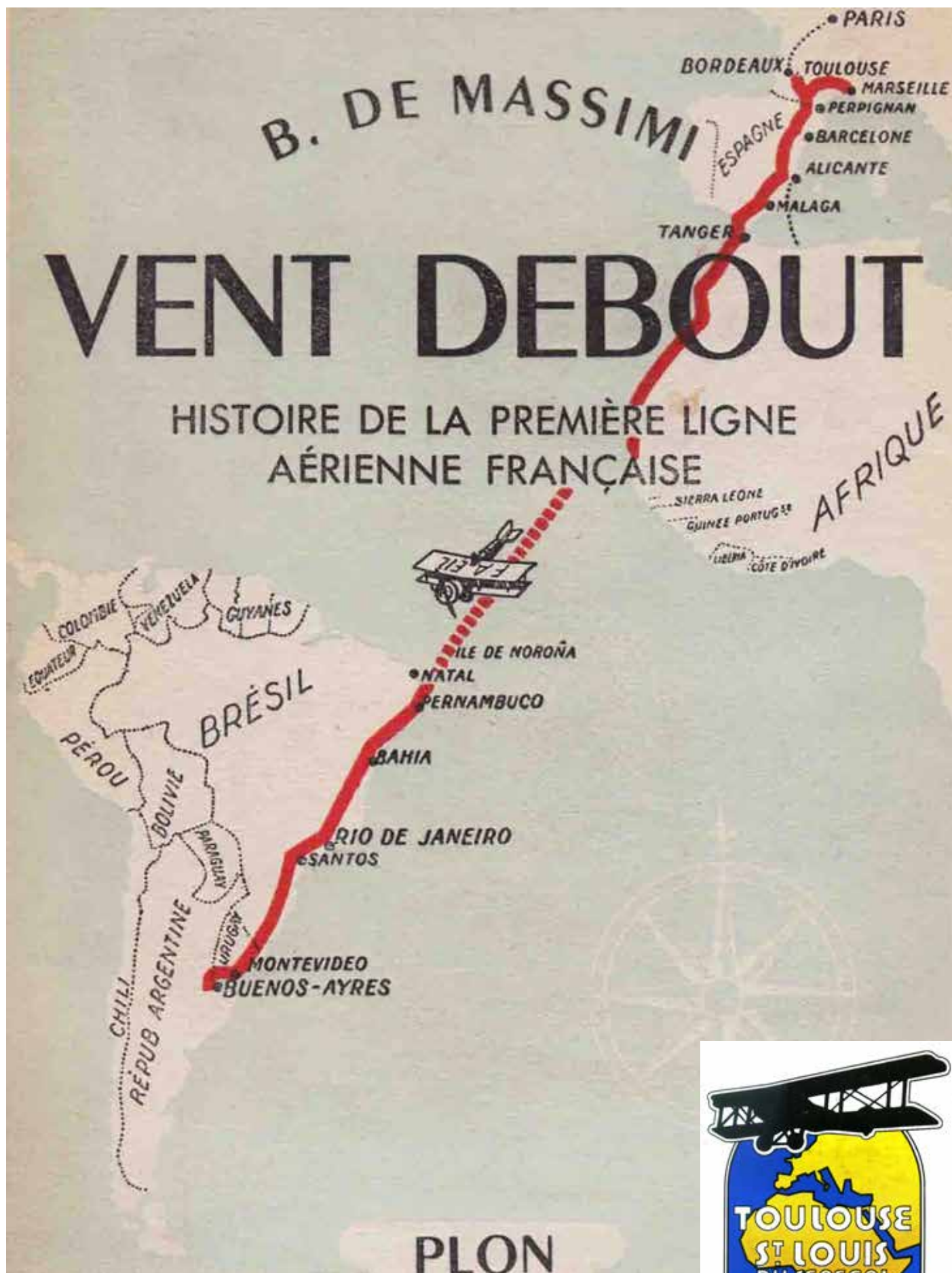




Réédition par Air Aventures
Sur la trace des Pionniers de l'Aéropostale

Sommaire

Avant-propos (Claude de Massimi)

Réédition du livre *Vent debout* (Jean-Jacques Galy)

1 - Le 1^{er} septembre 1919	1
2 - Une conception	4
3 - Premiers résultats	12
4 - Formation	13
5 - Épreuve négative.....	16
6 - La France reliée par les airs à son Empire africain	23
7 - Madrid, atmosphère douteuse	26
8 - Aviation et diplomatie	39
9 - « <i>No se da ni se dará</i> »	37
10 - Nos ailes aux prises avec les autorités et les éléments déchaînés	43
11 - Nos pilotes « prisonniers » en Espagne	50
12 - Tanger « Raison d'État »	52
13 - Le Roi Alphonse XIII « <i>L'Africain</i> »	55
14 - Barrage	59
15 - Sacrifice.....	62
16 - Rumeurs	65
17 - Sur le chemin du désert.....	67
18 - Gibraltar, gigantesque aéroport souterrain....	70
19 - Le « <i>Frasquita</i> ».....	75
20 - Sur Casablanca-Dakar la partie est gagnée....	78
21 - Bruit dans la nuit	97
22 - Sur les routes d'Alger et de Lisbonne	102
23 - Coup d'état.....	104
24 - L'avion d'Abd-el-Krim.....	108
25 - Guerilla	111

26 - Prospection sur la côte sud-américaine	113
27 - Où les agressions des Maures ne sont plus une fiction	119
28 - Mise au point nécessaire.....	123
29 - Consécration : un Roi, deux ministres et un Maréchal de France sur nos lignes.....	127
30 - Héroïsme oublié	131
31 - Le refus du Roi	138
32 - Héros captifs	141
33 - Au milieu des drames, un peu d'illusions	149
34 - Saint-Exupéry au Rio de Oro	152
35 - Le problème « Dakar-Buenos Aires » est virtuellement résolu	154
36 - Comment l'Espagne manifeste son mécontentement	160
37 - « <i>Il faut sauver la Ligne</i> »	163
38 - Album photo	166
39 - Le Rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal.....	182
40 - Le Breguet 14 F-POST	230

Les illustrations de ce livre sont de Dominique Bejui, Eugène Bellet, Jacques Blandy, Alain Cornu, Jean-Jacques Galy, Alain Goalard, revue Icare, Pierre Jarrige, Jack Mary, Claude de Massimi, Fondation Latécoère, Marie-Vincente Latécoère, Musée de l'Air, Jean-Claude Nivet et Marylène Vanier.

Mise en pages par Pierre Jarrige.

Air Aventures

www.rallyetoulousesaintlouis.com

34, Avenue Jean René Lagasse, 31130 Balma

Septembre 2020

ISBN 978-2-39999-500-6

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Avant-propos (Claude de Massimi)



Beppo de Massimi (1875-1961)

« À Pierre Latécoère, ce livre qui rappelle l'une des œuvres dont il fut le créateur et le principal artisan »

B.M.

Je tenais à inscrire cette dédicace, que notre grand père a écrite au début de *Vent Debout*, pour rappeler aux lecteurs la très grande amitié et la très grande estime (qui n'a jamais failli) que celui-ci avait pour Pierre Latécoère.

Beaucoup se rappellent que Beppo de Massimi et Pierre Latécoère se sont rencontrés dans une librairie et se seraient même disputés, selon la petite histoire, un livre sur Napoléon. Quoiqu'il en soit, les deux hommes, bien que d'âge et de parcours différents, se sont très vite appréciés et sont devenus amis *« il fut même convenu que, chaque semaine, nous passerions une soirée ensemble »*.

Pierre Latécoère, centralien, originaire de Bagnères de Bigorre où son père possède des ateliers de scierie mécanique, qu'il a fondé, et que P. Latécoère reprend à son décès en les diversifiant (mais l'objet du livre et de l'avant-propos n'est pas de raconter les différentes évolutions des usines de P. Latécoère avant la guerre, mais de raconter la naissance, les heurs et malheurs

d'un « projet ») ; et Beppo de Massimi, Italien venu en France après ses études de lettres, traducteur de livres d'Italien en Français et de Français en Italien, écrivant des articles pour certains journaux, ayant même fondé une Société d'émaillage de papier (et déposé deux brevets), rapprochés par l'amour de la littérature, ont pu en jouant sur leur intelligence, leur savoir-faire chacun dans son domaine, leur amitié indéfectible, mener à bien, à la sortie de la guerre de 1914-1918, un projet fou « pressenti par une sorte d'intuitive divination que la guerre touchant à son terme, l'avion cessera d'être un instrument de destruction pour devenir un instrument de rapprochement entre les hommes ». Une année après la fin de la guerre, P. Latécoère crée sa « Ligne ».

« J'ai refait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes : notre idée est irréalisable, il ne nous reste plus qu'une chose à faire : la réaliser » P.L.

Pour que ne soit pas oubliée l'œuvre de son grand ami, notre grand père a tenu, en écrivant ce livre, à insister sur le fait que toute œuvre a un créateur, que celui-ci est Pierre Latécoère et à raconter, presque au jour le jour les succès mais, également, les nombreuses difficultés rencontrées lors des pourparlers pour survoler l'Espagne, le Rio de Oro, le Maroc, etc... et les actions menées par les différentes compagnies aéronautiques étrangères se créant et essayant de contrer la nouvelle société créée par P. Latécoère et familièrement appelée « les Latécoère ». (1)

Ce livre est aussi une « ode » au courage et à l'abnégation de tous ceux nombreux (pilotes, mécaniciens, radios, marins, ingénieurs, dessinateurs) qui ont participé à la réalisation de ce projet, sans oublier les personnages politiques et diplomatiques qui, à différents niveaux, l'ont permis également.

Beppo, tombé amoureux de la France, s'est engagé volontaire à la déclaration de la guerre en 1914 mais il ne peut le faire que dans « la Légion étrangère ». Mais le 5 août 1914, le ministre

de la guerre promulgue une nouvelle loi autorisant l'engagement volontaire des étrangers dans l'armée française et leur accordant la naturalisation de plein droit à la fin des hostilités. Le 7 août, il ferme son usine et part pour le front en qualité de soldat mitrailleur à bord d'avions armés : il est affecté à l'escadrille V.29.

C'est au cours de son engagement qu'il connaîtra de nombreux pilotes et mécaniciens, qu'il fera venir et engagera, dès la guerre finie, comme pilotes et mécaniciens chez Latécoère.

Une fois cela dit, ma famille et moi voudrions remercier très chaleureusement l'Association Air Aventures, et toute l'équipe, grâce à laquelle nous avons pu renouer avec cette épopée, rencontrer des personnes passionnées par celle-ci et passionnantes.

C'est grâce à Air Aventures, lors d'un départ du rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal, que ma sœur et moi avons fait la connaissance de Pierre Jarrige pilote, homme passionné s'il en est et fin connaisseur de l'histoire de l'aéronautique.

Lors de nos nombreux échanges, je m'attristais du fait qu'on ne trouvait nulle part le livre *Vent Debout*, écrit par notre grand père.

En effet, Beppo de Massimi avait écrit son livre en pensant le faire paraître en 1939, malheureusement les événements ne lui en laissèrent pas le temps et il ne fut édité qu'en 1949, après le décès de son grand ami. Il y a quelques années, j'avais téléphoné à la maison d'édition Plon, qui avait édité le livre en 1949, pour savoir s'il pouvait être réédité. La réponse avait été négative.

Pierre Jarrige, que ma famille et moi tenons à saluer chaleureusement et à remercier, s'est attaqué avec sa secrétaire, à recopier le livre dans son entier.

Une pensée très reconnaissante aussi à tout le Conseil d'Administration d'Air Aventures qui permet également cette renaissance.

Mes sœurs, mon frère et moi avons eu la chance de bien connaître notre grand père (celui-ci est décédé en 1961 dans sa propriété de Saint-Ay, dans le Loiret). Bien sûr, il n'était plus en activité, mais nous gardons le souvenir d'un grand érudit (je me rappelle spécialement sa bibliothèque dont les murs étaient remplis de livres du sol au plafond et où je pouvais piocher sans retenue), de discussions entre nos grands-parents et nos parents concernant la Ligne, le personnel et ce que la Société était devenue. À écouter tout ceci, j'avais décidé de devenir « pilote d'essai », rien que ça ! mais le fait que je n'aimais pas du tout les maths...et certainement un manque de pugnacité et de travail... j'ai abandonné ce rêve ! Le soir, nous nous réunissions autour de lui et nous écoutions des opéras, dont il était un grand amateur. Également, nous gardons un souvenir ému d'un moment que nous n'aurions échangé pour rien au monde ; nous nous asseyions autour de lui dans sa bibliothèque et nous avions droit à une histoire qu'il inventait pour nous chaque après-midi « *Marie la Gourmande* » pourquoi ce titre ? pourquoi cette histoire ? nous ne nous le rappelons plus si ce n'est pour nous souvenir de ce grand père de légende si aimant et si près de nous. (J'ai eu la chance, pour des raisons de santé (?), quand j'avais quatre ans, de vivre six mois avec eux et de développer des liens très forts avec eux deux).

Notre père rêvait d'être marin (il ne l'a pas été) mais il nous a emmenés tous les étés à la mer (nous avons même vécu quatre ans près de Dinan de 1947 à 1951) et petit à petit, en ce qui me concerne en tout cas, je me suis mise à aimer la mer, les ports, les bateaux et les destinations lointaines (rêve que j'ai pu réaliser à un moment de ma vie). Mon frère, lui, a été marin.

Maintenant, bonne lecture !

(1) « Les Latécoère » étaient le terme donné par les adversaires de la Ligne pour désigner la Société, les pilotes, les mécaniciens, les administratifs.

Réédition du livre *Vent debout* (Jean-Jacques Galy)

Beppo de Massimi, dont le nom est moins connu que celui des héros mythiques de cette extraordinaire histoire des Lignes Latécoère et de l'Aéropostale comme Jean Mermoz ou Antoine de Saint Exupéry, a cependant sa place parmi les tous premiers personnages qui ont été à l'origine de cette belle aventure.

Aux côtés de son ami intime, Pierre Georges Latécoère, qu'il avait connu bien avant que les premières lignes de cette saga fussent écrites, il joua un rôle de premier plan dans l'élaboration et la réalisation de ce projet insensé.

En lisant ce livre, on observe que Massimi, par les relations qu'il avait établies pendant la grande guerre, a permis à Latécoère d'intéresser les autorités à son idée, puis de recruter les premiers pilotes parmi les meilleurs de ceux qu'il avait connus au combat. Ensuite, ses profondes qualités humaines lui ont permis de nouer en Espagne les liens indispensables pour obtenir les autorisations nécessaires au fonctionnement de la Ligne. Bref, ce personnage est incontournable pour qui s'intéresse à cette histoire.

À titre personnel, je m'y suis plongé dès mon plus jeune âge au travers d'une bande dessinée qui racontait la vie de Mermoz. Puis, par mon père qui était un aviateur de cette époque et qui a bien connu Antoine de Saint Exupéry et Henri Guillaumet, j'ai été bercé de ces contes qui m'ont amené, des années plus tard, à participer au premier Rallye Toulouse-Saint Louis. Créé en 1983 par André Sabas, ce Rallye contribue concrètement à la mémoire de la Ligne en amenant chaque année une soixantaine de pilotes de Toulouse à Saint-Louis-du-Sénégal, sur les traces des pionniers. Depuis, j'ai participé à une trentaine de ces Rallyes en maintenant l'esprit de mémoire qui a toujours présidé chez ses directeurs, notamment Eugène Bellet qui en fut le président de 1996 à 2010.

Mais l'élément déclencheur de la réédition de ce livre capital parmi ceux qui ont été écrits sur le sujet, c'est Claude de Massimi, petite-fille de Beppo. Lorsque j'ai accepté de diriger le Rallye Toulouse-Saint Louis, j'ai eu l'occasion de la rencontrer et de lui proposer d'en être la marraine avec sa sœur Colette. Toutes les deux ont accepté avec enthousiasme et nous ont honorés de leur présence au départ du rallye. Cette rencontre fut le début d'une coopération amicale et Claude et Colette sont depuis restées fidèles à notre association.

Il ne manquait qu'un catalyseur pour s'occuper de la réalisation technique du livre et c'est mon ami Pierre Jarrige, ancien directeur des vols du Rallye et écrivain, qui accepta de porter le projet. L'association Air Aventures, qui réalise chaque année depuis 37 ans le rallye Toulouse-Saint Louis et participe de façon concrète au souvenir de cette histoire, est fière de soutenir la réédition de cet ouvrage. Faire en sorte qu'il ne tombe pas dans l'oubli fait partie des buts qu'elle s'est fixés depuis ses débuts, contribuer par tous les moyens à perpétuer le souvenir de cette magnifique histoire. Les lecteurs intéressés par la Ligne trouveront là d'innombrables réponses aux questions que l'on ne manque pas de se poser sur ses débuts. Ce livre édité en 1949, aujourd'hui presque introuvable, méritait bien de sortir de l'oubli : c'est chose faite.

Un chapitre a été ajouté concernant le Rallye Toulouse-Saint Louis qui perpétue la trace des Lignes Latécoère. Un autre chapitre narre la grande aventure de la reconstruction d'un Breguet 14 à Toulouse et son vol jusqu'à Cap Juby.

Jean-Jacques Galy
Président d'Air Aventures



37^E RALLYE TOULOUSE - SAINT-LOUIS DU 21 SEPTEMBRE AU 4 OCTOBRE 2019

Se d'abonner aux Bureaux du Journal, 5, RUE DES ITALIENS, à PARIS (2^E), ou dans tous les Bureaux de Poste

Le Temps

VENREDI 7 MARS 1919

Malaga

Rabat

Agadir

Cap Juby
Saint Louis
du
Sénégal

Toulouse

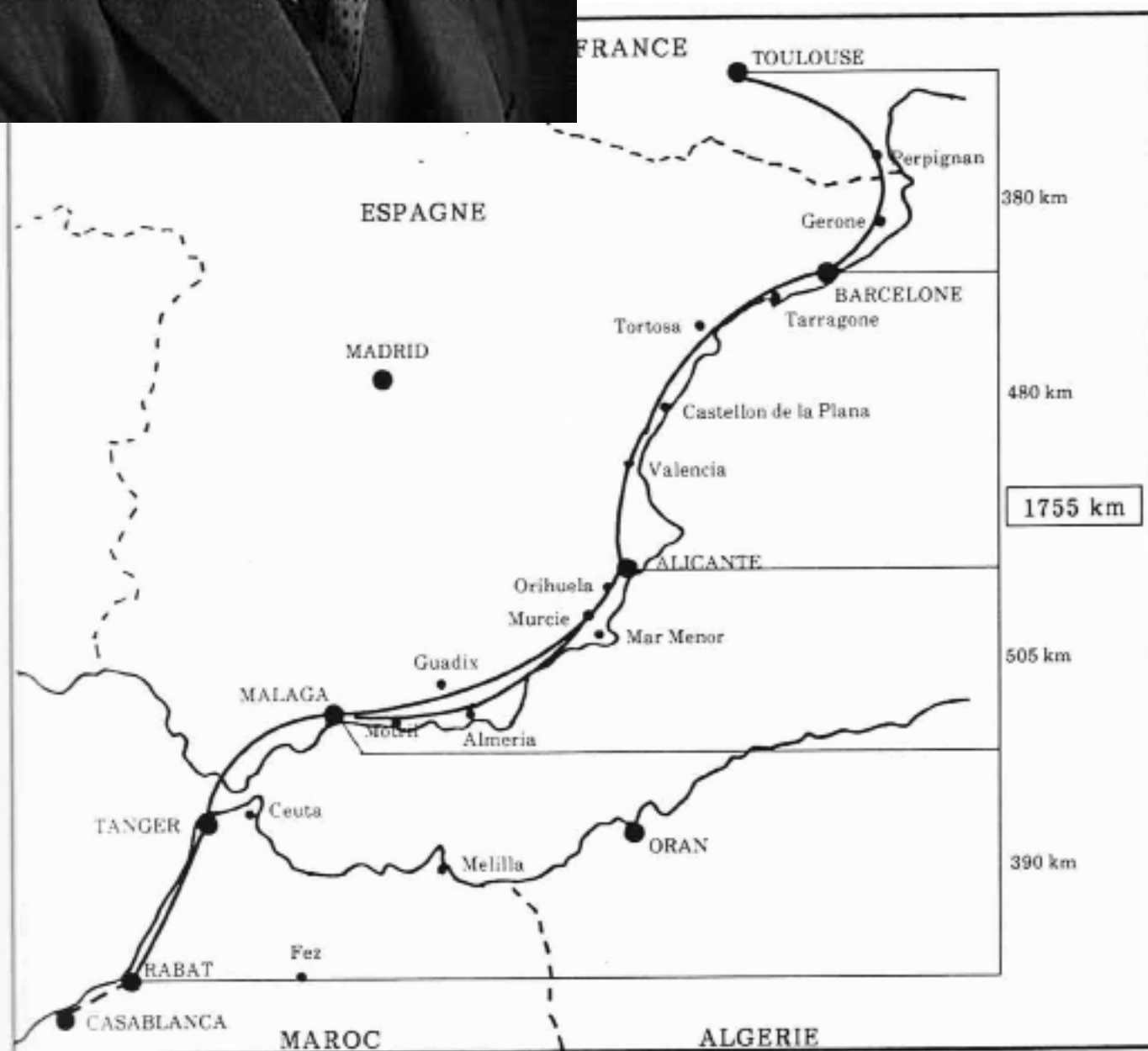
Barcelone

Alicante

PRESIDENT WILSON



Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) et le premier tronçon du courrier de Toulouse à Casablanca le 1^{er} septembre 1919



Le 1^{er} septembre 1919

Dès la pointe du jour qui s'annonçait clair, l'aérodrome de Montaudran, s'anima de ce mouvement particulier qui précède un événement d'importance.

Les hangars, côte-à-côte, comme des frères jumeaux, s'ouvrirent avec un bruit strident, découvrant des voilures d'argent sur un sol propre que l'on avait soigneusement balayé pendant la nuit, car on travaillait à toute heure à cette époque.

Au-dessus du hangar central, la manche à air suspendue à sa frêle antenne paresseuse et hésitante se soulevait en direction du Sud, vers les Pyrénées. Toutes les chances !

Pilotes, mécaniciens, manœuvres ne tenaient pas en place, ils allaient et venaient affairés, comme si chacun d'eux, ce jour-là, ce grand jour qui se préparait, le plus grand de tous, se rendant compte de l'œuvre qui allait s'accomplir, éprouvait le besoin de lui apporter une contribution à sa mesure. La lumière s'intensifiait avec la percée du soleil qui illuminait déjà la cime des arbres en bordure de la piste et filtrait à travers les branches d'or mettant sur les visages et les choses comme un air de fête.

Les appels, les ordres, les interjections se croisaient accompagnés de gestes rapides. Toute une jeunesse vibrail, s'épanouissait dans ce travail qui semblait avoir été inventé pour elle.

— « *Aux zincs* » cria un contremaître.

Tout le monde se précipita. L'un après l'autre, sept avions d'argent furent poussés hors de leurs abris par vingt, trente bras, au milieu d'exclamations mêlées : "*Pas par là ... Bon Dieu ... Pas trop fort ... toi ... Touche pas à l'empennage ...*"

Et, cahotants, incertains, avec un balancement lourd des ailes, avançant comme des cygnes hors de leur élément, les sept oiseaux allèrent s'aligner sur la piste, face à la brise fraîche qui, ce matin-là, semblait alléger l'atmosphère. Les pleins d'essence et d'huile ayant été faits, l'on rentra les grands cylindres qui roulèrent avec un assourdissant bruit de ferraille.

Trois appareils seulement devaient prendre le départ pour l'Espagne et le Maroc, mais l'on avait sorti tous ceux qui étaient en état de voler, pour être prêts à toute éventualité et, peut-être aussi, pour faire montre de la naissante prospérité de nos ressources.

— « *Aux cales* », ordonna encore le chef mécanicien.

Les cales furent fixées sous les roues. Trois mécaniciens sautèrent au poste de pilotage, d'autres mécaniciens se suspendirent aux extrémités des hélices, et l'on entendit :

— « *Essence* »

— « *Contact* »

D'un arrachement brusque, les pales furent ramenées vers le sol, mais les moteurs n'émirent qu'un ou deux éternuements.

— « *Coupez !* » cria un mécanicien.

— « *Coupé !* » répondit le pilote.

Des nouveaux essais suivirent.

Enfin, l'un des moteurs "*parla*", puis le second, puis le troisième et leur "*voix*" s'amplifia, s'éleva, se réduisit, se tut. Autour de chaque appareil, des hommes se démenaient armés de chiffons, procédant à une dernière revue de propreté, effaçant les empreintes, qui maculaient ça et là les plans ou les coques barrées de deux bandes transversales, l'une aux couleurs françaises sur laquelle on lisait : "*Postes*", l'autre aux couleurs espagnoles, sur laquelle on lisait : "*Correos*".

Les trois pilotes, les "*élus*" : Beauté, que nous avons placé à la tête de notre exploitation, Daurat et Dombray, tous trois anciens chefs d'escadrille et dont l'aîné d'entre eux atteignait à peine sa vingt-cinquième année, tous trois chargés de lauriers, portant sur leur visage la marque de la gravité et dans leurs yeux la joie, ne quittaient pas les "*coucous*" qu'ils devaient conduire à de paisibles victoires. Entourés de leurs camarades, qui se consolaient de ne pas avoir été désignés pour cette première épreuve en leur prodiguant des conseils, ils ne les écoutaient que d'une oreille distraite, ils compulsaient leurs cartes, examinaient avec soin les haubans, les cordes qu'ils faisaient vibrer d'un doigt, allaient aux roues et, de la pointe du pied, s'assuraient du degré de gonflement des pneumatiques, montaient à bord et, d'un coup d'œil, inspectaient l'intérieur. Tout étant en ordre, ils s'installaient à leur poste et manœuvraient les

manettes. Leurs mécaniciens, dressés sur des escabeaux ou sur les roues, tendus vers eux, leur donnaient à grands gestes des explications, tandis que le va-et-vient se poursuivait inlassablement autour d'eux, car il fallait ici un tour de clé, là une goupille, toujours ce à quoi on ne songe qu'au dernier moment. Une ultime épreuve des "moulins" eut lieu. Les moteurs répondirent au premier appel cette fois, l'herbe se coucha sous leur souffle, et loin derrière eux, la poussière forma trois nuages.

Tout "gazait" à merveille.

La voiture des P. T. T. arriva et livra des sacs de courrier plombés qui furent aussitôt enfouis dans la carlingue, des feuilles administratives mentionnant le poids et le nombre de lettres furent signées sur les ailes des avions. Un mouvement se produisit : les autorités toulousaines arrivaient. M. le Préfet, M. le Maire, M. le Directeur des Postes, en jaquette et chapeau melon, étaient là. Il y eut des inclinations, des échanges de mots aimables, des sourires et de l'esprit officiels. On les avait fait se lever de bonne heure. Regrets partagés. Questions oiseuses, pour dire quelque chose. De leur côté, les mécaniciens recommandaient paternellement à leurs pilotes : « *Surtout pousse pas ton moulin... il gaze... Prends ton terrain comme il faut... et pose-toi comme une fleur. Qu'ils en prennent de la graine, les hidalgos. Dis donc, n'abîme pas trop les Andalouses, laisses-en pour les frangins.* »

Sous cette plaisanterie gamine, il y avait beaucoup de tendresse. Beauté, Daurat, Dombray, avaient revêtu leurs combinaisons, mis leurs chaussons et, aidés de leurs camarades, ajustaient leur serre-tête.

Nous nous approchâmes d'eux, Latécoère et moi. Ils étaient là, droits, sérieux et calmes devant nous. Les yeux dans les yeux nous échangeâmes des pensées communes. Nous leur dûmes simplement : « *Surtout de la prudence ... pas de démonstrations de virtuosités inutiles ... Votre, notre succès est d'arriver à l'heure ... Allez !* » Une chaude poignée de mains et les trois "élus" sautèrent lestement à leur poste. Le départ avait été fixé à 8 heures, 15 minutes nous en séparaient. Les moteurs furent remis en marche et vrombirent, baissèrent, reprirent, sur un signe du premier pilote bras levé, agité au-dessus de sa tête, les cales furent retirées, puis l'un après l'autre les trois avions furent emmenés, moteur au ralenti, jusqu'à leur point de départ.

Un grand silence se fit.

À 8 heures moins 5 minutes, le premier moteur gronda de toute sa puissance et l'appareil de tête s'éleva, courut, empennage horizontal, s'élança, survola les arbres à l'extrémité de la piste, le deuxième appareil imita son exemple, le troisième suivit, traçant dans l'espace une spirale lumineuse.

Une émotion poignante nous étreignit tous, ce n'était pourtant pas la première fois que nous assistions à un pareil spectacle, mais celui d'aujourd'hui avait, pour nous, une signification particulière. Tout le monde suivait des yeux, immobile et grave, ces trois aigles d'argent évoluant dans le soleil. Réunis, à environ, 500 mètres au-dessus du terrain, ils décrivirent une orbe et, à 8 heures précises, piquèrent vers les Pyrénées. Quand ils ne furent plus à notre vue, que trois diamants à l'horizon, nous nous aperçûmes, Latécoère et moi, que étions serrés l'un contre l'autre.

— « *S'ils n'arrivaient pas ?* » demandai-je. (La suite de cet ouvrage justifiera ma question).

— « *Trois autres partiraient sans hésitation* » me répondit Latécoère.

Je fus rassuré.

Le premier courrier postal aérien de France s'en allait donc par l'Espagne, vers le Maroc. La première pierre de la ligne France-Amérique, venait d'être scellée. Une œuvre française prenait naissance.

Nous entendîmes à peine les félicitations d'usage, et serrâmes des mains sans trop nous rendre compte que les autorités toulousaines quittaient le terrain.

Nous revînmes à petits pas, pendant que les pilotes restés à terre regagnaient les hangars lentement, mains dans les poches, tête basse, un peu songeurs, un peu jaloux peut-être.

Des marteaux frappaient de nouveau le fer, un moteur tournait au banc, une voix entonnait un air populaire... Le travail reprenait sa cadence. De tous les jours que nous avions vécus et, sans doute de tous ceux que nous allions vivre, dans cette industrie nouvelle, le 1^{er} septembre 1919 fut, à coup sûr, le jour le plus simple et le plus grand. Il marquait l'éclosion d'une œuvre et l'aboutissement d'efforts devant lesquels nous eussions reculé si nous avions pu en prévoir la nature et la complexité.

Ainsi, après plus de quatre années d'une tragédie monstrueuse, se dressant au milieu de ses ruines et de ses cimetières comblés, droite et fière dans ses voiles de deuil, la France reprenait sa place à la tête du progrès et donnait, une fois de plus au monde, le témoignage de sa prodigieuse vitalité.



Le directeur de la Poste marocaine remet un sac de courrier à Pierre-Georges Latécoère le 12 mars 1919



2 - Une conception

De 1914 à 1918, mes visites à Latécoère avaient lieu à chacune de mes permissions de détente. Des vieux liens d'amitié m'unissaient à lui, une commune passion des livres nous avait fait nous rencontrer plusieurs années auparavant. Des goûts semblables rapprochent, souvent, des hommes dissemblables. Le 15 mai 1918, je vins le surprendre dans ses nouveaux bureaux, installés dans un immeuble bourgeois du boulevard Haussmann.

Je le trouvai fort occupé à sa grande table de travail encombrée de papiers.

Son bureau était un vaste salon aux boiseries blanches. Ici et là quelques meubles anciens, des classeurs Louis XV, aux murs quelques vieilles gravures et des dessins d'avions. Sur les meubles, de fort jolies reproductions de la statuaire grecques.

Je m'installais dans un des confortables fauteuils placés face à lui : Latécoère retira son lorgnon, en essuya les verres à l'aide de son mouchoir avec des mouvements vifs, et, fermant à demi les yeux, me demanda :

— « *Penses-tu que nous aurons bientôt fini avec cette tragédie ?* »

Je lui répondis que, après nos illusions du début car nous avions tous cru que le conflit ne durerait que trois mois, il me semblait bien imprudent, au cours de la quatrième année, de faire des prévisions de durée. — Apparemment, les Allemands paraissaient à bout de ressources, quant à nous, mieux organisés qu'au commencement, nous étions en mesure de tenir encore longtemps — Or, quelle force de résistance restait-il aux Allemands ? Toute la question était là, mais l'impression générale était qu'elle touchait à sa fin.

— « *C'est mon avis*, reprit Latécoère. *Aussi, faudrait-il, dès à présent, préparer l'après-guerre* ».

Il se leva, alla d'adosser à l'un des classeurs.

Je devinai, à son regard, qu'il avait quelques confidences à me faire et que, comme toujours, il cherchait une formule précise pour exprimer sa pensée.

Si le conflit prenait fin d'un moment à l'autre, l'État ne manquerait pas, usant de son droit, de résilier les commandes de matériel de guerre en cours.

Sur un ordre de 1 000 avions Salmson qu'il avait reçu, Latécoère venait de livrer le 600^{ème} appareil. Que ferait-il de l'approvisionnement non utilisé ? Fermerait-il son atelier d'aviation ?

Il cherchait donc une solution.

Une mûre réflexion l'avait convaincu que l'avion, nouvelle arme de guerre, peut-être la plus redoutable, pouvait aussi, la tourmente passée, devenir un excellent instrument de paix, servir au rapprochement des peuples, faciliter entre eux les relations et les échanges.

Évidemment, après la destruction, il faudrait bien songer à reconstruire et il n'était certes point prématuré d'en envisager déjà les moyens, mais celui vers lequel Latécoère inclinait me paraissait, malgré son attrait et ses nombreux avantages, d'une exécution difficile. La donnée du problème était la suivante : Construire avec le matériel disponible des appareils civils et les utiliser pour la création de lignes postales.

Formule simple et séduisante à coup sûr, mais qui ne pouvait me faire perdre de vue qu'une machine conçue pour le combat se montrerait, sans doute, déficiente dans un emploi qui exigeait des garanties de sécurité, de régularité et de durée.

Le gain de temps étant la base du problème, il y avait lieu de se demander jusqu'à quel point l'avion l'emporterait sur les autres moyens de transport que ni la nuit, ni les conditions défavorables de l'atmosphère n'arrêtaient dans leur marche.

Les quelques tentatives de poste aérienne que l'État avait autorisées et soutenues, éphémères et coûteuses devaient inspirer la plus grande prudence. Mais l'idée n'en demeurait pas moins digne d'intérêt et valait d'être approfondie.

À une heure où un drame atroce bouleversait encore le monde, le plongeant dans le deuil et la confusion, il était réconfortant d'entendre parler d'une œuvre annonciatrice du retour à la vie.

Alors qu'il était fait si bon marché de l'existence humaine, il était consolant, en effet, d'imaginer que cette même arme qui causait autant de morts pouvait, grâce à la rapidité de ses moyens, sauver des hommes, réduire la durée d'une inquiétude.



La production des Breguet 14 à Montaudran

Une expérience de ce genre devait donc être tentée, mais elle ne pourrait l'être avec efficacité que sur de longs parcours que desserviraient seulement les lentes lignes maritimes, sur les routes conduisant aux possessions françaises d'Afrique desquelles la France avait tant de raisons de se rapprocher qui, seules, pouvaient assurer des débouchés.

Dès lors le Maroc avec ses 80 000 Européens, sa voie directe sur Dakar, embarcadère de l'Atlantique sud, s'offrait comme premier objectif. Le Maroc était à sept jours de bateau, en été et à onze jours en hiver, de la France. Il ne faudrait à l'avion, dont le point de départ serait fixé à Toulouse, que 31 heures environ en été, 48 heures en hiver, pour atteindre Rabat (avec arrêt la nuit à Alicante pour les deux).

Dans ce temps, ce trouvait comprise la durée du transport par chemin de fer d'une lettre ou d'un passager de Paris à Toulouse. En serrant de près le sujet dont m'entretenait Latécoère, non seulement le but initial prenait forme, mais d'autres possibilités se faisaient jour dans mon esprit comme une lumière qui révèle peu à peu les contours puis le fond d'une vallée.

Ainsi commençai-je à comprendre que, en raison de leurs ressources limitées, le Maroc et le Sénégal ne pouvaient être que les deux premières étapes d'un parcours qui aboutissait à l'Amérique du Sud.

L'avion serait donc appelé à réunir les grands centres de culture et d'activité économique, à en accélérer et développer les échanges sur lesquels il prélevait le fret élevé qui seul, pouvait l'aider à vivre, ce fret postal dont l'abondance est toujours facteur de l'activité économique.

L'Amérique du Sud échangeait annuellement avec l'Europe 2 000 tonnes de lettres, alors que les malles des Indes n'en transportait que 700. Quant aux échanges commerciaux entre la France, l'Afrique et l'Amérique du Sud, ils se chiffraient en moyenne à 50 milliards de francs par an. Les transports postaux qui sont l'expression même de cette activité, se faisaient par les compagnies maritimes, dont les navires partaient régulièrement et mettaient l'Europe à 17 jours – en moyenne – du Brésil et à 23 jours de l'Argentine, ce qui représentait, en tenant compte du battement nécessaire entre deux départs, 50 jours de délai entre l'expédition d'une lettre et la réception de la réponse à Buenos-Aires.

Les moyens de navigation aérienne, combinés avec la voie maritime entre les îles du Cap-Vert et l'île brésilienne de Noronha, réduiraient le temps du parcours France-Rio de Janeiro à six jours et demi, et France-Buenos-Aires à sept jours et demi. Une vue d'ensemble permettait d'envisager, avec un matériel approprié, l'établissement d'une ligne Toulouse-Buenos-Aires, sur les bases suivantes :

- 1 - De Toulouse à Casablanca par avion : 1 850 kilomètres en 13 heures (de vol effectif s'entend).
- 2 - De Casablanca à Saint-Louis-du-Sénégal (ou Dakar), par avion : 2 850 kilomètres en 1 jours et demi (avec arrêt de nuit au cap Juby)..
- 3 - De Saint-Louis aux îles du Cap-Vert, par hydravion : 800 kilomètres en 6 heures et demie.
- 4 - Des îles du Cap-Vert à l'île de Noronha : 2 200 kilomètres en 3 jours par bateaux spéciaux.
- 5 - De Noronha à Récife (Pernambouc) par hydravion : 650 kilomètres en 5 heures.
- 6 - De Récife à Rio-de-Janeiro par avion : 1 950 kilomètres en 14 heures.
- 7 - De Rio-de-Janeiro à Buenos-Aires par avion : 2 100 kilomètres en 15 heures.

Soit au total : 12 400 kilomètres en 7 jours et demi.

Dès la troisième année d'exploitation, l'emploi généralisé du vol de nuit et la substitution des hydravions aux bateaux, pourraient réduire à trois jours la durée du trajet : Europe-B Brésil, et à 95 heures, pas tout à fait 4 jours, le parcours Europe-république Argentine.

Mais ce n'était pas seulement par sa grande rapidité que cette liaison aérienne présenterait des avantages : c'était surtout par la fréquence des départs, rendus possibles par le service combiné d'avions et d'hydravions que l'on parviendrait à obtenir en moins de 8 jours la réponse à une lettre envoyée d'Europe au Brésil, en moins de 10 jours, la réponse à une lettre envoyée d'Europe en Argentine.

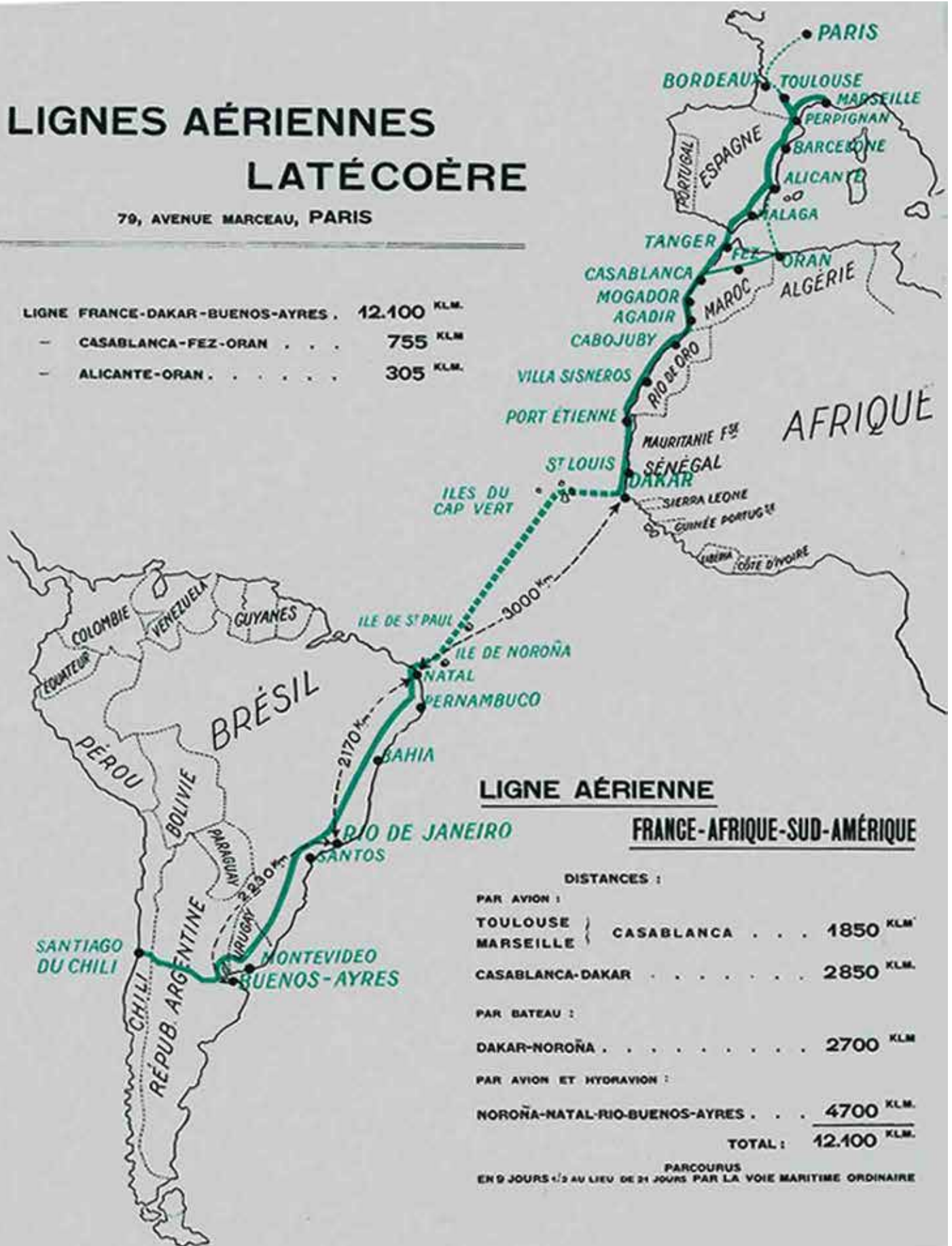
Le survol de pays étrangers et les possibilités financières posaient deux autres problèmes dont le premier ne paraissait pas d'une solution difficile, mais le second ? ... Nous étions toutefois persuadés que nous en viendrions à bout...

Le tracé du premier tronçon Toulouse-Rabat qui comportait le survol de l'Espagne semblait, en effet, ne présenter aucune difficulté. Trois routes s'ouvraient à nous, pour nous rendre au Maroc : la première par Bordeaux-Madrid-Séville, certainement la plus directe, la seconde, par Marseille-Les Baléares-Alger, la troisième par Toulouse, où se trouvait la base, et la côte méditerranéenne espagnole.

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

79, AVENUE MARCEAU, PARIS

LIGNE FRANCE-DAKAR-BUENOS-AYRES	12.100	KLM.
- CASABLANCA-FEZ-ORAN	755	KLM.
- ALICANTE-ORAN	305	KLM.



Le projet ambitieux de Pierre-Georges Latécoère

La configuration du sol à l'intérieur de l'Espagne et les conditions atmosphériques souvent troublées au-dessus des Sierras, nous firent écarter la première, comme l'état encore incertain de l'hydravion, nous fit écarter la seconde voie. Le choix du parcours se fixa donc sur la troisième route, où des plages permettaient d'atterrir en cas de panne ou de mauvais temps.

Par ailleurs, le rayon d'action de nos avions ne dépassant pas 500 kilomètres, nous pourrions établir à Barcelone, Alicante et Malaga, situées à peu près à la même distance l'une de l'autre, les escales nécessaires. Nous pensions, à ce moment, que les autorisations que nous nous proposons de solliciter du Gouvernement espagnol nous seraient accordées d'autant plus aisément que nous allions ajouter une industrie nouvelle à la prospérité de ces trois centres.

Mais avec quelles ressources allait-on pouvoir procéder à une pareille réalisation qui m'enchantait et m'effrayait à la fois ? Car il ne m'échappait point qu'il nous faudrait de bien grandes ressources pour parcourir tant de kilomètres par an, alors que le prix d'un kilomètre aérien se chiffrait par plusieurs centaines de francs...

Latécoère y avait, bien entendu, songé. Il n'attendait guère des milieux financiers un concours qui n'était, d'ailleurs, pas souhaitable, mais il se croyait fondé à compter sur l'appui de l'État, sous forme d'une convention, puisqu'il s'agissait d'une entreprise d'intérêt public et de prestige national. Certes, il ne se dissimulait pas que la France, épuisée par de longues épreuves, n'était pas en mesure de consentir des sacrifices à des œuvres qui ne répondaient pas à une nécessité immédiate, mais il concevait un plan économique assez habile de nature à retenir l'attention.

L'attrait du projet m'interdisait de me laisser arrêter par toutes les difficultés que j'entrevois, les raisons vont, souvent, à l'encontre de la raison et il n'est point sage de barrer le chemin à une idée neuve, sans risquer d'en compromettre l'essor par un excès de prudence.

Certes, les charges seraient lourdes, les responsabilités graves, le prix du matériel, des combustibles, la durée des appareils, la vie des hommes qu'il fallait mettre au premier plan de nos préoccupations, exigeaient beaucoup de réflexion, infiniment de précautions et de mesure, mais le sort en était jeté. La ligne : France-Maroc-Sénégal-Amérique du Sud, devenait devenir une réalité.

Depuis une année, Pierre Latécoère construisait des avions Salmson. Jusque-là, il avait consacré son activité aux Forges et Matériel roulant dont il avait installé les usines à la place d'un château à Montaudran près de Toulouse et à la maison fondée par son père à Bagnères-de-Bigorre, sa ville natale.

Parti comme simple artilleur, dès le début des hostilités en 1914, ses chefs estimèrent bientôt que ce soldat qui piaffait dans le box étroit des règlements militaires, rendrait plus de services comme chef d'industrie que comme pointeur de 75.

Rentré à Toulouse, il ne tarda pas à transformer ses ateliers en arsenal, mais il manquait une corde à son arc : l'aviation. Il hésitait devant ce problème nouveau pour lui, puis un jour, deux tendeurs brillants finement usinés, tombèrent entre ses mains, il les contempla, les admira comme un orfèvre admire une pièce rare.

Et il entreprit de construire des avions.

Mille avions Salmson lui furent commandés. Cette commande souleva les protestations indignées de ceux qui se croient toujours lésés, il dut prendre des engagements sévères, quant aux garanties d'exécution et dates de livraison, engagements que chacun pensait qu'il ne pourrait pas tenir.

Il les tint, cependant. L'achat de terrains autour de son usine, leur déboisement, leur nivellement, l'installation de hangars et d'ateliers, de machines, l'approvisionnement de matériel, recrutement de personnel, ne lui demandèrent qu'une couple de mois. Bientôt, les nouvelles machines vinrent s'ajouter aux anciennes, animant l'ambiance d'un surcroît de vie. Sur les établis, s'amoncelaient de menus fragments de bois qui, passant sur d'autres établis, étaient reliés entre eux et constituaient les nervures, les plans que, plus loin, des femmes allaient recouvrir de toile, coudre et coller.

Ailleurs, des coques en contreplaqués comme de légers navires, recevaient à leurs flancs ces voilures, et tendaient leur proue au moteur, que l'on soulevait à l'aide d'une grue. À ce moment, le navire devenait oiseau. La peinture et le vernissage l'argentaient, le faisaient miroiter dans une atmosphère où dominait une odeur âcre d'acétone. L'aérodrome se peuplait peu à peu de ces nouveaux oiseaux bien plus grands et bien plus bruyants que ceux qui l'avaient jusqu'alors fréquenté. Après des essais en vol et leur mise au point, ils allaient rejoindre au nord ou à l'est, ceux qui se battaient.



Dans les ateliers Latécoère à Montaudran

La vie en commun avec ce matériel dont on suit chaque jour, du fragment de bois au vol, toute la formation, avait certainement fait naître dans l'esprit de Latécoère, la pensée d'une utilisation possible pour des lignes aériennes.

L'armistice venait d'être conclu.

Le projet France-Maroc-Sénégal-Amérique du Sud avait été remis à M. Dumesnil, sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, le 7 septembre. Des avions en montage allaient, par la cessation des hostilités, se trouver disponibles. Nous pensions qu'il convenait de profiter de ces heures d'enthousiasme et de détente pour parler d'œuvres de paix mais les administrations d'État, dans la confusion des redressements et les lenteurs de leurs méthodes, paraissaient peu disposées à nous entendre.

La fortune, pourtant, voulut bien nous favoriser. Nous apprenions, en effet, les derniers jours de décembre, que le commandant Wateau, mon chef et ami, rappelé par le G.Q.G. autant pour sa grande compétence en matière aéronautique que pour ménager ses forces dont il avait usé sans mesure, depuis plus de quatre ans à la tête de ses escadrilles, avait été chargé de l'étude des questions de liaisons aériennes.

J'avais eu la joie, le 17 août 1914, de retrouver cet avoué parisien, l'un de nos plus brillants aéronautes, comme instructeur à l'une des formations de combat aérien, l'Escadrille V 29, à Saint-Cyr, à laquelle je venais d'être affecté.

— « *Je vous attendais, m'avait-il dit en m'accueillant.* »

Le trait saillant de ce soldat, qui fut et demeure un exemple, était une infinie douceur dans une grande fermeté. Ses ordres n'étaient jamais impératifs, mais ils étaient toujours définitifs.

