je suis virtuellement à la tête d'une petite fortune, mais je ne dois toucher les commissions me revenant qu'après livraison et paiement des factures.

Mon désappointement est grand, deux semaines plus tard, d'apprendre que la voiture de livraison, en panne depuis huit jours, n'a servi aucun de mes clients. Furieux, je pénètre chez le patron pour lui expliquer mon indignation.

M. Boudon m'interrompt par ces mots :

— Jeune homme, je n'ai plus de chauffeur. Savez-vous conduire ?

Je n'hésite pas une seconde. Le désir d'entrer en possession des sommes qui me sont dues, m'aurait entraîné à tous les excès. J'affirme que la conduite d'une voiture n'a pas de secret pour moi et que seuls mes dix-sept ans ne m'ont pas permis d'acquiescer le permis nécessaire.

— Soyez prudent, me dit ce brave homme, en

me confiant le lendemain un chargement de deux cents bouteilles.

J'ai pris la veille une leçon de conduite théorique auprès d'un camarade qui, à l'aide d'un petit croquis, m'a expliqué la disposition et le maniement des pédales et leviers. Nanti de ce mince bagage, je m'installe donc au volant afin d'opérer la marche arrière indispensable pour sortir le camion de la cour où il se trouve. Je réussis à mettre le moteur en marche, agis sur le levier de changement de vitesse et débraye, mais si rapidement que la voiture, telle une panthère, fait un saut ... mais en arrière et écrase quatre paniers de douze bouteilles sur le mur voisin. Nul témoin à mon exploit. Je dégage rapidement les débris, remets en route avec circonspection et opère la manœuvre avec plus de prudence, réussissant cette fois à franchir le seuil de la porte cochère.

Je me trouve en haut d'une grande côte. Sans réfléchir davantage, j'engage ma machine sur la pente, mais au lieu d'appuyer sur les freins, j'accélère. Le moteur s'emballe. Je me cramponne au volant, réussis à prendre les virages dans un terrible crissement de pneus; heureusement, il ne se trouve personne sur la route du bolide, ce qui me permet d'arriver sur le plat. Là, je prends le temps d'apprendre à manœuvrer mon véhicule et je repars procéder à mes livraisons. Aussi étrange que cela puisse paraître, j'ai livré le soir la moitié de mes clients.

Le lendemain, mon assurance a augmenté, mais comme je traverse la place de la Bastille au milieu de l'après-midi, ma roue arrière gauche crève. Je ne dispose évidemment d'aucun outil de réparation et il n'existe pas de roue de rechange à bord de ma limousine. Je ne m'inquiète pas cependant outre mesure de l'accident et continue ma route en ralentissant un peu. Soudain, alors que j'ai déjà parcouru quelques kilomètres, mon véhicule s'affaisse sur l'arrière dans un grand bruit de bois brisé, en même temps que trois paniers de vingt-cinq bouteilles répandent leur contenu sur la chaussée. Roulant à plat sur la roue de bois, j'ai démantelé la jante, les rayons se sont brisés; il ne reste plus que le moyeu.

Je téléphone au père Boudon, qui vient constater le massacre. Sans un mot, il tire de sa poche l'argent de ma paie puis me dit :

— Déguerpissez au plus vite ou je vous assomme.

— Mais, monsieur, qui me règlera les commissions de la totalité de mes clients?

— Le diable! me répond-il tout en ramassant les culs de bouteille épars sur la chaussée.

Il ne se doutait pas que le diable, c'était moi.

Je mis huit jours à mûrir ma vengeance. J'avais conservé par devers moi, de mon passage dans la société du Suprême Apéritif, quelques étiquettes, des capsules de bouteille et des factures en blanc. J'étais d'autre part, à cette époque, le caïd d'une

bande de mauvais garçons du quartier d'Asnières.

Ma bande se composait de Devanlay, dit « Petit Louis », et de Fougerat, mes deux fidèles lieutenants, de James, dit « Le Tueur », de Varnier, de Poyer, de Maurice Edouard et de Bigotte qui était pour nous le véritable type du personnage de « Robert la Science » de la fameuse bande à Bonnot.

Mon projet consistait à remplir un certain nombre de bouteilles d'une mixture fabriquée par Bigotte et ressemblant à s'y méprendre au Suprême Apéritif. Dotés d'une étiquette et d'une capsule, les flacons avaient belle allure. Il fut aisé de composer des factures sur le papier à en-tête de la maison. « James Le Tueur », qui mesurait 1 m. 95, et le petit Maurice Edouard, beau parleur de notre compagnie, furent transformés en garçons livreurs, chargés de visiter les clients dont j'avais eu les ordres. Le scénario devait se dérouler selon un rite parfaitement établi : mes deux livreurs porteurs d'un panier de douze bouteilles entraient rapidement d'un air affairé, tout en pestant contre la circulation qui ne permettait pas d'arrêter le camion devant la boutique. Ils déposaient les bouteilles, brandissaient la facture, encaissaient le montant, buvaient le coup de rouge avec le patron et déguerpissaient.

Chez les quatre premières victimes, il n'y eut aucun accroc, mais au « Rendez-vous des Chauffeurs », notre cinquième client, le patron voulut absolument déguster le « Suprême » dont la com-

mande avait été passée par sa femme. Le Tueur et Edouard n'attendirent pas le résultat et déguerpirent immédiatement sous les yeux éberlués du « bistrot ». Nous décidâmes de ne pas poursuivre l'aventure plus loin et procédâmes au partage du magot.

Deux jours plus tard, j'étais convoqué avec ma mère au commissariat de police où je fus mis en présence du père Boudon et de mes cinq victimes. Mais je ne me laissai pas démonter.

— Que me veut-on? dis-je. Oui, c'est bien moi qui ai pris commande pour le compte du Suprême Apéritif, mais je n'appartiens plus à cette maison. D'ailleurs, ce monsieur, ajouté-je en désignant M. Boudon au commissaire, me doit encore des commissions... Comment? On m'accuse? Où aurais-je pris les capsules? les étiquettes? les factures? D'ailleurs, vous voyez bien que ce n'est pas mon écriture... Est-ce moi qui vous ai livré?

Je fis tant de tapage que je bénéficiai d'un doute qui, bientôt, tourna à mon avantage et je quittai le commissariat accompagné de ma mère, cependant que, sur le trottoir, les cinq victimes s'en prenaient au père Boudon qui dut, je pense, leur livrer cette fois de la bonne marchandise sans pouvoir en encaisser le montant.

J'étais vengé.

Je décidai d'abandonner définitivement la profession de représentant, décidément pleine d'aléas, et devins un ouvrier d'usine baptisé en l'occurrence « tourneur » ou « ajusteur-monteur », selon l'état.

« Le Corrector » me servit bien souvent à fabriquer de magnifiques certificats.

Je séjournai en moyenne deux ou trois mois dans chacun de mes lieux de travail, d'où mon caractère irascible et mes médiocres connaissances professionnelles ne tardaient pas à me faire chasser.

J'entrai enfin aux Etablissements Schmidt, route de la Révolte à Levallois, où l'on fabriquait alors en série les avions « Bréguet 14 ». Je passai successivement de l'atelier des tubes sur calibre à celui du fuselage, et enfin aux fabriques de double commande. Pour la première fois, je m'intéressai à mon ouvrage, sans doute parce que j'avais l'impression de participer à la fabrication de ces appareils magiques qui, quelques années auparavant, avaient exalté mon imagination enfantine. Et puis, un jour, je rencontrai mon destin.

Un des pilotes réceptionnaires civils qui visitait l'usine me posa quelques questions sur la manière dont je montais certains instruments de bord. Par une coïncidence curieuse, mon père, qui travaillait avant-guerre à la maison Jules Richard, était un spécialiste de ces instruments et m'avait, au cours de multiples conversations, initié à leur mécanisme. Je répondis clairement et intéressai mon interlocuteur. Nous conversâmes et je ne lui cachai pas le plaisir que j'aurais éprouvé à effectuer un vol en sa compagnie. Il devait justement, le dimanche suivant, procéder à un exercice de réception d'un nouvel appareil. Il me donna rendez-vous sur le ter-

rain de Buc, où j'avais passé tant d'heures à voir évoluer, dix ans auparavant, les premiers avions. Je reçus ce baptême de l'air presque religieusement et ne cessai, depuis lors, de réfléchir sur les impressions ressenties ce jour-là.

L'idée me vint de continuer à jouer le rôle de sac de sable pour ces exercices de réception, car le pilote devait toujours emmener un passager dont la fonction était de « faire le poids » et de déclencher le barographe enregistreur, témoin du vol.

Je fis part de mon désir à ce pilote si sympathique qui appuya ma démarche. Mon souhait fut comblé. Mais alors mon ambition ne connut plus de bornes et, peu de temps après, je souscrivis une demande d'engagement dans l'aviation. Déclaré apte à la visite médicale, je me voyais déjà pilote. En attendant, les mois passèrent sur le terrain de Buc où j'étais devenu spécialiste du réglage des plans, tout en continuant les exercices de réception.

Un jour d'octobre 1918, un de mes camarades de l'atelier des cellules à Levallois monta jusqu'au terrain et insista tout particulièrement pour prendre ma place comme passager à bord d'un appareil qui allait s'envoler. Il me promit même cinq francs, afin de me décider. J'acceptai et le regardai partir à bord de l'appareil, répondant à ses signes de main. Soudain l'avion, qui venait de décoller, eut une panne de moteur et s'écrasa sur un hangar. Je me précipitai vers l'amas de ferrailles tordues que formait maintenant le bel appareil, pour en extraire

le corps inanimé de mon pauvre copain. Je venais d'avoir la première preuve d'une chance qui ne devait jamais me quitter.

Ainsi, en cette fin d'année 1918, sans que j'en prisse cependant nettement conscience, tous les éléments de mon destin étaient rassemblés.

CHAPITRE II

LE PRIX DE LA CHANCE

MON ardente attente fut déçue. Je venais à peine de recevoir mon affectation d'élève-pilote à la base aéro-navale de Saint-Raphaël lorsque la guerre prit fin. Mon engagement fut annulé et malgré ces jours exaltant de victoire, je n'étais pas sans amertume à la pensée que ma chance de « faire de l'aviation » m'avait sans doute abandonné. Trop de pilotes de guerre restaient maintenant inoccupés dans l'armée pour qu'on puisse faire appel à de jeunes élèves. Les candidats étaient envoyés dans les chars de combat. C'est ce qui m'advint peu après et je dus rejoindre le 508^e de chars au camp de Châlons. L'année 1920 commençait. Comme dans la chanson, avant d'être militaire, je décidais de me fiancer.

Du temps où j'étais un chenapan, mauvais élève de l'école d'Asnières et terreur du quartier, mon grand plaisir à la tête d'une bande de garnements de mon espèce était de poursuivre les écolières en leur lançant des teignes et parfois des pierres.

Nos exactions durèrent des mois, jusqu'au jour où l'une de nos victimes, une grande fillette de douze ans, se rebella, me répondit à coups de poing, m'inspira le respect et fit même de moi son défenseur. À l'époque du muguet, je lui offris le bouquet de l'amitié.

Ma camarade habitait l'appartement au-dessus de celui de mes parents. Avec les années, cette sympathie se mua en un sentiment très tendre et au moment de partir au régiment, nous nous fiançâmes.

Mais en arrivant au camp de Mourmelon, les traits peu amènes de l'adjudant « Face-de-Tigre » s'imposèrent à mon esprit et estompèrent le souvenir de l'aimable visage de ma petite Marcelle.

Dès notre arrivée à la gare, l'adjudant exigea des jeunes conscrits un rassemblement en rang. Vexé par cette mesure, je me regimbai et créai une atmosphère frondeuse. L'adjudant nota mon nom. Le lendemain, j'eus la mauvaise surprise de constater mon affectation dans la compagnie de « Face-de-Tigre » qui parut, dès cet instant, s'attacher à mes pas. Il ne se passait pas de jours où, rentrant harassé des exercices militaires, je ne trouvais au milieu de la chambrée mon paquetage jeté à bas par la main de mon supérieur. Il ne m'épargnait aucune corvée. Mes camarades commençaient à me plaindre en disant : « Pauvre Henrard, il finira à Biribi. » Avec mon caractère, on pouvait en effet tout craindre.

Et puis, lors d'une revue d'habillement, « Face-de-Tigre » me présentant au capitaine qui l'accompagnait, me désigna en disant :

— Henrard, une forte tête, qui fera du rabiote ou deviendra officier.

Le capitaine me regarda en ajoutant :

— J'aime mieux qu'il devienne officier.

Il me sembla que « Face-de-Tigre » me regardait avec un sourire presque sympathique.

Cette simple phrase suffit pour créer un climat nouveau entre l'adjudant et moi, en même temps qu'elle m'ouvrait de nouvelles perspectives d'action. C'était décidé : je voulais devenir officier.

Mes rapports avec « Face-de-Tigre » se détendirent. J'appris qu'engagé volontaire, il avait gagné ses galons dans la dernière guerre, reçu sept blessures graves, la croix de guerre, avec cinq palmes, la médaille militaire et la Légion d'honneur. Son surnom venait de l'emblème qu'il avait peint sur son char et que toute la section avait adopté.

Sur ses conseils, je suivis le peloton, devins caporal, puis sergent et, ensuite, breveté chef de section. De ce jour, il n'y eut plus pour moi ni salle de police, ni arrêts, ni prison. Je fus un excellent militaire, fort apprécié de mes chefs durant les deux années de mon service militaire.

Il avait suffi d'un mot!

Plus, même! Par mon adresse et ma maîtrise, je m'imposais comme le pilote d'essai n° 1 des chars. L'adjudant, mon professeur, était un fin conduc-

teur. Je parvins vite à être son égal et bientôt même son supérieur. Aucune des pentes du fort Saint-Hilaire ne m'effrayait. J'essayais tout : la chandelle verticale avec abatté en virage; la montée arrière sur obstacle infranchissable par l'avant et qui se terminait par un salut final, toutes chenilles en l'air. Je m'étais retourné plusieurs fois mais sans aucun mal, et me croyais tabou. On me regardait opérer avec mon char comme un dompteur travaillant avec son lion.

Plusieurs fois, je fus appelé en démonstration devant les états-majors français et étrangers.

Dans les derniers jours de mon service actif, on me donna comme thème d'exercice, devant un aéroplane choisi, de surmonter une pente difficile hérissée à son sommet de troncs d'arbres. Il s'agissait de savoir si ce dernier obstacle pouvait paralyser un char.

Mon prestige était en jeu. J'attaquai la montée par l'arrière en pensant que le centre de gravité m'aiderait à grimper et à basculer. Arrivé devant le tronc, mes chenilles, comme prévu, s'agrippèrent. Par la fente de mon viseur, je voyais patiner les tuiles de ces chenilles. Ceinturé à mon siège, crispé sur mes leviers latéraux, je donnai alternativement de la puissance à mon barbotin droit ou gauche, suivant avec anxiété les centimètres que grignotait mon char.

Je sentis progressivement l'allègement à l'avant de cette masse de sept tonnes qui s'appuyait vers

l'arrière et allait retomber victorieusement de l'autre côté du parapet que j'avais mission de franchir. Je connaissais parfaitement la manœuvre et savais qu'à un moment précis, il fallait débrayer les deux chenilles pour les laisser revenir en avant brusquement, car sans cela le capotage du char était inéluctable. Le problème consistait à mettre en équilibre une masse de sept tonnes sur une arête représentée par un tronc d'arbre.

Pour la première fois peut-être, je manquai la manœuvre. Je débrayai un dixième de seconde trop tard et l'énorme masse entraînée par l'arrière exécuta trois loopings qui me projetèrent contre les parois métalliques malgré les courroies de cuir me ceinturant. Le char s'immobilisa et je me retrouvai les pieds en l'air, la tête engagée sous l'affût de ma tourelle. Mon moteur, heureusement, s'était arrêté. J'étais à demi évanoui et un flot d'essence s'échappant du réservoir coulait sur mon visage. Le char, renversé sur le dos, bloquait la porte d'évacuation de la tourelle. Je devinai qu'à l'extérieur, on devait vainement tenter de me libérer. Il fallut deux heures à un char de dépannage pour arracher l'engin fiché en terre comme un piquet. Durant tout ce temps, je suffoquais, asphyxié par les vapeurs d'essence, confus, très affecté par mon échec.

Quelques jours plus tard, je redevins civil.

Ma petite Marcelle m'attendait et aussi mon père qui, entre temps, avait bénéficié d'un remarquable avancement dans la Société où il travaillait. Le

patron en avait fait son principal assistant. On m'offrit une situation intéressante aux Etablissements Jules Richard.

En même temps que la vie de famille, je retrouve mon vieux rêve aérien, mais ce n'est pas ma situation de vendeur qui peut me permettre de prendre des leçons de double commande en avion comme je le désirerais. Je songe d'ailleurs à me marier et il s'agit avant tout de réaliser le petit capital nécessaire pour fonder un ménage. Mon grand plaisir est alors de suivre assidûment les meetings d'aviation. Mais ces manifestations n'ont pas sur moi un effet tonique; au contraire. Après chacune d'elles, je me désespère davantage de n'être qu'un spectateur. Vais-je toute ma vie ainsi ronger mon frein?

Deux ans plus tard, je me marie, en même temps que je suis nommé premier vendeur au Vérascope Richard. Et mon bonheur sera complet à la naissance de mon fils Robert, suivi bientôt d'une petite fille qui s'appellera Marie-Thérèse.

Je me donne de tout cœur à mon métier. La soif de l'air continue à me ronger et je tente de mon mieux d'éloigner cette hantise de mon esprit.

Et puis, en 1930, notre patron meurt à quatre-vingt-trois ans. Je suis alors directeur du magasin de vente et mon père directeur des Etablissements. Ce brave homme, chose curieuse, avait toujours appelé mon père « son fils » et nous l'aimions tendrement, sans nous douter cependant de la place

exacte que nous occupions dans son esprit. Or, au lendemain de ses obsèques, mon père apprenait qu'il était institué légataire universel des usines et des biens de notre cher patron. Du jour au lendemain, papa devenait propriétaire d'une usine de trois cents ouvriers et possesseur d'une très belle fortune. J'étais personnellement appelé à la direction générale de l'usine. C'est alors que je pus donner libre cours à la passion longtemps contenue.

Grand lecteur des revues d'aviation, j'avais depuis longtemps choisi sans trop y croire le club où, peut-être un jour, j'aurais la chance de prendre ma première leçon de pilotage : c'était l'Aéro-Club de Paris, situé sur le plateau de Versailles, tout près du camp de Satory, de Buc et de Toussus-le-Noble, exactement à Guyancourt.

Je pense que mon enthousiasme devait se lire dans mon regard le matin où je débarquai sur le terrain pour prendre ma première leçon de vol à voile.

Le planeur de licence allemande baptisé *Zogling* doté à l'avant d'un siège installé au-dessus du vide se présentait comme une grosse libellule. Nous étions une vingtaine d'hommes et de jeunes gens dont la principale occupation était de procéder à l'extension du sandow, qui permettait la propulsion de l'appareil à trois ou quatre mètres au-dessus du sol. Ce sport d'équipe me rebuta très vite et, au bout de « quelques leçons », je cessai de m'intéresser au vol à voile, et m'inscrivis à la section moteur.

C'est en février 1931 que je fis mes premiers débuts d'apprenti-pilote. Il s'agissait alors, à bord d'un avion incapable de voler, d'apprendre à boucler un tour de piste en roulant au sol.

Dès le départ, mon rouleur se cabra et s'engagea en dehors du circuit. A coups de moteur, j'essayai de rectifier ma route. Je pris de la vitesse sans réussir à rétablir le contrôle de cette machine qui, roulant à toute allure, buta contre un talus et capota violemment. Je restai suspendu par ma ceinture, la tête en bas, et mes pieds me heurtèrent le front. J'eus la malencontreuse idée de déboucler la courroie qui me tenait au siège et je tombai avec force sur la tête. À peine remis sur mes jambes, j'eus à subir de violents reproches du chef-pilote Delmotte qui constatait que le gouvernail et l'hélice de l'appareil étaient brisés.

J'étais fort déçu, et comme on ne me ménagea pas les réflexions désobligeantes, j'en conclus que je n'étais pas très doué pour le pilotage. Cependant, je m'obstinai et après quelques heures de double commande, sur avion réel, j'eus enfin le bonheur d'être lâché seul et d'obtenir mon brevet.

Mon existence se compliqua d'autant, car si ma femme n'ignorait rien de mes activités, je les avais soigneusement dissimulées à mon père et à ma mère.

Tout à l'ivresse de mon premier triomphe, je résolus cependant de faire profiter les miens de ma science nouvelle. C'est ma femme et mon fils qui

étrennèrent peu après mon nouveau brevet. Mon petit Robert avait alors cinq ans et sa joie faisait plaisir à voir. Ma femme, bien qu'un peu inquiète au début, fut bientôt ravie. Moi, j'étais au comble de la félicité.

Comment, après cela, cacher plus longtemps à mon père cette vocation qu'il ne soupçonnait pas? Mais je décidai de m'y prendre habilement. Les Etablissements Richard avaient, à cette époque, l'ambition de se spécialiser dans la fabrication d'appareils de photographies aériennes et mettaient particulièrement au point trois prototypes automatiques assez perfectionnés. Dès que leur réalisation fut achevée, je décidai de les essayer moi-même, mais comme les avions de club étaient trop étroits pour permettre le montage à bord d'appareils photographiques, je résolus d'acheter un avion et je devins propriétaire d'un *Farman* triplaces, conduite intérieure. Pour ce printemps 1932, j'avais déjà cent heures de vol à mon actif.

Mon premier essai fut concluant et mit en valeur les caractéristiques remarquables du premier appareil automatique *Planiphote Richard-Labrely*, construit par mes Etablissements. Je fis part des résultats obtenus au service technique de l'aviation qui m'encouragea à poursuivre mes essais. Les responsables de notre armée de l'Air étaient particulièrement sensibles au fait qu'un constructeur ait pris l'initiative d'essayer lui-même son matériel. Une grosse commande fut passée à l'usine et mon

père, qui regardait mes efforts avec scepticisme, fut obligé de me féliciter. J'avais gagné.

Mais je fus, peu après, victime d'un accident qui devait limiter mes enthousiasmes.

J'avais, ce jour-là, décidé d'atterrir sur le terrain de Toussus-le-Noble que je connaissais cependant assez mal. La base d'atterrissage se composait d'une étroite bande limitée par une dépression marécageuse appelée le « trou sale » et une sorte de digue en surélévation.

Au moment d'atterrir, j'aperçois un troupeau de moutons, d'à peu près une trentaine de têtes, qui traverse le terrain. Je survole ostensiblement l'aire d'atterrissage pour faire comprendre mon intention au berger, mais l'homme, qui regarde mes exercices avec curiosité, ne paraît pas deviner mon désir. Je m'approche alors en rase-motte pour obtenir beaucoup plus de résultats.

« Bah! me dis-je, je me poserai bien sans casse. Allons-y! »

Et j'atterris.

Je sens soudain sous l'une de mes roues un corps mou qui fait tressauter l'appareil. Ma vitesse doit être alors de 90 kilomètres-heure. Je fais une embardée latérale et j'entre à pleine allure dans la troupe de moutons que je voulais justement éviter. Je capote et revis, durant une fraction de seconde, les circonstances de l'accident que j'ai déjà eu avec l'avion-rouleur lors de mon brevet. Les sensations

sont aussi cuisantes. Je réussis néanmoins à m'extraire des débris de la machine, très endommagée.

C'est le chien du berger que j'ai écrasé avec ma roue et qui est la cause de l'accident. Quatre moutons sont tués, trois blessés; par miracle, le berger n'a pas été touché...

Cette aventure est l'occasion de ma première déclaration à la compagnie d'assurances pour accidents d'avion et j'allais bientôt devenir pour elle le plus mauvais client de France.

Contusions, accrocs, bris de matériel, avions hors d'usage; ma carrière de pilote va être marquée par une étonnante suite de « casse-gueules ». Par un miraculeux hasard, je suis toujours sorti à peu près indemne de toutes ces aventures. Mais le sort, qui m'a permis de réaliser mes rêves les plus secrets en me révélant à moi-même, cette chance qui semble ne m'avoir jamais quitté dans les circonstances les plus dramatiques que j'aie personnellement vécues m'ont fait cependant payer un lourd tribut. Depuis lors, toute mon existence n'a été qu'une suite ininterrompue de grands bonheurs et de grandes catastrophes, au point qu'aujourd'hui, il m'est devenu impossible d'être heureux parce que je sais d'avance qu'il me faudra bientôt acquitter le prix de ma joie par des larmes amères.

Mais pourquoi faut-il que ce soient les êtres qui me sont les plus chers qui doivent être immolés en holocauste?

En 1932, les miens n'étaient pas encore tout à

fait revenus de l'heureuse surprise que leur avait causée le don généreux de notre bienfaiteur Jules Richard. Pour moi, cette fortune marquait le tournant le plus important de mon existence puisque sans elle, je ne serais jamais devenu pilote, restant un de ces doux maniaques qui contemplant avec des yeux extasiés, dans les meetings aériens, les acrobaties des « As », un abonné des revues techniques, un spécialiste du rêve en chambre.

Ma sœur Simone, grande jeune fille gaie et cultivée, rêvait, depuis la date de notre soudaine richesse, d'une grande croisière en Extrême-Orient. Je l'encourageai dans son projet et elle s'embarqua un beau jour à Marseille, sur le *Félix-Roussel*, à destination de Saïgon comme point terminal.

Mais en arrivant à Djibouti, elle nous avertit par télégramme de son intention d'arrêter sa croisière et de revenir. Elle me demandait personnellement, sans autre explication, de venir à sa rencontre à mi-chemin, à Port-Saïd. Assez inquiet, je m'embarquai immédiatement. A l'escale de Naples, un steward m'apporta un laconique message : « Simone Henrard disparue en mer au travers de Port-Soudan sur bateau, « Le Grand Didier ». Stoppez voyage. Revenir de suite sur Paris. »

Je nous revois, nous tous, le 30 septembre de cette année-là, sur le quai des Messageries à Marseille, guettant le retour du paquebot « Le Grand Didier ». Quelles minutes atroces que cette attente, et quelle émotion lorsqu'après avoir parcouru le

pont du navire et les coursives, nous entrâmes dans la cabine de Simone après avoir fait briser les scellés par la police qui nous accompagnait.

Un désordre indescriptible y régnait. Les vêtements étaient épars, le lit défait. De nombreuses feuilles de papier déchiré jonchaient le sol. Un policier de la brigade criminelle se mit à relever les empreintes. Il y avait eu lutte évidente puis vol car aucune trace d'argent ou de bijoux ne fut retrouvée.

Pourquoi Simone s'était-elle arrêtée à Djibouti? Pourquoi m'avait-elle appelé? Pourquoi cette disparition en pleine mer, au retour, après cet appel « au secours »?

Les derniers passagers qui l'avaient vue après son départ de Djibouti l'avaient trouvée enjouée. Dans l'après-midi, elle avait bavardé avec nombre d'entre eux. On l'avait aperçue une dernière fois à deux heures du matin. Comme la chaleur était très grande, la plupart des voyageurs couchaient sur le pont du navire, dans des transatlantiques. Peu de cabines étaient occupées, ce qui expliquait sans doute que nul n'avait pris garde au drame atroce qui avait dû se dérouler.

Le lendemain matin, en voyant une porte ouverte, une femme de chambre s'était approchée, avait constaté le désordre. On avait recherché Simone en fouillant le bateau pendant plusieurs heures, sans résultat.

Nous n'avons jamais compris les raisons de sa disparition et notre chagrin à tous fut immense.

Ainsi donc, cette fortune, véritable don du ciel, avait eu comme premier résultat de précipiter notre famille dans le malheur. Sans elle, cette belle jeune fille de vingt-sept ans n'aurait jamais pu entreprendre cette grande croisière d'où elle ne devait pas revenir.

Sans elle, je ne serais pas devenu pilote; je n'aurais sans doute pas connu les heures les plus exaltantes, mais aussi les plus terribles qu'il puisse être donné à un homme de vivre. La disparition de Simone ne devait être qu'un premier avertissement.

CHAPITRE III

PARIS, DU CIEL!

J'EUS, durant quelques semaines, la tentation d'abandonner l'aviation. On est toujours un peu lâche devant le destin. La douleur de mes vieux parents m'obligeait, d'ailleurs, à les entourer de ma tendresse constante et, d'autre part, j'avais vendu les restes de mon *Farman 402* accidenté à la suite de ma rencontre avec les moutons.

Je ne pus résister longtemps à mon démon familial. Le 28 janvier 1933, je rendis visite à Marcel Farman à son usine de Billancourt pour commander un nouveau triplace *402*. Le 12 février, le « bébé » me fut livré et, sans attendre, je le réceptionnai par un vol qui devait me porter, après une heure, à quatre mille mètres de plafond. Je fis ensuite quelques essais de décrochage à vitesse réduite, avec les volets baissés, manche au ventre. J'opérai ensuite deux tours de vrille et eus quelques difficultés à redresser. J'eus la sensation que je ne savais pas réellement sortir d'une vrille.

A l'atterrissage, je me dis qu'il était nécessaire

de me perfectionner par un stage de perfectionnement à l'école Morane et je m'inscrivis aux cours.

Dès mon premier vol, le pilote qui me regardait agir me demanda sans ambages :

— Mais qui diable vous a appris à si mal piloter?

J'avais cent vingt heures de vol, dont cent dix seul; j'étais évidemment le seul responsable.

J'abandonnai donc résolument mon Farman 402 et me mis à l'école Morane. Neuf heures d'exercice avec ces pilotes prestigieux me révélèrent plus de secrets sur l'art du pilotage que cent dix heures de vol solitaire.

J'étais cependant trop présomptueux et le 24 avril, à peine sorti de l'école de perfectionnement, alors que j'opérais une glissade afin de raccourcir un atterrissage, je fauchai ma roue gauche en prenant contact avec le sol. Capotage. Je me retrouvai sur le dos. Vingt-cinq mille francs de dégâts! « Le prix d'une voiture Citroën. »

Le 24 juillet, comme je revenais d'un baptême de l'air avec deux passagers de mes amis, un autre avion me coupa la piste à l'atterrissage. Je freinai pour l'éviter mais trop fortement sans doute, car la queue de mon *Farman* se souleva et j'atterris en pylône, moteur au sol, l'hélice brisée.

Je n'étais pas cependant si mauvais pilote que ces accidents pourraient le laisser supposer. En 1934, j'avais six cent trente heures de vol et une certaine notoriété dans les milieux aériens. C'est

sans doute la raison pour laquelle le constructeur de Neauphle-le-Château, M. Brochet, me demanda un jour si j'accepterais de réceptionner en vol un petit monoplace à moteur qu'il venait de construire. J'acceptai avec joie.

Me voici donc à bord de l'appareil. Je roule au sol, queue basse, queue haute, je tâte un peu mes commandes, je fais un petit bond d'un mètre. Tout va bien.

Et en avant pour le décollage. Je pars sur cent mètres. Je monte rapidement à mille mètres. Loopings, tonneaux, renversements. Je cherche le point de décrochage de l'avion : cinquante kilomètres-heure. C'est réellement magnifique. Je vais essayer maintenant d'atterrir à une vitesse très réduite. Mon axe d'atterrissage m'oblige à survoler un grand hangar en bordure du terrain, hélices au ralenti, à cinquante kilomètres au badin. Mon manche est mou et je m'appête à exécuter une manœuvre impeccable. Je suis à peu près certain d'arrêter l'appareil après trente mètres de roulage au sol.

À peine ai-je dépassé le hangar que je m'enfonce brutalement. J'ai simplement oublié le vent rabattant derrière un obstacle. Je tire mon manche pour éviter de me poser sur le hangar, mais je ne suis plus qu'à vingt mètres de hauteur. Mon avion s'engage sur l'aile gauche, j'amorce une vrille et m'écrase au sol.

Evidemment, comme d'habitude, je n'ai aucune égratignure, mais le bel appareil n'est plus qu'un

paquet de bois enchevêtré. Quelle belle démonstration!

De temps à autre, je me laisse séduire par quelque passagère désireuse de goûter au charme du baptême de l'air. Un après-midi, vers les trois heures, je décolle de Toussus avec deux dames. Une ombre opaque flotte au-dessus de Paris, laissant présumer l'imminence d'un violent orage. Je décide donc de me diriger vers Chartres où le ciel a un aspect plus clément.

Nous survolons la cathédrale et revenons. Le vent est alors très violent et comme nous nous approchons du plateau de Versailles, l'avion est pris dans des rafales qui le secouent assez durement. Il me faut vingt minutes pour arriver jusqu'à Versailles. Les passagères sont toutes deux malades et je commence moi-même à être incommodé.

À la verticale du terrain de Saint-Cyr, j'aperçois deux avions roues en l'air. Le vent doit être si violent au sol qu'il a retourné les appareils comme des crêpes. Je suis cependant obligé d'atterrir, car mes deux passagères sont dans un état physique qui ne me permet plus d'attendre.

Dès qu'on s'est aperçu de mes intentions, tout le personnel du terrain a été mobilisé.

J'atterris, moteur à bon régime, queue haute. L'avion se pose comme un aigle et roule quelques mètres avant de s'immobiliser. Le personnel se précipite pour saisir les plans de l'appareil mais, au même moment, une rafale très violente le soulève

de trois mètres. Je me défends contre l'assaut du vent à coups de moteur, de manche, de palonnier et réussis à me reposer. Je dois recommencer cette manœuvre deux ou trois fois mais comme je procède par bonds, les mécaniciens ont l'air de vouloir attraper une sauterelle. Et au quatrième essai, je suis brusquement élevé à une quinzaine de mètres, retourné, l'avion bascule en tonneau sur le dos moteur à plein régime. Dans un réflexe, je coupe le contact et nous nous écrasons. Mes deux passagères hurlent.

En rampant à genoux, je m'extrais des débris, encore une fois sans égratignure. Les deux passagères sont légèrement blessées. Les dégâts sont importants et désormais l'assurance ne voudra plus accepter ma clientèle qu'avec d'importantes surprimes.

L'étonnant, c'est que je n'éprouve pas la moindre appréhension après cette série noire! Au contraire. Le rythme de mes vols s'accélère sans cesse. C'est que je suis de plus en plus passionné par les essais de mise au point de mes appareils photographiques.

Mon avion est un véritable laboratoire optique et mécanique et mes travaux ont une valeur certaine auprès des ingénieurs du service technique de Villacoublay.

Je choisis le ciel de Paris pour faire mes expériences, à cause de sa difficulté. La capitale est en effet, même par temps très clair, constamment

surmontée d'une brume de caractère spécial — une sorte de condensation de fumée et de particules opaques en suspension. Réaliser de belles photographies au-dessus de Paris, c'est être assuré de pouvoir atteindre des résultats remarquables sur n'importe quel autre point de France.

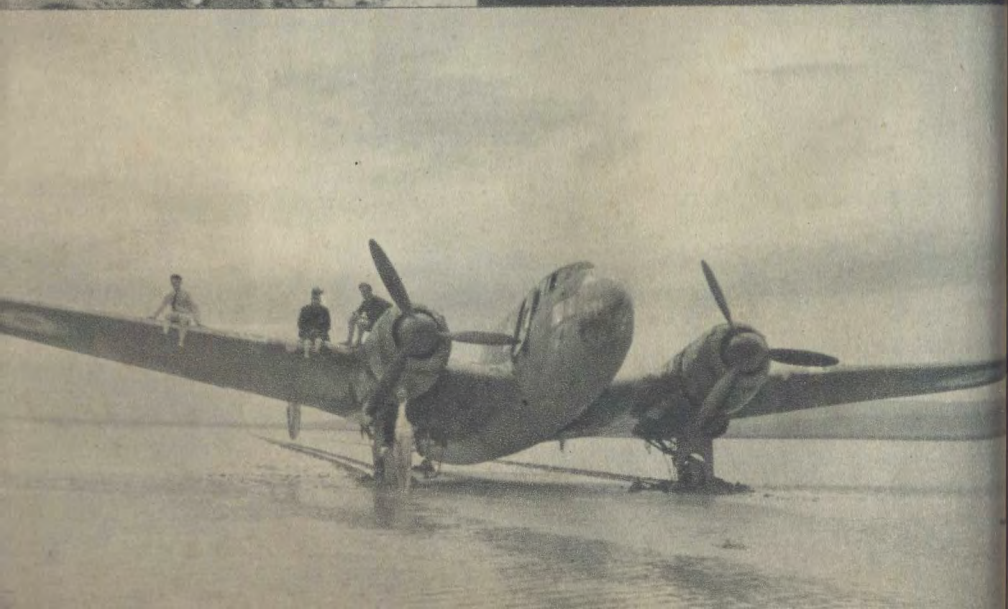
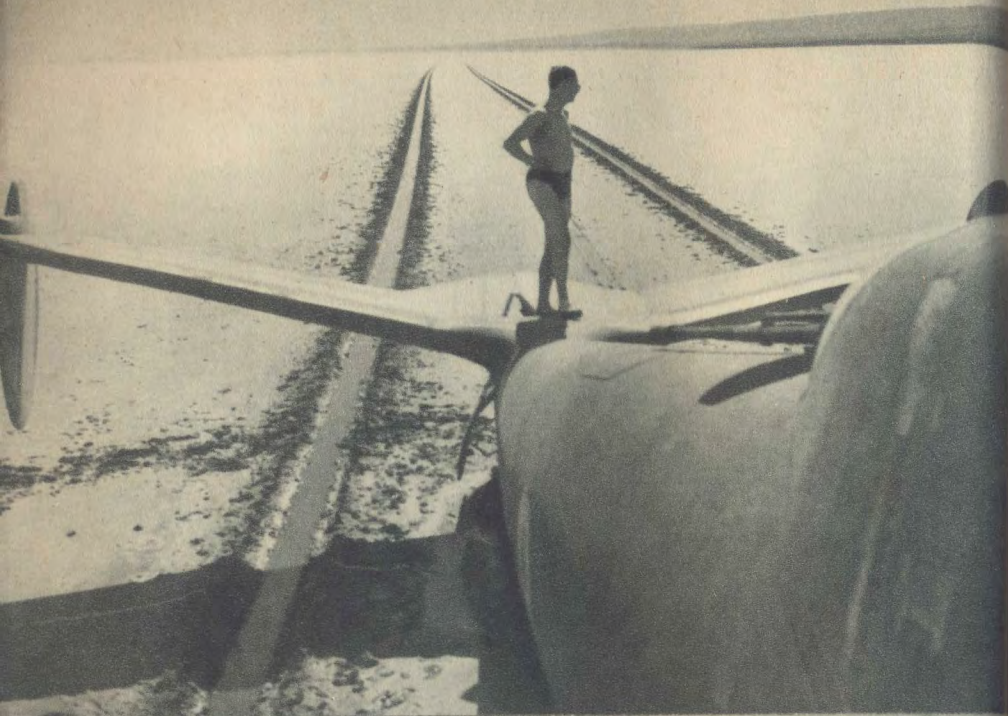
Je convainquis à l'époque les autorités militaires de me faire accorder l'autorisation permanente de survol de Paris et de sa banlieue.

Je devins ainsi un habitué de ce Paris que mes ailes, en permanence au gré de ma fantaisie et des nécessités de mon métier, me faisaient voir sous un angle inhumain. J'étais devenu un de ces oiseaux familiers de la capitale, et il me semblait que ces pigeons dont j'apercevais l'ombre fugitive sur les places connues me ravissaient mon bien. C'était mon fief. J'opérais avec une véritable frénésie et j'enregistrai des milliers de documents : en photo verticale, semi-oblique, oblique et panoramique.

Je comparai les points photographiés pris lors de vols différents et selon diverses vitesses d'obturbateur, à des altitudes variables. Tirant d'utiles conclusions, j'appris peu à peu toutes les ressources du métier de photographe aérien, cependant que je perfectionnais de jour en jour le premier matériel automatique construit en France par mes usines et absolument inconnu à cette époque.

Pour vaincre les brumes, j'essayai toutes les émulsions sensibilisées de France, d'Amérique et d'Allemagne. J'étudiai les écrans les plus perfection-





nés et arrivai ainsi à mettre au point une technique de prise de vues, même par mauvais temps, à haute altitude et à grande vitesse, qui était de première importance dans la stratégie militaire.

De 1933 à 1937, le ciel couvert de Paris, qui multipliait chaque jour les difficultés, décuplait mes initiatives, faisant de moi le premier spécialiste de ma profession.

Quel dommage aussi que je ne sois poète pour pouvoir chanter le charme de l'étonnante géométrie des masses de pierre que je détaillais avec amour à chacun de mes vols...

... Le grand vaisseau de la Cité posé au milieu du fleuve comme un bateau de haut-bord avec les ponts qui lui servent d'amarre, la pointe du Vert-Galant portant comme un panache les couleurs de l'espérance et tous ces toits, ces toits à l'infini, de zinc, de tuiles ou d'or, aussi parlants qu'un visage et qui révèlent la personnalité de chacun des quartiers de la ville.

J'ai l'habitude d'admirer Notre-Dame en venant du sud-est et de la découvrir lentement comme on déguste une liqueur. Je termine le cercle en survolant la Sainte-Chapelle posée comme un bijou rare entre les murs sévères du Palais de Justice. Le jeu des ombres et de la lumière sur les vitraux est un des secrets de Paris que je connaissais seul.

J'aime les jardins de Paris, ceux des Archives nationales, du Palais-Royal, de la place des Vosges, la perspective merveilleuse du Louvre à Neuilly,

que souligne l'harmonie des immeubles qui le bordent, véritable éden pour la vue. Je joue à cloche-pied entre les cours du Palais du Louvre, rebondis place Vendôme et après trois petits tours au-dessus de la colonne, m'enfuis à tire-d'aile comme une hirondelle du côté de l'Opéra dont je salue le dôme d'un balancement, réserve une œillade aux grands boulevards et aux dessins de la porte Saint-Denis, une triste pensée à la prison de la Roquette dont l'hexagone sévère semble effrayant, même vu des nuages, m'enroule autour du Génie de la Bastille et puis, selon ma fantaisie, je vais admirer les dessins surréalistes formés par le parc zoologique de Vincennes, à moins que le Sacré-Cœur ne m'attire par sa blancheur.

Paris cher à mon cœur, Paris mon complice, Paris tout à moi dont les privilégiés ne peuvent découvrir que des points de vue du haut de l'Arc de Triomphe ou de la Tour Eiffel alors que je l'embrasse d'un regard, Paris dont je connais tous les visages, toutes les âmes, Paris dont je n'achèverai jamais de feuilleter l'album...

CHAPITRE IV

MISSION SPECIALE

JE suis appelé un jour à l'état-major général de l'armée de l'Air pour donner mon avis de constructeur sur l'utilisation rationnelle du matériel de photographie aérienne. Depuis trois ans que je livre ce matériel, c'est la première fois que des militaires se soucient de son utilisation. J'apprends avec stupeur qu'aucun des appareils que j'ai déjà livrés — plusieurs centaines — n'a été utilisé en vol dans l'armée. On s'est contenté, paraît-il, de quelques « amphis » devant des gradés. Un peu écœuré par cette attitude, je ne cache pas mon opinion aux officiers qui me reçoivent et leur précise que ce matériel automatique devrait fonctionner avec le minimum de personnel. Je leur montre les milliers de documents que j'ai réalisés, seul, à bord d'un avion.

Ces messieurs me regardent avec un sourire amusé et l'un d'eux, commandant-instructeur du centre du Bourget, me dit à brûle-pourpoint :

— Nous voulions savoir, monsieur, comment

vous opériez dans votre avion, mais cela ne veut pas dire que nous allons adapter votre méthode à l'aviation militaire, car nous avons sur nos avions de reconnaissance-photo un personnel de quatre navigants et il faut bien les utiliser...

Je restai confondu devant cet argument.

On parlait déjà beaucoup de la guerre en cette année 1936 et j'avais la certitude que l'expérience des précédentes était insuffisante pour notre état-major.

Je m'attristai en pensant que ce coûteux matériel automatique qui représentait tant de recherches et d'efforts allait être employé comme un simple appareil photographique à main dans un avion multiple très vulnérable qui coûtait des dizaines de millions et à bord duquel on risquerait la vie de quatre hommes. Des années de patient labeur devenaient inutiles par la faute de quelques officiers et ingénieurs du service technique incompetents.

Mais il n'était pas dans mon caractère de me reconnaître si facilement battu. Je m'adressai donc à la presse qui publia quelques-uns de mes articles. Je suscitai des interviews, montrant nettement qu'un pilote, dans un petit appareil, pouvait passer où de gros avions auraient été interceptés et que, d'autre part, il était très facile d'exercer un pilote à la technique de la photographie.

Je demandai finalement audience au général chef d'état-major de l'armée de l'Air, à qui je soumis le dossier des résultats que j'avais obtenus, lui

expliquant ma rancœur et l'engageant fortement à ne pas commettre l'erreur de ses subordonnés. Je suggérai d'installer mon Planiphote automatique sur un avion monoplace de chasse, parfaitement apte selon moi à rapporter la documentation photographique nécessitée par la guerre moderne. Cet appareil pourrait également, le cas échéant, se défendre avec les mêmes armes que le chasseur adverse alors que les gros bi-moteurs échoueraient sûrement dans une mission de reconnaissance.

Je crus avoir convaincu ce général en chef, mais il n'en était rien, comme je le vis par la suite.

A cette époque, je rencontrai sur le terrain de Toussus-le-Noble un ancien camarade de régiment, Pierre Wartelle, et je l'invitai à un baptême de l'air. Il fut tout de suite enthousiasmé mais ne me cacha pas que sa situation ne lui permettait pas de s'inscrire comme il l'aurait souhaité dès ce moment-là à l'Aéro-Club de Paris pour obtenir son brevet de pilote. Comme il était excellent mécanicien et que j'étais heureux d'autre part de lui rendre service, je l'invitai très simplement à m'accompagner tous les samedis dans mes missions photos, en échange de quoi je m'engageai à l'initier au pilotage. Il acquiesça aussitôt et trois mois après cette première visite, je le lâchai seul sur mon avion et il passa rapidement son brevet.

Mon deuxième élève, que j'eus plusieurs fois la tentation de lâcher seul dans le ciel, était mon fils Robert, mais son jeune âge me faisait hésiter devant

cette responsabilité. Il n'avait que onze ans, ce qui ne l'empêchait pas d'effectuer à la place de pilotage des tours de terrain complets, précédés de décollages et suivis d'atterrissages impeccables.

Cette occupation de professeur et d'initiateur m'occupa quelque temps, mais je fus vite repris par cette obsession que constituait maintenant pour moi la mauvaise utilisation du matériel photographique que j'avais contribué de toutes mes forces à mettre au point. Un petit incident vint, à ce moment-là, me donner l'occasion d'agir.

Je reçus à mon usine la visite d'un grand jeune homme à la figure énergique qui se présenta à moi sous le nom de Chouffet. Ce visiteur venait me demander de lui prêter un appareil photographique à main pour prendre des vues aériennes. Je lui posai quelques questions et crus comprendre qu'il voulait réunir une documentation militaire. L'espionnisme était alors à la mode et j'allais y succomber, lorsque Chouffet, me voyant hésiter, sortit de sa poche des épreuves photographiques et me dit :

— L'appareil que vous allez me prêter me permettra, je l'espère, de photographier les premiers contreforts de la ligne Siegfried dont je suis déjà allé chercher quelques images pour le compte du Deuxième Bureau.

Et il m'avoua qu'il utilisait un *Luciole*, dont il lâchait les commandes le moment venu afin d'utiliser son appareil à main. Je n'hésitai pas davantage et acquiesçai à sa requête.

Après son départ, je réfléchis sur la faiblesse d'équipement qui semblait caractériser les moyens de notre Deuxième Bureau. Je totalisai en 1938 mille heures de vol et j'étais propriétaire de mon appareil *Farman*. Pourquoi ne pas mettre ma compétence et mes possibilités au service de notre état-major? Cette idée toute simple ne me quitta plus et m'amena à me présenter rue Saint-Dominique où je fus reçu par un officier en civil qui m'écouta très courtoisement... Six mois passèrent.

Je commençai à acquérir un peu d'estime pour notre Deuxième Bureau, imaginant que la raison de ce silence était que nos dossiers secrets contenaient toutes les photographies des forteresses érigées de l'autre côté du Rhin. Je n'étais pas loin de prendre Chouffet pour un plaisantin qui m'avait berné.

Et puis, un jour, je fus convoqué avenue de Tourville, aux Invalides, avec mission de me présenter à Monsieur R....

— Voulez-vous nous rendre un petit service? me dit celui-ci. L'état-major me demande d'enregistrer tout près de la frontière, mais en Allemagne, des photographies aériennes pour les comparer à des documents qui ont été pris il y a un an, afin d'apprécier les degrés d'avancement des travaux de fortification de nos voisins. Je tiens à vous préciser que cette activité n'est pas un jeu. Si vous êtes obligé d'atterrir, vous risquez la décapitation, selon les lois actuelles contre l'espionnage. D'une façon

générale d'ailleurs, comme nos services de contre-espionnage ne fonctionnent pas trop mal, nous disposons toujours de moyens d'échange, c'est-à-dire que par réciprocité, nous fusillerions leurs hommes s'ils décapitaient les nôtres. Cependant, à l'heure actuelle, l'espionnage caractérisé va chercher dans les vingt ans de détention. Que décidez-vous?

— Bah! lui dis-je. Je ne suis pas encore entre leurs mains.

Se satisfaisant de cette réponse qui dissimulait assez mal mon trouble, il me traça sur une carte une ligne sinueuse qui partait de Neunkirchen à Pirmasens, en passant par Sweibrücken.

— Il n'y a aucune difficulté de repérage, me dit-il. Sur ce circuit de trente-cinq kilomètres, vous ne sortirez à aucun moment des travaux qui sont effectués dans les bois et dans les plaines. Il vous faudra photographier à la plus grosse échelle possible, en vue continue, afin que nous puissions procéder à un assemblage sans aucun trou. Il vous sera sans doute nécessaire de prendre de l'altitude pour avoir une vue d'ensemble, car je vous défends expressément de repasser deux fois au-dessus de la même zone. N'omettez pas également de dissimuler les lettres matricules de votre avion.

Les jours suivants furent marqués par d'importants événements diplomatiques. Nous étions en septembre 1938. Daladier, Chamberlain, Gœring et Hitler échangeaient leurs vues. Il n'était pas ques-

tion de risquer un *casus belli* et le Colonel de l'avenue de Tourville m'ordonna de rester momentanément tranquille. Je mis à profit cette attente pour augmenter le rayon d'action de mon avion, qui fut poussé jusqu'à huit heures de vol. Je fis installer des réservoirs d'essence dans la soute à bagages mais il me fallait, avec mon dispositif et dès la cinquième heure de vol, alimenter ces réservoirs en air comprimé pour, avec une pompe à main, envoyer l'essence de ces réservoirs auxiliaires dans mes réservoirs principaux. Un aide était donc nécessaire. Je songeai immédiatement à mon ami Wartelle. Je lui posai la question très simplement.

Wartelle, sans être antimilitariste, n'était pas cocardier. Il n'avait aucune passion exagérée pour le casse-pipe et ne partageait pas mon goût du risque. Mais je réussis à le convaincre... en le vexant.

— C'est bon, lui dis-je, si tu as peur, j'irai seul. Je ne voudrais pas t'obliger à trahir tes sentiments antimilitaristes.

Le lendemain, en arrivant sur le terrain de Tous-sus, je trouve mon avion sorti, le plein fait, le magasin à films chargé; le viseur monté et Wartelle à bord qui m'attend. Il a passé la nuit dans le hangar pour être certain que je ne partirais pas sans lui.

— Tu sais, lui dis-je, nous risquons l'un et l'autre d'être décapités.

Et j'insiste méchamment :

— Il est vrai que cette peine est rarement appliquée. Nous nous en tirerons peut-être avec vingt ans de détention; comme tu as quarante ans, tu retrouveras peut-être ta femme à soixante.

Il ne bronche pas.

Je poursuis :

— Nous risquons aussi l'interception d'un ou de plusieurs avions allemands, qui, sous la menace des armes, nous obligerait à atterrir. Mais je préférerais plutôt l'accrochage avec eux que de céder. Acceptes-tu de courir ce risque-là aussi?

— Mon vieux, me dit Wartelle, je n'accomplis pas cette mission pour les mêmes raisons que toi. Je ne suis pas du tout convaincu de son utilité mais je pars pour t'accompagner, car j'ai pour toi une affection fraternelle et je ne voudrais pas que tu coures un grand risque seul. Tu seras l'œil qui photographie et moi l'œil qui veille. J'ai percé cette nuit dans le plafond de l'avion une lucarne qui me permettra de passer ma tête en vol et d'inspecter tous les azimuts.

Nous partons pour atterrir au terrain de secours de Delme, au nord-est de Nancy. Nous nous réfugions à l'extrémité du camp, loin de tous, pour changer nos numéros d'immatriculation, transformant nos initiales F.A.N.F.K. en P.N.N.P.X... ce qui n'avait aucune signification. Ce travail se réalisait à l'éponge, simplement et rapidement, par le jeu de peintures solubles à différents liquides. Comme il y avait 3 immatriculations superposées,

c'était un jeu d'enfant. Il s'agissait de donner aux subtils esprits allemands le temps matériel d'une méditation qui nous conférerait le loisir de réaliser notre petit travail.

Nous avons choisi comme heure de notre expédition au-dessus de la ligne Siegfried onze heures et demie qui correspond aux instants du déjeuner. De mille mètres, je descends rapidement à cinq cents mètres pour faire fonctionner mon appareil automatique qui, durant une demi-heure, toutes les six secondes, enregistrera fidèlement.

Au sol, les chantiers défilent, ininterrompus : ce ne sont que pelles excavatrices, défonceuses, machines hydrauliques en plein fonctionnement. Nous arrivons aisément à Neunkirchen, but de notre étape.

— Que fais-tu? me hurle Wartelle dans l'oreille, lorsqu'il me voit reprendre en sens inverse la route de l'aller. Dégage plein sud; la mission est terminée.

Je le savais bien, mais je pensais que j'avais opéré à une altitude trop basse pour avoir voulu photographier les détails intéressants. Je recommençai donc le voyage avec un décalage volontaire sur le nord pour doubler en latérale la série photographique du 1^{er} passage.

Je pense qu'au sol le téléphone doit fonctionner et qu'on s'inquiète de notre survol. Lorsqu'une demi-heure plus tard, après avoir traversé la frontière, nous nous retrouvons sur le terrain avec nos

quatre cents photographies, je pousse un « ouf » de soulagement.

Nous rentrons à Paris avec notre précieux chargement, très fiers de nous.

Je suis convoqué le lendemain chez le colonel R....

— Faites entrer cet idiot, dit-il au planton pour tout préambule, alors que j'attends dans le couloir.

Moi qui m'attendais à des félicitations!

— Nous n'aimons pas les plaisantins dans le service, me dit-il. Vous poussez le goût de la provocation un peu trop loin. Qui vous a dit de faire un aller et retour sur le secteur? Non seulement vous avez couru un grand risque mais vous pouvez nous attirer des ennuis considérables dans un moment diplomatique très difficile.

Devant ma mine décontenancée, il ajoute cependant :

— Allons, j'ai besoin de vous. Il ne s'agit pas de vous user tout de suite et je ne veux pas qu'il vous arrive ce qui est advenu à votre prédécesseur.

Je quittai pourtant l'avenue de Tourville assez satisfait d'apprendre que j'avais ramené au Deuxième Bureau les quatre cents plus beaux documents qu'il ait jamais possédés.

En chemin, je songeai aux paroles du colonel. « Diable! pensai-je, j'avais un prédécesseur qui est maintenant dans quelque forteresse. Il serait nécessaire d'être prudent. » Je décidai d'obéir aux ordres, comprenant que la guerre était inévitable — que

nous étions virtuellement en guerre — et qu'il s'agissait de jouer le jeu avec discipline.

En mars 1939, le colonel R.... me convoqua une nouvelle fois avenue de Tourville et me donna pour mission d'aller contrôler l'état des travaux de maçonnerie effectués dans les forêts de Hochwald, à l'est de Trèves. Ce n'était plus à vingt kilomètres qu'il s'agissait de pénétrer, mais à cinquante kilomètres à l'intérieur de l'Allemagne.

Durant les trois mois d'hiver, je n'étais pas resté inactif. En me basant sur l'expérience de ma dernière mission, j'avais modifié ma technique de photographie. Il était, en effet, difficile de suivre avec l'avion la verticale absolue du terrain, car la visibilité dans ce cas, de ma carlingue fermée, était délicate. Je voyais devant moi mais non dessous. J'avais donc fabriqué une trappe disposée entre mon siège de pilote et mon palonnier et dotée d'un viseur optique à grand champ de mon invention qui me permettait, par un trou de vingt centimètres, d'apercevoir une très grande surface du sol. Une pinule de visée montée sur un système dérivomètre me donnait la possibilité de suivre une verticale rigoureuse.

Le 7 mars, nous partons, mon camarade Wartelle et moi, pour notre seconde mission. Nous atterrissons à Delme pour procéder au camouflage de l'appareil. Nouvelle immatriculation du FANFK en PNNPX, puis nous passons la frontière au nord de Sierck à onze heures et demie. Nous survolons

le Luxembourg, obliquant sur la droite à Wasser-Bilig en direction de Trèves. Durant cinq minutes, nous suivons la Moselle allemande. Nous voici au-dessus de la forêt du Hochwald. De toutes parts, ce ne sont que blocs de ciment et ouvrages bétonnés. Je suis décidé cette fois-ci à ne me permettre aucune fantaisie et je m'applique à respecter scrupuleusement la ligne sinueuse tracée sur la carte à grande échelle par le colonel.

Très vite, nous revenons ensuite en direction de Mertzig. Ces vingt dernières minutes sont lourdes d'angoisse, car nous ne pouvons éviter de penser au sort qui serait nôtre en cas d'atterrissage. En prévision de cette adversité, je me suis muni d'argent allemand, d'un petit dictionnaire, d'une carte à échelle réduite pliée dans ma ceinture et d'un gros automatique Colt — non pas avec l'intention de descendre l'Allemand, mais pour pouvoir percer rapidement les réservoirs d'essence et y foutre le feu. Notre but serait ensuite de nous enfoncer à l'intérieur de l'Allemagne pour dérouter les recherches qui ne manqueraient pas de s'effectuer autour de la frontière. Les mains crispées sur le manche, j'envisage toutes les hypothèses... Enfin, à midi et demi, nous retraversons la frontière française et atterrissons à Delme pour effacer toute trace de camouflage et laisser apparaître la 3^e et dernière immatriculation.

Mon viseur s'est révélé d'une grande utilité. Le développement des quatre cents photographies rap-

portées montre qu'à aucun moment, je n'ai été dérouté. Le colonel R.... est enchanté. Il trépigne de joie même comme un enfant auquel on a apporté un magnifique jouet, et j'ai la satisfaction de l'entendre dire que cette documentation est la plus considérable qu'il ait eue sur cette zone d'Allemagne.

— Quel malheur, dit-il, que nous n'ayons pas été à vingt kilomètres au nord de Irmanech, lieu du plus gros centre de renforcement de la deuxième section de la ligne Siegfried.

— Qu'à cela ne tienne, mon colonel. Je suis occupé demain à mon usine, mais comme la météo annonce une bonne semaine, nous partirons avec Wartelle dimanche prochain. Ce qui fut fait.

Nous traversâmes la frontière au nord du Luxembourg aux environs de Beaufort, en direction de Bitburg, pour photographier un gros ouvrage au nord de Kappel. La mission nous apparut facile et nous ne mîmes que quarante minutes, aller et retour, pour l'effectuer. Je rapportai le lundi au colonel non seulement les photos du gros ouvrage demandées, mais également une série de documents sur les travaux effectués de Bitburg à Echternach. Sur les trente kilomètres séparant ces deux villes, la région était en effet semée de fossés antichars, de tours hexagonales en ciment armé.

Le colonel est ravi de mon initiative.

J'ai même l'impression que le chef de notre Deuxième Bureau est prêt à me passer beaucoup de

fantaisies. Il semble avoir compris que je suis un risque-tout et un casse-gueule et qu'il est malaisé de m'obliger à respecter la règle à la lettre. Il doit même penser que mes incartades sont très profitables puisque, chaque fois que je désobéis, je découvre des documents de premier ordre. Il m'apprend, en effet, que le Deuxième Bureau ignorait complètement l'existence d'ouvrages entre Bitburg et Echternach.

Lors de cette dernière mission, j'ai apporté une nouvelle transformation à mon *Farman*. J'ai monté un appareil à vue oblique près de la trappe située dans le plafond de l'avion par où Wartelle observe le ciel, ce qui a permis à mon brave camarade d'enregistrer cent cinquante photos très intéressantes en oblique.

Il nous a fallu éviter l'atterrissage à Delme, car il s'est construit sur le terrain un hangar doté d'un nombreux personnel devant lequel nous ne pouvons plus opérer le lessivage du matricule. Nous avons donc décollé de Toussus-le-Noble pour atterrir sur un petit terrain d'aviation privé, nommé le « kilomètre 100 », et situé aux environs de Dreux. À une de ses extrémités, se trouvait une hostellerie de premier ordre.

Nous avons atterri vers neuf heures, comme deux bons bourgeois, laissant l'avion au bout du terrain, à six cents mètres de l'hostellerie et sommes allés commander une bonne bouteille. Loin des regards indiscrets, nous pouvons, à l'aller comme au retour, procéder à notre maquillage. Notre mis-

sion s'est terminée ce soir-là par une halte gastronomique.

En mai 1939, le colonel me convoque Avenue de Tourville et me dit, d'un ton autoritaire :

— Henrard, j'en ai assez de transpirer pour vous quand, durant le week-end, vous vous baladez au-dessus de l'Allemagne. Votre avion est repéré d'après les renseignements que nous avons. Vos changements de matricule ne trompent plus personne. Vos départs et vos arrivées à Toussus-le-Noble ne sont pas passés inaperçus. Or, d'autre part, vous nous êtes indispensable et comme la guerre sera pour la fin de l'année, il faut augmenter notre effort de documentation. Vous recevrez donc la semaine prochaine un avion américain *Loockeed*, type 14 A bi-moteur, qui vous permettra d'opérer avec trois appareils automatiques et un appareil oblique, à la vitesse et au plafond des avions de chasse allemands. Un pilote anglais vous mettra l'avion en mains. L'appareil sera à votre nom. Votre co-pilote sera un camarade de notre service de renseignements et un homme d'équipage vérifiera le fonctionnement des planiphotes automatiques.

— Et Wartelle? demandai-je.

— Wartelle ne sera pas de la partie, car l'équipage m'est imposé par l'état-major général. Je ne peux apporter aucune modification aux instructions reçues. Vous vous appellerez « Rasemotte »,

ajouta le colonel. Matin sera le nom du co-pilote et Peter celui de votre passager.

Ainsi, mon camarade Wartelle était éliminé. Je lui fis part, ce jour-là, de la décision du colonel et je le revois encore, les larmes aux yeux, me saluant de la main, au moment où je décollai du terrain de Toussus pour la première mission.

Le *Loockhed* était un avion racé, qui pouvait atteindre 400 kilomètres-heure. Son plafond était de huit mille mètres et nous avions l'alimentation en oxygène.

J'avais remplacé à bord mes Planiphotes photo de 30 et 50 centimètres de foyer par des 70 centimètres de foyer, qui permettaient à haute altitude la même définition et la même échelle que mes 30 centimètres à basse altitude.

Alors, commencèrent de grandes balades de trois cents et quatre cents kilomètres au-dessus de l'Allemagne.

Je dois dire que les Allemands étaient astucieux mais, au jeu de cache-cache, nous n'étions pas les moins forts. Ils avaient un art très savant pour dissimuler les remblais de terre et recouvrir de toile camouflée les travaux de ciment exécutés sur les futurs terrains d'aviation, mais nos émulsions panchromatiques très poussées sur les infra-rouges nous permettaient de déceler, avec une netteté rigoureuse, l'emplacement des camouflages, car la chlorophylle du gazon ne rend pas en réverbération la même réflexion que le vert de la peinture

appliquée sur les toiles. De même, ils réussissaient à recouvrir les ouvrages fortifiés de gazon ou de meules de foin, mais la végétation photographiée par mes soins, du fait de sa pauvreté, avait alors une autre couleur, grâce aux émulsions spéciales. Je tirais le bénéfice de sept ans de pratique photographique. J'avais la récompense de mes essais opérés dans le ciel de Paris avec les émulsions, les écrans et les combinaisons mécaniques.

Ce n'était plus pour photographier mon beau Paris que j'utilisai ma technique, mais pour servir mon pays et rapporter des documents qui allaient, je le pensais du moins, nous permettre de résister victorieusement à l'assaut allemand qui se préparait.

Entre deux missions, je continuai évidemment à voler, pour mon seul plaisir, à bord de mon *Fatman*. Un jour de juillet 1939, j'allais en compagnie de mon petit Robert chercher mon appareil que j'avais fait repeindre au terrain de Guyancourt.

J'avais promis à Robert une leçon de double commande et il rayonnait de joie. Son intention était de me démontrer qu'il était capable de piloter lui-même, de réaliser un tour complet du terrain, décollage et atterrissage compris.

L'avion est sur le terrain, flambant neuf. J'hésite une seconde, puis je me décide à prendre la place de pilotage pour opérer ce premier vol de réception. Robert s'installe à la place de second pilote.

Je décolle avec l'intention de me rendre au ter-

rain de Toussus-le-Noble. Je viens à peine de quitter le sol et je prends conscience que le débatement de mes ailerons est impossible. Lorsque je veux pencher sur la gauche pour appuyer mon virage, mon manche résiste fortement et reste dans une position verticale, comme s'il était soudé. Je peux juste donner de la profondeur.

Quelque chose de grave se passe. Je n'ai plus la disposition de mes ailerons. Mon regard se porte sur les extrémités de mes ailes. J'aperçois avec angoisse que des bois contreplaqués en haut et en bas des ailerons les bloquent complètement. Je comprends que le peintre a immobilisé mes ailerons dans l'axe de l'aile pour faciliter son travail.

Si je continue à forcer sur le manche comme j'essaie de le faire, celui-ci va casser. Je me réjouis une seconde d'avoir eu l'idée de prendre la place de pilotage mais, l'instant d'après, je suis bouleversé à l'idée de devoir atterrir avec mon petit Robert à bord. Je vais tenter, avec la profondeur et mon palonnier, d'effectuer un tour de piste sans avoir à jouer sur le latéral de l'avion avec mes ailerons collés.

La crainte d'avoir un accident avec Robert me paralyse. Enfin, je me décide. Face au vent, après avoir fait un long virage, je m'engage sur le terrain, prends la piste et laisse rouler l'avion, qui s'arrête alors loin de tout regard, pour déclouer subrepticement les deux lattes de bois. J'ai conscience de la faute énorme que j'ai commise, car il était inadmis-

sible, de la part d'un pilote confirmé comme moi, d'avoir décollé sans une manœuvre préalable au sol des commandes. J'ai mal dormi cette nuit-là!

Vers la même époque, le colonel R... me demanda d'effectuer une mission de tout repos. Il s'agissait, à vingt kilomètres de la frontière allemande, à l'est de Strasbourg, de photographier un ensemble de gros ouvrages. Mon *Farman* pouvait suffire à cette petite opération. Je décidai de prendre Wartelle pour m'assister; pas de maquillage à prévoir aux immatriculations, car les photos sont à prendre à 3.000 mètres.

La journée n'était pas belle, assez brumeuse même; la météo nous avait annoncé cependant un ciel clair dans la région de l'est.

Partis sur ces indications, nous volons en direction de Strasbourg en suivant le cap au compas.

Tout paraît bien marcher à bord lorsqu'après deux heures de vol, je cherche à me repérer au sol et sur la carte. D'après mes calculs, je dois être approximativement au nord de Nancy, mais je ne remarque aucun des points de repère habituels. Je poursuis le vol un quart d'heure, en examinant attentivement le terrain. Un nouveau quart d'heure se passe. Wartelle et moi sommes très intrigués. Sans doute ai-je rencontré un vent violent qui nous a retardés ou détournés. Le Rhin ne doit pas être loin.

Selon un vieux principe aérien, je maintiens durant un nouveau quart d'heure mon cap, avec,

cett fois, la certitude de rencontrer le fleuve. Le temps passe. Rien n'apparaît. Au-dessous de nous, les lacs, les bois, les vallonnements se succèdent. Avons-nous donc traversé le Rhin sans le voir? Sommes-nous en Allemagne? Le ciel est complètement couvert et ne permet aucune orientation par le soleil. Je jette un coup d'œil au compas qui montre que j'ai bien suivi ce cap de 110 degrés. J'effectue un virage en remontant en direction du nord par sécurité; je mets du pied à mon gouvernail pour prendre le 360 plein nord. La rose de la boussole reste immobile, et je comprends tout. Je remue mon compas. Je m'aperçois alors que la partie flottante et magnétique se trouve complètement libre et que les aimants reposent dans le fond du bol. Je navigue donc depuis un temps très long sur un cap que j'ignore. De gros nuages roulent au-dessus de nous; aucune éclaircie dans le ciel. Il va falloir atterrir.

A ce moment, Wartelle me crie :

— Dis donc, vieux, nous nous trouvons peut-être en Allemagne?

Un coup d'œil à la jauge d'essence m'apprend que nous pouvons encore voler trois heures. Malheureusement, ma carte ne me donne d'indication que sur la zone de Strasbourg. Je décide de me rapprocher du sol et je distingue enfin une ligne de chemin de fer que je suis. Voici la gare. Hélas! Pas de nom sur cette gare. Je m'approche des toits cherchant à distinguer sur les boutiques les noms inscrits. Il

faut parfois si peu d'aide pour trouver alors que le cerveau travaille pour sauver la peau du type qui transpire et renifle le « coup dur ». Bon Dieu de nom de Dieu... plus de doute... je suis en Bochie! Il y a des noms que je viens de lire et qui se terminent par des « man », des « ung ».

Nous continuons le vol pendant une heure. Un moment, Wartelle et moi songeons à déboulonner le matériel pour le lancer dans une rivière, mais il nous manque les outils indispensables. D'ailleurs, à quoi bon? Je suis depuis longtemps repéré par le contre-espionnage allemand et l'atterrissage signifiera l'arrestation.

Nous survolons une rivière. A son importance, je devine qu'elle se jette directement dans la mer. Nous sommes au-dessus d'un fleuve. En le suivant, nous sommes donc sûrs de remonter dans le nord-est, en direction de la Hollande ou de l'Allemagne. Et soudain, ce sont des canaux, des moulins, des canaux... Je rumine de joie : nous sommes en Hollande.

Une demi-heure se passe. Wartelle m'adresse des signes amicaux et satisfaits.

— Hourrah! crie-t-il.

— Ta gueule!

Je me penche. Voici la mer. Au-dessous de nous, ce sont des îles qui se succèdent. Sommes-nous au-dessus de l'Escaut ou plus au nord sur la Meuse? Ah! comme je regrette, à cette seconde, mon incul-

ture géographique, car j'aurais dû savoir évidemment que les embouchures de l'Escaut et de la Meuse sont parsemées d'îles qui s'avancent profondément en mer.

Je rebrousse chemin pendant une demi-heure et remonte le fleuve en suivant consciencieusement sa rive gauche pour rester au-dessus du territoire hollandais. Nous arrivons ainsi en vue d'un immense terrain d'aviation, sur lequel je lis avec satisfaction : Vlissingen. Le drapeau hollandais flotte sur les bâtiments. Je me demande si nous devons atterrir ou continuer en suivant le rivage jusqu'au terrain de Saint-Igbert, près de Calais. Mais l'essence baisse et, surtout, nous sommes à bout de forces. Je sais parfaitement que cet atterrissage peut soulever une affaire diplomatique avec la Hollande. Car il n'est pas possible de dissimuler mon appareillage photographique. Nous n'avons pas de papiers, pas de carte. Nous ne pouvons arguer que notre bonne foi et montrer notre boussole cassée.

La lassitude l'emporte sur la réflexion. Nous atterrissons. Je fais rouler mon avion jusqu'à la tour de contrôle. Je m'adresse en anglais au préposé et lui explique ce qui nous est arrivé, en lui racontant que, partis pour atteindre Dunkerque, je me suis retrouvé au-dessus de l'Escaut. Il me faut de l'essence et je n'ai pas d'argent. Le fonctionnaire appelle le ministère de l'Air hollandais et une conversation téléphonique s'engage. On lui demande sans doute de nous décrire, car il ne nous quitte

pas du regard. Enfin, le voici qui vient vers nous et me dit :

— Le ministère de l'Air me donne des instructions pour constater que votre boussole est bien cassée et, dans ce cas, il m'enjoint de vous apporter toute l'aide qu'en pareil cas, le gouvernement hollandais accorde à un aviateur en détresse sur son sol.

Constatation faite, nous effectuons le plein d'essence. Il nous offre même une carte pour le retour. Je prends le chemin de sécurité par la côte jusqu'au Havre et rentre à Paris en suivant la Seine. Nous avons eu de la chance. Beaucoup de chance!

A peine remis de nos émotions, les missions se succèdent avec le *Looched*. Le Service de Renseignements français a formé un autre équipage et nous nous relayons sans arrêt au-dessus de l'Allemagne.