Inclinant sa haute et robuste taille, il avançait vers nous sa barbe noire, et du ton le plus courtois, le plus calme, il nous convainquait, en quelques mots, que son ordre ne comportait pas d'objections, qu'il fallait obéir, qu'il était utile et sage d'obéir. Il avait formé des unités que l'on admirait pour leur allant et leur discipline. Observateur, aux heures où cet emploi était fort peu sollicité, il avait surpris la marche de Von Kluck sur Paris, et l'on sait quels furent les résultats de son observation. Pilote, on le voyait apparaître à la tête de ses équipages, chaque fois qu'une opération de grande envergure se préparait dans les Flandres, à Verdun, dans la Somme ou l'Artois.

Tard dans la nuit, on apercevait par les interstices des planches de sa "*cagna*" des filets de lumière qui indiquaient que le Commandant était au travail. Ses nuits, il les consacrait aux rapports et à la préparation de l'action du lendemain. Quand prenait-il du repos le commandant Wateau ? C'est la question que l'on se posait et qui avait sans doute déterminé le GQG à le rappeler auprès de lui. C'est lui dont les clairs conseils pouvaient nous guider.

Je m'en fus le voir. Le Commandant s'ennuyait dans ce poste de tout repos, l'avoué avait pris en horreur toute cette paperasserie compliquée et inutile.

— « *Mes camarades, n'ont pas terminé leur tâche... au delà du front... Cette pensée me rend la vie que je mène ici insupportable... Aussi, ai-je demandé à rejoindre mon poste le plus tôt possible et j'espère que dans trois ou quatre jours, il sera fait droit à mon désir* », me dit-il avec fermeté.

Il écouta néanmoins, avec une attention soutenue, l'exposé que je lui fis de notre projet, mais son amitié lui faisait craindre pour moi l'incertitude d'une entreprise aussi hardie. Il venait d'étudier un certain nombre de dossiers concernant aussi des liaisons aériennes, aucun ne lui avait paru digne d'être retenu, il rendait hommage à l'imagination de leurs auteurs, mais non à leur sens pratique.

Certes, le projet dont je venais l'entretenir présentait de l'intérêt, mais comment serait-il mis en œuvre avec les moyens dont nous pourrions disposer ? N'était-il pas prématuré d'envisager une telle réalisation ? Toutefois, l'ami voulait bien examiner à fond le problème qui me tenait à cœur, et ne se prononcer que lorsqu'il serait en mesure de le faire en toute connaissance de cause. Le soir même, je lui remettais un exposé détaillé et le lendemain, plus souriant que la veille, comme délivré d'un cas de conscience, heureux d'avoir trouvé de quoi servir encore son pays, il me déclarait, en me serrant les deux mains :

— « *Vous aviez raison, et je veux vous féliciter, mon cher ami, de tout cœur. Votre projet tient parfaitement. C'est une belle œuvre à suivre. Faites-moi connaître M. Latécoère. Je tiens lui dire moi-même ce que je pense de cette œuvre* ».

Le rapport Wateau devait inspirer la décision favorable du Gouvernement.

Deux jours après notre entretien, le Commandant rejoignait ses camarades en Alsace

9.9.19		<u>Plotes et Mécam.</u>		<u>Heure</u>	
Toulouse	Beauté	Genthos	Daurat		
	Delrieu	Radetoup	Dombay		
	Cabanes	x	Delrieu		
		x	Rodier		
Barcelone			Genthos		
			Donnetéti		
			Costes		
			Vannier		
Alicante			<u>Morraglia</u>		
			Radetoup		
			Vannier		
Malaga					
Zanger					
Rabat					
Casablanca					

Affectations du personnel, de la main même de Pierre-Georges Latécoère

3 - Premiers résultats

Dans ce milieu particulier d'hommes de la finance et des affaires, qu'une fortune singulière avait élevés au rang de puissants du jour, l'aviation ne jouissait d'aucun crédit valable et l'on considérait les aviateurs comme des *"têtes brûlées"*.

L'on admettait, à la rigueur, qu'ils savaient se battre et mourir, et par un patriotisme de bon aloi, qu'ils étaient les premiers du monde, mais les affaires sont les affaires et l'aviation n'en était pas encore une. Présenté, même sous l'angle le plus pratique, notre projet ne pouvait pas recevoir des ces nouveaux seigneurs qu'un accueil plein de réticences où la bienveillance masque un dédain qui s'exhale dans les volutes grises de l'inévitable gros cigare qui marque une haute situation. L'État seul était donc le recours vers lequel pouvaient tendre nos espérances. Mais au lendemain de la guerre, les pouvoirs publics avaient tant de questions à régler, tant de blessures à panser que nous pouvions craindre non seulement de paraître *"inopportuns"* mais de perdre la trace de notre dossier contenant le rapport de Wateau.

Georges Prade, journaliste notoire, grand animateur du cyclisme et de l'automobile, avait eu vent de notre projet et en avait saisi l'importance. Jeune normalien, venu au journalisme, il s'attacha avec enthousiasme à notre œuvre, et une association naquit de notre effort commun.

Prade entrevoyait l'avenir de l'aviation sous l'aspect le plus favorable, il se fit donc le héraut du projet Latécoère, alerta l'opinion et les pouvoirs publics et parvint à intéresser le sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, M.P.-E. Flandin, qui venait de succéder à M. Dumesnil.

M. Flandin était fort averti en matière d'aviation, versé dans cette arme pendant la guerre, il en connaissait les possibilités. D'une intelligence rapide et sûre, il comprit tout de suite de quelle utilité pourrait être une liaison aérienne qui mettrait, dès sa création, le Maroc à deux jours de la France.

Malgré son jeune âge, il atteignait à peine trente ans, M. Flandin était prudent et mesuré dans ses gestes comme dans sa parole, sobre d'enthousiasme et sans colère, d'une courtoisie un peu distante, il savait, toujours maître de lui-même, développer les sujets qu'il avait à traiter, avec une clarté et une précision qui lui donnaient une autorité incontestable. On eût dit un diplomate fourvoyé dans la politique. M. Flandin approuvait d'une inclination de tête, en fermant à demi les yeux, refusait d'un mouvement négatif du bras levé en arquant ses larges épaules, ce qui signifiait :

— « *Je regrette, je n'y puis rien.* »

La morsure de son ironie était insensible et profonde. Notre projet bénéficia de sa sympathie dans les luttes que nous eûmes par la suite à soutenir aussi bien au ministère de la Guerre pour le matériel, qu'aux Finances pour les crédits.

Après de nombreuses démarches, il fut convenu que dans le cas où le Gouvernement partagerait les vues de M. Flandin, il nous serait consenti un crédit forfaitaire limité aux disponibilités du moment et l'octroi d'un matériel que l'on jugeait, en haut lieu, plus sûr que celui qui avait servi de base à notre initiative.

Mais l'Armée hésitait encore à autoriser la transformation de ses appareils pour une expérience civile, et les Finances de leur côté, ne montraient aucun empressement à engager des dépenses, *"qu'aucune nécessité immédiate ne justifiait"*.

Discuté, abandonné, repris, abandonné de nouveau, objet de notes et rapports, d'articles de journaux, d'interventions multiples, notre projet tint la vedette pendant de longs jours.

Enfin, au début de janvier 1919, le principe d'une convention fut admis et ses termes arrêtés. Cette convention ne devait être définitivement signée que le 11 juillet 1919. Elle fixait les conditions d'exploitation du premier tronçon.

Il nous était accordé 100 jours pour la mise en service de la ligne reliant la France au Maroc, deux fois par semaine.

4 - Formation

Cent jours !

Cette évocation d'un souvenir historique ne devait point marquer la fin d'une épopée guerrière, mais le début d'une œuvre de paix. Cent jours eussent peut-être suffi même pour une organisation nouvelle, en déployant quelque activité, mais il fallait compter avec le Gouvernement de S. M. le roi d'Espagne de qui dépendait une autorisation qui devait nous permettre de survoler son territoire et d'y installer trois aéroplanes. Notre ambassadeur à Madrid, M. Alapetite, secondé par M. Dard, conseiller, fut chargé de présenter la demande du Gouvernement français.

Latécoère entreprit, le 24 décembre 1918, d'illustrer, par une manifestation spectaculaire, un vol d'études de Toulouse à Barcelone, qui devait servir de préface à la création de la Ligne France-Maroc. Grâce aux relations très cordiales qui existent entre M. Quinones de Leon, ambassadeur d'Espagne à Paris et Georges Prade, celui-ci obtint aisément la permission pour Latécoère de se rendre par la voie des airs dans la capitale catalane.

Parti de Toulouse à 9 heures, piloté par Cornemont, pilote d'essais remarquable, l'avion atterrit avant 11 heures à l'hippodrome catalan, de proportion fort exigües, et entre deux obstacles qui furent miraculeusement évités de justesse. Barcelone fit un accueil enthousiaste à l'initiateur de la première ligne aérienne postale, et la Presse française, toujours prête à soutenir une idée de progrès, lui consacra d'encourageants articles. Ce court voyage était un évènement digne de retenir l'attention et un exploit méritoire, car à ce moment encore, le survol des Pyrénées pouvait apparaître comme une prouesse.

Par ailleurs, nous nous hâtions d'organiser techniquement notre base de Toulouse. Le terrain devant répondre à de nouvelles exigences, fut étendu jusqu'aux deux routes qui limitaient les bâtiments et, tous les arbres qui nous en séparaient, furent abattus. Nous portions ainsi notre piste à 350 m x 900 m. Le nombre de hangars fut augmenté, la répartition du matériel ordonnée, les magasins abondamment approvisionnés, la salle du personnel navigant, la salle d'attente des passagers, furent rapidement construites.

Le premier pilote engagé fut un de mes camarades d'escadrille, le lieutenant Pierre Beaute. Puis, le 12 mai 1919, ce fut au tour du lieutenant Morraglia, du sergent Rodier, des adjudants Genthon et Cabanes, de prendre rang parmi nous. Le 23 mai, le lieutenant Daurat, mon ami et coéquipier de guerre, vint m'offrir ses services. L'ayant vu à l'œuvre, je n'hésitai pas à nous assurer sa collaboration. Mais l'Armée ne le libéra que le 15 août. Le lieutenant Dombray, qui avait commandé la N 3, fut engagé le 3 juin et, ensuite, les lieutenants Delrieu, Bonnetete, Vanier et d'autres complétèrent le premier groupe. Ces hommes devaient, par l'apport de leurs qualités professionnelles et morales, contribuer au succès de l'entreprise.

Les mécaniciens pris également parmi les meilleurs de ceux que j'avais rencontrés au cours de quatre années de front, vinrent s'ajouter à cette formation. La ruche commençait à bourdonner. Des vols d'essais, d'entraînement étaient interrompus seulement par les heures de repos.

Nous profitions de nos rares moments de loisirs pour éduquer nos jeunes camarades pleins de bonne volonté, mais dépourvus de cette expérience que donnent les années, car surpris par la tourmente sur les bancs de l'école, ils n'avaient d'autre pratique que celle des combats, nous les initiions à une religion nouvelle qu'ils devaient par la suite, à leur tour, retransmettre à leurs cadets. Ils écoutaient attentifs et semblaient saisir tout ce que pouvait représenter, sur le plan humain, un gain de temps et qu'ils devenaient dépositaires de tant d'espoirs. Il ne leur échappait pas qu'ils allaient, de nouveau, travailler pour la France car, sur elle aussi, rejaillirait le succès de notre entreprise. Ces adolescents, chargés de gloire et d'honneurs, mais le front déjà barré de ce pli que creusent les longues épreuves, étaient là devant nous, graves et recueillis, nous les exhortions à attacher tout son prix à la vie qu'ils avaient tant de fois risquée pour la plus noble des causes, mais qu'ils devaient, à présent, ménager pour une raison non moins forte. Toute imprudence donc, ne pourrait être considérée par nous que comme une faute, car nous étions comptables de leurs personnes. La conduite des appareils postaux exigeait autant de prudence que de réflexion. Aucune manifestation de virtuosité ne serait donc tolérée, parce que l'acrobatie était contraire au caractère de notre mission. D'ailleurs, qui pourrait s'étonner encore de prouesses dont on avait, sur le front, épuisé toute la gamme ?

Partir et arriver à l'heure : tout le secret de notre entreprise était contenu dans cette formule. À l'étranger, il fallait faire preuve de compréhension et de bonne tenue. De loin leurs aînés, rompus au maniement des hommes, en présence de cette jeunesse que nous préparions à une carrière qui s'ouvrait à peine sur un

avenir dont il était permis d'escompter les promesses, nous demeurions, nous-mêmes, comme étonnés par la constatation imprévue de ce côté délicat et redoutable de notre tâche.

Il ne s'agissait pas, pour nous, de heurter des sentiments qui avaient déjà pris racine, de briser de fraîches illusions nées de cette vie particulière du front où le plus audacieux est souvent jugé le meilleur, où la discipline réglementaire de l'adjudant s'impose avec un parler bref, sans explication, non, notre souci était de saisir chez chacun de ces hommes, les qualités en germe, de les développer, les adapter à une autre discipline sans conseil de guerre, mais souple, ferme, logique, nous nous efforcions de lui faire sentir le véritable sens de la valeur réelle et de la mesure que l'âge, une profession brillante et la faveur publique font parfois perdre de vue.

Aussi, leur conseillions-nous la modestie, cette absence de soi, de ne pas donner prise à la vanité, au cabotinage qui nous poursuivent dans notre métier, mieux valait laisser tout cela à terre. Nous leur disions : nos sentiments doivent être de la couleur de l'atmosphère où nous allons vivre, limpides et purs, soyons ce que nous sommes, simplement, sauvegardons notre personnalité, si nous en avons une, ou tâchons de l'acquérir, par un contrôle constant sur nous-mêmes. Soyons des hommes enfin, capables d'initiative, et sachant prendre nos responsabilités. Par ces conversations renouvelées, nous sentions peu à peu s'établir entre nous un lien solide, il nous semblait que, appartenant à une famille élue, nous allions former une communauté au service d'une mystique nouvelle.

Afin de les initier à la construction, nous les détachions dans les différents ateliers pour suivre le montage et la mise au point des avions et des moteurs.

Parmi les nombreuses questions auxquelles il nous fallait chaque jour répondre, il en était une devant laquelle nous demeurions muets : elle concernait la rémunération du personnel navigant lorsqu'il entrerait en fonctions. Pour le moment, il se contentait d'une rétribution minimale mais qui lui permettait de vivre et d'attendre. Aucun précédent ne pouvait nous servir de base. C'est en suivant ces hommes de près sur le terrain et aux ateliers que leurs qualités ou leurs faiblesses nous suggérèrent l'idée d'établir un système de "*primes*" qui récompenseraient le travail en proportion de l'effort fourni.

Nous avions, en effet, remarqué que s'ils avaient tous à un degré égal l'amour du pilotage ou de la mécanique, ils étaient inégalement ponctuels, inégalement assidus, inégalement disciplinés.

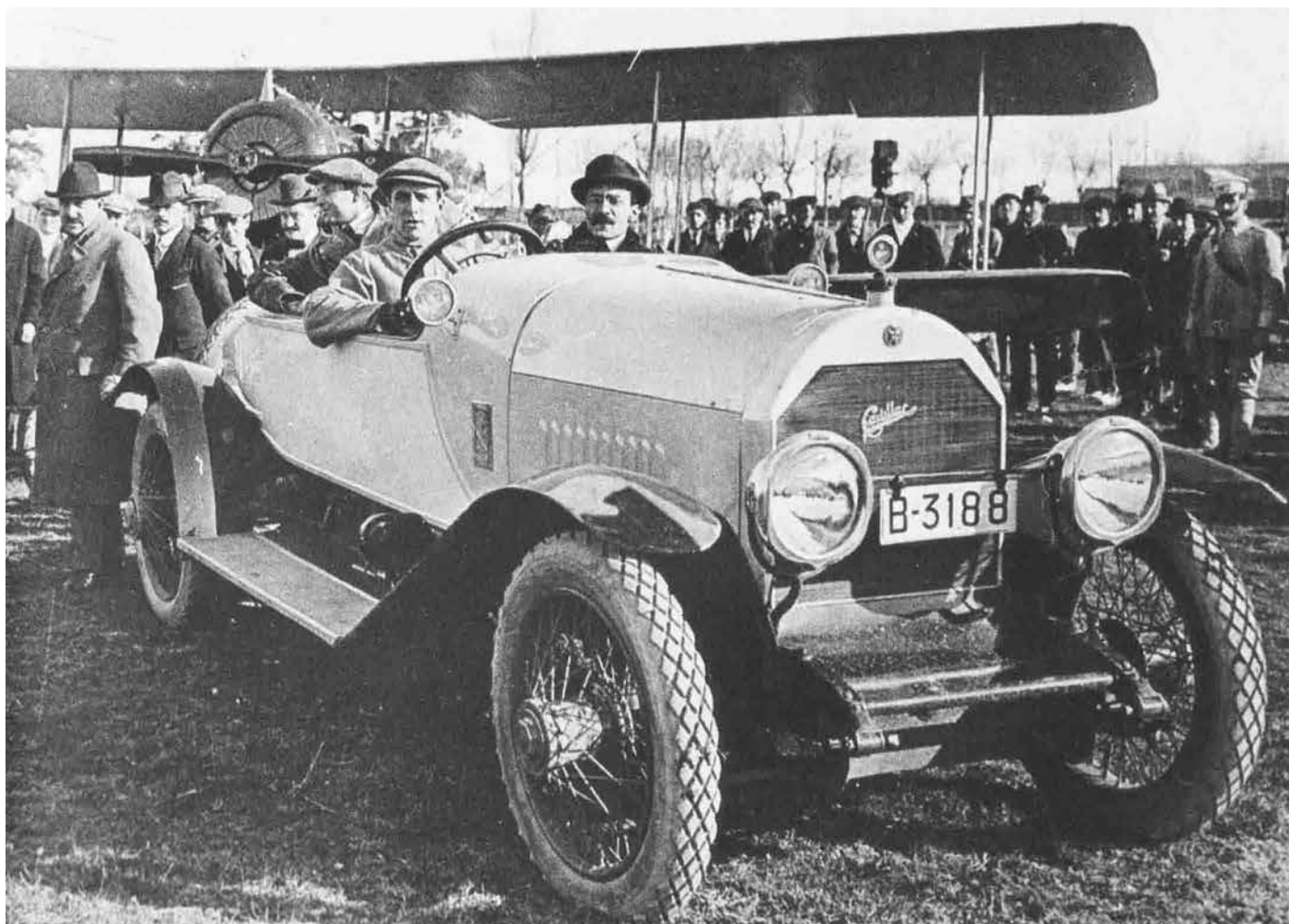
Ainsi, fûmes-nous amenés à maintenir le principe d'un fixe mensuel réduit, qui obligerait le pilote à assurer plusieurs étapes dans le mois. À ce fixe s'ajouteraient des primes d'étape, de régularité, de non casse et de bon rendement. Nous prévîmes, en plus, pour les fins d'année des relèvements de fixe et des gratifications. Les primes variaient suivant le parcours. Le gain mensuel de chaque pilote, pour un travail normal, ne devait être jamais inférieur à 2 000 francs en France et à 3 000 francs hors de France. Le service de Toulouse à Rabat serait assuré en quatre étapes : *Toulouse-Barcelone, Barcelone-Alicante, Alicante-Malaga, Malaga-Rabat*. Chaque pilote couvrirait une étape, à chaque escale, un nouvel appareil et un pilote frais prendraient en charge la poste et le passager. Le service de retour s'effectuerait dans les mêmes conditions. Sur les douze pilotes engagés, huit seraient en ligne et quatre en réserve.

An cours des vols d'entraînement, le caractère des hommes se précisait. Il y eut des déconvenues. Le désir persistant de quelques-uns, de nous démontrer, malgré tout, leur virtuosité, ne leur valut, à leur grande stupeur, que de sévères réprimandes. Ils s'imaginaient que nous méconnaissions leur capacité et notre propre intérêt, ils nous menaçaient de nous quitter, sincèrement convaincus que leur départ nous priverait d'un concours indispensable. Ils ne pensaient pas que nous les défendions contre eux-mêmes. Les pourparlers en Espagne ne donnaient point de résultat. Dans l'espoir d'obtenir une prompte solution, nous avons chargé un jeune Espagnol, fort répandu dans les milieux dirigeants, de seconder les efforts de notre ambassade par le concours de ses hautes relations.

Après un enthousiasme de courte durée, une correspondance journalière qui nous affirmait, à chaque courrier, que le lendemain, *mañana*... tout serait réglé au cours d'un déjeuner ou d'un dîner qui se renouvèlaient sans cesse, les lettres s'espacèrent, la confiance s'estompa, le *mañana* devint *pasado mañana*. Nous dûmes alors recourir aux services d'un homme apparemment mieux placé, introduit à la cour, ancien député et gouverneur de province, ayant appris en France, les sciences et l'aviation. Cette seconde expérience, se révélant également négative, nous en tentâmes une troisième. Cette fois, ce fut un avocat, député en exercice, à la parole forte, dont l'influence était, affirmait-on, très grande. Aussi, pûmes-nous croire qu'il réussirait là où l'ambassade de France et nos précédents représentants avaient échoué.



▲ *Pierre-Georges Latécoère et René Cornemont, le 25 décembre 1918, lors de la première liaison France-Espagne en Salmson*
 ▼ *L'arrivée à Barcelone*



5 - Épreuve négative

Le temps qu'il fallait aux autorités espagnoles pour décider de l'opportunité ou l'inopportunité de notre demande, nous le mettions à profit pour compléter notre organisation. Les décisions d'État sont toujours lentes et laborieuses, aussi ne songions-nous guère à nous offusquer d'un retard que la nonchalance des pays de soleil excusait.

La tâche du choix des terrains d'escale m'incombant, je partis pour l'Espagne le 6 janvier 1919.

À Barcelone, toutes nos recherches furent vaines : tous les terrains étaient cultivés et divisés en menues parcelles appartenant à des propriétaires différents, traversées par de profonds sillons destinés à recueillir, comme manne céleste, l'eau des pluies rares.

Force nous fut donc de recourir au projet d'entente avec l'aérodrome du Prat de Llobregat, situé à 15 kilomètres de Barcelone, projet que nous avions tout d'abord envisagé, puis rejeté en raison de multiples inconvénients.

Cet aérodrome, propriété de l'État et ancienne base militaire, avait été loué à une Société de constructions aéronautiques, dénommée *Talleres Héréter*, dont l'administrateur délégué était un certain M. Loring, homme menu et sombre, quelque peu mystérieux et fort habile, qui s'était fait une spécialité pendant la guerre, dans la construction, d'après des photographies, de quelques appareils français en y apportant des modifications qu'il estimait nécessaires mais qui les empêchaient de quitter le sol.

Le terrain du Prat était de petites dimensions et éloigné de la capitale catalane par une route de 15 kilomètres, si délabrée qu'il fallait plus d'une heure en automobile pour la parcourir avec prudence afin de ne point se rompre les os. Mais la piste était bien entretenue et dégagée. Des hangars spacieux n'étant occupés que par quelques exemplaires des constructions Loring, pouvaient recevoir nos avions. Un atelier de réparations complétait l'aménagement.

Une entente intervint donc entre la Société Héréter et nous. M. Loring eût souhaité une *forme* d'association assez peu claire : nous préférâmes une forme plus simple, le paiement d'un droit mensuel pour un nombre déterminé d'atterrissages.

Pour me rendre à Alicante, je ne pouvais suivre en chemin de fer la côte sans perdre un temps précieux. En effet, sur ce parcours, les voies ferrées sont très déficientes, elles contournent les montagnes et l'on y emploie de vieilles machines poussives qu'un mulet pourrait suivre au petit trot. J'empruntai donc la grande ligne Madrid-Saragosse-Alicante qui, me menant de Barcelone à Madrid, me permettait de me rendre plus rapidement de cette dernière ville à Alicante. C'est pour la même raison que je fus, ensuite, dans l'obligation de revenir à Madrid pour rejoindre Malaga.

À Alicante, je dus à un Français, M. Dupuy, établi là-bas depuis de longues années, de pouvoir visiter tous les alentours. Aucun terrain utilisable ne s'offrit à mes recherches. Tous les emplacements que me signalait mon aimable guide ne pouvaient convenir. Nous perdîmes deux journées en investigations inutiles, décevantes. J'étais fort inquiet à la pensée d'avoir à renoncer à cette escale prévue. Sans doute, partout dans cette région, nous nous heurterions aux mêmes difficultés.

Marchant silencieusement au côté de mon compagnon, j'eus une soudaine inspiration :

— « *Mais, demandai-je, il n'est donc jamais venu d'avions dans ce pays ?* »

— « *Oh !... Il y a bien longtemps, un aviateur de Nice vint faire, ici, des exhibitions.* »

— « *Ah ? Et où les faisait-il, ces exhibitions ?* »

— « *Au terrain du Tiro Nacional.* »

— « *Où se trouve-t-il ce Tiro Nacional ?* »

— « *À 7 ou 8 kilomètres environ.* »

— « *Peut-on le visiter ?* »

— « *D'autant plus facilement qu'il est en quelque sorte abandonné... Si vous voulez... après déjeuner, car... il est déjà près de 2 heures.* »

L'heure des repas est sacrée comme l'heure des corridas, mais je m'excusai de rompre avec les habitudes espagnoles et je voulus aller voir le terrain du *Tiro Nacional* sans attendre davantage.

C'était bien le *terrain* que je cherchais et qu'il nous fallait. Vaste, pouvant être encore étendu par les

terres incultes qui l'entouraient, dégagé de toutes parts, abrité des vents par une chaîne de collines. Nous trouvions, enfin, l'escalade souhaitée, près de la ville et accessible. Un service fréquent de tramways électriques le desservait. La butte de tir fort éloignée, ne constituait pas un obstacle, mais d'innombrables pierres jonchaient le sol et deux longues tranchées d'un mètre cinquante de profondeur, d'où les soldats, autrefois, s'exerçaient au tir, montraient leurs gueules béantes et redoutables.

— « *Il faudrait enlever cela et combler ceci, dis-je à M. Dupuy.* »

— « *Est-ce possible ?* »

— « *Très facile... Mais on doit trouver mieux que ça, me répondit-il d'un air entendu.* »

La réponse me surprit. Après deux jours de recherches, je n'étais guère disposé à partager l'optimisme de mon guide. Je lui déclarai péremptoirement que le Tiro répondait à nos besoins.

Le déjeuner, ce jour-là, à l'ombre de hauts dattiers, bordant la mer, me parut exquis. J'étais satisfait de ma découverte. Et je pris vraiment plaisir au spectacle des enfants vêtus de loques et pieds nus, qui lançaient avec adresse des pierres dans les palmiers, sans se préoccuper du danger qu'ils faisaient courir aux passants, pour en détacher les fruits qui tombaient à chaque coup et qu'ils s'empressaient de dévorer, tout en surveillant du coin de l'œil l'arrivée des gardiens.

L'après-midi, le maire et le gouverneur d'Alicante nous accordaient l'autorisation de faire procéder aux travaux de mise en état du *Tiro Nacional*. Et, comme M. Dupuy ne cessait de me répéter, toujours du même air entendu : « *Vous pouvez partir tranquille, on vous trouvera mieux que cela* », dans la crainte d'une initiative maladroite, je le priai un peu sèchement de ne rien modifier à ce que nous venions de convenir.

Rentré à Madrid, je repartis aussitôt pour Malaga. Dans cette ville, mon travail de prospection fut moins laborieux. De plusieurs terrains visités, un seul retint notre attention : tel qu'il se présentait il permettait d'atterrir, mais limité par une ligne de force gênante, il comportait d'être étendu en sacrifiant des arbres chargés de fruits, et une vigne superbe appesantie par d'énormes grappes de raisins d'or. Lorsque le propriétaire, désireux de nous louer son champ, location qui lui paraissait d'un meilleur rendement que la vente de ses produits, me déclara que, en quelques heures, il ferait disparaître tous ces obstacles, je ne pus m'empêcher de regarder sans un peu de tristesse ces belles grappes qu'on ne reverrait plus.

Ma mission accomplie, je regagnai Paris.

Le 3 mars 1919, nous allions entreprendre, Latécoère et moi, un voyage qui avait pour principal but, une visite au Maréchal Lyautey à Rabat et l'étude par la voie des airs de la future ligne.

Deux avions Salmson, à moteur C.Q.Z. 9 de 230 ch avaient été préparés. Henry Lemaître, grand as de guerre et Junquet devaient les piloter.

Le 3 mars donc, dès 5 heures du matin, nous étions prêts pour le départ, mais le terrain de Montaudran était encore invisible et une pluie torrentielle ne cessait, depuis la veille, de faire entendre son monotone clapotis. Un peu nerveux, dans le bureau de la comptabilité, nous espérions une accalmie. Nous piétinions, silencieux, épiaient derrière les vitres des fenêtres closes, l'apparition du jour et l'arrêt de la pluie.

Quand pourrait-on partir ? Les pilotes impatients haussaient de temps en temps les épaules, une voix dans un coin émettait un pronostic favorable mais s'attirait une raillerie. Latécoère apparaissait de quart d'heure en quart d'heure, consultait sa montre et annonçait :

— « *Nous partirons dans une demi-heure.* »

— « *Si on peut... Quand on ne voit pas, on ne vole pas* », maugréait Lemaître, fort maussade par ce temps qui contrecarrait la promesse qu'il me faisait depuis plusieurs jours, du plus beau voyage aérien de ma vie. Mais à la démarche et aux gestes saccadés de Latécoère, je ne comprenais que trop bien qu'il allait falloir tout de même tenter l'entreprise et, afin de réduire les angles et gagner du temps, je déclarais aux uns que, après tout, nous pouvions espérer rencontrer de meilleures conditions atmosphériques en route et à l'autre, je recommandais la prudence. Il était déjà 7 heures et le ciel nous demeurait hostile.

Latécoère ne tenant plus en place décida :

— « *Maintenant, il faut partir.* »

— « *Partir ?* » fit Lemaître.

Je répondis pour Latécoère :

— « *Oui, mon cher Lemaître, il faut partir.* »

L'on s'entre-regarda, mais l'on se tut. Chacun revêtit, sans hâte, sa combinaison, et l'on s'achemina

vers les hangars.

Dans nos épaisses enveloppes, avec nos serre-têtes et nos chaussons, nous paraissions des personnages fabuleux glissant le long des hangars qui formaient une barrière obscure, trouée çà et là par les lampes électriques, dont l'éclat faisait étinceler la pluie comme des aiguilles d'argent.

Pas un souffle de vent, la manche à air pendait lamentablement à sa hampe.

Lemaître, arrivé à l'appareil qui se trouvait déjà sur l'aire de départ déclara :

— « *Tant pis pour la casse... Je ne réponds de rien...* »

— « *Lemaître, lui dis-je, il importe que le matériel ne casse pas, il importe, surtout, que votre tête et la mienne ne cassent pas non plus.* »

Il gagna son poste, je montai à ma place. J'entendis à deux ou trois reprises : *essence, contact*, j'entendis encore : *les cales*. Le moteur donna toute sa puissance et je me sentis emporté dans un vacarme infernal. Ce fut seulement à l'extrémité du terrain que le Salmson consentit à s'élever péniblement. Il était temps, nous venions de frôler la cime des platanes qui limitaient la piste. Je me retournai pour voir si l'appareil de Latécoère suivait : je ne pus rien distinguer.

Le début du vol fut monotone, sans la moindre visibilité. Nous étions montés à 2 000 puis à 3 000 mètres dans l'espoir d'atteindre une zone plus calme. Ce fut en vain. Des remous provoqués par d'épais cumulus imprimaient à l'avion de fortes secousses, au-dessus de Carcassonne, d'énormes grêlons frappant les toiles, dominèrent le bruit du moteur. Lemaître penché sous son pare-brise protégeait sa tête de son mieux, je défendais la mienne de mes deux mains mouflées, mais ce que nous redoutions tous deux, nous nous le dûmes plus tard, c'était de voir à tout moment l'hélice partir en éclats, ce qui eût mis fin à l'aventure. Nous n'avions, pendant la guerre, jamais volé par un temps pareil. Mais notre appréhension ne fut que de courte durée.

Après cette alerte, vint l'accalmie. Un vent favorable nous poussait, l'atmosphère s'éclaircissait et tout à coup nous plongeâmes dans la lumière : Perpignan ! Sur la mer bleue chevauchaient de fines crinières blanches, nous la survolâmes. Nous allions plus vite à présent, sans soubresauts, nous apercevions déjà au loin, comme une montagne de pierreries miroitant au soleil : Barcelone !

Lemaître se retourna transfiguré par un sourire et me fit un signe de la tête qui semblait vouloir dire : *Qu'est-ce qu'on vient de prendre !*

Je lui répondis par un sourire aussi et lui fis comprendre que je n'apercevais pas l'avion de Latécoère.

Mais notre satisfaction nous interdisait toute inquiétude, ou bien l'appareil était déjà passé, inaperçu de nous dans la *crasse*, ou bien, essayant de contourner l'orage, il avait fait un détour et arriverait après nous à Barcelone.

Des navires minuscules paraissaient traîner un double ruban d'argent s'ouvrant en forme d'un V irrégulier sur l'eau bleue, nous les saluâmes d'un large virage, nous admirâmes toutes ces petites villes béatement étalées sur le sable, avec une joie que semblait partager notre moteur dont la voix grave et régulière élevait dans le ciel pur de la Catalogne le chant de sa marche triomphale.

À l'est se détachaient avec netteté, les îles Baléares. Comme toute l'humanité avec ses lois et ses misères était loin de nous ! Nous n'avions dans l'esprit que l'image de notre bonheur dans ce royaume dont nous avions pris possession. À peine à une faible altitude au-dessus de la terre, nous nous sentions déjà des dieux pleins d'égoïsme et d'orgueil.

Lemaître et moi-même comptions, à notre actif, bon nombre d'heures de vol, mais ces heures avaient été consacrées aux combats, prisonniers d'une seule pensée : vaincre l'ennemi. Nous n'avions eu guère, auparavant, le loisir de méditer sur les joies et les ressources que cette machine de l'homme pouvait apporter aux hommes.

Mais voici Barcelone, la montagne endiamantée, avec ses grandes voies et sa croix centrale, les flèches aiguës de ses clochers, voici ses cirques de taureaux, son champ de courses et voici le phare marquant le terrain de l'aérodrome du Prat, longé par le fleuve Llobregat. Un tour sur l'aile droite, un sur l'aile gauche, encore un tour, puis un autre encore. Ayant reconnu notre terrain, nous réduisons, le moteur sonne le grelot, nous descendons, la terre semble monter vers nous, nos roues touchent le sol, roulent avec un bruit de chariot. L'hélice s'est immobilisée. Nous avons atterri un peu court, à 100 mètres environ des hangars. Tant pis, Lemaître et moi sautons d'un même mouvement à terre et nous nous serrons la main tout contre notre bel oiseau posé. Nous le contemplons longuement, en silence, éprouvant comme un

sentiment de tendresse et de reconnaissance. Lemaître dit : « *Qu'est-ce qu'on a pris !* »

Des mécaniciens se précipitent vers nous, précédant un groupe imposant de personnes : le maire du Prat et des notabilités.

Les présentations faites, nous nous préoccupons de notre appareil : examen sommaire, nettoyage et pleins. Nous avons faim, très faim. Les deux heures que nous venons de vivre à 2 000 mètres nous ont ouvert l'appétit. Nos hôtes nous ont préparé un excellent déjeuner et fait les honneurs de leurs meilleurs crus, mais ils exigent un récit détaillé de notre voyage.

Latécoère n'est pas encore arrivé. Toulouse où nous téléphonons est également sans nouvelles.

L'heure avance, nous avons encore 500 kilomètres à parcourir pour atteindre Alicante. Il nous faut tenir compte des difficultés toujours possibles de la mécanique, des vents contraires, car sur la côte, les régimes diffèrent d'une zone à l'autre, nous devons, surtout, éviter d'être surpris par la nuit.

Notre Salmson est prêt, superbe, fin, reposé. Effusions des départs, promesses de retour et d'amitié inaltérable, accompagnées d'accolades, nous nous réinstallons à nos places, nous bouclons nos ceintures, le rituel « *essence, contact* » se fait entendre et de nouveau le moteur reprend sa voix de tonnerre qu'il modérera et réglera ensuite. Le décollage est parfait, nous nous élevons et décrivons une spirale au-dessus du terrain pour remercier nos hôtes dont les mouchoirs s'agitent, mais rapidement choses et gens se réduisent, s'effacent comme rejetés hors de cette immensité lumineuse où nous sommes seuls et maîtres. Jamais la mer et le ciel ne nous parurent plus vivants ni plus beaux. La nature, sur cette côte espagnole, semblait avoir revêtu ses atours les plus chatoyants en notre honneur, aussi, volions-nous bas, pour la mieux admirer.

Lemaître se retournait, abandonnait ses commandes, gesticulait, levait les bras en signe d'allégresse, pendant que le moteur poursuivait son ronron de chat qui avance dans le soleil. Dans cette sérénité émouvante de l'atmosphère, nous glissions, heureux.

Tarragona ! Le cap de Tortosa ! Castellon ! Les jardins de Valence, sorte de paradis terrestre en miniature qui, pourtant, était loin de valoir le nôtre. Candia ! Le cap de la Nao ! Villaloyosa et enfin, protégée par une ceinture de collines, blanche, couronnée de palmiers et s'offrant, par un petit port, à la mer : Alicante.

Nous reconnûmes notre point d'atterrissage mais, hélas encore dans l'état où je l'avais laissé : les tranchées béantes et noires y étaient visibles et menaçantes. Et personne sur le terrain ! Que s'était-il passé ?

Lemaître me regarda inquiet. Était-ce bien là ? Oui, c'était bien là, je distinguais nettement tous mes repères. Et pourtant ! Nous descendîmes un peu plus. Nous aperçûmes alors à quelques kilomètres de là, un minuscule terrain marqué d'un T et où un groupe de gens se mouvait, semblant suivre nos évolutions.

Le visage de Lemaître exprimait la contrariété qui ne pouvait qu'égaliser la mienne. Brusquement, il se décida, piqua et posa ses roues juste au milieu d'un quadrilatère d'une cinquantaine de mètres de côté, merveilleux terrain de tennis, et que défendaient tout autour, des pierres et des trous.

Lemaître ayant *coupé* un peu tard, notre oiseau commença de rouler sur les pierres, dans les fosses, butant contre les mottes de terre, semblant, après chaque obstacle franchi, prendre un nouvel essor. Une petite construction, haute de près de deux mètres, se dressait devant nous. Je criai à Lemaître : « *Cheval de bois à droite, cheval de bois à droite* ». Mais Lemaître, ce glorieux combattant qui en avait pourtant vu bien d'autres, paraissait désespéré. Il abandonna les commandes et, debout, se tenant des deux mains aux bords de la carlingue, se mit à hurler comme un possédé : « *Arrêtez ! Arrêtez !* » Or, hormis le mur qui formait, barrière, il n'y avait personne devant ni autour de nous.

Nous entrâmes dans *les décors*.

Le choc fut assez rude et mon visage alla crever le pare-brise. Sautant de l'appareil et voyant l'hélice brisée contre le mur impassible, nous demeurâmes comme sous le coup d'une catastrophe, consternés, et muets.

Nous nous ressaisîmes pourtant et, trompés par notre désir, l'appareil ne nous parut point avoir autant souffert que nous l'avions cru, l'accident se réduisait, apparemment, à une hélice brisée, un pneumatique arraché, un bout de l'aile gauche déchiré. Tout cela pouvait être réparé rapidement.

À ce moment, les autorités alicantines venaient vers nous, rangées sur un rang, flanquées de deux gardes civils à cheval. Elles avançaient avec solennité, chapeau à la main.

Reconnaissant dans l'un des personnages du centre, notre bon compatriote, M. Dupuy, ses propos me

revinrent aussitôt l'esprit : « *On vous trouvera mieux que ça* » et je perdis, je l'avoue, toute contenance.

— « *C'est vous qui avez trouvé ça ?* lui dis-je avec brusquerie. *Vous aviez donc juré de nous faire casser la figure ? Vous y avez réussi.* »

Son désir de nous complaire avait été seule cause de son erreur. Les personnalités s'éclipsèrent.

D'une blessure à l'arcade sourcilière et de mon nez écorché, le sang coulait sur ma combinaison.

La foule arrivait. Le consul de France, qui avait dû reconduire les représentants de la ville, revint avec d'autres personnages non officiels, cette fois, et un médecin. La population d'Alicante s'amassait autour de nous : hommes dépenaillés, femmes échevelées, enfants presque nus étaient là, nous enveloppaient, nous regardaient de leurs grands yeux noirs rieurs qui illuminaient un visage brûlé par le soleil. Ils couraient, piaillaient dans cette poussière blanche et aveuglante de la terre sèche et aride.

Des gens complaisants, il y en avait tant qui ne demandaient qu'à nous obliger, pour jouer un rôle, nous aidèrent à fixer à l'aide de cordes et de piquets l'oiseau blessé, près de ce mur malfaisant qui le prenait, maintenant, sous sa protection. Des gardes vinrent tenir à distance la foule turbulente et nous fûmes assurés que l'appareil demeurerait sous leur surveillance.

Alicante était en fête. Notre présence était un événement qui provoquait la liesse. Un jour férié imprévu, dans une ville où le climat engage à la paresse, où tous les saints ont des droits égaux aux manifestations de déférence des fidèles et ajoutait à la joie de vivre des Alicantins, était, bien entendu, sans effet positif quant au rendement du travail et à son utilité. Cette fête ne constituait pas un hommage d'un caractère exceptionnel à des étrangers, il fournissait simplement l'occasion d'un repos complémentaire.

Dans ces pays fortunés où le soleil et la nature tout entière se prodiguent sans réserve, l'occupation des gens se réduit à la peine qu'ils prennent soit de tendre la main, soit de s'en aller cueillir pour vivre, les légumes que la terre féconde spontanément et les fruits qu'elle livre sans parcimonie.

L'accident du travail y est rare et les médecins n'y font point de brillantes affaires. Le docteur qui soigna mes blessures, me fit pourtant connaître une clinique bien organisée et toute blanche comme un appartement de jeune fille.

À Alicante, pas davantage de nouvelles de Latécoère. Nous alertâmes de nouveau Toulouse, inutilement.

À l'hôtel, sur la promenade qui longe la mer, des notabilités de la ville, parlant le français, nous attendaient. Elles nous accueillirent avec un empressement familial. Des « *Vive la France !* » caressèrent nos oreilles, une jeune fille, au piano, joua une hésitante *Marseillaise* qui nous émut plus que si nous l'eussions entendue dans notre pays, exécutée par la Garde républicaine.

Des jeunes filles ! Il y en avait plusieurs en compagnie de leurs parents, fort jolies. Elles se pressaient autour de nous, zézayant dans notre langue des bribes de phrases, avec un accent qui ajoutait à la grâce de leurs bouches fraîches, sans fard, qu'entrouvrait un sourire rose et blanc.

Déçus à nos propres yeux pour avoir compromis, bien malgré nous, il est vrai, notre voyage au Maroc, nous étions au regard de ces aimables personnes des héros ! Combien le sentiment pour un même objet varie suivant l'angle sous lequel on le regarde ! Ici, l'on souhaitait, sans deviner notre peine, que la réparation de l'appareil blessé durât plusieurs jours, plusieurs semaines !

Mais la cordialité de ces amis nouveaux engourdissait peu à peu notre chagrin.

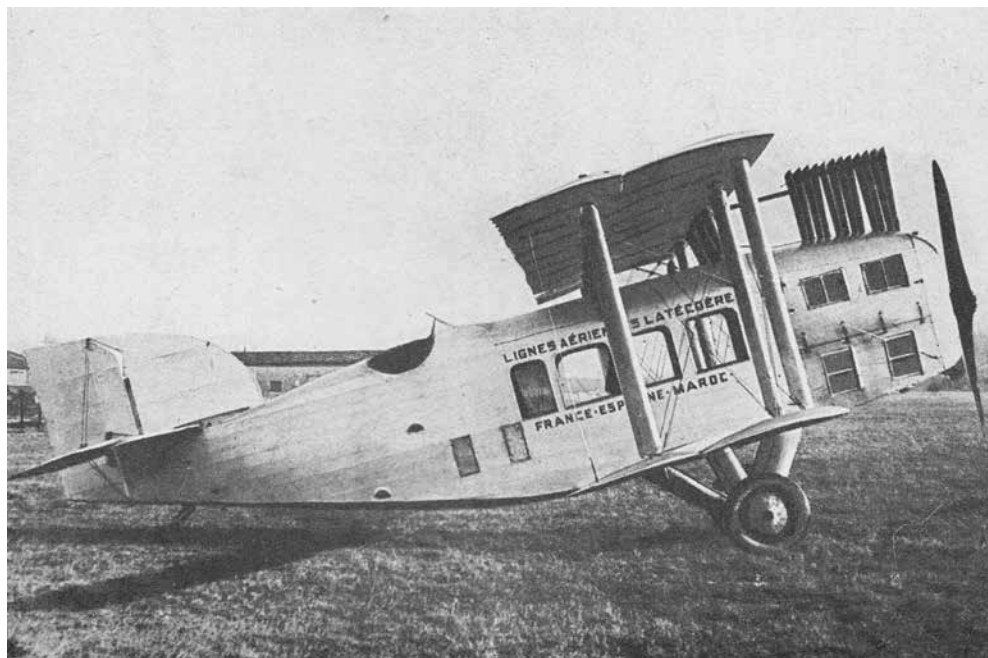
Le banquet que l'on organisa le soir, en notre honneur et une promenade sentimentale au clair de lune achevèrent le dernier regret.

Il faisait si beau, si doux, une légère brise nous caressait le visage, le ciel brillait de toutes ses étoiles, la mer ondulait à peine et s'argentait à leur miroitement. De frais éclats de rire s'égrenaient dans le calme, les jeunes filles parlaient novios et mariage. Leur rêve ! Cessant d'être des dieux nous reprenions contact avec les misères humaines.

Notre Salmson était plus gravement atteint que nous ne l'avions supposé. Le moteur et un longeron avaient fortement souffert. Les mécaniciens et le moteur que nous avions réclamés, d'urgence, à Toulouse et dont nous escomptions l'arrivée pour le lendemain, nous fixeraient définitivement.

Je fis une visite au gouverneur pour lui expliquer la raison de notre arrêt et nous excuser de notre présence, dans sa ville, en tenue militaire, car nous ne pensions pas séjourner à Alicante, aussi, avions-nous négligé d'emporter des vêtements civils. Le gouverneur me répondit que, loin de prendre ombrage de notre uniforme, la population était heureuse d'avoir pour hôtes de glorieux officiers français.

*Premier type d'avion postal :
Laté VIII,*



*À Toulouse, préparatif de départ
du courrier pour le Maroc*



*À Montaudran, Jean Rodier
devant un Salmson 2A2. Il
sera le premier pilote à dispa-
raître, le 2 octobre 1920, avec
le mécanicien François Mar-
ty-Mahé, au large de Port-
Vendres*



Nous eûmes les honneurs des premières pages de la presse locale qui, malgré nos recommandations, tint à donner les proportions d'une catastrophe à notre incident. Quant à mes blessures, qui ne présentaient aucun caractère de gravité, elles étaient, à l'en croire, de *pronostico reservado* (pronostic réservé).

C'est pourtant grâce aux journaux d'Alicante que Latécoère apprit où nous nous trouvions et put nous faire savoir qu'il avait atterri à Tarragone. Il y attendait la fin de la réparation d'une roue de son appareil et nous annonçait son arrivée pour le lendemain !

Que s'était-il passé ?

Ce qu'il importait, pour le moment, c'était de lui épargner un atterrissage à Alicante, pareil au nôtre. Ne disposant pas du temps nécessaire pour mettre en état le terrain du Tiro, nous décidâmes d'aménager sur le lieu même de notre accident, une piste de 350 mètres environ. Nous fîmes appel aux hommes disponibles, il n'en manquait point, et le travail de déblaiement commencé le soir, poursuivi la nuit à la lueur de lampes acétylène, put être terminé au point du jour.

Un grand T indiquant le sens du vent, formé avec plusieurs nappes de la table d'hôte de l'hôtel, fut fixé sur la piste et, par surcroît de précautions, nous préparâmes un monceau de paille et de chiffons imbibés d'essence et d'huile que l'on allumerait dès que l'appareil serait en vue. Un point brillant apparut enfin dans le ciel. C'était *lui*. Il s'approcha, grossit, vira au-dessus de nous, piqua... mais... il sembla se diriger dans le sens opposé. Pourtant, le T, une fumée épaisse, lui signalaient la direction du vent. Nous gesticulions, angoissés. Il reprit de la hauteur, nous respirâmes. Il renouvela sa manœuvre... Était-il donc aveugle, ce pilote du diable ! Ce fut dans un silence lourd que nous le vîmes se poser vent arrière, au bout du terrain, plonger dans un fossé et s'y fixer comme une flèche inclinée.

Il s'était mis en pylône ! L'accident se réduisait à un incident. Nous avions craint le pire...

Latécoère sortit lestement de sa carlingue à l'aide d'une échelle et tout joyeux me dit : « *Tu vois, j'avais retiré mon lorgnon, je n'avais rien à redouter...* » Le pilote s'excusa. Sa myopie et la perte de ses lunettes en cours de route, ne lui avaient pas permis de distinguer nos signaux.

— « *L'avion n'a rien, je suppose ?* demanda Latécoère, et sans attendre la réponse, il ajouta : *Nous repartirons demain matin, 6 heures.* »

— « *Et toi ?* poursuivit-il en s'adressant à moi. »

— « *Une égratignure... Mais ton appareil me paraît plus touché que moi.* »

— « *Ta... Ta... Ta... Quoi qu'il en soit... il faudra repartir demain.* »

— « *Le train d'atterrissage est faussé, dit timidement le pilote.* »

— « *Tant pis... Débrouillez-vous...* »

Nous n'insistâmes pas. C'était l'heure de déjeuner.