C'est le 21 août, quinze jours avant la déclaration de guerre, que nous partîmes pour la dernière mission, *Matin*, *Peter* et *Rasemotte*. Il s'agissait de photographier les emplacements de terrains d'aviation de Talheim, de Baiersbronn et tout spécialement celui de Oos, à cinq kilomètres au nord de Baden.

Toutes les six secondes, nos appareils photographiques se déclenchaient. J'allais survoler le terrain de Oos lorsque « Peter », faisant irruption à la cabine de pilotage, m'apprit que le film était ter-

miné, et que nous ne pourrions photographier notre dernier objectif.

Le colonel R... nous consola en nous disant que notre effort ne serait pas vain, que les milliers de photographies, enregistrées depuis des mois, contribueraient à lutter efficacement contre l'Allemagne et à sauver bien des vies françaises. Tous les ouvrages photographiés seraient neutralisés au bon moment et avec précision; tous les terrains d'aviation camouflés seraient bombardés...

— Vous avez pris de gros risques, nous dit le colonel R..., mais vous avez fait du bon travail.

L'après-midi, je retrouvai Wartelle qui m'attendait, avec un air de chien battu, sur le terrain d'aviation. Je lui racontai notre semi-échec.

— C'est d'autant plus malheureux, dis-je, que le *Loockhed* part demain en mission en Méditerranée et nous ne pourrions pas effectuer ce repiquage de l'aérodrome d'Oos. D'autre part, c'est trop risquer de s'engager avec le *Fatman*, douze kilomètres au-dessus de l'Allemagne, car à 160 à l'heure le vol représente une durée de cinq minutes, c'est-à-dire la quasi-certitude de se faire abattre! Et puis, dis-je, j'en ai assez fait comme ça.

Le lendemain, je me trouvais à mon bureau à cinq heures de l'après-midi, lorsqu'on me téléphona. C'était Wartelle.

— Roger, me dit-il, je te téléphone de Toussus. Je suis désolé de ne pas t'avoir mis au courant de mes intentions, mais je viens de faire une petite

balade en avion. Je te ramène les documents que tu n'avais pas pu prendre hier.

Je n'ai pas compris tout de suite.

— Que veux-tu dire?

Il éclata de rire.

— Eh bien! oui, je suis allé photographier l'aérodrome d'Oos. Il y avait au-dessus du terrain des copains qui me tendaient des bras comme pour m'accueillir. Remarque bien qu'ils avaient des fusils au bout des bras. Viens me chercher en voiture pour ramener les photos...

Brave Wartelle. Il avait gâché, ce jour-là, sa journée de travail pour aller risquer sa vie, lui, l'humble métallo, front populaire, dont le Deuxième Bureau mettait peut-être en doute les sentiments patriotiques.

CHAPITRE V

DROLE DE GUERRE

LA volonté de guerre, lentement, comme un fleuve qui s'accroît des alluvions de tous ses affluents, montait progressivement et le jour J brisa toutes les digues. Affecté spécial comme directeur d'usine travaillant pour la défense nationale, j'avais usé de toutes mes relations pour me faire mobiliser dans une unité combattante, et septembre 1939 me retrouve sur la base aérienne de Villacoublay, dans un rutilant costume d'aviateur, avec une casquette trop étroite et des galons trop dorés. Depuis quatre jours, sur ce terrain grouillant d'officiers et de soldats — de beaucoup plus d'officiers que de soldats — je « tourne en rond ». Et puis je n'y tiens plus. Je fais la mauvaise tête. Je commence à « gueuler ». Voici déjà trois fois que je me suis rendu au bureau du colonel pour demander ce que l'on comptait faire de moi. Lors de ma dernière visite, le colonel me fait répondre par le planton « de lui foutre la paix », que l'on a d'autres chats à fouetter que moi. Ulcéré, je quitte

les bureaux de l'état-major et je croise en chemin ce curieux personnage du Deuxième Bureau, M. R..., vêtu cette fois de son uniforme de colonel.

Je l'aborde.

— Je bénis cette rencontre, mon colonel, dis-je. Depuis quatre jours je ronge mon frein et vous allez très certainement me permettre de prendre contact avec l'officier qui pourrait me diriger sur une escadrille.

Le colonel a un sourire sarcastique et très triste à la fois.

— Mon pauvre Henrard! Mais où vous croyez-vous? N'avez-vous pas remarqué que, depuis un an, pour réaliser vos missions sur l'Allemagne, nous avons dû avoir recours à un avion américain acheté en Angleterre, parce que nous n'avions aucun appareil capable de rivaliser avec les machines allemandes! Et depuis quatre jours que vous êtes ici, à part nos vieux *Morane 315* et de vieilles casse-roles datant de quinze ans, avez-vous pu voir un avion de chasse moderne? Sur quoi voulez-vous vous battre? Sur un manche à balai?

Je suis consterné.

— Mais, mon colonel, faites-moi verser dans les chars de combat. Au moins, il y a des chars, j'espère?

— Cher Rasemotte, dit-il en me prenant l'épaule, n'ayez pas trop d'illusions. Si les Allemands nous tombent sur le dos avant d'avoir combattu les Polonais, nous serons écrasés en huit jours. Notre seul espoir c'est qu'ils se tournent d'abord vers l'est

pour nous permettre de gagner deux ou trois mois afin de préparer la guerre.

— Et les Anglais, mon colonel?

— Les Anglais? Une très belle aviation en technique et qui vaut celle des Allemands. Mais ils n'ont pas le nombre. Quant à leurs moyens de défense terrestre, leur puissance ne représente strictement rien. Ils viendront nous aider avec des fusils de chasse.

Je quittai le colonel R.... en titubant.

Ainsi, c'était pour aboutir à ce résultat que j'avais consacré deux ans de ma vie à des missions spéciales? C'était ça le : « Nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts? »

Pourquoi avais-je donc quitté mon usine, mes trois cent cinquante ouvriers, mon vieux père, ma mère et mes enfants? J'étais parti pour faire la guerre, la guerre que je n'aimais pas, la guerre qu'on nous imposait, la guerre pour laquelle nous étions soi-disant prêts et je découvrais avec stupeur que nous n'étions que des enfants, que nous avions été trompés, bernés, que nous allions vraisemblablement à la défaite...

Je n'étais plus qu'une âme en peine.

Le dixième jour de ma mobilisation, on me confia un convoi de véhicules réquisitionnés avec lesquels je devais prendre possession du terrain d'Epernay-Plivot.

Je revois cette cohorte d'automobiles brinqueba-

lantes, composées de vieilles *Renault K.Z.I.* et de *Citroën B.12* sur lesquelles étaient juchés de pauvres troupions mal habillés, une véritable armée en retraite. Au lieu de la base de combat dont j'avais rêvé, j'étais affecté à l'organisation d'un terrain secondaire qui allait être occupé par les Anglais. J'avais le beau privilège de nettoyer les zincs de ces « Messieurs ».

La belle volonté de Roger Henrard, son énergie, son audace, avaient fondu comme neige au soleil. Je dormais douze heures par jour et, le reste du temps, assis à califourchon sur une chaise, je regardais le ciel avec désespoir. De temps à autre, je prenais ma voiture personnelle et allais rendre visite aux miens. Je trouvais mon usine où tout fonctionnait comme si rien ne se passait. Mes ouvriers avaient découvert la combine indispensable pour se faire affecter et j'étais parmi les quatre cent cinquante personnes de ma maison à avoir endossé l'habit militaire. Cette situation n'était pas faite non plus pour me réjouir. En lisant les journaux, j'apprenais que quelques corps francs avaient échangé des coups de fusil. Drôle de guerre, décidément!

J'avais beau être persuadé que l'acier victorieux des vieux sommiers récupérés allait sauver la France grâce à la transformation de ces fils d'acier en canons et en chars puissants, je sentais un immense mépris et un grand dégoût naître en moi. Mépris pour mes chefs, dégoût pour mes conci-

toyens installés dans leur quiétude comme des rats dans un fromage.

Un jour, n'y tenant plus — je rentrais de permission que je m'étais accordée — et décidai de m'arrêter au grand quartier général de l'armée de l'Air, installé sur la route de Paris à Epernay, à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux. Mon intention était de me faire recevoir par le grand patron pour lui expliquer que je n'étais pas parti à la guerre comme officier-pilote après avoir abandonné mon usine, mes charges familiales, afin de regarder les Anglais parfaire leur entraînement sur la base secondaire d'Epernay-Plivot. J'étais assez inconscient pour supposer qu'il accorderait de l'intérêt aux états d'âme de M. Roger Henrard. Je me moquais d'ailleurs à l'avance de toutes les sanctions qui pourraient suivre, me disant que les arrêts de rigueur n'auraient comme conséquence que de me permettre de dormir davantage.

J'entre d'un pas décidé dans les couloirs du G.Q.G. Et, ô miracle! sur la première porte devant laquelle je passe, je vois affiché le nom du colonel R...., mon chef du Deuxième Bureau. Je frappe, j'entre, je serre la main de mon patron et lui explique mon histoire.

— Eh bien! me dit-il, puisque vous y tenez, Henrard, je vais vous présenter au général Vuillemin.

Il s'absente quelques minutes. J'imagine que le colonel R.... doit faire valoir mes états de service et

les circonstances qui m'ont amené à m'engager pour faire la guerre, car je suis reçu immédiatement par le général.

Le grand patron tient tout d'abord à me rassurer.

— Non, vous n'attraperez pas les arrêts de rigueur. Oui, vous avez bien fait de ne pas suivre la voie hiérarchique.

Puis il me demande de m'expliquer.

— Ainsi, me dit-il, vous voulez faire la guerre? Mais contre qui? Nous n'avons pas d'ennemi dans le ciel. Mais je tiens cependant à vous donner satisfaction. Je vais vous faire affecter à une escadrille comme pilote et d'après ce que je sais de vous, vous êtes capable de découvrir un adversaire. Je vous souhaite bonne chance.

Effectivement, on m'avait pris au sérieux. Quelques jours plus tard, je recevais un ordre de mission à Epernay : « Lieutenant Henrard doit rejoindre sous quarante-huit heures groupe aérien d'observation 504 par centre répartiteur Lyon-Perrache. Commandement sera assuré par intérim. »

J'exultai, imaginant déjà que, pilote d'avion transformé sur avion américain moderne, j'allais incontestablement être affecté à un groupe d'observation muni de puissants avions bi-moteurs, type *Potez 63*, — avion qui équivalait au *Messerschmidt* allemand et même mieux armé. Certainement aurais-je ainsi l'occasion dans mes missions de reconnaissance de pouvoir me battre avec la chasse alle-

mande. Ah! que j'allais pouvoir en faire, de grandes et belles choses. Je quittai sans effusions particulières mes camarades, ou du moins ce qu'il en restait, car les deux tiers des effectifs avaient fondu, chacun ayant fait des pieds et des mains pour se faire affecter dans son ancien emploi. Drôle d'armée, décidément!

Après avoir embrassé ma femme et mes enfants, je montai sur ma puissante Delahaye compétition pour me rendre directement à Lyon-Perrache. « Etrange idée, me dis-je en route, de me faire descendre ainsi vers le sud pour me faire remonter ensuite vers le nord. » Je présentai mon ordre au commandant du centre qui, après une bonne heure de recherches, me remit un pli cacheté. Je m'emparai de l'enveloppe et pénétraï dans ma voiture pour pouvoir déguster en solitaire mon plaisir. Je brisai les cachets et lut : « Lieutenant Henrard doit se rendre par les voies les plus directes au G.A.O. 504 à Mandelieu-Cannes, Alpes-Maritimes. »

C'en était trop. Je me suis mis à hurler dans la voiture comme un possédé. J'ai dû vraisemblablement gesticuler car je me souviens avoir vu des gens s'arrêter en me demandant à travers la vitre :

— Y a-t-il quelque chose pour votre service, mon lieutenant?

Ainsi, il fallait que je rejoigne Cannes pour faire la guerre! On se moquait de moi. Le général me l'avait bien annoncé : « On va vous donner satisfaction. Vous partirez en escadrille, mais je ne

vous garantis pas l'adversaire. » Certes! Mais les ordres étaient les ordres. Je partis immédiatement avec ma voiture et arrivai à Cannes le soir même. Comme il était trop tard pour me présenter au commandant de la base, je passai le reste de la soirée dans une boîte en sirotant du champagne. J'allai ensuite me coucher, écœuré autant par ce mauvais champagne que par le spectacle des gens que j'avais rencontrés dans cette boîte et dont l'insouciance étalée me faisait mal au cœur.

Le lendemain, je me présentai au commandant. Il n'avait pas été informé de ma venue, mais il me reçut très cordialement, et j'eus même le privilège de déjeuner à ses côtés au mess. Ma désillusion ne faisait que commencer. Cet officier m'apprit bientôt que nous ne possédions pour tout matériel qu'une escadrille composée de vieux *Potez 39* datant de dix ans; cependant, les fameux *Potez 63* étaient annoncés.

— Il y a un mois qu'on les attend tous les jours, me dit-il; on va vous faire voler sur le *Potez 39* pour vous perfectionner en vol de groupe. Notre quartier d'habitation se trouve être sur la Croisette, à l'*Hôtel Gonet et de la Reine*. Vous verrez, me dit-il en riant, que l'on n'y est pas si mal que ça.

Il me présenta l'après-midi au capitaine de son groupe, Jules Roy, un grand garçon de trente ans, à la figure énergique. Je vis tout de suite, au regard que me lança le capitaine, ce qu'il pensait de moi :

« Voilà, se disait-il sans doute, un vieux croûlard d'une quarantaine d'années que je vais avoir à caser à l'armement ou dans les bureaux. »

Le commandant me nomma.

Je vis alors brusquement changer la figure de Jules Roy, qui devint presque lugubre. Qu'avais-je donc fait à ce capitaine ?

Il me convoqua à sept heures le lendemain matin sur le terrain.

— Henrard, dit-il, on me dit que vous êtes réserviste, que vous savez manier le bi-moteur *Lockheed* américain, ce qui vous facilitera la prise en main des *Potez 63* que nous recevrons prochainement, mais en attendant vous n'êtes pour moi qu'un touriste ne connaissant rien à notre métier d'aviateur militaire. Dans une demi-heure, nous décollerons à cinq avions et nous ferons un vol de groupe sur *Potez 39*. Au préalable, montez avec l'adjudant Massip ici présent. Je vais vous regarder travailler.

Il me donna alors un programme à accomplir sous le contrôle en double commande de l'adjudant Massip : premier tour de mise en main ; deuxième tour avec atterrissage en fin de course sur un point déterminé ; troisième tour avec le même exercice ; quatrième tour seul à bord, montée à mille mètres et évolution.

J'exécutai ces premiers vols sans aucune difficulté.

— Ça va, me dit le capitaine à l'atterrissage. Nous partons dans un quart d'heure en vol de groupe. Vous serez mon ailier droit.

Mes connaissances dans ce domaine étaient très faibles. Je n'avais réalisé jusqu'ici que deux vols de ce genre à Villacoublay, trois semaines avant la déclaration de guerre. Je dois avouer que j'avais une certaine répugnance à engager mon aile à l'aplomb ou au-dessous de l'aile de mon coéquipier. D'autre part, j'avais remarqué que je perdais facilement ma distance et mon altitude par rapport aux autres. Lorsque je me laissais distancer, je ne corrigeais pas assez rapidement avec le moteur ou alors je dépassais les autres de plusieurs envergures.

Effectivement, ce vol de groupe ne fut pas à mon honneur. En permanence, je rompais le ban. Cependant, au bout de trois quarts d'heure, j'étais arrivé à coller à peu de chose près avec le reste de l'escadrille.

Nous étions cinq avions partis au-dessus de la mer, aile dans aile. Après un long virage qui nous fit couper la côte aux environs du Cap Roux, nous nous engageâmes à très basse altitude au-dessus de l'Estérel. La montagne me semblait d'abord difficile et j'estimais que sa pente dépasserait un certain moment notre vitesse ascensionnelle. Je pensais que le capitaine dégagerait alors sur la droite. Je commettais une erreur, car je ne connaissais pas la technique réelle du vol de groupe, ni la capacité de mon avion.

Les yeux fixés sur mon badin, je constatai que l'aiguille descendait sans arrêt : 180, 170, 160, 140. Or nous étions encore loin d'atteindre le sommet. J'attendais d'un instant à l'autre l'ordre du capitaine pour dégager. Je mis donc toute la puissance de mon moteur, cependant que le reste de l'escadrille suivait l'avion du capitaine à 130 à l'heure.

Nous étions à trente mètres au-dessus du sol. Je ne connaissais pas la vitesse de décrochage de l'appareil et je présumais que celle-ci était aux environs de 100 à 110 kilomètres-heure. Alors, sans plus d'hésitation, pensant que si les copains voulaient absolument se « casser la gueule », c'était leur droit, je plongeai, en dégageant, sous l'avion du capitaine, exécutant un beau virage à gauche suivi d'un tour à 360 degrés et reprenant de l'altitude. Je poursuivis la route au-dessus de mes coéquipiers qui, eux, avaient resserré le rang et suivaient le capitaine.

Jules Roy, dans une trajectoire absolument rectiligne, continuait droit devant lui, suivi de ses quatre avions, aile dans aile, à une vitesse encore plus basse que j'estimais à 120 à l'heure et j'assistais à cet exploit que je croyais impossible : le passage du sommet en rase-motte par une escadrille en perte de vitesse apparente.

Je n'eus pas le loisir de rattraper le groupe qui avait déjà viré sur l'autre versant et devait atterrir sur le terrain de Fayence, près de Cannes. Je me posai en isolé, fort penaud, craignant le pire, car

le menton du capitaine montrait de quelle énergie il pouvait être capable.

Je venais de sauter de la carlingue lorsque Jules Roy, qui avait renvoyé les autres pilotes, vint à moi. À ma grande surprise, il était souriant :

— Vous voyez, mon cher, que j'avais raison de vous affirmer que vous n'étiez qu'un « *touriste* ». Vous avez encore beaucoup à apprendre. À partir de demain, vous travaillerez avec moi. Nous volerons en duo.

Et avec cette franchise qui caractérise l'homme que j'ai pu connaître et apprécier plus tard, il me tendit la main.

Depuis ce jour, je suivis le capitaine Jules Roy avec une foi aveugle, ne me donnant même plus la peine de réfléchir sur les conséquences des décisions qu'il prenait pour moi.

Pendant quinze jours, nous sommes de parfaits coéquipiers. Après m'avoir rompu à tous les exercices de la discipline aérienne, le capitaine Roy m'offre, de temps à autre, en récompense, une magnifique balade le long de cette extraordinaire Côte d'Azur qui nous fait oublier que nous sommes en guerre.

Le mois de décembre s'écoule de la sorte en promenades aériennes. Nous sommes des oisifs qui s'adonnent au plaisir de voler pour leur agrément.

J'ai fait venir ma femme et mes enfants à Cannes et nous menons la vie en rose. Peu à peu, nous avons été adoptés par la colonie cosmopolite de

Cannes. Tous les soirs : invitations, soirées dansantes, festins, parties de yacht, balades en automobile. Drôle de vie, décidément.

En janvier, se pose sur notre terrain un groupe de chasseurs *Les Vipères*, qui viennent se reposer après avoir tenu la frontière du Rhin où certains de leurs camarades sont tombés au champ d'honneur. Une certaine jalousie s'établit entre nous, car ces héros accaparent très vite l'intérêt de nos amis cannois.

Mais nous n'avons pas le temps de les envier, car nous recevons l'ordre de nous rendre à Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, dans un centre de perfectionnement. Le bi-moteur *Potez 63* nous y attend. Il est notamment doté de l'appareil planiphot *Richard-Labrély*. L'avion et l'appareil photographique n'ont plus de secrets pour moi et c'est à mon tour d'éduquer mes camarades.

Un beau matin d'avril, nous voyons briller dans le soleil une escadrille d'avions *Potez 63* qui se posent sur le terrain. Ce sont les appareils affectés à notre escadrille qui arrivent.

Quelle joie pour nous tous de toucher ces manettes, ces robinets, ces commandes, de faire s'allumer et s'éteindre tous ces voyants; quel régal de faire vibrer ces moteurs puissants... Je choisis le plus bel appareil... c'est-à-dire celui qui possède quatre mitrailleuses axiales au lieu de deux. Dans mon esprit, je suis déjà un chasseur.

Nous recevons peu après l'ordre de nous trans-

porter à Sisteron pour prendre les équipages qui composeront notre groupe avant d'occuper le terrain de Valenciennes. Je devenais le chef spirituel de ce groupe volant, étant le plus ancien dans le grade le plus élevé!!

Ce n'est pas sans émotion que je dis au revoir au capitaine Jules Roy, nommé sur un autre terrain, et qui est devenu mon meilleur ami. Nous nous sommes serré la main sans un mot, sachant bien qu'entre hommes d'action, il n'est pas besoin de paroles pour exprimer ses sentiments.

Quittant le paradis de la Côte d'Azur, nous avons été sans transition accueillis par le froid, le vent et la pluie du nord. Enfin, je trouve une vie de soldat! Les premiers jours sont cependant difficiles, car le commandant a beaucoup de peine à obtenir de nos camarades, qui viennent de connaître les délices de Capoue, le respect de la discipline.

Quelques décisions énergiques font tout rentrer dans l'ordre. D'ailleurs, ce n'est pas le moment de composer avec les états d'âme des uns et des autres; les nouvelles de l'est s'aggravent; la campagne de Pologne s'est terminée par la victoire allemande et les soldats d'Hitler, à marche forcée, retraversent leur pays et s'amassent à nos frontières. L'attente ne sera pas longue. Le 10 mai, les divisions blindées se ruent sur la Hollande, le Luxembourg et la Belgique.

Les routes sont transformées en fourmilières; de toutes parts, les réfugiés affluent.

Nous sommes en alerte permanente mais sans instructions précises. Quelle est exactement la stratégie de l'état-major? Je pense à vrai dire qu'il n'en a pas!

Dans la même heure, nous recevons l'ordre d'opérer une mission de reconnaissance sur le canal Albert puis, quelques minutes après, on nous décommande et ainsi de suite...

Les voitures automobiles qui sillonnaient les routes le premier jour ont été remplacées par des charrettes à cheval, des bicyclettes, puis de malheureux piétons traînant des baluchons et des gosses. On dirait que la Belgique entière se promène en France. Au bord du terrain, nous regardons passer ces foules hagardes, terrorisées par la peur, qui nous jettent au passage : « Ils arrivent. Ils tuent. Ils pillent. Ils incendient. Ils violent, comme en 14. » Et les gens se sauvent, sans regarder derrière eux.

Nous sommes dominés par une sorte d'angoisse, en contemplant ce prélude des grandes catastrophes.

L'espionnite, maladie du début de la guerre, a été remplacée par une psychose malade du parachutiste allemand. Il n'est pas de jour où l'on ne signale l'un d'eux dans un pré, dans une ville, à proximité d'un terrain d'aviation. Nous sommes sans cesse mobilisés pour effectuer des battues, sans résultat d'ailleurs. Un soir, attirés par les coups de feu, nous trouvons au coin d'un bois un civil qui rend le dernier soupir, blessé mortellement, d'une balle dans le ventre, par un de ses compatriotes du

même village qui l'a pris, la nuit, pour un parachutiste, l'un et l'autre effectuant de conserve une battue à la recherche de ce mythe...

Nous apprenons un matin que des blindés allemands ont traversé le canal Albert et se trouvent à cent cinquante kilomètres de nos frontières. Nous recevons l'ordre de tenir nos moteurs chauds, prêts à décoller dans la minute. Nous passons la nuit du 11 au 12 mai couchés sous les ailes de nos avions, mitrailleuses chargées, moteurs réchauffés toutes les deux heures.

L'aurore du 12 se lève, belle et sereine. Elle laisse dans mon souvenir l'image magnifique d'un soleil qui proclame la joie de vivre, cependant que des fumées noires et épaisses, poussées par le vent, nous parviennent de l'est. Dans la nuit, les hauts fourneaux de Valenciennes ont été bombardés. Pour moi, la guerre commence!

CHAPITRE VI

AU COMBAT

JE suis désigné pour la première mission de guerre. Avec le lieutenant Jacob, observateur et le sergent-chef Lhuillier, mitrailleur. L'ordre de mission est ainsi conçu : « Un avion du groupe 504 pénétrera sur secteur Namur, effectuera prises de vues verticales à basse altitude sur ligne routière Namur-Gembloux et Wavre. Remontera ensuite sur Tirlemont Louvain pour signaler importance des colonnes blindées ennemies. Décollage sept heures, attendre à deux mille mètres à la verticale de Valenciennes les avions de chasse anglais qui accompagneront. Les autres avions doivent se tenir prêts à décoller pour compléter mission. »

Tout en préparant mon appareil, je me demandais pourquoi on avait attendu que les Allemands soient à quelques kilomètres de notre frontière pour les arrêter. Ne nous avait-on pas dit la veille encore que la défense belge était installée sur le canal Albert? Que les obstacles antichars naturels n'autoriseraient pas les blindés à passer, que les forts de

Belgique étaient imprenables? Mais ce n'était pas l'heure des grandes réflexions.

Nous allions nous battre...

Sur la route, les colonnes interminables de nos régiments et de nos chars tentaient de se frayer un chemin en direction de la Belgique, prenant à contre-courant le flot des réfugiés qui paralysait leur avance.

J'allais décoller lorsque soudain j'aperçus dans le soleil un essaim de points noirs, à haute altitude, qui venait dans notre direction. Comme un ouragan, la tempête s'abattit soudain sur nous. Les escadrilles de bombardement allemandes frappaient Valenciennes. A ce moment, une estafette motocycliste pénétra sur le terrain, portant l'ordre impératif de se rendre au rendez-vous à deux mille mètres d'altitude au-dessus de la ville pour attendre les chasseurs anglais...

A 7 h. 30, je suis dans le ciel au point fixé. Je tourne au-dessus de cette belle ville qui vient d'être durement touchée. La gare flambe. De minute en minute, Lhuillier, notre mitrailleur, me transmet ses observations. Rien à signaler. La durée de l'attente fixée est dépassée. Les Anglais n'arrivent pas. Un quart d'heure s'écoule encore. Après un rapide conciliabule, nous décidons de poursuivre notre vol sans la chasse anglaise. Nous arrivons au-dessus de Namur à l'altitude prévue de mille mètres et commençons notre mission photos. La route est déserte. Je perds un peu d'altitude et, sou-

dain, un bruit inaccoutumé, violent, me fait regarder mon plan métallique droit. J'aperçois un petit trou avec des bords de métal écartés. Je viens d'essuyer ma première rafale. Mais qui tire sur nous? Les Allemands ne sont signalés que vers Liège, dont nous sommes à soixante-quinze kilomètres. Sont-ce les Belges ou les Français qui nous ont atteints par erreur? J'effectue un demi-tour et recommence à photographier la route qui m'est assignée. J'opère consciencieusement : les petites lumières intermittentes rouges et blanches de l'appareil de photographie m'annoncent que l'opération se déroule favorablement. Nous arrivons à la verticale de Bovesse, petit carrefour de huit à dix maisons, puis nous survolons Gembloux, Wavre, et décidons avec Jacob d'opérer un deuxième passage. Soudain, j'aperçois devant moi, sur la route, de la fumée, de la poussière, et une sorte de geyser qui paraît jaillir du sol. Nous approchons et le mitrailleur me signale : « Nombreux avions, à notre verticale, suivent le même axe que nous. » Je comprends. En même temps que nous photographions, les Allemands bombardent la route et la rendent inutilisable. Nous sommes sous la trajectoire des bombes qui passent à droite et à gauche. Nous assistons, impuissants, à ce bombardement et nous photographions au fur et à mesure de la destruction.

Le mitrailleur a l'œil aux aguets, car un chasseur pourrait se détacher du groupe des bombardiers et foncer sur nous.

Tout à coup, on tire sur nous du sol. Comment, n'a-t-on pas reconnu nos cocardes? Pour bien montrer que je suis un allié, je sors mon train d'atterrissage et je balance de droite à gauche mon avion pour que luisent au soleil ce blanc, ce bleu, ce rouge, qui devraient arrêter le tir. Au contraire, celui-ci redouble.

— Attention, crie Jacob, c'est un char qui nous tire dessus. Une croix noire est dessinée sur son capot.

Je n'en reviens pas. Je rentre mon train d'atterrissage aussi vite que je peux et opère un piqué pour reprendre de la vitesse. J'opère un rapide virage sur la gauche mais, au même moment, une rafale de mitrailleuse transperce mon plancher juste à la hauteur de mes jambes. Je vois nettement la lumière à travers le plancher. Instinctivement, je me tâte, puis j'aperçois une légère fumée ressemblant à celle d'une cigarette. La sangle cuissarde de mon parachute, entre mes jambes, brûle en combustion lente. Elle a été heurtée par une balle incendiaire.

On m'avait recommandé, au moment de partir, de faire une pénétration assez profonde en Belgique, après avoir terminé la mission photos, pour situer l'avance des colonnes blindées ennemies. Nous n'avons pas eu longtemps à attendre. Mais je suis atterré de constater que les panzerdivisions sont à soixante-quinze kilomètres de la frontière, alors qu'on les croit encore à Liège.

Autour de nous, le pays est désert. L'exode paraît terminé dans cette région. Mais où sont donc les défenseurs? Nous n'avons pas encore aperçu un avion belge ou anglais, pas une armée en marche, pas une batterie de canon. Pas étonnant que les Allemands soient si proches.

Sur le chemin du retour, nous distinguons quelques groupes isolés de fantassins. Notre rôle étant de les identifier, nous descendons. Je les frôle de toute la puissance de mes moteurs pour minimiser les dégâts au cas où ce seraient des Allemands.

Personne ne tire, mais une fusée verte monte dans le ciel. Je n'en comprenais pas le sens, car on ne m'a jamais donné aucun code sur la couleur des fusées. Plusieurs villages sont en feu sur notre droite.

A cinq kilomètres au nord de Louvain, nous remarquons que le canal est traversé par un pont de bateaux. Nous descendons pour nous rendre compte. A cinq cents mètres d'altitude, je suis accueilli par une bordée de balles qui crèvent la voilure!

— Tout va bien, me dit Jacob, mais le plani-photo vient d'en prendre un coup. Heureusement, le magasin du film est intact.

Une ombre surgit à l'arrière droite de mon aile. C'est un *Messerschmidt* qui dégage en montant et qui vient vraisemblablement de nous tirer par en dessous. L'appareil allemand disparaît en quelques secondes de notre vue. Je pars en chan-

delle, fais une abattée pour esquiver le tir du sol. J'ai la chair de poule. Nous revenons de toute la puissance de nos moteurs nous poser sur le terrain. Nous nous regardons tous les trois après l'atterrissage. Nos visages sont un peu pâles, bien que nous ayons beaucoup transpiré.

Les camarades accueillent avec ahurissement nos informations. L'on nous conduit au Q.G. de Trith-Saint-Léger. Après nous avoir écoutés, le colonel est pris de soupçons!

— Comment, vous avez été tirés par un char près de Namur! Mais, aux dernières nouvelles, le gros des troupes allemandes est à Liège.

Il faut cependant se rendre à l'évidence en considérant les points d'impact qui témoignent pour nous.

Nos stratèges n'ont pas encore compris que les Allemands lancent de toutes parts des colonnes motorisées afin de désorganiser la résistance, de brouiller les informations et de disperser l'effort allié.

Un autre avion part le même jour; commandé par le capitaine de Monthal, sergent-pilote Chevalier et le mitrailleur Soutif, ils ont reçu la mission de contrôler nos informations. Ils ne devaient pas rentrer. Nous apprenions dans l'après-midi que l'avion avait été abattu par la chasse ennemie aux abords de Nivelles. De Monthal était tué, le sergent-chef Chevalier et le sergent mitrailleur Soutif

grièvement blessés. Le Q.G. avait eu confirmation de nos informations.

Le colonel, cette fois, avait triste mine.

Les mécaniciens passèrent leur nuit à réparer mon avion et moi à regarder les étoiles. Que devait-on penser de nous du point de vue de Sirius?

**

À quatre heures du matin, le ciel est clair, la nuit étoilée; une chouette, de temps à autre, pousse un cri lugubre dans le petit bois où nous avons dissimulé nos *Potez 63*. Une silhouette se détache quelquefois du groupe que nous formons, car personne ne dort. Contrairement à l'habitude, nul ne boit. Beaucoup de cigarettes sont allumées.

Je pense à mon camarade de Monthal mort, à Chevalier et à Soutif allongés quelque part, pour confirmer à l'état-major que les Allemands étaient à soixante-quinze kilomètres alors qu'on les croyait à cent cinquante. C'est sans doute ça, la guerre!!!

À six heures, on appelle le commandant au Quartier Général. Nous partons tous deux. On nous demande d'établir, avec deux avions, la ligne probable d'avance des Allemands en territoire belge. Mais comme la mission photo ne peut plus être interprétée utilement en raison de la rapidité de déplacement des blindés, il va falloir, en cette journée du 13 mai, réaliser un contact permanent entre nos avions et les chars des panzerdivisions. La mis-

sion consiste à déclencher le feu du sol pour déterminer la ligne de front.

Le premier équipage devra pénétrer à l'est de la Meuse et opérer dans le secteur Sedan-Dinant-Namur, où la condensation des troupes ennemies est très importante. Le deuxième appareil opérera dans le secteur Namur-Gembloux-Wavre, où les Allemands sont, dit-on, arrêtés par les armées françaises et belges.

La mission la plus dangereuse étant la première, je la choisis. Il est précisé que le contact ne doit être perdu à aucun moment et que toute l'escadrille de nos *Potez 63* doit se relayer pour remplacer l'avion qui ne rentrera pas. La durée de la mission est de une heure trente. Passé ce délai, un équipage sera considéré comme perdu.

Le combat ne m'effraie pas, mais je suis ahuri de penser à une pareille conception de la guerre et de voir quelle utilisation est faite de nos *Potez 63*. On va employer ces magnifiques appareils comme cible afin de déterminer la ligne d'avance des ennemis! On nous précise à l'état-major que la chasse anglaise ne pourra pas nous accompagner, car les appareils sont trop occupés ailleurs.

Le commandant, qui veut être précis, nous rappelle notre mission : « Vous devez pénétrer à l'est en rase-motte, recevoir le tir ennemi, marquer un point sur la carte à l'endroit précis où on vous a tirés, puis vous rompez vers l'arrière, remontez un

kilomètre plus haut, réavancez à l'est jusqu'au moment où on tirera de nouveau, vous marquerez un autre point, rompez à nouveau et ainsi de suite... »

— Bonne chance, mes amis!

A neuf heures, je décolle. Mon équipage est le même que celui d'hier. Dès le départ, j'essaie mes quatre mitrailleuses axiales et me dirige vers Sedan. Au-dessus de cette ville, rien d'anormal. Je descends en zigzag vers Bouillon. L'exode a repris, les routes sont noires. Je remonte au nord en direction de Saint-Hubert. Violent tir d'artillerie et de mitrailleuses antiaériennes. Les balles traceuses remontent vers l'avion en traits sinueux. J'ai peur, j'ai horriblement peur, mais je regarde cependant avec une anxieuse curiosité ces obus qui se dirigent vers moi en zigzaguant, alors que l'on pourrait songer que leur trajectoire devrait être rectiligne. Deux ou trois nous frôlent de très près, puis une balle vient s'écraser sous le plancher de Jacob, qui marque un point sur la carte, en disant : « Touché. » Je décroche. Au-dessus de Saint-Hubert, même accueil. Les Allemands sont là.

Sur les bords de la rivière Ourthe, nous sommes tirés sans discontinuité. Ce n'est vraiment pas difficile d'établir la ligne de l'avance ennemie. Je vole en zigzag. Malgré cette tactique, j'entends des petits bruits secs qui me révèlent chaque fois qu'une de mes ailes est transpercée. Je reçois même un choc violent dans le manche, sans doute une de mes gou-

vernes arrières est-elle touchée. Au-dessus de Durbuy, nouveau tir. Les Allemands ne sont pas seulement à l'est de la rivière mais également à gauche, vers Namur.

Une rafale de mitrailleuses légères m'atteint sous le plancher. A Pont-de-Bonne, nouvelle récolte de pruneaux. Décidément, ils sont partout. A Andenne, qui flambe, la mitraille fait rage. J'ai atteint le point extrême de ma mission et décide de rentrer. Jacob a marqué consciencieusement tous les points où nous avons été tirés.

Je préfère ne pas m'attarder, car je pense que notre état-major ne se doute pas très exactement de l'avance allemande et les renseignements que j'apporte doivent être précieux. J'envisage d'opérer un nouveau survol de la Meuse dans le courant de l'après-midi.

En passant à Gesves, j'aperçois en lisière de forêt un grand nombre de véhicules qui roulent en file indienne. Je veux m'assurer que ce sont des Allemands. Je perds de l'altitude et je reçois un feu nourri de mousquetons. J'en ai assez de servir de pigeon. J'opère un retour en arrière et, de six cents mètres d'altitude, j'effectue un piqué qui m'amène à vingt mètres au-dessus des bois, et vide mes mitrailleuses. Lhuillier, de l'arrière, tire avec sa mitrailleuse de plancher. J'entends Lhuillier qui crie : « Une voiture est en feu. »

Nous remontons à mille mètres et repartons. Je survole le terrain de Valenciennes, prudemment,

pour voir si rien d'anormal ne s'est passé depuis mon départ. J'appuie sur la manette de sortie du train d'atterrissage. J'attends les quelques secondes réglementaires pour que le voyant lumineux s'allume, m'indiquant la position « train sorti ». Le voyant ne s'allume pas et cependant j'ai nettement senti que mes roues ont freiné l'avion. Intrigué, je pose la question par phonie à Jacob qui me confirme que les roues sont pendantes et qu'elles font un mouvement de va-et-vient. Je comprends que mon train est sorti mais ne s'est pas verrouillé et qu'il va se replier à cent cinquante kilomètres à l'heure au moment de l'atterrissage. Il vaudrait mieux se poser sur le ventre que d'atterrir avec des roues pendantes.

Je tente vainement de faire rentrer le train. Rien ne se produit. Une balle a dû couper une canalisation. Je pompe avec le levier de secours, mais rien ne bouge. Je décide de risquer une manœuvre. Je vais essayer, par la force d'inertie, d'accrocher les roues au système de blocage à l'aide d'un piqué.

Je monte à deux mille mètres et je pique. Dès que j'ai atteint 500 kilomètres-heure, j'effectue un looping serré. Il se produit ce que j'espérais. Au moment de me redresser, j'entends distinctement le bruit du système de blocage et mon voyant s'allume. L'atterrissage est normal. Nous comptons la trace de trente-trois projectiles sur l'avion, qui est envoyé à la réforme. Le second appareil de la mission était également inutilisable.

Après deux jours de guerre, nous avions donc perdu un équipage complet et trois avions modernes. Or, nous savions qu'il n'existait en France que deux cents *Potez 63*, seuls appareils capables de lutter à égalité avec les *Messerschmidt* allemands. Quelle honte d'utiliser ainsi un pareil matériel pour dessiner une carte du front, en servant de cible aux mitrailleuses ennemies!

Les états-majors étaient évidemment consternés de cet état de choses et insistaient pour que nous volions à plus haute altitude, mais nous aurions alors rencontré la chasse, ce qui était sans doute pire. L'après-midi, on refusa de me laisser repartir, car il ne nous restait que quatre avions et nous avions d'autres missions importantes à remplir.

Nous apprenions le lendemain que la Hollande avait capitulé, que la Belgique était envahie, que les Allemands avaient passé la Meuse. La seule petite joie de cette matinée du 14 mai fut de voir un chasseur français descendre un Allemand que nous avons vu tomber en flammes pendant qu'un duel assez violent d'artillerie se déroulait sur la ligne Wavre-Gembloux que nous avions photographié.

Le lendemain, vers dix heures du matin, nous recevons l'ordre d'envoyer un avion en mission pour juger de l'importance des pénétrations ennemies à l'ouest de la Meuse. Nous n'en doutons plus, la ligne de la Meuse est donc rompue, l'armée Corap est anéantie et entre l'armée Huntziger, qui tient

la région de Sedan, et le groupe des armées du Nord, existe un trou important.

Une note nous apprend que les Allemands sont à Moncornet, mais il existe deux villes de ce nom : dans les Ardennes et dans l'Aisne. Laquelle des deux ? La confirmation vient, tragique : les Allemands sont dans l'Aisne.

Je reçois l'ordre de mitrailler la forêt de Signy-l'Abbaye, où se trouvent, paraît-il, des troupes allemandes. Je décolle à seize heures avec le sous-lieutenant Léon comme observateur et Lhuillier comme mitrailleur. Les villages sont en feu et abandonnés. Nous descendons en rase-motte et survolons la forêt de la pleine puissance de nos moteurs, en tirant de toutes nos mitrailleuses. Personne ne nous répond. J'effectue un second passage en labourant la forêt. À ce moment-là, une fusée blanche monte dans le ciel. Je suis intrigué. Qui peut bien lancer une fusée blanche ? Les Allemands, eux, n'auraient pas hésité à tirer. Je comprends alors que je viens de mitrailler des Français.

Nous remontons sur Liart, distant de quelques kilomètres, survolons Rumigny. On tire sur nous. Sur la route qui se dirige de Rozoy vers Serre, une colonne soulève une poussière intense. Ce sont de gros chars allemands qui ne prennent même plus la peine de passer à travers champs. Ils utilisent la route nationale. On m'a aperçu, car la colonne s'arrête et toutes les tourelles se tournent vers moi.

Je fais demi-tour et m'éloigne en reprenant de l'altitude.

Nous revenons afin de compter le nombre de chars. La colonne se compose de quatorze grosses unités. Elle se trouve environ à soixante kilomètres de Laon. Ce sont les premiers Allemands que nous voyons sur la terre de France.

Le 16 mai, plusieurs avions atterrissent sur notre terrain car des auto-mitrailleuses allemandes les ont chassés de l'aérodrome de La Fère. En bordure du terrain, les ambulances ont succédé aux cohortes de réfugiés. De temps à autre, une troupe en armes passe à vive allure, montant au combat. Un pénible incident se produit dans l'après-midi. Alors qu'une compagnie d'artillerie redescend du front, un grand gaillard blond juché sur un caisson nous apostrophe :

— Alors, bande de fainéants, qu'est-ce que vous attendez pour faire votre boulot ? On ne voit que des avions allemands. Vous n'en foutez pas une rame.

Mon mécanicien, le brave Derick, ne peut en entendre davantage. Il se précipite sur l'homme, l'accroche et le bourre de coups de poing. Une bataille confuse s'engage à laquelle je mets fin brutalement. Nous n'avons vraiment pas besoin de ce spectacle.

Le 17 mai, on nous signale que les Allemands font un mouvement tournant vers la mer, paraissant dédaigner Reims. Nous devons nous rendre

dans le secteur belge pour lancer des messages lestés. Un officier d'état-major remplacera l'observateur. A l'annonce du mouvement ennemi vers la mer, les avions anglais qui étaient à Cambrai sont repartis en Angleterre, comme ceux qui étaient à Maubeuge. Drôles d'alliés!

Je pars avec Lhuillier pour lancer le message qui atterrit au milieu d'un groupe de fantassins faisant face au canal de Sennette. Le bruit de nos moteurs nous empêche de savoir si on se bat à cet endroit. Nous remontons ensuite plus au nord et au moment où nous allons traverser la voie ferrée de Ath, Lhuillier m'annonce brutalement : « Un avion pique sur nous, plein arrière. » J'exécute une montée rapide en chandelle et passe sur le dos, mais mon adversaire est invisible. En tout cas, il n'a pas apparemment tiré. J'exécute alors des virages serrés pour essayer de l'apercevoir. A ce moment, nous sommes pris dans les feux d'une mitrailleuse. Mon tableau de bord est percé en deux endroits. Mon cockpit éclate au-dessus de ma tête. Je reçois l'air frais avec une violence inouïe en plein visage.

— Pas de blessés? hurlé-je.

J'ai la satisfaction d'entendre la voix de Lhuillier et celle de l'officier qui me répondent.

J'aperçois alors mon adversaire qui file vers l'est. Dans l'avion, l'odeur d'essence se répand; je dois avoir un réservoir troué. Un de mes moteurs faiblit et perd plus de trois cents tours. Une fumée noire s'échappe du capot.

Une balle a dû couper un tuyau d'admission d'essence car un des moteurs a des ratés très importants; l'autre, par contre, poursuit son régime normal. Je juge prudent de réduire complètement mon moteur de droite en donnant un régime de surpuissance à celui qui demeure intact. Nous effectuons prudemment notre dernier parachutage de messages lestés.

A l'atterrissage, nous comptons les perforations d'une douzaine de balles dont l'une a percé un de nos réservoirs latéraux d'essence. Nous avons de peu échappé à l'incendie...

En arrivant au terrain, nous apprenons une bien triste nouvelle. Le matin du 17 mai, une autre mission nous avait été commandée puis décommandée quelques heures après. Il s'agissait de survoler les troupes allemandes opérant leurs mouvements tournants en direction du nord afin de dégager leurs intentions. Au dernier moment, ce fut un groupe voisin situé sur le terrain de la Briquette, près de Valenciennes, et qui avait déjà perdu deux avions, qui fut désigné. Le sous-lieutenant de La Roque prenait la responsabilité de l'opération. Le soir, il ne devait pas rentrer. C'était un charmant camarade avec qui j'avais passé de très bons moments lors de mon entraînement à Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs.

Le 18 mai, nous recevons l'ordre d'abandonner le terrain de Valenciennes, les Allemands se trouvant à quelques kilomètres. Notre armée et les

soldats belges sont en débandade. Les soldats n'ont plus de fusils. Ils ont des têtes ravagées par la fatigue. Ils nous annoncent des nouvelles consternantes : l'armée Corap est complètement battue; les Allemands sont partout, peut-être même sommes-nous déjà encerclés.

À dix heures du matin, l'ordre de partir ne compte toujours aucune précision. Où aller? Nos quatre derniers appareils sont en état de vol, prêts à décoller, et nous sommes installés à côté d'eux, dans l'attente. Soudain, en l'espace de quelques secondes, un ouragan de feu et de fer se déchaîne. Une vingtaine de *Stukas* que nous n'avons pas entendu venir piquent droit sur le terrain, se délestant de leurs bombes. Un de nos appareils brûle. Bien entendu, c'était le seul intact. Heureusement, il n'y a aucun blessé. Il nous faut cependant réparer très vite la plate-forme du terrain, qui est maintenant transformé en passoire.

Le reste de la journée se passe à travailler, la bêche à la main. Nous avons disposé des sentinelles sur la route pour annoncer, le cas échéant, l'arrivée des auto-mitrailleuses allemandes que nous attendons d'une minute à l'autre. C'est à huit heures du soir que nous parvient l'ordre d'évacuation en direction de Rouen.

J'avais conservé le souvenir du petit terrain d'aviation situé en bordure de la route de Rouen vers Grand-Couronne, dans la forêt de Rouvray. L'ordre portait : « Atterrissage à Rouen-Bosse. »

Comme nous n'avions aucune carte de navigation et ne nous servions que des atlas d'écolier, nous n'avions donc aucune précision.

Je décollai le dernier de notre petit terrain, accompagné du sergent-chef Lhuillier. La nuit était tombée lorsque nous parvînmes au-dessus de la ville. Je pris l'axe de la route nationale que je devinai grâce aux phares d'automobiles y circulant. J'identifiai au jugé la position du terrain et me préparai à atterrir après avoir effectué un tour complet lorsque des gerbes de balles traçantes zébrèrent la nuit dans ma direction. Mon camarade Testaud, que j'avais rattrapé en cours de vol, me suivait, aile dans aile, et nous volions de conserve. Je dégageai rapidement, pensant que c'était une erreur. Au sol, on ne devait pas pouvoir identifier nos cocardes en raison de la nuit et sans doute devait-on nous prendre pour des Allemands. Je me rapprochai à nouveau du terrain mais, au moment où nous arrivions à bonne distance, un feu nourri repartait du sol. Je commençais à trouver la plaisanterie saumâtre, mais comme il n'y avait pas d'autre solution, je sortis mes roues, réduisis mes moteurs et me posai dans l'axe du terrain que je devinais. La fusillade s'était arrêtée. Je sautai à terre et, à ce moment, un soldat m'éclairant avec une lampe de poche attachée à sa poitrine me mit la baïonnette de son fusil sous le nez.

— *Will you follow me?* prononça-t-il.

Je comprenais tout. Les Anglais occupaient le

terrain. En quelques secondes, nous étions entourés par un groupe patibulaire qui nous conduisit dans une petite pièce où se tenait un grand type en bras de chemise. Je ne savais pas si j'avais affaire à un caporal ou à un général et me présentai militairement en lui expliquant en anglais que j'avais reçu des instructions pour me poser à Rouen. Je fus étonné d'apprendre de sa bouche que le terrain sur lequel nous venions de nous poser était, avant guerre, le terrain civil de Rouen, mais que le terrain militaire qui nous attendait se trouvait à l'est-sud-est de la ville.

— Vous avez eu de la chance! ajouta l'Anglais, car vous venez de vous poser au milieu de mon parc à saucisses.

Et il expliqua que trois tracteurs étaient disposés sur le champ d'aviation avec leurs saucisses d'observation gonflées et amarrées. Avec Testaud, nous étions passés sans les voir auprès des engins, évitant avec une chance étonnante les câbles et les camions qui parsemaient l'endroit. On avait ouvert le feu sur nous, persuadés que nous étions des Allemands venant détruire les saucisses.

L'Anglais, impassible, nous apprit qu'il quittait la France le lendemain pour aller défendre l'Angleterre. Cette nouvelle, qui signifiait la débâcle totale de nos forces, me causa une émotion profonde et, le lendemain, lorsque je m'aperçus que mon appareil, jusqu'ici intact, était irrémédiablement hors d'usage avec son réservoir transpercé par les balles

anglaises, je me mis à fondre en larmes comme un gosse. Cet avion était ma dernière chance de pouvoir continuer la guerre en combattant.

Mais il n'est pas dans mon caractère de renoncer. Bientôt, avec une énergie fébrile, je m'occupai à isoler le circuit d'essence du réservoir d'aile abîmé. J'y parvins et, quelques heures plus tard, je décollai en direction de Rouen-Boos, avec l'unique réservoir de gauche. Je retrouvai cinq minutes plus tard mon camarade atterri la veille au soir. Sur le terrain, je devais découvrir les restes d'un *Potez 63* qui s'était écrasé à l'atterrissage mais dont l'aile droite, par bonheur, était intacte. Je réussis à démonter le réservoir de cet avion, que je reportai sur mon appareil. A midi, mon *Potez* était en état de marche. C'est alors que le lieutenant Maurel, un de mes camarades observateurs, vint m'avertir que le terrain de Montdidier réclamait un avion de reconnaissance équipé de matériel photographique. Je décollai en sa compagnie à midi trente, avec le sergent-chef Foulon comme mitrailleur. Une demi-heure plus tard, nous étions à pied d'œuvre.

Le commandant de base nous invita à déjeuner. Nous en étions au café lorsqu'un ronflement subit de moteur suivi d'un crépitement de mitrailleuse se fit entendre. Nous nous précipitâmes pour apercevoir notre *Potez 63* qui flambait comme une torche. Foulon accourut vers nous, nous expliqua qu'un *Stuka*, dans un piqué foudroyant, venait d'incendier notre *Potez*. Le sergent-chef, qui était

dans l'appareil, a juste eu le temps de sauter au moment où les balles commençaient à atteindre l'avion. Il a d'ailleurs reçu un choc dans le dos. Nous lui retirons son parachute et constatons qu'une balle de mitrailleuse s'est logée au milieu de la soie, sans même le blesser.

Cette fois-ci, je suis presque désespéré mais, cinq minutes plus tard, nous sommes tous les trois sur la route de Rouen, faisant de l'auto-stop pour parvenir au terrain de Rouen-Boos. Nous y arrivons le soir.

En quelques jours, les nouvelles de nos défaites militaires se succèdent et elles sont suivies de la triste litanie composée des noms de nos camarades morts. Nous apprenons que neuf des nôtres sur onze pilotes du groupe de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs sont tombés en plein ciel.

Le dimanche 19 mai, les Allemands sont à Ham. Toutes les routes de la retraite se coupent derrière les armées du Nord. Certains d'entre nous parlent déjà de la défaite inexorable comme si la guerre était déjà terminée. En dix jours, les Allemands semblent avoir, non seulement gagné la guerre, mais ruiné le moral français. Je me dis que si ce n'est pas pour la victoire que je vais avoir à me battre, il nous reste encore à sauver l'honneur.

CHAPITRE VII

LA RETRAITE

JE rêvais du baroud d'honneur. C'est la retraite qu'on nous proposa.

Le 20 mai, nous recevons l'ordre de descendre par route vers le sud et de nous diriger vers Clermont-Ferrand en abandonnant nos avions. Dix jours après le début de la guerre, voilà notre dernier refuge... Nous devons laisser sur place les deux derniers *Potez 63* qui subsistent et qui seront pris en charge, paraît-il, par une autre unité.

Notre exode dura trois jours. Sur le terrain d'Aulnat, les débris de toute l'aviation française se trouvaient rassemblés.

Maurel et moi, toujours ensemble, nous guetons les occasions, à la recherche de l'avion et de l'ordre qui nous permettraient de voler. Autour de nous, il n'y a que de vieilles casseroles, des *Bloch 200* ou *220*, des *Potez 25*, qui ne tiendraient pas cinq secondes devant un *Messerschmidt*. Où sont donc passés les milliards qui ont été dépensés pour créer une armée de l'air?

Ce matin du 5 juin 1940, on me demande au bureau du général.

— Savez-vous piloter un *Morane 406*?

— Je connais parfaitement cet appareil, mon général.

— Où avez-vous appris son maniement?

— Au centre de perfectionnement de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs.

Normalement, le général aurait dû savoir qu'à Saint-Geoirs on entraînait les pilotes sur bi-moteur en vue de la conduite du *Potez 63*. Mais il l'ignorait et, devant mon assurance, il n'hésita pas davantage.

— Vous allez vous faire affecter un *Morane 406* et vous dirigerez l'équipe de protection de la base d'Aulnat et du secteur. Vous ferez patrouille avec les Polonais.

Les Polonais étaient une équipe de chasseurs qui avaient rejoint la France pour continuer à nos côtés le baroud d'honneur.

Au parc d'Aulnat, il ne subsistait plus qu'un *Morane 406*. L'adjudant Massip me donna quelques tuyaux indispensables pour le maniement de l'avion qui était alors le plus rapide de l'armée française et le mieux armé après le *Dewoitine 520*. Les Polonais étaient deux sous-lieutenants très jeunes, et comme j'étais le plus âgé, avec en plus le prestige de dix jours de guerre en France — et de quelle guerre! — je devins leur chef de patrouille sans discussion. Pendant deux jours, nous nous entraî-

nâmes en vol de groupe, en attaques en piqué. Nous étions en permanence sur le terrain, prêts à décoller au premier signal.

J'avais pu alerter ma femme qui était venue me rejoindre à Clermont-Ferrand avec les deux enfants. Drôle de guerre qui permettait à des combattants de se faire accompagner de leur famille. Nous en revenions aux époques antiques où le guerrier se battait suivi de la horde des siens. Cet exemple était à l'image des deux armées en présence. D'une part, une machine de guerre parfaitement au point, animée par un enthousiasme de conquérant; de l'autre, une armée vétuste, dont la tradition et le moral appartenaient au passé.

Chaque soir, j'avais la joie de retrouver les miens et de puiser dans leur présence un peu de réconfort moral, car j'étais désespéré de la situation de mon pays.

Le 7, je pars du terrain d'Aulnat pour un vol de maniabilité sur un *Morane 406* révisé et qui sort des ateliers de réparation de la base. Après différentes figures d'acrobaties classiques, j'exécute un piqué de quinze cents mètres à la verticale, prenant comme point de visée la cheminée de la sucrerie désaffectée de Chappes. Mon piqué se termine à la vitesse approximative de 600 kilomètres. Je redresse à hauteur normale pour terminer en ligne de vol à 50 mètres du sol.

Je tire sur le manche — un choc — mes voyants de train d'atterrissage s'allument — je comprends...

mon train vient de se déverrouiller, les roues se sont évacuées de leurs logements d'aile. Mais nom de Dieu! je m'enfonce, je suis en ligne de vol mais l'horizon baisse férocement avec la ligne de mon capot moteur. Je vais m'écraser à plat en fin d'une trajectoire qui n'est plus celle d'un bolide que l'on contrôle, mais celle de cet engin alourdi par la traînée de ses roues. Je suis foutu, dis-je. Ça y est. J'ai remis plein gaz, poussé la manette du système Hamilton du pas d'hélice, mon moteur rugit, je viens de passer au petit pas d'hélice à 2.600 tours — de quoi faire péter tout le bazar! Tant pis, c'est ma seule et dernière chance pour m'en sortir. Le sol, la cheminée de la sucrerie, comme un premier plan cinématographique pris par un « travelling », s'enfonce sous mes yeux... et puis un choc mou, un nuage curieux m'entoure et puis je rebondis dans le ciel après avoir heurté la planète. Quoi, un autre choc qui me projette la tête à gauche sur mon cockpit puis, au même moment, cette commotion électrique qui m'arrête le cœur... alors c'est cela la mort?

Non, je ne suis pas mort puisque je suis toujours dans mon avion; j'ai, après avoir touché le sol de mes roues évacuées accidentellement, rebondi à 10 mètres. Pourquoi cet avion tient-il encore en l'air avec cette aile droite fauchée à la cocarde? J'ai le manche complètement à gauche car LUI il veut basculer à droite... ça tient, cela va-t-il tenir encore? Vais-je basculer sur la droite et m'écraser pour une bonne et dernière fois?... Que s'est-il passé?

Par un hasard miraculeux, unique je crois dans les annales de l'aviation, mon avion, arrivé à la limite de son enfoncement, a touché de ses roues un énorme tas de fumier qui se trouvait au milieu de la cour de la sucrerie. Il a été relancé, a coupé de son aile cinq câbles à haute tension qu'il a tranchés; la décharge électrique qui aurait pu l'enflammer et le choc qui aurait dû le pulvériser n'ont eu pour résultat que de crever les radiateurs et de sectionner mon aile droite. Je n'ai plus d'aileron droit et un quart de l'aile manque. Je constate que l'appareil peut continuer sa route plein moteur et je peux poursuivre à la vitesse minimum qui est alors de 250 kilomètres-heure.

Ce *Morane 406* a la particularité d'être doté du pas d'hélice Hamilton, c'est-à-dire qu'il suffit d'un coup de levier rapide et instantané pour passer du petit pas d'hélice au plus grand. Par un réflexe heureux, j'ai modifié le régime, ce qui fait qu'au lieu de m'écraser en perte de vitesse, mon avion a repris progressivement de la hauteur.

Mais Aulnat est à douze kilomètres, c'est-à-dire à trois ou quatre minutes de vol. Durant ce temps, mon manomètre d'huile est à zéro, les degrés de mon thermo montent de seconde en seconde, la fumée envahit le cockpit. Je vais sans doute griller mon moteur avant d'arriver. D'autre part, les morceaux de mon aile pendent et l'avion a une inclinaison assez redoutable. Je continue manche à gauche et encabré, plein pied à droite au palonnier. Je

viens d'inventer le vol en crabe car il s'agit de présenter mon aile détériorée sur un plan plus élevé que l'aile gauche, afin que la portance sous l'aile droite soit plus forte. Le moteur hurle avec son petit pas. Je suffoque avec les vapeurs d'huile. Enfin, voici Aulnat. J'amorce ma prise d'atterrissage. Je suis dans l'axe de la piste. J'essaie un instant de relever mon train d'atterrissage pour me poser sur le ventre, mais le mécanisme ne répond pas. Je cherche à réduire mon moteur, mais dès que je tombe en dessous de 240, l'avion bascule sur l'aile qui est détériorée. Cette fois-ci, je vais me casser la gueule. Je suis entouré de fumée. Mes yeux se ferment. Je ne vois plus rien. Je vais donc essayer d'atterrir à 240, sans savoir si j'ai encore des roues sous mon avion.

« Fait comme un rat, mon vieux Henrard! » me dis-je — pour comble, je m'aperçois au dernier moment que je ne me suis même pas ceinturé.

« Trop tard! Allons-y pour le cassage de gueule à 240 à l'heure.

Je prends ma piste en bordure. Je mets mon palonnier au milieu et j'attends la catastrophe, car mes roues sont peut-être cassées.

Non. Elles existent encore. Je roule à une vitesse folle : 240, 220, 200, 180. Je suis au bout du terrain et ma course continue. En face de moi, plusieurs appareils sont rangés. Il faut éviter coûte que coûte de m'écraser dessus. Je coupe le moteur et je fais marcher l'extincteur. Je ne suis plus qu'à cent

mètres des taxis. Même les freins ne m'arrêteraient pas. Je risque un virage, pieds à gauche à fond. Mon aile droite se baisse. Vais-je capoter? Heureusement, elle ne touche pas le sol car il en manque 1 m. 50 au moins et je réussis un cheval de bois de toute beauté. Mon avion s'immobilise. De toutes parts, on accourt vers moi. La voiture à incendie arrive dans un grand bruit de sirène. Je saute sur le sol, le général est devant moi.

— Vous voilà, bougre d'idiot! On vient de m'apprendre que vous coupez les lignes de force de Chappes. C'est du propre!

J'essaie de le convaincre que mon train est sorti en plein piqué et que je ne suis pour rien dans le mauvais verrouillage de mes roues. Il ne me croit pas. Quinze jours d'arrêts.

Mais après un essai sur les vérins, on constate qu'une pièce essentielle du train d'atterrissage s'était cassée. Le général retire sa punition. Le soir, en rentrant à Clermont-Ferrand, je retrouvai avec une joie toute particulière ma femme et mes enfants à qui, naturellement, je me gardai bien de raconter l'incident.

Mais mon histoire avait fait le tour du terrain et je n'étais plus que le miraculé du *Morane* qu'on montrait du doigt. Il faut dire en effet que la chance, une fois de plus, m'avait gâté... elle avait été insolente!!

Le 18 juin, un ordre de mission me parvient, m'enjoignant de conduire trois *Potez 63* à Mari-

gnane. Je suis assisté de Massip et du sergent-pilote Saouel. Toutes nos armées sont battues, la guerre est pratiquement finie; sans doute veut-on essayer de sauver ce qui reste de notre matériel.

Nous parvenons à Marignane, aile dans aile, vers midi. Nous rangeons nos appareils en bordure de piste, à côté des deux ou trois cents qui s'y trouvent déjà. Pourquoi cet étrange rassemblement? Une seule bombe incendiaire ou même un feu de mitrailleuse suffirait à tout détruire. Notre état-major manquerait-il à ce point des réflexes élémentaires? Je rends compte au colonel commandant la base de ma mission et lui demande si je peux retourner à Clermont.

Je profite de cette brève entrevue pour lui demander les raisons de la présence de tous ces appareils à Marignane.

Le colonel est comme moi, avec cette différence que non seulement il ne sait rien mais ne cherche pas à savoir. Il est sans doute comme le général, sans doute comme le ministre de la Guerre, sans doute aussi comme le président de la République. Ils ne savent rien et ne veulent rien savoir. Les ordres arrivent, suivis de contre-ordres. Personne ne réagit plus. Voilà le signe le plus évident de la défaite. Et le visage atterré de tous les officiers que je rencontre n'exprime pas seulement le désespoir de notre effondrement, mais aussi le fait qu'ils sont en train de perdre leur situation. C'est leurs galons qu'ils abandonnent en même temps que le pays

perd son honneur. Ils n'obéissent plus que par mécanisme; leur cerveau ne fonctionne plus. C'est une faillite.

A quatorze heures, nous recevons l'ordre de rejoindre Agen par avion. De là, nous devons atteindre Clermont-Ferrand par nos propres moyens.

Un *Bloch 200* conduit par un sergent-pilote nous attend sur le terrain. Nous y prenons place avec l'adjudant Massip et le sergent Saouel. Peu après le départ, nous entrons dans la brume qui va en s'épaississant. Je demande alors au pilote s'il sait pratiquer le pilotage sans visibilité. Sur sa réponse affirmative, je lui laisse les commandes. Nous sommes à deux mille mètres d'altitude, survolant une région où les reliefs du sol atteignent huit cents mètres.

Soudain, l'avion amorce une chandelle suivie d'une glissade qui finit en vrille. Nous sommes tous jetés contre les parois assez violemment.

Avec effort, et en rampant, j'accède au second poste de pilotage. Je constate que l'horizon artificiel spéry est en autorotation. Le pilote croise à fond les commandes, manche au ventre; il a laissé le plein régime au moteur et, par mouvements désordonnés, il a perdu tout contrôle de l'appareil. Je lui ordonne en hurlant de lâcher les commandes. Grâce au contrôleur intégral Badin, je réussis à redresser l'avion au moment où nous n'étions plus qu'à cent-mètres du sol, un hasard heureux nous ayant

fait vriller dans la brume juste au creux d'une vallée. Je demande au sergent de ne plus toucher aux commandes et j'assure moi-même le retour de l'avion à Clermont-Ferrand. Dès l'atterrissage, le sergent s'éclipse avant que j'aie eu le temps de prendre son nom. Le soir même, je remettais au bureau d'état-major mon rapport sur l'incident où je concluais qu'une telle insuffisance de connaissances ne conférait pas à un pilote le droit de transporter des passagers ni même de voler lui-même. Mais le lendemain matin, je croise dans le couloir du bureau mon fameux sergent, la mine triste. Il devinait que j'avais déposé un rapport contre lui. Je l'aborde et lui explique que mon but est autant de préserver sa peau que celle des autres. Sans compter que les risques imprévus sont assez nombreux comme cela dans notre situation pour qu'il soit nécessaire de minimiser les autres.

Que diable! on doit penser à épargner la vie de ses camarades! Le sergent ne me répondait pas et baissait les yeux, honteux. Je le plantai là, mais mon cerveau continua à penser. Je me dis qu'après tout, je n'avais sans doute pas le droit de briser l'avenir d'un garçon qui avait peut-être foi dans l'aviation, que nous avions quand même besoin aujourd'hui de toutes nos forces, que cette leçon pouvait lui suffire... Je revins sur mes pas, pénétrai dans le bureau du colonel, repris mon rapport et le déchirai avec une étrange satisfaction.

Une heure après, nous étions au bar avec le ser-

gent-chef pilote qui avait failli nous tuer. Massip et Saouel lui tapaient sur l'épaule et c'est nous qui consolions ce pauvre type. Moi, très heureux de ne pas avoir obéi à mon mouvement de colère.

À une heure du matin, un planton vint me réveiller à l'*Hôtel de la Place de Jaude* où je me trouvais avec ma famille. L'état d'alerte est proclamé. Nous devons prendre les dispositions pour évacuer immédiatement les avions, car les blindés allemands foncent en direction de Vichy.

Sur le terrain, l'effervescence est à son comble, c'est-à-dire que tout le monde court sans rien faire, on roule les avions dans tous les sens pour les ramener à leur point de départ. Les officiers constatent, un peu tard, que trois citernes d'essence sur cinq sont vides et que les pleins ne peuvent être assurés.

Les deux Polonais, eux, sont à pied d'œuvre. Ils ne couchent pas à l'hôtel comme moi et ils font leur devoir mieux que moi.

Nous avons l'ordre de nous envoler en direction d'Agen. La guerre va-t-elle donc se porter vers les Pyrénées?

Nous décollons à six heures du matin et sommes à Agen à six heures quarante.

Le commandant de la base nous apprend qu'on va nous renvoyer à Clermont-Ferrand, car on manque de pilotes pour convoier le matériel, ou, plus exactement, les pilotes dont on dispose sont incapables de diriger un avion moderne. Il est évi-

dent que ces jeunes hommes que l'on a initiés sur des *Bloch 200*, *Bloch 220*, *Potez 25*, vieilles machines démodées, sont complètement désorientés devant un *Dewoitine 520*, un *Morane 406*, un *Léo 45* ou un *Potez 63*. Belle armée! destinée à la boucherie ou à se tourner les pouces. Nous remontons donc à bord d'un *Potez 63* sur le terrain de Clermont. Et nous revenons ensuite à Agen avec deux nouveaux avions. Moi avec un *Morane 406*, un Polonais avec un autre *Potez 63*. Le troisième revient avec le *Potez* qui avait servi à nous emmener. Quatre fois dans la journée, à nous trois, nous convoyons ainsi huit avions modernes.

Lors de notre dernier voyage, à six heures du soir, nous voyons des civils en exode s'employer à crever le réservoir des derniers avions restant pour opérer le plein de leurs voitures. Un petit char Renault de la première guerre s'occupait à écraser les queues des derniers appareils qui, faute de temps, ne pourraient être enlevés, alors qu'il aurait suffi que les pilotes qui avaient amené ces avions sur le terrain soient restés sur place au lieu d'être lancés sur la route en direction du sud, comme on leur en avait donné l'ordre.

Le matin du 20 juin, on me signale qu'un *Morane 406* est resté sur le terrain d'Aulnat. L'état-major réclame un volontaire pour aller le rechercher. Les Allemands, paraît-il, ne sont pas encore parvenus sur le champ d'aviation. L'équipage, cependant, devra être très attentif avant d'atterrir.

Je demande la faveur de réaliser cette mission. On me l'accorde et je décolle avec un *Potez 63* et l'un des deux Polonais.

Au-dessus du terrain d'Aulnat, j'effectue trois tours en rase-motte. Le terrain me paraît désert. J'atterris en me rapprochant des hangars où doit se trouver le *Morane*. Je saute à terre sans arrêter les hélices de mon *Potez 63*, le Polonais reste aux commandes.

Je m'efforce de mettre l'hélice de l'avion en route mais m'aperçois que les réservoirs sont vides. On a volé l'essence pendant la nuit. Je cours jusqu'aux autres appareils, à ceux qui ont la gouverne arrière écrasée par le tank et, aidé du Polonais qui a lâché les commandes cependant que les hélices tournent toujours, nous essayons, avec une cruche que nous avons trouvée au mess, de remplir les réservoirs. A notre quinzième voyage, le carburant est épuisé. Je ne sais pas exactement ce que cette quantité d'essence peut représenter de minutes de vol. Nous décollons cependant. Je commence à respirer en arrivant au-dessus de Villeneuve-sur-Lot, laissant derrière nous les monts du Cantal. Hélas! mon moteur a des ratés. Je suis à deux mille mètres d'altitude. Du regard, je cherche un terrain acceptable. En bordure d'un petit bois, je distingue un bi-moteur et, dans le dernier souffle de mon moteur, avec beaucoup de réussite, j'atterris. L'avion que j'ai aperçu est incendié. C'est celui d'un confrère qui, la veille, dans le même cas que moi, s'est posé

mais a capoté à la lisière de la forêt. Il a brûlé avec son avion.

Je revins en auto-stop jusqu'à Agen où mon ami Maurel m'attendait, le visage rayonnant.

— Bonne nouvelle, vieux, dit-il. Dans l'après-midi, on a demandé des volontaires pour convoier des *Léo 45* en Afrique du Nord. Je t'ai fait inscrire d'office.

Sur l'instant, je n'étais pas aussi réjoui que lui. L'idée d'abandonner la France ne me souriait guère et j'attendais, d'autre part, l'arrivée de ma femme et de mes enfants. Les laisser aux mains des Allemands me paraissait gros de conséquences. Mais je ne pouvais plus hésiter.

Le départ était prévu pour le lendemain à sept heures, en direction de Salon-de-Provence. Trois *Léo 45* absolument neufs nous attendaient.

Le *Léo 45* était un appareil bi-moteur de treize tonnes dont je ne connaissais absolument pas le maniement, ce qui n'était pas pour me rassurer, et je me couchai ce soir-là en songeant que je ne pourrais pas embrasser ma femme et mes enfants. Je me souviens que l'espoir de continuer la guerre en Afrique du Nord me consola un peu.

Le colonel Treff, commandant la base aérienne de Salon, nous reçut le lendemain, dès notre descente d'avion. Nous étions six, alignés devant son bureau.

— Avez-vous, messieurs, piloté déjà un *Léo 45*? Il y a des précautions à prendre, je vous le précise. C'est un appareil qui a une tendance, pour les non-

avertis, d'embarquer en cheval de bois au décollage. Il est nécessaire de maintenir la roulette de queue bloquée et de rouler assez longtemps sans franchir cette roulette. Ce n'est que lorsque vous êtes à bonne vitesse, que vos gouvernes arrières sont devenues efficaces, que vous basculez vers l'avant et décollez en tenant bien votre appareil au palonnier.

Il y eut un silence, puis le colonel ajouta :

— Plusieurs accidents se sont produits sur notre terrain dernièrement avec des pilotes inexpérimentés. J'espère que vous aurez meilleure chance.

Vos ordres de mission sont d'atteindre l'Afrique du Nord. Je n'ai aucune carte à vous remettre, malheureusement, en dehors de celle qui est affichée dans ce bureau, que vous pouvez décalquer et sur laquelle vous pouvez prendre vos caps.

Nous nous sommes regardés : traverser la Méditerranée, sans carte, après avoir seulement apprécié sur un mur les contours d'un continent dessiné sur un agenda des P.T.T. et à bord d'un avion qu'on ne connaît pas, l'aventure ne semblait pas rassurante.