Notre jeune représentant catalan qui venait de nous arriver de Barcelone par la route, vêtu d'un élégant cache-poussière blanc, coiffé d'un serre-tête marron et ganté de même couleur, nous offrit passage dans sa superbe Cadillac-Sport. Lemaître ne cessait d'admirer cette puissante et fine voiture, aussi, son propriétaire devinant son désir, s'empressa-t-il de la lui laisser conduire.

Habitué aux grandes vitesses des avions, Lemaître nous emmena à grande allure par ces petits chemins étroits, tortueux, qui reliaient le terrain à la ville. Mais, arrivés à quelques centaines de mètres de l'hôtel, un arrêt brusque se produisit. Il m'avait semblé que nous venions de passer sur un obstacle, sans grande résistance toutefois, et me penchant en dehors de la voiture, j'aperçus sous nos roues, une tête d'homme grimaçante, monstrueuse, horrible...

Nous retirâmes, non sans difficultés de dessous le lourd véhicule la malheureuse victime et la transportâmes à l'hôpital, tandis qu'un attroupement se formait en maugréant autour de nous.

Nous rentrâmes à l'hôtel. Le déjeuner eut lieu en silence. Des curieux nous regardaient à travers les vitres de la salle à manger, aux tables voisines on commentait l'accident.

A la fin du repas, Latécoère déclara : « *Il n'y a qu'à démonter les avions et tout renvoyer à Toulouse... Je rentrerai ce soir par le train... Tu es bien de mon avis, n'est-ce pas ? La preuve est faite !* »

Je me gardai de répondre, car j'étais justement en train de penser que la seule chose qui me parut irréparable était la vie du paisible promeneur que la fatalité, plus sévère pour lui que pour nous, venait de mettre sous nos roues. Et pourtant !... Aux dernières nouvelles, l'on nous annonçait que les chirurgiens ne désespéraient pas de le sauver.

6 - La France reliée par les airs à son Empire Africain

S'il était certain que pour une démonstration, la nôtre se présentait plutôt sous un jour défavorable, s'il était encore vrai que, pour un homme positif, le résultat de cette première épreuve se résumait en une somme de dépenses élevées et de risques courus sans aucun autre effet, qu'un voyage interrompu, deux avions brisés et un homme mis à mal, il ne s'ensuivait nécessairement pas que l'aviation marchande venait de nous donner, par d'aussi fâcheux contretemps, la mesure de ses possibilités.

Une œuvre toute neuve, à peine étayée par des moyens embryonnaires, n'excluait pas les incidents comme ceux qui venaient de se produire et d'autres qu'il convenait de prévoir et qui constituent le fatal tribut par lequel on paie toute grande entreprise, chaque fois que l'homme cherche à concrétiser son génie par un apport nouveau au progrès.

Nous devisions, Latécoère et moi paisiblement assis à la terrasse de l'hôtel, à cette heure calme de l'après-déjeuner, que tout Espagnol consacre à la sieste.

De rares passants nous regardaient avec sympathie, de petits *limpia-botas* se disputaient nos chaussures en se repoussant les uns les autres à coups de brosse. Latécoère souriait. Les dernières nouvelles de notre victime étaient plutôt rassurantes.

J'avais chargé secrètement Lemaître, Junquet et les mécaniciens de procéder à un examen scrupuleux du train d'atterrissage faussé et de tenter l'impossible pour le remettre en état de pouvoir repartir sans danger. Le gouverneur d'Alicante ayant exprimé le désir de connaître Latécoère, nous lui rendîmes visite. Cette fois encore, il nous réserva un accueil aimable, s'intéressa vivement à notre projet qui, affirma-t-il, ne pouvait que resserrer davantage les liens d'amitié entre nos deux pays.

Latécoère prêtait à ses paroles, une attention particulière. Après cette entrevue, il ne fut plus question de renvoyer le matériel à Toulouse. Mais ma tâche n'était point terminée.

De l'avis de Lemaître, à son retour du terrain, le train d'atterrissage malgré les efforts des mécaniciens, ne présentait pas de garanties suffisantes de solidité, il estimait qu'il serait imprudent de tenter un décollage dans de telles conditions. Mais Latécoère décréta qu'il partirait tout de même le lendemain matin pour Rabat.

Je fis signe à Lemaître de ne pas insister. Nous avions du temps devant nous, le temps déciderait en dernier lieu. Quand l'homme se reprend à espérer, il est plus sage de lui laisser ses illusions. S'il court le danger de se noyer et s'accroche à une épave, il ne convient pas de la lui retirer, on est plus certain de le sauver en le ramenant au bord du rivage avec elle.

Le soir, Latécoère fut plein d'entrain. Les jeunes files avec leurs parents étaient là, plus nombreuses encore et plus familières que la veille. Nous nous interpellions déjà par nos prénoms, suivant l'usage. Il fut naturellement beaucoup parlé de l'événement du matin. D'ailleurs, le *maladroit* qui s'était mis sous nos roues n'était pas même marié, à son âge ! (il pouvait avoir une trentaine d'années, à peine.) Fâcheuse référence.

Il était d'autant moins à plaindre qu'aux dernières nouvelles, il ne paraissait nullement disposé à mourir. Le président du Tribunal d'Alicante, qui était des nôtres, blâmait l'étourderie ou le mauvais esprit de certains piétons qui se figurent que la voie publique leur appartient.

Et l'on dansa. La foule, du dehors, admirait à travers les vitres.

Vers minuit, nous regagnâmes nos chambres. Latécoère s'étendit sur son lit, les deux mains sous la tête, je lui tins compagnie en contemplant de sa fenêtre ouverte la pureté du ciel.

Tout à coup, rompant le silence, Latécoère me dit :

— « *Il faudra tout de même que je parte... car tu imagines la mauvaise impression que ne manquerait pas de provoquer en France ce voyage de deux avions, arrêtés tous les deux à mi-chemin.* »

— « *Si tu te romps le cou, l'impression sera encore plus mauvaise. Or, il y a beaucoup de chances pour que dans l'effort du décollage, ton train d'atterrissage réparé avec des moyens de fortune ne résiste pas et, dans ce cas, la partie risque d'être définitivement perdue. À l'heure où le sort se montre contraire, seul un fou fait "banco". Il serait beaucoup plus prudent d'attendre quelques jours et de recommencer l'épreuve, lui répondis-je.* »

— « *Je partirai.* »

— « *Tu casseras...* »

— « *C'est mon affaire...* »

— « *Peut-être... Tu es libre de risquer de te tuer si bon te semble, mais as-tu songé au pilote ?* »

— « *Bien entendu, je lui demanderai son avis.* »

— « *Aucun pilote ne te répondra négativement...* »

Latécoère se tut, s'endormit ou fit semblant de dormir. Je m'en fus avertir Lemaître et Junquet qu'il n'y aurait pas de départ pour Rabat.

Le matin, Latécoère entra dans ma chambre le visage reposé. Je compris qu'il avait trouvé une solution.

— « *Alors ? Questionnai-je. As-tu bien dormi ?* »

— « *Oui, suffisamment. Voilà ce que nous allons faire. Je vais rentrer à Toulouse et ferai préparer un nouveau Salmson que Lemaître vendra chercher dès que je t'en aviserai. Il te reprendra ici et vous irez ensemble à Rabat.* »

— « *Je ne t'en demandais pas davantage. Ainsi, nous aurons le temps de réparer le moins malade des deux appareils.* »

— « *D'accord.* »

Latécoère rejoignit Toulouse par le train et nous entreprîmes ardemment un travail qui exigea plus de temps que nous n'avions supposé. Trois jours après le départ de Latécoère,

Lemaître était appelé par télégramme à Toulouse. Le surlendemain nous le voyions apparaître au-dessus des montagnes, et venir se poser avec un appareil tout neuf. Un passager jaillit de la carlingue. À ses gestes, à la manière dont il se débarrassait de son casque et de sa combinaison, je le reconnus. Latécoère était là, l'air un peu *écolo buissonnière*, coiffé d'un chapeau de paille, une serviette sous le bras, une boîte ronde à la main, comme un minuscule carton à chapeau de poupée, qu'il tenait précieusement par son ruban violet.

Lemaître, du haut de son poste, se pencha vers moi riant de ma surprise.

— « *Tu comprends, m'expliquait Latécoère, j'ai pensé qu'il valait mieux.* »

J'avais parfaitement compris.

— « *Et... ce carton ? Un chapeau ! Pour quelle poupée ?* » lui demandai-je.

— « *Ce sont des violettes de Toulouse pour la Maréchale Lyautey et... voici le Temps d'hier soir que le maréchal pourra lire ce soir ! Ton appareil est-il prêt ?* »

— « *Non... Nous en avons encore pour une bonne semaine...* »

— « *Alors, j'irai seul... Un accident est toujours possible... Et il faut que l'un de nous deux reste...* »

— « *Soit.* »

Étant données les conditions quelque peu précaires dans lesquelles nous voyagions, sans aucune organisation sur le parcours, à part des dépôts de combustibles aux escales gardées par des représentants bénévoles, je m'étais toujours opposé à ne mettre en ligne qu'un seul appareil. L'expérience venait, d'ailleurs de nous prouver que, même avec deux avions, il arrivait de rester en chemin...

Pendant que les mécaniciens s'occupaient de Salmson, Latécoère et Lemaître prirent sur le terrain même un léger repas et nous quittèrent exactement trois quarts d'heure après leur arrivée. Ils touchèrent Rabat vers 5 heures. Ils étaient partis, le matin, avant le jour, de Toulouse.

Le Maréchal Lyautey, en les recevant, avait déjà compris, avec cette clairvoyance particulière aux hommes d'action, la portée de ce voyage et ne leur ménagea point ses encouragements.

Il parut particulièrement frappé d'avoir entre les mains un exemplaire du journal *Le Temps* publié la veille à Paris et emmena ses visiteurs, en leur enjoignant de garder leur casque d'aviateurs, par les rues de Rabat, afin de les mieux désigner à l'admiration de la foule.

— « *Regardez... Ils m'ont apporté de Paris Le Temps, d'hier soir.* »

Dès le lendemain, le Maréchal Lyautey, matérialisait son intérêt par l'établissement d'une convention, dont il chargeait son collaborateur M. Walter, directeur général des Postes du Maroc, et accordait à la ligne Latécoère une subvention d'un million de francs. Encouragé par ce succès, Latécoère rentra à Toulouse et regagna Paris à la date qu'il avait fixée, afin de rendre compte à l'Aéronautique de la conclusion que le Maréchal avait donné à sa visite.

Quelques jours après, sur notre appareil réparé, nous reprenions, nous aussi, le chemin du retour. Dans ces villes espagnoles où la vie se déroule avec langueur sous la caresse continue du soleil et de la brise marine, les sentiments naissent, se développent, meurent avec une rapidité surprenante. Aussi bien, dans l'espace d'un jour, des liens d'amitié ou d'amour se nouent, les rêves qu'un espoir vagabond traîne avec lui, prennent la forme de réalités durables et, lorsque les inévitables séparations se produisent, elles causent de brefs déchirements.

À l'accolade vigoureuse des hommes, au frémissement de la frêle main féminine enfouie dans la nôtre comme un pauvre petit oiseau éperdu, nous sentions l'émotion et le chagrin d'une illusion que l'on brise sans que l'on ait cherché à la provoquer.

Nous nous en allions suivis de regards où la larme ajoutait à l'éclat naturel et que la paupière avait peine à contenir, emportant dans les airs, nouveaux chevaliers du Saint-Graal, un peu de la tristesse des Elsa alicantines aujourd'hui désesparées, demain consolées.

Aidés par un vent favorable, notre voyage fut excellent, rapide jusqu'aux Pyrénées, mais là, venant à notre rencontre, une masse compacte de nuages enveloppa les pics qui s'évanouirent aussitôt à notre vue. Quelle fut la pensée du pilote à ce moment ? Au lieu de s'élever, de chercher plus haut dans une zone moins troublée, le chemin du retour, il se mit à descendre, descendre au point que j'eus l'impression que nous allions nous écraser contre les montagnes. L'avertir ? À quoi bon, il était déjà trop tard et, d'ailleurs, j'aurais risqué de compromettre notre situation.

Quelques instants après, le ciel s'éclaircit de nouveau et, au moment où nous sortions d'entre deux pics, le pilote marqua d'un mouvement de tête sa surprise, comme se rendant, alors seulement, compte du danger auquel nous venions d'échapper.

Une heure plus tard, je fus heureux de toucher le sol de Toulouse qui me parut plus ferme et plus agréable que d'habitude.



Casablanca, le 12 mars 1919, Pierre-Georges Latécoère reçoit le sac de courrier des mains du directeur des Postes marocaines, le pilote Henri Lemaître est en manteau clair

7 - Madrid, atmosphère douteuse

La laborieuse étude à laquelle se livrait le Gouvernement espagnol nous tenait en haleine et n'allait pas sans inspirer une certaine inquiétude dans les hautes sphères de notre Aéronautique. Ni les démarches pressantes de notre ambassade, ni les interventions officieuses de nos amis, ne parvenaient à obtenir d'autre réponse que : « *Cette affaire est à l'étude.* » Georges Prade ne cessait de harceler l'ambassadeur d'Espagne à Paris, sans plus de succès.

Le maréchal Lyautey, que le Roi avait en particulière estime, chargeait l'un de ses plus remarquables collaborateurs, M. Walter, homme de haute valeur, clairvoyant et mesuré, créateur de toute l'organisation postale, télégraphique et téléphonique du Maroc, de se rendre à Madrid afin d'y faire savoir combien il s'intéressait à la ligne aérienne : France-Espagne-Maroc. Cette visite ne donna point le résultat que l'on pouvait en escompter, mais servit de prétexte à un rapport, dont il sera question plus loin, qui tendait à justifier la position négative de l'Espagne.

Il nous semblait donc opportun de multiplier nos manifestations de propagande et de les porter jusqu'à Madrid, d'autant plus que notre projet, parmi les plus importantes ramifications envisagées, comportait rétablissement d'une ligne d'un grand intérêt : Toulouse-Barcelone-Madrid. L'autorisation de survol des deux capitales espagnoles, Georges Prade l'obtint sans difficulté de son ami, l'ambassadeur Quinones de Leon, et je désignai le pilote Rodier pour m'accompagner dans cette nouvelle entreprise.

Le 5 avril 1919, toujours sur avion Salmson, nous quittions Toulouse. Le consul d'Espagne, dans cette ville, m'avait prié d'apporter au Roi un message de la Colonie espagnole. Nous suivîmes par temps agréable la côte jusqu'à Tortosa, embouchure de l'Ebre, puis ce fleuve, en direction de Saragosse. (À cette époque, les cartes d'Espagne n'offraient aucune garantie quant à leur précision).

Un vent violent contraire ralentissait considérablement notre marche, nous avançons péniblement, la vitesse normale de l'appareil se trouvant réduite à peu près de moitié. Au nord-ouest de Saragosse, nous fumes arrêtés par un orage qui se déclina sur la redoutable sierra Moncayo. Rodier qui depuis un moment semblait examiner le sol me passa un papier sur lequel je lus : « *Dois-je atterrir ?* » Je n'étais pas de son avis, car j'apercevais entre deux crêtes, de l'autre côté du Moncayo, une éclaircie. Pourquoi ne passerait-on pas ? Je traçai au crayon, sur le même papier : « *Nous pouvons passer.* ». Rodier lut et me fit un signe négatif de la tête qu'il accompagna d'une grimace qui voulait dire : « *Mauvais ! Il faut atterrir.* » Et j'acquiesçai. Un vaste emplacement s'offrait en effet au-dessous de nous, nous y atterrîmes.

Nous nous trouvions là en pleine campagne, dans les environs du village de Almunia de Dona Godina, à une vingtaine de kilomètres de Saragosse. Nous n'avions sitôt mis pied à terre que nous fûmes entourés d'une foule de gens étrangement accoutrés, accompagnés de leurs ânes et de leurs chiens. Les hommes, pieds nus, portaient sur la tête un mouchoir enroulé formant une sorte de calotte et, jetée sur l'épaule, une couverture soigneusement pliée qui leur servait de manteau en cas de froid. Sage précaution, car ils n'avaient d'autres vêtements que leur chemise et leur pantalon, retroussé à mi-jambe. Les femmes, dépenaillées, également pieds nus, se couvraient la tête d'un châle généralement en loques. Et tout ce monde, attiré par la curiosité et craignant la pluie, cherchait un refuge sous les ailes de notre Salmson, se pressant, se bousculant, s'interpellant d'une voix gutturale, malgré nos gestes et nos cris. Ils n'entendaient aucun des rares mots espagnols que nous connaissions, nous ne comprenions rien à leur langage. On eût dit une troupe de nomades nous offrant un spectacle vraiment nouveau et particulièrement pittoresque.

Mais nous pouvions tout redouter pour notre appareil. Comme dans les pires conjonctures, les résolutions ne comportent aucun atermoiement, nous décidâmes sur-le-champ, de gagner Saragosse. Afin de faire sortir tous ces gens de dessous nos plans, nous leur fîmes comprendre, par signes, que nous allions nous placer plus loin, et nous mîmes, non sans précaution, le moteur en marche. Le souffle de l'hélice en fit fuir un certain nombre mais pas tous malheureusement. Je m'éloignai alors dans la direction que je leur avais indiquée, et tout le monde me suivit. Je leur montrai ma main pleine de pesetas, et leur fis comprendre qu'il fallait enlever les pierres qui encombraient ça et là le terrain. Lorsque je fus assez loin et que Rodier se fût placé face au vent, le chemin libre devant lui, je lançai au loin les pièces d'argent et rejoignis vivement l'avion. Nous décollâmes sans encombre, tandis que les paysans se disputaient dans une véritable mêlée les pesetas que je leur avais jetées.

La pluie avait cessé, mais le vent favorable redoublant de violence nous permit d'atteindre en quelques minutes l'aérodrome de Saragosse où nous pûmes mettre notre appareil à l'abri.

Devant passer la nuit dans cette ville, nous nous présentâmes au gouverneur militaire, le général Vives. Vieil aérostier, connaissant à fond la topographie de son pays, grand ami des aviateurs, le général nous reçut avec un affectueux empressement. Il approuva Rodier de ne pas s'être engagé au-dessus du Moncayo, zone dangereuse, même par jour calme, carrefour que la brume et les nuages désertent rarement, et où par surcroît, les atterrissages sur un parcours de plus de 100 kilomètres, en direction de Madrid, sont impossibles, car les dents aiguës des *sierras* en interdisent l'accès. « *Sauf par temps absolument clair, il est préférable d'emprunter la route de Valence* » nous conseilla-t-il. Il rectifia de sa main sur une carte erronée, la route que nous devions suivre, jusqu'à Cuatro Vientos (aérodrome militaire de Madrid). Le soir, il nous pria à sa table.

Le directeur de l'École française de Saragosse vint nous demander de visiter son école le lendemain et, malgré notre vif désir de repartir de bonne heure pour Madrid, nous dûmes nous rendre à son invitation. L'école était une salle blanche, grande et propre. Aux bancs bien cirés, les petits élèves qui avaient revêtu leurs habits de fête se tenaient debout, toute la flamme de leur jeunesse dans leurs beaux yeux fixés sur nous. Entre eux et la chaire, le maître les surveillait et nous souriait. Aux murs, des cartes de France et d'Espagne, les portraits du Roi et de M. Poincaré, des chromos de fleurs et d'animaux, sur le tableau noir, un excellent calligraphe avait tracé à la craie : « *Aviateurs de France, soyez les bienvenus.* » Sur un signe, les enfants entonnèrent la *Marseillaise*, puis, l'un d'eux vint nous dire un compliment en français, enfin, le maître prit la parole et nous remit une lettre signée de tous les élèves, à titre de souvenir. En répondant par quelques mots de remerciements, à cette touchante manifestation, ma voix tremblait en sortant de ma gorge un peu serrée.

Nous reprîmes le chemin de Madrid par un temps radieux, nous survolâmes la ville, nous saluâmes le Palais du roi par deux virages et nous allâmes atterrir à l'aérodrome militaire de Cuatro Vientos. Un groupe d'officiers vint au-devant de nous. Ils avaient tous un air figé qui arrêta sur nos lèvres les propos aimables que nous nous disposions à leur adresser. Nous nous présentâmes simplement. L'un d'eux, un commandant, s'avança pour nous dire :

— « *Messieurs, j'ai reçu l'ordre de vous prier de ne point vous laisser séjourner ici plus de cinq minutes... Vous êtes sur un terrain militaire... Vous pouvez croire qu'en exécutant cet ordre, j'éprouve une véritable peine.* »

— « *Nous sommes pourtant régulièrement autorisés par votre ambassadeur à Paris.* »

— « *Je sais... Mais le général commandant l'Aviation n'a pas été officiellement avisé, semble-t-il.* »

— « *C'est regrettable.* »

— « *Vous pouvez atterrir à Getafe, terrain civil où toutes dispositions seront prises pour vous recevoir.* »

Nous aurions fait volontiers demi-tour, si nous n'avions eu le souci de mener à bien jusqu'au bout notre mission. Je m'inclinai donc et me dirigeai vers notre appareil, mais le commandant dont on devinait la sincère contrariété me retint pour me dire :

— « *Je vous prie de croire, Monsieur, que ce jour est l'un des plus pénibles de ma vie.* »

— « *J'en suis persuadé... lui répondis-je.* »

— « *Voulez-vous nous permettre, reprit-il de vous offrir une coupe de champagne ?* »

— « *Merci, Commandant, nous dépasserions les cinq minutes qui nous sont accordées et, militaires nous-mêmes, nous ne nous pardonnerions pas de vous avoir fait transgresser les ordres qui vous ont été donnés. Toutefois, permettez-nous de vous dire combien la mesure que votre chef a cru devoir prendre à notre égard nous surprend et surprendra tous les aviateurs : elle répond si peu à l'idée que nous nous faisons de l'hospitalité espagnole... et de votre caractère chevaleresque.* »

Le Commandant leva les yeux au ciel. Le terrain de Getafe était exigü et à l'état d'abandon. Il n'y avait pas d'aviation civile en Espagne. À notre atterrissage, un officier se présenta. Glacial, marchant à pas mesurés, il semblait nous demander pour quelle raison nous venions troubler sa sieste. Nous lui expliquâmes notre aventure de Cuatro Vientos. Il répondit par gestes las et quelques monosyllabes. Tout était silence dans ce coin désolé, autour de ces murailles tristes aux fenêtres grillagées. Cet officier paraissait le muet de ce sérail. Il n'y avait ni courtoisie ni grossièreté, dans son attitude, il exécutait une consigne, et rien de plus. Était-il, hors de ses fonctions, affable, intelligent, sensible ? Qui eût pu l'affirmer ?

Le muet recouvra enfin la parole. Ce fut pour appeler deux mécaniciens qui nous aidèrent à pousser

notre appareil sous un hangar dont on ferma aussitôt les portes à clé. L'officier se fit remettre cette clé. L'aérodrome de Getafe possédait ainsi un avion qui volait. De jeunes sportifs madrilènes nous offrirent leur voiture pour nous conduire dans la capitale dont ils nous firent les honneurs. Notre premier soin fut de nous rendre au Palais royal pour remettre au marquis de las Torrès, secrétaire particulier du roi, le message que m'avait confié le consul de Toulouse.

Monsieur de las Torrès devait, quelques jours après, me remercier chaudement au nom de son souverain et me charger de transmettre la réponse royale au consul. Le soir, les officiers aviateurs de Cuatro Vientos vinrent nous rendre visite et nous témoignèrent une camaraderie qui contrastait avec leur accueil de l'après-midi, sans doute pour nous le faire oublier. Mais, quoi que nous tentions pour connaître le motif de l'inexplicable mesure que le chef de l'Aéronautique espagnole avait prise, nous n'y parvînmes point. Le lendemain de bonne heure, journalistes et photographes étaient à notre porte, nous dûmes répondre à leurs questions et nous immobiliser devant leurs objectifs. L'un d'eux nous demanda :

— « *Est-il vrai que votre avion est consigné et qu'il ne vous sera rendu qu'au moment de votre départ ? Nous aurions été pourtant heureux de le photographier !* »

— « *Vraiment ?* » questionnai-je à mon tour.

Je téléphonai aussitôt à Getafe et j'eus la confirmation de cette nouvelle. Les journalistes s'en indignèrent. Je les calmai de mon mieux, en leur promettant de leur faire connaître la suite qui serait donnée à cet incident, aussitôt après notre visite à l'ambassadeur de France qui devait nous recevoir dans la matinée. M. Alapetite nous reçut, en effet, à 11 heures. Il paraissait fatigué, accablé par sa lourde charge. Il nous accueillit aimablement, mais son sourire était triste dans sa barbe grise. Plus effondré qu'assis dans son fauteuil, les mains reposant sur ses jambes, il écouta nos doléances, se bornant à répondre par de fréquents : « *Bien... Bien...* »

Lorsque nous eûmes terminé de parler, un silence se fit. M. Alapetite semblait réfléchir et nous respectâmes son recueillement. Mais, s'apercevant tout à coup que nous n'avions plus rien à dire, il nous demanda :

— « *Et vous désirez ?* »

— « *Nous désirons, monsieur l'ambassadeur, que notre appareil soit tenu à notre disposition pour être révisé, nettoyé et montré aux journalistes qui ont l'intention de le photographier,* » répondis-je. Et, comme l'ambassadeur se reprenait à réfléchir, je crus devoir m'empresser d'ajouter : « *Votre Excellence estimera certainement, comme nous, que la saisie de notre avion constitue une sanction que rien ne saurait justifier et qu'il y aurait lieu d'en référer télégraphiquement au Quai d'Orsay.* »

M. Alapetite ouvrit de grands yeux et fit un geste d'apaisement qui signifiait : surtout, pas d'histoire.

— « *Il s'agit certainement d'un malentendu, dit-il... d'un simple malentendu... Rassurez-vous. Je ne doute pas que vous ne puissiez disposer de votre appareil dès cet après-midi... Je vous aviserai aussitôt que la question sera éclaircie.* »

Nous quittâmes l'ambassadeur, pour rendre visite à M. Dard, son conseiller, en qui j'eus la bonne fortune de trouver un homme compréhensif, très au courant de notre projet et paraissant désireux de nous aider.

— « *Regardez, me dit-il en désignant un amoncellement de papiers sur sa table, sur sept affaires importantes, la vôtre est la dernière venue, les six qui la précèdent attendent une solution depuis plusieurs années ! Patience.* »

— « *À quoi attribuez-vous ces attermoissements, monsieur le conseiller ? À de la nonchalance ?* »

— « *Oh ! Il y a bien un peu de nonchalance... Mais tout cela est très compliqué.* » Conclut-il diplomatiquement.

Et, malgré sa promesse de s'employer de toute son énergie en faveur de notre dossier, je le quittai non sans une profonde inquiétude. L'intervention de M. Alapetite fut efficace. Prévenus, en effet, des bonnes dispositions du chef de l'Aéronautique espagnole, nous pouvions, l'après-midi, montrer aux journalistes notre avion et procéder à sa révision. Toutes les visites ou rencontres que je pus faire, au cours de mon séjour à Madrid, loin de dissiper mon trouble ne faisaient qu'y ajouter. Dans les sphères officielles, nous ne rencontrions que courtoisie sans chaleur, les conversations demeuraient vagues, énigmatiques, à nos questions pourtant précises l'on répondait par d'autres questions étrangères au sujet qui nous tenait à cœur. Nous constatons que cette attitude, depuis notre arrivée, répondait au même mot d'ordre, mais nous n'en devinions toujours pas la cause. J'allai voir le député-avocat à qui nous avions confié le soin de soutenir notre demande. Je le trouvai de fort mauvaise humeur :

— « *Où voulez-vous en venir avec vos projets ?* » me demanda-t-il non sans une certaine brusquerie.

— « *Mais...* »

— « *Vous devez comprendre que, comme Espagnol et comme député, j'ai deux raisons de ne pas appuyer une entreprise dont le moins que l'on puisse dire c'est qu'elle va à l'encontre des intérêts de mon pays... De plus, vous envoyez ici des gens qui parlent en maîtres, et un Espagnol ne peut admettre ça.* »

Cette rudesse de langage me dicta une attitude froide et ferme, aussi bien ne cherchai-je point à m'embarasser de timides circonlocutions qui eussent permis à mon interlocuteur de demeurer sur son terrain.

— « *Monsieur, il ne faut chercher ni dans le caractère de l'entreprise, ni dans la visite de M. Walter à laquelle vous venez de faire allusion, les difficultés que vous n'êtes pas parvenu à vaincre... Je me permets de ne pas croire que M. Walter, homme pondéré, d'une parfaite correction, ait pu parler ici en maître, comme vous dites.* »

— « *Il y a un rapport... Il y a un rapport.* » s'écria notre député.

— « *Et que lui fait-il dire, ce rapport ?* »

— « *Que la France a le bras assez long pour se faire obéir et d'autres aménités du même genre.* »

— « *M. Walter n'a pu dire cela... Il n'a pas dit cela... Ce papier est purement tendancieux, et ce n'est pas à vous, monsieur le député, que j'apprendrai comment se forgent certains rapports... En ce qui concerne l'entreprise, en quoi lèse-t-elle les intérêts de votre pays ? Ferait-elle concurrence à votre aviation marchande ? Nuirait-elle à votre aviation militaire ? Vous voyez, monsieur, qu'il doit y avoir autre chose, que nous ignorons, qui s'oppose à la réussite de nos démarches... Une raison politique peut-être... Mais vous le sauriez... Car il m'est difficile d'admettre que l'Espagne voie dans nos démarches des préoccupations étrangères à une manifestation du progrès, et qu'elle puisse ne point tenir compte des services que notre réalisation serait en mesure de lui rendre... La rapidité de ses relations avec la France et les colonies espagnoles du Maroc, la vie nouvelle que nous apporterions à Barcelone, Alicante, et Malaga par notre industrie, par la main-d'œuvre que nous y emploierions.* »

L'on eût dit que le député d'Almeria avait, dans son algarade, épuisé son énergie, il m'écoutait avec une attention qui me fit croire qu'il puisait dans mes explications, les arguments qu'il pourrait utiliser, le cas échéant, pour se faire mieux comprendre. Et il s'indigna de nouveau avec une vigueur accrue, non plus contre nous, cette fois, mais bien contre les ministres et les administrations de son pays, fermés à toute idée de progrès... Et il les mit plus bas que terre. Il me promit fermement son concours le plus entier et m'affirma qu'il ne lui faudrait que quelques jours pour venir à bout de toutes les résistances. Cet optimisme ne dissipa point mon malaise, je ne découvrais pas les racines du mal qu'il était impossible de définir mais dont je sentais la menace.

Que s'était-il donc passé depuis notre séjour à Alicante où l'on avait si cordialement accueilli les « vainqueurs » ? Notre victoire était-elle donc si ancienne que son prestige s'était déjà évanoui dans le passé ? D'autres étaient donc venus et avaient en un aussi court laps de temps, réussi à la faire oublier ? Il m'apparaissait bien que Madrid n'était pas Alicante, que l'atmosphère de la capitale était moins claire parce que troublée par la politique et les intrigues de cour, mais n'avais-je pas remarqué, même à Alicante, que les officiers nous avaient témoigné une certaine froideur, et que à notre salut, ils répondaient avec une sécheresse ostentatoire ? Nous retrouvions à Madrid, avec plus de relief, cette même attitude de la part des éléments militaires et nous pouvions constater au surplus, qu'ils étaient acquis à la cause allemande. La colonie allemande, en effet, tenait dans la capitale largement sa place et y poursuivait une propagande active. Tout un quartier de la ville, l'un des plus commerçants, était peuplé d'Allemands, les hôtels, les brasseries étaient allemandes. Plusieurs journaux étaient inspirés par eux, ils entretenaient dans les hautes sphères des amitiés puissantes, et l'état-major espagnol continuait de puiser dans leurs méthodes les principes de leur instruction. Par ailleurs, chez les jeunes officiers espagnols, un sentiment de jalousie se faisait jour, s'il eût été exagéré d'affirmer qu'ils eussent souhaité notre défaite, il n'apparaissait pas moins certain que notre victoire leur portait ombrage et qu'ils éprouvaient quelque difficulté à nous la pardonner. Or, le ministre d'État (Affaires étrangères), d'après les renseignements précis qui venaient de m'être donnés et que les faits allaient confirmer, ne nous était guère favorable et ne pouvait, par surcroît, nous accorder l'autorisation de survol de son territoire et d'installation des bases aériennes que nous avions sollicitée, sans l'avis de l'état-major. Nous avions la clef de l'énigme. Dans ces conditions, nous ne pouvions rapporter à Paris que des impressions peu encourageantes.

8 - Aviation et diplomatie



Pierre-Georges Latécoère photographié par Nadar

Si, suivant le mot de Kipling, il faut ici-bas, pour réussir, savoir attendre sans se fatiguer d'attendre, il est des circonstances où cette patience cesse d'être une vertu, pour n'être plus qu'une faute.

Limités par les délais qui nous étaient impartis par l'Aéronautique, et ce qui était plus grave encore, par nos propres ressources que les frais généraux absorbaient, nous voyions les jours s'écouler avec une anxiété que partageait sincèrement la direction de notre aviation marchande.

Cependant, malgré les réponses de notre ambassade à Madrid dont les formules réticentes ne permettaient ni d'espérer ni de désespérer, l'Aéronautique céda à nos pressantes instances et nous accorda, pour la mise en œuvre de notre projet, un dernier délai qui devait prendre fin le 31 août 1919.

Un mois s'était écoulé depuis mon retour, l'organisation technique et administrative était terminée, seule, l'autorisation du Gouvernement espagnol nous manquait pour prendre le départ. Le sort de notre œuvre était suspendu à son verdict. Le 23 mai nous nous trouvions, Georges Prade et moi-même dans le bureau de Latécoère, supputant les démarches qui pourraient être encore tentées pour secouer la torpeur des pouvoirs espagnols.

Tous les moyens officiels et officieux avaient été employés sans succès, nous les repassions en revue lentement, scrupuleusement et presque à voix basse comme si nous avions craint que d'une pièce voisine, un malade put entendre que l'on parlât de la gravité de son cas. Tout en prenant part à la conversation, Latécoère assis à sa table griffonnait au crayon des notes sur des feuilles de papier jaune ou blanc, il n'intervenait que quand il jugeait une objection nécessaire...

Soudain, sans se distraire de son travail, il me dit :

— « *Et pourquoi ne retournerais-tu pas à Madrid ?* »

Sans me laisser le temps de répondre, Prade ajouta :

— « *L'idée me paraît excellente.* »

— « *Et que pourrais-je faire de plus que les autres ? dis-je, à mon tour. Si tous ces représentants n'aboutissent pas, comment pouvez-vous croire que, ignorant gens, mœurs et langue, je puisse faire mieux ?* »

— « *Tu t'en tireras, coupa Latécoère... Dans tous les cas, nous saurons définitivement à quoi nous en tenir.* »

— « *Latécoère a parfaitement raison, reprit Prade.* »

— « *Soit, je retournerai dès demain à Madrid si cela peut être de quelque utilité.* »

— « *Pourquoi attendre à demain ? ... Tu as un train... tout à l'heure à 6 heures et demie, je crois.* »

— « *Mais il est près de 6 heures.* »

— « *Partons.* »

Presque enlevé, emporté par mes deux amis, je fus conduit à l'express, nanti seulement d'un nécessaire de toilette que Latécoère me prêta et, quelques minutes après une conversation qui, à aucun moment, n'avait laissé prévoir une telle conclusion, je roulais vers Madrid.

Je passai la nuit à me demander ce que j'allais bien pouvoir tirer de cette nouvelle visite, et à m'établir un plan de campagne. Les heures s'écoulèrent avec une telle rapidité que je m'étonnai d'entendre le contrôleur annoncer que dans 40 minutes nous serions à Madrid.

Afin de me détendre un peu, je sortis dans le couloir et, penché à la portière je suivis du regard la fuite de la campagne brûlée et accidentée des environs de la capitale espagnole.

Quelqu'un me frappa l'épaule.

— « *Comment, vous ici ?* »

Et d'une forte accolade, un homme me serra sur sa poitrine.

J'avais eu à peine le temps de le reconnaître... C'était Gomez Carrillo, correspondant à Paris, de journaux espagnols et américains du Sud, lui-même Hispano-Américain, romancier et duelliste, qui avait été, avant la guerre, un personnage notoire des Boulevards, du café *Cardinal* au café *Napolitain*. Il s'était battu plusieurs fois en duel, avec assez de courage. Quand je lui appris l'objet de mon voyage et l'insuccès de nos représentants, il partit d'un grand éclat de rire. Il m'affirma que nous avions agi sans discernement, que les hommes dont je lui avais cité les noms, qu'il connaissait parfaitement, n'avaient aucune influence et qu'il me montrerait comment on "*enlève*" une affaire en Espagne.

Je le crus puissant et sincère à tel point que je me sentis tout à coup plein de confiance.

Nous approchions de Madrid. La banlieue était vraiment pittoresque avec ses maisonnettes en torchis, son grouillement d'enfants miséreux, vifs et beaux, ses étalages de linge bariolé suspendu aux fenêtres et voltigeant au vent : bas, pantalons, chemises, toute l'intime richesse des pauvres étalée aux yeux de Dieu et des passants.

— « *Curieux, n'est-ce pas ?* » me questionna Carrillo.

— « *Quelle couleur répondis-je. Comme on comprend Goya ! Mais que serait ce spectacle, sans soleil ?* »

— « *De la misère !* »

— « *Il y a-t-il beaucoup de pauvres à Madrid ?* »

— « *Il y a, surtout, beaucoup de mendiants. Il y a ceux qui mendient par nécessité et ceux qui mendient par vocation. Il en est qui se privent volontairement de la vue, pour pouvoir mendier.* »

— « *Cela paraît à peine croyable.* »

— « *Cela est vrai pourtant. Et c'est d'autant plus apparent à Madrid qu'ailleurs, parce que, dans cette ville de cour, sans industrie, il n'y a presque pas de classe moyenne, et la fortune et la misère se trouvent face à face.* »

Nous étions arrivés, nous nous séparâmes en nous promettant de nous revoir tous les jours.

Dans Madrid, malgré son air de fête, j'éprouvai une sensation de solitude, mais j'eus tôt fait de me ressaisir. Je revis sans perdre de temps, notre dernier représentant, le député d'Almeria, afin d'être mis au courant de l'état de ses démarches. Je n'eus que la confirmation de son insuffisance.

Gomez Carrillo d'abord si sûr de lui, devint peu à peu ambigu, mystérieux, puis partit en voyage. Je ne le revis plus.

Je rappelai le marquis de Laroma dont le concours inefficace nous avait amenés à le remplacer, pensant que, par ses attaches à la cour, par ses relations aux Cortès, il pourrait me fournir pour le moins des indications utiles. Laroma répondit avec empressement à mon invitation. Il se défendit d'avoir échoué,

mais nous avions l'excuse, à ses yeux, de ne point comprendre le caractère espagnol.

Il était persuadé que si nous lui en avions laissé le temps, il aurait obtenu tout ce que nous souhaitions. Je ne pouvais partager ses illusions, car de fortes raisons m'avaient convaincu que, dans les sphères officielles, le marquis avait épuisé tout crédit, mais cette même raison m'autorisait à croire qu'il possédait de ces sphères, une parfaite connaissance, et c'est essentiellement cela qu'il m'importait de savoir. Pour m'initier aux méthodes de travail des administrations d'État, pour la prise de contact avec les Pouvoirs publics, la nouvelle collaboration de Laroma pouvait donc être envisagée.

L'Aéronautique civile, qui n'existait que de nom, relevait alors du ministère du Fomento (Travaux publics). Je sollicitai une audience du ministre, audience qui me fût aussitôt accordée, et je priai Laroma de m'y accompagner. Pour une première visite, sa présence m'était nécessaire à un double titre : je ne possédais pas suffisamment la langue castillane et j'ignorais les règles des entretiens avec d'aussi hauts personnages d'un pays étranger.

Convoqué donc un matin, pour 10 heures et quart, je me trouvai à 10 heures dans l'antichambre du ministre où Laroma devait me rejoindre. Mais les minutes s'écoulèrent dans une attente inquiète d'abord, exaspérante ensuite. Laroma n'apparaissait pas. Dans l'espoir de le voir arriver d'un instant à l'autre, j'avais laissé s'écouler l'heure qui m'avait été fixée, sans me faire annoncer au ministre. À la pensée que cette défaillance dont on ne manquerait pas de nous tenir rigueur, pouvait gravement compromettre notre cause, j'éprouvais une véritable souffrance à contenir mon indignation. Mais elle put se donner libre cours, lorsque j'aperçus Laroma avançant à pas lents, une cigarette aux lèvres, une main tenant sa canne dans le dos, l'autre élevant son binocle à hauteur de ses yeux comme un face-à-main, il semblait me chercher sur tous les sièges vides. Je mis fin à ses investigations en allant au-devant de lui et en le tançant de verte façon. L'huissier qui, jusque-là, plongé dans la lecture d'un journal, n'avait pas même remarqué ma présence, leva la tête, mais comme habitué à ces sortes d'entrevues, il reprit paisiblement son occupation. Laroma ne se troubla point, souriant et placide il me dit :

— « *Pourquoi vous mettre en colère ? Rassurez-vous, le ministre n'est pas encore arrivé... Il ne sera pas là avant 11 heures ou 11 heures et demie.* »

— « *Puisqu'il m'a convoqué pour 10 heures et quart.* »

— « *Cela veut dire à partir de 10 heures et quart, mais un ministre arrive généralement à midi... Vous allez vous en rendre compte.* »

Il alla vers la porte du ministre et tendit une cigarette à l'huissier qui accepta machinalement en lui jetant, comme par habitude : *No esta* (il n'est pas là).

Mais Laroma avait déjà ouvert la porte du Cabinet ministériel et me montrait un vaste et somptueux bureau vide.

Sans prendre avantage de sa victoire, il me dit simplement :

— « *Vous voyez bien.* »

— « *Mais vous avez eu tort d'être en retard.* »

— « *Mais non... mais non... répondit-il persuasif et amical, en me tapotant l'épaule. En Espagne, c'est comme cela. Pour les rendez-vous entre particuliers l'on a 60 minutes de grâce. Les ministres s'accordent généralement davantage.* »

Il referma la porte.

Peu de temps après, une sonnerie retentit, l'huissier replia lentement son journal, se leva, se détira. Le ministre venait d'arriver à son bureau par une porte dérobée. L'huissier nous introduisit. Il était un peu plus de midi. Le ministre s'excusa de ce léger retard bien involontaire, mais sa tâche était lourde. Il respirait fort, s'épongeait le front, nous demandait, après que Laroma m'eût présenté :

— « *Mes chers amis, en quoi puis-je vous être utile ?* »

Au moment où j'allais lui exposer le motif de ma visite, il m'interrompit :

— « *Pardonnez-moi... J'ai là une foule de solliciteurs... Accordez-moi quelques instants... ensuite nous aurons tout le temps de parler entre nous de votre affaire qui m'intéresse beaucoup.* »

Et il sortit, laissant la porte entr'ouverte sur un grand salon richement meublé, aux murs tendus de tapisseries superbes.

Dans cette pièce, debout devant des canapés, une cinquantaine de personnes conversaient, fumaient, crachaient dans des crachoirs bleus, placés ça et là le long des plinthes. Le ministre passait ainsi, de l'un à l'autre des visiteurs, suivi d'un secrétaire qui, carnet à la main, prenait les notes que lui dictait son chef. Une atmosphère de grande cordialité régnait, le familier *Holà que tal* accompagnait la poignée de main. Le ministre accordait ainsi tous les jours, ce genre d'audience, de midi à une heure. Cette manière de recevoir les solliciteurs était fort ingénieuse, car, d'une part, chacun pouvait constater le temps dont il disposait et, d'autre part, la crainte d'être entendu du voisin, rendait les quémandeurs plus prudents dans leurs requêtes.

Lorsque le ministre eut terminé, l'audience ne lui avait demandé qu'une heure. Comme je le félicitais d'avoir su trouver une méthode aussi pratique, il m'en expliqua les avantages.

— « *Mais il en est*, ajouta le ministre, *qui ont imaginé que, arrivant les derniers, ils seraient également les derniers et seuls à me raconter en détail leurs misères, aussi ai-je fixé à une heure l'extrême limite de mes audiences et à cette heure-là, je me retire et tant pis pour ceux qui se mettent en frais de malice.* »

Je pus enfin exposer notre cas, les obstacles que nous rencontrions, et ce que nous attendions de la grande et noble Espagne.

C'est avec une conviction pour le moins égale à la mienne que le ministre me promit son appui. Malheureusement, cette affaire comportait l'intervention de plusieurs ministres :

- 1 - Celle du ministère du Fomento (Travaux publics), pour la réglementation de l'aviation marchande.
- 2 - Celle du ministère de la Guerre et de la Marine, pour l'infrastructure.
- 3 - Celle du ministère des Finances (pour les questions douanières).
- 4 - Celle du ministère de Gobernacion (Intérieur et P.T.T.), pour les questions postales.

Mais, en réalité, c'était le ministère d'État (Affaires étrangères) qui autorisait ou non l'examen d'une demande comme la nôtre, et nous ne savions que trop, hélas ! combien sa sympathie nous était mesurée. C'était pourtant cette forteresse que je devais attaquer.

Le ministre d'État était, à ce moment, M. Gonzalez Hontoria. Ayant sollicité une audience, M. Hontoria me l'accorda. Jeune encore, distingué, l'œil vif derrière de larges lunettes cerclées d'or, froid, parlant peu en ponctuant chaque parole comme pour se donner le temps de la réflexion, M. Hontoria était le ministre type des Affaires étrangères. Atteint d'une légère claudication, il s'appuyait sur une canne qui lui servait également pour donner, en relevant ou en frappant le sol, plus de force à un refus ou à une affirmation.

Le ministre m'ayant désigné un siège, prit place en face de moi, esquivant la lumière, et me dit en bon français :

— « *Monsieur, je vous écoute...* »

Il m'écouta, en effet, sans m'interrompre, sans lever la tête. Je lui expliquai comment nous avions été amenés à concevoir notre projet, je lui en décrivis les évolutions, lui énumérai nos nombreuses démarches aussi bien en France qu'en Espagne.

Au cours de cet exposé, je ne perdis point de vue les renseignements puisés à différentes sources et m'ingéniai à répondre par avance à certaines objections que j'attendais et craignais, dans l'espoir d'en affaiblir la portée ou de les écarter. Je lui affirmai que nous n'entendions pas demander l'impossible, mais simplement une autorisation provisoire, car il ne s'agissait que d'une tentative de liaison aérienne postale. Si cette épreuve se révélait négative, nous n'en demeurerions pas moins les obligés de son pays, et en cas de succès le Gouvernement de Sa Majesté déciderait s'il lui serait possible de nous permettre de poursuivre l'expérience. Je crus devoir faire ressortir que l'Espagne pourrait utiliser nos services, et que la main-d'œuvre espagnole serait employée à Barcelone, Alicante et Malaga.

— « *En somme, vous vous installeriez sur toute notre côte méditerranéenne* », dit, lentement, M. Hontoria.

— « *Nous avons choisi ces points de la côte, parce que les atterrissages y sont plus sûrs que dans l'intérieur. Le rayon d'action de nos appareils, qui ne dépasse pas 500 kilomètres, et l'état encore imparfait de la mécanique, nous ont fait adopter ce parcours. J'ajoutai que, si à un moment quelconque le Gouvernement estimait que pour des raisons d'intérêt national, il fallait mettre un terme à notre expérience, nous nous soumettrions de bonne grâce à sa volonté.* »

— « *Je comprends bien, mais les Gouvernements n'aiment pas trop retirer ce qu'ils ont accordé parce que cela crée, souvent, des situations délicates.* »

(C'est ce sur quoi je comptais bien un peu.)

— « *Néanmoins, reprit le ministre, il me plaît de vous entendre parler un langage que nous autres Espagnols, préférons à celui qu'on nous a tenu récemment.* »

— « *Monsieur le ministre, tout autre langage ne justifierait pas la mesure de bienveillance que nous venons solliciter de vous...* »

M. Hontoria se leva, alla à sa table, s'y assit, ouvrit un tiroir, en retira une feuille de papier qu'il parcourut des yeux en esquissant un sourire.

— « *Oui, reprit-il, on a cherché à nous intimider... C'est mal nous connaître... Nous ne nous laissons pas émouvoir ni par le verbe haut, ni par l'insinuation...* »

— « *Je m'excuse... mais, monsieur le ministre, je ne saisis pas...* »

— « *Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur, qu'une personnalité qui nous a rendu visite, au nom de votre Résident général au Maroc, a tenté auprès de nous une démarche en votre faveur ?* »

— « *Je sais, en effet, monsieur le ministre, que M. Walter, directeur général des P.T.T. au Maroc, que le maréchal Lyautey tient en très haute estime non seulement pour son œuvre dans notre protectorat, mais aussi pour son caractère, a été délégué auprès de vous en raison de ses qualités dont la correction n'est pas la moindre.* »

— « *Eh bien !... il faut croire qu'on l'oublie, cette correction, lorsqu'on parle aux Espagnols.* »

— « *Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous exprimer toute la surprise que me causent vos paroles... Je ne parviens pas à reconnaître M. Walter sous les traits d'un homme discourtois ou maldroit.* »

— « *C'est trop dire et je n'ai pas dit cela... Nous savons que la France est une grande nation, mais il nous paraît déplacé que l'on avance, lorsqu'on vient nous demander une faveur, qu'elle saurait l'obtenir grâce à la longueur de son bras.* »

— « *Monsieur le ministre... M. Walter ne s'exprime qu'en français et, sans doute, celui de vos collaborateurs qui l'a reçu n'a pas très bien saisi le sens de ses paroles.* »

— « *Ici, l'on entend parfaitement la langue française.* »

Je n'insistai pas. Je ne voulus point commettre la faute de contredire le ministre ni, pour lui plaire, avoir à sacrifier M. Walter. Je le laissai donc poursuivre :

— « *Par ailleurs, ne demandez-vous pas aussi à vous installer à Los Barrios, zone interdite ? Comment avez-vous pu croire que l'Espagne y laisserait s'organiser une entreprise étrangère ?* »

— « *Nous avons envisagé ce point à la limite de l'Espagne comme terrain de secours, dans le cas où les conditions atmosphériques sur le détroit, nous en interdiraient le passage, afin d'y attendre une éclaircie. Ce terrain a été loué aux P.T.T. du Maroc, un hangar y a été construit :... Des officiers de l'aviation française de nos bases marocaines y ont atterri... C'est pourquoi nous ne pouvions prévoir la défense qui nous en est faite.* »

— « *Aucun étranger ne sera toléré dans cette zone.* »

— « *Monsieur le ministre, nous nous passerions volontiers de Los Barrios... Quand le détroit ne pourra être franchi, nous reviendrons à Malaga. C'est ce que nous cherchions à éviter par esprit d'économie de temps et de combustible.* »

— « *Je sais... je sais...* »

— « *Ai-je besoin d'ajouter, monsieur le ministre, que notre choix ne répondait à aucune autre préoccupation ?* »

— « *Oh !* »

Je ne pus définir exactement le sens de cette interjection.