Sans un mot, cependant, mon camarade Maurel, qui était mon coéquipier, se mit au travail, décalquant la carte murale.

— Encore un mot, dit soudain le colonel. Je tiens à vous préciser que le personnel civil de la Société Nationale de Constructions Aéronautiques a quitté les ateliers hier soir. Je ne dispose de per-

sonne pour vous donner le moindre renseignement technique sur le *Léo 45*. Par contre, vous trouverez à l'intérieur des avions des panonceaux collés dans les carlingues et qui vous donneront quelques détails sur les manœuvres à effectuer pour ouvrir les circuits d'essence, électriques, d'air comprimé, etc... N'oubliez pas également que les compas n'ont pu être compensés. J'ajouterai que je suis sans aucun renseignement météorologique sur la Méditerranée et que vous ne disposez à bord d'aucun moyen de sauvetage en mer.

Nantis de ces précieux encouragements, nous abordâmes le *Léo 45* qui nous était dévolu. Le nôtre était le n° 228. L'appareil était neuf, sans même une heure de vol. Il était destiné à être dirigé par un équipage normal de quatre personnes et nous n'étions que deux ignorant tout de l'appareil!

Nous aperçûmes également qu'il n'y avait aucune munition à bord. Il fallait donc éviter les parages fréquentés par la chasse italienne.

C'était pour moi une grande première qui se présentait, puisque je n'avais encore jamais traversé la Méditerranée, même en bateau. J'avais le souvenir de mes appréhensions, quelques années auparavant, alors que pour passer le Channel de trente-deux kilomètres, afin de me rendre à Londres, je redoutais de survoler la mer. Il me fallait donc également remporter une victoire sur moi-même.

L'avion n'avait pas de radio.

— Cela nous évitera d'ailleurs d'être repérés, me dit Maurel qui avait un cran admirable.

Je poussai un soupir et m'appliquai à lire attentivement les conseils et instructions placardés à l'intérieur de l'appareil.

« Ouvrez le robinet A pour vous assurer de l'intercommunication des réservoirs. Fermez le robinet B pour isoler le circuit des réservoirs extrêmes », etc., etc...

Le cours était parfait, mais comment digérer ces connaissances en quelques minutes, même en quelques heures? D'autant plus que nous étions pressés, puisqu'il nous fallait arriver à Alger avant la nuit tombante. A Alger ou ailleurs?...

Trois heures sonnèrent. L'heure du départ.

— Si tout va bien, vous atterrirez dans trois heures au maximum, nous dit le colonel qui nous avait aidés lui-même à faire le plein des réservoirs.

C'est alors que nous nous aperçûmes que les batteries étaient déchargées, ou, plus exactement, n'avaient jamais été chargées. Il fallut brasser et lancer le moteur gauche à la main, le faire tourner un certain temps afin de charger par génératrice la batterie et assurer ainsi le départ du second moteur. Travail dangereux, car il fallait prendre les pales d'hélice à deux, tirer de toutes ses forces. Un quart de seconde de trop, et c'est le bras ou la tête enlevé. Ce travail nous mit en sueur et nous empêcha de penser à notre sort.

A quatre heures, les moteurs des trois avions

tournent. Nous décidons de partir ensemble et de voler de conserve dans la mesure du possible. S'il y a des difficultés, chacun se débrouillera. Nous nous attendons à la verticale de Cavaillon, à trente kilomètres au nord de Salon, avant de piquer plein sud vers la mer, pour faire un cap de correction, estimer notre dérive et apprécier l'erreur de nos compas.

Je décide de partir le dernier.

A 4 h. 10, le premier avion décolle. Le terrain n'est pas bon. Il a plu la veille. Le roulement sinueux de l'appareil montre qu'il a une tendance à embarquer. Il procède par petits bonds de droite et de gauche. Enfin, il s'arrache.

Le deuxième s'engage sur la piste. Il est piloté par un grand garçon blond, alsacien, bon aviateur. Je ne peux plus repenser à ces minutes sans éprouver l'angoisse qui fut mienne alors. Dans un cauchemar, je revois cet avion rouler lourdement, embarquer à droite, embarquer à gauche, arriver au bout de la piste, chercher à décoller, mais il paraît aspiré par le sol. Enfin, il s'arrache en insuffisance de vitesse, cela se voit. La colline est en face. Je suis haletant, j'ai deviné que le drame est obligatoire. Je crie, quoi? je n'en sais plus rien.

Le pilote avec son avion « mou » cherche à amorcer un virage à gauche pour éviter cette colline qu'il sent monter à lui plus vite que son avion ne peut monter. J'aperçois le blanc de sa cocarde qui, sur l'aile, brille une seconde dans le soleil, et puis... c'est

un fracas épouvantable — l'avion s'est écrasé, nous sommes pétrifiés. Déjà de grandes colonnes de fumée noire s'élèvent. Je coupe les contacts de mes moteurs. Maurel, le colonel Treff et moi courons de toutes nos forces, mais que c'est long à parcourir un kilomètre et demi! En arrivant sur le lieu de l'accident, il nous est impossible d'approcher, tellement le brasier est intense.

L'avion s'est replié sur lui-même. Le moteur gauche s'est enfoncé en terre et la colonne de fumée s'échappe comme par une cheminée... La cheminée, c'est le fuselage arrière.

Il fallut deux heures à la pompe à incendie pour éteindre le foyer. Aucune trace de mes deux camarades ne subsistait. Si, j'ai cependant retrouvé une petite alliance en or autour d'un morceau de charbon recroquevillé. Il eût fallu briser ce petit morceau de charbon pour dégager l'alliance.

Nous reportâmes au lendemain notre décollage.

La nuit que nous passâmes, Maurel et moi, fut peuplée de cauchemars.

Notre départ fut fixé vers quinze heures.

Décollage laborieux. Moi, les dents serrées, mains crispées sur le manche à balai, avec, dans les yeux, les images sinistres de l'accident de la veille. La sueur m'aveugle.

A 15 h. 40, nous abordons la mer après avoir effectué le réglage de nos compas. Nous mettons le cap direct sur Alger et prenons de l'altitude.

Le compas était faux à quinze degrés. Son écart modifié, nous pensons être bientôt à cinquante kilomètres à l'est des Baléares. Tout marche bien à bord. J'ai pris le régime de croisière et les moteurs, bien synchronisés, n'ont plus l'interférence musicale qui signale la différence du nombre de tours entre eux. Maurel circule dans le couloir latéral entre le poste de pilotage et la chambre des mécaniciens.

À 16 h. 30, je vois brusquement apparaître derrière le fuseau arrière gauche une fuite de liquide qui frise et moutonne : c'est l'huile. J'appelle Maurel et lui montre du doigt l'extrados de l'aile qui paraît grésiller au soleil.

Maurel retourne à la cabine de mécanicien et revient cinq minutes plus tard.

« Rien d'anormal, écrit-il sur un papier. J'ai vérifié les quantités d'huile; les pressions sont bonnes et les températures d'entrée et de sortie régulières. »

Nous sommes maintenant à quatre mille mètres. Maurel est debout à mes côtés lorsque, soudainement, la note aiguë des deux moteurs change. Nous nous penchons anxieusement sur le tableau de bord. Je constate que la pression du manomètre d'essence moteur droit tombe rapidement de 200 à 50, puis à zéro. Je m'applique à analyser le tableau de bord complexe de ce bi-moteur dont j'ignore les finesses. J'engage une véritable lutte avec la sarabande d'aiguilles en mouvement qui se présente sous mes yeux. J'essaie d'enrichir les gaz, de procéder à une correc-

tion altimétrique, je modifie le pas d'hélice. Rien n'y fait. Et comme un mourant qui expire dans les bras d'un ami, je sens s'exhaler dans une forte vibration la dernière plainte du propulseur dont dépend notre sort. Au bruit de tonnerre lancinant des moteurs succède maintenant un relatif silence.

Je suis atterré et figé de stupeur. Mais, bien vite, mes oreilles entendent le crescendo du moteur gauche qui, lui, résiste. Il est 16 h. 40. L'avion s'enfonce doucement, l'hélice droite est mise en drapau. Nous pesons douze tonnes avec le plein d'essence!! et nous ne sommes plus déjà qu'à 3.000 mètres d'altitude.

Je compense rapidement mes commandes, exécute tous les gestes rituels que l'on m'a enseignés et que je répète encore une fois avec la peur d'oublier un élément.

La situation est grave. Nous sommes trop engagés pour revenir à Salon-de-Provence, et je sais que le moteur gauche ne pourra, seul, nous permettre d'atteindre la Côte d'Afrique, puisqu'au décollage il ne donnait pas son régime maximum et que j'avais pallié cette insuffisance en adaptant un pas d'hélice plus petit, qui diminuait déjà la vitesse de croisière de notre *Léo 45*.

Mon regard se porte instinctivement à l'ouest en direction des côtes espagnoles. Mais nous avons déjà dépassé les Baléares depuis une demi-heure environ. Autour de nous, c'est la mer à l'infini.

La sueur perle à mon front, et je me surprends

à trembler, moi si calme d'ordinaire et si sûr de ma chance.

Une main se pose sur mon épaule. Je me retourne. Maurel me regarde avec ses yeux confiants, et je reprends espoir devant cette belle figure d'homme. Je dois non seulement lutter pour moi, mais pour mon camarade.

Le variomètre accusé lentement mais inexorablement la descente à près de un mètre-seconde et nous ne sommes plus qu'à deux mille mètres au-dessus des flots. Il nous reste vingt-cinq minutes pour nous recueillir et pour lutter avant le grand fracas... la gerbe d'écume toute blanche qui retombera sur nos débris comme le linceul que l'on ferme et qui voile la face de ceux dont on va clouer la boîte.

Je prends la main de Maurel et je la serre. Et puis nous nous séparons, lui repart dans sa cabine de mécanicien pour tenter de trouver la panne; moi je m'absorbe dans l'examen de mes appareils. Malgré moi, des images et des idées nombreuses se présentent à mon esprit. Je veux me concentrer sur ma machine mais mon cerveau projette un film qui accapare mon attention.

Je revis les péripéties de cette courte guerre, ses événements où se mêlent le tragique, le comique, le désespoir, le dégoût et la honte. Oui, j'ai bu une grande coupe d'amertume. Je me suis embarqué sur cet appareil avec l'espoir de reprendre le combat sur l'autre bord et voilà que, maintenant, tout va se terminer stupidement. Un sentiment de révolte

m'anime. Non, ce n'est pas possible. Il doit rester une solution.

Cependant, l'avion continue sa descente fatale. Je vois déjà les vagues moutonnantes.

Et puis, soudain, Maurel me tape sur l'épaule presque joyeusement et me crie à l'oreille :

— J'ai fait remonter la pression avec la pompe à main. Nous allons essayer de remettre le moteur en marche.

Nous ne sommes plus qu'à mille mètres environ.

Je remets le moteur en marche. Mais comme nous avons laissé l'hélice en position drapeau, une violente vibration ébranle l'appareil, qui s'enfonce brutalement. J'ai juste le temps de réduire les gaz et de couper. Nous venons de perdre beaucoup d'altitude.

Pendant quelques précieuses minutes, nous tâtonnons. Maurel parvient à trouver le dosage de pression nécessaire. Je remets le moteur droit en marche. Le manomètre de pression est remonté, mais Maurel m'actionnant la pompe à main, à 15 mètres derrière moi, de la cabine du mécanicien, m'envoie ou trop ou pas assez de pression. Peu importe, nous remontons rapidement à 3.000 mètres d'altitude.

Mais le moteur tousse, crache de la fumée noire par excès d'essence ou ralentit par manque d'essence. Pour assurer une liaison synchronisée entre Maurel et moi, nous avons attaché nos deux bras par une ficelle et je dirige mon compagnon à quinze

mètres de distance en actionnant le lien. Pendant deux heures, nous procéderons de la sorte.

Malheureusement, le moteur gauche qui a fonctionné seul au régime de surpuissance a chauffé dangereusement. Je juge nécessaire de l'arrêter à son tour pour lui permettre de refroidir, d'autant plus que l'huile continue à fuir, inondant le capotage et l'aile. Ma première expérience de marche sur un moteur me permet de tenir mon avion en altitude.

J'ai décidé de longer les côtes d'Espagne pour éviter la catastrophe totale en cas de renouvellement de la panne. Un cap plein ouest nous porte en vue du continent que nous suivons jusqu'à Carthagène, prenant pour but final de notre voyage Oran au lieu d'Alger.

Le moteur droit subit encore deux baisses de régime inquiétantes en cours de vol par suite d'excès ou de manque de pression. Chaque fois, je tire sur la grande ficelle de quinze mètres pour prévenir le lieutenant Maurel lorsque je m'aperçois que la pression baisse à mon manomètre.

À la quatrième heure de vol, je stoppe une deuxième fois mon moteur de gauche pendant dix minutes, car il chauffe anormalement.

Je pousse brusquement un rugissement. La côte vient d'apparaître, c'est Oran. Il est 20 h. 15. Je me dirige immédiatement vers le terrain de la Sénia pour atterrir. Déjà, je sors mon train, mes volets et effectue les différentes manœuvres lorsque Maurel, peut-être sous le coup de l'émotion, arrête de pom-

per. Le régime tombe brutalement au moteur droit. Trop nerveusement, j'enfoncé à plein la commande des gaz, hélas! trop fort, car j'étouffe illico le moteur et celui-ci s'arrête.

Je suis à cent mètres d'altitude, longeant à deux kilomètres environ le terrain que je laisse sur ma gauche.

L'unique moteur ne peut me tenir en ligne de vol train baissé et je m'enfoncé rapidement. Je suis trop loin pour atteindre l'aérodrome et me présenter face au vent.

Deux solutions se présentent à mon esprit : prendre la piste de travers malgré le fort vent latéral et risquer alors de détruire les avions qui parsèment le terrain, ou atterrir devant moi malgré un fort vent arrière. L'avion, en s'enfonçant, a déjà choisi. Je suis à la verticale d'un lac desséché. J'arrondis, je touche, je roule mais la désaccélération très rapide dans les derniers mètres de roulement sur la vase me font craindre un instant le capotage. Mais l'avion s'immobilise violemment. Retenu par ma ceinture, je n'ai aucun mal. Par contre, Maurel, qui se trouve dans le couloir central, est projeté et déboule jusqu'au poste avant d'observation, s'écrasant les cartilages du nez.

Du terrain, une ambulance s'est détachée. Nous sautons à terre... pour nous enfoncer dans la boue jusqu'au ventre.

C'est le colonel Rougevin de Baviille qui nous accueille :

— Alors, n... de D..., vous n'êtes plus f... de voir le terrain de la Sénia puisque vous vous posez dans la sabkah d'Oran?

Maurel et moi restons sidérés.

— On va désigner une commission d'enquête, dit le colonel, pour préciser vos responsabilités.

Je sens une colère terrible qui m'étreint, mais Maurel me prend le bras et son sourire calme me permet de retrouver mon équilibre.

Heureusement, d'ailleurs, les camarades de la base étaient là pour nous accueillir, nous fêter, et nous trinquions bientôt, le verre de champagne à la main, en oubliant le colonel.

Un compte rendu de l'officier enquêteur, renforcé par l'attestation du chef d'aviation civile de la S.N.C.A.S.E., certifiait l'exactitude de mon rapport et confirmait la rupture de la pompe automatique alimentant le moteur droit. Je demandai cependant comme une faveur de rester quelques jours à Oran afin de travailler moi-même au dépannage de mon avion pour pouvoir le passer en compte en « état de vol ».

Je devais rester à Oran jusqu'au 10 juillet.

Une nouvelle aventure commençait pour moi en même temps que s'achevait le douloureux épisode de la retraite.

CHAPITRE VIII

MERS - EL - KEBIR

C'EST sur le terrain de la Sénia que j'entends parler, pour la première fois, de la possibilité de continuer la guerre aux côtés des Anglais.

— Va donc voir du côté du consulat, me dit un camarade auquel je faisais part de mon désir d'être de ceux qui ne s'agenouillent pas; on t'indiquera la marche à suivre pour passer en Angleterre.

Je n'ai pas eu, jusqu'à présent, l'occasion d'apprécier les Anglais, bien au contraire. Leur égoïsme de nationaux, leur parti pris, ne me plaisent guère. Mais l'Angleterre représente pour moi la possibilité de continuer la lutte contre l'Allemand qui occupe le sol de mon pays. Je n'hésite pas.

Le 24 juin, je suis reçu à six heures du soir au consulat par un véritable état-major. Ces messieurs sont intéressés par ma proposition de combattre, mais à la condition que je puisse partir avec un avion armé.

Il s'agit évidemment d'être prudent, conseillent-ils, car, en cas d'échec, je serais considéré comme

déserteur. « Un de vos camarades est déjà emprisonné à la suite d'une tentative semblable qui a échoué. » L'alerte a été donnée sur tous les terrains; avions et équipages sont très surveillés.

Je n'ai pas d'autre possibilité que d'envisager le départ à bord du *Léo 45*. Le 24 juin, Paul Reynaud avait démissionné depuis plus d'une semaine.

Le *Léo 45* est évidemment un appareil de choix, d'autant plus qu'il se trouve sur la Sebkah d'Oran et que je peux essayer de décoller subrepticement.

Je n'ai qu'à attendre que le soleil ait desséché le terrain, ce qui n'est qu'une affaire de huit à dix jours.

Maurel et moi prenons rendez-vous avec l'Anglais à une date que nous fixons être la veille de notre départ pour Gibraltar.

Le malheur veut que la nuit, qui précède ce rendez-vous, un orage torrentiel se déchaîne, qui interdit toute possibilité de décoller. Nous apprenons d'ailleurs le même jour que notre terrain va être contrôlé militairement par les Italiens.

J'ai réussi, grâce à des compromissions, à faire transporter, par bidons de dix litres, assez d'essence pour assurer deux heures de vol à bord du *Léo 45*. Le plein d'huile a été refait. Il n'y a qu'à attendre le soleil.

Le 3 juillet, à six heures du matin, nous partons à bord d'un camion pour nous rendre à bord du *Léo*. À peine avons-nous fait ronfler les moteurs qu'une voiture militaire s'approche et qu'un offi-

cier nous fait signe de nous rendre près de lui. Maurel descend de l'appareil.

— Ordre du colonel, lui déclare-t-on. Défense de décoller sans emmener à bord un officier supérieur qui sera désigné par le colonel.

Maurel rassure le messager en déclarant que nous travaillons au dégagement des roues de l'avion et que nous n'avons que cinq minutes d'essence à bord.

À neuf heures, nous nous rendons au terrain prendre un petit café lorsqu'on sonne le rassemblement. En face du bureau du colonel, un soldat écrit d'une main tremblante un ordre du jour sur un tableau noir.

Nous lisons qu'un ultimatum vient d'être envoyé à la marine française ancrée dans le port de Mers-el-Kébir, et qui émane de la Royal Navy croisant au large d'Oran.

Le tir sera déclenché contre notre flotte si, à onze heures, nos bateaux ne se sont pas rendus ou coulés. L'Amirauté britannique signale que toute velléité de sortie déclenchera immédiatement le tir sur les bâtiments ancrés au port.

Aucune fumée indiquant la préparation d'un départ ne doit apparaître sous peine de déclencher le bombardement.

Le terrain de la Sénia est consigné.

Nous sommes peut-être soixante à considérer avec stupéfaction le texte du tableau noir. Est-ce possible? Est-ce possible que l'escadre anglaise qui manœuvrait, il y a quinze jours à peine avec nos

bâtiments, puisse exiger de nos marins de se rendre ou de se couler? Ce doit être une manœuvre des Allemands.

À onze heures, nous apprenons que nos bateaux ne se sont pas sabordés et qu'ils n'ont pas rejoint les Anglais.

— Tu vois, me dit Maurel, c'est une mauvaise passe.

À midi, nous allons déjeuner comme d'habitude. Naturellement, les nouvelles du matin font l'objet de toutes les conversations et tout le monde s'accorde à douter de l'authenticité de l'ultimatum.

Après le déjeuner, Maurel me fait part de son intention de se rendre en ville.

— Tu n'as pas besoin de moi, dit-il, il ne reste que quelques vérifications à opérer sur l'appareil. Je crois qu'il est prudent de remettre à demain notre décollage car, avec cette mesure d'alerte, nous serions rapidement rattrapés.

Maurel me serre la main et me quitte.

— Je profiterai peut-être de ma promenade, ajoute-t-il, pour rendre visite à un de mes bons camarades qui est officier à bord du *Commandant Teste* ancré dans le port. Je connaîtrai la vérité sur cet ultimatum. Nous nous retrouverons ce soir à l'apéritif au *Cintra*, en face du lycée.

À deux heures et demie, un soldat se poste devant le tableau noir, efface les inscriptions et s'applique à copier un nouveau texte :

« L'Amirauté anglaise, sans décision de l'Ami-

rauté française, engagera le feu sur l'escadre française à dix-sept heures. Tous les avions doivent se tenir prêts à décoller au premier signal. »

Je m'informe. Il ne s'agit pas pour moi de décoller, puisque je n'ai pas de bombe ni de mitrailleuse. L'ordre doit sans doute concerner les cinq *Morane 406* de chasse et les deux *Dewoitine 520* qui, paraît-il, sont armés partiellement. Mais que pourront faire ces malheureux contre l'escadre anglaise? Que va-t-on leur demander? D'ailleurs, nous continuons à ne pas croire à cette nouvelle. Et cependant, nous sommes anxieux et considérons les aiguilles de notre montre avec appréhension, cependant que les moteurs des appareils tournent pour se réchauffer.

Les Anglais oseront-ils tirer sur nous?

Il est cinq heures moins dix. Mon cœur bat très fort. Non. Ce n'est pas possible. Un crime pareil ne peut être commis. Et puis, soudain, un bruit infernal déchire l'air. De toutes ses pièces, l'escadre anglaise vient d'ouvrir le feu. Une immense colonne de fumée et d'eau s'élève de la rade de Mers-el-Kébir.

Un avion décolle, puis un autre. Mon Dieu, comme je voudrais être à mon tour en l'air avec un de ces chasseurs pour me rendre compte du drame qui se joue!

Mais il n'y a rien à faire. Je suis consigné au terrain où je me morfonds le reste de la journée.

Je passe une nuit blanche, comme tous mes camarades, désespéré par le massacre qui vient

d'avoir lieu car les pilotes, revenant de la mission, nous ont fait part de l'étendue du désastre. La flotte française ancrée au port a été massacrée comme un animal tiré à bout portant.

Je suis plein qu'inquiétude pour Maurel dont je n'ai aucune nouvelle.

Toutes les routes en direction de Mers-el-Kébir sont coupées. Il faut un ordre de mission pour entrer dans la ville. Des ambulances se succèdent sans arrêt.

Le lendemain matin, on annonce que neuf cents marins ont été coulés avec le *Bretagne* et qu'on ne pourra pas retrouver leurs corps.

À deux heures de l'après-midi, j'apprends, par le tableau noir, que je suis demandé au bureau de l'officier de service de la base aérienne.

Nos projets d'évasion avec Maurel seraient-ils connus? C'est qu'il n'en est plus question, maintenant! Les assassins d'hier ne sont pas prêts d'avoir mon aide.

Je me rends à la salle de service et l'officier me dit :

— Un fait grave à vous annoncer, Henrard. Maurel a été grièvement blessé hier lors du bombardement de Mers-el-Kébir. Il est mort ce matin à l'hôpital Baudens d'Oran. Vous êtes chargé d'effectuer une enquête sur les circonstances qui l'ont amené à se rendre à Mers-el-Kébir hier et de préciser dans quelles conditions il a été blessé et tué.

Constructeur de générateurs acétylène



Je suis pétrifié, les larmes me jaillissent des yeux. Maurel tué!

A Mers-el-Kébir, la désolation règne. Le fer et le feu ont inscrit leurs marques sur tout le port. Dans la rade, nos beaux bateaux de guerre sont éventrés, déchiquetés, broyés. Je marche comme un automate au milieu des ruines, croisant sans cesse nos marins, noirs de poudre, portant sur eux les marques tragiques de l'heure infernale qu'ils ont vécue. Les blessés ne se comptent pas.

A l'hôpital, je rends visite au commandant Passelegue, de la direction du port de Mers-el-Kébir qui, bien que grièvement blessé, me fait un compte rendu de sa rencontre avec Maurel la veille.

— En me quittant, me déclare-t-il, votre camarade voulait se rendre à bord du paquebot transport d'avions *Commandant Teste*. Il était 16 h. 50 environ. Nous nous trouvions à trente mètres du *Bretagne* lorsque, brutalement, nous fûmes jetés à terre et blessés tous deux par le *premier* obus qui venait de frapper la digue.

La jambe brisée, incapable de me mouvoir, j'assistai à la tragédie et aussi à l'agonie de Maurel qui gisait à quelques mètres de moi. Vers 18 h. 30, nous fûmes relevés tous deux et transportés par des voitures réquisitionnées à l'hôpital Baudens. On nous a couchés côte à côte et j'ai assisté aux derniers moments de votre ami qui est mort à deux heures du matin.

L'infirmière-major, de son côté, devait me pré-



Une famille heureuse

ciser que Maurel, qui avait subi une transfusion de sang, avait dû être amputé à hauteur de la cuisse. Malgré tous les soins, il était considéré comme perdu. Il avait par moments sa connaissance et ses dernières paroles ont été : « Quel malheur de mourir ainsi. »

Je remontai au terrain en serrant les dents, incapable de retenir mes larmes.

Le lendemain, je me portai volontaire pour bombarder la base de Gibraltar... mais il n'y avait pas de bombes à Oran. Dommage!

Le 10 juillet, j'arrachai mon avion à la boue du lac et je le posai sur la piste de la Sénia. Je caressai une dernière fois cette machine, en adressant une pensée émue à Maurel, puis me dirigeai vers la gare car j'avais reçu le matin même l'ordre d'avoir à me rendre à Blida, près d'Alger. Dans le train, je m'endormis comme une brute.

Une lettre de ma femme me parvint peu après. Elle m'apprenait qu'elle comptait prendre un des premiers paquebots pour se rendre auprès de moi, en laissant nos deux enfants chez une vieille tante de Nice qui tenait un pensionnat de jeunes filles. Mon usine de Paris était occupée. Mon père avait dû rentrer pour la diriger et réengager le personnel.

Ainsi, la vie reprenait. Un instant, je me demandai pourquoi ma femme avait l'intention de me rejoindre. Pourquoi ne rentrerais-je pas plutôt? Puis je compris très vite que sans aucun doute les Allemands m'avaient identifié comme étant le pro-

priétaire du *Farman* et du *Lockheed* qui survolèrent l'Allemagne en 1938 et en 1939. Je n'avais évidemment plus le droit de retourner chez moi. Voilà ce que c'est que de perdre la guerre!

Je partis pour Alger demander une audience au général Bouscat, qui commandait la région. Il me reçut et je lui exposai mon cas. Il me promit de demander conseil à Paris au colonel R...., anciennement de l'avenue de Tourville.

Quelques jours plus tard, le général Bouscat me fit parvenir la note du colonel R... : « Formellement recommandé à Henrard de ne pas rentrer en France. Signé : R.... » Et le général ajoutait :

— Mon cher, vous n'aurez qu'une satisfaction : celle d'avoir rendu service à votre pays et d'en souffrir davantage.

Ce soir-là, j'allai mélancoliquement me promener dans le port d'Alger où un bateau, qui revenait de Marseille, rapatriait des soldats de la terre d'Afrique, partis dix mois plus tôt. Les hommes criaient de bonheur et jetaient leurs bérets en l'air. Ce n'étaient qu'embrassades, effusions, pleurs de joie. Je me détournai tristement de ce spectacle de bonheur.

Je reçus l'ordre, dans la soirée, de convoyer un *Bloch 200* n° 70, jusqu'au terrain de la Sénia. Un groupe de trente appareils participaient au voyage.

Le *Bloch 200* était un vieil appareil.

Dès que je prends les commandes, je constate immédiatement plusieurs défauts. J'appelle le mé-

canicien et lui fais remarquer que les deux compte-tours moteurs ne fonctionnent pas, que le manomètre gauche de pression d'essence ne monte qu'à cent grammes, que la manivelle de commande du compensateur du plan fixe n'actionne rien et que les commandes sont très dures. L'homme soulève les bras en signe d'impuissance. Je décolle donc, et prends l'altitude de sécurité en montant à deux mille mètres. Je m'aperçois bientôt que les deux anémomètres restent bloqués, que l'horizon sperry est cassé, que les compas ont une différence entre eux de vingt-cinq degrés. La trappe supérieure d'évacuation de secours se déverrouille d'elle-même. Le moteur gauche trépide anormalement et paraît mal fixé sur son bâti... Tout cela n'est pas très rassurant.

Une heure et demie après mon départ, j'avais péniblement parcouru 240 kilomètres lorsque le moteur gauche se mit à bafouiller puis s'arrêta « pile ». Je m'arc-boute sur mon palonnier pour tenir ce « coucou » en ligne droite, car je ne puis compenser aux commandes du correcteur puisque c'est cassé. Ah! Magnifique conception de ces engins à deux moteurs qui, au lieu de doubler la sécurité en vol, vous obligent à vous casser la gueule lorsque l'un des deux propulseurs tombe en panne!!!... Je suis au-dessus d'une région cahotique et, tout en descendant par force, j'essaye de gagner la côte car tout à choisir je préfère la flotte aux rochers.

Tiens, voici un champ. Hélas! il y a trois ou qua-

tre types qui travaillent, je risque d'en bouziller. Je distingue un petit terrain de 400 mètres environ, je m'y dirige, je me pose en terminant l'atterrissage par un cheval de bois, car les freins sont très défaillants et ne serrent que sur une seule roue.

L'avion est intact. Je n'ai plus qu'à me rendre à la caserne de Ouillis, qui est à proximité, pour faire connaître ma situation.

Ce fut mon dernier vol militaire. Je rejoignais Blida par chemin de fer. Un ordre de démobilisation m'attendait à la base, qui aurait pu signifier une nouvelle chance de vie et que j'aurais accueillie avec bonheur si je n'avais pas été ce jour-là seul, éloigné des miens, meurtri encore d'avoir perdu mon meilleur ami et me sachant banni de mon pays.

CHAPITRE IX

AVENTURES AFRICAINES

MILLE francs en poche, voilà mon trésor de civil.

Finis les siestes, les petits gueuletons du mess; je vais sans doute perdre la bedaine qui orne mon personnage de quarante et un ans — petite bedaine en vérité!

En attendant mieux, j'installe mon quartier général au *Coq Hardi*, grand café face à la poste, où je reste des heures en oisif à contempler les passants.

Ma première impression est que je m'adapterai mal au climat de ce pays. La guerre n'est pas venue ici, nul n'en a souffert, on mange à sa faim, on se préoccupe peu de ce qui se passe en France; on lit les nouvelles de Paris comme celles de Rio-de-Janeiro ou de Patagonie.

Heureusement, un télégramme de Marseille m'apprend que ma femme arrive par le prochain bateau. Mes enfants restent à Nice. Je me souviens de mon petit Robert, quatorze ans, et de ma fille Marie-

Thérèse, dix ans, que j'avais quittés à Clermont-Ferrand en leur disant :

— A demain, nous nous retrouverons à Agen.

Trois mois terribles étaient passés depuis lors. Quand les reverrai-je? Mangeaient-ils à leur faim, eux? Je craignais aussi pour Robert la vigoureuse fermeté de la tante qui l'avait en garde. Or, j'avais élevé mon fils un peu à la diable, en jeune homme libre, presque en privilégié, me souvenant de ma propre jeunesse. Enfin, nous étions en guerre...

Mes mille francs ont fondu. Certes, je n'ai pas été très économe — je ne l'ai jamais été, d'ailleurs — et l'ambiance de la vie algéroise ne prédispose pas à l'économie. Heureusement, je rencontre — et avec quelle joie! — le capitaine Jules Roy, que j'avais quitté en avril dernier et qui avait connu depuis lors des aventures parallèles aux miennes.

Notre première prise de contact eut lieu à la terrasse du *Coq Hardi* : cris de joie, bourrades, exclamations; rien ne fut épargné aux spectateurs de cette entrevue. Nous devions ce soir-là rester longtemps attablés à échanger nos souvenirs, en buvant sec.

Au terme de notre conversation, nous prenons conscience que nous sommes des rares survivants des onze pilotes du centre de Saint-Geoires. Selon une loi mathématique, huit jours de guerre supplémentaires auraient sans doute suffi à nous éliminer, nous aussi. De pareilles constatations donnent soif, on le comprend!

Roy avait l'avantage d'être logé chez ses parents qui habitaient Alger, où il était né, d'ailleurs. Sa famille m'accueillit très cordialement. Cela résolut quelque temps mes difficultés financières. Je cessai d'être seul et reprenais espoir. Ma femme arriva sur ces entrefaites; mon bonheur était presque complet.

En vendant mes appareils photographiques, mes pistolets et diverses bricoles, je réussis à rassembler la somme qui me permit de louer une chambre square Laferrière, à l'*Hôtel des Touristes*. Je décidai de chercher du travail comme simple ouvrier. Ce n'étaient pas les préjugés qui m'embarrassaient ni le fait d'être patron d'une usine de quatre cents ouvriers quelque part en France.

Je me présentai chez Citroën et expliquai mon cas. Ma croix de guerre fut peut-être aussi pour quelque chose dans la décision du chef d'atelier qui m'engagea, malgré mon manque de certificats.

Je n'étais pas plus maladroit qu'un autre et, en fin de quinzaine, je touchai une paie confortable. Il y avait en ma compagnie un sergent-chef navigateur et plusieurs Alsaciens-Lorrains bloqués comme moi dans cette bonne ville. Je dus, peu après, quitter l'*Hôtel des Touristes* pour un autre plus modeste car, malgré mes efforts, mes gains étaient insuffisants.

Mon père m'écrivait régulièrement en m'engageant chaque fois à ne pas revenir. Il m'expliquait qu'il s'efforçait de me faire parvenir de l'argent.

De sept heures du matin à sept heures du soir, je disparaissais sous le capot des *11 Citroën* et cet effort considérable me fatiguait beaucoup, mais je tenais bon. Enfin, arriva de Paris une messagère qui me remit de la part de mon père une somme importante, en me déclarant que je recevrais chaque mois mes appointements de directeur des usines Jules Richard.

La vie reprenait une teinte rose. Pourquoi fallut-il qu'une autre lettre me parvînt, peu après, m'annonçant la mort au champ d'honneur de mon beau-frère, tué sur le canal de l'Aisne au nord de Laon, le 9 juin.

Ma femme aimait si tendrement ce pauvre gosse de 28 ans, tué par mitrillage d'avion allemand.

Je me souvenais aussi d'une conversation que j'avais eue avec lui.

— Richard, lui disais-je sept ans auparavant, ton père est Suisse mais tu es né en France. Il serait impardonnable, ce serait une lâcheté, au moment du devoir, que tu te souviennes alors que tu es Suisse. Ton cœur appartient à la France.

Richard avait suivi mes conseils... et il en était mort.

Oui, ce jour-là fut bien triste pour moi. J'ai, depuis, souvent constaté que chacune des grandes joies de ma vie était peu après suivie d'une peine plus grande encore, au point que je ne peux plus maintenant me réjouir, car je sais trop que le destin me guette. Je sais aussi que l'étonnante chance qui

m'a toujours préservé du péril semble faire payer son tribut à ceux qui me sont chers, et je tremble toujours pour eux, chaque fois que j'échappe à un danger.

Mais la méditation n'est pas mon lot, ni le pessimisme, ni la crainte. La vie en moi est trop forte pour ne pas me commander d'agir.

On me convoque un matin au gouvernement général pour me proposer la fonction de pilote civil sur la ligne Alger-Casa. J'ai envie d'accepter sans réfléchir davantage, mais ma femme, que j'interroge, s'oppose à mon projet. Elle me convainc qu'étant rescapé de l'aviation, je n'ai pas le droit de provoquer le destin. Je m'incline... avec regret.

Pour me consoler, elle me propose d'effectuer un voyage à Marseille et de rendre visite à nos enfants. On ne peut décrire l'émotion d'un père qui, après tant d'adversités, retrouve son grand garçon et sa fille. Les pauvres petits subissaient, comme tous les autres Français, les tristes conditions économiques de notre pays et je me désolai vite de leur pauvre mine.

Je profitai de ce court séjour en zone libre pour me documenter sur l'utilisation du gaz d'acétylène appliqué à la combustion interne et à l'alimentation des moteurs d'automobiles.

J'avais en effet rencontré, peu de jours avant mon départ, un industriel spécialisé dans l'emploi de l'acétylène, M. Tinguely, qui m'avait offert une part d'association dans son affaire. L'idée me parut

bonne car l'Algérie, dépourvue d'essence et de charbon, réclamait une source d'énergie.