— « *Quoi qu'il en soit, reprit le ministre, vous pouvez être assuré que j'étudierai cette affaire avec le ferme désir de vous être agréable, n'ayant à l'égard de votre pays et de votre entreprise que des sentiments de sympathie, mais j'ai les intérêts de ma patrie à sauvegarder et ne me prononcerai que lorsque notre état-major nous aura donné son avis, ainsi que les ministres qui auront à en connaître.* »

— « *Monsieur le ministre, vous connaissez désormais tous les éléments de notre cause, que nous remettons entre vos mains. Si elle mérite votre bienveillance, je sais que par esprit de justice, vous ne la lui refuserez pas... et je veux vous en exprimer par avance, toute notre gratitude.* »

M. Hontoria s'était adouci. N'ayant opposé aucune résistance qui lui eût servi de point d'appui, il m'apparut comme désarmé et soudainement meilleur. Il me reconduisit avec des paroles aimables et des assurances dont je lui sus gré.

M. Hontoria était le ministre à qui l'on attribuait une déclaration imprudente et pénible, prononcée pendant la guerre, lorsqu'il fut un moment question de l'intervention de l'Espagne dans le conflit : « *Nous devons être l'emplâtre dans le dos de la France.* » Avait-il inspiré ou ignoré "*la trahison du traducteur*" des paroles attribuées à M. Walter ?...

Le secrétaire général du ministère d'État était M. Palacios. Si le ministre n'éprouvait, pour nous, nulle tendresse, M. Palacios nous était résolument hostile. Triste et morne, dans sa barbe noire, la paupière baissée comme un rideau aux fenêtres d'une chambre mortuaire, il avait été dressé à l'école allemande, en portait ostensiblement la marque et, depuis de longues années à son poste, il était parvenu à gagner à ses tendances la presque totalité de ses collaborateurs, personnages graves que l'on voyait se glisser sans bruit, le long des couloirs, d'une porte à l'autre. On aurait pu se croire dans un couvent. Ponctuel, austère, méticuleux, M. Palacios faisait régner dans son ministère l'ordre et le silence. Les ministres qui se succédaient à la tête du département appréciaient ses services et lui accordaient leur confiance. C'était illusoire d'espérer ouvrir une brèche dans cette muraille, derrière laquelle l'on avait forgé le rapport Walter destiné à servir d'épouvantail à ceux qui tenteraient de venir à notre secours.

Auprès des autres ministres intéressés, je trouvai un accueil bienveillant. Du reste, ils pouvaient sans crainte tout promettre, leur intervention se limitant à un simple avis, mais j'ai toujours pensé que ceux qui ne vous sont pas d'une grande utilité pour contribuer à votre fortune révèlent une singulière puissance lorsqu'ils s'accordent pour hâter votre infortune.

Si à Paris, je n'avais eu, à aucun moment de ma vie, l'occasion, ni éprouvé la curiosité de connaître les lieux où s'édicte les lois, à Madrid, j'étais devenu un habitué des Pasillos du Congreso.

Des parlementaires, des journalistes avec lesquels je m'étais lié, m'y avaient introduit et m'y donnaient rendez-vous. Ils m'entouraient d'attentions, me parlaient à haute voix, faisant étalage de leur connaissance de la langue française. Nul ne songeait à s'étonner de ma présence, les huissiers m'avaient pris sous leur protection et me faisaient visiter jusqu'aux moindres recoins du Palais dont ils avaient la garde. Ils étaient, à coup sûr, parmi les personnages les plus représentatifs et les plus influents de cette demeure. On leur demandait conseil, ils intercédèrent auprès des ministres, sermonnaient des députés, leur prêtaient souvent leurs économies, rectifiaient des jugements de presse. Un jour, ils m'introduisirent dans la salle des séances, où à ma grande confusion, je fus aussitôt entouré et questionné sur mes campagnes. L'arrivée du Président mit fin à mon embarras.

Beaucoup de députés s'étaient intéressés à notre projet, et des journalistes avaient publié de longs articles sur la prochaine liaison aérienne entre la France, l'Espagne et le Maroc, en soulignant les avantages que leur pays pourrait en tirer. Cette activité n'allait pas sans inquiéter M. Hontoria qui dut se résoudre à créer une direction d'aéronautique, spécialement chargé de l'étude de la réglementation de l'aviation civile d'après celles en vigueur en France et en Allemagne. Cette direction avait, bien entendu, reçu des directives tendant à freiner nos efforts.

Mais déjà l'opinion était saisie. Un parlementaire écouté qui s'inquiétait des moyens dilatoires que l'on employait à notre égard, obtint la nomination d'une commission. Il ne restait plus qu'à désigner les membres de cette commission.

C'était le piège classique, évident et qui ne trompe pas. Nous n'avions plus devant nous que deux mois pour arriver au terme du dernier délai que nous avait fixé l'Aéronautique française.

Les journaux se faisant plus pressants, le 1^{er} juillet les membres de la Commission furent désignés. J'allai visiter les uns et les autres, ils me promirent d'étudier l'affaire avec impartialité. De quelle étude s'agissait-il ? Il n'existait ni statuts, ni règlements, aucune organisation qui put fournir des indications utiles ! Mais d'autres soucis semblaient prévaloir : à quel titre accorderait-on une faveur à la France sans contrepartie ?

De Paris, des lettres alarmantes m'exprimaient l'inquiétude où l'on vivait, d'Alicante et de Malaga,

nos représentants m'annonçaient que des propositions d'étrangers, Allemands et Anglais, déjà entrés en lice, étaient faites aux propriétaires des terrains qui nous avaient été réservés sur paroles et qu'ils craignaient de ne pouvoir tenir indéfiniment des engagements purement verbaux. Nous donnions, ici et là, de nouveaux apaisements.

Dans la lutte que nous avions à soutenir contre l'hostilité sourde d'une fraction puissante du Gouvernement, la volonté d'aboutir nous soutenait et nous guidait, nous gardions notre foi profonde et absolue. Mais si par mes réponses à Paris et mes voyages répétés à Alicante et à Malaga, je parvenais à redonner confiance, le problème de la durée des travaux d'aménagement des terrains que je ne pouvais entreprendre, dans les conjonctures du moment, demeurait entier et harcelant.

Toulouse travaillait d'arrache-pied à son matériel de ligne, Latécoère allait et venait de Paris à ses usines, Georges Prade ne laissait aucun répit à l'Aéronautique et aux Affaires étrangères, et j'avais sous les yeux des hommes que je ne parvenais point à arracher à leur effarante torpeur.

Pas plus que des vagues n'entament les rochers qu'elles viennent frapper, mes démarches sans cesse renouvelées n'ébranlaient l'indifférence des autorités espagnoles.

Les Allemands se démenaient. Ils avaient saisi le roi, tous les membres de la cour et des deux Chambres, d'un projet de lignes aériennes ayant pour centre Madrid, et rayonnant à travers toute l'Espagne. Des imprimés luxueux, en couleurs, des albums admirablement reliés étaient distribués par milliers : la fortune de l'Allemagne au lendemain de la guerre, ne paraissait point épuisée. Sa propagande lui assurait des sympathies de qualité à terme et renouvelables.

Les Anglais estimant, à leur tour, qu'ils devaient être présents partout, jugèrent le moment propice de prendre leur place en Espagne. Leur sens pratique qui les guide dans toutes les circonstances, leur fit suivre notre exemple, et c'est par avion que partit de Londres un message de S.M. George V pour le roi Alphonse XIII à Madrid. Malheureusement, un incident sur la Manche envoya l'avion par le fond avec la lettre pour Sa Majesté, mais l'équipage put être sauvé.

Quelques semaines après, plusieurs avions anglais, de démonstration et d'école, arrivèrent dans de grandes caisses que "*pilotait*" le jeune, robuste et jovial capitaine Havilland. La petite aventure du bain imprévu au milieu de la Manche qu'il racontait d'agréable manière, n'avait nullement altéré sa bonne humeur.

Son objectif était double. Vendre des appareils et créer des lignes espagnoles.

La direction de l'Aéronautique trouvait enfin sa justification, mais le directeur et ses deux seconds qui la composaient en perdaient le dormir.

Cette amorce d'invasion étrangère n'allait pas, sans faire vibrer les fibres patriotiques des Espagnols. Une personnalité marquante de Barcelone, le baron de Romana, fit appel aux forces vives du pays, et, ayant réuni en quelques jours trois millions de pesetas, fonda une Société pour l'exploitation de lignes aériennes nationales, se mit en quête de terrains et s'assura, pour le matériel, le concours de la maison Farman.

Tous ces projets allaient se déverser au sein de la Commission où l'on berçait paisiblement notre dossier, en attendant le sommeil.

9 - « *No se da ni se dará* »

Je n'avais pas un seul jour cessé d'être présent dans les couloirs du Congreso où mes relations prenaient la forme de la popularité. Je saluais M. Hontoria qui, régulièrement, après un mouvement à peine perceptible qu'on eût pu diversement interpréter, me disait : « *Encore un peu de patience.* »

Le 11 juillet, malgré une chaleur accablante, les Chambres n'ayant pas été mises en vacances en raison des difficultés intérieures, il régnait dans le pasillo une animation inusitée.

Les couloirs étaient bondés de députés, des discussions bruyantes s'élevaient de nombreux groupes. Que se passait-il ?

M. Hontoria arriva, affairé, j'osai néanmoins l'approcher, insister une fois de plus, lui redire combien les lenteurs de la Commission nous étaient préjudiciables, que nous touchions au terme des délais qui nous avaient été impartis, et qu'il y allait non seulement du sort d'une œuvre, mais de tant de braves gens sans situation.

Le ministre me prit alors à part, s'adossa au mur qui nous séparait de la salle des séances, me parla avec une douceur à laquelle il ne m'avait pas habitué, en me tenant familièrement par les revers de mon veston comme lorsqu'on s'adresse à un vieil ami.

— « *Cher monsieur... me dit-il, je suis désolé d'avoir à vous annoncer une mauvaise nouvelle. J'aurais voulu vous donner un témoignage de ma sympathie, parce que vous avez su nous parler... comprenez-vous ? Vous avez su demander une faveur à un Espagnol... Mais... le seul service que je puisse vous rendre aujourd'hui, est de vous dire : Ne perdez pas votre temps, car... permettez-moi d'employer le castillan qui rendra mieux ma pensée : Esta... autorización... no... se... da... ni... se... dará...* » (l'autorisation demandée ne peut être ni ne sera donnée).

Chaque syllabe détachée résonnait comme un coup de marteau. Elles tombaient, ainsi prononcées, comme les pierres d'un édifice patiemment élaboré tombent une à une aux pieds de l'artisan.

— « *Ne m'en demandez pas la raison...* ajouta le ministre. *Mais croyez bien que je suis vraiment navré.* »

Il me serra la main et s'en fut de son pas claudicant. Je demeurai à ma place, figé, sans force et sans pensée. D'un groupe de députés qui se trouvait là, à deux pas de nous, l'un d'eux qui avait entendu la conversation - ils étaient nombreux à connaître mes vicissitudes - vint vers moi et, confidentiellement, me dit :

— « *Ne vous désolez pas... Dans un quart d'heure... il sera par terre.* »

Je le remerciai machinalement, sans comprendre.

Les couloirs se vidèrent, je restai seul. Un huissier me demanda si je me portais bien. Je fis un effort pour lui montrer un visage calme.

— « *Mais que se passe-t-il ?* » questionnai-je enfin.

— « *Il se passe que... "le malade" ne passera pas la nuit.* »

Satisfait de son mot, il se mit à rire et m'expliqua que le Gouvernement allait être renversé, que l'heure d'un Cabinet libéral avait sonné.

Tout m'apparaissait clairement à présent, Hontoria n'avait point voulu, avant de partir, m'épargner le coup de grâce.

Je m'enquis aussitôt du successeur éventuel et, sans ambages, l'huissier me répondit

— « *Sanchez Toca, le futur président, est un hombre muy simpático y muy bueno.* »

Le chef du parti qui allait donc être appelé au pouvoir et assumer la présidence du Conseil était probablement M. Sanchez Toca qui avait, plusieurs fois déjà, occupé le banco azul.

Je me renseignai sur sa personne et son caractère, ainsi que sur les ministrables, puis, j'attendis les événements.

Peu à peu, je me reprenais à espérer.

Brusquement les députés jaillirent de la salle des séances et remplirent de nouveau les couloirs en vociférant, gesticulant de, plus belle. Le nom de Sanchez Toca dominait le bruit. Le ministère venait, en effet, d'être renversé. Le *No se da ni se dará* de M. Hontoria pouvait donc ne pas être une formule irrévocable, un verdict sans appel. Jusqu'à quel point un ministre pouvait-il imposer ses décisions à son successeur ?

Ne savais-je pas, par expérience, qu'un Gouvernement nouveau ne se distingue généralement de l'ancien que parce qu'il accorde souvent ce que l'autre a refusé ?

— « *Vous verrez que tout cela s'arrangera, me répétaient les huissiers.* »

Et sur ces paroles consolatrices, je regagnai mon hôtel. Trois jours après l'avènement du Cabinet Sanchez Toca, je repris le chemin du *Congreso*. En me voyant apparaître, l'huissier chef m'annonça :

— « *Está de muy buen humor.* »

Je compris que le Président était de très bonne humeur et que je devais en profiter pour le voir. Mais, en vérité, j'hésitais, il ne me semblait pas qu'il fût correct ni adroit de saisir de notre affaire un président du Conseil, dès son arrivée au pouvoir et, surtout, de venir le déranger au Parlement.

— « *Où est-il ?* » demandai-je.

— « *Au Banco azul.* », me fut-il répondu.

Mais l'huissier chef qui m'avait voué une particulière amitié tenait à son idée.

— « *Su tarjeta* (votre carte) », me demanda-t-il d'un ton sans réplique.

Je lui remis ma carte qu'il examina et emporta. Il revint quelques instants après pour me dire :

— « *Un momento... el Señor Presidente... le va a recibir* (veuillez attendre un moment. M. le Président va vous recevoir).

En effet, le Président ne se fit point attendre. Le voyant sortir de la salle des séances, en redingote et chapeau haut de forme, tenue habituelle des ministres espagnols, j'allai au-devant de lui, presque poussé par les huissiers. Cet empressement affectueux de mes amis, le fit sourire et ce fut avec une grande affabilité qu'il me dit avoir déjà entendu parler de moi.

Son visage exprimait, ainsi qu'on me l'avait signalé, la bonté. Son regard était franc, droit, intelligent, son nez un peu fort y ajoutait une pointe de malice.

Le Président m'introduisit dans un minuscule salon bleu, où les vitraux des fenêtres tamisaient la lumière, où tout semblait organisé pour les conversations calmes, confidentielles, il me désigna un fauteuil près du sien, fit appeler le ministre du Fomento, auquel il me présenta, et, se penchant vers moi, me demanda :

— « *Eh bien !...en quoi puis-je vous être utile, cher monsieur.* »

Sa voix, la douceur de sa parole me donnèrent une force de persuasion dont je me serais cru incapable.

De tous les sentiments humains la confiance à une puissance communicative qui rendrait à coup sûr les relations et la vie plus faciles, si les hommes voulaient bien en faire usage plus souvent dans leurs rapports. Mais les hommes, hélas ! en sont à croire que la défiance est la marque de leur supériorité, alors qu'elle est une des plus typiques expressions de leur infériorité.

Une fois de plus, j'exposai notre projet et les motifs de notre requête : il me parut que je parvenais à convaincre, par l'attention que le Président et son collègue du Fomento prêtaient à mes arguments. Le récit de toutes les démarches, de tous les atermoiements et du rapport Walter, mirent comme une ombre passagère sur le visage de M. Sanchez Toca.

Je me gardai bien d'évoquer le *No se da ni se dará* de Hontoria.

— « *Vous savez qu'une Commission a été chargée de l'examen de votre dossier* », me dit malicieusement le Président.

Aussi, gagné par sa bienveillance autant que par sa simplicité, je laissai, bien involontairement, échapper une image en vérité fort peu diplomatique :

— « *Oh ! Monsieur, le Président... Une Commission... c'est un enterrement de première classe.* »

Un irrésistible éclat de rire répondit. Le Président n'avait pu le contenir. Tapant ses cuisses de ses deux mains, il donnait libre cours à son hilarité que le ministre du Fomento, moins initié à certaines finesses de notre langue, partagea par politesse.

M. Sanchez Toca expliqua à son collègue le sens de l'image dont je m'étais servi.

Je revins sur la question des terrains, je fis remarquer l'importance des délais qui seraient nécessaires pour aménager le Tiro d'Alicante, et, comme par ailleurs, j'avais appris quel vif intérêt il portait au propriétaire du *Rompedizo* de Malaga, homme honnête, travailleur, probe, je ne manquai pas de m'attarder sur les avantages que notre entreprise procurerait à ces braves paysans.

— « *Vous avez loué le Rompedizo ?* » interrompit le Président.

— « *Pas encore, Excellence... Ces pauvres gens s'impatientent, mais nous sommes dans l'impossibilité de prendre des engagements fermes sans être couverts par votre autorisation.* »

— « *Et le Rompedizo serait suffisamment grand pour vous ?* »

— « *Oui, Excellence... Si nous supprimons, comme nous l'a proposé le propriétaire, les arbres fruitiers qu'il fait valoir actuellement !... À Alicante, nous avons à combler des tranchées... À Barcelone, en attendant de trouver mieux, nous atterrirons sur le terrain des Talleres Hereter, en payant un droit de 200 pesetas par atterrissage.* »

— « *Comment... Comment... On vous ferait payer ? Vous devez pouvoir trouver d'autres terrains à Barcelone... Ce serait préférable.* »

Ce conseil, dont nous pûmes, par la suite, apprécier toute la sagesse, me permit, à ce moment, de savourer les prémices du succès.

Le Président désira savoir si nous ferions appel à l'industrie, au commerce et à la main-d'œuvre espagnole et, quand il en reçut l'assurance, il conclut :

— « *Il est bien entendu que dans le cas où nous prendrions une décision favorable, elle serait révocable à tout moment.* »

— « *À tout moment... Monsieur le Président.* »

Et comme je me hâtais de lui exprimer ma gratitude, le Président m'interrompit en souriant :

— « *Attendez... Attendez que la Commission, que vous avez définie tout à l'heure, ait rempli son rôle.* »

— « *Monsieur le Président... Je ne vous demande que l'autorisation de louer les terrains pour donner un apaisement à leurs propriétaires et y faire entreprendre les travaux indispensables.* »

— « *Allez d'abord voir le ministre des Affaires étrangères, le marquis de Lema, mon gendre... Téléphonnez-lui demain dans la matinée... Je vais, d'ailleurs, le prévenir.* »

Je pris congé. Ma satisfaction devait briller sur mon visage car, dans le pasillo, mes amis les huissiers, quelques députés et journalistes, sans me questionner, me dirent :

— « *Porque las cosas van por buen camino, Señor.* » (il paraît que les choses prennent le bon chemin).

Et je serrai toutes les mains qui me furent tendues avec une égale chaleur.

La lettre de remerciements que j'allai aussitôt écrire au président du Conseil, était, je dois l'avouer, quelque peu audacieuse, car mes expressions de gratitude portaient la marque d'une certitude qui, en vérité, ne m'avait point été donnée. Mais il me semblait permis, dans de telles circonstances, de forcer la correction et de mettre en clair les indubitables intentions du ministre.

Certes, ma désinvolture surprit un peu l'excellent M. Dard, lorsque le soir, je m'en fus à l'ambassade, lui rendre compte de ma visite et de ma lettre, mais il dut convenir, après réflexion, que la hardiesse avait parfois son efficacité.

— « *Attendons la réaction, dit-il. Je commence à croire que votre dossier ne tardera pas à sortir.* »

— « *Je dois voir demain le ministre des Affaires étrangères, lui annonçai-je.* »

— « *Alors, profitez-en... Vous avez le vent pour vous.* »

Le lendemain, en effet, le marquis de Lema, répondit à mon coup de téléphone, qu'il m'attendait.

Grand, assez mince, d'une parfaite distinction, sobre de paroles et de gestes, le nouveau ministre d'État m'accueillit avec une courtoisie particulière que je devais certainement à l'intervention de M. Sanchez Toca, son beau-père.

Notre conversation fut brève et précise. Il était au courant de la question. La prudence à laquelle il était tenu par ses fonctions, n'excluait pas les possibilités qu'il me laissait entrevoir, et si, lui aussi, faisait écran de la fameuse Commission, il ne me promettait pas moins une décision rapide, me conseillait de rechercher la collaboration des Espagnols, en ayant bien soin de fixer notre choix sur ceux de ses compatriotes qui présenteraient le plus de garanties.

— « *Lorsque l'on ne connaît pas très bien un pays, l'on risque de se tromper... Et ces erreurs se paient fort cher.* » me dit-il.

Il me recommanda, enfin, de renoncer au terrain de secours de *Los Barrios*, et sur ma réponse immédiate

conforme à son désir, il crut devoir ajouter cette dernière assurance :

— « *Je ne vois pas d'objections sérieuses en ce qui concerne les autres terrains.* »

Je le priai aussitôt, en raison du temps qui nous pressait et des motifs que je venais de lui exposer, de nous autoriser à louer ces terrains. Il réfléchit un moment, se leva et me dit :

— « *Je ne puis vous répondre encore, mais... Si vous voulez courir le risque.* »

— « *Si votre Département ne s'y oppose point.* »

— « *Mon Département vous ignorera jusqu'à nouvel ordre.* »

Je ne pouvais en demander davantage et n'hésitai point à considérer ces paroles comme un accord suffisant. Ainsi que je l'avais fait pour le Président, je renouvelai dans le même esprit, mes remerciements au marquis de Lema.

Je partis aussitôt pour Alicante et Malaga où je louai les terrains et donnai toutes instructions pour la mise en marche immédiate des travaux à y exécuter. Je rejoignis ensuite Rabat où je m'abouchai avec le colonel Cheutin, chef de l'Aéronautique militaire, pour réinstallation de notre base marocaine, avec M. Walter, au sujet de certaines modalités concernant le transport postal, et avec l'agence Havas qui n'hésita pas à mettre ses précieux services à la disposition de notre propagande. Je repris le chemin de Madrid.

Dans la capitale espagnole, les initiatives que je venais de prendre étaient déjà connues, mais de toutes les personnalités que je retournai voir, seul M. Palacios me fit comprendre, suivant toutes les règles de l'art diplomatique, que je me conduisais un peu comme en pays conquis.

Son ministre, que je rencontrai dans les couloirs du Congreso, m'admonesta avec une bienveillance qui ressemblait davantage à un encouragement qu'à un reproche, mais il ne fit aucune allusion à mes lettres de remerciements !

Le 9 août, la Commission se prononçait enfin. Son avis, plein de restrictions pourtant, nous était tout de même favorable. L'écueil de l'état-major évité, il appartenait désormais au ministère d'État de conclure. Le marquis de Lema me promit que son décret ne tarderait pas à paraître à la *Gaceta*.

Latécoère devait s'alarmer bien un peu de la rapidité de mon action qu'il pouvait croire uniquement appuyée sur les simples dispositions bienveillantes des ministres en exercice.

Habitué à ses pistes, qu'il foulait d'un pas rapide, dès que l'un de ses coéquipiers prenait un chemin détourné pour atteindre plus sûrement le même but, sa marche et sa confiance subissaient un temps d'arrêt. J'avais, quant à moi, d'autres raisons de "*faire vite*", de traduire, sans hésiter, d'une façon concrète la pensée des ministres, de les mettre en présence de la réalité que constituait notre organisation effective -non interdite- en prenant pour principe cette vérité "*qu'il est plus facile d'empêcher de construire que d'ordonner de démolir*".

Toutefois, une forte obstruction venant des services du ministère d'État retardait l'établissement du décret. Le ministre devint invisible, M. Palacios me faisait répondre qu'il était en Conseil. M. Hontoria sortant un jour du bureau de son ancien collaborateur ne répondit pas à mon salut. Ne pouvant rencontrer davantage le président Sanchez Toca, je lui écrivis.

Le 17 août, nous apprîmes que le Président et M. de Lema allaient rejoindre le roi à Saint Sébastien, où ils avaient été déjà précédés, ainsi qu'il était d'usage, par la cour, tous les autres ministres et les ambassades. Ce départ devait avoir lieu vers la fin de la journée. Dès le matin, je réunis mes amis, pour examiner les moyens qu'il conviendrait d'employer afin d'obtenir une déclaration de M. de Lema.

J'avais à mes côtés un journaliste, excellent limier qui s'était mis de bonne heure à la recherche du Président et de M. de Lema - que le téléphone ne touchait plus - sans pouvoir les atteindre, mais, sachant que le ministre déjeunerait chez M. Sanchez Toca, il décida de s'y rendre.

Malgré l'incorrection d'une telle démarche, je l'approuvai. Mon collaborateur, convaincu que, défendant notre cause, il défendait également les interdits de son pays, se rendit à 13 heures au domicile du Président. Là, une nouvelle déconvenue l'attendait. Un coup de téléphone avait averti le personnel que Leurs Excellences étaient retenues à déjeuner.

Cette suite de circonstances, les unes voulues, les autres involontaires, toutes défavorables, ne me firent à aucun moment douter du résultat final. Ayant envisagé plusieurs mesures tendant à provoquer une déclaration formelle et publique du ministre, j'avais pris toutes mes dispositions pour triompher de tous les obstacles.

— « *Dans ces conditions, dis-je à mon ami, il ne nous reste plus qu'à aller, nous aussi, déjeuner, car nous aurons fort à faire ce soir.* »

À l'heure où les deux hommes d'État arrivaient à leur wagon, tandis que je me précipitais au-devant du Président pour lui souhaiter un heureux voyage, une demi-douzaine de journalistes cernait littéralement le marquis de Lema et, papier et crayon à la main, le questionnaient de manière à obtenir des précisions quant au décret et à la date de sa publication.

Le ministre répondit qu'il l'emportait avec lui - en leur montrant sa serviette - pour en étudier les clauses à tête reposée. Il regrettait de n'avoir pu le faire plus tôt. Mais il affirma que le décret serait signé en temps voulu. Le coup de sifflet du train délivra le ministre.

Le Président, de son côté, m'avait engagé à "*prendre patience*".

Le soir même, je télégraphiai à M. Dard, qui se trouvait à Saint-Sébastien, pour lui annoncer le départ des ministres espagnols, le mettre au courant des déclarations de M. de Lema et lui demander s'il ne jugeait pas opportun d'aller le recevoir à son arrivée.

C'est ce que fit sans hésiter le conseiller, tandis que les journaux madrilènes publiaient l'interview du ministre et annonçaient l'imminente inauguration de la ligne aérienne France-Espagne-Maroc.

Les journées qui suivirent n'allèrent pas sans inquiétudes : elles me venaient, par correspondance, de Paris. Les lettres de Latécoère révélaient de plus en plus une grande anxiété, pour lui, toute l'affaire se résumait en un seul fait évident : nous avions fait beaucoup de dépenses sans être couverts par la moindre garantie. Autant dire que j'avais accepté tous les risques sans autre contrepartie que des promesses. À son avis, la plus sage mesure était de suspendre tous les travaux en cours - afin de limiter le mal - et d'attendre la publication du décret en obtenant du Gouvernement français un sursis d'un mois ou deux pour l'ouverture de la ligne. La simplicité d'un raisonnement n'en fait point toujours la justesse, aussi ne pouvais-je, du haut de mon échafaudage fragile, que craindre une décision inopportune qui eût entraîné sa chute. La suspension de nos travaux aurait été interprétée comme une défaillance qui eût été aussitôt mise à profit par nos adversaires et, aurait aussi, sans doute, transformé l'attitude temporisatrice des ministres, en position nettement négative.

Vu de deux fenêtres opposées, le même paysage peut apparaître sous un aspect différent, aussi, loin de m'apporter une solution, le conseil de Latécoère compliquait singulièrement ma situation.

S'il était apparent que les ministres, sous l'influence de puissantes interventions, cherchaient à gagner du temps, attendant de lui seul ce secours que l'on appelle "*Providence*", il était également indiscutable qu'ils ne se dissimulaient point que, engagés par des déclarations publiques, ils se trouvaient dans l'impossibilité soit de paraître manquer de parole, soit de commettre un geste inamical à l'égard de la France. Mais si le Gouvernement français, ayant enfin compris la signification véritable de ces attermoissements décidait de renoncer à nos projets et prononçait la caducité de la convention qui le liait notre Société, quel succès pour la politique louvoyante de l'Espagne, sans refus et sans heurts !

Mais ni les raisons de Latécoère, ni les espoirs des ministres castillans ne pouvaient ébranler ma détermination.

Après mes lettres à M. le président Sanchez Toca et à M. le marquis de Lema, et leurs propres affirmations à la Presse, après les conclusions du Rapport de la Commission interministérielle, je pouvais me permettre de penser que la publication du décret à l'*Officiel* de Madrid ne constituait plus qu'une simple formalité. Et ma conviction était à tel degré ancrée dans mon esprit que je n'hésitai point à me rendre à Malaga, Alicante et Barcelone, pour y arrêter les derniers détails de la réception du premier courrier. Puis, je rejoignis Toulouse.

Georges Prade ne semblait, pas plus que Latécoère, partager ma confiance, mais l'enthousiasme des hommes qui se préparaient au voyage d'inauguration, les gagna tous deux.

Le 27 août, encore sans nouvelles de Saint-Sébastien, je résolus de télégraphier au président Sanchez Toca pour lui annoncer que, usant de ses bienveillantes dispositions, le premier service aérien postal France-Espagne-Maroc, commencerait le 1er septembre et nous le priions de vouloir bien autoriser des représentants de l'État à assister à l'arrivée à Barcelone de nos avions courtiers.

Le lendemain, nous apprenions que le gouverneur de Barcelone serait présent à l'inauguration de la ligne, à notre première escale.

Le 29, le conseiller, M. Dard, nous avisait que le décret venait d'être signé et qu'il paraîtrait dans la *Gaceta* de Madrid, le 30 août !

En effet, à cette date, paraissait à l'*Officiel* madrilène, la convention tant attendue.

Une note de méfiance donnait l'esprit du décret, mais nous n'avions pas le droit d'en prendre ombrage car, au lendemain du grand conflit qui avait tendu à l'extrême les nerfs de tous les peuples, l'Espagne ne pouvait sans une légitime appréhension autoriser l'installation sur sa côte méditerranéenne d'avions étrangers qui venaient de révéler tant de redoutables possibilités.

Certes, nos intentions ne prêtaient guère à confusion : mais ceux qui ont la charge d'assurer la défense d'un pays ne s'encombrent point de considérations sentimentales : ils interdisent ou contrôlent ce qu'ils croient devoir interdire ou contrôler.

L'essentiel ayant donc été obtenu, il nous appartenait désormais de dissiper les craintes et de mériter la confiance : notre tâche allait commencer.

Le 1^{er} septembre 1919, comme on a pu le voir au début de cet ouvrage, le premier tronçon de la grande artère France-Amérique des lignes aériennes Latécoère était inauguré.



Le hangar à Barcelone

10 - Nos ailes aux prises avec les autorités et les éléments déchaînés

Le premier courrier fut assuré sans à-coups. Les services suivants le furent à un rythme égal, aux escales et aux heures fixées. Le personnel avait pris d'emblée conscience de son devoir et l'accomplissait avec cet air réfléchi, décidé, qu'on lui retrouve dans chaque circonstance qui exige le double concours de sa raison et de son cœur. Pourtant, ce nouveau et rude métier, comportait, parfois, de durs moments. Les moteurs, dans ces zones surchauffées, se prenaient à avoir des caprices de jeune femme qui se traduisaient par des pannes "*en plein bled*". Il fallait atterrir, souvent sur un terrain pierreux, traversé de profonds sillons, mais l'on s'y posait avec mille précautions afin d'éviter des avaries plus graves, on se débarrassait de la combinaison, on relevait les manches, on réparait sous un soleil de feu, en suant à grosses gouttes. Puis, la remise en marche n'était pas chose aisée, l'hélice n'obéissait pas toujours au premier brassage, il fallait revenir aux manettes, retourner à l'hélice deux fois, trois fois et, quand le moteur se remettait enfin à "*parler*", alors seulement, l'on sentait dans tous ses membres meurtris la mesure de l'effort que l'on venait de fournir, mais que la voix revenue de la mécanique faisait aussitôt oublier.

Quelle importance, en effet, pouvait avoir un surcroît de fatigue ? C'était le temps perdu qu'il fallait chercher à rattraper en forçant un peu plus la marche malgré les ordres reçus de ne jamais dépasser le régime prescrit, afin de remettre le courrier à l'heure. Et quel triomphe lorsque l'on y parvenait ! Comme on "*expliquait le coup*" ! On ne parlait pas du souci qu'on s'était fait à cause du retard de la lettre attendue, mais des "*astuces*" auxquelles l'on avait eu recours pour ne pas laisser échapper la prime d'exactitude ! Il y avait tant de pudeur dans ce sentiment !

Les premiers passagers et passagères qui voyageaient à cette époque si peu confortablement assis sur des sacs postaux, loin de songer à se plaindre de leurs atterrissages imprévus, y prenaient un plaisir particulier, aidaient le pilote dans ses manœuvres, et ces quelques heures de vie commune pleines d'impressions nouvelles qui semblaient tenir plus du rêve que de la réalité, établissaient entre eux un lien fait d'estime et d'admiration.

Peu à peu, les bases s'organisaient. Un voyage aérien perdait son caractère d'exploit, devenait un déplacement normal, on regardait de moins en moins la couleur du ciel, avant de partir, car quoi qu'elle fût il fallait "*y aller*".

Maintenant que le cap, le premier et le plus redoutable cap était franchi, nous devions reprendre le décret du 29 août et en relire attentivement les clauses car, dans l'enthousiasme du moment, nous n'avions guère eu le temps d'en approfondir l'esprit.

Il apparaissait clairement que "*pris entre deux fers*", une obligation morale à notre égard, et de "*hautes pressions*", le président et le ministre d'État, tout en nous donnant satisfaction, s'étaient réservé le droit de suspendre ou réquisitionner à toute heure notre entreprise dans le cas, à leur avis, improbable, où elle se révélerait viable.

En raison des interdictions qui nous étaient faites, de la documentation que l'on exigeait pour chaque appareil et pour chaque homme, et qui pouvaient se multiplier à l'infini, aucune réglementation n'en déterminant le caractère ni le nombre, combien de pièges pouvaient nous être tendus, sinon par les ministres actuels, par ceux qui seraient appelés à leur succéder !

Mais l'une des clauses que nous avons soulignées à dessein, présentait un particulier intérêt : L'État pouvait utiliser nos avions chaque fois qu'il le jugerait nécessaire, pour le transport du courrier national. Si cette clause tendait à faciliter les échanges entre les villes espagnoles et le protectorat, elle permettait aussi d'assurer le contrôle de notre ligne et de nos avions. Toutefois, nous ne perdions pas de vue qu'elle nous offrait une garantie puisque, on assumant la charge d'un service public espagnol, notre situation se trouvait, de ce fait, affermie.

— « *Maintenant, il nous faudrait obtenir un contrat postal espagnol.* », estimaient Latécoère et Prade.

Comme j'avais, moi aussi, pesé chaque mot du décret, je ne pouvais pas ne pas être de leur avis.

— « *Alors, c'est encore Madrid !* » disais-je, déjà résigné.

La santé de Prade fortement ébranlée, l'obligeant à un repos absolu, Latécoère et moi nous nous partageâmes la tâche. De Madrid, à mi-chemin entre Toulouse et le Maroc, je pouvais parfaitement suivre les évolutions de notre exploitation, tout en parant aux menaces dont notre ligne pourrait être l'objet, et en

m'efforçait d'en fortifier les bases.

Les chefs de service de Toulouse et de Rabat, les chefs d'aéroparc de Barcelone, Alicante et Malaga me tiendraient au courant par notes, télégrammes et téléphone du mouvement journalier, aussi bien dans l'ordre technique que dans l'ordre économique, ce qui ne me dispensait pas, chaque fois que les affaires dans la capitale ne m'y retiendraient pas, de procéder personnellement à des inspections.

Je retournai donc à Madrid où, lors de mon premier voyage, je pensais n'y faire qu'un bref séjour et où, cette fois, le destin semblait vouloir me fixer. Je louai, dans une des principales artères, *calle Alcalá*, un appartement qui me servit à la fois de demeure et de bureau, et fis apposer sur la longueur de sa façade, un panneau portant : LINEAS AEREAS LATECOERE

De ce quartier général installé en pleine "*zone de combat*" - centre de la plupart des ministères, je pus me rendre compte, du premier coup d'œil, que ma tâche n'y serait point aisée car, travaillant dans une atmosphère de méfiance, mes moindres gestes couraient le risque d'être interprétés différemment de la pensée qui les inspirait.

Une double préoccupation semblait tenir en éveil les administrations desquelles nous relevions, elle s'accroissait à mesure que la régularité de nos Services se précisait : la crainte de voir surpris par nos pilotes les secrets... des ouvrages d'art et la recherche de moyens rendant toute fraude impossible.

Les sévères prescriptions qui nous interdisaient le transport d'appareils photographiques et de toutes marchandises quelle qu'en fût la nature, témoignaient de cet état d'esprit. Et pourtant quels secrets pouvait-on surprendre qui ne fussent point connus ? Était-il vraiment nécessaire de créer une ligne aérienne pour relever des constructions militaires, s'il en avait existé ? Les plus récentes cartes d'Espagne n'avaient-elles pas été établies par des Allemands ? Mais nous n'avions pas le droit de nous plaindre, et il nous importait peu, au reste, d'être l'objet d'une surveillance aussi étroite. Bien plus grave nous paraissait l'interdiction de transporter autre chose que des lettres, car il nous était indispensable de constituer de menus stocks de rechange dans nos escales pour des réparations urgentes. Cette mesure se justifiait d'autant moins que l'Espagne était dépourvue de ce matériel et que, par ailleurs, il ne pouvait être question de contrebande, pareille marchandise n'ayant aucune utilisation dans ce pays.

À nos sollicitations, il était régulièrement répondu : *« Aucun objet ne pourra être débarqué de vos avions dans les escales sous peine de saisie et de poursuites... Si vous transportez des pièces détachées pour vos appareils, vous ne pourrez les utiliser qu'en cours de vol ! »*

Nous décidâmes donc de récupérer sur le vieux matériel ou sur les appareils avariés, toutes les pièces utilisables et de constituer ainsi, sur place, patiemment, les rechanges qui nous étaient utiles. Un triple contrôle, qui devait s'exercer aussi bien sur les matières consommables que sur les dépenses journalières fut établi à Madrid, à Paris et à Toulouse afin de réduire le coulage et des erreurs toujours possibles, car nous estimions que seule une application sévère de notre système économique pourrait nous permettre de durer.

Cette organisation eût largement occupé les heures de notre personnel, sans y ajouter l'intervention des autorités civiles et militaires de Barcelone, Alicante et Malaga qui, fières de leur pouvoir ne savaient qu'imaginer pour nous en faire sentir les rigueurs. Si l'on tient compte des renseignements écrits que nous fournissions pour chaque voyage aux consuls d'Espagne à Toulouse et à Rabat et au ministère du Fomento à Madrid où aboutissaient, d'ailleurs, tous les dossiers en plus de ceux que nous adressions à l'Administration française, l'on pourra imaginer la quantité de papiers administratifs que nos services avaient à établir journellement.

Les douaniers dont le transport de la ville au terrain et la rémunération étaient assurés par nous, devaient, à leur tour, fournir un rapport quotidien à leurs chefs. Quand ce rapport nous était favorable, le douanier était déplacé.

Pour répondre plus aisément aux exigences des autorités espagnoles et alléger le travail de notre personnel, nous ouvrimus de petites agences en ville où un secrétaire se tenait à leur disposition. Nous espérions, par ailleurs, que ces agences pourraient nous permettre de récupérer une partie de nos débours grâce à la vente des billets de passage et au transport des marchandises, lorsque cette autorisation nous serait accordée.

Mais l'action de M. Hontoria, quoique éloigné du pouvoir, ne cessait de se manifester, et M. de Lema, son successeur, ignorait que ses services exerçaient sur nous une sorte de tyrannie. À chacune de nos rencontres, M. Hontoria ne répondait plus à mon salut.

Le 24 septembre, nous décidâmes, Latécoère et moi, de nous rendre sur nos terrains pour une visite d'inspection.

Nous partîmes de Toulouse au point du jour et par beau temps, sur Salmson 275 ch, piloté par Rodier. À Barcelone, nous prîmes langue avec M. Loring.

Les bases de notre entente ne le satisfaisaient pas. Il avait grands projets, à travers lesquels ses intentions se faisaient jour, mais ils ne pouvaient nous convenir. L'association qu'il eût souhaitée nous paraissait pleine de dangers et nous rappelait certain conseil du président Sanchez Toca confirmé par le marquis de Lema.

Il nous fallait donc procéder sans retard à la recherche d'un autre terrain et mettre notre matériel et notre personnel à l'abri de ses desseins.

Vers 13 heures, nous nous disposâmes à quitter Barcelone. Le ciel était moins pur qu'à notre arrivée, d'épais cumulus, poussés par vent sud-ouest, chevauchaient assez bas. Le pilote Morraglia qui remontait d'Alicante avec le courrier du Maroc nous annonça qu'il avait gagné de vitesse l'orage et qu'il était imprudent de s'aventurer vers le sud... « *Avec ce vent, vous ne ferez que du 50 à l'heure* » nous dit-il. Mais Latécoère prétendit que le mauvais temps en Espagne était un conte et nous partîmes en direction d'Alicante.

Ainsi que l'avait affirmé Morraglia, à mesure que nous avancions le ciel se fermait peu à peu, la terre et la mer se dérobaient sous un voile gris, uniforme. Pris dans les nuages qui ne se distinguaient entre eux que par leurs nuances et imprimaient l'avion de violentes secousses, nous devînmes bientôt les jouets des éléments qui nous faisaient bondir de l'ouest à l'est, descendre et remonter, comme pour mettre à l'épreuve la résistance du matériel et celle des hommes. Par moments, l'appareil prenait de singulières positions, apparemment contraires à toutes les lois statiques, il ne répondait que par intermittences aux réactions de Rodier qui, dans cette dure lutte, s'employait de tous ses muscles bandés, était tour à tour dominé ou vainqueur.

La tourmente augmentait sans cesse de violence, le vent par rafales venait se déchirer dans les haubans avec un sifflement aigu. Afin de ne point être arrachés de nos sièges, malgré nos ceintures, nous nous agrippions de nos mains aux croisillons de la carlingue. Nous avions cherché jusqu'à 4 000 mètres une zone plus calme, mais vainement. L'appareil se cabrait comme un cheval rétif et refusait d'avancer. Des quelques instruments de bord dont nous disposions à cette époque, seul l'altimètre fonctionnait encore.

Devant nous, Rodier accroché de toute sa volonté à ses commandes, se penchait sans répit d'un côté et de l'autre, cherchant à percer du regard cette enveloppe grise et ocre dans laquelle nous avions l'impression d'être enfermés, il tournait vers nous son visage que l'effort soutenu colorait, et son large et énigmatique sourire découvrait la double rangée de ses dents solides et blanches, sourire qu'on ne lui connaissait que dans les circonstances difficiles ou lorsqu'il répondait par une négation. À ses hochements de tête, nous comprîmes qu'il voulait dire : « *Ça c'est du sport.* » Depuis un moment, une pluie fine, drue, monotone, ajoutait à l'opacité de l'atmosphère et nous piquait les joues, comme d'innombrables piqûres d'aiguilles. Cette sensation désagréable, parfois douloureuse, nous arrachait à notre contemplation ou à nos pensées. Jusque-là, des airs familiers ou des souvenirs de jeunesse s'étaient succédé dans ma mémoire. Je me rappelai l'invocation d'Hélène : « *Ah ! si par les airs nous pouvions prendre notre essor comme les oiseaux de passage, comme les oiseaux de Libye, quand ils émigrent en bande, fuyant les pluies de l'hiver !* ».

Mais où étions-nous ? La boussole influencée par l'orage ne donnait plus aucune indication. Dérivés par vent ouest nous devions être éloignés de la côte. J'en étais à ces réflexions, lorsqu'un spectacle jamais contemplé ni même jamais soupçonné, s'offrit à nos yeux. Je frappai l'épaule de Latécoère pour lui signaler du doigt comme un immense incendie qui rougissait l'espace, loin devant nous.

Après la forêt obscure que nous venions de traverser, les portes de l'Enfer s'ouvraient et sous des voûtes de feu, mon imagination entrevoyait la foule des "*damnés*" se tordant dans les flammes, exhalant les péchés dont le poète les accabla. Mais nous n'apercevions pas, au sommet de l'entrée, le fatal avertissement : « *Perdete ogni speranza* » (perdez tout espoir...).

Il nous semblait que cet enfer fuyait devant notre vaisseau fantôme, tandis que nous cherchions à nous en approcher, comme attirés par ce spectacle, heureux d'échapper à la monotonie d'une route où toutes choses paraissaient mortes. Tout à coup, le tonnerre éclata et résonna dans la voilure. « *Où sommes-nous ?* » me demandai-je encore.

Aussi habitués que nous fussions à cette danse fantastique dans l'inconnu, aussi entière que fût notre confiance dans la résistance de cet assemblage de pièces, pourtant fragiles, de bois, de toile et de métal qui nous portait, nous ne pouvions pas oublier que nous voguions depuis un peu plus de 3 heures et que nos réservoirs ne contenaient que 4 heures d'essence.

Nous volions à présent à 2 000 mètres d'altitude dans une zone à peine moins troublée, mais nous éprouvions la nette sensation d'avoir été déportés. Nous fîmes signe à Rodier de descendre, dans l'espoir que la découverte d'un point de repère nous permettrait de nous orienter. Rodier nous regarda un instant étonné, puis obéit. N'allions-nous pas, en effet, rencontrer l'obstacle qui eût mis fin à l'aventure ? Peut-être, mais pouvions-nous demeurer ainsi longtemps encore, comme un point suspendu dans le vide, et y attendre l'épuisement de notre combustible ?

La descente commença, rapide, désordonnée, des amorces de glissades à gauche, à droite étaient aussitôt corrigées par de brusques redressements, par moments des remous nous aspiraient, l'appareil se déroba sous nous, le bruit du moteur était dominé par les sifflements du vent dans les haubans ou faisait entendre des claquements provoqués par les pipes d'aspiration qui se remplissaient d'eau, une vibration anormale imprimait à l'appareil une sorte de frémissement continu. Que se passait-il ? Ah ! oui, le phénomène n'était pas nouveau : les bords d'attaque des hélices avaient dû être rongés par la pluie. Nous connaissions cela. L'altimètre marquait 1 500 mètres, 1 400, 1 300 puis, un rebondissement nous faisait brusquement remonter, puis encore une chute plus accélérée, un nouveau rebondissement qui prolongeait la lutte et transformait le pilote en géant. Rodier se battait contre les éléments de toutes ses forces décuplées, le visage enflammé, les dents serrées, il paraissait plus que jamais vouloir et sûr de vaincre.

Maintes fois soulevés et rabattus, nous continuions de descendre : 300 mètres, 200, 50... Ce fut à quelques mètres seulement que la mer se montra, une mer démontée, écumante, que l'on eût cru pouvoir toucher de la main. Mais Rodier, comme mordu par un monstre, tira brusquement sur le manche et nous éleva de toute la puissance de son moteur vers le ciel invisible, et comme persuadé d'y trouver un refuge.

Était-ce donc cette ogresse au teint d'ocre et à crinière blanche la belle Méditerranée bleue que nous avions tant de fois survolée, contemplée, aimée, sentie en nous-mêmes avec une sorte de volupté ?

Rodier poursuivait son ascension. Mais d'après le sens des vagues et du vent il nous parut qu'il s'écarterait de la route qu'il eût dû suivre. Nous le lui fîmes comprendre, mais il ne fut point de notre avis. Sur un geste énergique de Latécoère, il se résigna et obéit.

Les claquements du moteur se firent plus fréquents.

Qui de nous avait raison ? Rodier, pilote expérimenté, ne pouvait-il avoir suivi, grâce à ce sens de l'air acquis au cours de tant d'heures de navigation, le bon chemin ? Ne venions-nous pas, usant d'une autorité qu'un commandant de navire nous eût contestée, de le détourner de la véritable route ? La résignation de Rodier me donnait le remords du juge impartial après le prononcé d'une condamnation hâtive et sans recours. Je dus lutter contre moi-même pour ne pas dire à Latécoère ma pensée et je me tus. Je songeais au regard de Rodier se soumettant à l'ordre reçu, et peut-être, à ce moment, la possibilité d'un danger traversa mon esprit, mais je puis affirmer que, jusque-là, je n'avais éprouvé aucun sentiment de crainte. Absorbé par le spectacle grandiose qui se déroulait devant nous, comment aurais-je pu être distrait par l'idée d'un naufrage ?

Notre tranquillité n'était pas l'effet d'un courage exceptionnel, mais il est permis de croire que, en quittant le sol, nous y abandonnons bon nombre de nos faiblesses et que nous acquérons, en volant, une conscience neuve qui donne à notre sensibilité et à notre jugement plus de mesure.

Quand un pilote entre en lutte avec les éléments, il ne redoute pas la mort comme le malade qui étendu dans son lit paraît défensivement fixé dans son immobilité. Il n'imagine pas que tout à l'heure, à tel point de l'horizon, il sera surpris par l'ennemi qui l'attend en embuscade, non, il va léger, emporté par son enthousiasme et comme assuré que dans ce domaine illimité qui est le sien, il ne se heurtera pas aux misères des autres hommes.

Il poursuit, là-haut, confiant et sûr, son rêve de beauté et de bonté dont il fera une réalité dans l'accomplissement de sa mission.

La mort, s'il la rencontre, il l'attaquera avec un cran qui n'est pas de l'inconscience, mais une expression de son âme en face d'un adversaire à sa taille et contre lequel il déploiera toutes les ressources de son intelligence, de sa force et de son adresse. Et si, marqué par le destin, ses ailes cèdent, il éprouvera dans

ces secondes qui le séparent de son terme, la révolte du combattant désarmé, mais non le désespoir de l'homme qui va et ne veut pas mourir.

Non pas qu'il fasse meilleur marché de sa vie que tout autre qui tient à durer même au prix de grandes souffrances, non, c'est qu'il a, de la vie et de la mort, un sens à lui.

Rodier, penché sur ses commandes continuait de se battre, et à certains hochements de tête, nous devinions que les ratés plus fréquents de son moteur le préoccupaient. Enfin, une sorte de lassitude sembla s'emparer des éléments, le vent perdit de sa violence, l'appareil parut avoir retrouvé son équilibre, la voix du "*coucou*" reprit de l'assurance.

Nous aussi, nous étions las à en oublier que nos réservoirs ne devaient contenir plus beaucoup d'essence, car nous volions depuis près de 4 heures. Cette soudaine accalmie de l'atmosphère nous l'accueillîmes avec satisfaction, comme un repos longtemps attendu. Nos méditations fondirent dans l'assoupissement de nos facultés. Et ce fut, dans un état de demi-torpeur que nous aperçûmes, limitant l'horizon, une barre lumineuse qui nous sembla marquer dans sa longueur, l'étendue d'une plage.

A mesure que nous avançons, cette lumière se faisait plus vive, gagnait en profondeur. C'était, en effet, bien une plage qui était en vue. Rodier tourna vers nous son visage en feu et ses dents blanches. Il souriait. Il manœuvra ses manettes, espérant arracher à son moteur un dernier effort, mais il n'en obtint que trois mauvais hoquets. L'hélice oscilla, se fixa. Le moteur venait d'expirer. Comme l'épervier visant sa proie décrit au-dessus d'elle, « *cou tendu et ailes rigides, de larges orbes, portés par l'air et la volonté* » nous nous dirigeâmes en planant vers cette bande de terre propitiatoire.

Le jour déclinait, mais l'on distinguait encore ça et là des marais, des rizières, des bouquets d'arbres, dans le fond, les petites maisons d'un village d'où s'élevaient de légers panaches de fumée droits, le reste s'estompait dans une légère brume. Nous atteignîmes la plage, mais une prise de contact un peu rude nous renvoya d'un bond plus loin où l'appareil plongea jusqu'à la cabane soulevant une haute gerbe de boue et nous laissant tous trois comme suspendus à trois échelons d'une échelle à peine inclinée.

— « *Tu n'as rien ?* »

— « *Et vous ?* »

Personne n'avait souffert du choc et nous ne songions qu'à rire de notre position.

Nous avions atterri à cinq ou six mètres à l'intérieur, là où la mer vient lécher le sable et y laisse son écume et ses algues. Engoncés dans nos combinaisons, gênés par nos chaussons à chaque pas, nous éprouvions une grande difficulté à nous mouvoir dans ce magma où, par moments, nous enfoncions jusqu'aux genoux.

L'imprévu de notre situation nous inspirait des boutades. Nous taquinions Rodier qui venait de compromettre sa prime de "*non casse*", mais nos regards allaient sans cesse vers cette mer qui reprenait sa bonne couleur et son balancement indolent, et nous ne les en détachions que pour les reporter sur notre pauvre oiseau blessé, comme le vieux marin doit regarder son fidèle rafiote reposant le flanc ouvert sur un rocher.

Dans ce coin perdu du monde, nous nous demandions qui pourrait bien venir à notre secours, nous aider à franchir ces obstacles qui nous séparaient des humains. Mais des hommes ne tardèrent pas à paraître, pantalon relevé jusqu'aux cuisses, torse puissant, sautant d'une tranchée à l'autre des rizières brunes, avec une adresse surprenante. Ils venaient "*voir*". Nous leur demandâmes où nous étions et ils nous apprirent que nous nous trouvions au Grau, avant-port de Valence. Heureux de pouvoir nous être utiles, ils allèrent chercher des piquets et des cordes qui nous permirent d'amarrer notre avion. Cette besogne terminée ils nous emmenèrent sans effort sur leurs épaules, tels de modernes Centaures, jusqu'à la terre ferme.

Une voiture nous transporta à Valence. Suivis, sur le parcours par une foule bruyante qui criait : « *Tripulantes... Tripulantes* » (aviateurs, aviateurs), nous arrivâmes enfin « *dans une ville de ressources et peuplée d'habitants* ».

À l'entrée de l'hôtel, une grande glace nous rendit notre image : elle était pitoyable ! Nous étions couverts de boue, nos vêtements trempés collaient au corps, nos cheveux en désordre donnaient à nos visages une expression peu rassurante. Mais nous étions des "*Tripulantes*", des aviateurs, objet de curiosité ou d'admiration, et c'est à ce titre que nous dûmes l'accueil empressé qui nous fut réservé dans cet hôtel luxueux de la belle ville de Valence. Nous avions faim et nous fûmes bien traités. Le propriétaire prit part à notre conversation animée et ce ne fut qu'incidemment qu'il nous apprit que deux aviateurs français avaient, peu avant notre arrivée, atterri eux aussi, près du port, entre deux maisons de pêcheurs. L'avion seulement avait été légèrement endommagé. Nous cessâmes de rire et priâmes l'hôtelier de faire re-

chercher tout de suite ces aviateurs, puis, nous gagnâmes nos chambres. Celle de Latécoère et la mienne communiquaient par une large baie que nous laissâmes ouverte afin de pouvoir nous parler.

Délivré de son enveloppe humide et sale, le corps éprouvait au contact du lin fin et doux du drap sur la chair, une sensation de détente, de recoordination de tous ses muscles, il semblait reprendre possession de lui-même. Je n'avais, pour ma part, jamais ressenti aussi intensément un tel besoin de repos, que le lit, pourtant grand, ne me paraissait pas suffisamment vaste et l'oreiller pas assez profond.

D'une chambre à l'autre nous échangeâmes avec mon compagnon des impressions sur les péripéties de notre voyage mais la conversation ne dura pas, elle baissa de ton, s'arrêta.

À ce moment, l'on frappa à la porte. D'une voix forte de dormeur brusquement éveillé, Latécoère cria « *Entrez.* ». J'entendis sa porte s'ouvrir, puis, une nouvelle exclamation : « *Comment, c'est vous ?* »

Je m'enveloppai d'une couverture, bondis hors du lit et gagnai la chambre voisine.

Daurat et Vannier, deux des nôtres, étaient là, chapeau à la main, étonnés et contenant à grand peine une forte envie de rire. Sans doute l'état de nos habits abandonnés sur des chaises, à l'entrée, était cause de l'hilarité qu'ils maîtrisaient en se mordillant les lèvres.

Eux aussi avaient connu une aventure égale à la nôtre, en convoyant un appareil à Alicante. Pris dans l'orage, ils s'étaient égarés et, certains d'avoir été déportés vers les Baléares, ils avaient instinctivement rectifié leur direction. À court d'essence ils avaient atterri comme nous, au Grau, parmi des maisons de pêcheurs. Dégâts réparables : une déchirure à une aile, et l'hélice brisée. Mais ils en avaient une de rechange.

— « *Dans ces conditions, dit Latécoère, vous pourrez nous conduire à Alicante demain.* »

Daurat et Vannier se regardèrent.

— « *Qu'y a-t-il ?* » questionna Latécoère.

— « *C'est qu'un décollage, répondit Daurat, à cet endroit me paraît risqué.* »

— « *Pour quelle raison ?* »

— « *Parce que l'eau a creusé un trou juste au milieu du chemin.* »

— « *Eh bien ! Il n'y a qu'à pousser l'appareil plus loin.* »

— « *La piste serait trop courte.* »

— « *Il faudra pourtant en sortir... Vous ne pensez pas démonter l'appareil où il est.* »

— « *Seul, je peux tenter de décoller, mais avec vous à bord... ce serait lourd... et ma responsabilité.* »

— « *La responsabilité nous la prendrons.* »

— « *Nous la prendrons demain, interrompis-je, une fois l'appareil réparé et le trou comblé, si c'est possible.* »

Nous dormîmes une nuit entière, sans rêve.

Au réveil, dans l'impossibilité où nous nous trouvions d'utiliser nos vêtements, nous dûmes faire appel aux commerçants de la ville pour nous équiper de pied en cap. Daurat vint nous annoncer que l'appareil serait prêt à 2 heures. Rodier et Vannier resteraient sur place pour assurer le démontage et l'expédition à Toulouse de notre Salmson abandonné sur le rivage du Grau.

La journée était maussade. De gros nuages couraient encore dans le ciel. Le vent soufflait du sud. L'appareil était prêt, mais le chemin sur lequel il fallait s'engager pour décoller était bien tel que nous l'avait dit Daurat. L'excavation qui le coupait presque au milieu de sa longueur, du reste à peine suffisante, avait été comblée du mieux que l'on avait pu avec des pierres et du sable. Ce moyen de fortune résisterait-il au passage d'un avion chargé à sa limite ?

— « *Êtes-vous sur que cela tiendra ?* » demandai-je à Daurat.

— « *Sûr ? On n'est jamais sûr... mais je crois que je réussirai.* »

Il réussit, en effet. Le décollage eut lieu normalement.

Comme la veille, nous avançâmes péniblement en direction d'Alicante. La nuit s'empara rapidement de l'horizon. Aux fenêtres des maisons d'Alcoï apparurent les premières lumières comme des vers luisants dans le soir des champs. Il était déjà tard et des éclairs déchiraient par intermittences l'obscurité. Personne ne nous attendant plus, le terrain d'Alicante était invisible. L'éclairage de la ville nous permit de nous orienter et nous atterrîmes sans voir. Enfin, appelé par la voix de notre moteur, notre gardien éclaira la

piste et nous pûmes constater que nous nous trouvions près du hangar.

Ce soir-là, à la table des pilotes, notre aventure fut le sujet de nos conversations.

Dehors, un nouvel orage s'annonçait, les éclairs se succédaient à un rythme accéléré suivis de gronde-ments de tonnerre roulant derrière les collines.

La foule, sur la promenade des Martyrs, le long de la mer poussait des exclamations d'admiration. Jamais l'on n'avait vu pareil spectacle à Alicante.

Rentré dans ma chambre pour compulser les notes et rapports qui m'y attendaient, je fus, vers minuit, distrait de mon travail par le bruit de gens qui couraient dans les couloirs.

Quelqu'un frappa à ma porte en criant « *C'est l'inondation... C'est l'inondation...* »

Je me précipitai à mon balcon. En effet, on eût dit que le ciel déversait sur la ville de gigantesques seaux d'eau. Des ruelles qui reliaient le quartier haut à l'avenue des Martyrs, des torrents roulaient vers la mer des objets que l'on ne pouvait distinguer dans des lueurs fugitives. Des hommes surpris par la soudai-neté de la bourrasque, agrippés aux grillages des fenêtres basses, appelaient au secours, des habitations en contrebas des rues partaient des cris de détresse. À l'intérieur de notre hôtel, la vaste salle à manger, au rez-de-chaussée, était inondée, les tables, les chaises flottaient sur l'eau, se balançaient comme des barques dans un port.

Quand nous pûmes enfin sortir, dans l'espoir de nous rendre utiles, l'avenue n'était plus qu'à peine éclai-rée par un ou deux globes électriques épargnés par l'ouragan, l'eau achevait de s'écouler, des résidus de toutes sortes jonchaient le sol. La ville paraissait s'être rendormie. Nous regagnâmes l'hôtel.

Le matin, de bonne heure, notre compatriote, M. Dupuy vint nous rendre visite. Il nous annonça que l'inondation avait fait une dizaine de victimes et que les Alicantins insinuaient que c'étaient nos "*ma-chines diaboliques*" qui détraquaient l'atmosphère.

Le temps ne s'améliorait pas, de nouveau la pluie s'était mise à tomber et les paysans, oubliant les morts de la veille, s'en montraient satisfaits. Leurs terres étaient désormais détrempées et leurs puits remplis. Latécoère dut rentrer à Toulouse par chemin de fer. J'allais donc poursuivre seul l'inspection de nos aéroplanes de Malaga et du Maroc. Les lignes téléphoniques et télégraphiques ayant été arrachées, il me fut impossible d'aviser nos bases de Barcelone et de Malaga de suspendre le départ de leur courrier car le terrain d'Alicante était devenu inaccessible.

Sous ce ciel obstinément ferme, bas, sans soleil, Alicante paraissait pauvre et triste. Les rues restaient désertes, les habitants demeuraient calfeutrés chez eux. Nous-mêmes, réunis autour d'une table, nous étions silencieux dans l'ennui de notre inaction.

Tout à coup, le bruit d'un moteur se fit entendre au-dessus de l'hôtel.

— « *Quel peut être ce fou ?* » m'écriai-je.

Et d'un bond nous sortîmes tous, cherchant à percer ce plafond rougeâtre au-dessus duquel un avion semblait tourner, certainement en quête d'une issue.

Après une attente qui nous parut vraiment longue, nous perçûmes de brèves explosions, et enfin nous vîmes un appareil jaillir de derrière son écran. Parmi nous ce ne fut qu'un cri :

— « *Comment va-t-il pouvoir se poser ?* »

Mais peu de temps après, nous voyions arriver la large carrure de Delrieu, dans sa vareuse noire, la poi-trine barrée de ses nombreux rubans de guerre, béret basque sur l'oreille, profilant son visage bronzé.

— « *C'est bien imprudent ce que vous avez fait là, Delrieu !* » lui dis-je, en lui tendant la main.

— « *Il y avait le courrier du Maroc...* » me répondit-il, pour toute explication.

— « *Par ce temps ?* »

— « *Il fait beau à Malaga... Un peu de crasse seulement à partir du cap Palos.* »

L'exemple valut. Tous les pilotes qui m'entouraient s'offrirent pour assurer le service sur Barcelone et sur Malaga. Devais-je, pouvais-je arrêter ce bel élan ? La maîtrise et la sérénité de Delrieu ne me dic-taient-elles pas ma décision ?

Ce jour-la je compris, mieux encore, la raison de l'affection qui m'attachait à ces hommes.

Et le courrier fut assuré dans les deux sens, malgré le temps et... peut-être aussi, un peu malgré moi !

Mais tout se passa bien.

11 - Nos pilotes « prisonniers » en Espagne

À un mois à peine de l'ouverture de la ligne, le 1^{er} octobre 1919 notre pilote Genthon, ayant été contraint, à la suite d'une défaillance de moteur, d'atterrir en campagne, à Almeria, fut appréhendé par les gendarmes, tandis que son courrier était saisi transporté chez le Gouverneur et l'appareil abandonné aux curieux et aux caprices du temps.

Le “*malentendu*” dura quatre jours. Conséquence : quatre jours de détention pour le pilote, pour l'avion, une aile brisée. Ni l'intervention de l'ambassade, ni mes démarches multipliées ne purent avoir d'effet plus tôt. Le gouverneur militaire d'Almeria ignorait, semble-t-il, qu'il était permis à des avions étranger de survoler son territoire et d'y atterrir. Et, gagné, sans doute, par des souvenirs de guerre, ayant fait un “*prisonnier*”, il tenait à le garder.

Le 16 du même mois, mais à Lorca en Murcie, cette fois, il arrivait à un autre de nos pilotes, une aventure analogue. Il s'agissait de notre pilote Daurat, mais celui-ci n'acceptait pas comme le doux Genthon, cette épreuve ridicule et pénible, aussi donna-t-il libre cours à son indignation.

On se garda de saisir le courrier, on prit soin de l'appareil, mais on détint Daurat huit jours, c'est-à-dire que, pendant cette durée, nous nous ne rencontrâmes, à Madrid, aucun haut fonctionnaire qui pût ou voulût nous entendre. Les “*responsables*” étaient en voyage ou alités... ou à la chasse !

Deux captifs français en quelques jours ! De glorieux soldats qui, pendant plus de quatre années, avait pris part à de rudes combats et triomphé d'adversaires à leur taille, captifs d'un pays amis ! En vérité, des mesures aussi vexatoires dépassaient les limites de l'entendement et ce n'est pas sans révolte que j'en appelai à la presse pour faire cesser un état de choses qui n'avait déjà que trop duré.

Le ministre de l'Intérieur, M. Burgos Mazo, enfin rentré de voyage, voulut bien m'exprimer son regret de ce second “*malentendu*”, téléphona en ma présence, ordonna la mise en liberté immédiate “*du prisonnier*” et ce fut non sans une paternelle bonhomie qu'il me dit :

— « *Un peu vif, votre pilote, un peu vif...* »

— « *Monsieur le ministre, un honnête homme est toujours vif quand on l'arrête sans raison et qu'il se voit confondu avec des criminels...* »

Le ministre ne m'entendit point. Il rédigeait pour la Presse un communiqué qu'il tint à me lire :

Le Gouvernement, afin de ne point retarder la mise en service de la ligne aérienne Latécoère, n'a encore publié qu'un règlement provisoire, mais la Gaceta de Madrid (le Journal officiel) a signalé la documentation (nos pilotes possédaient des cartes délivrées par les autorités espagnoles) dont les pilotes de cette ligne doivent être munis. En ce moment, le ministère d'État, prépare le règlement définitif de la Navigation aérienne. Le ministre de la Gobernacion (le ministre de l'Intérieur) dès qu'il a eu connaissance, par le représentant de la ligne (ses services lui avaient donc laissé ignorer cette détention qui avait pourtant fait assez de bruit, dès le premier jour) de la détention du pilote, M. Daurat, s'est empressé de donner ordre de remettre en liberté ce pilote.

Ce règlement devait, en effet, paraître en novembre à la *Gaceta* mais il ne pouvait prévoir tous les cas. Le 7 mars suivant, un troisième pilote était appréhendé à Motril, parce que, ayant brisé son appareil, il prétendait emporter ses instruments de bord. Relâché, après interrogatoire, son matériel fut confisqué.

Le consul de France, en rapportant ces faits spécifiait : « *L'agent espagnol, en maintenant la saisie, estime que ce matériel ne peut être enlevé que par la voie des airs, que, seule une autorisation de la direction des douanes peut permettre de l'emporter par tout autre moyen.* »

La direction des douanes ne s'occupa de cette affaire que le 22 mars, et ordonna une enquête ! ...

Ces premières escarmouches étaient annonciatrices de batailles prochaines. Elles semblaient répondre à un double objet : amener chez nous le découragement, et rendre le terrain impraticable à toute négociation nouvelle

J'avais, dès mon retour à Madrid, pris langue avec le directeur général des postes, M. Juan Ruano, député de Santander, homme énergique et impartial. En quelques mots, lors de notre première entrevue, nous nous étions compris. M. Ruano m'avait appris que, ayant été consulté au sujet de la rédaction de l'autorisation du 29 août, il avait inspiré la clause relative au transport du courrier espagnol, parce qu'il croyait à l'avenir de l'aviation postale et estimait profitable à son pays, l'emploi d'un moyen que le

progrès mettait à sa portée.

Il pensait, comme nous, que ce lien entre son administration et notre Compagnie, nous donnerait la sécurité que nous refusait le décret du 29 août et mettrait un terme aux vexations auxquelles nous étions exposés, et qu'il déplorait en tant qu'Espagnol, député et fonctionnaire.

Son désir de voir son courrier remis en quelques heures de Barcelone à Alicante, Malaga et Tanger, l'amena à établir un projet de convention dont je n'eus à discuter aucun point, tant nos vues étaient identiques.

Les clauses essentielles avaient trait au transport de la correspondance, plis et objets divers, l'État se réservant sur la charge utile de nos appareils, un poids de 50 kilos, mais il ne nous garantissait, pendant une période expérimentale de 3 mois, que 25 kilos, au tarif de 20 pesetas le kilogramme.

Chaque lettre de 15 grammes ou fraction de 15 grammes, comporterait une surtaxe, à notre bénéfice, de 30 centimes de peseta. La durée de la convention était de quatre années.

Ce travail terminé devait être présenté à l'approbation du Conseil des ministres puis, soumis à la signature du roi, pour enfin, donner lieu à un décret autorisant le directeur général des postes, à traiter avec la Compagnie Latécoère.

Une opposition systématique marqua, au sein du Conseil des ministres, un temps d'arrêt. L'étude du projet fut renvoyée à une date ultérieure, sous prétexte de modifications de "*termes*" qui engageaient trop la responsabilité du Gouvernement !

Mais M. Ruano n'était pas homme à se laisser détourner de son but : lorsqu'il apprit la décision des ministres - comme je l'avais apprise moi-même - il tint à me rassurer. Il me dit avec fermeté :

— « *Votre contrat sera signé.* »



Panne d'un Breguet 14 en Espagne

12 - Tanger « Raison d'État »

« *Votre contrat sera signé* » m'avait affirmé M. Ruano. Mais imaginait-il, pouvais-je imaginer moi-même, le nombre et la qualité des obstacles que nos adversaires dresseraient contre son homologation ? Des députés dont la sympathie allait à d'autres pays que le nôtre, soulevèrent des objections d'ordre national, dans le dessein de gagner du temps, de créer une atmosphère hostile, de nous pousser à un geste maladroît qui eût tout compromis. C'était bien mal nous connaître.

Ni la révision des clauses, pourtant établies par l'administration postale et dont chaque mot avait été repris et discuté, ni la réduction de la durée de l'accord en usage en Espagne, de quatre années et portée à deux années et demie, ne pouvaient avoir raison de la volonté de M. Ruano.

Le 30 décembre, un nouveau Conseil des ministres approuva enfin les termes de la Convention, mais ce même jour, le Gouvernement fut renversé et M. Ruano, fidèle à son ministre, le suivit dans sa chute. Il ne manquait à notre décret que la signature du Roi ainsi que l'ordonnance royale, autorisant le directeur des postes à traiter avec la Compagnie Latécoère.

En lui faisant part des craintes que m'inspirait cette crise, M. Ruano tint de nouveau à me rassurer.

— « *Je n'ai pas l'habitude de faire de "testament". Je laisse à mes successeurs toute indépendance quant à la suite des affaires courantes. Néanmoins, je ferai, cette fois, une exception en votre faveur, en raison de l'intérêt que votre entreprise présente pour mon pays... J'aurai seulement le regret de ne pas signer cet accord avec vous...* »

Et il ajouta en souriant, avec un peu de tristesse :

— « *C'est souvent ainsi dans la vie... L'honneur d'une belle œuvre ne va pas toujours à son artisan... Et puis... mon successeur sera certainement enchanté de vous rendre ce service...* »

Le 12 janvier 1920, le nouveau directeur général des postes, M. Allas Pumarino et moi-même signions le contrat voulu, préparé, défendu si âprement par M. Juan Ruano. La ligne Aérienne Latécoère acquérait de ce fait un droit de cité qui nous permettait d'envisager l'avenir avec confiance.

La liaison entre l'Espagne et Tanger où la colonie espagnole était prépondérante constituait le point essentiel de l'accord, le service entre Barcelone, Alicante et Malaga, villes importantes certes, mais dont les échanges étaient nuls, ne pouvaient présenter qu'un intérêt tout à fait secondaire.

La presse française et espagnole, à l'exception du journal *El Debate* (journal appartenant à l'ordre des jésuites) de Madrid, se félicitèrent de cet accord.

Une telle unanimité devait me valoir de bien singulières surprises.

À mon retour de Paris, où j'étais allé arrêter avec Latécoère le plan d'exécution de notre nouveau service, je suis appelé à la direction des postes.

M. Alas Pumarino m'exprima avec tant de chaleur sa satisfaction de me revoir et me serrer avec une telle énergie les deux mains, que je fus tout de suite sur mes gardes. J'essayai de surprendre dans ses yeux la cause de cet excès de cordialité, mais son regard m'échappait. Dans le flot de ses paroles, il semblait chercher comme dans un écheveau le bout du fil de la conférence pour laquelle il m'avait convoqué.

Comme il fallait, pourtant, bien en arriver au fait, M. Alas Pumarino me questionna :

— « *Quand pensez-vous commencer votre service, cher ami ?* »

— « *Dans quinze jours, Monsieur le directeur ... plus tôt si vous le désirez.* »

— « *Mais pas du tout... Pas du tout... Il n'y a aucune urgence.* »

— « *Cependant... Votre prédécesseur...* »

— « *Mon prédécesseur avait son point de vue... moi j'ai le mien.* »

— « *Puis-je vous demander quel est le vôtre, monsieur le directeur ?* »

— « *Celui du ministre d'État* »

— « *Mais il l'a exprimé par sa signature, au bas du décret royal du 30 décembre.* »

— « *Parfaitement... Mais nous n'avons fixé aucune date d'ouverture, je crois.* »

— « *Vous nous avez laissé le soin de la fixer... Si vous voulez bien relire.* »

— « *Je sais... Je sais... Vous disiez donc que vous seriez en mesure de commencer dans quinze jours...* »

soit... Nous ne demandons qu'à vous être agréables... car... l'Espagne, en somme, n'a pas grand... grand besoin de ces liaisons aériennes... Mais, puisque le progrès le veut ! ... Dans ces conditions, nous allons donner toutes instructions à nos services et à nos bureaux de Barcelone... Alicante... et Malaga. »

Je commençai alors seulement à comprendre.

— « *Et, le bureau de Tanger... naturellement, m'empressai-je d'ajouter. »*

Un silence marqua le point crucial de notre conversation, mais M. Alas Pumarino, se ressaisit aussitôt et répondit, persuasif :

— « *Nous avons le temps, cher ami... Nous avons le temps... N'entreprenons pas tout à la fois... Chi va piano, va sano disent les Italiens. »*

Et sur le ton de l'amitié et de la confiance, le directeur m'engageait à suivre son conseil. Il n'écoutait pas les arguments que je tentais de faire valoir.

— « *Ainsi, monsieur le directeur, votre désir est de surseoir à la liaison Espagne-Tanger. »*

— « *Vous avez prononcé le mot : "surseoir". » C'est cela même "surseoir". »*

— « *C'est-à-dire que vous renoncez à l'objet essentiel du contrat. »*

— « *Je ne renonce pas... je dis : commencez par assurer le service entre Barcelone, Alicante et Malaga, nous verrons ensuite la question de Tanger. »*

— « *La question de Tanger, monsieur le directeur, mais c'est toute la question... Tout l'intérêt de la liaison est là... Ce n'est pas à vous que j'apprendrai que la correspondance et le fret que nous transporterons de l'une à l'autre des trois villes méditerranéennes seront à peu près nuls, et notre service d'une efficacité discutable, tandis que les échanges entre ces villes et le Maroc justifient le concours de l'aviation et, par conséquent, le motif de notre convention. »* Mais, comme ces raisons ne paraissaient point troubler le moins du monde la sérénité de M. Alas Pumarino.

J'ajoutai :

— « *Enfin, il y a un décret... et le contrat qui porte votre signature. »*

Piqué au vif, le directeur me répondit :

— « *Les Espagnols sont "caballeros". »*

— « *Je n'en ai jamais douté... Mais vous voudrez bien reconnaître avec moi, monsieur le directeur, que ce à quoi vous me demandez de me soumettre est contraire aux termes de la convention que nous avons signée vous et moi... Convention dont toutes les clauses ont été établies par votre administration, examinées et approuvées par le Conseil des ministres. »*

J'avais trouvé le point sensible du directeur. M. Alas Pumarino, excellent homme, réfléchissait et ne savait, du fond de sa bonne foi, tirer le moindre prétexte valable.

Mais, se sentant vaincu, il se pencha vers moi et, à voix basse, me confia qu'il agissait par ordre du ministre d'État, de qui il avait reçu une "*communication*" (sorte de décision ministérielle), par laquelle il était informé que, pour raison d'État, il fallait surseoir, jusqu'à nouvel ordre, au transport par nos lignes, du courrier national à destination de Tanger.

Comment, une dépêche ministérielle pouvait-elle suspendre l'exécution d'un décret royal ? Comment un ministre ayant apposé sa signature au bas de ce décret pouvait-il, à quelques jours de distance, de sa seule autorité, en réduire les effets ?

— « *Raison d'État ! »*

C'est tout ce que trouva à me répondre M. Alas Pumarino, en levant les bras au ciel, et en les rabaisant doucement, pour me tendre une main compatissante.

Le ministre d'État seul était donc en mesure de me renseigner et de rapporter sa décision. C'est lui qu'il fallait voir. M. de Lema m'accorda, sans me faire attendre, l'audience que je sollicitai.

Dans le cadre austère de son cabinet, il m'offrit un visage fermé comme un ciel d'orage.

D'un geste, il me désigna un siège, d'un second geste, il m'invita à parler.

Je lui exprimai la profonde déception que nous causait la décision qu'il venait de prendre à notre égard dont bien entendu, je n'avais pas à me faire juge, mais usant de la grande bienveillance dont il m'avait toujours honoré, je me permettais d'appeler sa haute attention sur le préjudice à la fois matériel et moral qu'entraîneraient, pour nous, ses nouvelles dispositions. N'avions-nous pas donné déjà à l'Espagne

maints témoignages de notre gratitude et de notre loyauté ?

J'ajoutai, pour le cas improbable où il l'eût ignoré, que je n'avais, pour me seconder, que des collaborateurs espagnols, que sur nos terrains, à l'exception des pilotes et des mécaniciens, nous employions du personnel espagnol, que nous étions en train de former de jeunes mécaniciens.

Le ministre me laissait parler, insensible comme une statue. Et je poursuivis :

— « *Dans toutes les villes où nous séjournons, dans toutes celles où nous atterrissons quand le gros temps nous y oblige, nous donnons du travail aux commerçants, à la main-d'œuvre, nous créons une vie nouvelle dont les habitants nous savent gré... Aussi, pensons-nous qu'une mesure qui nous frappe, frappe en même temps les intérêts de beaucoup d'Espagnols.* »

— « *Oh ! Non... je vous en prie... Les intérêts des Espagnols ne regardent que moi.* »

— « *Et jamais, je le sais, monsieur le ministre, ils ne furent en de meilleures mains... C'est justement pourquoi j'ai pris la liberté de cette démarche.* »

Le marquis de Lema avait été bienveillant, en effet, au début de nos relations de ministre à particulier, et, sans doute, à ma déférente esquive, voulut-il bien s'en souvenir, car sa voix perdit de sa rudesse. Il m'engagea à prendre patience, m'affirma que sa décision n'avait pas un caractère définitif et, tout à coup, comme ne pouvant plus maîtriser une indignation trop longtemps contenue, il s'écria :

— « *Mais vous ne dites donc pas à votre Gouvernement tout ce que nous faisons pour vous ? ... Car il est inadmissible qu'il persiste à nous gêner comme il le fait, à Tanger !* »

En entendant ces paroles, je crus rêver. Que pouvions-nous savoir de ce qui se passait entre les Gouvernements français et espagnols à propos de la ville de Tanger ? M'étant ressaisi, je répondis :

— « *Monsieur le ministre, ces questions me dépassent. Je ne suis qu'un aviateur, chargé de l'organisation d'une ligne aérienne et, par conséquent, nullement qualifié pour traiter des sujets d'une telle ampleur qui relèvent de la compétence d'hommes votre mesure... Du reste, nous n'avons de contact, dans les sphères Gouvernementales françaises, qu'avec le ministère de l'Aéronautique... Nous entretenons, en effet, avec M. Laurent-Eynac, des rapports confiants. Notre ministre s'intéresse à nos efforts, et je puis, si vous m'y autorisez, lui faire part de cet entretien... Il sait d'ailleurs, tout ce dont nous vous sommes redevables.* »

Le marquis de Lema avait cédé à son mouvement d'humeur injustifié et il s'en rendit parfaitement compte. Et, comme pour me faire oublier ce moment de faiblesse auquel les hommes les mieux trempés ne savent pas toujours échapper, il reprit avec bonté :

— « *Rassurez-vous, cher monsieur... Vous aurez satisfaction. Laissez-moi régler d'abord cette question de Tanger... C'est l'affaire d'un mois... de deux mois, tout au plus... Je vous le promets.* »

Il me tendit avec cordialité la main et me reconduisit jusqu'au delà du seuil de sa porte.

13 - Le Roi Alphonse XIII «L'Africain»

Nous étions donc bien en quelque sorte des “*otages*”, une monnaie d’échange dans cette affaire de Tanger. Tanger ? Nous n’y avions jamais tant songé que depuis que les Espagnols nous en parlaient comme d’une ville irrédente, et nous ne parvenions pas à concevoir ce que la France pouvait avoir à accorder ou à refuser à l’Espagne sur cette terre africaine.

Depuis quelques temps, une propagande savamment dosée entretenait les esprits dans un état d’exaltation, au sujet de cette question.

Pour les simples, nous apparaissions comme les usurpateurs d’une colonie qui de droit appartenait à l’Espagne. Et, à la faveur une interprétation libre d’une histoire qui s’estompait dans le temps, l’on établissait des parallèles – toujours à notre désavantage s’entend - entre l’Alsace et la Lorraine, terres non françaises et Tanger, terre espagnole.

La susceptibilité des éléments militaires devenait excessive. Nous semblions avoir porté atteinte à des droits qu’ils s’étaient acquis sur toute la région africaine du Nord où par un stage obligatoire de deux ans, à la sortie des écoles spéciales, tout officier va se former et prendre réellement conscience de son métier de soldats.

Pour nous, cet état d’âme était pénible, parce que rien ne le justifiait, parce qu’il freinait notre histoire et servait d’autres intérêts que les nôtres.

Une brève incursion dans un domaine qui n’est pas le nôtre, mais à laquelle nous contraignent les circonstances, nous permettra de mettre en relief les obstacles sur lesquelles nous avons, plus d’une fois, failli trébucher.

L’hostilité dont nous étions indirectement l’objet, avait pour cause une double déception dont nos voisins ne parvenaient point à se consoler.

Pendant la durée des hostilités, l’Espagne - dont les possibilités ou les impossibilités justifiaient la neutralité – n’était pas acquise, dans ses hautes sphères, à la cause des Alliés. Seule, de toute la cour, la Reine était demeurée *Anglaise*. Aussi bien, si les paroles attribuées à Hontaria : « *Nous devons être l’emplâtre dans le dos de la France* » paraissaient mériter un certain crédit, nul, dans l’entourage du Roi, n’entendit à aucun moment le souverain prononcer, en faveur des Alliés, la fameuse boutade : « *La canaille et moi !* » qui fit si belle carrière. Au vrai, l’esprit de la reine-mère, Autrichienne intelligente et prudente, animait les classes dirigeantes de la monarchie.

Le Roi qui avait puisé dans le sein maternel de fortes qualités qui lui assuraient, à l’intérieur, l’amour de son peuple et au-dehors, une grande sympathie, ne sût se résoudre, pendant que le monde autour de lui vibrait de clameurs meurtrières, à demeurer inactif.

Tandis que nos blessés et nos prisonniers trouvaient auprès de lui un appui vigilant, l’Allemagne pouvait installer sur les côtes espagnoles des bases de ravitaillement et des refuges sûrs pour ses sous-marins. L’état-major allemand avait à Madrid, une sorte de Q.G. aussi commode pour se renseigner que pour nous rendre de discrètes visites.

Comme l’on voit, la neutralité de l’Espagne, offrait des avantages indiscutables à nos adversaires - avantages que nous nous garderons de définir ici - et au sujet desquels il fut parlé de “*compensations*”.

De quel genre pouvait être ces “*compensations*” ? Était-il vrai qu’il s’agissait du Maroc français dont Fès deviendrait la capitale ? Était-il vrai que, dans l’intimité, l’on appelait déjà le Roi *Alphonse l’Africain* ?

Si ces bruits de cours étaient fondés, c’est que la neutralité avait été l’objet d’un “*marché*” et l’on conçoit que, la victoire des Alliés faisant un sort au “*marché*” et au “*surnom*”, ne pouvait que décevoir et irriter.

La France, prétendait-on, jouissait à Tanger de pouvoirs étendus qu’elle exerçait au détriment de l’Espagne : autre illusion. Celle-ci eût compris que la France victorieuse se montrât généreuse et vînt, le front ceint de lauriers, offrir en manière de remerciements à l’Espagne qui avait secouru ses blessés et ses prisonniers la part qu’elle souhaitait dans la ville où s’était réduites et retranchées ses dernières ambitions. Mais la France meurtrie quelque peu désabusée demeura chez elle et me remercia pas.

Ce fut la seconde déception, non moins amère que la précédente. Dans le cœur de l’Espagnol l’amour et la haine occupent une place égale et se valent dans l’exaltation. Quand l’un ou l’autre se manifeste, la raison se voile le visage.

En 1922, le général Silvestre, soldat téméraire, qui avait la confiance du Roi et commandait les troupes d'Afrique, imagina de prendre d'assaut la ville de Tanger. Un conseil de sagesse parti du Palais Royal, arrêta opportunément son imprudente initiative.

Peu de temps après, ce général disparaissait dans le désastre d'Anual et avec lui, toute une documentation à laquelle l'on semblait attacher, à Madrid, le plus vif intérêt, mais on cessa d'en parler à l'avènement du Directoire.

Le Roi exerçait sur ses ministres, quel que fût le parti au pouvoir, une influence certaine. Et l'on peut affirmer, sans crainte d'être taxé d'inexactitude, que la politique suivie par les Gouvernements successifs - sauf pendant les trois premières années de dictature - fut une politique Alphonse XIII.

D'apparence simple et cordiale, le Roi avait aussi pour lui, outre sa jeunesse, la force d'une intelligence *fine* et d'une mémoire prodigieuse, contre lui, la faiblesse de son inexpérience et sa versatilité. Auprès de lui, des hommes éminents ou simplement originaux qui l'étaient ou le divertissaient, passaient de la fortune à la disgrâce comme en certains jours de mars l'on passe du soleil à l'obscurité.

Un de mes amis - l'un de ses plus vieux majordomes - un jour que le Roi l'envoya chercher pour lui reprocher de ne se montrer que trop rarement au Palais, lui répondit : « *Votre Majesté reconnaîtra qu'elle n'a pas souvent l'occasion de faire pareil reproche : c'est que je suis de ceux qui préfèrent être appelés et non de ceux qui attendent d'être renvoyés.* » La réponse amusa le Roi.

Il suivait les grandes entreprises et leur développement avec une attention de connaisseur, mais nous savions, hélas ! que la nôtre, encore embryonnaire, ne l'avait point convaincu. Et les brusques volte-face des ministres en place dont la sympathie nous paraissait acquise à leur arrivée au pouvoir, nous eussent fixés quant au sentiment du souverain, si la question de Tanger n'avait point suffi pour nous le faire redouter.

Un championnat annuel de tir au pigeon avait lieu à Madrid. Le tir m'ayant toujours passionné, j'acceptai avec empressement l'invitation d'un de mes amis qui participait à ce concours. Cette réunion fermée était composée de nobles et hauts bourgeois madrilènes. Le Roi qui devait la présider, arriva svelte et joyeux. Prenant appui sur les épaules de deux jeunes gens élégants qui l'entouraient, Il fit un rétablissement qui enchantait et que l'on applaudit. Puis, Il alla s'asseoir à une table où l'on jouait et d'où toute étiquette et toute hiérarchie paraissaient abolies.

Quoique mon attention fût accaparée par les tireurs, je ne pus ne pas remarquer, à plusieurs reprises, que le regard du Roi se portait sur moi, aussi, ne fus-je point surpris lorsqu'une personnalité de son entourage vint me demander quel était mon nom. Dès que mon ami fut de retour, je le mis au courant et lui exprimai le désir d'être présenté au souverain.

Ce fut aussitôt fait.

— « *Je n'ai pas oublié, me dit aimablement le Roi, que c'est vous qui m'avez apporté par avion, de Toulouse, une lettre de la colonie espagnole. J'ai été sensible à cette attention d'autant plus que le messager était un ancien combattant de l'armée française.* »

Je le remerciai de l'honneur qu'il m'accordait, et du souvenir qu'il voulait bien garder d'une mission qui remontait déjà à près de deux années.

— « *Non, je ne l'ai pas oubliée parce que la lettre de Maluquer (c'était le nom du consul d'Espagne à Toulouse) est la seule qui me soit parvenue par avion.* »

Non sans une pointe de malice, le souverain me dit que nos avions ne lui semblaient pas encore suffisamment au point pour des lignes commerciales, à en juger par le nombre d'accidents vraiment trop fréquents que relataient les journaux.

Je lui répondis qu'aucun moyen de transport n'était exempt de tels revers, que tout progrès comportait des sacrifices, que l'on ne pouvait, en toute équité, exiger d'une machine nouvelle plus de garanties que n'en offraient des machines anciennes.

D'ailleurs, les statistiques démontraient que, en rapport du nombre de kilomètres parcourus, le pourcentage des accidents d'aviation était sensiblement inférieur à celui que l'on avait à déplorer sur les lignes ferroviaires ou maritimes et, surtout, dans l'automobilisme.

Je lui signalai que, malgré l'incontestable hardiesse de notre entreprise, les quatorze premiers mois d'exploitation s'étaient écoulés sans la moindre perte.

Le Roi écarta habilement ce chapitre.

- « *Votre base de départ est toujours à Toulouse ?* »
- « *Toujours, Sire.* »
- « *Et vous atterrissez à Barcelone... Alicante... Malaga ?* »
- « *Oui, Sire... Et aussi à Rabat et Casablanca.* »

Avec finesse, le Roi poursuivit, en me regardant bien en face :

- « *Je croyais que vous atterrissez également à Tanger.* »
- « *Non, Sire... Nous attendons que le Gouvernement de Votre Majesté veuille bien nous y autoriser.* »

Le Roi contint un sourire...

Il peut paraître singulier que, pour atterrir en zone internationale, il nous fallût l'accord des autorités espagnoles, alors que celui du sultan nous eût largement suffi, mais les réactions qu'avaient provoquées les quelques atterrissages que nous y avions faits par mauvais temps, nous avaient laissé sentir une menace de représailles trop grave pour nous permettre d'insister.

Lorsque l'on sait que l'on a affaire à des juges partiaux, le plus sage est de ne pas plaider devant eux, surtout si la cause est de nature à mettre en lumière leur partialité.

L'Espagne qui prétendait que la France agissait en maîtresse à Tanger, l'Espagne qui avait signé, au Congrès de Madrid en 1920, l'accord international pour le transport de la poste aérienne, et avec nous, le contrat du 12 janvier, nous interdisait, sous prétexte de la raison d'État, d'atterrir à Tanger.

Contre une force qui s'oppose, une force contraire est un point d'appui, le plus sûr moyen de la vaincre est donc de l'esquiver. C'est la méthode que nous avons adoptée. Sans doute, pour me montrer combien il était au courant de nos moindres gestes, le Roi reprit :

- « *J'ai appris que vous cherchiez un terrain à Valence.* »
- « *En effet, Sire.* »
- « *Vous n'en trouverez guère... car, ou bien les terres sont cultivées et les propriétaires se montrent très exigeants, ou bien elles sont très accidentées et inutilisables pour ce que vous voulez en faire.* »
- « *C'est exactement ce que nous avons pu constater jusqu'ici, Sire. Il reste la plage, où nous nous posons lorsque le temps nous y contraint.* »
- « *Mes pilotes la trouvent peu pratique.* »
- « *C'est la vérité.* »

Le Roi rassembla à la manière allemande, avec un bruit de talons qui mettait fin à la conversation, me tendit la main et s'en fut rejoindre ses amis.

Je devins l'objet de la curiosité des personnalités présentes. Il n'était pas dans les usages du souverain d'accorder un entretien aussi familier ni d'aussi longue durée.

Mais un second et plus bref entretien devait, un peu plus tard, me valoir un incontestable succès.

Le tournoi touchait à sa fin avec le jour. Les pigeons s'élançant hors de leurs cages aveugles brusquement ouvertes, s'élevaient dans le bruit de leurs ailes, à peine visibles dans la brume du soir. Les derniers tireurs s'évertuaient vainement, les oiseaux indemnes franchissaient les limites du tir, emportant leur destin loin de l'homme grâce à la rapidité de leur vol et à la protection des premières ombres.

Quelqu'un que je n'avais point vu ni entendu s'approcher, se penchant sur mon épaule, dit :

- « *Nous allons voir si l'on peut encore viser juste.* »

Je me retournai : c'était le Roi. Il alla se placer, le pigeon partit, un coup de feu immédiat l'abattit lourdement.

— « *Bravo ! m'écriai-je, ne pouvant contenir mon admiration. Mais j'éprouvai aussitôt quelque confusion, ne sachant pas s'il était permis d'applaudir aux exploits des rois qu'une humanité séculaire a placés bien au-dessus des hommes et juste au-dessous de Dieu.* »

Non, le Roi était content de lui, content de moi. Il revint me parler :

- « *En France, l'on dit que les Espagnols ont des yeux de chat... C'est vrai... mais il ne faut pas confondre chat avec petit chat (traduction libre : niais).* »
- « *À mon âge, Sire, lui répondis-je, l'on commence à s'y connaître, et l'on ne confond plus.* »

Dans un éclat de rire, s'épanouit toute la jeunesse de Sa Majesté.

Qu'avais-je bien pu répondre au Roi pour provoquer son hilarité ? Chacun me questionnait pour "*savoir*", pour "*en parler*". Je fus alors entouré par une foule "*d'amis*" jusqu'alors inconnus.

Au bar, où le souverain nous convia à un whisky, il fut aimable et disert. Il conta avec infiniment d'esprit des « *historiettes* » dont les Espagnols sont friands et des anecdotes. C'est ainsi (aventure vécue ? réminiscence ?) qu'il fut amené à raconter qu'un prince de sa connaissance, se trouvant un jour à Paris, se rendit en visite dans la banlieue, chez une personne amie, tout heureux d'avoir échappé à l'attention des curieux, de se sentir enfin libre de toute contrainte. Mais alors que la conversation prenait un tour charmant, l'écho d'une fanfare locale lui apporta les accents d'un hymne royal... bien connu... Le prince dut s'enfuir comme il put... par une porte dérobée.

E quel dîl più non vi leggemmo avanti (et, ce jour-là, nous n'allâmes pas plus avant... (Dante))

La simplicité du Roi, sa juvénile bonne grâce avaient assuré au trône une rare popularité et le dévouement le plus absolu d'hommes d'État illustres comme Maura, Sanchez Guerra, Bergamin, Romanonès, Ossorio et tant d'autres.

Mais pour quelle raison, inconstance redoutable des "*Grands*" caprice d'un destin inexorable et déjà proche ? De tels serviteurs furent-ils éloignés ou s'éloignèrent-ils tour à tour des conseils de la Couronne ? L'Histoire, miroir impitoyable du passé, le dira.



Tanger et le Maroc Espagnol

14 - Barrage

Si le Roi s'était penché si avant sur nos affaires, au point d'en parler avec une telle aisance au cours d'un entretien imprévu, c'est qu'elles ne lui étaient rien moins qu'indifférentes. Aussi, les étranges retours de ses conseillers, précisaient-ils le caractère de l'intérêt que le monarque portait à nos lignes.

Les ordres concernant la suspension du service aérien pour Tanger, avaient du être si impératifs que, lors d'un bref passage au ministère d'État, M. Alba dont la francophilie était pourtant notoire, me déclara non sans laisser apparaître une certaine contrariété :

— « *Comprenez-moi bien, cher Monsieur, il faut avant tout que nous réglions cette fastidieuse question du statut de Tanger... Après... Tout ce que vous voudrez.* »

Dans l'attente de ce règlement, les postes de Barcelone nous confiaient une enveloppe à destination d'Alicante et un pli semblable à destination de Malaga. Ces deux villes répondaient dans la même forme à Barcelone. Cet état de choses n'allait pas sans irriter les colonies espagnoles du protectorat, qui avaient espéré se trouver enfin sur un plan d'égalité avec les Français et bénéficier des mêmes avantages que procurait à ces derniers, la poste aérienne.

Les Chambres de commerce, en particulier, adressèrent de véhémentes protestations au Gouvernement. M. de Lema, revenu au pouvoir, devinant le danger, eut recours à une solution subtile qui, tout en apaisant les plaintes inquiétantes de ses compatriotes, le dispensait, au mépris du décret du 30 décembre et de ses promesses, d'utiliser nos services. Il annonça donc l'ouverture d'un concours pour l'établissement d'une ligne aérienne postale entre Séville et Larache, cette dernière ville située à environ 40 kilomètres, au sud de Tanger. Si l'aviation militaire était fort pauvre, dotée d'une sorte d'échantillonnage d'appareils étrangers périmés, français, anglais, allemands, que le bon général Echague, chef de l'Aéronautique, désespérait de jamais pouvoir remplacer, faute de crédits, l'aviation civile ne disposait que de deux ou trois pilotes de valeur, mais d'aucun matériel.

Dans ces conditions, comment pouvait-on créer une ligne "*purement*" espagnole ?

Le projet du ministre était astucieux et d'un effet immédiat, il donnait satisfaction à ses ressortissants et nous écartait de sa route, mais, peut-être, comptait-il, quant à sa réalisation, sur le concours des administrations pour gagner du temps et sur le temps qui, comme l'affirmait Guizot, ne console point mais fait oublier. Si telle était sa pensée secrète, il dut s'apercevoir bientôt qu'elle était erronée. Il arrive aussi aux hommes d'État, d'être parfois dépassés par les événements qu'ils ont préparés et dont l'évolution s'avère singulièrement différente de leurs prévisions.