Dès mon retour, je louai un garage et décidai d'exploiter, par mes propres moyens, une petite fabrique de générateurs à acétylène. Un mois plus tard, je n'avais pas encore trouvé les plans d'un générateur à basse pression, décomposant le carbure de calcium par adduction d'eau, mais j'avais réussi à construire un injecteur qui utilisait sur le moteur d'une *Citroën* du gaz à haute pression tenu dans une énorme bouteille.

J'avais placardé sur ma voiture une affiche sur laquelle on pouvait lire : « PROCÉDÉ ROGER HENRARD. Garage de la Bouzaréah, ALGER. »

Je passai une journée à circuler dans les rues d'Alger, m'arrêtant volontairement à tous les cafés pour montrer les démarrages foudroyants que j'opérais avec mon système. Je connus un véritable triomphe. Les journaux publièrent la photographie de mon engin, dont j'étais très fier. Le lendemain, mon garage était envahi et mon téléphone crépitait. Mon carnet de commandes se remplissait, J'avais trois mois de travail devant moi.

Je passai commande d'un grand nombre de bouteilles d'acétylène, embauchai un ouvrier-tourneur et commençai le montage d'une dizaine de voitures qui fonctionnèrent parfaitement. Je songeais déjà à embaucher une dactylo lorsque, en ouvrant mon journal un matin, je lus qu'un arrêté du gouverneur général interdisait la circulation automobile avec

des véhicules munis de bouteilles à gaz d'acétylène comprimé.

Une heure plus tard, un agent cycliste m'apportait une convocation m'invitant à me présenter au bureau de la Sécurité du Gouvernement général. On me fit savoir que le nombre des bouteilles d'acétylène disponibles étant très restreint, mon activité était nuisible à l'intérêt général.

Je rentrai chez moi, découragé. Après tout, me dis-je, tu as les moyens de vivre sans travailler. Pourquoi te donner tant de mal? On ne veut pas de ton effort, reste oisif!

Mais on ne se refait pas!

Moins d'une heure plus tard, je pris une autre décision.

On me reproche d'utiliser des bouteilles d'acier qui sont parcimonieusement réparties. Je vais donc supprimer les bouteilles et construire un générateur à basse pression à acétylène dont j'ai déjà conçu les plans.

En avril 1941, je me trouve sur l'esplanade de la Foire d'Alger, assis sur le siège d'un tracteur agricole de cinq tonnes, cependant qu'un calicot portant ces mots : « GÉNÉRATEUR ACÉTYLO, *Ingenieur-constructeur* ROGER HENRARD », claque au vent.

Je présente en effet un nouveau type de générateur à basse pression qui permet à tous véhicules à explosion de rouler avec un générateur Acétylo.

Il est onze heures du matin. Le général Weygand doit passer la visite officielle. Nous sommes une

vingtaine d'exposants représentant en Algérie les moyens d'alimenter les véhicules à moteur par d'autres sources d'énergie que l'essence.

Voilà le général qui s'arrête devant mon stand. Il me demande des explications, examine le générateur. Mon démonstrateur s'est juché sur le tracteur à chenilles, prêt à démarrer.

— Mon général, dis-je, je vais vous montrer comment fonctionne mon générateur avec ce tracteur agricole dont l'utilité se fait sentir chaque jour davantage.

Je fais un signe. Le général est à mes côtés, regardant, assez intrigué devant tous ces robinets que l'on ouvre, ce panier que l'on enfonce dans le réservoir à eau et qui contient de la pierre de carbure de calcium. Un aide tourne la manivelle, tourne encore : aucune explosion ne se produit.

Le général, patiemment, attend et ne dit rien. Il se tourne vers moi et attrape ma boutonnière, palpant ma croix de guerre :

— Vous êtes de Paris? demande-t-il.

— Oui, mon général, propriétaire des Etablissements Jules Richard.

Le général me regarde dans les yeux avec une grande acuité, sans un mot. Tout d'un coup, le moteur démarre. Les gaz sont arrivés au carburateur. Je remarque cependant que mon aide n'a pas suivi le processus de départ habituel, oubliant de pomper, afin de chasser le restant d'air dans la canalisation. Le moteur est parti, mais il tourne mal.

Le conducteur semble avoir oublié de mettre en marche le dispositif de pulvérisation d'eau proportionnée au débit du gaz consommé.

Le tracteur avance de deux ou trois mètres et, soudainement, une grosse explosion se produit. Le couvercle du générateur, mal bridé, vient de sauter à la suite d'un excès de pression. L'expérience est lamentable, le couvercle déformé, l'étrier projeté à plus de vingt mètres.

Un éclat de rire général salue cet exploit. Le général et moi sommes les seuls à ne pas avoir bronché. Il ajoute, toujours très calme :

— Cela prouve au moins que quand votre engin saute, il ne tue personne.

Les rires redoublent, mais le général ne semble pas avoir mis le moindre humour dans sa déclaration. Je lui demande alors d'opérer moi-même un tour de circuit avec ma voiture Citroën modifiée pour terminer la démonstration. Devant le calme du général qui acquiesce, les membres de sa suite ont cessé de rire.

Je procède à mon démarrage lentement, puis en palier, je continue sur une rampe qui monte sur les boulevards et descends ensuite d'une façon impeccable. Le général m'attend, immobile. Personne ne rit plus. Il me tend la main et me félicite.

Je sens dans son regard et dans son attitude une sympathie et une protection. Mes yeux doivent, en même temps que mon admiration, lui dire merci.

Mes plans sont bientôt copiés et deux autres cons-

tructeurs s'établissent peu après. Deux mois plus tard, de nombreux véhicules fonctionnent selon mes brevets, mais toutes les réserves de carbure de calcium disponibles en Afrique du Nord sont épuisées.

J'envisage de changer de profession.

Ce sont les sources d'énergie qui manquent le plus. Pourquoi ne m'établirais-je pas fabricant de charbon de bois? J'observe que la plupart des grandes forêts d'Algérie sont peu exploitées, sinon par des moyens archaïques. On ignore les fours métalliques, la récupération des sous-produits et le principe d'efficacité industrielle.

Mais il paraît que le droit d'exploitant forestier est un privilège considérable.

J'écris au général Weygand, gouverneur général de l'Algérie, pour lui demander un rendez-vous. Je n'ometts pas de lui rappeler les « circonstances explosives » de notre rencontre. Le lendemain, je suis convoqué au palais.

— Bonjour, Henrard, me dit-il comme s'il ne connaissait que moi. Qu'y a-t-il pour votre service?

Je lui explique ma situation et mes projets.

Sa décision est rapide et je me vois accorder la concession de 350 hectares constitués de chênes-zen et de chênes-liège en pleine Kabylie, à l'est de Port-Gueydon. Le jour même de cette heureuse nouvelle, sur la route entre Tizi-Ouzou et Alger, je tombe en panne d'eau. Le contact ne s'établissait donc plus entre l'eau et mon panier de carbure et les gaz ne se

formaient pas. Je crois habile de placer quelques pierres dans mon réservoir pour faire monter le niveau, mais le liquide est alors saturé de résidus du carbone de chaux qui rendent le dégagement du gaz d'acétylène impropre à la combustion. Le carbure devient alors incandescent, sa température s'élève à 1.500 degrés. Dans ces conditions, le moindre contact avec l'air ambiant doit combiner un mélange détonant.

Enervé, ne songeant pas au danger, après de multiples essais de démarrage, j'ouvre sans précaution le couvercle de mon générateur. Au même instant, ce couvercle saute dans un grand bruit et une flamme de dix mètres de haut me lèche la figure, me brûlant sourcils et cheveux. Je reste pantelant, assis sur la route, avec l'atroce pensée que je suis peut-être aveugle.

« Cette fois, me dis-je, ton compte est bon. Tu as réussi à ne pas griller comme un cochon dans tes nombreux avions accidentés, il a fallu que tu fabriques toi-même une machine infernale pour te faire sauter la gueule. Tu as réussi ! »

Je n'y voyais plus clair, et lorsque je voulais ouvrir mes paupières, la douleur était telle qu'il m'était impossible d'en renouveler l'essai. Un camionneur me trouva et me conduisit à un docteur, qui procéda au pansement. J'étais brûlé au premier degré. Deux heures plus tard, je revenais à Alger, ma voiture tirée en remorque, bien décidé à abandonner l'acétylène et ses applications.

Mon lot de forêt ne se trouvait pas à Port-Gueydon, mais vingt-deux kilomètres plus à l'est, c'est-à-dire à plus de cent cinquante kilomètres d'Alger par des routes défoncées. Ma concession était située à la limite entre le département d'Alger et celui de Constantine, et naturellement la route douanière du littoral s'arrêtait juste à la limite idéologique des deux départements. Facétie administrative que je goûtais peu !

Je m'étais évidemment documenté sur cette industrie de charbonnage. Mes connaissances, à vrai dire, étaient livresques. Mon premier essai s'effectua dans un secteur riche en racines de bruyères que j'avais fait dessoucher par une vingtaine d'Arabes. En huit jours, dix-sept hommes avaient rassemblé quatre-vingt-cinq stères.

Je prenais des airs de caïd au milieu de mes hommes et leur donnais, d'un air pénétré, des instructions pour construire des meules, dont cinq furent rapidement prêtes. Comme un aide chimiste qui vient de trouver une formule magique, j'étais impatient d'y mettre le feu. Je ne voulus laisser ce soin à nul autre.

Ah ! on allait voir ce qu'on allait voir ! Roger Henrard était un grand caïd et non seulement un aviateur, un constructeur de moteurs à acétylène, mais aussi l'homme qui fournirait le plus beau charbon de bois de la région !

J'allumai le feu au bon endroit — selon le manuel — et appréciai avec une joie sans pareille la

fumée bleutée qui montait au-dessus de la voûte. Je laissai devant chaque four deux ou trois hommes en surveillance et allai me coucher sous ma tente avec la conscience du bon travailleur. Bernard Palissy n'était pas mon cousin.

Je dormais profondément au milieu de ma forêt de Kabylie lorsqu'une bourrade me réveilla, en même temps qu'un concert de hurlements. Dès que j'ouvris les yeux, une lueur sinistre d'incendie m'éclaira. Le feu avait gagné la forêt qui flambait. Les arbres étaient transformés en torches. J'aurais dû être frappé de stupeur, mais je pensai à ce moment-là : « En voilà du charbon de bois, je n'aurai jamais assez de camions pour le transporter à Alger. »

Mes dix-sept malheureux bonshommes ne partageaient pas mes réflexions et ils s'affairaient, la hache à la main, pour abattre les arbres. Nous avions la chance cependant d'avoir un vent venant du sud qui poussait les flammes vers mon exploitation de souches de bruyères et les détournait du centre de la forêt. Port-Gueydon avait été alerté par un émissaire et, vers trois heures du matin, deux cent cinquante hommes arrivèrent pour lutter contre l'incendie. Il était temps, car déjà le gros de la forêt flambait.

À sept heures du matin, le sinistre était circonscrit.

Calmement, j'analysai la situation. Une trentaine de chênes-lièges qui ne m'appartenaient pas

avaient été détruits. Trente hectares environ d'arbustiers, de lentisques et de souches de bruyères avaient été ravagés. J'avais eu la chance, la veille, de m'assurer sur les risques d'incendie, recours aux tiers. Sur ce plan donc, la situation se présentait bien. D'autre part, il est évident qu'il m'eût fallu avec mes centaines d'ouvriers obtenir en trois mois les résultats que le feu me procurait en cinq heures. L'incendie était un coup de maître. Nous n'avions plus qu'à arracher avec une grande facilité les souches de bruyères et de lentisques pour les brûler en meules et obtenir un excellent charbon de bois. Mais comme l'expérience avait été profitable, j'embauchai un maître charbonnier espagnol en lui confiant la pleine responsabilité du chantier, et je rentrai à Alger pour me reposer de mes émotions.

Comme je l'avais prévu, l'affaire fut mirifique. Les premières tonnes de charbon de bois furent vendues dans des conditions très avantageuses. À partir de ce moment, je commençai à me désintéresser de la suite. Il n'y avait rien à faire, si ce n'est à encaisser les bénéfices, et vraiment je n'ai jamais été fait pour cela!

CHAPITRE X

REVOIR PARIS

J'AVAIS sympathisé, à Alger, particulièrement avec quatre camarades de France : Garde, sergent-chef de mon groupe 504; lieutenant Agoutin, du 504 également; lieutenant Gobillot et le capitaine Chassin.

Nous nous réunissions régulièrement pour déjeuner et dîner à la pension de famille de la « Maman Brachet ».

Un même espoir nous rassemblait : celui de revoir un jour notre pays libre et de reprendre une vie normale. Chacun de nous rapportait, lors de nos rencontres, un renseignement, une idée, un projet, qui ranimaient notre espoir. Un soir, Gobillot m'apporta 8, rue Charras, et je fis la connaissance du commandant Bézy.

Le commandant Bézy était un homme charmant, qui nous accueillit très cordialement. Il nous révéla qu'il était en relation avec un colonel R... qui dirigeait un service important près du quartier des Invalides avant guerre.

J'avais compris, le commandant Bézy appartenait à la Grande Maison, et à la fois à cette race de gens qui refusaient de se considérer comme des vaincus.

Quinze jours plus tard, j'eus le bonheur d'apprendre que le colonel R... était à Alger et je le trouvais facilement rue Charras.

Nous devions passer la soirée ensemble. Ce fut la réunion de deux vieux amis, séparés par le destin, qui avaient beaucoup d'espoirs à partager et de souvenirs à évoquer. Lorsque je le quittai, le colonel me fixa un rendez-vous à Marseille huit jours plus tard, où je devais rencontrer un monsieur de Be.....

Me voici de nouveau à Marseille. De Be..... est un officier en civil, ancien commandant d'unité en 39-40. Nous nous serrons fraternellement la main et je comprends fort vite que cet homme a une grosse responsabilité, un énorme et dangereux travail à accomplir.

Il m'explique que son intention est d'organiser intensivement le réseau d'Alger et me donne quelques consignes.

Je profite de ce déplacement, effectué en compagnie de ma femme, pour rendre visite à mes deux enfants restés à Nice, et que nous avons l'intention de ramener avec nous à Alger. Quelle fête que ce retour, en même temps que s'annoncent pour moi trois mois de vie de famille.

Le 14 juillet 1941, le drapeau français claque au vent dans les rues d'Alger, mais je ressens la pré-

sence de cet emblème comme une provocation. C'est plus que je ne peux supporter. Je préfère me rendre à Port-Gueydon dans ma forêt, sur mon chantier. Mes enfants et ma femme y mènent une vie heureuse, partageant leur temps entre le bain et la promenade.

Comme je reviens d'une chasse aux perdreaux rouges en compagnie de Robert, je reçois une communication du colonel R... me convoquant rue Charras.

Le lendemain, j'étais à Alger; le surlendemain, à Marseille. Ma mission consistait à remettre à mon ami Garde, qui m'attendait à Montchanin-les-Mines, sur la ligne de démarcation, un assez volumineux courrier. Garde devait repasser la ligne et procéder à la distribution de ces documents. J'étais un peu déçu de n'être utilisé que comme facteur par le colonel R... Il n'y avait évidemment pas à discuter les ordres, d'autant plus que ce n'était qu'une reprise et que je savais que le premier principe appliqué par les renseignements est de tester les agents.

Trois jours plus tard, j'étais de retour, sans encombre.

Pendant une quinzaine, l'exploitation du chantier m'occupa constamment. J'avais fait de mon affaire une véritable industrie; le rendement était excellent. Toutes les semaines, trois camions de cinq tonnes emportaient ma production.

Fin juillet, un télégramme m'annonça ma nomi-

nation au grade de chevalier de la Légion d'honneur, à titre exceptionnel, pour mes faits de guerre et d'avant-guerre.

Je devais ce ruban à R... Il n'y avait d'ailleurs que de lui que je pouvais l'accepter, car dans l'état d'esprit où j'étais alors je l'aurais certainement refusé de tout autre. Sur ce chantier, où je suis comme mes arabes, noir de charbon et franchement « dégueulasse », j'ai d'autres soucis que d'arborer mon ruban rouge. Mon fils devient insupportable par sa prétention d'exiger avec une insistance tenace le port de l'insigne créé par Napoléon. Je suis obligé de m'expliquer avec lui comme avec un homme et de lui faire part de mes états d'âme. Drôle de métier que celui de père de famille!

Mais déjà septembre arrive et je vais être obligé de me séparer de mon garçon et de ma fille, qui doivent reprendre leurs cours à Nice. Ce n'est pas sans un déchirement que je vois s'éloigner le bateau qui, dans la rade d'Alger, emporte mes deux gosses.

Et les mois passent. Nous nous rendons à Nice pour passer les fêtes de Noël avec les enfants. Nous rêvons en commun des prochaines vacances. De Paris, j'apprends que l'usine Richard est sous le régime contrôlé des allemands. Mon père fait son possible pour faire vivre nos quatre cents ouvriers. L'affaire continue sans trop de compromissions; notre but est surtout d'éviter les départs en Allemagne de nos ouvriers, tous spécialistes.

Je songe constamment à Paris, à mon quartier, aux rues qui me sont familières, aux mille emplacements où j'ai accroché un peu de mon cœur et de mes pensées de jeune homme et d'homme. *Revoir Paname*, cette chanson me vient souvent aux lèvres.

Le jour de mon retour se rapproche peut-être. En juin 1942, je rencontre le colonel R... qui m'apprend, radieux, que les Allemands sont en train de ramasser la fessée la plus magistrale de leur histoire militaire. Les Russes font du bon travail; cependant que le potentiel militaire anglo-américain augmente sans cesse. Nous allons entrer dans une nouvelle ère. Nous passons la soirée ensemble, dans un restaurant d'Algèr, à échanger nos réflexions sur les événements. Mais, avant de me quitter, le « patron » cesse d'être sentimental et me charge d'une mission.

Il me demande de reprendre contact avec les maisons italiennes auxquelles j'assurais avant-guerre la fourniture d'instruments de précision de mon usine.

— Vous allez, me dit-il, vous rendre en Italie revoir vos anciens clients. Vous chercherez à savoir le nombre approximatif d'altimètres de bord construits dans la péninsule par deux ou trois grosses maisons qui doivent remplacer la vôtre.

Comme je m'étonnais de la puérilité apparente de ce renseignement, il me précisa :

— Les chiffres que vous m'apporterez sont de première importance. Le fait de connaître avec une exactitude approchée le nombre d'altimètres sor-

tant d'Italie nous apportera des précisions de grande valeur sur le nombre d'avions italiens construits.

Le colonel ne me donna pas d'autres instructions, me laissant libre d'agir à ma guise.

Pour me rendre dans la péninsule, il fallait obligatoirement obtenir l'autorisation de la Commission italienne d'Algèr. Je me présentai donc un matin à un capitaine qui, jugeant mon cas intéressant, me présenta au commandant et j'accédai ainsi jusqu'au général président la Commission.

— Mon général, dis-je à ce haut personnage, je suis directeur général des Etablissements Jules Richard, constructeur d'instruments de bord pour l'aviation. Vous connaissez ma maison, n'est-ce pas? Mon père m'a demandé de prendre contact avec vous en vue d'entrer en relations avec les autorités italiennes de la haute industrie, car nous serions heureux de reprendre nos fabrications d'avant-guerre, particulièrement dans les altimètres, afin de devenir fournisseurs de l'Aéronautique militaire italienne.

Je m'étais muni de catalogues d'aviation, de nombreuses références, d'une lettre que mon père m'avait envoyée. Je me présentais donc comme un aimable collabo, venant solliciter un petit travail.

Depuis mon expérience avec le Suprême Apéritif, je savais qu'il m'était facile d'adopter une attitude hypocrite et que mon air bien élevé et déférent produisait toujours bon effet. Je jouai le grand

jeu avec le général italien, ayant pris soin évidemment de retirer ma Légion d'honneur et ma croix de guerre.

— Mon général, ajoutai-je, il faut terminer la guerre rapidement. Nous autres industriels français devons comprendre notre rôle. Disposez de nous.

Ce pauvre type avait bombé le torse, prenant un air ravi. Enfin, il trouvait devant lui un Français qui croyait à la victoire de l'Axe. J'ai cru un instant qu'il allait pleurer d'attendrissement. Nous avons échangé pendant une demi-heure les vues les plus amicales et les espoirs les plus sereins sur le destin des glorieuses armées allemandes et italiennes. Avant de le quitter, le général me promit toutes les introductions nécessaires, le sauf-conduit, les autorisations, et même un ausweis général qui me permettait de circuler librement en Italie.

Deux jours plus tard, je partais en avion pour Marseille, franchissais la frontière italienne et commençais ma mission. En une semaine, je devais la mener à bien. Je sus rapidement, à cinq cents unités près, combien d'altimètres avaient été construits par l'industrie italienne. Je rapportais des prototypes d'un altimètre dont on m'avait passé commande pour mon usine de Paris. J'étais devenu un fournisseur de l'aviation militaire italienne. À Alger, je rendis compte des résultats à mon général italien, en oubliant, évidemment, de lui préciser que je connaissais exactement la cadence de fabri-

cation de tous les appareils de bord dans son pays et les statistiques de production d'avions.

J'obtins également un ausweis pour me rendre à Paris.

À Marseille, je transmis ma documentation au commandant de Be.....

— Les renseignements que vous me communiquez, me dit le commandant, sont plus utiles que toutes les missions de reconnaissance que vous avez pu faire pendant la guerre sur votre avion.

Cette réflexion ne me procura pas les satisfactions que le commandant supposait.

Je me rendis à Nice embrasser mes enfants. L'ausweis qui était en ma possession, signé du général italien, me permettait de monter rapidement dans la capitale. J'étais aussi muni des papiers de mon pauvre ami Maurel, assassiné à Mers-el-Kébir; je pouvais donc facilement passer au travers des filets de la police allemande. Malgré tout, je courais un risque. Mais pour revoir Paris, que n'aurais-je tenté? Deux ans de rage, de regrets, de rêves, bouillonnaient en moi.

« Tu n'es pas prudent, me répétais-je. C'est une fantaisie qui peut te coûter cher. »

« Oui, mais toute ta vie, tu as couru de tels risques et tu as toujours gagné. N'hésite pas! »

Puis, j'eus une idée. Je savais que mon camarade Wartelle, le fidèle copain des grandes missions en Allemagne, était à Lyon, où il avait repris son ancien métier d'ouvrier-tourneur.

Revoir Paris avec Wartelle, quel plaisir ! Je n'hésitai pas davantage et débarquai à Lyon.

Wartelle habitait une petite chambre d'hôtel au sixième sous les combles. Je le surpris. Nous tombâmes dans les bras l'un de l'autre.

Le reste de la nuit s'acheva dans un petit restaurant de la rue des Archers et je crois bien qu'à six heures du matin, nous y étions encore, à peu près ivres. Le patron avait dû fermer les volets pour éviter les histoires et je ne sais plus qui ramena l'autre chez lui.

Quelle nuit extraordinaire !

Je plains l'homme qui n'a pas eu dans sa vie un tel camarade et une telle nuit. Ce sont des heures qui vous rendent la vie précieuse, des haltes au milieu de la tourmente, qui donnent un sens à un destin.

Tous les événements que nous avons vécus en commun avaient été évoqués dans leurs plus infimes détails. Nous avons cité les noms de camarades connus, et depuis disparus. Rappelé nos joies, nos peines, nos peurs, nos échecs, tous nos titres de gloire et de fraternité. Naturellement, je lui avais signifié, sans lui demander son avis, qu'il allait se rendre à Paris en ma compagnie. Il m'avait pris au sérieux selon son habitude, et nous avons établi en commun notre plan de bataille.

Comme Wartelle n'avait pas d'ausweis, il n'était pas question de passer la ligne de démarcation en respectant la légalité. Wartelle, qui habitait

Lyon depuis déjà quelques mois, possédait de bons tuyaux. Nous avons convenu de franchir la ligne quelque part dans la forêt de Charolles. Le parcours, paraît-il, n'offrait aucune difficulté... surtout pour nous, spécialistes des violations de frontières.

Effectivement, notre aventure commença sous les meilleurs auspices.

Nous débarquâmes du train à Lugny près de Paray-le-Monial à deux heures de l'après-midi. Bientôt, nous parvenions au petit bois, à cheval sur la ligne de démarcation.

Trois kilomètres de marche devaient nous amener sur le canal allant de Paray-le-Monial à Montceau-les-Mines où nous serions en zone occupée. Il ne s'agissait plus que de prendre le train à la gare la plus proche, après une nouvelle balade de cinq kilomètres. Un jeu d'enfant !

Avant de m'embarquer, j'avais eu la prudence de laisser à mon hôtel mes papiers personnels, mon ausweis, ne conservant que la carte d'identité de Maurel. Je me souviens avoir poussé le souci jusqu'à changer de chemise, car les miennes étaient brodées à mes initiales.

Nous voilà donc avançant prudemment au milieu des bois.

Nous marchons déjà depuis un quart d'heure avec précaution. Tout à coup, un chien aboie sur notre gauche.

— Nous approchons d'une ferme, dis-je. Si nous nous y arrêtons pour boire un peu ?

Mais un autre aboiement se fait entendre, suivi d'un troisième. Pas d'erreur! Ce sont des chiens policiers qui sont sur notre piste.

Quelques minutes plus tard, un énorme loup, gueule menaçante, s'immobilise devant nous, puis ses deux confrères arrivent.

— Ne bouge pas, dis-je à Wartelle, ou ces sales bêtes vont nous égorger.

Nous nous immobilisons, fixés par les yeux cruels des bêtes qui grognent sans cesse. Il est inutile de bouger. Je me souviens cependant d'avoir esquissé un pas et, à ce moment, une des bêtes s'est ramassée sur ses jarrets pour bondir. Nous faisons même attention de ne pas respirer trop violemment, nous sentant à la merci d'un geste.

Notre attente ne se prolongea pas. Deux douaniers allemands, habillés de gris bleu, arrivèrent peu après, sans se presser, le mousqueton sur l'épaule, une main dans les poches, l'air goguenard. Ils poussaient leurs bicyclettes. Ils attachèrent leurs chiens tranquillement comme de bons fonctionnaires, nous présentèrent leurs vélos en nous invitant, dans un mauvais français, à les traîner pour eux et nous montrèrent la route d'un geste large, en nous indiquant la direction où nous voulions justement aller, celle de Montceau-les-Mines.

Notre échec me paraissait d'autant plus cuisant que nous semblions avoir affaire à deux misérables pékins. Nous étions décidément plus maladroits que tous ceux qui, journallement, passaient de zone

libre en zone occupée. Nous étions les deux pauvres types de cette journée!

Nous marchions tristement devant nos deux Allemands, qui nous suivaient en échangeant des plaisanteries. Le fait de nous faire pousser leurs vélos me semblait particulièrement humiliant. C'était un signe d'asservissement, une sorte de carcan que le vainqueur encerclait sur le cou du vaincu.

Je me retrouve dans la cellule n° 22. En me hissant jusqu'aux barreaux par un rétablissement, mon regard donne sur la place de Chalon-sur-Saône. J'aperçois un obélisque. Deux fois par jour, de dix heures à dix heures trente et de seize heures à seize heures trente, je croise mon ami Wartelle dans la cour de la prison, au cours d'une promenade à pas cadencé. Je suis inscrit sous le nom de Maurel, né à Brive, âgé de trente-six ans. Je sais que la moindre enquête révélera que Maurel est mort en 1941, tué à Mers-el-Kébir par les Anglais. Dans ce cas-là, mon affaire paraît claire. Le camp de concentration ou le poteau. Tout cela, pour avoir voulu revoir Paris!

Je songe à Wartelle que j'ai entraîné dans cette triste aventure. Pourquoi une fois de plus, suis-je son mauvais génie? N'était-ce donc pas suffisant d'en avoir fait comme moi par nos missions scabreuses d'avant-guerre, un proscrit éloigné de sa femme, de son usine.

Le quinzième jour, on ouvre la porte de ma cellule et le geôlier crie : « Maurel, raousse. » Nous

nous retrouvons à une trentaine dans un panier à salade. On nous a rendu nos papiers. Que va-t-il se passer?

Le car s'arrête bientôt, trois kilomètres plus loin. La porte s'ouvre; nous nous apercevons que la voiture est arrêtée au milieu de la ligne de démarcation, face à une barrière. Un Allemand épelle nos noms, les uns après les autres et oblige chacun de nous à se diriger dans la direction d'où il venait lorsqu'on a procédé à son arrestation. Ceux qui avaient été pris voulant pénétrer en zone libre étaient renvoyés sur la route de Paris; ceux qui, venant de zone libre, voulaient aller en zone occupée étaient renvoyés sur la route de Mâcon-Lyon.

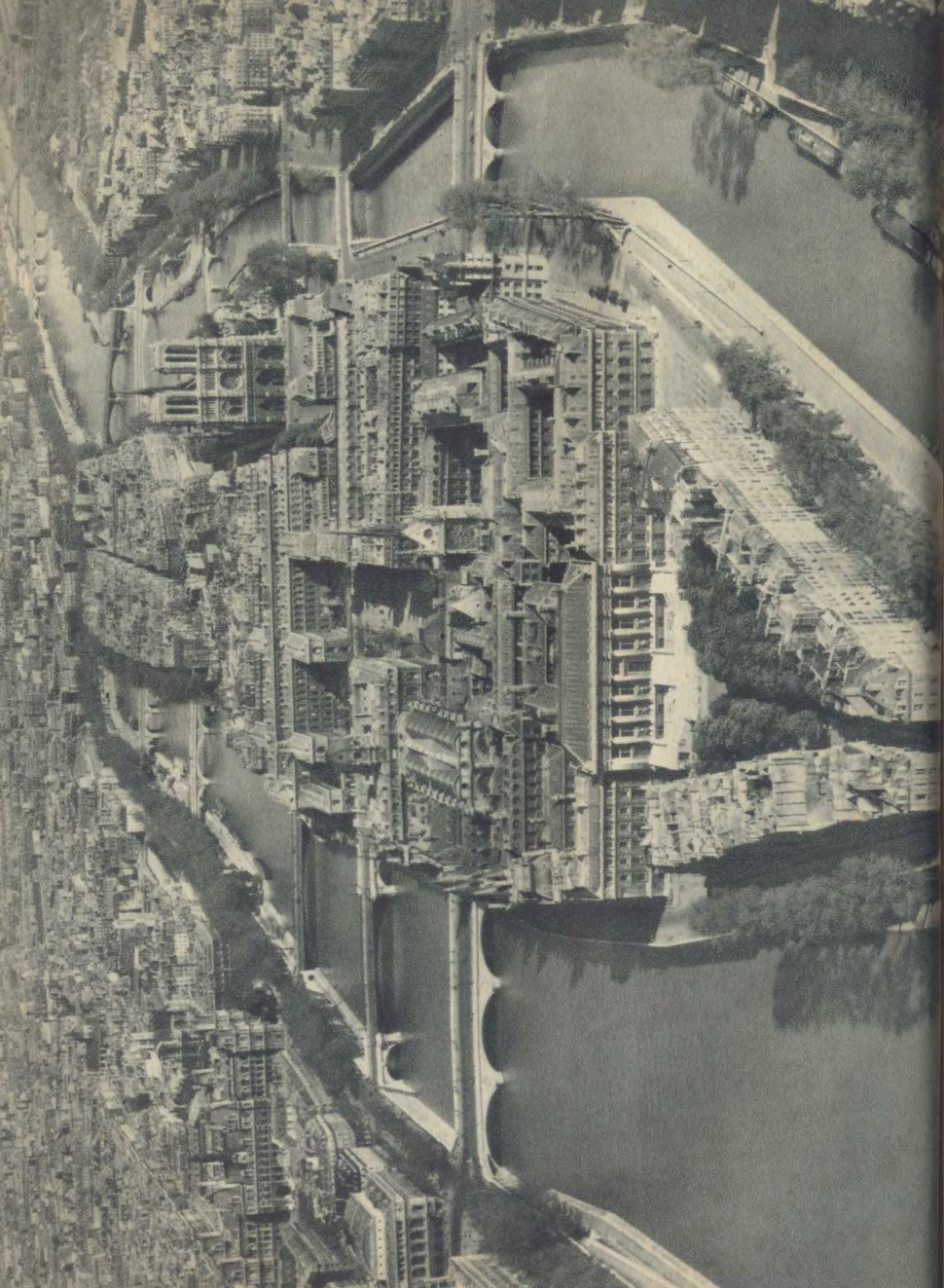
Etonné de cette liberté, je m'immobilisai après quelques pas, attendant la sortie de Wartelle. Celui-ci, sautant du panier à salade, eut l'idée d'interroger l'Allemand, je ne sais trop sur quoi. Toujours est-il que le geôlier, pressé d'en terminer avec sa corvée, lui montra la direction du sud et lui appliqua un vigoureux coup de pied dans le derrière pour l'obliger à déguerpir plus rapidement.

J'éclatai de rire en considérant son air d'indignation et tant l'attitude de l'Allemand me semblait comique. Pour le consoler, nous pénétrâmes dans le premier café venu et je lui chantai ma petite chanson : *Tu reverras Paname!*

Je revins à Lyon pour déposer Wartelle et, trois jours plus tard, j'étais à Alger où je retrouvais ma femme et mes enfants. Je ne dis mot de mon aven-

Voici comment j'opère seul en avion





ture, très vexé, et pensant à ce que serait devenu mon prestige aux yeux de mon petit Robert s'il avait su que son papa s'était si bêtement mis entre les mains des douaniers Allemands.

Je reçus peu après un mot du commandant de Be..... me demandant de lui faire parvenir d'urgence les renseignements que je possédais sur la situation du matériel aérien mis sous contrôle par la commission italienne sur deux aérodromes proches d'Alger. Je partis le 5 novembre pour Marseille, avec ma femme qui voulait rendre visite à mes enfants à Nice. De Be..... fut très satisfait du document que je lui remis.

— Bravo, Henrard, me dit-il, ce que vous m'apportez là va bientôt servir.

Je le quittai sur cette phrase encourageante.

Quelques jours plus tard, j'apprenais que les Alliés avaient débarqué en Afrique et qu'Alger était occupé par les armées américaines. Manque de chance, j'étais à Nice au même moment.

Quelle autre solution me restait-il que de revenir à Paris? Contrairement aux ordres reçus, bien sûr, mais depuis l'invasion de la zone libre par les Allemands, je n'étais pas plus en sécurité à Nice que dans la capitale. Ma femme et moi nous prenons le train sans réfléchir davantage. Notre première visite est pour notre petite maison de Colombes que nous trouvons entièrement pillée. Nous constatons cette situation sans trop de tristesse, trop heureux d'être encore en vie et surtout de respirer

cet air familier. Nous passons la première nuit dans notre maison aux fenêtres brisées, dans un lit sans draps, avec des chiffons nous servant de couverture.

Le lendemain, nous nous offrons, bras dessus bras dessous, une promenade sur les grands boulevards, de la Concorde à l'Opéra et de l'Opéra à la République, nous arrêtant comme des provinciaux à toutes les boutiques. Nous remontons les Champs-Élysées jusqu'à l'Etoile, le cœur en fête. Mais, tout à coup, une musique brutale nous immobilise et nous voyons déambuler, grosse caisse en tête, cent cinquante à deux cents S.S. au pas de l'oie, qui descendaient l'avenue. Ah! qu'ils m'ont fait mal, ces tambourins et ces fifres, et que je regrette cette vision, que je garde encore en mémoire, de cette troupe de reîtres descendant « mon » avenue des Champs-Élysées.

**

Timidement, prudemment, je rendais quelques visites. Comme un malade qui réapprend à vivre, je posais de stupides questions à mes amis. Comment fait-on pour ceci? Quelles démarches doit-on faire pour obtenir cela? Mes camarades souriaient, me regardant avec attendrissement, mais aussi avec joie, je crois, car je devais leur apparaître comme l'enfant prodigue. Tous me donnaient le même conseil : « Surtout, ne rentre pas à ton usine. Il

y a des Allemands au comité de direction; tu vas tomber dans un guet-apens. »

Comme un loup qui flaire, j'allai cependant plusieurs fois jusqu'au coin de la rue Melingue pour apercevoir de loin les bâtiments de l'usine. Puis, je rendis visite à mon père et à ma mère, qui me donnèrent les mêmes avis de prudence.

Mais je n'écoutais les conseils de personne, comme d'habitude et, un matin de mai, je franchis le grand portail, croisant dans l'entrée des ouvriers stupéfaits de mon apparition. J'arrivai devant la porte de mon bureau où j'entrai sans frapper. Je savais qu'à ma table de travail se trouvait un interprète qui, d'ordinaire, était accompagné d'officiers allemands. Je jouai le grand jeu. J'avais dans ma poche mon Colt gros calibre chargé, le doigt sur la gâchette, prêt à ouvrir le feu à la moindre alerte.