M. de Lema n'avait sans doute pas songé que l'arrivée régulière de nos courriers tenait ses compatriotes en éveil et leur impatience se manifestait par des requêtes de plus en plus vives.

Par ailleurs, l'annonce du concours qui avait fait naître l'espoir d'entreprises dont l'État ferait les frais et la fortune, déclencha une foule de compétiteurs qui prirent d'assaut les rédactions des quotidiens pour soutenir leur cause et les antichambres des ministères. Le Gouvernement ne put résister à une telle avalanche certainement imprévue, aussi, dut-il, quelques semaines après son communiqué, se résigner à ouvrir le concours dans les conditions énoncées par la *Gaceta* de Madrid le 24 octobre 1920.

Ne pouvaient participer à ce concours que des entités "*nettement espagnoles*", disposant de capitaux uniquement espagnols, n'employant que du personnel espagnol !

En ce qui concernait le matériel, comme il n'en existait point de construction nationale, l'on exigeait pour celui qui serait choisi des caractéristiques qui éliminaient d'emblée, les avions Latécoère. En effet, la charge utile et la vitesse imposées, dépassaient d'assez loin les possibilités de nos appareils. Mais le plus singulier était que, ni en France ni ailleurs, il n'existait de type d'avions répondant à de telles exigences. Pourtant, elles ne découragèrent personne, car chacun pensait qu'il y a des accommodements avec le ciel. Sept sociétés se formèrent aussitôt. D'aucuns affirmaient qu'elles n'étaient que des écrans de firmes allemandes ou anglaises.

Deux sociétés se détachaient du lot des concurrentes :

1 - La Compania Espariola de Transportes Aereos, fondée par M. Manuel Aznar, directeur du journal *El Sol* qui avait défendu la cause française pendant la guerre.

2 - La Compania de Tráfico Aero, fondée par M. Loring, de Barcelone, dont les ateliers avaient depuis

de longs mois cessé de faire entendre le bruit de leurs tours.

M. Aznar nous avait demandé de nous associer à son initiative et d'unir nos deux entreprises. Nous lui avions donné notre accord. Loring, de son côté, s'était assuré l'appui de la maison anglaise De Havilland. Après examen des projets présentés, la commission militaire, présidée par le commandant Kindelan et la commission civile, présidée par M. Frederico Leal, chef du service de l'Aéronautique à la Direction générale des postes, retinrent la proposition de la société de M. Aznar.

Le 23 janvier 1921, la Société Espaniola de Transportes Aereos était donc déclarée concessionnaire de l'État, mais l'adjudication ne fut point rendue publique ainsi que l'exigeait la Loi. En Espagne, à cette époque heureuse et facile, les Lois n'étaient pas d'une application rigoureuse et chacun s'en trouvait bien. Je me hâtai de rejoindre Latécoère à Paris, afin de mettre au point cette nouvelle organisation assez délicate en raison du caractère "*nettement espagnol*" qu'elle devait garder. Malgré la discrétion absolue que nous avions observée, l'on ne manqua pas d'apprendre, à Madrid, que les *Latécoère* étaient les animateurs de la Société Aznar et de vives protestations "*patriotiques*" s'élevèrent tendant à obtenir l'annulation du concours.

Le marquis de Lema convoquait M. Aznar et lui reprochait en termes sévères de se prêter avec trop de légèreté, au mépris des intérêts de son propre pays, aux desseins d'une entreprise "*étrangère*". « *Tant que j'occuperai ce poste, ajoutait-il, je ne permettrai pas que les Français encerclent Tanger.* »

Le directeur du *Sol* qui avait soutenu avec une admirable ardeur, dans son journal, les Alliés, n'était point de ces hommes que la hargne d'une Excellence intimide : il avait pour lui son âge, pas tout à fait trente ans, une étonnante facilité d'élocution et des arguments sans réplique.

Il en usa.

Ainsi, le marquis de Lema, désormais imprégné de l'air du ministère d'État, marchait sur les traces de M. Hontoria.

Rappelé brusquement à Madrid, je tentai de le fléchir, de convaincre le ministre de l'Intérieur de qui relevait l'administration postale, mais il me fut répondu : « *L'Espagne fait chez elle ce que bon lui semble, elle n'a de comptes à rendre à personne.* »

Cependant, M. Dato, président du Conseil, fort estimé autant par la largeur de ses vues que par sa droiture, mis au courant de ces faits me convoqua le 10 février 1921.

Je lui fis un récit exact de l'affaire et remarquai que, à plusieurs reprises, son visage expressif ne put réprimer son étonnement, ni son indignation. Quand j'eus terminé, il me remercia et me reconduisit sans me faire connaître sa pensée.

Nous apprenions, quelques jours après, que l'on reparlait de l'octroi à M. Aznar, de la concession du service Sevilla-Larache.

Le 12 mars 1921, M. Dato tombait à sa porte, place de la Constitution, frappé à mort par les balles de plusieurs assassins.

M. Loring, second du concours ne s'était point donné pour battu. Apparenté à des personnalités introduites à la cour où occupant de hauts postes dans les administrations de l'État, disposant de relations étrangères d'une influence certaine au Palais Royal, il sut utiliser toutes ses forces avec lesquelles les pouvoirs sont souvent obligés de compter. Que d'intrigues se nouèrent une fois de plus, dans l'ombre, que de rumeurs circulèrent sourdement quant aux menées troubles des *Latécoère*. N'étaient-ils pas les agents secrets du ministère de la Guerre français ? Ne transportaient-ils pas des stupéfiants ?

Nous étions "*suspects*". La calomnie n'a pas besoin de longues explications pour trouver crédit, alors que la vérité a tant de peine à se faire entendre.

Ce fut le moment que M. Loring choisit pour nous annoncer qu'il ne pouvait plus recevoir nos appareils sur son terrain de Barcelone.

Les difficultés auxquelles nous nous étions heurtés, lors de nos premières recherches, il les connaissait, il savait que, pour des raisons d'ordre aussi bien technique que pratique, nous ne pouvions pas envisager un déplacement sur un autre point de la côte, nos étapes étant calculées sur le rayon d'action de nos avions. Toute autre installation ailleurs qu'à Barcelone eût comporté la demande d'une nouvelle autorisation que le Gouvernement espagnol nous aurait certainement fait attendre longtemps...

M. Loring croyait nous tenir à sa discrétion et pouvoir nous écarter définitivement de son chemin.

Contre les hommes qui sont persuadés de l'infailibilité de leurs calculs, il est presque toujours facile d'avoir raison.

Nous nous gardâmes de prendre au tragique la mise en demeure de M. Loring, mais de la meilleure grâce du monde, nous lui demandâmes de nous accorder un délai très court que nous lui laissions le soin de fixer. Sûr de lui, M. Loring nous consentit comme dernière limite, le délai d'un mois.

Une propriété assez vaste se trouvait libre à proximité de son terrain, nous la prîmes en location.

Nous disposions, là, d'une vingtaine d'hectares. Nous louâmes également une autre pièce de terre d'environ 15 hectares, séparée de la première par un ruisseau. Les arbrisseaux, les herbes drues qui y poussaient furent arrachés, les pierres éparses enlevées, les trous comblés, les inégalités du sol aplanies. Un pont réunissant les deux terrains fut construit au-dessus de la petite rivière, la villa fut aménagée pour y abriter notre personnel navigant et non navigant, les communs furent transformés en magasin et ateliers, un hangar pour nos avions, arrivé de Toulouse, fut dressé, à l'abri des vents. Nous avions notre aérodrome ! Nous étions chez nous, avec un bail de 20 ans.

Vingt-quatre jours et 200 manœuvres avaient suffi !

Avec la mort du président Dato, notre ami Aznar avait perdu son soutien et le nôtre.

Le 1^{er} août 1921, la *Gaceta de Madrid* publiait le nom du concessionnaire de la ligne Séville-Larache : ce concessionnaire était la *Compania de Tráfico Aero* de M. Loring.

Le premier service eut lieu le 15 octobre. Le matériel se composait de trois appareils anglais De Havilland, d'un type périmé, munis de moteurs Puma.

Le personnel comprenait deux pilotes anglais, un pilote espagnol et trois mécaniciens, dont deux Anglais. Les manœuvres étaient de nationalité espagnole.

Comme on le voit, les Anglais bénéficiaient d'une faveur particulière, tandis que nous portions le poids d'une mystique nouvelle : Tanger !

Et Tanger avait fait oublier Gibraltar !

Le spectacle des passions humaines, disait Aristote, *nous purge de nos propres passions*.

15 - Sacrifice

Sur les instances du Maroc, notre service bihebdomadaire fut assuré, à partir du 1^{er} avril 1921, quatre fois par semaine et, dès la fin de l'année, tous les jours.

Cet accroissement de besogne créait une situation nouvelle, et ajoutait une difficulté majeure à celles que nous avions encore à vaincre.

Les subventions française et marocaine n'atteignaient pas 4 millions, les recettes postales ne dépassaient pas 500 000 francs. Nos dépenses étaient plus élevées. Et pourtant, notre triple contrôle témoignait d'une sage organisation.

Aucun homme n'était en surnombre, le matériel était employé jusqu'à l'usure, aucune dépense n'était engagée sans justification, la consommation des combustibles, l'utilisation des rechanges et jusqu'à la rédaction des télégrammes échangés sur la ligne, étaient étroitement surveillés.

La cause du mal, nous la connaissions, la peseta espagnole que notre guerre avait, pour ainsi dire, enrichie, valait plus de 4 francs et tout le personnel de Madrid, de Barcelone, d'Alicante et de Malaga, toute la main-d'œuvre, tous les ingrédients, tous les accessoires acquis sur place, tous les transports étaient payés, bien entendu, en pesetas.

Le poids de ces dépenses portées au quadruple, affectait gravement l'équilibre de notre budget.

C'était la, la raison de notre recherche d'un débouché Tanger ou Larache, qui eût limité nos pertes.

L'entreprise, malgré son rayonnement, était donc menacée d'étiollement. Nous sentions sa vie nous glisser entre les doigts, et les succès qu'elle remportait nous causaient plus de peine que de joie.

Nous ne pouvions attendre aucun secours de l'État, l'heure étant aux économies, ni d'ailleurs. Il ne pouvait venir que de nous-mêmes.

Dans ces conditions, le problème à résoudre devenait d'une grande simplicité : ou bien il fallait renoncer à nos lignes avant d'être acculés à une liquidation, ou bien, il fallait vendre les Forges Latécoère pour subvenir aux besoins immédiats de la nouvelle entreprise.

En raison des souvenirs qui s'attachaient à la première affaire et de son développement qui paraissait assuré, il était permis d'hésiter. D'autant plus que la jeune histoire de l'aéronautique marchande n'avait, jusqu'alors, enregistré que des tentatives de brève durée :

La ligne Ajaccio-Nice, du 5 septembre au 11 novembre 1918.

La ligne Paris-Lille, du 8 février 1919 au 28 février 1919.

La ligne Paris-Maubeuge-Valenciennes, du 2 avril 1919 au 20 juin 1919.

La ligne Paris-Bruxelles, du 21 février 1919 au 17 juin 1919.

La ligne Paris-Briey-Longwy, du 1^{er} avril 1919 au 25 mai 1919.

La ligne Paris-Bordeaux, du 23 mars 1919 au 15 juin 1919.

La ligne Paris-Londres (1^{ère} tentative), du 16 mars 1919 au 20 juin 1919.

La ligne Paris-Strasbourg, du 7 avril 1919 au 22 juin 1919.

La ligne Paris-Mulhouse, du 8 mai 1919 au 18 juin 1919

Certes, le résultat de ces expériences se soldant par de fortes dépenses et 12 appareils détruits, obligeait à la réflexion, mais il convenait toutefois de reconnaître :

1 - Que notre formule du "*long parcours*" s'était, pendant deux années, révélée meilleure.

2 - Que depuis le 31 juillet 1920, le Parlement avait voté la loi autorisant les contrats de 10 ans.

Au cours de cette période qui comportait des décisions dont on devine l'importance, nous nous trouvions à Toulouse, Latécoère et moi-même.

Après le travail de la journée, effectué avec une préoccupation qui alourdit et, par moments, suspend l'effort, après le dîner où l'on parle peu, où chacun suit un débat intérieur, souvent le même, nous nous promenions côte à côte, silencieux, dans les allées du parc de Ramonville (propriété de Latécoère, près de Toulouse), brûlant des cigarettes et regardant tantôt le ciel, tantôt le jeu de nos ombres sur le sable. De temps en temps, nous échangeions quelques paroles, qui concordaient parfaitement, comme l'on reprend la suite d'une conversation interrompue.

Quand nous étions las de marcher, nous remontions dans nos chambres, nous nous accoudions à une fenêtre et nous nous attardions à regarder les toits de l'usine se détachant dans le soir clair.

Le matin, au point du jour, surpris de le voir arriver si tôt, car le temps qui nous sépare des événements que l'on redoute s'écoule toujours trop vite, la voix de l'avion courrier qui s'en allait vers l'Espagne, chantait au-dessus des arbres de Ramonville.

Et nous reprenions le chemin de l'aérodrome où une vie animée, joyeuse, semblait rire de nos soucis.

Pendant plusieurs jours, Latécoère s'absenta sans me dire où il allait. Il revint, accompagné de personnes que je ne connaissais pas et avec lesquelles il avait de longues conférences, dans les bâtiments réservés à la construction des wagons.

Ces allées et venues discrètes, mystérieuses, attirèrent à peine mon attention. J'ai toujours respecté, chez cet étrange Méridional, certain hermétisme, aussi me gardai-je de le questionner.

Son silence m'indiquait suffisamment qu'il n'avait besoin d'aucun conseil, et je ne savais que trop combien ceux que l'on prodigue à un homme qui ne les sollicite point, sont non seulement inutiles mais odieux. Ils ne préviennent rien, ils aggravent tout. Il est plus sûr, quand l'on pressent qu'une erreur va être commise, de se préparer à la réparer ou à en réduire les effets.

Lorsque Latécoère se décida à parler, il m'annonça simplement :

— « *C'est fait.* »

— « *Qu'est-ce qui est fait ?* »

— « *Eh bien !... j'ai vendu les Forges... Maintenant, nous allons pouvoir garder la ligne.* »

Je lui dis ma foi dans l'avenir des liaisons aériennes.

Nous touchions à l'un de ces relais où, suivant le mot de Byron, le destin change de chevaux.

Nous étions au mois d'avril 1922. Nos nouvelles ressources nous donnant la stabilité nécessaire, nous permettaient de regarder sans crainte au loin. Nous pouvions donc consolider les bases de notre organisation. Il s'agissait, en premier lieu, de former définitivement les cadres, jusqu'alors provisoires, de coordonner les différents services :

Cadres : Daurat fut appelé à la tête du service d'exploitation et Dombrey à la direction des ateliers de construction. Pranville, nommé inspecteur, veillerait sur les besoins des deux directions et serait leur trait d'union. M. Moine assumerait la direction des études d'avions.

Tous ces hommes avaient fait leurs preuves et justifiaient notre confiance.

Montage des avions : Il fut arrêté que le montage des appareils serait effectué sous le contrôle direct de nos ingénieurs et des représentants du bureau Véritas.

Les avions déclarés bons seraient essayés par des pilotes spécialisés puis livrés aux lignes qui, en retour, rendraient aux ateliers, les machines dont le nombre d'étapes effectuées ou le dérèglement, comporteraient une révision totale.

Mise au point des moteurs : Tous les moteurs qui nous seraient livrés seraient démontés, examinés, révisés, remontés et essayés au banc, avant leur remise à l'atelier de montage.

Aéroplices : Les pilotes qui depuis le début de notre entreprise avaient témoigné de qualités d'ordre, d'initiative, de discipline et de maîtrise dans l'accomplissement de leurs étapes, furent désignés pour prendre la direction de nos aéroplices : Vanier - Poulin - Delrieu - Clavel.

Le capitaine Roig, à qui l'armée avait accordé un congé de deux ans, fut, en raison de son activité et de son allant, placé à la tête de notre base du Maroc.

Nos projets de lignes nouvelles, dont quelques-uns avaient déjà fait l'objet de demandes d'autorisations au Gouvernement espagnol, pour le survol de son territoire, étaient :

Casablanca-Dakar.

Casablanca-Oran.

Barcelone-Alger.

Alicante-Oran.

Marseille-Perpignan.

Lignes dont l'étude était en cours ou déjà achevée.

Depuis près de huit mois, je vivais cette vie intense et diverse dans une action constante et une foi commune, dans l'odeur des combustibles brûlés, la rumeur des moteurs et des tours, dans le va-et-vient ininterrompu des pilotes, des mécaniciens échangeant des interjections gaillardes, des manœuvres poussant un avion ou roulant un chariot, dans l'atmosphère saine d'une jeunesse souriante et vraie.

Et il me fallait quitter cela !

Il me fallait quitter cela pour retourner à Madrid d'où, chaque jour, me parvenaient les échos des, intrigues qui s'y nouaient sournoisement contre nous.



Didier Daurat

16 - Rumeurs

Je demandais un jour à quelqu'un :

— « *Qu'entendez-vous par "rumeurs" ? Eh bien ! me fut-il répondu, c'est la nouvelle désobligeante, souvent vraie, dont on ignore la source, qui s'annonce à voix basse, se répand sourdement, rampe dans l'ombre pour, tout à coup, s'élancer en pleine lumière et exploser. Alors c'est le scandale ou la catastrophe. On a tout intérêt à ne pas attendre cette explosion, d'autant que, jusque-là, le moyen d'"envaser" la rumeur est connu de tous.* »

— « *Mais, ces nouvelles sont-elles toujours fondées ?* »

— « *Pas nécessairement... Ce serait trop facile... Si la nouvelle n'est pas vraie, il faut qu'elle puisse être vraie... C'est affaire de psychologie... La perfection dans ce genre est d'amener le "patient" sélectionné à douter de lui-même et à se soumettre, en serrant les dents, à l'opération... Que voulez-vous ? Il faut bien vivre.* »

Dès mon retour à Madrid, je pus constater que nous étions désignés pour assumer le rôle de patients.

La rumeur nous accusait de contrebande, malgré la présence de douaniers sur nos terrains, mais l'on prétendait que nos avions lésaient des paquets sur le parcours et survolaient des zones interdites.

Cette seconde accusation trouvait d'autant plus de crédit que les affaires, au Maroc espagnol, revêtaient depuis quelque temps un caractère de gravité qui alarmait à juste titre le Gouvernement et l'opinion publique, et l'on attribuait l'attitude d'Abd el-Krim non pas à l'autorité qu'il avait su prendre sur les masses rifaines, mais au sournois appui des Français !

Et, comme les foules acceptent volontiers qu'on leur désigne un coupable lorsqu'elles se sentent menacées, nous étions *le pelé, le galeux* d'où venait le mal.

Ce mal que l'on redoutait, on ne le cherchait pas à sa source, dans ce vieil antagonisme qui existait entre le Maure vaincu et le chrétien vainqueur qui venait exploiter sa victoire jusqu'en terre africaine, ni dans la politique coloniale, incontestablement déficiente, pratiquée par l'Espagne, mais dans la croyance sincère ou non, du rôle que la France jouait dans le Rif.

Pourtant, de nombreux incidents étaient dus plutôt à la situation précaire où se trouvaient les Rifains, qu'à une intervention quelconque d'un pays étranger.

Il était encore présent à la mémoire de tous la vivacité du geste du général Silvestre, marquant d'un soufflet, les cinq doigts de sa main sur la joue d'Abd el-Krim, le jour où celui-ci était venu au nom des siens lui présenter une requête et lui parler du mécontentement qui se manifestait dans le Rif, mécontentement qu'il ne convenait pas de négliger.

En emportant sur son visage l'empreinte de l'outrage, Abd el-Krim avait tracé du pouce sur la porte de l'offenseur, un signe que l'on interpréta comme un serment.

Ce fut, en effet, un serment qui devait être tenu à Anual en juillet 21.

Notre longue absence de Madrid, avait permis toutes les manœuvres et laissé la voie ouverte à toutes les calomnies. À la faveur de cette atmosphère, les affaires de nos concurrents prospéraient.

Les maisons anglaises et allemandes représentées par M. Loring, le colonel Herrera et le commandant Ramon Franco semblaient devoir se partager tous les réseaux aériens qui seraient créés en Espagne et tous les crédits dont disposerait l'Aéronautique.

Leurs efforts de propagande ne connurent plus de limites et ces astres nouvellement apparus à l'horizon madrilène éblouirent tant de monde que, dans ce pays de toutes les illusions, l'on finit par croire que celui qui touchait à l'aviation tenait la fortune.

Nous étions assaillis de propositions, de projets de lignes que l'on traçait sur des plans d'une naïveté touchante, et la direction de l'Air qui passait tour à tour du Fomento (Travaux publics) au Travail, et du Travail à la présidence du Conseil, ne connut plus de répit.

Le général Echague, commandant l'Aéronautique militaire, profita de cette vague d'enthousiasme pour obtenir une autorisation d'achat de matériel.

Comme nous nous rencontrions souvent à dîner au Cercle, La Pena, m'apprit ainsi la nouvelle qui comblait ses vœux.

— « *Ce n'est qu'un commencement* », me dit-il.

Et, s'étant assuré que nous étions satisfaits de l'emploi de nos Breguet, il décida l'acquisition de deux appareils 14 A.B, qui furent convoyés à Madrid par le capitaine de Romanet, l'un des plus brillants officiers de l'aviation française.

Le succès du matériel et du pilote fut entier. Le général Echague demanda et obtint de garder auprès de lui, comme instructeur, le capitaine de Romanet.

Le général, qui avait suivi une partie de la guerre au milieu de notre état-major, nous témoignait de la sympathie, il nous affirmait que la prévention dont certains éléments de son pays faisaient preuve à notre égard pouvait s'expliquer par le malaise que le statut de Tanger, défavorable à l'Espagne, entretenait entre son pays et la France. Il était persuadé qu'un nouveau statut amènerait une détente.

En attendant, les accusations contre nous suivaient un cours progressif. Puisque la présence des douaniers sur nos terrains ne semblait plus offrir aux autorités une garantie suffisante, nous décidâmes d'aller exposer notre cas au colonel Bragulat, commandant à Barcelone le corps des Carabiniers.

Le colonel fit cas de notre démarche, il connaissait, du reste, la moralité de certains de nos adversaires et, suivant notre désir, il désigna trois carabiniers qui, à Barcelone, Alicante et Malaga, renforcèrent le contrôle.

Les carabiniers constituent, en Espagne, un corps d'élite, leur sérieux et leur probité impose un respect que nul ne s'avise de contester. C'était le seul moyen de mettre un terme à une campagne odieuse. Mais d'autres accusations rampaient encore autour de nous.

Un avertissement reçu par voie de l'ambassade et du Quai d'Orsay, nous invitait à renoncer au survol d'une poudrière, dans les parages d'Alicante. Nous ignorions l'emplacement de cet ouvrage, aucune carte ne mentionnait son existence.

Nous dûmes à la bienveillance d'un fonctionnaire aimable et souriant d'en relever la situation, sur un plan qu'il nous remit en nous disant avec ironie : « *Je ne vous livre pas un secret intéressant la défense de mon pays en vous apprenant que cette poudrière est, depuis plusieurs années, désaffectée.* »

Si la multiplicité des incidents qui constituaient autant de pièges qu'il nous fallait éventer, donnaient à notre bureau l'aspect d'une sous-ambassade, les ambassadeurs et, en particulier MM. Defrance et de Fontenay, et les conseillers MM. Dard, de Vienne et Corbin, qui s'étaient attachés à notre cause, connurent des heures difficiles. Nous n'avions pas choisi, il va sans dire, le chemin de l'Espagne - par esprit de conquête - mais bien parce qu'il nous conduisait en droite ligne au Maroc.

Si nous avions disposé d'un matériel qui nous eût permis de survoler la mer, avec une sécurité égale, nous eussions adopté un tout autre itinéraire, mais l'Espagne officielle ne voulait pas admettre cette nécessité, ou si elle l'admettait, elle entendait s'en prévaloir pour des fins étrangères à nos buts et à nos personnes.

Puisque, contrairement à toutes leurs prévisions, notre expérience paraissait techniquement concluante, mais que pour vivre elle avait besoin de débouchés, si la France ne se montrait pas accommodante dans l'affaire de Tanger, le Gouvernement de Sa Majesté condamnerait notre ligne à mourir d'inanition.

Nous avions sollicité vainement :

- L'autorisation de transporter des marchandises de France au Maroc et vice-versa.
- D'installer des postes de T. S. F. sur nos terrains.
- De transporter, en vertu de la Convention postale de février 1920 et signée par la France et l'Espagne, les lettres entre les deux pays.
- D'amerrir dans les ports de Barcelone, Alicante et Palma de Majorque.
- D'atterrir, pour le prolongement de notre ligne principale, sur trois points de la côte espagnole du Rio de Oro (Cap Juby) et Villa Cisneros et entre ces deux villes, séparées de plus de 600 kilomètres, distance supérieure à notre rayon d'action.
- D'atterrir à Tanger ! (alors que le décret du 2 janvier 1920, nous concédait le transport des lettres pour cette ville.)

Toutes ces requêtes demeuraient sans suite.

L'un de nos avocats du barreau de Madrid, qui assurait notre représentation pendant nos absences, en nous rendant compte de ses démarches, ne pouvait nous dissimuler l'obstruction systématique qu'il rencontrait dans les hautes sphères.

17 - Sur le chemin du désert

Tandis que, à Madrid, l'atmosphère gardait sa trouble densité qui gênait singulièrement notre action, en France l'on travaillait.

L'accord s'était déjà fait sur la date de l'inauguration de la ligne reliant Casablanca à Oran par Fès, l'étude de la liaison Casablanca-Dakar et l'examen des crédits afférents, étaient en bonne voie. Mais, sur ce nouveau parcours de 2 800 kilomètres, nous allions nous retrouver aux prises avec d'autres difficultés. Le survol de 1300 kilomètres, de zone espagnole, le Rio de Oro, et l'activité des tribus insoumises, se présentaient comme deux obstacles difficiles à surmonter.

Au Rio de Oro, qui s'étendait de l'oued-Draa au cap Blanc, l'Espagne avait installé deux forts : au cap Juby, à 495 kilomètres au sud d'Agadir, et à Villa Cisneros, à 610 kilomètres au sud de Juby, distance que nos avions ne pouvaient parcourir sans escale intermédiaire.

Ces postes militaires qui étaient chargés de l'ordre sur la côte mauritanienne semblaient ne vivre que dans les limites de leur citadelle, laissant toute liberté aux tribus nomades qui évoluaient en maîtres dans cette enclave dont les frontières vers l'intérieur, n'avaient jamais été précisées. D'aucuns les estimaient à 300, d'autres à 400 kilomètres de la mer.

Les tribus s'y disputaient sans encombre leurs rapines et passaient d'une zone à l'autre suivant qu'elles avaient commis leurs forfaits en Mauritanie espagnole ou française.

Ce couloir de 1 300 kilomètres était donc particulièrement redoutable, mais comme il longeait la mer, il nous était possible, en cas de difficulté, de recevoir du secours, ou de repérer, ainsi qu'il a été déjà dit, un avion en panne.

Nous avions demandé au Gouvernement espagnol l'autorisation de créer, comme sur la ligne méditerranéenne, trois bases : la première au cap Juby, la seconde à 300 kilomètres au sud et la troisième à Villa Cisneros, sans nous dissimuler que nos démarches n'aboutiraient, si elles aboutissaient, qu'après de longs attermolements.

Mais le Gouvernement français, tout en étant résolu à nous soutenir, ne nous voyait pas sans appréhension nous engager dans cette *aventure*.

Il décida donc, par mesure de prudence, de faire étudier le parcours de la Mauritanie par une mission militaire.

Cette mission, confiée au commandant Tulasne, chef de l'Aéronautique en A.O.F., partit de Dakar le 30 août 1922. Elle était composée de plusieurs officiers, d'une escorte de partisans, de convoyeurs maures, de chameaux chargés de bagages, de vivres, d'armes, d'instruments d'observation et de postes de T.S.F.

La voici en route :

Elle suit, la côte direction Nord, ne s'éloignant jamais vers l'intérieur à plus de 12 à 15 kilomètres, car elle estime, comme nous, que sur ce long ruban de sable qui longe la mer, les avions en panne seront plus facilement repérables, cette région désertique n'offrant, partout ailleurs, que des paysages qui se ressemblent tous.

La marche se poursuit lente et brûlante sous un soleil de feu, tantôt à pied, tantôt encore sur des pirogues, les tribus maraboutiques sont visitées, questionnées, les points d'eau, assez rares, relevés. Parfois, de l'eau apparaît dans des sebkas. Le 12 septembre, la mission atteint la plaine d'Aftout où en 1908 le capitaine Repoux et 17 de ses spahis furent surpris et assassinés.

L'on sait que, près du village de Moulmorg, se trouve la tribu guerrière des Lem-Zazga. On campe à Moulmorg. Aucune réaction de la part de la tribu. Le jour suivant, l'on reconnaît l'endroit où atterrit le *Goliath* de Bossoutrot en 1919.

Face à la dune de Lemsid, plus au nord, l'épave du *Montesquieu* rejetée sur le rivage, dresse son rouf avant. Plus loin, les trois dunes rouges appelées *Mahara* qui s'élèvent à 25 mètres de hauteur, sont également faciles à reconnaître.

Jusque-là, le temps a été favorable, la mer belle, les requins dorment étendus sur la grève.

Mais une tempête de sable se lève avec violence, elle aveugle, étouffe les hommes, enveloppe le désert. L'on respire et l'on mange du sable. La nuit est froide.

Le 24 septembre, l'on cherche à rallier la côte à la latitude de l'île de Tidra, l'on espère rencontrer la

fraction du peloton méhariste qui doit accompagner la mission jusqu'à Port-Étienne.

Cette escorte est vainement attendue. Que s'est-il passé ?

Pour atteindre l'île Sereni, il faut en escalader la dune, les chameaux s'enfoncent dans l'eau et la vase jusqu'à mi-jambe. Mais l'on passe et l'on regagne la côte.

Le 29 septembre, l'on arrive à Soueihel El Abied, pays formé de hautes dunes gréseuses, séparées les unes des autres par d'étroites Sebkas. Le soleil embrase le sable, les yeux clignent, le sol semble décapé par le vent, les chameaux avancent péniblement, longeant une longue file de dunes. L'on parcourt ainsi 39 kilomètres en 8 heures, jusqu'à la baie des Pélicans à 4 kilomètres nord du cap Sainte-Anne.

Les chameaux sont envoyés aux puits de Tintan. Aucune erreur de route n'a été commise.

Le chalutier l'*Estrope* de Port-Étienne qui devait rejoindre la mission au cap Sainte-Anne est, lui aussi, inutilement attendu pendant trois jours. On appréhende un incident. Le 1^{er} octobre, l'on décide de repartir par voie de terre vers Tintan, que l'on atteint au déclin du jour. Les chameaux sont fourbus, la nuit est glaciale, les hommes sont transis.

Enfin, voici Port-Étienne sous un beau clair de lune. C'est le soir du 3 octobre. La mission a rempli sa tâche.

Depuis son départ, elle a rencontré peu de villages, peu de maisons, encore moins de visages clairs, mais quelle moisson de renseignements utiles elle a recueillie !

Sur tout le parcours, elle a découvert des terrains spacieux, résistants, repérables, accessibles par autochenilles.

Ce moyen d'accès est d'autant plus important que le ravitaillement par mer paraît interdit d'une façon régulière, en hiver, à cause des alizés, et en été, en raison des vents d'ouest qui provoquent de fortes houles. Des puits se trouvant à deux ou trois jours de marche, attirent vers eux et éloignent par conséquent de la côte, les nomades à la recherche d'aventures.

La sécheresse des journées est compensée par l'humidité des nuits, l'atmosphère est claire sauf en cas de tempêtes de sable, assez rares, comme les pluies.

Les vents dominants d'ouest ne dépassent pas le cap Jouick, ou de forts vents nord-est le matin et nord-ouest le soir, au-dessus de 2 000 mètres leur barrent la route.

L'on signale bien des incursions de tribus insoumises et de pillards, les Ouled Delim et les Hegueibat dont le refuge se trouve en zone espagnole, mais le Gouvernement de la Mauritanie s'est mis d'accord avec les chefs de la tribu des Izerguiyin dont l'influence s'étend sur la plupart des tribus pour aider et protéger en cas de panne dans le Rio de Oro, les équipages français.

Toutefois, cette étude consciencieuse, ne parut pas encore suffisamment concluante en haut lieu, où l'on estimait que, si elle apportait des assurances, quant à la Mauritanie française, elle ne dissipait pas l'ombre mystérieuse qui planait sur le couloir de Rio de Oro.

Le 4 mars 1923, le général Calmel, commandant supérieur des troupes de l'A.O.F., partait à son tour, de Rabat, aux fins d'une épreuve plus complète et par la voie des airs.

Sept avions furent mis à sa disposition.

Ce voyage s'étant effectué sans le moindre incident, nous nous bornerons à reproduire ici, seulement les conclusions du général Calmel. À son avis, pour relier Casablanca à Dakar, trois routes peuvent être empruntées :

- 1 - La route côtière qui a la préférence de la Société Latécoère.
- 2 - La route orientale, passant par Tunis, Gabès, Rhadames, lac Tchad.
- 3 - L'axe central par Alger et le Niger.

La première offre l'inconvénient d'obliger les équipages à survoler des zones étrangères et des zones insoumises.

La seconde est plus sûre, parce que le survol de la Tripolitaine ne présente plus aucun danger, depuis que, grâce à l'action ardente et clairvoyante de son gouverneur, le comte Volpi, les contrées de Misrata et de Djebel ont été mises à la raison, ainsi que tous les groupements d'insoumis qui s'étaient formés dans cette région. Mais, sur ce parcours, on survole également des zones étrangères.

Le troisième itinéraire offre, en revanche, l'avantage d'un vol continu en ciel français.

En fixant le point de départ à Béni-Ourif (à 6 kilomètres de Figuig), il faudrait suivre l'oued Namous et Timmirnum jusqu'à Taourirt, dernière oasis, en bordure de Tanezrouft, puis, en droite ligne s'engager sur la grande artère latérale de l'A.O.F.

Rien n'est à redouter. Autre avantage de ce parcours est qu'il suit la voie ferrée *qui sera prochainement achevée*. Le ravitaillement se trouvera singulièrement simplifié.

C'est donc le dernier itinéraire que préconisait le général Calmel. Mais la voie ferrée était loin d'être réalisée et comme elle était le principal point de repère de la route française, il nous fallait, pour le moment du moins, nous en tenir malgré ses incertitudes, à l'itinéraire côtier. Ce concours précieux de l'élément militaire de l'A.O.F. vaut d'être retenu autant par son prix que par l'esprit de compréhension dont il témoignait.

D'ailleurs, dans les sphères officielles de la Métropole, les derniers sceptiques s'étant tus, un vent favorable secondait nos efforts. De jeunes ministres acquis à nos projets, les appuyaient de tous leurs moyens, quoique le Parlement encore peu initié, ne leur laissât qu'une liberté relative.

Le 7 octobre 1922, nous ouvrons la ligne Casablanca-Fès-Oran. M. Laurent-Eynac, aviateur de guerre, sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique qui partageait son temps entre les multiples soins de sa charge et les grandes randonnées aériennes, partit de notre base de Toulouse suivi de deux autres avions.

L'appareil ministériel était piloté par Daurat.

Dans le second appareil, piloté par Enderlin, avaient pris place le directeur de l'Aéronautique civile, le colonel Casse, qui avait été depuis le premier jour le plus ardent défenseur de l'aviation marchande, et Latécoère, le troisième, piloté par Delrieu, transportait le commandant Cammermann, sous-directeur de l'Aéronautique et moi-même.

Voyage calme par beau temps et sans histoire.

L'inauguration de Casa-Fès-Oran, eut lieu au milieu de fêtes et de l'enthousiasme général.

M. Walter, directeur des P.T.T., remit le premier courrier pour l'Oranie : 3 500 lettres.

Le retour du ministre s'effectua par Madrid.

L'impression que M. Laurent-Eynac emportait de l'organisation de nos bases, de la tenue de nos collaborateurs, ajouta à l'intérêt qu'il nous avait toujours témoigné.

— « *Je ne verrai aucun inconvénient à ce que vous entrepreniez la réalisation du deuxième tronçon de votre projet.* » Nous dit-il, en nous quittant.

Aussi, le 16 décembre 1922, M. Roig, chef de nos Services du Maroc, était-il convoqué à Paris, pour y recevoir nos instructions concernant l'organisation à terre de la ligne Casablanca-Dakar.

Enveloppe émise pour faciliter le tri du courrier des Lignes Latécoère



18 - Gibraltar, gigantesque aéroport souterrain

La brillante inauguration de la ligne Casa-Oran, par M. Laurent-Eynac, entouré des plus hautes personnalités de la résidence, n'avait point paru opportune à certaines autorités Gouvernementales espagnoles, aussi bien, cherchaient-elles à nous rappeler à la réalité, en supposant que la griserie du succès pût nous avoir fait oublier la fragilité de nos assises.

L'établissement donc de notre dernière ligne, avait semblé au Gouvernement de Sa Majesté comme une mesure tactique tendant à forcer sa volonté alors que nous ne cherchions que des débouchés indispensables à nos besoins vitaux.

Le 23 février 1923, le consul d'Espagne à Toulouse, recevait de Madrid l'ordre de ne plus signer les manifestes concernant les lettres, passagers et marchandises à destination de Tanger. Nous avions, en effet, depuis le 1^{er} janvier, assuré ce nouveau service, à la demande de différentes administrations postales de Tanger à l'exception des postes espagnoles.

Nous étions donc amenés à faire connaître à notre ambassade ce nouvel incident.

À la même date, une saisie était opérée à notre aéroplace de Barcelone de toutes nos pièces de rechange provenant d'appareils accidentés ou que nous avions à bord, en vue des réparations éventuelles. Ce matériel, d'ailleurs en quantité minime, avait été présenté aux douaniers de Barcelone qui en avaient admis l'entrée sans droits en raison de leur provenance.

Mais de telles rigueurs n'allaient pas sans révolter les hommes de bonne foi qui avaient mission de nous surveiller et qui, échappant à la férule de Madrid, avait un sentiment plus juste de leur devoir.

Chaque jour l'hostilité de l'administration espagnole prenait un peu plus d'ampleur.

Aux Baléares, au début de l'année 1922, s'était formée la société Aero-Maritima-Mallorquina au capital d'un million de pesetas, pour l'exploitation de la ligne aérienne Palma-Barcelone. Cette société avait obtenu de l'État espagnol, une subvention annuelle égale à son capital, de l'Italie, le concours des firmes Savoia-Marchetti et Isotta.

Le matériel de ces maisons devait assurer les traversées, mais le jour même de l'inauguration du premier service, un jeune et ardent aviateur, le pilote Colomer, créateur et animateur de cette entreprise, s'en allait par le fond avec son appareil, et la société demeurait comme soudainement frappée de paralysie.

De nombreux concours lui furent offerts d'Italie, d'Allemagne et même de France, la société, composée de petits commerçants prudents, que la flamme de Colomer avait su éblouir, restaient comme figés dans le malheur. Certes, ces braves gens avaient compté que leur entreprise allait leur valoir gloire et fortune, mais n'avaient à aucun moment songé que la gloire et la fortune ne s'acquièrent jamais sans déboires. Nous allâmes à leur secours.

Le 25 novembre 1922, nous prenions la direction technique de la *Mallorquina* en respectant son caractère et sa forme.

Sur hydravion Lioré-Hispano 120 ch, notre pilote Enderlin effectua un voyage d'essai le 7 mars 1923. Le 7 juin suivant, le premier service était assuré par le même pilote, accompagné de M. Pranville et de moi-même.

Le mois suivant, le Gouvernement de S.M. Alphonse XIII, résiliait sans explications, la convention signée avec la société Aero-Maritima-Mallorquina, et le tribunal suprême lui donnait raison !

Mais, assis sur les débris de la société majorquine, nous la défendions contre toute concurrence !

Un haut fonctionnaire des postes que nous allâmes visiter, Latécoère et moi, ne parvenait pas à trouver la justification d'un acte aussi contraire aux lois et à la dignité d'un pays de "*caballeros*" comme le sien. Son esprit tout de méthode et d'exactitude, façonné par vingt années de présence dans la même administration, vingt années d'arrivées et de départs aux mêmes heures, répétant les mêmes gestes du portemanteau au fauteuil, vingt années de vie dans les mêmes dossiers, traitant les mêmes sujets, les mêmes règlements, son esprit, dis-je, s'indignait du manquement de ses chefs à un contrat légal, dont la durée de trois ans était brusquement rompue, sans aucune raison valable au bout d'un an.

La société était demeurée espagnole puisque tous ses administrateurs étaient espagnols, le matériel, il est vrai, était de marque française, mais, n'avait-il pas été de marque italienne précédemment ?

Et il déplorait du fond de son cœur cette nouvelle manifestation d'hostilité à notre endroit, qui pouvait

atteindre, à l'étranger, la bonne réputation de son pays.

Dans cette immense construction de l'Hôtel des Postes, qui tenait à la fois des vieilles cathédrales et des vieilles mosquées, l'ombre des voûtes mauresques et la lumière que filtraient les vitraux des hautes baies s'y disputaient la prédominance, mettant en relief tour à tour, un fragment de colonne ou le visage d'un passant. Notre interlocuteur, de toute petite taille, cheveux noirs luisant, la raie droite et pure aboutissant au front étroit, le teint olivâtre, les yeux brillants et inquiets, le nez en bec d'oiseau de proie, se tenait adossé à l'un des piliers comme ces figures du Moyen Âge que taillaient dans la pierre les sculpteurs sarrasins. Il nous plaignait, tentait d'excuser la faiblesse d'un Gouvernement abusé, mais exhalait sa rancœur contre nos concurrents déloyaux avec des contorsions de la bouche.

Sa voix profonde, qu'on eût pu croire venir d'un coin obscur du sombre édifice, ne parvenait à nos oreilles que comme l'écho mourant d'un murmure de conjurés.

Enfin, après avoir jeté un regard autour de lui pour s'assurer que nul autre ne pouvait l'entendre, il pencha vers nous son visage - qui nous apparut sinistre dans un rayon de lumière - et prononça en détachant les syllabes, ces paroles :

— « *Paciencia, paso corto y mala intención.* » (Patience, pas court et mauvaise intention).

Cet apophtegme redoutable, cette expression de visage dans ce cadre austère, nous troublèrent.

Quel froid Machiavel ou quelle féroce Torquemada venait donc de parler ? N'était-ce pas la tactique du tigre qui attend, puis avance à pas courts, feutrés, pour mieux surprendre et dévorer sa proie ? En surprenant sur nos visages, l'effet de son conseil, le haut fonctionnaire entr'ouvrit les lèvres pour un sourire qui ne finit qu'à ajouter à notre malaise.

Nous avions hâte de regagner la rue Latécoère me dit :

— « *Allons vite respirer.* »

La place Cibeles nous parut libératrice et plus lumineuse que jamais.

Nous avions eu comme froid, en plein été, dans cet Hôtel des Postes...

À l'ouest, les Canaries, étaient, de leur côté, le point de mire de plusieurs sociétés d'études hispano-allemande et d'une société anglaise.

À l'annonce qu'un groupe se disant de nationalité autrichienne avait délégué à Las Palmas, M. José Garcia Posada, afin d'y préparer les bases d'un service entre les îles, nous y dépêchâmes l'un de nos représentants espagnols, le capitaine Cervera, mutilé de guerre, dans le dessein de nous y assurer une place indispensable à notre projet.

La société qui devait plus tard se constituer à Madrid, sous le nom de *Union Area Española* était fortement soutenue par le général Francisco de Borbon, parent du roi, et le général Puentes qui servait d'écran à la maison Dornier. Elle avait pour objet de relier l'Espagne à l'Amérique du Sud par les Canaries, où elle manifestait déjà une certaine activité.

Une autre société, dénommée : *Compania Peninsular de Comunicaciones Aereas*, se formait sous l'impulsion du président de l'Aéro-club de Valence, M. Baldomero Vila, et sous la présidence effective du député Alejandro Lerroux-Garcia.

Faisaient partie du conseil : le lieutenant-colonel Nicolas Franco et le lieutenant-pilote J. Rodriguez-Lecea. Cette société, à laquelle la firme Junker apportait son matériel et son appui, se proposait d'exploiter les lignes suivantes :

1 - La Corogne-Vigo-Porto-Madrid-Valence

2 - Barcelone-Valence-Alicante-Almeria-Malaga-Melilla-Tanger-Larrache.

3 - Bilbao-Madrid

4 - Barcelone-Valence-Madrid-Sevilla-Cadix-Canaries-Buenos Aires.

Les forces de ces deux sociétés s'égalèrent et leur lutte était apparemment âpre, comme toutes les luttes qui préparent des alliances. La troisième : la société *Colón*, à laquelle allaient les préférences du lieutenant-colonel bien connu Herrera et du constructeur Loring - qui avait servi de truchement entre la maison Zeppelin et le Gouvernement de Sa Majesté - se préoccupait de l'étude d'une ligne par dirigeables reliant Séville à Buenos-Aires.

Nul ne songeait à s'étonner de la présence dans les Conseils d'entreprises privées de ces jeunes officiers

qu'une germanophilie en quelque sorte congénitale, réunissait pour battre en brèche la ligne française. Enfin, une société anglaise, patronnée par Sir Eric Goddes, s'annonçait forte d'un capital d'un million de livres, pour exploiter une ligne aérienne rattachant l'Angleterre à l'Espagne, et celle-ci au Portugal et à l'Amérique du Sud.

Il convient de reconnaître que, d'une part, l'Angleterre ne pouvait se contenter de son maigre succès de Séville-Larache, et que, d'autre part, elle ne pouvait demeurer absente de cette place de Madrid qui semblait avoir centralisé toutes les forces vives de l'aviation marchande des grands pays d'Europe.

Comme elle pensait qu'il n'est jamais trop tard pour intervenir dans une compétition, à condition d'y voir clair, elle avait attendu son moment.

L'on imagine quel désarroi le nom de Sir Eric Goddes, et plus encore que le nom, son million de livres, jetèrent dans tous les camps où chacun se croyait déjà assuré de la victoire.

Si des dépenses somptuaires de tel constructeur étranger, avaient donné à d'aucuns l'illusion du succès et de la richesse prématurément escomptés, la brusque irruption d'une force plus grande, et presque inégalable, réduisait à de plus justes proportions les ambitions des uns et des autres.

Mais, comme dans les heures d'effolement l'on perd toujours toute notion de la mesure, c'est dans un désordre sans nom que l'Aéronautique eut à travailler et à répondre à des requêtes qui prenaient plutôt la forme d'une mise en demeure que celle d'une sollicitation. Nous connûmes alors, des heures de trêve et, par un juste retour des choses, l'avantage des comparaisons. Nous n'étions plus des hommes qui se croient en pays conquis, mais l'on disait volontiers que les *Latécoère* n'avaient jamais manqué de retenue ni de correction.

Nous respirions avec satisfaction cet air favorable.

Il serait contraire à la vérité d'affirmer que cette "*bagarre dans un panier*", nous laissât insensibles. Nous aussi, craignons cette intervention anglaise qui pouvait, par ses moyens, ébranler notre échafaudage. Puissante financièrement, puissante en influence, car le courant anglais à la cour n'était pas moins fort que le courant allemand, la société de Sir Eric Goddes, pouvait limiter nos objectifs en Espagne au simple trajet France-Maroc et nous faire perdre tout espoir d'extension.

Pas le moindre courant français au palais du roi.

Sans doute, pensions-nous, notre diplomatie estime-t-elle que l'intérêt d'un pays est en rapport du nombre de ses habitants, et l'Espagne n'en compte que 20 millions seulement !

Alors que l'Angleterre et l'Allemagne, principalement, y déployaient des efforts de propagande considérables, nous soulignions notre indifférence par de fréquents changements d'ambassadeurs, qui semblaient aller à Madrid comme à une époque encore récente, des généraux allaient à Limoges.

Nous en étions à nous imaginer que du moment que des personnalités parmi les plus marquantes du royaume quittaient la demeure pour venir prendre du plaisir chez nous, c'est qu'elles étaient acquises à notre régime, à nos institutions, à notre politique !

Et c'était peut-être une erreur.

Le charme d'un tour de valse n'entraîne nécessairement pas des épousailles.

L'Espagne constituait un pont entre la France et ses possessions de l'Afrique du Nord et, ne fût-ce qu'à ce titre, elle valait qu'on lui marquât quelque empressement.

L'on sait ce que nous reprochions à notre voisine, mais il s'agissait déjà d'un passé dont un homme d'État ne doit se souvenir que pour en tirer parti.

Cette sorte d'effacement de la France nous obligeait donc, pour défendre nos positions, à des efforts personnels soutenus.

Et c'est ainsi que naquit à Madrid, le 1^{er} août 1922, la revue *Alas*, organe bimensuel de propagande de l'aviation française.

Très combattue, à ses débuts - l'on parvint jusqu'à convaincre l'un de nos jeunes attachés de l'Air qu'elle était un obstacle aux bonnes relations entre la France et l'Espagne - elle ne s'écartera pas de la route qu'elle s'était tracée et paralysa pendant de longues années les menées de nos concurrents et, plus particulièrement - mais toujours avec mesure - l'action allemande.

Le projet de Sir Eric Goddes, prenait de l'ampleur, gagnait l'opinion.

Le moment n'était-il pas venu de rappeler à nos amis espagnols, avec tous les ménagements que com-

portait leur susceptibilité que, depuis plus de deux siècles à Gibraltar, cette porte merveilleuse ouverte sur deux mers, l'on n'y parlait plus que la langue anglaise ?

Le 1^{er} octobre 1922, revue *Alas* publiait un article abondamment illustré, sous le titre :

L'aviation redonne à Gibraltar toute son importance stratégique.

Les Anglais ont toujours craint les dangers qui peuvent menacer Gibraltar en cas de conflit. Pour beaucoup d'entre eux, sa valeur stratégique s'était trouvée diminuée par les progrès de l'artillerie que l'on a pu constater au cours de la guerre. Les polémiques que souleva M. Gibson Bowles, en publiant son fameux projet : *Gibraltar a national danger* et provoqua de fiévreux débats au Parlement britannique, permit d'établir que tous les points défensifs du fameux rocher pouvait être anéantis par des batteries placées sur le versant de la Sierra Carbonera.

-Aujourd'hui, l'on est en mesure d'affirmer que l'on peut dominer Gibraltar depuis la frontière du Maroc.

« *Peu de temps avant la guerre, on ne considérait déjà plus Gibraltar comme une forteresse inexpugnable, mais comme un simple point d'appui, tandis que Malte demeurerait le centre, la base d'action de la flotte anglaise en Méditerranée.*

« *D'illustres écrivains anglais en arrivèrent jusqu'à affirmer que depuis longtemps, Gibraltar n'était plus la clef de la Méditerranée. Pendant la guerre, le rôle de Gibraltar fut tout à fait secondaire. Ce rocher servit de point d'escale, fut utilisé pour la surveillance des sous-marins allemands et autrichiens, qui tentaient de franchir le détroit, mais il ne put remplir qu'imparfaitement sa mission. Pour toutes ces raisons, en 1918, l'on demanda à l'Amirauté, s'il convenait d'ensevelir encore tant de millions sous cet amas de rochers, et au Foreign Office, si le moment n'était pas venu de cicatriser la blessure que l'on avait infligée à l'amour-propre espagnol en lui rendant Gibraltar, en échange d'accords politiques et militaires qui assureraient la liberté de passage par le détroit.*

« *Or, d'après des renseignements qui nous parviennent de très bonne source, Gibraltar est à la veille d'une transformation considérable qui lui donnerait de nouveau l'importance qu'elle eut au siècle passé. En ce moment, l'on travaille, dans le plus grand secret d'un bureau d'études, à l'établissement à Gibraltar, d'un aéroport gigantesque qui, malgré son apparence paradoxale, serait souterrain.*

« *Les ingénieurs auraient l'intention de faire perforer une fois de plus, le rocher, dans tous les sens. Ces travaux tendraient à préserver du feu de l'ennemi, une très nombreuse flotte aérienne, avec dépôts d'essence, de munitions et ateliers de réparation.*

« *L'idée est, on le reconnaîtra, assez audacieuse, et soulève des problèmes qui passionnent l'opinion.*

« *Les perforations nécessaires effectuées, l'on établirait au centre de grandes places d'armes, d'où partiraient, dans toutes les directions, des tunnels, il y aurait plusieurs étages qui communiqueraient entre eux par de puissants ascenseurs. La difficulté, quant au départ et à l'atterrissage des avions, en si peu d'espace, serait résolue à l'aide d'immenses plates-formes mobiles qui, sortant des tunnels, s'étendraient au-dessus de la mer.*

« *Grâce à ce projet, l'Angleterre posséderait la flotte aérienne la plus importante, et la mieux abritée du monde. Cette flotte serait toujours en mesure de seconder les mouvements de son escadre et d'entreprendre des actions offensives à grand rayon. »*

Ainsi, Gibraltar reprendrait toute sa valeur stratégique du passé, et redeviendrait le lion caché, prêt à s'élancer contre quiconque tenterait d'arracher à l'Angleterre la souveraineté des colonnes d'Hercule !

En vérité, notre correspondant était-il à ce point renseigné, qu'il pouvait se permettre de rétablir les détails des plans qu'*Alas* reproduisait, et dont il illustra son article ?... Jusqu'à quel point avait-il donné cours à son imagination ?...

Quoi qu'il en fût, la presse madrilène et toutes les "*tertulas*" (réunions privées) civiles et militaires des cercles et cafés s'en émurent.

L'Angleterre "*allait un peu fort*". Le quotidien *La Correspondencia* de Madrid reprit en entier l'article en l'accompagnant de longs commentaires. *Alas* ne reçut aucun démenti.

Mais le 15 septembre 1923, c'est-à-dire 11 mois après cette publication, *Alas* pouvait revenir sur ce sujet : *Gibraltar, centre de l'aviation anglaise.*

« Sous ce titre, la revue parisienne *Je sais tout* vient de publier le plan définitif que le commandant Burney a remis au Gouvernement anglais pour la transformation du rocher de Gibraltar en un gigantesque

centre d'aviation.

« *Alas*, dans son numéro du 1^{er} octobre 1922, publia ce projet - qui n'était encore qu'à l'état embryonnaire. Nos lecteurs pourront apprécier par le plan que nous empruntons, cette fois, à notre confrère parisien.

« *Je sais tout*, l'exactitude de notre information et seront en mesure de suivre pas à pas le développement de ce projet anglais d'aviation. »

Notre confrère Georges Toudouze, accompagne ces plans des renseignements suivants :

« *Le commandant Burney, vient de soumettre à son Gouvernement le plan ci-après, les communications entre l'Angleterre et son empire colonial se feront désormais au moyen de dirigeables rigides de 140 000 mètres-cubes, à une vitesse de 70 milles à l'heure. À vitesse réduite, ces appareils ne dépasseront pas 40 milles à l'heure, mettant ainsi trois jours pour couvrir le parcours Londres-Bombay, ils pourront se rendre en quatre jours, en traversant l'océan, à Sydney, en Australie, et ensuite à Auckland, en Nouvelle-Zélande. Ce service peut-être commencé immédiatement et, à cet effet, l'auteur du projet, a demandé à ce que l'on mette à sa disposition, aux fins d'étude, quatre dirigeables de la marine anglaise.*

« *En échange, il s'engage à remettre à l'Amirauté, en cas de mobilisation tous les dirigeables de sa compagnie.*

« *Le passage, sur Londres-Bombay, coûterait 70 livres sterling.*

« Ce projet a vivement intéressé l'Amirauté et l'opinion anglaise, d'autant plus qu'il s'étend sur le globe entier, avec un réseau commercial qui, le cas échéant, pourrait être militarisé.

« *Pour cette raison, l'Amirauté a aussitôt mis à l'étude l'exécution pratique de ce réseau.*

« *En ce moment même, elle examine les plans de transformation du rocher de Gibraltar en une station centrale d'aviation. L'on pratiquera à l'intérieur de l'historique rocher de nombreuses galeries destinées aux différents services : dirigeables, sous hangars orientables, postes de télégraphie sans fil, batteries, hangars pour avions et hydravions, poudrières, magasins de vivres, ateliers de réparation, ports sous-marins. Cette très originale transformation ferait de Gibraltar un centre d'aviation unique au monde. Il serait le point de départ pour Malte, Chypre et l'Égypte, des lignes aériennes des Indes et l'Australie, pour l'Amérique du Nord, des lignes du Canada, La Jamaïque et La Guyane et pour l'Amérique du Sud, des lignes de la Guinée anglaise, Sainte-Hélène et le Cap. Ainsi le réseau anglais s'étendrait sur le monde entier. »*

C'en était trop. Déjà, le premier article publié par *Alas* avait produit un mouvement d'indignation, cette mainmise de l'Angleterre, devenait insupportable. M. Gerardo de Escalande, entreprit une campagne contre ces initiatives qui n'étaient, en somme, qu'une offensive contre le double projet hispano-allemand de liaison aérienne Séville-Buenos Aires, l'un par Zeppelin, l'autre par hydros Junckers et Dornier.

Pendant que les différents concurrents se disputaient des nuages, car l'Aéronautique ne disposait encore d'aucun crédit, pas le moindre accord n'était intervenu entre l'Espagne et l'Amérique du Sud et, enfin, le matériel existant ne permettait pas d'envisager le survol de la mer de 3 200 kilomètres.

Nous observions une prudente réserve, dont l'on semblait nous savoir gré.

Tout en poursuivant notre tâche journalière, nous préparions méthodiquement, dans le calme et le silence, notre voyage de prospection, sur la seconde partie de notre programme :

Casablanca-Dakar.

19 - Le « *Frasquita* »

Muni de nos instructions, le capitaine Roig avait aussitôt procédé à l'étude de la première partie du parcours, jusqu'à Agadir, mais, pour pénétrer en zone espagnole, au cap Juby et à Villa Cisneros, sans autorisation du Gouvernement de Sa Majesté, vainement sollicitée, il lui fallait un introducteur qualifié. Le capitaine Cervera qui nous représentait aux Canaries était l'homme indiqué. Cet officier d'infanterie appartenait au *Corps des Invalides* depuis que, au cours d'un combat dans le Rif, il y avait laissé une jambe. Les mutilés de guerre, en Espagne, sont l'objet de la plus grande estime de la part de leurs chefs et de la déférence générale.

Intelligent et rusé, parlant et écrivant couramment le français, courageux et sûr de lui, positif et ne s'encombrant pas de vains préjugés, le capitaine Francisco Cervera y Malagrava, avait lié son sort au nôtre et avait su - dans des circonstances difficiles - tirer parti de ses qualités.

Aux Îles Canaries, il n'avait pas tardé à prendre le pas sur nos concurrents, et à nous y créer une ambiance des plus favorables.

Ce fut donc avec sympathie que le capitaine Roig, qui alla le rejoindre fin décembre 1922, fut accueilli par les autorités de Las Palmas et Santa-Cruz de Ténérife, les deux capitales, sœurs ennemies, des Îles canariennes.

Les Cabildos (les Municipalités) avaient parfaitement saisi les avantages de nos projets qui tendaient à relier leurs îles à l'Europe et à l'Amérique du Sud, projets qu'ils savaient basés sur une expérience de plusieurs années, ce qui était, à leurs yeux, la meilleure garantie.

Ils consentaient à mettre à notre disposition de vastes terrains entièrement aménagés, avec lignes téléphoniques et transport de force ainsi que leurs bons offices auprès du Gouvernement espagnol.

Les villes de Ténérife, avec 200 000 habitants, et Las Palmas avec 90 000, étaient fort riches et leur trafic maritime des plus importants. Le port de Ténérife, recevait annuellement environ 2 300 vapeurs et 1 100 voiliers.

Le port de Las Palmas recevait 2 950 vapeurs et 1 800 voiliers.

Le fret postal et celui des marchandises étaient supérieurs de 150 tonnes à ceux de tout le Maroc.

Leur situation géographique les désignait plus particulièrement encore à notre attention.

Le capitaine général, général Monteverde, résidant à Ténérife (par la suite, la rivalité des deux villes obligea le Gouvernement espagnol à nommer un capitaine général également à Las Palmas) assurait le contrôle du Rio de Oro, et le ravitaillement de ses postes une fois par mois, le 19.

Après les visites de Roig aux autorités canariennes, nos deux collaborateurs se consacrèrent aux préparatifs de leur voyage au Rio de Oro. Ils se mirent en quête d'un bateau, mais leurs recherches furent rendues assez difficiles par la couardise des "*patrons*" qui estimaient la traversée dangereuse et n'entendaient surtout point confier leurs embarcations à des hommes inexpérimentés, sans de solides garanties représentant pour le moins le double de la valeur de leur matériel. Enfin, l'un d'eux proposa le *Frasquita* à des conditions à peu près raisonnables, en laissant à nos néophytes les risques et périls de l'entreprise.

Le *Frasquita* était un vieux voilier de 100 tonnes que l'on avait modernisé en le dotant d'un moteur de secours. Ayant appartenu jadis à M. Jacques Lebaudy, il avait conduit son propriétaire jusqu'au Sahara dont ce dernier rêvait de faire un Empire - le sien. - Mais, des déboires dont ne sont jamais exemptes les grandes aventures, mirent en déroute les illusions de l'apprenti monarque qui, fourbu et désabusé, céda son bateau à un pêcheur canarien. Celui-ci le revendit et ainsi de mains en mains, le *Frasquita*, qui avait porté jusqu'aux confins du désert désolé un rêve d'empereur, connut des heures plus modestes mais plus sûres.

Or, comme il y a dans le destin des choses et des hommes, de singuliers recommencements, le *Frasquita* allait de nouveau revenir vers ces parages, qu'il avait illustré de ses blanches voiles. Calfaté, nettoyé, repeint, pourvu de tous les accessoires indispensables, il reprit belle allure et un air de majesté. Le 24 janvier 1923, armé d'un équipage composé de Roig, aux gouvernes, de Cervera et d'un mousse arabe, le *Frasquita* appareilla et prit le large. La mer ne fut pas toujours clémente, elle se montra souvent capricieuse, mit plus d'une fois à l'épreuve l'adresse et la vaillance de nos marins improvisés ainsi que la résistance du *Frasquita*.

Le 19 janvier, le colonel Bens, délégué du haut commissaire, au Rio de Oro, recevait à son poste de commandement au cap Juby, son ami Cervera et le capitaine Roig, avec une grande cordialité.

Certes, le colonel Bens, qui vivait dans son fort, entre la mer et le désert, depuis plus de vingt ans, ne leur dissimula point sa satisfaction de voir s'établir une ligne aérienne qui le mettrait à une demi-heure des Canaries, et à 6 ou 7 heures d'Espagne, certes, il voulut bien recevoir et garder en dépôt un stock d'essence et d'huile que, en prévision d'un prochain voyage par la voie des airs, nos collaborateurs avaient apporté de Las Palmas, certes, il autorisa la prospection des terrains, celui du cap Juby et de Villa Cisneros et la visite aux chefs de tribus soumises, certes, enfin, le colonel Bens, promit que tout ce qui dépendrait de lui serait fait en faveur de l'entreprise, mais il fit bien comprendre que son action était et serait toujours subordonnée aux directives qu'il recevrait de Madrid.

L'étude de la côte mauritanienne française fut facile et agréable. Les autorités civiles et militaires s'y montrèrent accueillantes et compréhensives. Les renseignements fournis par le commandant Tulasne, se trouvaient confirmés en tous points : emplacements vastes, dégagés, accessibles, ravitaillement par terre facile.

Le *Frasquita* toucha Dakar le 5 février.

Ici, le terrain présentait des inconvénients pendant la saison des pluies : il était souvent inondé et par conséquent, à cette époque, inutilisable.

Il comportait donc de grands travaux de drainage et d'aménagement, mais le gouverneur, étranger aux choses de l'aviation et entendant le demeurer, ne disposait pas, disait-il, de crédits pour des manifestations sportives.

L'éloignement des grands centres de l'activité moderne, l'âge, peut-être aussi la tranquillité et la considération que l'on doit plus souvent à la distance qu'au mérite, auraient pu, à la rigueur, expliquer cet état d'esprit, s'il ne s'était trouvé dans la ville même, des hommes notables qui accueillirent nos représentants comme des bienfaiteurs.

Le 19 février, le *Frasquita* faisait voile en direction des Canaries où il fut reçu avec enthousiasme. Cet exploit de nos représentants souleva l'admiration des Canariens.

Mais, si sur le plan technique, ce voyage permit à Roig de nous adresser des rapports concluant à la possibilité de l'exploitation du tronçon Casa-Dakar, les autorités madrilènes, exactement renseignées quant à l'objet de la randonnée du *Frasquita*, crurent opportun de prendre leurs précautions. Des bruits, d'abord discrets, puis, progressivement alarmants, coururent les rédactions des journaux, annonçant un soulèvement des Maures, au Rio de Oro. « *Les Indigènes ne voulaient pas d'aviation française chez eux* ». Le 21 mars, une nouvelle sensationnelle eut les honneurs de la première page des grands quotidiens.

Les Ouled Delim et les Regueibat avaient pris l'initiative d'un soulèvement et sommé tous les Maures travaillant au cap Juby et à Villa Cisneros, de rejoindre leurs campements, en signe de protestation contre le passage des aviateurs français.

Les soldats de la garnison, alarmés, avaient écrit à leurs familles, faisant prévoir des combats imminents. L'inquiétude gagnait les fractions, devenait générale. L'on précisait que le colonel Bens, recevait en moyenne 25 télégrammes par jour, sollicitant des nouvelles que, à Las Palmas et à Santa-Cruz, les bureaux des commandants de ces places ne désemplissaient pas de gens apeurés venant aux renseignements. L'on affirmait enfin, que le cap Juby avait été pris d'assaut et anéanti, que la mission Latécoère avait été massacrée en zone française, que le colonel Bens avait fait célébrer la messe des Trépassés.

Ces "trépassés" parachevaient paisiblement leur tâche auprès des autorités françaises de Mauritanie. Ils établissaient, en effet, avec le Cadi des Bou-Sba, El-Baghi, un accord sur les bases suivantes : Moyennant une redevance mensuelle de 1 000 francs à chacune des tribus des Teknas, Regueirat, Oued-Sba, Trarza, nous disposerions :

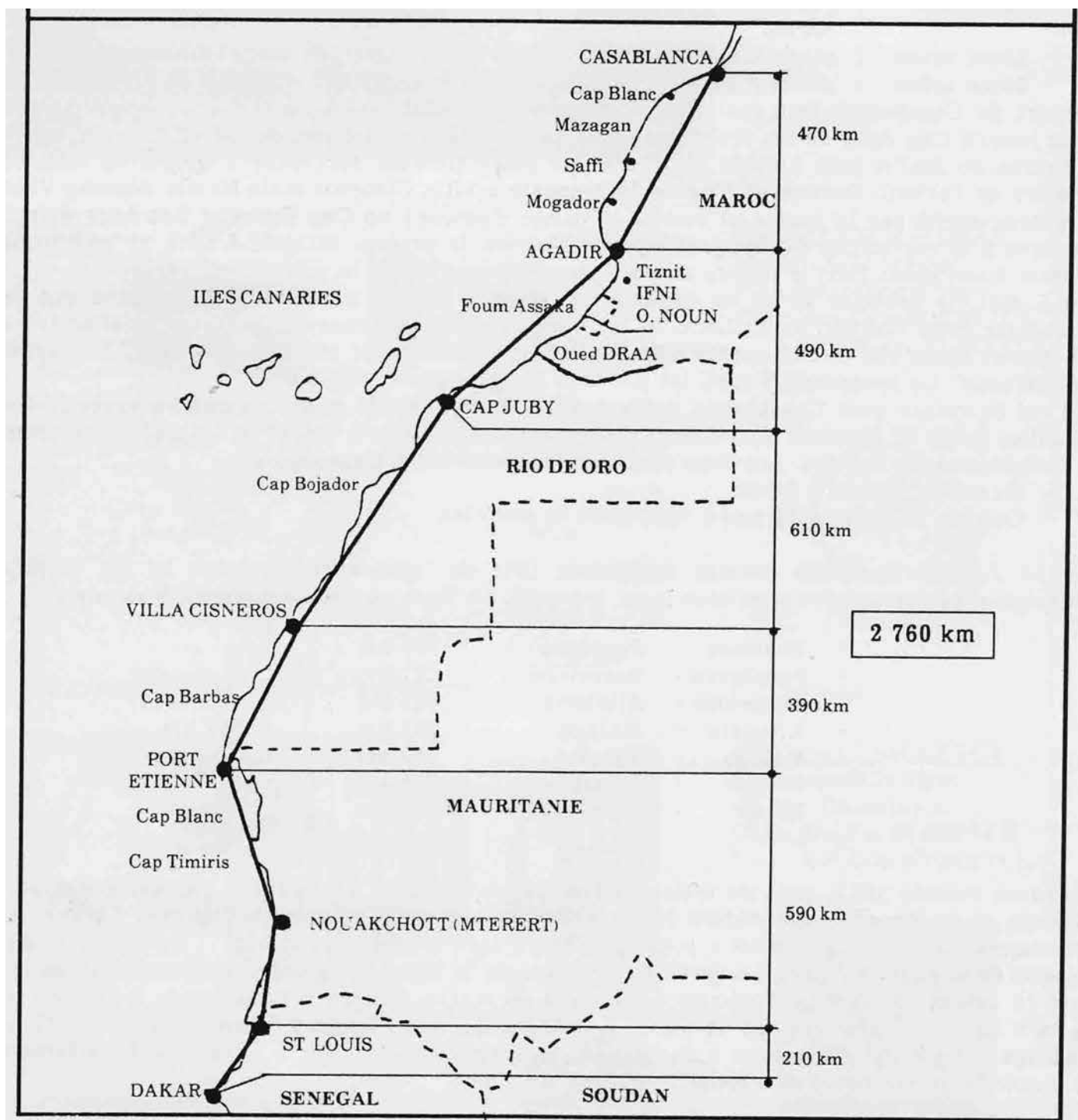
À Agadir,	de 2 Teknas	et 2 chameaux de monture.
À Juby,	de 2 Teknas	et 2 chameaux de monture.
—	Regueibat	et 4 chameaux de monture.
À Rio de Oro,	4 Ouled-Delim	et 4 chameaux de monture.
À Port-Étienne,	4 Bou-Sba	et 4 chameaux de monture.
À M'Terert	4 Trarza	et 4 chameaux de monture.

Les hommes seraient nourris et recevraient 100 francs par mois. Il demeurerait entendu que chaque chameau n'effectuerait pas plus de 35 kilomètres de marche par jour.

En résumé, ces précautions prises, le parcours paraissait présenter moins de difficultés que celui de Toulouse - Casablanca avec ses Pyrénées, ses Sierras, ses plages étroites et ses vents variables.

Le choix de nos bases principales ne comportait donc aucune modification.

Sans doute, Dakar ne justifiait pas, malgré son intérêt, les efforts que demanderait l'organisation d'un aussi long trajet non dépourvu d'obstacles, mais Dakar était le point le plus rapproché de la côte sud-américaine qui était notre but.



De Casablanca à Dakar

20 - Sur « Casablanca-Dakar » la partie est gagnée

Par tout le bruit fait autour d'un soulèvement imaginaire, les intentions du Gouvernement de Sa Majesté, apparaissaient clairement, et nous pouvions rien sans lui. 1 300 kilomètres d'Agadir à Port-Étienne ne se pouvait franchir d'un seul vol et l'étude d'un autre itinéraire nous était interdite par de plus grandes difficultés.

Nos demandes d'autorisations demeuraient sans effet, on objectait que l'on ne pouvait compromettre la tranquillité de l'Espagne pour complaire à l'entreprise Latécoère. L'argument était de poids. Comment en avoir raison ?

Parmi nos projets, figurait celui d'une ligne aérienne espagnole, reliant Saint-Sébastien aux îles Canaries, et desservant les principales villes d'Espagne situées sur cet axe.

Ce projet, que nous avions soumis à de hautes personnalités, avait été accueilli avec faveur. Il nous appartenait donc d'en faire une réalité en créant une Société espagnole qui, en liaison avec la nôtre, en partagerait les charges et les avantages.

Persuadés qu'il n'est point de métal qui ne cède sous les coups répétés du marteau, rejetant dans le passé les expériences malheureuses de Séville-Larache et de la Mallorquina, nous allions tenter de contourner l'obstacle qui se dressait devant nous.

Une société d'étude fut donc formée sous le nom de : *Aero-Española*, et placée sous l'égide de M. Francisco Bergamin – qui avait été tour à tour ministre des Finances, ministre de l'Intérieur et, enfin, ministre des Affaires étrangères – l'un des plus illustres avocats de Madrid. Le conseil d'administration était composé de :

M. Félix Benitez de Lugo, ancien sous-secrétaire d'État aux Finances, député des Canaries.

M. le duc de Baena, Grand d'Espagne, familier de la Maison royale.

M. Herreros de Tejada, le plus ancien majordome de la cour, et l'un des conseillers les plus écoutés de la Reine Mère.

M. Sanchez Eznarriaga, député.

M. E. Estellat, sénateur, administrateur général de la Compagnie des téléphones d'Espagne.

M. H Ruiz-Ferry, président du Royal Aéro-club de Madrid.

M. Francisco Rubio, avocat du Barreau de Madrid.

M. Manuel Pascual Espana, ancien président du tribunal de Barcelone.

Cette société, qui devait se constituer définitivement à Renteria (près de Saint-Sébastien), le 11 septembre 1924, avait donc pour objet l'exploitation de la ligne aérienne Saint Sébastien-Iles Canaries par Bilbao, Burgos, Valladolid, Madrid, Ciudad Real, Cordoue, Séville, Cadix, Tanger, Casablanca, Agadir, cap Juby. Comme on peut le voir, un intérêt commun justifiait l'union des deux entreprises : la *Aero-Española* et la Société Latécoère, aussi, le Gouvernement français accorda-t-il, aussitôt que sollicitée, son autorisation de passage en zone française.

L'Espagne montrait moins de hâte à reconnaître la nouvelle société, malgré ses références.

Toutefois, l'accord entre les deux groupements, et le consentement espéré des autorités espagnoles, ne résolvait qu'une partie du problème, s'il nous facilitait l'atterrissage à Juby, situé exactement face aux Îles Canaries, la question de l'atterrissage à Villa Cisneros, à 610 kilomètres, au sud - dont nous ne pouvions faire état sans nous trahir - demeurerait entière.

Dans l'attente de la décision du Gouvernement, nous demandions la permission d'effectuer un voyage d'étude par la voie des airs.

Le ministre du *Fomento* (Travaux publics) de qui nous relevions, accorderait-il cette faveur ? Et, s'il l'accordait, quelle solution adopterions-nous pour Villa Cisneros ?

Pour tromper l'attente et calmer les impatiences, le 23 avril 1923, j'invitai les bases de Toulouse et de Casablanca à se tenir prêtes.

Mais, avec le temps qui s'écoulait, l'impatience augmentait à Paris, comme à Toulouse. Il m'était impossible, en raison de la complexité des conversations qui avaient lieu à Madrid, de répondre par lettre ou télégramme aux questions qui m'étaient posées. Sachant combien une attente stérile émousse les

énergies, je donnai enfin l'ordre de faire partir pour Casablanca les équipages désignés.

Roig connaissait déjà la tâche qui lui incombait : conduire l'escadrille par les escales prévues jusqu'à Dakar, et au retour, relier le cap Juby aux Îles Canaries, pour le compte de la *Aero- Española*.

Dans la mesure que je venais de prendre, qui pouvait apparaître audacieuse, il y avait une part de ce besoin d'agir dans les moments où l'action s'impose à la raison, et une part - je le confesse à ma honte - de superstition.

Le jeune directeur du ministère du Fomento, que j'allai voir au nom de la *Aero-Española*, accueillit ma visite avec une affabilité qui m'enhardit.

Il comprenait parfaitement l'utilité de l'œuvre que nous entreprenions et n'admettait pas qu'un État appelé à en bénéficier, pût nous refuser son appui. Il savait que le progrès marche, malgré toutes les entraves, que le ciel n'avait pas de frontières, et que, pour le bien de l'humanité, il fallait se garder d'en créer.

Nous parlions le même langage.

De telles dispositions me permirent de faire valoir l'intérêt que présentait Villa Cisneros. Il nous paraissait injuste de l'exclure du bénéfice d'une liaison aérienne avec Madrid et les Canaries, d'autant plus que, en cas de difficultés atmosphériques ou incursions de tribus hostiles à Juby, c'est à Villa Cisneros que nous chercherions refuge !

Le 28 avril 1923, à 16 heures, me parvenaient en quatre exemplaires, les autorisations nécessaires (O. R. Ordonnance Royale) en quadruple exemplaire, contenant le texte de l'ordonnance avec les caractéristiques des appareils et l'itinéraire à suivre) pour le survol du réseau Saint Sébastien-Ténériffe, y compris Villa-Cisneros.

Le directeur du Fomento prit soin, ainsi que nous lui en avions exprimé le désir, d'informer télégraphiquement les postes de Rio de Oro, de la prochaine arrivée de nos équipages.

A notre tour, nous donnions, par radio, ordre à Las Palmas, de pourvoir sans délai, par tous les moyens et à n'importe quel prix à l'approvisionnement en combustibles de Villa Cisneros et du cap Juby. (Le colonel Bens avait peu de temps auparavant, suivant les instructions qu'il avait reçues de Madrid, renvoyé aux Canaries, le stock que lui avait laissé le *Frasquita*.)

Une estafette partait le soir même pour Malaga, afin de confier au pilote de l'avion-courrier descendant, trois exemplaires de l'O.R. (Ordonnance royale) destinés à Roig, et l'ordre de partir aussitôt qu'il serait avisé de l'arrivée des combustibles au Rio de Oro.

L'on comprendra notre hâte et notre anxiété lorsque l'on saura que le directeur du Fomento n'avait point songé que les pouvoirs de son administration ne dépassaient point les frontières espagnoles et que les questions d'Afrique relevaient exclusivement des Affaires étrangères.

Aussi, redoutions-nous le moment où l'O.R. du Fomento serait communiquée au ministère d'État.

Les rares satisfactions que nous avions jusque-là connues, avaient toutes été si régulièrement suivies de telles déceptions, que nous en étions à n'attendre, au delà d'un succès, que de durs retours.

Mais, dans la nuit du 3 mai, nous avions décollaient, malgré un brouillard intense.

Au cours de l'après-midi du 4, je recevais, par téléphone, un sévère avertissement de M. le sous-secrétaire aux Affaires étrangères. Je lui répondis calmement, fermement, que la question dont il voulait bien m'entretenir, concernait le président de la *Aero-Española* à qui je transmettrais ses observations. Quant à mon rôle, il se bornait à l'organisation technique du voyage, que je me serais, néanmoins, fait un devoir de retarder le départ des équipages, si ses observations m'étaient parvenues plus tôt, mais que je me trouvais dans l'impossibilité de les toucher, les avions n'ayant pas de T.S.F. à bord, les autorités espagnoles, nous en ayant interdit l'emploi.

Un « *bien* », très bref, puis le bruit sec d'un récepteur qu'on raccroche brusquement mirent fin à la conversation.

Un message me parvenait quelques instants après, du ministère du Fomento. Quoique daté du 28 avril - date de l'Ordonnance royale dont trois exemplaires devaient se trouver, à ce moment, à 2 000 mètres d'altitude au-dessus du Sahara - le timbre humide du ministère portait la date du jour de la remise entre nos mains, c'est-à-dire le 4 mai.

Le message nous avisait que l'O.R., qui nous avait été délivrée ne prendrait effet qu'à partir du moment où le ministère d'État nous donnerait son accord.

Mais le ministre du Fomento accueillit avec bienveillance les explications que nous fûmes amenés à lui fournir.

Quant au voyage de notre mission, il nous paraît plus sage de ne point forcer notre imagination, et de laisser à l'un de ceux qui l'effectuèrent, le soin d'en parler avec le talent qu'on lui sait et l'autorité de l'expérience vécue.

M. G. Louis, rédacteur en chef de la *Vigie marocaine* décrit ainsi son vol de Casablanca à Dakar :

LE RAID DES TROIS AVIONS ET DES TROIS JOURS

La première étape - Mercredi 3 mai 1923

Casablanca à Agadir : 470 kilomètres en 4 h 47.

Agadir à cap Juby : 485 kilomètres en 3 h 48.

Le départ dans la nuit

Nous arrivons au terrain à 3 h 30 du matin.

Le vent a soufflé du sud en violentes bourrasques pendant la nuit. Le temps est brumeux, la lune à demi voilée et souvent cachée complètement. Cependant, le plafond de la brume paraît assez haut pour qu'on puisse naviguer dessous et se guider à la ligne de ressac.

Donc, on partira malgré le temps défavorable.

Des amis arrivent en auto assister au départ. Quelques-uns sont mobilisés avec leur voiture pour signaler le terrain. Deux feux d'essence indiqueront la ligne de décollage. Tout le reste est du noir le plus absolu.

Voici la composition des équipages :

Pilote Delrieu, avec mécanicien Lefroit et passager Roig, chef de la mission.

Pilote Cueille, avec mécanicien Bonnord, passager G. Louis.

Pilote Hamm, avec les vivres, l'eau, les pièces de rechange, constituant l'avion de dépannage.

Les appareils sont des Breguet 14 du service régulier de la ligne Toulouse-Casablanca.

La consigne est de naviguer de conserve. Si l'un des avions atterrit, l'avion dépanneur doit se poser à côté de lui et, en cas de panne irrémédiable, prendre ses passagers. Si l'accident arrive à l'avion dépanneur lui-même, un camarade se posera près de lui, s'allégera de tous bagages et recueillera le pilote Hamm. De toutes façons ne laisser personne au sol, surtout après Agadir.

Les avions sont prêts, les bagages chargés, les dernières poignées de main échangées.

À 4 h 15 un appareil commence à cracher son feu dans la nuit. Les deux autres s'allument à leur tour et les lourds oiseaux partent lentement à la queue leu leu, se guidant sur le minuscule feu rouge à l'arrière de l'auto qui les conduit au point de départ. Puis je vois une luciole tourner devant nous, précipiter son allure, monter soudain : c'est Delrieu qui décolle. Une seconde luciole, c'est Hamm. Nous virons nous-mêmes et Cueille fonce dans un noir d'encre vers deux feux d'essence, la trépidation des roues cesse soudain, nous glissons sur l'air : c'est l'envol.

Paysage lunaire. L'océan figé

Mais la brume nous environne complètement. Je sens l'avion descendre et calquer le creux de la carrière Schneider. Le prudent Cueille accélère sa montée. Nous grimpons dans une brume opaque qui, enfin, s'illumine, s'espace, pour nous livrer passage au-dessus d'un admirable panorama. À perte de vue la brume s'étend comme une mer immense dont les vagues très longues auraient été figées par quelque phénomène. La pleine lune frappe de haut cet océan qui s'illumine d'un reflet très doux de perle. Nous scrutons ce monde étrange qui donne une impression de vide et d'immobilité. Au bout de quelques minutes, de minuscules points verts se détachent des étoiles et descendent lentement : c'est une fusée signal de Roig, nous mettons le cap dans sa direction. Jusque vers 5 heures, nous nous guiderons ainsi que des étoiles tombantes, tantôt rouges, tantôt blanches, tantôt vertes. Puis nous ne voyons plus rien. Cueille cherche à droite et à gauche pendant quelques instants. Mais il faut renoncer à découvrir l'avion guide. Cueille incline alors légèrement vers l'est pour être bien sûr de se trouver au-dessus de la terre, et nous piquons plein sud.

Terre, terre

Vers 6 heures, nous apercevons à notre gauche la fin de la nappe de brouillard. Nous y allons et voyons enfin le sol, 6 h 30. Cinq minutes plus tard, une plaque brillante à notre gauche va nous servir de repère.

C'est bien une nappe d'eau. J'en reconnais le contour : nous sommes à hauteur du lac Zima. Cueille à qui je communique l'observation, me montre le mur de brume à notre droite avec un geste qui signifie (y a pas bon), et sa main se projette vers le sud avec un signe approuvant, nous allons continuer droit sur Agadir en laissant à l'ouest la côte dans la brume.

La lecture du sol

De 6 h 55 à 7 h 5, nous passons un fleuve de brume qui est la vallée du Tensift, avec une coupure dans la brume laissant voir l'eau rougeâtre de l'Oued.

À 7 h 20 nous laissons le Djebel Hadid à notre droite.

À 7 h 50 nous reconnaissons la bifurcation des routes de Marrakech et de Safi à Mogador.

À 8 h 50 la côte devient enfin visible à l'ouest.

Nous passons l'oued Aguelmane à 8 h 20, l'assif des Aït Ameer à 8 h 46 et traversons le cap Guir, suffisamment visible.

À 9 h 11, nous apercevons Agadir. Le temps était assez dégagé et permit un atterrissage facile, à 9 h 17. Delrieu et Hamm venaient d'arriver. Eux aussi, avaient passé par le lac Zima.

L'instinct des pilotes s'était rencontré sur le même choix de route.

Devant les Aït Ba Amrame

Les officiers d'Agadir nous avaient préparé un excellent chocolat avec des madeleines et du pain d'épice qui furent les bienvenus. Le général Mouveaux nous fit le plus cordial accueil et nous assura de tout son appui politique en concordance absolue avec l'esprit pacifique de cette entreprise postale. Le général Mouveaux est en effet un Marocain de la première heure, il a collaboré à de trop belles pages d'histoire pour chercher dans ce pauvre Sud Marocain, au bord des sables de Mauritanie, une vaine occasion de gloire. Il est donc parfaitement d'accord pour faire de cette importante liaison aérienne France-Dakar un des principaux objectifs de sa politique. Qu'il nous permette de lui en renouveler, ici, nos remerciements.

Un jour perdu

Pendant que je m'entretenais avec le général, je sentais que le diapason de Roig, à bord de son avion, montait progressivement. Que se passait-il donc ? Les pilotes étaient juchés sur leurs moteurs vidant bidon sur bidon pour garnir la double panse de leurs grands buveurs d'essence. Autour d'eux, des tirailleurs sénégalais s'agitaient, remplissant les bidons à des tonneaux pour les passer ensuite aux pilotes. Ceux-ci suaient à grosses gouttes. Les mécaniciens tâtaient avec attention les organes du moteur, tout le monde était à son poste, cependant Roig s'emballait de plus en plus. Nous nous approchâmes.

— « *Si, à 11 heures, nous n'avons pas décollé, criait Roig, je retourne à Casablanca.* »

La peine de mort n'eut pas été une menace plus terrible. Mais que faire ? Il fallait bien puiser l'essence au tonneau, porter le bidon au pilote, verser lentement dans l'entonnoir à peau de chamois. Sans compter la lenteur et la maladresse des braves Sénégalais. La plus belle préparation des avions, le plus beau choix de pilotes se trouvaient ainsi compromis par un détail ridicule et nous comprenions l'enragement de Roig à voir son programme démolé dès la première étape. Mais c'était impitoyable. Le fait se renouvelerait à chaque ravitaillement, avec aggravation probable aux autres étapes, où nous n'aurions pas à notre disposition les lents, mais dévoués Sénégalais d'Agadir. Je le dis à Roig :

— « *Vous m'avez emmené comme témoin. Je constate qu'il suffira d'une pompe à essence à chaque escale pour permettre à vos avions de réaliser votre horaire de deux jours. Pour le moment, il est matériellement impossible de remplacer cette pompe, nous arriverons en trois jours, c'est mektoub.* »

Les pilotes crient qu'ils vont être prêts. Déjà Delrieu a son plein. Cueille achève et ferme le capot. Hamm seul à son bord, a été le plus long. Roig met tout le monde à l'aider et dit Cueille et à moi :

— « *Partez devant, partez. Il faut qu'on vous voie en l'air, sans quoi nous serons encore ici ce soir.* »

Nous laissons donc notre mécanicien à Hamm et nous décollons à 11 h 12, au lieu de 9 h 30 du programme.

Ifni et la Mauritanie espagnole

C'était l'étape dangereuse. Une légère brume ou, plus exactement, un halo tamisait la lumière de midi. À 11 h 40, nous passions Arbalou. À 12 heures nous rentrions sur la zone d'Ifni. À 12 h 45, nous passions l'oued Noun, à 13 heures l'oued Draa pour rentrer en Mauritanie espagnole. À 14 h 33, nous passions Puerto Cansado excellent repère avant le cap Juby, dont nous devinions bientôt le dessin sur la brume qui s'était faite plus dense et nous cachait le sol. Heureusement, la brume était bleutée au-dessus de la

mer et légèrement rousse au-dessus de la terre. Bien que la démarcation ne fût pas précise, nous pouvions deviner les grands découpages de la côte et nous reconnûmes ainsi l'angle du cap Juby.

Cueille en fit le tour pour descendre par le premier trou de brume. Nous trouvâmes un plafond assez haut pour voler dessous et bientôt nous reconnaissons la Casa de Mar sur son îlot, puis le poste à terre, puis le terrain.

Soudain, nous vîmes un autre avion, puis un second. C'étaient Delrieu et Hamm qui avaient plongé sous la brume à hauteur de Puerto Cansado. Delrieu avec Roig à son bord, atterrit le premier pour marquer le terrain, nous suivîmes à distance convenable selon la direction indiquée. Il était 15 heures.

Au cap Juby

Au sol, le colonel Bens, averti par le bruit des moteurs attendait et nous fit un accueil chaleureux. Tout de suite, les bidons d'essence arrivèrent. Mais il fallait se contenter de faire le plein pour le lendemain car nous avions un retard de 2 heures, qui nous interdisait de tenter l'étape suivante, 610 kilomètres, le jour même. D'ailleurs, le ravitaillement allait être long, au delà de toute prévision. Un fort vent soulevait le sable des dunes, obligeant aux plus grandes précautions pour assurer la pureté de l'essence. Les Maures étaient très complaisants, mais il fallait leur expliquer la manœuvre. Les pilotes étaient fatigués par 8 heures et demie de vol et leur dur travail d'Agadir. Le bon chocolat du général Mouveaux ne comptait plus guère : c'était cependant tout ce qu'on avait pris dans la journée.

Mais, la résolution d'être prêt avant le soir était telle que personne ne songeait à autre chose qu'aux "zincs". Notre appareil avait un tuyau d'eau avarié : les mécaniciens le brasèrent sur place. En outre, les boulons d'attache du moteur s'étaient déréglés, ils les remirent au point et décidèrent de les caler, ainsi que ceux des autres appareils. À 18 h 30 les avions étaient enfin prêts, sauf celui de Hamm, dont la voilure portait une large déchirure d'une demi-phalange. Les mécaniciens essayèrent un recollage, mais l'air était si humide et le vent si fort que tout collage de grandes pièces devenait impossible dehors.

L'enceinte nécessaire

Pendant tout le temps du ravitaillement, le colonel Bens n'avait pas quitté le terrain, se promenant de long en large devant les avions.

— « *Je n'ai été averti qu'avant-hier, me disait-il, comment veut-on que je prépare une politique en deux jours ? Je ne puis pas faire garder vos avions par la force. Il faudrait qu'on me laissât libre de vous organiser une enceinte où vos avions passeraient la nuit en sécurité. Aujourd'hui, je ne puis répondre de rien. Par bonheur, c'est l'époque du ramadan et les tribus sont dans l'intérieur. J'espère qu'il ne se passera rien de fâcheux. Mais je ne puis qu'espérer alors que je voudrais vous rassurer.* »

Du fait que le poste espagnol du cap Juby est un poste fermé, sans couverture indigène autour de lui, la région est ordinairement tranquille. Mais même en pays civilisé, on aime bien ne rien laisser dehors pendant la nuit. Le souci du colonel se comprenait.

Roig méhariste

Cependant, Roig liait connaissance avec les partisans maures du colonel Bens. Leur chef était un ancien brigadier de méharistes français, parlant français et tout fier d'exhiber ses papiers de service. Comme son chameau était couché près de là, Roig enfourcha la monture, la fit lever et partit au trot comme un méhariste consommé. Cette petite démonstration le mit en faveur près des Maures. L'ancien brigadier voulut monter en croupe et ils parcoururent ensemble un nouveau tour de dune. La liaison était faite.

Vers la tombée du jour, le vent était passé au nord, soulevant sur la dune de toutes petites flammèches de sable qui couraient à ras de terre en ondulant comme des serpents. La brume avait enfin disparu. La journée du lendemain s'annonçait sous d'heureux augures.

Chez le colonel Bens

Dans la citadelle où il rentra le dernier, le colonel nous avait fait préparer des chambres avec de bons lits aux draps brodés. Un repas excellent nous fit oublier les fatigues de la journée et acheva de calmer un énervement que de franches et solides engueulades réciproques avaient déjà bien dégagé. Le plan du lendemain fut arrêté assez tranquillement. Puis la charmante cordialité du repas remit tout le monde au point. Des toasts chaleureux à l'Espagne et à la France élevèrent les esprits au-dessus de ces sacrés bidons d'essence si lents à se vider. Et la voix claire, prenante d'un jeune ténor chantant, aux accents de la guitare, de mélancoliques et passionnées cantilènes de Valence, jeta une note d'émotion artistique sur l'obsession sportive du « *raid à tout prix* ».

Dormant au clair de lune.

Au milieu de la nuit, je montai sur la terrasse de guet près de la sentinelle. Un délicieux clair de lune éclairait le bled. Devant nous, isolés sur l'immensité de la lune, les trois avions scintillaient dans la clarté lunaire comme de gigantesques oiseaux dormant au sol, leurs ailes d'argent voluptueusement étirées. Il faisait très doux. La sentinelle alluma sa pipe et nous causâmes. De temps à autre un cri montait dans le silence de la nuit : « *Alerta, sentinela.* » À quoi mon compagnon répondait : « *Alertado estoy.* » Sous le vent léger, les appareils ne couraient aucun risque d'être chavirés. Tout allait bien.

La deuxième étape - Jeudi 4 mai

Cap Juby à Rio de Oro, 610 kilomètres en 4 h35.

Rio de Oro à Port-Étienne, 390 kilomètres en 3 h28.

Un drap de lit dans l'aviation

À 3 h30 du matin, on nous réveillait. Il restait en effet une réparation à faire, on avait décidé que, faute de pouvoir coller une pièce à l'aile déchirée de Hamm, on y coudrait une grande bande de toile prise sur un drap de lit que l'on avait acheté la veille à l'unique commerçant du cap Juby, l'agent de la Transatlantique. Le colonel Bens sortit avec nous du fort et nous accompagna sur le terrain. La réparation fut longue. Il fallait s'éclairer d'une petite lampe électrique à dynamo fonctionnant à la main, cela donnait à peu près une bonne bougie. Vers le milieu de l'opération, des soldats arrivèrent avec une marmite de chocolat épais et succulent, accompagné d'une boîte de biscuits. Nous lui fîmes largement honneur et le colonel Bens nous bourra les poches de gâteaux.

La blessure de Lefroit

À 6 heures, la réparation durant toujours, Roig décida de partir devant afin de tenter encore la liaison le soir même avec Dakar grâce au vent qui se montrait favorable. Un accident marquât ce départ. Le mécanicien Lefroit, fatigué par la dure journée de la veille, se laissa toucher la main par l'hélice qu'il venait de lancer. Le cuivre de la pale se tordit sous le choc.

Lefroit fut conduit immédiatement à l'infirmerie où le major lui donna les premiers soins.

L'hélice l'avait atteint au-dessous de l'articulation du pouce gauche.

Cet accident nous consterna. Cependant, l'avion frémissait de tout son corps, crachant du feu dans le petit jour, brute sinistre et belle. Roig me serra la main :

— « *Vous laisserez Lefroit aux bons soins du major espagnol, me dit-il, nous le reprendrons au retour.* »

On enleva la caisse et la bête impatiente prit son vol.

Arriver à Dakar !

Les deux autres avions furent prêts à 6 h30. Mais Lefroit était revenu, voulant absolument partir. J'eus beau le raisonner. Il était obsédé par cette idée : arriver à Dakar. Il en pleurait. Les menaces de gangrène, de panne dans le bled, d'amputation n'y faisaient rien. Il voulait « *arriver à Dakar* ». Je dus employer l'argument décisif : « *Ordre de Roig* ». Le colonel Bens le prit par le cou et l'entraîna paternellement à l'écart. Nous partîmes, attristés de laisser notre compagnon, mais bientôt ressaisis, comme lui, par la tyrannie de l'objectif : arriver à Dakar.

Le temps était assez clair, avec bon vent arrière. Cueille et Hamm naviguaient de conserve. À 8 h10, nous reconnûmes, au cap Bojador, l'épave de l'Oued Sebou, qui me rappela la triste captivité de son équipage dans ce même pays que nous traversions. À 9 h 58, nous passions le cap Elbow.

À la recherche de Cisneros dans la brume

Les lourds paquets de brume arrivaient du large, voilant peu à peu la mer et le sol. Vers 10 h 30, en concordance avec mes calculs à la montre, le fléchissement à l'ouest de la Roca Cabron del Norte se dessina sur la brume : nous approchions de l'étape de Cisneros. Cueille plongea alors par le premier trou de brume pour chercher le sol, suivi par Hamm. Le plafond brumeux était suffisamment haut pour permettre le « *rase mottes* », vol très près du sol. Nous cherchâmes la presque île pendant quelques instants, puis Cueille orienta vers le nord-ouest afin de reprendre la côte au nord de l'objectif et longer la falaise.

Dans les remous au pied de la falaise

Mais lorsque nous arrivâmes à la côte, nous fumes pris dans de violents remous qui faillirent nous plaquer sur l'eau. Un moment, nous nous trouvâmes au milieu d'une brume de plus en plus opaque, de travers sur

l'aile et au ras des vagues. Cueille laissa là le périlleux itinéraire et remonta vivement jusqu'au-dessus de la brume.

Il s'efforça de survoler les parages, car nous nous savions au-dessus de Rio de Oro, et d'attendre une éclaircie. Soudain, nous aperçûmes à notre droite un vague dessin gris sur la brume rousse. Je compulsai attentivement la carte, la presque île du Rio de Oro semblait se dessiner sur la brume. Nous nous approchâmes. La même différence de nuages enregistrée la veille entre la brume de mer et la brume de terre, se manifestait. Le dessin de la presque île était très reconnaissable : Cueille plongea par le premier trou de brume et nous découvrîmes en effet, la grande sebka à l'entrée de la presque île. Le reste était un jeu d'enfant pour un pilote comme le nôtre. Il rase le sol, qui était partout excellent pour l'atterrissage. Nous découvrîmes bientôt le poste espagnol au bout de la presque île, nous atterrîmes, il était 11 heures.

Où sont les autres ?

Il n'y avait encore personne d'arrivé, pas même Delrieu parti avec Roig une demi-heure avant nous. Quant à Hamm, il nous avait quittés au moment de la bourrasque contre la falaise, où chacun avait du songer uniquement au sauve-qui-peut. Un sentiment d'angoisse nous oppressa le cœur.

Cependant, le commandant Sans, chef du poste espagnol, accourait nous souhaitant la bienvenue. Un camion plein d'essence arrivait en quatrième vitesse. Nous fîmes rapidement le plein soit pour continuer la mission, soit pour aller au secours de nos camarades dès que le temps s'éclaircirait.

Vers 11 h 30, la brume se dissipa sur la presque île, seul un bourrelet se maintenait sur la côte à l'autre bord du golfe. Nous avions calculé que Delrieu avait de l'essence pour voler jusqu'à midi et quart, Hamm jusqu'à midi trois quarts. Mais rien ne s'annonçait dans le ciel.