L'interprète était installé à ma table. Il leva les sourcils et me regarda, l'air un peu étonné, puis me dit gentiment :

— Il y a bien longtemps, monsieur Roger, que nous vous attendions. Soyez persuadé que ces messieurs vont être ravis de savoir que vous êtes arrivé à Paris pour vous occuper de l'usine.

— Qui sont ces messieurs? dis-je.

— Mais les Allemands, pardi! Ce sont dans le fond de braves gens. Ils connaissent tous votre petite histoire et ne vous en veulent pas le moins du monde. Vous verrez. Dans une heure, le commandant Ruffelt, des Rus-Tung-Kommando, doit

venir ici. Je suis persuadé qu'il sera ravi de faire votre connaissance.

Cependant, je ne voulus pas attendre la visite du commandant, et me retirai, un peu surpris de cet accueil. Après tout, il était évident que si la Gestapo avait voulu s'emparer de ma personne, elle l'aurait fait depuis longtemps. Pourquoi d'ailleurs les Allemands me rechercheraient-ils pour ces vieilles histoires? Peut-être étaient-ils satisfaits que je vienne relever mon vieux père? Les réactions de l'interprète devaient correspondre à la politique économique qu'ils avaient l'intention d'appliquer en France.

Mon raisonnement était juste. Je revins à l'usine et, le cinquième jour, reçus la visite du capitaine Grutman.

— Monsieur Henrard, dit-il, je ne suis pas fâché de faire votre connaissance. Je sais apprécier les gens qui se sont montrés braves pour leur pays. Je connais vos vols d'espionnage en Allemagne en 1938 et 1939.

Il sortit de sa poche un petit carnet et lut : « Henrard, directeur des Etablissements Richard, propriétaire du *Farman tourisme F.A.N.F.K.* et, en 1939, propriétaire du *Lockheed 14 A. bi-moteur F.A.R.Q.A.*, ayant fait de nombreuses missions sur l'Allemagne, la dernière le 17 juillet 1939. »

— Vous voyez que nous sommes bien renseignés.

Et le capitaine Grutman eut un large sourire.

Je m'étais reculé de deux pas, prêt à me ruer sur lui si notre conversation avait mal tourné. Mais le Boche continuait :

— Nous, les Allemands, comprenons les grands patriotes comme vous, qui ont servi leur pays avant et pendant la guerre. A ceux-là, nous ne touchons jamais un cheveu de la tête.

Je regardai ce grand rouquin avec méfiance et étonnement, pensant que peut-être au coin de la rue était posté un homme de la Gestapo qui allait faire son apparition d'une minute à l'autre. Mais non. Il ne se passa rien et l'année se termina sans histoire. Je n'avais pas de contact avec les Allemands qui semblaient m'ignorer. Il ne se passait pas de jour, par contre, sans que ces chefs militaires ou civils allemands, et parfois même leurs subordonnés, vinssent à l'usine procéder à des expéditions qu'Hitler aurait vraisemblablement réproouvées. Dans les caisses bien cerclées des Etablissements Jules Richard partaient pour la grande Allemagne et par camions militaires et même par péniches des cargaisons d'objets les plus hétéroclites. C'était hilarant de voir ces types qui, flairant la défaite, nous faisaient emballer dans nos caisses marquées : « Mécanique de précision »... des dizaines de milliers de petites cuillères, des rubans de soie, du vin, des couverts d'aluminium, etc... etc...

Personnellement, je préférerais voir partir ce volume de caisses chargées d'objets inoffensifs mais

dont la revente devait être fructueuse au Paradis hitlérien, plutôt que de bourrer ces emballages avec les produits « Jules Richard ».

Je me prêtai de fort bonne grâce à leur « Petit Trafic » et c'est incontestablement à cette position prise par moi de « neutralité bienveillante » qui favorisait leur marché noir que j'ai dû en partie ma liberté.

Pourquoi ne pas dire ici qu'il fut dans les sacrifices de mon usine, de ceux désignés par une minorité regrettable issue d'une libération tumultueuse un homme qui cependant avait joué, pour ses collègues, pour ses patrons le *dangereux double jeu* allant au bénéfice de la France.

Dans ma position *d'espion en sursis d'arrestation journalière* je lui dois la vie et l'en remercie. Nous ne réussissions pas toujours à éviter le S.T.O. qui, durant toute l'année 1944, préleva sa dîme sur notre personnel.

En juin, un de mes bons camarades du Service de Renseignements vint m'apprendre une triste nouvelle. Garde et Agoutin venaient d'être condamnés à mort par le conseil de guerre allemand.

Chevalier s'en était tiré de justesse. Ses bourreaux l'avaient abandonné considérant qu'il est difficile de tuer deux fois le même homme. Le corset de cuir sur la colonne vertébrale brisée, la jambe morte et l'œil énuclé de Chevalier venaient de le dispenser de la grâce suprême d'un peloton d'exécution allemand.

Garde et Agoutin devaient être fusillés sur le stand de tir d'Issy-les-Moulineaux et j'ai su comment ils étaient morts!... alors, depuis ce jour-là, un remords s'est installé en moi.

Ah! oui, j'avais voulu revoir Paname en oubliant que nous étions en guerre et je m'étais installé peu à peu dans une sorte de quiétude. Sans doute, aux yeux des hommes, je n'avais rien à me reprocher : j'avais fait mon devoir et le repos m'était permis. Mais devant la conscience de mes camarades de combat, je n'étais certes pas aussi pur. Eux n'avaient pas hésité, eux avaient continué.

Peut-on transiger avec son devoir? A-t-on le droit de s'arrêter avant d'avoir terminé sa mission, c'est-à-dire avant la libération du pays? Je ne pouvais, sans un serrement de cœur, repenser à ces trois héros, mes camarades, qui avaient tout donné d'eux-mêmes jusqu'au dernier sacrifice alors que moi, j'étais heureux, satisfait, riche, honoré.

Le 25 août 1944, je suis allé moi aussi sur les Champs-Élysées regarder descendre sur la glorieuse avenue le général de Gaulle et ses compagnons. J'ai hurlé avec la foule enthousiaste mais, dans le fond de mon cœur, je n'étais pas très fier de moi.

Bien sûr, je pouvais me dire que le sort m'avait été contraire. D'abord, Mers-el-Kébir, atroce drame qui avait fait naître en moi la haine de l'Angleterre; puis plus tard l'accueil des Allemands qui, au lieu de me chasser, m'avaient laissé reprendre ma place. A cette époque, il était déjà difficile de passer en

Angleterre et même, dans ce cas, je savais très bien que mon âge ne m'aurait pas autorisé à reprendre du service actif. Je n'aurais été qu'un rampant... Mais, assurément, j'aurais pu conserver ma place avec les camarades des services secrets.

Non, je n'étais pas digne d'éloges! Et le souvenir de mes camarades morts me lancinait comme une douleur. Sans doute je vieillissais.

CHAPITRE XI

UNE NOUVELLE JEUNESSE

SUIS-JE si vieux? Vais-je définitivement tourner le dos à tout ce qui a été jusqu'ici la joie de mon existence? Les responsabilités se sont accumulées sur mes épaules et j'ai évidemment l'obligation d'assurer la marche de mon usine et de soulager mon vieux père. Je crois aussi que je suis en train de payer le prix de plusieurs années de vie aventureuse. J'ai sans doute soif de bonheur et de tranquillité.

J'ai acheté ces derniers temps une jolie propriété à Croissy-sur-Seine et je mène la vie de l'industriel aisé : grosse activité mais existence large.

Au-dessus de ma propriété, passent fréquemment des avions de tourisme du club du Pecq que je regarde quelquefois avec envie. Mais j'ai quarante-sept ans; je ne suis pas remonté en avion depuis sept ans. J'ai tourné la page.

Et puis, par hasard, je rencontre avenue de l'Opéra un vieux camarade de mon enfance, Louis Devanlay. Nous bavardons quelques minutes. Il

m'apprend qu'il est moniteur sur planeurs à Moisselles. Nous nous quittons sur un « à bientôt ».

Le soir, je parle de cette rencontre à mon fils Robert... et trois jours plus tard, un dimanche, nous sommes à Moisselles.

Quel plaisir de retrouver cette ambiance des terrains et de fouler du pied le vert gazon parsemé de marguerites!

Devanlay nous accueille fraternellement.

— Mon vieux, me dit-il, je vais te lâcher sur un *Zogling* qui va te rappeler le bon vieux temps. Car si tu te souviens, la première fois où tu es monté à bord d'un tel appareil, en 1930, tu n'as pas cassé de bois, ce qui est un événement quand on te connaît bien!

Aussitôt dit, aussitôt fait. Je fus tiré pendant trois cents mètres à quatre mètres de hauteur et réussis à me poser correctement après avoir décroché mon câble cent mètres avant le tracteur. J'étais assez content de moi et, respectant le principe du sport d'équipe, je tirai ensuite mon planeur, avec l'aide de deux ou trois jeunes camarades, sur la piste qui lui était réservée. Je retrouvais la vraie camaraderie d'antan des terrains. Devanlay me largua encore une fois, mais à cinquante mètres de haut, d'où j'effectuai un tour de piste normal et un atterrissage correct.

Je rayonnais. Et Robert était enthousiaste.

— A moi, maintenant, me disait-il. A mon tour, papa.

Mais sans l'écouter, Devanlay et moi, bras dessus bras dessous, nous rendîmes au bar échanger nos souvenirs.

— Regarde, dis-je soudain à mon camarade, ce type qui monte au bout du câble dans un cabré qui me paraît excessif.

— En effet, me dit Louis, il monte trop fort. Regarde, le planeur oscille de droite à gauche d'une façon dangereuse et il est prêt à amorcer une perte de vitesse.

Soudainement, d'ailleurs, le planeur largua son câble, amorça une chandelle assez impressionnante, mais le pilote réussit à le redresser assez vite.

— Quel est l'idiot qui pilote ainsi? m'écriai-je.

Devanlay ne m'avait pas écouté et déjà courait vers le treuil. Le conducteur lui expliqua qu'il avait reçu par signaux l'ordre de tirer le planeur pour une montée normale à l'altitude maxima.

Je compris tout de suite que c'était Robert qui était dans le ciel. Sans doute n'avait-il pas su donner les précisions utiles. On l'avait largué pour un vol à haute altitude. Il ne lui restait plus maintenant qu'à rester calme et à se rappeler les théories enseignées.

Je n'avais jamais remarqué à quel point un corps humain peut être instantanément en transpiration. Je me souviens avoir été en « eau » en l'espace de quelques secondes. Les demis de bière « pissaient de mon front », tellement j'avais peur.

Les yeux rivés sur le planeur, Devanlay et moi

ne disions mot. Rapidement, Robert dut retrouver son sang-froid car le vol devint régulier, la descente s'amorça normalement et il effectua son dernier quart de tour face à la piste un peu trop haut mais bien en ligne.

Le planeur courut quelques secondes à un bon mètre du sol, puis bascula sur la gauche et se posa assez durement en perte de vitesse, abîmant un bout d'aile et cassant son patin.

Nous accourûmes, Robert nous accueillit en souriant :

— Tu vois, papa, me dit-il, ce n'est pas si mal que ça!

J'étais si heureux de le retrouver en vie et intact que je lui pardonnai instantanément. Il suivait d'ailleurs mes traces!

Cette rencontre fortuite avec Devanlay avait ouvert en moi une véritable soupape par où ma soif de l'air s'extériorisait. Je me remis à lire les journaux d'aviation. En feuilletant un de ces magazines, je remarquai une publicité précisant que la Société Stark, à Billancourt, mettait en vente un petit monoplace de 40 chevaux. Je reposai mon journal et, sans réfléchir davantage, sautai dans ma voiture et me rendis à Billancourt. M. Stark lui-même me reçut et me vanta les avantages de son petit appareil.

C'était un très bel avion et je pensais déjà que je pourrais faire aménager une trappe à l'intérieur pour pouvoir y adapter un appareil photogaphi-

que automatique en oblique. Il avait un autre avantage : son prix abordable.

Huit jours plus tard, je remorquais mon *Stark* derrière ma voiture, béquilles accrochées au pare-choc arrière, en direction du terrain historique d'Issy-les-Moulineaux.

Qu'il était beau mon appareil, tout blanc avec ses filets bleus, son cockpit de plexiglass brillant au soleil. C'est tout juste si je ne lui parlais pas, si je ne lui racontais pas les belles histoires que je connaissais et qui avaient eu pour cadre ce terrain d'Issy-les-Moulineaux où avaient évolué autrefois mes maîtres et mes idoles.

Le lendemain, Robert m'accompagnait. Il avait délibérément séché son cours de l'école commerciale (lui aussi).

— Tu vas voir comment papa décolle le *Stark*, lui avais-je dit.

— Mais papa, tu n'as pas revolé depuis 1940. Tu n'as pas peur de le casser, ton avion?

Pour Robert, il n'y avait plus que l'avion qui existait. Il savait d'ailleurs son papa incassable.

Son air inquiet me troubla : « Et si j'allais me casser la gueule, cette fois? » Car moi, je ne pensais pas au *Stark*, mais à ma peau, à laquelle je tenais beaucoup — beaucoup trop à cette époque où, ayant acheté pour la première fois de ma vie une paire de pantoufles, j'étais devenu un bourgeois. Ce gosse de vingt et un ans me faisait douter de moi.

Nous voilà enfin devant le hangar. Nous sortons

le joujou. Robert brasse l'hélice. Je m'installe aux commandes. Le gosse me regarde avec des yeux d'envie. Je devine qu'en esprit, il est déjà à ma place. Je lui ai d'ailleurs déclaré :

— Cet avion sera le tien plus tard, lorsque tu seras breveté.

Il retire les cales. Je lui fais un signe de main et je l'entends qui hurle :

— Le casse pas, surtout, papa!

L'avion roule. Je le place en bout de piste, face à la bande de décollage. Je suis obligé de m'arrêter, car mes jambes tremblent. Si je m'écoutais, je redescendrais. Mais soudain je mets les gaz. Le frétilllement de mes pieds s'arrête. L'avion roule face à son axe d'envol. Je tire sur le manche. Ça y est, je m'affranchis de la planète, je m'évade, je prends de la hauteur, je survole Paris. Ma passion me prend tout entier. Je suis enivré. Au lieu de dégager après un petit tour de piste au-dessus de la banlieue, j'amorce un grand virage au-dessus de Paris. Je dépasse la Cité Universitaire, survole Montparnasse, la Tour Eiffel, l'Arc de Triomphe, le Bois de Boulogne, Auteuil. Les souvenirs reviennent à mon esprit chaque fois que mon regard se pose sur un des monuments de pierre qui parent la capitale. Je reconnais des rues familières, je me remémore de vieilles histoires, je renoue avec un passé que je croyais mort et qui, soudain, me paraît si riche que je comprends qu'il définit mon avenir.

Robert, lui, m'attendait sur le terrain, toujours

aussi anxieux, guettant mes fautes d'atterrissage, ne pensant qu'à « son » avion, « son » joujou.

Après ce premier vol, je démontai le bâti arrière prévu pour mon appareil photographique afin de rendre libre un emplacement, à la vérité minuscule, mais où Robert, en rampant, se glissa comme une anguille. Plié en deux, la tête sur son épaule droite, tassé comme un traversin, il exultait, malgré sa position inconfortable.

Mon petit avion devenait un biplace. Je me souviens qu'au moment où nous survolions la Tour Eiffel, Robert me dit :

— Papa, passe donc sous la Tour. Ça va être très amusant!

Malgré mon envie, je ne répondis pas à son désir, me contentant d'acrobaties anodines pour lui donner quelques émotions. À notre descente d'avion, Robert avait un torticolis, ce qui ne diminua pas sa joie.

De ce jour, d'ailleurs, il devint insupportable, au point même qu'on me convoqua à l'école commerciale de l'avenue Trudaine pour m'informer que si sa conduite ne s'améliorait pas, on serait dans l'obligation de le renvoyer.

— Monsieur, me dit le directeur, votre fils ne s'intéresse plus qu'à l'aviation et, ce qui est pire, il exerce son influence sur un groupe de camarades qui, aussi passionnés que lui, négligent leurs études.

Tout en écoutant ce brave homme, je revoyais une scène semblable, vieille de trente ans. Ma mère

était alors dans la position où je me trouvais ce jour-là, écoutant les doléances d'un directeur à propos d'un galopin qui ressemblait fort à mon Robert. Ironie du sort! Mais comme cette fois j'avais de l'expérience, je promis de faire le nécessaire auprès de mon fils.

Le soir, nous eûmes une conversation sérieuse : « Plus d'aviation avant les grandes vacances, lui dis-je, mais si tu réussis tes examens de sortie, tu passeras ton brevet. »

En juillet 1947, comme il avait tenu parole, je dus obtempérer. Robert fut inscrit à l'école de pilotage Morane, à Villacoublay. Douze jours plus tard, il avait son brevet. Je lui confiai mon monoplace *Stark*.

C'est sur le terrain de Toussus-le-Noble qu'eut lieu son premier envol. C'est moi, cette fois, qui mis le moteur en marche, cependant que Robert me saluait de la main. J'étais assez fier de regarder son décollage, impeccable, et de constater qu'il avait le sens naturel du vol, la sûreté des réflexes qui font les bons pilotes. « Ce sera un meilleur pilote que toi, pensai-je. Et peut-être même un homme plus sûr, doté d'une personnalité plus riche. »

J'accueillis à sa descente d'avion ce gaillard de 1 m. 80 par une franche accolade. Que pouvais-je lui refuser? Et lorsqu'il me dit :

— Tu me le donnes, dis, papa?

Je ne pus qu'acquiescer, le *Stark* était à lui.

Robert effectua, les uns à la suite des autres, six

atterrissages dont certains prêtaient à une légère critique. Il prenait la piste un peu trop haut et roulait trop loin. Je voulus lui démontrer qu'il était possible de raccourcir sa prise de terrain considérablement en effectuant une glissade. Je disposai sur la bande gazonnée deux marques à cent mètres de distance l'une de l'autre. Il était convenu que je me présenterais face à la piste d'atterrissage, volontairement très haut, et que je me poserais après une glissade.

Je décolle, effectue un tour, prends une altitude un peu forte en face de la bande gazonnée, réduis le moteur, sors mes volets et en avant pour la glissade. Je vois arriver le sol sur le côté. Il est temps de remettre tout au milieu. Mais je me sens un peu haut et crois pouvoir attendre une fraction de seconde supplémentaire avant d'asseoir l'avion sur ses trois points. Malheureusement, je redresse avec un peu de retard. Ma roue gauche ripe, mon avion s'embarque en léger cheval de bois sur la gauche.

Je n'ai rien cassé, mais Robert arrive en levant les bras, furieux.

— Papa, tu vas me le mettre en pièces, crie-t-il. Et il ne me le confia plus ce jour-là.

Je me vengeai, quelques jours plus tard, en effectuant en rase-motte, à cent cinquante à l'heure, plusieurs passages au-dessus de la Seine, face à ma propriété de Croissy qui surplombe le fleuve et dégaugeant en virage à l'américaine chaque fois que

le pont du chemin de fer de Chatou se présentait devant moi.

Pendant l'année 1943, fréquemment, un avion de chasse allemand, appartenant vraisemblablement à une base proche, passait sous le pont du chemin de fer. Cet exploit représentait une belle virtuosité, car l'avion ne disposait que de quelques mètres en latérale pour le passage des bouts de plans. Robert avait assisté plusieurs fois à cette acrobatie et applaudissait.

— Cet Allemand était un as, répétait-il.

Je lui expliquai que ce pilote avait surtout du cran et du métier. Il suffit, pour passer sous le pont, de mettre la vitesse maxima, de raser les flots le plus près possible en regardant devant soi, ni à droite, ni à gauche. Il faut viser l'axe central de l'arc du pont, surtout ne pas regarder, ni à droite ni à gauche. Après, on dégage. Et je lui racontai que, moi aussi, avant la guerre, je passais sous tous les ponts de la Loire. Et Robert me rétorquait :

— Oh! les ponts de la Loire sont des ponts suspendus. C'est du travail facile.

J'étais un peu vexé.

Je venais pour la troisième fois de survoler en rase-motte ma propriété. J'avais vu ma femme, mon fils, ma fille, la bonne et le jardinier me faire de grands signes lorsque, brusquement, l'histoire du pilote allemand me revint en mémoire : « À toi de jouer », me dis-je. Alors, poursuivant ma trajectoire, à un mètre au-dessus de l'eau, je m'engouf-

frai à cent quatre-vingts à l'heure, comme un tonnerre, sous la voûte du pont que je passai sans aucune difficulté. Je dégageai immédiatement pour éviter le deuxième pont routier de Rueil-Chatou.

J'eus droit, quelques heures plus tard, aux applaudissements frénétiques de Robert, mais ma femme, les larmes aux yeux, me fit de violents reproches.

— Tu n'es qu'un casse-cou! me dit-elle. Voilà les exemples que tu donnes à ton fils.

Elle se trompait, d'ailleurs, car, après avoir réfléchi, Robert conclut :

— Oui, bien sûr, c'est pas mal, papa, mais ton avion était beaucoup plus petit que celui de l'Allemand!

Un après-midi, je partais en direction du terrain Beynes-Thiberval que je survolais. Une demi-douzaine de camarades, de moniteurs et d'élèves s'étaient rassemblés, regardant cet avion effectuer quelques acrobaties dans le ciel. Entre deux cents et trois cents mètres d'altitude, j'opérai une série de tonneaux, de loopings, suivis de renversements et de virages à l'américaine. Ayant ainsi impressionné mon monde, je décidai de terminer l'opération par un atterrissage sur place du plus bel effet.

Plus tard, mon ami Devanlay, qui était au sol, me raconta l'exercice de la façon suivante :

— Nous avons vu quelque chose de fantastique. L'avion descendait sur le côté, queue basse, et en telle opposition latérale que je me suis dit : « Quel

as! que ce pilote! » Et puis, lorsque j'ai vu le coucou basculer sur l'aile, piquer du nez et s'écraser au sol comme un pavé, j'ai compris que c'était un fou qui pilotait. Je ne savais pas que c'était toi, mon pauvre Roger!

J'étais effectivement tombé comme un pavé. Je n'avais pas observé mon badin et, de plus, j'avais le vent sous l'aile. Comme un fer à repasser, je m'étais senti partir en tonneau sur l'aile basse, l'avion avait piqué du nez et, en une seconde, je m'étais retrouvé encerclé dans des morceaux de bois, dans des débris de ferraille, la tête en bas, les pieds en l'air, dans l'impossibilité absolue de faire le moindre mouvement.

Mon casque m'avait protégé; mes bretelles d'attache avaient résisté et mon parachute dorsal avait isolé ma colonne vertébrale de la carcasse de l'avion. Dans cette position, la tête collée au sol, j'entendis la résonance d'un pas de course de gens qui devaient se précipiter vers l'avion. Une voix hurla :

— Surtout pas de cigarettes. Il n'est peut-être pas mort.

Je reconnus la voix. C'était Devanlay.

Je commençai d'ailleurs à me demander si j'étais réellement en vie, tellement j'étais abruti par le choc.

Il paraît cependant que je me suis mis à hurler :

— Non. Je ne suis pas mort. Et attention aux cigarettes.

Il fallut arracher le plancher de l'avion et couper ma ceinture. On me tira par les pieds. On voulut

me porter pour me conduire au hangar distant de trois cents mètres, car on me supposait les os brisés. En fait, je me mis sur les pieds et ne ressentis qu'une petite douleur. J'avais un tour de hanche.

Devanlay, remis de l'émotion, cherchait à me consoler.

— Mon pauvre vieux, tu as eu la poisse. Tu avais le vent sous l'aile.

Je sautai sur cette explication et ne cessai de répéter :

— Quelle poisse! J'ai eu le vent sous l'aile!

On feignit de me croire, mais il était bien certain que j'avais agi comme un imbécile, avec une glissade trop en opposition, en pleine perte de vitesse. Trop cabré : faute de pilotage impardonnable pour un aviateur ayant trois mille heures de vol.

L'accident ne me coupa pas l'appétit, au contraire. Et comme il était midi, tout le monde s'attabla joyeusement autour du rescapé. On allait nous servir lorsqu'une voiture arriva du centre de Chavenay, dont le terrain de Thiberval dépendait. Les autorités, alertées, se rendaient sur les lieux.

L'automobile stoppa devant les restes de l'appareil. Nous vîmes les officiels se pencher, examiner, prendre des notes, puis l'un des civils pénétra dans la salle à manger où nous étions rassemblés. Il observa d'un air un peu gêné notre joyeuse tablée.

— Où avez-vous mis le cadavre? dit-il d'un air de réprobation.

Un éclat de rire général lui répondit :

— C'est moi, monsieur, dis-je. Buvez à ma santé.

L'homme me regarda comme un fantôme, ébahi.

— Je suis médecin, dit-il. Je veux absolument m'assurer que vous n'êtes pas blessé. Vous savez, dans ces cas-là, on peut paraître très bien portant pendant l'heure qui suit l'accident puis, tout d'un coup, on s'écroule à la suite d'une hémorragie interne.

Je lui obéis. Il m'examina attentivement et fut obligé de constater que je n'avais pas une égratignure. Le déjeuner se termina joyeusement à cinq heures de l'après-midi. Seul, Robert faisait triste figure. J'avais détruit son avion.

Je le consolai en lui affirmant que l'appareil étant assuré, je ne tarderais pas à lui en fournir un autre.

Il fallut attendre quelque temps cependant. Robert et moi étions désœuvrés sans notre avion. Pour retrouver quelque satisfaction, les deux passionnés que nous étions retournèrent un dimanche sur le terrain où l'ami Devanlay entraînait ses élèves au vol à voile. Très vite, Robert témoigna d'une maîtrise bien supérieure à la mienne, et me regardait d'un air un peu goguenard. Je décidai de lui faire une démonstration qui me redonnerait quelque prestige.

Je pris donc place à bord d'un monoplace *Emouchet*, remorqué par un *Fiessler*. L'avion devait

me permettre d'atteindre une altitude de cinq cents mètres jusqu'à un courant ascendant.

Un drapeau s'abaisse. Le *Fiessler* roule, le câble se tend, mon planeur s'ébranle. Mais la vitesse n'est pas suffisante. Les aides qui tiennent les ailes ont lâché le planeur lorsque celui-ci a commencé sa glissade et je bascule sur l'aile gauche qui repose sur le sol. Cependant, l'avion prend de la vitesse. Le planeur fait un bond à droite, retombe sur l'autre aile; je suis lancé contre les montants de la carlingue, très violemment. Je cherche à attraper le crochet de larguage pour me séparer de mon remorqueur, mais je suis tellement remué que ce simple geste m'est impossible. Soudain, un grand craquement : une aile vient de se détacher. Autre craquement, la deuxième aile cède à son tour. L'avion, qui va de plus en plus vite, m'entraîne dans sa course. Heureusement, le câble lâche à son tour. L'avion remorqueur décolle avec le reste du câble et un morceau de capot.

Une nouvelle fois, je me retrouve au milieu des débris.

Le pilote de l'avion qui en était à son premier remorquage, avait commis l'erreur de ne pas mettre instantanément tous les gaz. Mes commandes n'avaient pas répondu avec assez d'efficacité pour me tenir axialement sur mon patin. Les deux aides n'avaient pas accompagné assez longtemps mon départ. Finalement, tout le monde se disputa et le

reste de l'après-midi s'acheva dans les cris et les éclats.

Pour me consoler de mon score impressionnant d'incidents, je décidai d'aller visiter l'exposition de l'Aéronautique. Je contemplai avec satisfaction les machines racées qui étaient présentées et tout particulièrement le *Norécrin*, quadriplace à ailes surbaissées, aux performances élevées, et dont le train d'atterrissage tricycle rentrant était le dernier cri de la technique moderne.

Ma femme m'observait du coin de l'œil, comprenant que mon attention cachait beaucoup d'arrière-pensées. Allais-je encore une fois engloutir le capital familial dans l'achat de cet appareil?

Sans répondre, je calculais. À 260 kilomètres à l'heure, j'effectue Paris-Marseille en 2 h. 50; Paris-Nice en 3 h. 15. Quelle belle machine! Et puis, avec le double poste de pilotage, plus de disputes. Robert sera à mes côtés.

Je suis revenu subrepticement à l'exposition après avoir réuni mes économies. J'ai sollicité un peu de crédit et j'ai acheté le *Norécrin*.

J'ai pris livraison de l'appareil sur le terrain de Guyancourt. Je suis enchanté. Nous sommes en mars et je décide instantanément que, pour inaugurer le *Norécrin*, nous allons effectuer, ma femme, mes deux enfants et moi, une coisière autour de la Méditerranée, en compagnie de vingt-quatre appareils semblables. Ce projet, que l'on m'avait soumis

au moment de l'achat de l'appareil, m'avait tout de suite enthousiasmé.

Paris, Nice, Rome, Palerme, Tunis, Bougie, Alger, Oran, Casablanca, Rabat, Agadir, Marrakech, Tanger, Porto, Pampelune, voilà le programme.

Pendant cette tournée triomphale, Robert et moi pilotions à tour de rôle. Ce furent des journées enchantées et les plus belles vacances de ma vie.

Peu après, Robert partit en Angleterre pour compléter ses études. Je lui rendis quelquefois visite et nous nous rencontrions sur le terrain d'aviation de Croydon. Notre week-end se passait à bord de l'appareil, Robert pilotant.

J'avais modifié mon *Norécrin* en appareil industriel, devant me permettre d'utiliser mon matériel photographique.

Après quelques recherches, j'avais disposé, sur l'emplacement des deux sièges arrière, un appareil automatique de trente centimètres de foyer en oblique et un appareil à la verticale fonctionnant à travers une trappe. Pour l'oblique, le cône porte-objectif était braqué par la fenêtre arrière. J'étais devenu rapidement expert dans cette sorte de prise de vues, malgré les difficultés de la position de l'appareil, qui était disposé en direction du sol, mais dans le sens contraire de la marche de l'avion. Il me fallait donc suivre dans un viseur le défilement du sol. Quand l'image que je souhaitais se

reflétait dans le viseur, je devais pencher l'avion, le cabrer ou le faire piquer, afin de déclencher la photo au bon moment. Or, l'avion était très rapide. Il fallait, pour obtenir beaucoup de netteté, réduire la vitesse. Je volais donc presque à la limite de la perte de vitesse. Pour voler lentement, je réduisais les gaz, sortais mes volets et effectuais les prises de vues avec la même méthode que celle d'un atterrissage. Après chaque photo, je remettais les gaz et rentrais mes volets. Ces manœuvres eussent été simples sans l'obligation de se retourner pour pouvoir viser dans l'axe où était braqué mon appareil photo.

Je volais donc à la limite de la perte de vitesse, la tête retournée en arrière, un œil à mon viseur, ma main gauche crispée sur la poignée de déclenchement d'obturateur et ma main droite aux commandes.

En 1948, je réalisai de la sorte trois mille clichés de la collection de Vues de France. La plupart de ces photos étaient prises à basse altitude : soixante-quinze mètres environ. Au-dessus de Paris, le danger était assez grand, au point que j'ai vu plusieurs fois certains de mes passagers, des pilotes surtout, être pris du « trac » en me voyant opérer, car ils se rendaient compte que la moindre baisse de régime du moteur signifiait l'accident.

J'avais identifié plusieurs endroits où, en cas de panne, je pouvais essayer de me poser. La Seine était, évidemment, le refuge le plus facile. J'avais calculé que l'avion flotterait de trente à cinquante

secondes, ce qui m'aurait permis, je pense, de pouvoir me sauver.

Au-dessus de Montmartre, de la gare de l'Est ou de la gare Saint-Lazare, la difficulté était plus grande. Je volais donc un peu plus haut. Le *Norécrin*, très fin planeur, avait la caractéristique de pouvoir demeurer en l'air, moteur coupé, sur une distance de treize à dix-huit fois son altitude. En calculant attentivement ma position et les vents, j'étais arrivé à délimiter les zones de sécurité. Pas un terrain de Gennevilliers, de Saint-Ouen, de la Courneuve, des Lilas, ne m'était ignoré. Régulièrement, je continuais donc ma petite industrie qui était surtout ma passion.

J'avais fait la connaissance, au cours d'une conversation de hasard, d'un jeune industriel d'Auteuil, M. Francelet.

Il m'accompagna plusieurs fois dans mes vols au-dessus de Paris. Charmant camarade, sympathique, plein d'entrain, il devint pour moi un assistant de valeur dont la présence m'inspirait un sentiment de sécurité. Il était très bon pilote et je me félicitais de le savoir à mes côtés lorsque, l'œil collé au viseur, je procédais au déclenchement de mes appareils photographiques. Plusieurs fois, il rectifia des erreurs de vol avec autorité.

Robert partit, en mars 1949, effectuer son service militaire. Malgré ses deux cent cinquante heures de vol et son brevet de pilote, il fut affecté comme rampant au terrain d'aviation de Fez. La guerre

n'avait pas changé grand'chose à la routine de l'armée!

J'étais d'autant plus heureux d'être assisté par Francelet que mon petit Robert était éloigné de moi pour une année.

En mai, nos amis Ripert nous invitent à un séjour à Ajaccio, ce qui sera l'occasion d'une croisière aérienne de quatre équipages. En plus de la famille Henrard, il y aura les Ripert, les Anseaume et les Lebrun. Par un très beau soleil de printemps, nous arrivons de conserve en vue de la rade d'Ajaccio.

Le lendemain, après une croisière en mer, en compagnie du D^r Ripert, nous décollons d'Ajaccio pour Pise, avec Venise comme but de voyage. Magnifique balade jusqu'à Pise, d'où les quatre avions partent pour l'Adriatique. Le temps se gâte en chemin. La météo signale un système nuageux très bas au-dessus des Apennins. Nous sommes tous des pilotes confirmés et, après quelques hésitations, décidons de poursuivre. Nous survolons Florence et pénétrons peu après dans la purée de pois. Le plafond est très bas. Un orage gronde dans le lointain. Le ciel entier est noir.

Mon appareil est le seul à être muni des instruments de P.S.V. et de radio. Devant ce panorama d'orage, je suis sur le point de retourner à Pise, lorsqu'à quelques mètres de moi, le D^r Ripert, de son appareil, me fait signe qu'il continue. À ma droite,

l'avion de Lebrun me suit et l'avion d'Anseaume ferme le groupe.

Décidé, Ripert pique droit sur les nuages. Comme les moutons de Panurge, nous le suivons. Quelques secondes plus tard, nous sommes isolés les uns des autres; nous volons dans une opacité nuageuse. La pluie se met à tomber. Nous sommes perdus. Il est même impossible de revenir en arrière.

La pluie tombe, plus serrée. Elle devient diluvienne et imperméable. De nombreux éclairs zèbrent les nuages. Je perds de l'altitude pour tenter de me repérer au sol. Dans une déchirure, je distingue le fond d'une vallée et j'envisage déjà de me poser sur le ventre, mais ma femme, qui a deviné mon intention, éclate en sanglots. Ma fille se met à hurler.

J'ai beaucoup de mal à conserver mon sang-froid. Devant l'attitude de mes deux passagères, je renonce à mon projet et reprends de l'altitude. Je distingue soudain sur ma droite une légère lueur au milieu du ciel noir. Une sorte de cheminée s'est produite entre les nuages. Je m'y engage et, soudain, le ciel bleu m'apparaît en même temps que le soleil. Au-dessous de nous, c'est la tourmente. Je poursuis le vol pendant un quart d'heure en conservant le cap sur l'Adriatique.

Et puis, comme par enchantement, les nuages se dissipent. Voilà Venise. Nous poursuivons, durant quelques minutes, notre promenade au-dessus de la lagune et atterrissons très normalement. Deux

autres appareils sont déjà posés : ceux de nos amis Anseume et Lebrun. Mais où est Ripert ?

Vingt minutes se passent et l'anxiété s'accroît. Nous demandons, par téléphone, des informations aux terrains d'aviation de Florence et de Pise. On est sans nouvelles de lui. Quelques heures plus tard, Pise nous rappelle pour nous dire qu'un avion *Norétrin* s'est écrasé à Civiletta di Romagna, en pleine montagne, et que les trois occupants avaient été tués sur le coup.

Ainsi s'acheva tristement cette croisière. Nous devons, le lendemain, par des sentiers de muletiers, parvenir sur les lieux de l'accident. Sur quatre cents mètres carrés, des corps déchiquetés, des débris d'avion éclaboussés de sang gisaient au milieu de la montagne.

Malgré cette tragédie, je décidai ma femme et ma fille à accepter une autre croisière sur l'Espagne. Elles devaient bientôt oublier, devant la féerie des images qui défilèrent sous nos yeux, la triste fin de nos amis.

Au retour, je repris mes vols photographiques en compagnie de Francelet.

Le 15 août, je décollai, seul, vers sept heures du matin, de Guyancourt, pour me rendre à Perpignan. J'avais l'intention de longer les Pyrénées pour enrichir ma collection photographique de quelques beaux documents. Au début de l'après-midi, je partis en direction de Foix, photographiant au passage Millas et Prades. Au-dessus de cette petite ville,

je descendis à cent mètres environ pour opérer. Je suivais, dans mon viseur, les images qui se précisaient et, toutes les trois ou quatre secondes, je déclenchais mon obturateur.

Je venais de terminer la dernière photographie, n'étant plus qu'à quatre-vingts mètres d'altitude, et mon premier geste fut de remettre les gaz. Il s'agissait d'enfoncer la poignée manuelle qui accélère le régime du moteur et rend à l'hélice son nombre normal de tours.

J'appuie sur la poignée. Elle ne s'enfonce pas. J'insiste. Rien ne se passe. Elle paraît bloquée. Mon moteur continue à tourner au ralenti, à douze cents tours environ. L'avion descend lentement ; un mètre par seconde, m'apprend le variomètre. Il me reste quatre-vingts secondes pour atterrir.

Je ne perds pas mon sang-froid. Il semble, au contraire, que, dans ces cas-là, ma lucidité exacerbée s'emploie à rechercher posément une solution.

Au-dessous de moi, c'est la ville, traversée par une route nationale bordée de grands arbres. À droite et à gauche, les contreforts de la vallée. J'effectue un virage, regardant rapidement ces 180 degrés d'angle nouveau qui me sont accordés. Mais pas la moindre trace de prairie. Partout, de grands arbres.

La ville n'est plus qu'à soixante mètres de mon avion. J'ai déjà perdu vingt secondes. Il me reste une minute. Le moteur continue à ronronner à douze cents tours. Soudain, à ma gauche, une plantation d'arbres m'apparaît, qui me semblent de peu

de hauteur. Comment va se comporter mon coucou à cent à l'heure dans ce feuillage? Je ne peux pas atterrir. Il faut que je réussisse un écrasement bien à plat avec le minimum de vitesse — éviter l'abattée latérale qui tue... c'est la même technique que celle que je connais pour poser un avion à roues baissées sur un plan d'eau. J'ai une idée subite, un réflexe qui apparaîtra aux profanes idiot mais qui va me sauver la vie — Pourquoi ne pas sortir mes roues? L'écrasement bien fait sur ce train d'atterrissage et sur ces arbustes vont m'absorber des G peut-être mortels.

C'est décidé — je sors mes roues — plus que 5 secondes et vite au moment où je sens la petite vibration d'ailes précurseur de la perte de vitesse, je coupe les contacts, bascule au fermé la manette d'essence, arrache le câble de commande de l'extincteur, je tire le manche à moi à fond. Bien à plat, l'avion s'enfonce dans ces quelques mètres qui le séparaient du sol, j'ai l'impression d'un ascenseur des Galeries Lafayette qui me dépose un peu brutalement au rez-de-chaussée — je vois des arbres et puis cela fait boum! Une branche traverse la carlingue, fait sauter le cockpit; l'avion s'immobilise.

Je reste une seconde immobile, ahuri. Je me tâte, me secoue. Rien de cassé. Je défais les sangles, me dresse sur mon siège et saute à terre. Je viens de réussir le plus beau cassage d'avion de ma carrière.

Je trouve devant moi, à terre, mon appareil pho-

tographique automatique dont les cinquante kilos, au moment du choc, ont brisé le bâti, et qui est passé comme un boulet à quelques centimètres de ma tête. J'ai vraiment de la chance.

Je m'aperçois que je suis tombé sur une plantation de pêchers et je suis englué du jus des pêches. Les fruits sont tombés sur moi, sur l'avion. Comme je l'avais prévu, les roues ont amorti mon choc, mais il ne reste rien de sauvable de l'avion. Il est complètement foutu.

J'étais en train de déguster les pêches lorsqu'un groupe de paysans, affolés, débouchèrent. Ils craignaient de trouver un cadavre et restèrent sidérés en me voyant manger les fruits.

Un quart d'heure plus tard, deux cents personnes étaient réunies dans le verger, puis les gendarmes arrivèrent. Ensemble, nous nous rendîmes à la gendarmerie où je fus reçu par le capitaine, jeune et affable, qui me demanda de lui narrer les circonstances de l'accident. Il me réclama les papiers de l'avion, que je lui donnai, et je vis tout à coup son regard s'attarder sur mon nom.

— Vous vous appelez bien Roger Henrard? me dit-il.

J'acquiesçai.

Il se leva et disparut dans la pièce à côté. Son absence se prolongea un bon quart d'heure. Je l'entendis téléphoner.

Je commençais à m'impatienter lorsque le capitaine revint. Il avait un air étrange. Sans préam-

bule, il me réclama tous mes papiers d'identité. Je lui donnai mon portefeuille. Il me demanda à brûle-pourpoint :

— Qu'avez-vous l'intention de faire maintenant?

— Je vais retourner à Paris par le train, pour tranquilliser ma femme et ma fille, car je ne voudrais pas qu'elles apprennent par les journaux les circonstances de mon accident.

— Eh bien! je suis au regret, monsieur, mais je suis obligé de vous garder ici, car j'attends des instructions à votre sujet.

— Que signifie? Ce n'est pas la première fois que je suis accidenté et on ne m'a jamais obligé à rester un jour et une nuit à côté des débris de mon avion. J'entends rentrer chez moi ce soir par le premier train.

— Je regrette, monsieur, mais j'ai un mandat d'arrêt lancé contre Roger Henrard pour escroquerie. Je suis obligé de vous arrêter.

J'éclate de rire. C'en était trop! M'écraser au-dessus de la petite ville de Prades, dans ce trou de montagne, et me faire arrêter dans l'heure qui suit l'accident pour escroquerie! Je me tordais. Le capitaine, lui, ne riait pas. Quand je pus reprendre mon sérieux, je m'expliquai avec le gendarme :

— Réfléchissez un peu, lui dis-je. Vous voyez bien que mes papiers sont réguliers. Cet avion est le mien. Si j'étais un voleur et un escroc, les choses

ne se présenteraient pas de la sorte. Tout cela est un hasard.

Notre conversation prit rapidement un ton plus courtois. Lui-même m'avoua que, lorsqu'un instant auparavant, il avait téléphoné à Perpignan pour avertir la préfecture de l'arrestation du nommé Roger Henrard et narré les circonstances de mon arrivée à Prades, personne n'avait voulu le croire.

— Mais, ajouta-t-il, dans ce métier il faut se méfier. Je vous ai et je vous garde.

Il m'expliqua que les mandats d'arrêt concernant Roger Henrard avaient été distribués, depuis quinze jours, dans toutes les villes-frontières de France et que mon arrestation eût été certaine, tôt ou tard. Il ne s'expliquait pas que le contrôle aérien de Perpignan ne m'eût pas appréhendé.

Il me fallut donc attendre l'arrivée du commissaire principal de Perpignan. Lorsqu'il arriva, les gendarmes et moi buvions de la bière. Nous étions le 15 août. Il n'était donc pas possible de téléphoner à Paris, au juge d'instruction, M. Gerbinis, qui avait lancé le mandat d'arrêt. Je dus attendre le lendemain. Ce soir-là, mon gardien et moi devions passer une partie de la nuit à banqueter dans le meilleur hôtel du coin en attendant la suite des événements. Le lendemain matin, mon histoire avait sans doute fait le tour du pays, car les badauds garnissaient la place devant ma fenêtre. On me photographia.

Ce n'est qu'à six heures de l'après-midi, après

cing communications téléphoniques successives, que l'ordre parvint de Paris, sous forme d'un télégramme officiel ainsi libellé : « Mandat d'arrêt contre Henrard Roger non exécutoire puisque déjà détenu en date du 2 août... » Je pris le premier car pour Perpignan... J'avais eu chaud.

En arrivant à Paris, ma première visite fut pour le juge d'instruction qui s'excusa aimablement et me remit un texte manuscrit, certificat que je n'étais plus en situation « d'arrêt ».

J'appris par lui, qu'un escroc, qui s'était servi de mes nom et prénoms, avait fait des « dégâts » — on l'avait suivi — pris en flagrant délit et coffré... Heureusement, quelques jours avant mon atterrissage forcé à Prades.

Quinze jours après l'accident de mon avion, je rachète un nouvel appareil d'occasion, car j'ai une mission urgente à remplir en Afrique du Nord. Ce qui va me donner l'occasion, d'ailleurs, de rendre visite à mon fils, qui termine, à Fez, ses quatre derniers mois de service militaire.

Je n'ai pas terminé mon atterrissage que, déjà, il accourt vers moi, car il m'a identifié dès mon premier passage en rase-motte. Je n'arrête pas le moteur, car je sais que son premier souhait va être de me demander de prendre les commandes. Il y avait, en effet, six mois que, sur ce terrain d'aviation, il ne voyait atterrir et décoller que de rares avions de transport. Les choses n'en restèrent pas là d'ailleurs, car les uns après les autres, tous ses

camarades voulurent s'offrir le baptême de l'air. Aussi incroyable que cela puisse paraître, pas un seul d'entre eux n'avait encore eu cette occasion. Grande pitié de l'aviation française!

Il n'est pas jusqu'au capitaine de la base qui, lui aussi, ne désirât tâter de l'avion, car il commençait à en perdre l'habitude. Le hasard voulut que le colonel fût un de mes amis d'Alger. Robert obtint immédiatement une permission correspondant à la durée de mon séjour. J'alertai sa mère par télégramme, qui vint nous rejoindre par le premier courrier aérien.

Le lendemain de mon arrivée, j'étais invité, seul, à déjeuner au mess des officiers avec le colonel, lorsque celui-ci me dit à brûle-pourpoint :

— J'aurais préféré que Robert reste deux mois de plus parmi nous pour lui faire avoir ici son galon de sous-officier avant son départ dans un commando de parachutistes en Indochine...

— En Indochine? dis-je. Mais Robert est démobilisé dans quatre mois et je l'attends dans mes Etablissements pour travailler avec moi, sa présence m'étant indispensable.

J'appris alors que mon fils, dégoûté du rôle abstrait qu'il avait joué pendant son service militaire, ne voulait plus rentrer au « bercail » sans avoir fait quelque chose.

— Mon cher camarade, dis-je au colonel, je crois avoir assez fait pour ma part et pour le service du pays sans être obligé de lui donner mon fils.

Je vous demande de m'éviter d'aller un jour à Marseille récupérer son cercueil sur un bateau de retour d'Indochine.

— Il est encore temps, me dit le colonel, sa demande m'est parvenue, il y a 3 jours et je l'ai sur mon bureau.

L'affaire fut classée et je gardai pour moi seul le secret de mon intervention.

Deux mois plus tard, je recevais de Robert une lettre fulminante — il était hors de lui — il traitait ses chefs de « salauds », de « propres à rien ».

J'eus beaucoup de mal à lui faire avouer, par courrier, l'objet de cette appréciation peu élogieuse pour ses chefs — il m'avoua qu'il avait fait une demande pour l'Indochine — j'eus beaucoup de peine à le consoler, à lui démontrer que ses chefs n'étaient pas des salauds et que la tendresse que je lui témoignais l'obligeait à revenir en France, après son service, pour travailler avec moi.

S'il avait su, le pauvre gosse! je crois bien que nous nous serions brouillés sérieusement.

J'étais heureux de savoir que Robert rentrait, mais ma conscience était chargée d'un lourd reproche. J'avais commis une lâcheté et trahi mon fils sur les sentiments les plus purs que je lui avais inculqués.

Robert rentra de Fez en mars 1950.

Après son retour, il me parla sans cesse de l'Indochine. J'apprends peu après que son colonel de la base de Fez, vient de s'écraser avec son avion.

Robert est très affecté et souhaiterait partir pour assister à la cérémonie d'inhumation.

Dans le même temps, la société d'aviation S.N.C.A.N. m'avise qu'elle met gracieusement à ma disposition un nouvel appareil, en remplacement de celui que j'ai écrasé à Prades. Le président-directeur général m'informe que son conseil d'administration, considérant la publicité indirecte que j'ai pu faire pour la marque sur mon *Norécrin* a décidé de remplacer mon avion détruit. Cet événement fait oublier sa peine à Robert.

Quelle belle journée que celle du 20 avril 1950 où, sur le terrain de Guyancourt, nous prenons possession des deux avions *Norécrin* — car l'assurance m'a remboursé celui détruit à Prades.

Après un excellent déjeuner, qui rassemblait les personnalités de la société *Norécrin*, nous décollons et, pour baptiser l'appareil, tout le monde veut monter à bord. L'après-midi se passe à voler.

Durant toute l'année 1950, avec Robert et Françoise, nous sillonnons le ciel de France. Ma collection photographique s'enrichit chaque jour. Je totalise plus de 20.000 clichés de cette belle France.

Un double événement heureux se produit cette année-là : à huit jours d'intervalle, ma fille, puis mon fils se fiancent. Robert et la petite Claudie Renous se marieront en janvier 1951.

Le bonheur s'est installé dans ma maison. J'ai retrouvé la jeunesse du cœur, ma rage de voler se satisfait chaque jour davantage, mes enfants ont

choisi leur voie. Lorsque je songe à mon passé, c'est avec fierté que je pense au chemin parcouru. Mais l'expérience aurait dû m'enseigner que ma chance avait toujours été contre-balancée par un malheur.

L'aviation m'avait apporté ce précieux goût de vivre et m'avait redonné la jeunesse du cœur en même temps que, pour Robert, elle se présentait comme une véritable vocation. J'aurais dû être méfiant devant tant de dons.

Mais si je doute encore aujourd'hui d'avoir mérité, à ce moment-là, tant de joies, je crois être certain de n'avoir pas mérité la terrible adversité qui devait me terrasser, en si peu de temps.

CHAPITRE XII

ADIEU A MON FILS

UNE émotion profonde m'étreint en évoquant les événements de cette année 1951, si heureusement commencée avec le mariage de mon Robert et de Claudie.

Les mois s'écoulaient trépidants de cette activité heureuse qui justifie à ma vie sa raison d'être vécue et enviée. Au travail et aux soucis j'ai les satisfactions qui payent tout. Je suis invité à effectuer en juillet un voyage d'un mois et demi aux Etats-Unis, comme délégué de la Chambre Syndicale de l'Optique et de la Mécanique de précision. Je précipite mes vols pour répondre à mon programme de travail. D'ailleurs, je profite de toutes mes heures de liberté pour satisfaire à mon propre plaisir. Presque quotidiennement, je survole Paris au ras des toits, cherchant dans l'ombre d'un monument, dans le grouillement d'une artère, quelques nouvelles images de cette ville que j'aime. Ma technique est parfaitement au point et je travaille vraiment pour l'amour de l'art. Ah! qu'il est beau mon Paris vu

sous le ciel de juin alors que j'enregistre les ultimes photographies que je compte emmener aux Etats-Unis dans peu de jours.

Je prends possession, avant mon départ, d'une Talbot compétition et je l'essaie immédiatement à une allure record sur la route de Paris à Guyancourt. Soudain, au dernier tournant, alors que j'amorce le virage peu avant le terrain d'aviation, mon volant devient fou et je devine que ma direction est cassée. Je roule à 140 à l'heure.

Francelet qui est à mes côtés comprend que l'accident est inévitable. Je freine de toutes mes forces, la voiture continue son chemin, passe entre deux arbres, saute un léger fossé et s'arrête pile devant le mur d'une maison. Nous n'avons aucun mal; seuls mes quatre pneus ont été usés à la corde par le terrible coup de frein. Je devais constater que ma biellette de direction s'était cassée net à la sortie du boîtier. Etait-ce un avertissement... tant de chance encore...

Nous devons partir avec Francelet pour une mission photographique au-dessus de Bordeaux. Nous décollons de Guyancourt avec le « Norecrin F.B.F.L.F. » et deux heures après, nous sommes au-dessus du port que je mitraille entre cinquante et cent mètres d'altitude. Tout à coup, alors que je photographie la place des Quinconces, mon oreille perçoit le bruit caractéristique du moteur qui a des ratés, par manque d'alimentation d'essence. Baisse de régime, Mano Essence battant la

breloque, Francelet a entendu en même temps que moi et avec promptitude, il manœuvre le pulsateur à main pour alimenter par tractions manuelles le moteur en essence. Sans doute la pompe vient-elle de se briser. Nous avons perdu cinquante mètres d'altitude. Déjà, je m'apprête à amerrir dans la Garonne mais la manœuvre de mon coéquipier a rétabli le régime. Je pense en moi-même, brave Francelet! Heureusement que tu étais là car je n'aurais jamais eu le temps de faire seul toutes les manœuvres... et ma pensée en quelques secondes s'évade et se rapporte à ma traversée de la Méditerranée où je voyais Maurel pompant au moteur défaillant et pour les mêmes raisons. L'avion reprend de la puissance en même temps que de l'altitude. Par précaution, nous nous posons presque immédiatement au terrain de Bordeaux Escoublac afin de faire vérifier notre circuit d'essence.

Un examen attentif ne révèle aucune défection dans les deux pompes d'alimentation. Que s'est-il donc produit? Pendant une heure, nous examinons chaque pièce du moteur. Tout paraît normal. Nous décollons de nouveau et prenons rapidement de l'altitude en pensant qu'à trois mille mètres, il nous sera toujours possible de parer à l'accident si le phénomène se reproduit, nous avons dû avoir, tout à l'heure, un « Vapor Lock ». Nous regagnons Guyancourt sans difficultés. Par prudence, je donne l'ordre que l'avion soit entièrement révisé et cesse de voler jusqu'à mon retour des Etats-Unis et je

téléphone immédiatement devant Francelet pour faire annuler l'assurance tous risques du « Norecrin F.B.F.L.F. », puisqu'il est mis entre les mains de l'atelier. Nous transportons et remontons, après deux heures de travail, le volumineux matériel photographique dans mon second appareil « Norecrin F.B.E.U.B. » qui est en parfait état.

Le lendemain, je me rends au consulat américain pour retirer mes papiers. Il n'y a pas de temps à perdre. Nous sommes à la veille du départ.

Une employée me reçoit, me déclare froidement :

— Monsieur, vous ne partirez pas aux U.S.A. car vous avez omis d'indiquer vos lieux de résidence de juillet 1940 à novembre 1942.

— Excusez-moi, dis-je, j'étais en Algérie.

— Trop tard, me répond l'employée, vous ne partirez pas demain matin.

— Tant pis, dis-je.

Et je quittai cette peu aimable personne assez sèchement.

Je sortais du consulat lorsque, sur le seuil, je rencontrai un ami qui entraît. À ma mine, il comprit que j'étais en difficulté. Je lui expliquai mon histoire. Il se mit à rire, me prit par le bras et me conduisit derechef dans le bureau d'un haut personnage qui, cinq minutes plus tard, me remettait mon passeport sans autre formalité.

« Mon Dieu, pensai-je, comme il faut peu de chose pour partir aux U.S.A... ou pour rester en

France. » Je ne me doutais pas qu'à la même seconde, une page de mon destin se tournait.

Ma femme et ma fille m'accompagnent à l'aérogare des Invalides. Une dizaine d'industriels dans mon cas nous y attendent déjà. Nous lions connaissance. Je consulte ma montre et remarque que nous ayons une demi-heure de retard sur l'horaire prévu. Voilà que débouche un groupe de cinq personnes qui s'avancent vers nous. Un homme très grand est à leur tête, c'est l'ambassadeur des U.S.A. en France. Nous sommes rassemblés et l'ambassadeur prend la parole. Il nous dit qu'il est très fier de présider au départ du millième Français qui part aux U.S.A. sous le signe de la productivité. Nous nous regardons. Quel est le millième parmi nous ?

L'ambassadeur examine des fiches qu'on lui présente et choisit au hasard celle de l'homme qui, aux U.S.A., sera le millième symbolique. Et le voilà qui épelle : « Roger Henrard, je vous félicite. Vous êtes à l'honneur. »

Je manque éclater de rire en pensant que la veille on ne voulait pas de moi pour cette mission. Champagne, discours, congratulations, photographies. Enfin, nous voici à Orly. Radio, cinéma, photos, interviews, on demande le millième de toutes parts. Me voici vedette. Ce n'est pas désagréable. Décidément, la chance est toujours avec moi.

À bord du « Constellation », je devais rencontrer mon vieil ami Guillemain avec qui j'effectuai un tiers de la traversée au second poste de pilotage. A

l'aérodrome de La Guardia à New-York, les cérémonies du départ se renouvelèrent. On attendait le millième : « The thousand. » On me prévient que je dois débarquer le premier. Je me prête aux répétitions des comédies du matin qui ont lieu cette fois sous le feu aveuglant des projecteurs, des éclairs de magnésium. On me présente deux micros.

Deux types veulent me présenter à la fois un micro — ils se bousculent, se rattrapent à moi — je proteste en riant et mes premiers mots sont pour le micro le plus près de ma bouche :

— Minute, papillon! dis-je en riant.

Malheureusement, le micro était branché et il paraît que quelques centaines de milliers d'Américains qui écoutaient la radio ou regardaient la télévision ce soir-là se sont mis à répéter : « Minoûte, pépillon! » croyant sans doute que c'était le dernier mot de Paris.

Quel magnifique voyage! Naturellement, j'étais le gâté du groupe, non seulement parce que j'étais le millième mais je crois que mon entraînement et ma gaîté naturelle avaient d'heureux effets sur tous mes compagnons.

Les nombreuses obligations de ma situation de millième m'empêchaient d'être toujours à l'heure aux rendez-vous. Je faisais cependant de grands efforts. Deux montres ornaient mes poignets : l'une à droite indiquait l'heure américaine; l'autre au poignet gauche battait à l'heure de Paris. Mais il s'établissait entre ces deux indications une certaine

confusion qui se traduisait par un retard continu. Le manager du groupe se désespérait, d'autant plus que je ne pouvais jamais m'absenter. On ne pouvait pas envisager de visites d'usines sans ma présence, pensez, le millième! J'étais l'honneur du groupe, qui continuait à être photographié, cinématographié, télévisé sans arrêt. Très vite, je fus excédé, m'apercevant d'ailleurs que je devenais encombrant. Cette fausse personnalité éclipait certains de mes compagnons, industriels considérables, qui peut-être en étaient légèrement vexés. Après huit jours de cérémonies continues, j'étais bien près de renoncer à mon rôle. Les photographes s'étaient attachés à mes talons et ce qui était un plaisir devint très vite une obsession.

Ce jour-là, nous avions quartier libre et j'avais fait la grasse matinée. C'était un samedi. J'avais fait une promenade en rade et j'avais tué l'après-midi au cinéma où l'on jouait *Cyrano* dans la langue de Shakespeare.

De retour à mon hôtel, j'avais dîné seul et j'attendais dans le hall l'heure du car pour Chicago. J'étais en avance. A la montre de mon poignet droit, il était 22 heures. A celle du poignet gauche, celle de France, 4 heures, lorsqu'un groom vint m'avertir que le *Project manager* me demandait. En même temps, il me remit une lettre que j'ouvris. Elle était de mon fils, Robert.

« Mon cher papa, je veux être le premier à te féliciter, je viens d'apprendre à l'instant par ton

ami, le Colonel Jules Roy, que tu viens d'être décoré au titre des Forces Armées de l'Air de la Médaille de l'Aéronautique. Bravo, mon cher papa, pour ce ruban, que tu n'as pas volé. Tu figures sur une liste entouré de noms bien sympathiques, Maryse Bastié, Marcel Doret, Farman.

Nous regrettons beaucoup que tu ne sois pas des nôtres samedi pour fêter mes vingt-cinq ans. Nous serons en pensée avec toi. Claudie t'embrasse. Reçois mes plus affectueux baisers. »

L'ascenseur avala en 15 secondes les 18 étages et je frappai à la porte du *manager*. Ma première pensée fut que j'étais en retard car tous les copains étaient là. Avais-je mal compris? Mais non. Il se passait quelque chose. On ne me saluait pas des plaisanteries ordinaires. On ne m'appelait pas « The Thousand ». On avait tous des têtes de catastrophe.

— Alors, eus-je envie de leur crier pour détendre l'atmosphère, je ne suis plus *the Thousand*? Je ne suis plus le Millième Homme? Le plus heureux de la terre? Je ne suis plus l'enragé du ciel? Vous êtes malades?

Ils me glaçaient et le *manager* était livide. Je compris qu'une mauvaise nouvelle venait d'arriver et que la mission était interrompue. Puis tout à coup, j'eus peur, et je demeurai immobile. Le *manager* vint à moi et me prit par le bras.

— Téléphonnez à New-York immédiatement, dit-il. C'est urgent.

Le grand Couffin sortit son mouchoir et s'essuya les yeux et je sus qu'un malheur allait m'être annoncé. J'ai revu mon cher et vieux papa et je me suis dit : « Il est mort. » J'ai demandé mon numéro à New-York et je me suis retourné vers les copains.

— C'est mon père, n'est-ce pas? ai-je lancé.

Tout le monde baissa la tête et le *manager* revint près de moi.

— *Be strong*, me dit-il.

« Soyez fort. » Pourquoi? Je n'eus pas le temps de m'interroger davantage, car la sonnerie du téléphone retentit. Aussitôt, tous les copains fondirent en larmes. Au bout du fil, j'entendais la voix du fils de mon ami Bigotte.

— Roger, il faut que vous rentriez à Paris par le premier avion.

— Pourquoi? ai-je interrogé timidement comme si la réponse allait faire écrouler le monde. Mon père est mort?

— Non...

— Alors, ai-je hurlé, qui est mort?

Je ne me souviens plus de rien. Je sais seulement que les murs ont tourné autour de la grosse lampe électrique qui éclairait la pièce, et que je suis tombé à genoux, tandis que les copains me prenaient dans leurs bras. J'étais une bête que l'épée venait de frapper et qui perdait la vie. Mon fils, mon fils Robert, à qui je n'avais pas cessé de penser toute la journée parce qu'on avait dû fêter ses 25 ans

venait de se tuer en avion.

Dans la nuit, un camarade m'a conduit au terrain d'aviation de Boston. A New-York, Jean-Pierre Bigotte m'attendait.

— Es-tu certain qu'il est mort? lui demandai-je en le pressant de questions. Comment? Dans quelles circonstances?...

J'appris alors que Robert s'était écrasé en plein centre du Vésinet et que son beau-frère, Jean Renous, était avec lui. Le jour même de ses 25 ans!

Jean-Pierre réussit à me trouver une place dans un « Constellation » en partance. C'est là, dans ce long voyage du retour, que je connus l'une des plus grandes épreuves de ma vie, la plus terrible, à coup sûr. Toutes les catastrophes qui m'avaient épargné jusqu'à présent m'accablaient de leurs poignes sans pitié et me punissaient en mon fils d'avoir trop aimé le ciel. J'aurais tout accepté de payer dans ma chair et je n'étais atteint que dans mon cœur et dans mon amour pour lui. J'étais en vie, et c'était lui qui était mort. Je rabâchais les mêmes mots, je retournais en moi les mêmes images déchirantes, je ne pouvais arrêter mes sanglots, je m'interrogeais, je me rendais coupable de légèreté. Dans ma pauvre tête, une sarabande d'idées sinistres et de raisonnements plus ou moins vraisemblables défilait. Mon fils était un bon pilote. Comment avait-il pu se tuer sur le seul avion que j'avais laissé en état de vol et qui ne m'avait jamais causé le moindre souci?

Quand l'avion se posa à Orly, je n'en pouvais

plus. Dans les bras de mon ami Bigotte dont le fils m'avait embarqué à New-York, je m'abandonnai un moment à ma douleur, puis je recommençai à poser mes questions.

— Ont-ils souffert?

— Ils ont tous été tués sur le coup, me répondit Bigotte.

— Tous? Pourquoi, tous?

C'est alors que j'appris que l'accident avait fait cinq morts : Robert, son beau-frère Jean Renous, Caubo son meilleur ami, Hélias un de ses camarades d'usine, et mon ami Francelet.

Mes yeux, soudain, n'avaient plus de larmes. J'étais ahuri. Je ne comprenais plus rien. Je parlais encore, mais comme si quelqu'un d'autre eût articulé les paroles à ma place. On aurait pu m'apprendre que ma famille entière avait disparu que je n'en aurais pas été étonné.

— Ont-ils tué des gens en s'écrasant? demandai-je encore?

— Personne, dit Bigotte. Ils sont tombés en plein centre de la ville, dans l'unique terrain vague qui s'y trouve, près de l'église.

Devant ma femme et ma fille qui m'attendaient devant l'entrée du cimetière, je m'effondrai. C'était fini parce que mon fils était là, dans un cercueil. Il n'y aurait plus jamais de bonheur pour moi sur la terre, mais il n'y en aurait jamais, non plus, sans lui, dans le ciel. Je ne sais pas pourquoi, mais

je ne voulais plus connaître sans mon fils qui en serait privé, ce qui avait fait notre joie la plus pure. Je voulais aussi me punir de la façon la plus dure. Et sur la tombe de mon fils, je fis le serment de ne plus jamais piloter un avion.

En sortant du cimetière, je me dirigeai comme un automate vers le centre de la ville. Sans un mot, j'écartai le service d'ordre et je fus en face des débris de l'avion encore taché de sang. Alors, subitement, je compris.

L'avion brisé était mon F.B.F.L.F. que j'avais interdit de vol parce qu'il avait failli nous précipiter, Francelet et moi, dans la Garonne quinze jours plus tôt. J'avais même suspendu ma police d'assurances pour la transposer sur mon deuxième « Norecrin ». Puisque c'était lui qui pilotait, et non mon fils, comme je l'avais cru d'abord, comment Francelet avait-il pu risquer sa vie et celle des autres sur cet avion douteux? Comment avait-il pu emmener quatre passagers avec lui?

On avait vu l'appareil tourner en rase-motte au-dessus du Vésinet et l'un des passagers avait lancé un petit parachute avec un billet sur lequel étaient écrits ces mots : « Bon voyage », destinés à un membre de la famille Renous qui prenait le train pour la Norvège. C'était donc pour cela que Francelet avait volé au-dessus de la gare! J'appris encore que notre petite Claudie, la femme de Robert, était dans la rue avec sa mère au moment de la chute, et qu'elles s'étaient précipitées toutes les deux

en hurlant sur les lieux de la catastrophe pour se trouver en présence des corps sans vie d'un fils et d'un époux. Les détails tragiques ne manquaient pas.

Robert avait piloté plusieurs fois cet avion, ce jour-là il avait donné beaucoup de baptêmes. Au dernier tour, après qu'ils eussent décidé d'aller souhaiter bon voyage à Hugo, Francelet avait pris les commandes, sans doute parce qu'il y avait un passager en surcharge. Cinq minutes avant de s'écraser au-dessus de la gare, ils étaient passés sur les rives de la Seine, près de Croissy, pour saluer ma femme qui avait crié de frayeur et de fureur en les apercevant, tant ils étaient bas sur l'eau. Elle avait juré de me tenir au courant de cette stupide imprudence à mon retour et de me demander de prendre une sanction. Mais surtout, elle eut l'impression terrifiante qu'un événement abominable allait se produire, au point que lorsqu'elle ouvrit la porte au coup de sonnette de la femme éperdue qui venait l'en avertir, elle avait simplement dit : « Ils sont tous morts, n'est-ce pas?... »

Et cependant, les rapports d'enquête précisait qu'il n'y avait pas eu d'obstacle d'accroché.

Pas d'obstacle accroché? Et l'avion était venu s'écraser sur l'unique terrain vague de la ville? Une illumination fulgurante me transperça. Si l'on avait remarqué que l'avion décrivait une grande courbe, passait en ligne droite au-dessus de la gare, tandis qu'on entendait le moteur ralentir, et qu'on voyait

l'hélice s'arrêter et l'appareil s'enfoncer derrière les maisons, cela voulait dire que ce moteur, que je considérais comme dangereux, avait eu une panne, et que le pilote avait essayé de poser sa machine sur le seul terrain de fortune dont il disposait. L'avion n'avait pas basculé. Il s'était bien enfoncé à plat comme dans les cas où l'on risque un atterrissage en campagne. Tous les témoignages le confirmaient et s'accordaient. Il n'y avait plus de doute pour moi. L'accident était dû à une panne, et non à la maladresse. Je connaissais assez la région pour savoir que je n'aurais eu moi-même d'autre choix que ce mouchoir de poche pour éviter de m'abattre sur des maisons.

Je réunis les enquêteurs et leur exposai avec une grande force ce qui était devenu ma version et ma conviction. Ils ne me crurent pas, mais bien peu étaient pilotes. Je m'entêtai. Le choc avait été rude et les passagers étaient tous morts, mais cela ne changeait rien à la vérité : le pilote du F.B.F.L.F. avait voulu se poser parce qu'il ne pouvait pas faire autrement.

Je courus chez moi fouiller dans mes monceaux d'archives photographiques l'image qui donnerait à ma thèse l'illustration qui lui manquait. Pendant des heures, je vidai des caisses entières d'épreuves et de clichés. En vain. Cette image-là manquait. J'avais toute la France et tout Paris dans mes dossiers, mais pas le Vésinet.

Depuis trois jours, je cherche encore. Je veux

prouver que Francelet n'a pas commis de faute mais qu'il a été victime d'une défaillance mécanique. J'ai toute la région dans les yeux et je pourrais la dessiner, mais les enquêteurs veulent des documents, comme des juges. Mon avis ne leur suffit pas. Je connais la vérité et je sais comment la faire éclater.

Il me suffit de monter à Guyancourt et de faire sortir mon dernier avion de son hangar. Je n'ai qu'à placer un magasin de pellicule vierge sur mon appareil 18 × 24.

Je n'ai pas résisté à cette tentation. Il ne s'agit pas là de mon bonheur. Je n'en ai plus. Le bonheur ne se lèvera plus sur un jour dont mon fils n'aura pas vu la lumière. Mais j'ai voulu sauver mon fils et aussi Francelet d'une impureté, si légère fût-elle. J'ai bondi dans ma voiture et je n'ai freiné que devant le hangar.

Les camarades ont essayé de me retenir. Pourquoi? Ils ne savaient pas ce qui m'animait et croyaient que je voulais me suicider. J'ai gardé tout mon calme et je les ai doucement écartés de la main. « Mais non, leur ai-je dit, je ne veux pas me casser la g... Vous vous trompez. Mon fils, a encore besoin de moi... »

Mon mécanicien habituel a brassé l'hélice, puis j'ai mis en route. Le moteur est parti. Je l'ai fait chauffer sans le pousser, puis je l'ai essayé et j'ai décollé.

J'ai pris mes photos et je vais les développer tout à l'heure. Elles seront bonnes. Les enquêteurs

comprendront. Cependant ils ne comprendront peut-être pas pourquoi j'ai tourné au-dessus du cimetière. C'est qu'en partant pour Guyancourt, j'avais arraché quelques fleurs de mon jardin pour les jeter au-dessus de la tombe de mon fils.

J'avais juré sur cette tombe de ne plus piloter. Mais fidèle à mon serment, j'aurais été infidèle à la mémoire de mon fils — à toute ma vie. Et je dis à Robert : « Je suis un parjure, demain je le serai encore. Pardonne-moi. »

FIN

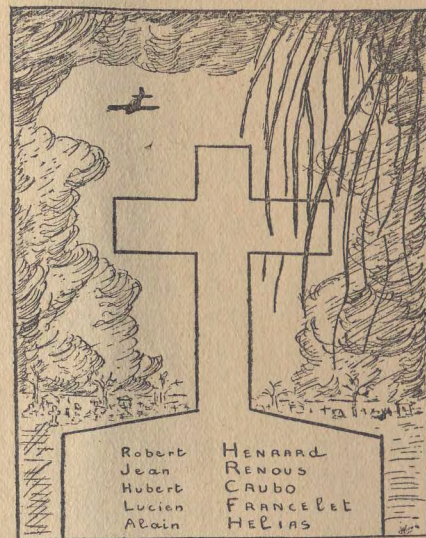


TABLE DES MATIÈRES

<i>Préface</i>	9
I. Naissance d'une vocation	29
II. Le prix de la chance	44
III. Paris, du ciel!	58
IV. Mission spéciale	66
V. Drôle de guerre	90
VI. Au combat	106
VIII. Mers-el-Kébir	152
IX. Aventures africaines	163
X. Revoir Paris	177
XI. Une nouvelle jeunesse	197
XII. Adieu mon fils	228

ACHEVÉ D'IMPRIMER EN
AVRIL 1953 SUR LES
PRESSES DE L'IMPRIMERIE
CHANTENAY, POUR RENÉ
JULLIARD, ÉDITEUR A PARIS

N° d'édit. : 1092 N° d'imp. 947.

Dépôt légal : 2° trim. 1953