La pose dans le désert

Enfin, vers midi, les Maures qui nous entouraient poussèrent des cris : un avion arrivait du nord-est. Cueille le reconnut, c'était celui de Delrieu. Il atterrit bientôt près de nous. Surpris par la brume comme il approchait du Rio de Oro, il s'était posé au sol en attendant l'éclaircie. Il y a, en effet, tout le long de la côte, depuis l'Oued Draa, une bande d'atterrissage presque ininterrompue. Delrieu et Roig s'étaient donc posés très commodément, avaient laissé le moteur au ralenti, quelques instants, afin d'être prêts à repartir en cas d'agression, puis ne voyant personne approcher, avaient calé le moteur, étaient descendus se dégourdir les jambes. L'éclaircie venue, ils étaient remontés et nous rejoignaient. La panne dans le Rio de Oro, la terrible panne en Mauritanie insoumise venait d'être franchie.

Mais Hamm n'apparaissait pas, comme le temps restait voilé, on décida d'achever le plein des appareils, de déjeuner, et de partir à l'éclaircie.

À la recherche de Hamm

Le commandant Sans nous fit un chaleureux accueil, tout heureux de retrouver Roig, dont il avait gardé le meilleur souvenir. Nous prîmes l'air à 15 h 42, remontant au nord puis virant au sud à 16 heures. Vers 16 h 20, après avoir doublé à terre la pointe du Rio de Oro, nous marchâmes en zigzags pour rechercher Hamm le long de la côte et à l'intérieur. La visibilité était très suffisante, mais nous ne découvrîmes rien. À 16 h 35, nous perdions de vue Delrieu qui s'était mis en rase-mottes au long de la côte. À 16 h 40 nous passions la baie de Cintra. Nous crûmes voir de loin une fumée d'essence à terre, mais c'était une illusion. À 17 h 06, nous reconnaissons la pointe de Las Talaitas où sont mouillées sept barques de pêche. Nous regardons attentivement au sol, car si Hamm a vu ces barques, il aura sans doute atterri près d'elles. Mais nous ne découvrons rien. À 17 h 19 nous sommes par le travers d'une île que ne signale pas notre carte. Au sol, de petites dunes de sable se succèdent en forme de croissants, formées par la poussée constante des vents alizés. À 17 h 46 nous coupons le cap Barbas. À 17 h 48, Cueille nous montre à terre deux points brillants. Il y a solution de continuité. Est-ce l'avion de Hamm, cassé en deux ? Nous approchons en descente rapide. Les deux points brillants sont leurs avions : Delrieu est au secours de Hamm. Nous descendons à notre tour. Mais Roig nous fait signe de continuer vers Port-Étienne. Les deux avions sont posés l'un près de l'autre. Nous calculons que Hamm doit être seulement en panne d'essence. Il se trouve à 150 kilomètres environ de Port-Étienne.

À 18 heures, nous passons l'épave du Jean-Bart, 18 h 6 mouillage de quatre barques de pêche, 19 h 12 baie de Santa-Anna, 18 h 17, Porto Nuevo, avec un bateau au mouillage.

Port-Étienne

À 18 h 52, nous arrivons à la péninsule de Port-Étienne, par brume légère, et nous atterrissons à 19 h 10.

Nous avons une demi-phalange de toile emportée sous l'aile droite, un ski détaché et un casque colonial dans le gouvernail. À part ça, les règles de l'aéronautique sont parfaitement respectées.

Nous sommes reçus de façon très cordiale par le gouverneur de Port-Étienne et le lieutenant Baillon qui commande le détachement de Sénégalais. Le terrain d'atterrissage a été fort bien préparé. Il est de sol excellent, marqué par des pylônes de trois poteaux à base très large, qui forment profil dans tous les sens. Le terrain où le lieutenant Lemaître brisa son appareil est tout proche. Ce terrain est de couleur plus brune que le reste, ce qui le désignait normalement pour un atterrissage imprévu. En réalité, c'est un sable beaucoup trop mouillé, qui ne tient pas, alors qu'à côté de lui un sable plus pâle, qui à l'air trop fin, est au contraire bien tassé et offre un sol excellent. Il suffisait d'une reconnaissance à terre pour s'en apercevoir. C'est le grand mérite de la mission Roig que d'avoir préparé le sol sur toute la ligne, au lieu de chercher à l'éviter. De ce qui paraissait autrefois l'ennemi à vaincre, elle a fait son allié, un allié excellent.

Une heure après notre arrivée, un autre avion grandissait dans le soir tombant. C'était Delrieu avec Roig, qui amenait Hamm. Ils avaient essayé de ravitailler l'avion de Hamm en se servant d'une boîte à biscuits pour transvaser l'essence d'un avion à l'autre. Mais la transfusion du précieux sang était trop lente pour que l'avion eût avant le soir la force de faire l'étape. Ils avaient donc décidé de le laisser pour y retourner le lendemain. Hamm nous raconta qu'il avait été pris par la panne sèche, obligé d'atterrir moteur calé. Peu après, des chacals s'étaient approchés qu'il avait dû repousser à coups de revolver. Dès qu'il aperçut Delrieu, il déploya le chèche qui lui entourait la tête et l'agita. Puis, se voyant reconnu, il avait laissé flotter l'étoffe dans le vent pour indiquer à Delrieu l'orientation d'atterrissage. Delrieu et Roig ajoutèrent qu'ils avaient trouvé sous l'aile de l'avion en panne le tonneau d'eau et une boîte de jambon, car Hamm portait les vivres : il avait de quoi tenir.

Néanmoins, il dut trouver certainement beaucoup plus de saveur au repas que lui offrait la petite garnison de Port-Étienne. Là, il n'y avait plus de chacals comme indésirables commensaux.

La troisième étape - Vendredi 5 mai

Port-Étienne à Saint-Louis, 590 kilomètres en 4 h 38.

Saint-Louis à Dakar : 210 kilomètres en 1 h 22.

L'avion courrier part devant

Les ordres sont ainsi donnés : Cueille avec le courrier, Roig et Louis, continuera sur Dakar, Delrieu prendra le mécanicien Bonnord et Hamm pour aller se ravitailler d'essence et dépanner l'avion laissé au cap Barbas.

Nous nous mettons en route et quittons Port-Étienne à 6 h 52, nouvelle heure locale, en avance d'une heure sur la nôtre.

Le temps est légèrement brumeux. Au lieu de faire le tour de la presqu'île, nous piquons droit au-dessus de la baie, dont nous achevons la traversée à 7 h 06, pour virer alors vers le sud. À 7 h 24 nous abordons la baie d'Arguin que nous contourrons. À 7 h 54 nous passons une pointe très prononcée, au nord des îles Tidney, pointe que ne mentionne pas notre carte. À 8 h 7 nous sommes par le travers des îles Tidney. À 8 h 15 nous coupons un cap qui paraît être le cap Mériki. Nous constatons, que la carte marine est extrêmement défectueuse. Le pays est très significatif, coupé de repères faciles pour un avion. Mais les levés géographiques pris de la mer sont incomplets et souvent faux. Le premier travail de la ligne Latécoère devra être de lever cette côte.

Sol moins propice

À 8 h 20, nous trouvons les épineux, arbustes très durs, qui bientôt vont peupler le sol et l'interdire à l'atterrissage, si facile jusqu'ici. Cependant, Roig me fait remarquer qu'il y a de nombreuses Sebkas, petits étangs desséchés, tous creusés par le vent dominant, ayant donc leur plus grande longueur dans le sens de l'atterrissage.

En période sèche, ils semblent offrir des terrains propices et multiples (à étudier au sol, car certaines sebkas ont un fond mou, propice à l'enlèvement.)

8 h 31. Quatre biches courent au sol. 8 h 35. Nous achevons la traversée du cap Mériki, coupé par la base et nous orientons vers le S.S.E.

8 h 45. Les sebkas deviennent plus vastes, tout en conservant leur plus grande longueur dans le sens du vent.

La côte, jusqu'ici affaissée comme une plage, remonte en falaise. Nous avons navigué, au ras du sol, pour

profiter du vent arrière, mais la chaleur est intolérable. Après l'incident d'hier, Cueille n'a pas repris son casque colonial, et sur sa coiffure de cuir roux les rayons du soleil semblent grésiller tant la chaleur est obsédante. Je ne puis m'empêcher d'évoquer avec angoisse l'insolation possible du pilote qui rendrait notre avion subitement fou. Le métal de la carlingue est chaud. Que doit-ce être au poste de pilotage, près du moteur ! Enfin, Cueille à bout de force, tâte de l'altitude. À 800 mètres nous trouvons une couche de température convenable. Mais la leçon vaut d'être retenue : le casque colonial est indispensable pour traverser ces régions. Il suffira de l'assujettir solidement contre le vent.

9 h 16. Nous doublons l'épave du *Montesquieu*. Un campement de Maures se trouve un peu au sud au bord de la plage.

10 h 27. Nous survolons M'Terert. Le terrain est fort bien signalé, marqué d'angles blancs avec un rond blanc au centre « *M'Terert* » en lettres très visibles. Nous n'atterrissons pas, Roig lance seulement un message.

11 h 15. Nous apercevons le fleuve sénégalais, puis N'Biak.

À Saint-Louis

11 h 20. Nous atteignons Saint-Louis, atterrissons à 11 h 30 un peu durement car l'orientation du vent n'a pas été signalée. Il serait désirable qu'on installât sur tous les terrains des T mobiles formant girouette. Le gouverneur général de Mauritanie, colonel Gaden, M. Cherruys, secrétaire général, M. Maillet, gouverneur général du Sénégal, le colonel commandant le territoire du Sénégal, représenté par le capitaine Grivel, entourés de la colonie française, nous souhaitent la bienvenue. On nous emmène au palais du Gouvernement, où une charmante réception nous est offerte.

Le commandant Tulasne, commandant l'aviation en A.O.F., a tenu à venir au-devant de nous. Le grand salon du palais est délicieusement frais, nous nous laissons aller à causer. Puis je fais un rapide tour sur la grande place jusqu'au bord du pittoresque bras de fleuve dont les berges sont garnies de pirogues devant la rangée des maisons aux toits de tuiles rouges. Et nous roulons à nouveau vers le camp d'aviation, à travers les jardins qui entourent Saint-Louis.

Au terrain, je retrouve l'interprète Bou el Mogdad, qui accompagna en France les rois nègres l'an dernier. Il me prie de le rappeler au bon souvenir de ceux qui le reçurent à Casablanca.

La première panne

Nous prenons une série de clichés pendant qu'on achève le plein d'essence. Il est 16 heures passées. Le commandant Tulasne monte le premier dans son avion et part pour Dakar. On lance le moteur du nôtre. Tout à coup Cueille lève les bras et fait un signe énergique de dénégation :

— « *On ne part pas.* »

Qu'arrivait-il ?

Cueille avait arrêté le moteur, descendait, enlevait le capot.

Une rapide inspection lui permit de constater qu'une de nos deux magnétos ne donnait pas.

— « *Elle est dégonflée.* » disait Cueille.

On demanda une magnéto au camp d'aviation qui en avait deux de rechange, mais elles étaient toutes deux pour le côté droit, alors que la nôtre manquait à gauche. Le soleil baissait. Il était impossible de tenter un atterrissage de nuit sur le terrain de Dakar. Les minutes devenaient précieuses. Roig demanda alors à un second avion militaire venu avec le commandant Tulasne de lui prêter sa magnéto pour assurer le courrier. Le service fut rendu de bonne grâce. À 17 heures, nous partions.

Une heure d'angoisse

— « *Je passe une heure d'angoisse terrible, me criait Roig peu après le départ. Être si près du but et entendre le moteur bafouiller !* »

Je lui montrai l'heure qui était encore favorable. Mais la nature du sol l'inquiétait. Une panne eût obligé à « *casser du bois* ».

Cependant, le moteur continuait à bafouiller d'une façon assez régulière et il n'y avait qu'à souhaiter qu'il continuât à bafouiller jusqu'à Dakar.

Bientôt nous apercevions la baie de Dakar, Rufisque à notre gauche, puis Dakar que nous survolions carrément. À 18 h 25, nous atterrissions et remettions le courrier.

Nous avions, depuis Casablanca, 22 h 35 de vol effectif.

L'objectif atteint

Au terrain de Dakar toutes les hautes personnalités de l'A.O.F. et de la ville nous attendaient : M. Ollivier, secrétaire général représentant M. Garde, qui est en France, le général Claudel, le général Pelletier, M. Merle, directeur des postes de l'A.O.F., M. Sergent, maire de Dakar, les officiers de la garnison, une notable partie de la colonie dakaroise.

Après l'échange de salutations, nous sommes emmenés en ville où des appartements nous ont été préparés. M. Ollivier, nous recevra à dîner en toute simplicité.

La nuit est tombée.

L'on n'a aucune nouvelle des deux autres avions, qui devaient coucher à Saint-Louis.

Dakar, dimanche 6 mai

Aucune nouvelle n'est arrivée pendant la nuit au sujet de Delrieu et Hamm. Nous commençons à éprouver quelque inquiétude.

Comme nous devons déjeuner au secrétariat général et que nous n'avons que nos habits de voyage, nous allons nous acheter des complets blancs. M. Vezia nous ouvre obligeamment ses Galeries sénégalaises bien que ce soit dimanche et en un quart d'heure nous sommes équipés comme d'authentiques coloniaux du cru.

A la poste, toujours pas de nouvelles de nos avions, Roig se met d'accord avec le receveur des postes, M. Compescure, puis nous rentrons. À peine étions-nous arrivés qu'un coup de téléphone nous avertissait que Delrieu et Hamm venaient d'atterrir à Dakar. Voici ce qui s'était passé :

La nuit, dans la brousse

Le dépannage au cap Barbas avait eu lieu normalement. L'avion avait été retrouvé intact, le pays étant absolument désert. Un ravitaillement léger avait permis à Hamm de reprendre son appareil pour l'emmener à Port-Étienne, où le plein avait été fait. Puis tous deux étaient repartis. Mais la tombée du jour qui a lieu dans ce pays vers 19 heures, avait surpris les avions en pleine campagne et Delrieu avait jugé plus prudent d'atterrir pendant le jour que de chercher dans la nuit le terrain de Saint-Louis, qu'il ne connaissait pas. Ils s'étaient donc posés au sol tous deux, quelque part par là, et avaient dormi dans les appareils sans recevoir aucune visite.

Les Maures servants d'avions

Le lendemain à l'aube, ils s'étaient ébroués et envolés comme les oiseaux du pays vers Saint-Louis. Une nouvelle panne, provenant d'un radiateur qui fuyait, les obligea à se poser de nouveau. L'atterrissage fut également heureux. Bonnord fit la soudure. Des indigènes qui s'approchaient avec une certaine méfiance furent utilisés à apporter de l'eau. On distribua quelques couteaux aux hommes, quelques miroirs aux femmes et on fit brasser l'hélice par les hommes pendant le réglage des soupapes. Ces relations improvisées se teintaient, on le voit, de la plus grande camaraderie.

Un nouveau vol amenait nos compagnons à Saint-Louis où ils faisaient leur plein. Puis, c'était le dernier bond pour Dakar, où ils arrivaient encore à temps pour assister au déjeuner offert par M. Ollivier en l'honneur de la mission Latécoère.

Des discours

Le général Claudel, le général Pelletier, le commandant Tulasne, des officiers de l'aviation, le maire de Dakar, le président de la chambre de Commerce, entouraient Mme et M. Ollivier. Au champagne M. Ollivier souhaite la bienvenue à la mission Latécoère : M. Roig et M. Louis remercient.

Le soir, la mission était revue chez le général Claudel, qui se plut à évoquer des anecdotes d'un Maroc dont il avait gardé un très vivant souvenir.

Le lendemain, le général Pelletier citait la mission à l'ordre de la place.

Lundi et mardi furent passés à la révision des appareils, grâce à la complaisance du commandant Tulasne qui apporta à la mission le concours précieux du camp d'aviation.

Mercredi, M. Roig partait pour Saint-Louis pour converser avec le colonel Gaden au sujet de l'organisation politique du parcours. Nous devons le prendre, le lendemain matin, à Saint-Louis et essayer de boucler à nouveau le trajet en sens inverse, dans le même délai de trois jours

UN ÉPISODE EN MAURITANIE

Dakar - Jeudi 10 mai

Fausse alerte

Roig est parti hier matin par voie ferrée pour Saint-Louis afin d'y converser avec le colonel Gaden sur la préparation politique de la ligne. Nous devons le prendre ce matin à Saint-Louis où Delrieu eût seul atterri et nous eussions continué jusqu'à M'Terert.

Dans l'après-midi d'hier, j'ai fait les visites d'adieu au nom de tout le monde.

À 17 h 30 un câblogramme de Casablanca nous avertit de ne pas quitter Dakar avant d'en avoir reçu l'ordre de M. de Massimi qui est à Casablanca en instance de départ pour le cap Juby.

La rédaction de la dépêche provoque une certaine émotion. Elle laisse croire que des renseignements nouveaux sont venus de la ligne d'étapes, et nous pensons qu'il s'agit de cap Juby. Un autre télégramme venant de Saint-Louis nous confirmait l'interdiction de quitter Dakar.

Ce matin, cependant, nous avons poussé les préparatifs de départ afin d'être prêts à toute éventualité. En effet, dans la matinée, nous recevons l'ordre de partir le lendemain vendredi. Nous répondons à Roig en lui offrant de partir le soir même pour gagner sur le programme. Accepté.

À 15 h10, Delrieu décollait du terrain de Dakar, avec l'intention d'atterrir pour prendre Roig à Saint-Louis et nous signaler du terrain, si nous devons descendre, ou pousser jusqu'à M'Terert.

On ne part pas

Nos moteurs tournent pendant qu'il part. Puis Hamm prend l'air à son tour et nous attend au-dessus du terrain. Cueille n'a pas l'air satisfait. Son moteur ne rend pas. On tente le départ, le décolletage est si faible que Cueille reprend vite terre avant la fin du terrain. Comme à Saint-Louis, son énorme gant fourré s'agite au-dessus de la carlingue : « *On ne part pas.* »

Nous revenons aux cales. Le moteur essayé à nouveau, s'arrête brusquement.

Tous les efforts pour le remettre en route sont infructueux. L'hélice est folle. Cueille veut la tâter lui-même. Il écoute attentivement un grincement qui semble venir du moteur, puis pousse quelques « *non* » violents comme des jurons et retire ses chaussures d'Esquimaux : « *Nous ne partirons pas.* »

Hamm qui nous surveillait, avait déjà vu notre signal de secours, la combinaison étalée sur le plan supérieur, et avait atterri.

Une nouvelle étude du moteur nous fit conclure que le pignon de commande des arbres à cames ne fonctionnait plus. C'est une panne grave qui oblige à démonter tout le moteur. Le commandant Tulasne nous tire d'embarras en nous offrant l'échange avec un de ses moteurs qui vient d'être revu. Le général Claudel approuve avec une extrême bienveillance pour nous. Le remontage doit être fait dans la journée du lendemain. Nous remercions vivement et je descends au télégraphe pour avertir Roig s'il en est encore temps.

N. B. - Nous apprendrons ensuite que Delrieu n'a pas trouvé le terrain de Saint-Louis. Il dut atterrir à côté, appela un passant et l'invita à monter dans son appareil pour le lui indiquer. Cette ascension imprévue amusa fort le passant, après l'atterrissage.

Dakar - Vendredi 11 mai

Nous l'avions échappé belle

Monté au terrain à 9 heures. Le commandant Tulasne nous informe que l'arbre de l'hélice est rompu. Si Cueille avait poussé au départ pour décoller, nous en avions encore à peine pour quelques centaines de mètres et nous tombions en perte de vitesse dans un terrain accidenté, planté de baobabs énormes, qui ne nous eût pas pardonné, 10 heures, le moteur de rechange a bien donné au banc d'essai.

On communique de la poste les télégrammes ci-après :

« *Latécoère Casablanca à Roig. Rio de Oro.* »

« *Avion Vanier avec Massimi parti jeudi pour cap Juby où vous recevrez instructions verbales.* »

« *Pauilhac.* »

« *Latécoère, Casablanca à Roig, Cap Juby.* »

« *Si avion Vanier pas arrivé, faites recherches.* »

« *Pauilhac.* »

Nous n'avons, ici, aucune nouvelle de l'avion de Vanier. Nous suggérons à Roig, sur le conseil du très aimable receveur des P. T. T. à Dakar, M. Compescure, de demander des nouvelles par Ténériffe.

L'avion Vanier eût dû ne quitter Casa qu'en même temps que nous aurions quitté Port-Étienne. Il eût même été prudent que voyageant seul, il attendit notre arrivée au cap Juby pour quitter Agadir.

S'il se trouve en panne, nous sommes hors d'état de le secourir avant trois jours. Espérons qu'il n'y a panne que de nouvelles.

Je passe l'après-midi au Métropole, en face de la poste, afin d'assurer une liaison télégraphique en cas de besoin.

M. Ollivier, gouverneur général par intérim m'a prié de le tenir constamment au courant. Nous rencontrons une coalition d'appuis et de bienveillance.

Dakar-M'Terert, samedi 12 mai

On repart

Le nouveau moteur est monté sur l'avion. Il a tourné de façon satisfaisante hier soir. Dès 5 heures du matin, les mécaniciens du camp d'aviation se sont mis au travail. À 9 heures, Cueille monte pour un vol d'essai. Tout va bien. Encore quelques réglages secondaires et nous pourrons partir.

Un télégramme de Roig nous a appris que l'avion Vanier-Massimi était arrivé au cap Juby. Nous sommes soulagés d'une grosse angoisse.

J'avertis Roig de notre départ imminent. Le général Claudel est monté au terrain. M. Borel y représente le Gouvernement général.

À 10 h 25, nous décollons avec Hamm. Nous naviguons au-dessus de 1 500 à 1 700 mètres en moyenne. Nous évitons ainsi le vent de nord-ouest contre lequel Hamm lutte plus bas. Nous estimons voler par vent d'est très faible, conformément aux indications météorologiques de la région.

À 12 h 10, nous survolons le terrain de Saint-Louis. Un avion est au sol, qui décolle à notre arrivée. Simple coïncidence, car Roig nous déclare plus tard ne nous avoir pas vu venir. Hamm colle Delrieu. Tous deux volent bas. Nous devons plusieurs fois virer pour les attendre.

À 12 h 40, nous doublons le coude du Sénégal, où le fleuve passe de la direction est-ouest à celle de nord-sud. Nous abordons la région des grands marigots. À 13 h 22, nous atteignons M'Terert. À 13 h 25, nous sommes tous trois au sol.

M'Terert

On commence immédiatement le plein des appareils. Nos calculs nous montrent, en effet, que nous pouvons encore atteindre Port-Étienne ce soir. L'essence enfouie sous le sable il y a trois mois par Roig est rapidement déterrée. Ce sont des caisses de la Vacuum, que nous trouvons en excellent état d'après ce curieux magasinage.

Un groupe nombreux de Maures s'empresse autour de nous. Car le terrain de M'Terert est une immense cuvette de sable dur, où l'on trouve à moins d'un mètre une eau très salée. Dans la partie orientale les indigènes creusent des trous, laissant le sol se densifier lentement sous l'action du soleil, puis écrèment le trou. Les travailleurs sont assez nombreux, ils ne tardent pas à nous entourer curieusement, mais on a toutes les peines du monde à en obtenir un peu d'aide.

Une douche imprévue

À 14 h 30, le plein est fait, les moteurs sommairement revus, on décolle à nouveau. Pendant que nous virons pour prendre notre direction, une gerbe d'eau jaillit soudain du moteur, inonde le fuselage et nous fouette la figure. La température du moteur monte rapidement, jusqu'à 115 degrés. Cueille revient au terrain.

Un premier examen ne donnant aucun renseignement immédiat, il faut renoncer à repartir pour Port-Étienne. D'ailleurs, nos compagnons ne nous ont pas attendus sur la ligne de vol, nous sommes décrochés du convoi. Nous avons donc tout le temps de revoir le moteur afin d'être prêts pour demain matin.

Tout à l'air de fonctionner. Un essai aux cales donne de bons résultats. On ne comprend rien à ce qui s'est passé tout à l'heure.

Peut-être un de ces phénomènes d'origine climatérique dont on nous a parlé à Dakar. Nous essaierons de repartir demain à l'aube.

En panne chez les Maures

En attendant, Cueille proclame « *qu'on casse la croûte* ». Menu : poulet de conserve et pâté de foie gras truffé. La boîte de poulet est plantureuse, mais son contenu bien maigre. Comme les homards pêchés au temps de la lune, elle ne contient guère que de l'eau dans sa carapace de fer-blanc. À défaut de pain, nous mangeons, non pas des brioches comme le proposait Marie-Antoinette aux Parisiens, mais des biscuits salés, dont l'emballage me fait penser à mon ami Sicre et à Casablanca. L'eau du pays est détestable : croupie, pourrie, avec un affreux gout d'œufs décomposés. Les Maures l'affirment excellente.

Heureusement le garde-cercle, le brave Chiabi Kanti, ex-tirailleur sénégalais qui a servi au Maroc, nous signale un puits d'eau claire à 2 heures de chameau. On affrète un de ces vaisseaux du désert chargé d'une paire de guerbas. Et, pendant que mes compagnons montent sur la dune en reconnaissance, j'écris en hâte un message pour le premier Français de ce bled.

J'ignore son nom, son titre et sa résidence. Sur l'enveloppe j'ai écrit : « *Avec prière de prendre connaissance puis acheminer vers le prochain télégraphe, pour transmettre à Saint-Louis et Dakar.* »

Dans la missive, j'explique notre situation, priant qu'on ne s'alarme pas car tout va bien. Je remets la lettre à Chiabi Kanti. Cette poste très vague arrivera sûrement à sa destination, et par les voies les plus rapides. Puis je rejoins mes compagnons.

En haut de la dune boisée de gommiers épineux qui se trouve entre la saline et la grande lagune, Chiabi Kanti a dressé pour nous une petite tente, une tente Latécoère en poil de chameau qui représente tout l'aéroparc actuel de M'Terert. Nous y prenons le thé avec Fadil, le gérant de la saline, qui nous mène ensuite à sa tente, toute proche. Le soir tombe. Les femmes préparent la bouillie de mil qui constituera le repas de la famille. On ajoute au mil des graines sèches de pastèques, qu'une femme au corps sculptural écrase dans un mortier au moyen d'un énorme pilon tenu à deux mains. Elle est à peu près nue, seul un lambeau de peau de chèvre lui couvre les reins. Les reflets du couchant rouge jouent sur sa peau de bronze, ses cheveux flottent en tresses crépues, ses seins drus s'érigent, bombés et armés comme des rondaches. Malheureusement, elle se mouche dans ses doigts tout en triturant la farine pour la bouillie. Près d'elle la favorite, au teint bleuté, aux yeux de velours très doux qu'ombragent de longs cils courbés, encadré dans des pendentifs de menus coquillages et de mauvais corail son profil d'enfant mutin. Des marmots nus grouillent autour des femmes. Au milieu du demi-cercle, dans une énorme marmite, mijote lentement la bouillie de mil. Cueille se taille un succès avec sa lampe électrique pistolet. Les femmes se foudroient à bout portant de jets de lumière où leurs éclats de rire découvrent des claviers d'ivoire immaculé. Et Cueille déclare :

— « *Mais c'est des braves types dans ce pays ! C'est des copains, les Maures.* » Nous sommes en Mauritanie française.

M'Terert - Dimanche 13 mai

En panne définitive

Nous avons dîné hier soir d'un peu de lait de brebis et de la fameuse bouillie de mil. Cueille n'a pu y toucher. Bonnard la mangea avec une tablette de chocolat. Je trouvai qu'elle ressemblait à la bouillie bretonne de sarrasin et j'en mangeai volontiers en évoquant des souvenirs d'enfance, additionnée de sable qui grince sous les dents. Car le sable, ici, se mêle à tout.

Vers 22 heures est arrivé le chameau envoyé au puits d'eau propre. Nous avons bu voluptueusement de cette bonne eau fraîche, avalant un comprimé de quinine. Dans la nuit, le chameau agenouillé avec sa cargaison ressemblait à une gondole lourdement chargée. De bon matin, nous sommes retournés à l'avion. À 5 h 30, nous mettons en marche. Le moteur rend bien, garde une température normale. Le matin est très frais. Peut-être hier avons-nous été vraiment victimes du phénomène d'origine climatique. Après essai au point fixé nous partons. Décollage normal. Bonne montée. Cueille, prudent, ne s'éloigne pas du terrain. Il a infiniment raison car soudain le moteur reprend sa montée de température, jusqu'à 115°. L'eau a de nouveau giclé en pluie fine. Déjà Cueille a viré, ralenti pour la descente et nous repose bientôt au terrain :

— « *Il n'y a rien à faire. Quelque chose doit être démolí.* »

Bonnard démonte la pompe. Nous avons hésité hier à le faire car la durite de rechange se trouvant dans l'avion de Hamm, nous ne pourrions plus opérer le démontage. Mais il faut se rendre compte et être prêt à la réparation, au cas où l'on viendrait nous dépanner. De fait, le démontage de la pompe révèle une

usure considérable, qui réduit le débit de l'eau et ne permet plus un refroidissement suffisant du moteur. C'est donc la panne intégrale, sauf réception d'une pompe de rechange. Nous préparons tout dans cette attente et remontons au campement.

Le "Commandant" Charbonnier

A 9 h 30, pendant que je mets à jour mon carnet de route, on signale l'arrivée du *Commandant*. À la tête de trois Maures, sur un chameau lancé au grand trot, arrive M. Charbonnier, administrateur du Cercle de Mederdra. Il a reçu mon message à 2 h 30 du matin. Le courrier avait tellement poussé que son chameau flancha avant d'arriver au poste et que l'homme dut achever au pas de course en criant : « *Courrier, courrier* ». Averti par ce cri puis par mon message, M. Charbonnier a immédiatement envoyé chercher des chameaux au pâturage et a couvert 75 kilomètres au grand trot pour nous rejoindre au plus vite. Petit, trapu, vêtu d'une vareuse blanche et d'une culotte arabe, sans chaussures, ni chemise, il est bronzé comme un Maure. Homme charmant, s'excusant de n'avoir pu apporter avec lui tout le confort qu'il eût souhaité nous offrir, il fait installer immédiatement sa popote de campagne et nous consulte sur le menu du déjeuner. Il a amené son cuisinier Boubou, qui fut chef cuisinier chez un résident de Saint-Louis. La panne commence à se présenter sous un aspect assez convenable.

Le *Commandant* nous informe qu'il a acheminé notre message sur Dagana qui est à 60 kilomètres de Mederdra, d'où on le télégraphiera à Saint-Louis et à Dakar. Saint-Louis devra ainsi être averti vers 9 ou 10 heures. Il pourra nous répondre pour demain matin en nous donnant des nouvelles des deux autres avions.

La leçon de chameau

En attendant, nous déjeunons, faisons la sieste. Puis M. Charbonnier nous donne une première leçon de chameau. Pas et trot. C'est un peu moins élevé que l'avion, mais beaucoup plus chahuté. Cependant il faudra peut-être regagner ainsi Saint-Louis, car le dépannage par avion ne paraît plus vraisemblable actuellement. Un méchoui cuit lentement pour le repas du soir. Le mouton a été simplement enterré dans le sable de la dune, préalablement chauffé par un brasier que l'on a reconstitué sur le trou comblé. Ce méchoui sans autre condiment que le sable, sera délicieux. Mais on a beau l'essuyer, du sable grince toujours sous la dent. Notre menu comporte, d'ailleurs d'autres plats à l'européenne, moins pittoresques, et plus familiers. Nous y faisons honneur, stimulés par l'entrain du *Commandant* qui est homme de grand bled et nous raconte de curieuses histoires du désert, depuis l'anthropophagie de la Côte-D'ivoire jusqu'aux drames de la soif dans la vaste Mauritanie. Un jour, entre autres, il fut sauvé par ses hommes de la façon suivante : ils devaient marcher jusqu'au soir pour trouver un puits, or, leurs réserves d'eau étaient épuisées, le *Commandant* sentait les signes de la soif qui ne pardonne pas, il voyait les objets en triple, sa gorge se desséchait et le vertige commençait à le prendre. Ses hommes alors, eurent recours au moyen suprême. Ceux d'entre eux qui pouvaient encore saliver s'efforçaient de quart d'heure en quart d'heure, de lui déposer dans la bouche un long jet de salive, et jusqu'au soir le *Commandant*, lorsqu'il se sentait défaillir, renversait la tête et recevait dans la gorge la précieuse salive qu'il ne pouvait plus se fournir lui-même. Il put ainsi tenir jusqu'au puits et fut sauvé.

Ces histoires donnent à notre sommaire installation un extraordinaire relief de confort. Cueille boit à longs traits. Mais il ne peut chasser le cafard. La leçon de chameau lui a brisé les reins. Tout autre sport que l'avion l'exaspère. Il est désespéré à terre comme un oiseau à qui l'on viendrait de couper les ailes.

M'Terert - Lundi 14 mai

La Bannière rose

Pas de nouvelles des autres avions. Au petit jour, nous expédions un nouveau message à Saint-Louis. Cueille ne peut se résigner à abandonner son avion quand il faudrait si peu de choses pour le sauver. D'autre part, nous ne pouvons prendre isolément une décision. Nous attendrons des nouvelles.

Comme nous ouvrons nos valises pour faire un peu de toilette, Cueille poussant une exclamation, brandit une chemisette rose, de femme, brodée au nom d'Andrée. Son amie, chargée de lui préparer sa valise y avait, par mégarde ou coquetterie, glissé cet intime rappel à son souvenir. On assujettit la chemisette à la longue badine dont le « *Commandant* » guide son chameau et nous en faisons notre bannière de tente. Nous voilà désormais sous l'égide d'Andrée qui nous montre la vie en rose. Mais Cueille et Bonnard retournent à leur avion, qu'ils ne peuvent quitter. S'il faut revenir à chameau, j'ai peur pour le moral de notre bon pilote. La rose bannière suffira-t-elle à le distraire de la perte de sa belle monture ailée ?

— « *Vous comprenez*, dit-il à M. Charbonnier, en caressant du regard l'avion argenté, *c'est mon*

chameau à moi, c'est mon chameau ! »

Il scrute l'horizon vers le nord :

— « *Dire qu'ils ne reviendront pas m'apporter la pompe ! Pour une pompe ! »*

— « *Mais, s'ils étaient eux-mêmes en panne ? »*

Le déjeuner apporte une trêve à cette obsession. Menu : Megloub (graisse fraîche de mouton dans boyaux non lavés, passage rapide sur la braise), couscous de mil au céleri, méchoui, riz au gras, épaule de mouton aux flageolets, crêpes de Boubou, café, rhum Cueilie.

La fortune vient en dormant

M. Charbonnier égaie le repas de ses fantastiques histoires d'Afrique. Puis c'est la sieste, sous la tente basse, sur ce sable qui paraît si mou alors qu'il est si dur aux reins de Cueilie. Bientôt Bonnord se lève sans bruit. Je le vois descendre la dune brûlante, vers l'avion. Comme attiré à son tour, Cueilie se lève en geignant sur ses reins endoloris. Il retourne, lui aussi, à l'avion. Ce sont vraiment des « *loups de l'air* », ils me rappellent les marins de chez nous, les fils des côtes bretonnes, qui même vieux, perclus n'attendant plus que la mort, délaissent encore leur foyer tiède pour venir dans le grand vent de tempête s'asseoir au bord du quai, le plus près possible des bateaux. Le « *Commandant* » et moi ne pouvions en sourire sans quelque émotion.

À la fraîcheur du soir, nous descendons les rejoindre. Mais Cueilie nous fait de grands signes.

— « *Je m'en irai sur mon chameau*, crie-t-il de loin à M. Charbonnier, *sur le mien, sur le mien* »

Voici ce qui s'était passé : Bonnord n'avait pas capitulé d'une façon définitive devant la panne. À défaut de la réparation normale, que l'absence de pièce de rechange rendait impossible, il avait cherché dans son imagination quelque moyen de « *doper* » le moteur au moins pour un court trajet, de façon à ramener l'appareil à l'abri et le sauver. Il avait donc imaginé pour la pompe un système nouveau, qu'il avouait parfaitement « *anti-mécanique* » mais qu'il allait essayer tout de même. Faute de durit pour ses raccords en caoutchouc, il s'était servi de morceaux de chambre à air enroulés plusieurs fois et contenus par des colliers. Que sortirait-il de ce bricolage ? Il n'en savait rien. Le moteur seul allait répondre. Quant à Cueilie, la pensée d'éviter cinq jours de chameau lui allumait au cœur un espoir superbe :

— « *Vous allez voir ça*, » disait-il à M. Charbonnier.

Le chameau de Cueilie ressuscite

Et l'on vit ça. Le moteur tourna, se maintenant à une température au-dessus de la moyenne - 80°, 85°, 90° - mais acceptable encore. Nous consultâmes Bonnord qui, après avoir examiné le moteur, déclara :

— « *C'est tout juste, mais ça doit tenir jusqu'à Saint-Louis.* » Pour plus de sûreté, on décida un vol d'essai le lendemain matin en pleine fraîcheur. Si le vol réussissait, on attendrait à nouveau la fraîcheur du matin suivant, afin d'avoir le plus de chance de ne pas griller le moteur.

On pense bien que le dîner fut plein d'entrain.

En voici le menu : beignets de cervelle, foie et rognons sautés aux petits oignons, poulet aux petits pois, confiture, thé, lait de chamelle.

Mais les autres ?

Une seule chose nous attristait. Nous aurions dû recevoir des nouvelles de Saint-Louis. Les deux autres avions sont-ils arrivés à Port-Étienne ? Sont-ils en panne dans le bled ?

M. Charbonnier prévoit déjà son plan de recherches. Je demande à Cueilie :

— « *S'ils sont en panne, peut-être pourrons-nous tenter le coup pour aller les découvrir et signaler leur point au Commandant.* »

Cueilie ne répond pas. C'est qu'il est prêt à y aller. Le cas de conscience passera avant les règles de la mécanique.

M'Terert - Saint Louis, - Mardi 15 mai.

Leçon pour leçon

A 5 h 30 Bonnord descend au terrain pour revoir encore, améliorer, garantir.

Cueilie a dit à M. Charbonnier :

— « *Vous m'avez donné, avant-hier, une leçon de chameau. Je vous en dois la politesse. Vous allez monter sur le mien, et je vous réponds que vous n'aurez pas mal aux reins.* »

Nous emmitouflons le passager dans le manteau de Bonnord, je lui assujettis mon casque et mes lunettes. Mais ses gens le tirent par la manche :

— « *Ne monte pas, mon Commandant, ce n'est plus un chameau, tu ne sais pas, ne monte pas, prends garde.* »

M. Charbonnier les rassure de son mieux et monte à ma place. Déjà, le moteur tourne, l'avion va prendre son point de départ, s'enlève. J'entends murmurer à côté de moi : *La illah i Allah* (il n'y a de Dieu que Dieu.) L'avion fait un premier tour au-dessus du terrain et continue l'orbe nouvelle, je respire :

— « *Ça doit coller.* »

Le vol dure en effet, une demi-heure, toujours au-dessus du terrain afin d'être constamment paré à toute surprise. Les trois Maures de M. Charbonnier, Boubou le cuisinier, Lamida le jeune partisan svelte et beau comme un Indien d'image, Ahmed Salou le guide aux yeux perçants, ne quittent pas l'avion du regard. Accroupis, ils tournent lentement sur leurs talons, comme s'ils étaient des axes du grand cercle que décrit l'avion. Puis, lorsqu'ils le voient atterrir et venir vers eux, léger sur deux roues qui semblent à peine effleurer le sol, j'entends un *Barak Allah* (béni soit Dieu) discret, mais profond.

Où la politique ne perd pas ses droits

Le *Commandant*, debout dans la carlingue, bat des mains :

— « *J'ai trouvé, leur dit-il, le moyen de confondre les menteurs. Je vais demander un avion au gouverneur et je découvrirai, dans une seule journée, tous les azibs, et les troupeaux qu'on cache dans les vallées, et je pourrai dénombrer les chameaux, les moutons, les vaches, et connaître ceux qui ont menti au recensement de l'impôt.* »

C'est l'exploitation politique qui commence. L'administration aura, désormais, la réputation de tout découvrir. Le guide Ahmed Saloum qu'il désigne pour l'accompagner dans ces tournées aériennes, réfléchit un instant, se caresse la barbe, puis avec un mouvement de tête, qui rejette en arrière sa crinière noire et bouclée, il accepte :

— « *Hâte, mon commandant, hâte.* »

On sent qu'il n'y a aucune réticence, ses yeux de sépia se promènent déjà sur l'horizon, curieux de découvrir des lointains nouveaux : c'est un adepte de l'avion.

Tangent mais possible

Cependant, Bonnord a enlevé le capot et inspecte le moteur. La température a passé une fois à 100° pendant le vol d'essai et il y a eu un léger giclage d'eau. Il mesure le contenu du radiateur : la perte a été peu sensible. Sans doute, un passage en couche chaude a provoqué la montée de température : la moyenne était, en effet, de 90 à 95 degrés. Il suffisait donc d'une différence atmosphérique de 5 degrés pour faire jouer la soupape du radiateur. C'était « *tangent* », mais en profitant des heures de plus basse température, on pouvait essayer de regagner Saint-Louis. De toutes façons, l'appareil n'eût pas résisté sur la saline de M'Terert. L'air était lourdement chargé de vapeurs salines. Le duraluminium eût été rapidement rongé, l'acier même, des tendeurs commençait à rouiller, ce serait bientôt au tour du bois de travailler sous le soleil, puis les toiles se détendraient : l'avion laissé ici était condamné à bref délai.

Et les autres ?

Une seule chose retardait encore notre décision : l'absence de nouvelles, qui nous donnait de plus en plus l'impression que nos camarades étaient en panne. Maintenant que l'avion pouvait voler, nous pensions qu'en 3 heures nous explorerions tout le trajet de Port-Étienne, où il faudrait 9 ou 10 jours de chameau ? Nous n'étions pas, nous-mêmes très surs d'arriver, ni seulement de partir, mais devant le drame que forgeait notre imagination...

Vers 10 h 30, M. Charbonnier prépare un nouveau courrier pour aller aux nouvelles, car nous aurions dû recevoir réponse depuis la veille. À ce moment, un méhariste est signalé de l'autre côté de la saline, il avance rapidement. C'est un courrier qui arrive de Maderdra. Notre premier message a été acheminé par le télégramme à Saint-Louis vers midi, le dimanche 13 mai. Le courrier a attendu. Mais Saint-Louis n'a pas envoyé de réponse. Nous en concluons que nos camarades ne sont pas en panne, car notre message eût attiré l'attention et on eût alerté M. Charbonnier pour partir à leur recherche. Nous agissons donc maintenant pour notre propre compte.

Au courrier, est joint un approvisionnement de victuailles et de « *pinard* ». Nous y faisons honneur. Menu du déjeuner : Gigot aux nouilles, corned beef sauté aux petits oignons, asperges sauce mousseline de

M'Terert, côtes de mouton grillées, riz au lait et pousse-café anticafard.

Le bon vent

Vers 16 heures le vent fraîchit. Il souffle du nord nord-ouest, Cueille observe qu'il nous porterait à Saint-Louis en trois quarts d'heure. Ce n'est plus qu'une question de température, car nous jouons sur une différence de quelques degrés seulement.

À 17 heures, il semble faire frais. Nous nous mettons en ordre de départ. Si à 17 h 30 la température nous semble assez basse, nous partirons.

De fait, la soirée devient de plus en plus fraîche. À 17 h 25, nous décidons le départ. Adieux à M. Charbonnier, avec nos plus vifs remerciements pour ses attentions à notre égard, conventions en cas de panne avant Saint-Louis, adieux aux braves Maures, à Boubou, Hamadi, Ahmed Saloum, à Chiabi Kanti que mes compagnons avaient surnommé Léon, à Fadil. Et nous décollons à 17 h 30.

Voyage avec vent de trois quarts arrière, à 100 mètres du sol. De temps en temps on sent une odeur de caoutchouc brûlé, le moteur cogne quelque peu, mais la température ne dépasse pas 95. Nous atteignons Saint-Louis à 18 h 15, survolons la ville pour signaler notre arrivée très inattendue et atterrissons très normalement.

Deux automobilistes qui passaient là, nous prennent très obligeamment dans leurs voitures et nous mènent chez le colonel Gaden, gouverneur de la Mauritanie, qui nous reçoit avec sa bienveillance si simple et si charmante. On convient de faire garder l'appareil, Bonnord y retourne immédiatement avec des piquets pour l'amarrer solidement car le vent souffle en bourrasques.

La pompe de rechange

Le colonel Gaden nous signale l'envoi d'une pompe de rechange par l'aviation militaire de Dakar. Nous décidons de la monter pour ramener l'appareil à Dakar où il sera parfaitement abrité et pourra être maintenant disponible comme avion de complément pour le prochain raid Latécoère, qu'on annonce pour novembre.

Nous apprenons, également, que nos camarades sont arrivés au cap Juby le 14. Tout va donc bien. Le colonel Gaden les informe de notre arrivée. Nous pensons qu'ils atteindront Casablanca demain. Notre défaite partielle - que nous allons rendre aussi honorable que possible - ne diminuera point la portée de leur succès.

Saint-Louis - Mercredi 15 mai

Une bonne politique

Déjeuner et dîner chez le colonel Gaden, dont la bienveillance à notre égard est inlassable.

Le colonel nous fait lire le texte des conventions de paix qu'il passe avec les fractions maures. Au nombre de leurs engagements, se trouve celui d'offrir l'hospitalité traditionnelle aux aviateurs de la ligne Latécoère qui seraient obligés de descendre sur leur territoire. Plusieurs fractions ont signé cette convention, que l'on a bon espoir de faire admettre par toutes.

L'accord politique avec les tribus devient en effet la principale préoccupation maintenant que la facilité aéronautique du parcours est démontrée. L'incident même survenu à notre avion ne saurait rien infirmer de cette démonstration technique puisque la panne de pompe est de celles qu'on eût dû réparer en une heure si la ligne avait été sommairement organisée, ou seulement si l'ordre de marche du raid avait été respecté. Il n'y faut voir qu'une erreur de manœuvre, à peu près inévitable dans un raid aussi précipité.

Quant à la préparation politique, elle paraît en bonne voie déjà. Le projet formé par M. Roig d'aller passer quelque temps au milieu des tribus sera de nature à consolider la situation en établissant une confiance personnelle, d'homme à homme, qui est la plus puissante chez les simples. En outre, les tribus commencent à connaître les progrès français au Maroc et en Mauritanie, qui ne sont pas sans les impressionner. Cela ne détruit nullement leur sentiment d'indépendance, mais du moment que nous n'avons pas à menacer cette farouche indépendance, ils admettront notre prestige et passeront avec nous des accords économiques. Ces accords leur paraîtront d'autant plus précieux qu'ils seront en même temps de notre part une garantie que nous n'essaierons rien contre leur liberté.

Pour que nous arrivions au même arrangement avec les Ait ba Amraque, voisins du Souss, la ligne Casa-Dakar sera au moins aussi sûre que les wagons couloirs de certains express en pays de haute civilisation.

Saint Louis-Dakar - Vendredi 18 mai

L'avion est sauvé

La pompe de rechange expédiée de Dakar est arrivée hier soir. De bonne heure ce matin, Bonnord la montait sur l'avion. À 10 h 25, après un vol d'essai, Cueille mettait le cap sur Dakar où il atterrissait à 11 h 30. Le moteur avait cogné, mais tenu jusqu'au bout.

L'avion est rentré au hangar. Inventaire en sera dressé cet après-midi. Nous redevenons des « *rampants* ». P.-S. - En matière de complément documentaire, je donnerai ci-après les étapes de retour de nos deux compagnons après M'Terert.

On se souvient que nous prîmes l'envol de M'Terert le 12 mai à 15 h 50. Delrieu et Hamm, qui ne nous avaient pas vus revenir au sol, arrivèrent à Port-Étienne de nuit. Hamm coupa carrément à travers la baie, pour atterrir à 20 heures. Delrieu la contourna et atterrit à 20 h 30.

Le lendemain, 13 mai, ils nous attendirent toute la matinée puis repartirent à 14 h 40, pour arriver à Rio de Oro à 17 h 20.

L'atterrissage en dehors du terrain choisi, valut une crevaison de pneu à l'un, à l'autre une roue cassée. Ils réparèrent et repartirent le lendemain 14 mai, à 8 h 40 pour cap Juby où ils arrivèrent à 15 h 30.

L'avion de M. de Massimi les y attendait, avec M. Vanier comme pilote et M. Porcher comme mécanicien. M. de Massimi s'était rendu aux Canaries pour s'occuper de l'organisation de la ligne. Les ordres étaient qu'on l'attendit pour le retour à Casablanca.

Ce retour eut lieu le 21 mai. Les trois avions quittèrent le cap Juby à 11 heures. Ils arrivèrent à Agadir à 15 h 15, firent leur plein et repartirent à 16 h 35. Au passage du cap Guir ils furent éprouvés par un violent vent debout, avec des grains qui plaquaient les avions en de brusques descentes de deux cents mètres environ. Le cap était barré par les nuages. D'après les aviateurs il est rare de rencontrer un obstacle atmosphérique aussi dur à franchir.

Vanier se posa à Mogador avant la nuit, Delrieu poussa jusqu'à Dar ben Hamida dans le Doukkala, où il atterrit pour attendre le lendemain. Tous deux rejoignirent Casablanca le 22 mai, dans la matinée.

Seul Hamm avait continué jusqu'à Casablanca, où il arriva la nuit. Il dut survoler assez longtemps la ville pour signaler son arrivée qu'on n'attendait plus. Des feux furent allumés au camp d'aviation qui lui permirent d'atterrir dans de bonnes conditions. Il était 21 h 15.



À droite : Joseph Roig et Paul Vachet



Au cap Juby, la mission Roig sur le chemin de Dakar



Au cap Juby, arrivée de Beppo de Massimi. Au centre : le colonel Bens et Beppo de Massimi, à gauche : le pilote Raymond Vanier



Armand Roig est accueilli par sa fille au retour de la mission

21 - Bruit dans la nuit

Que s'était-il passé entre le ministre du Fomento et celui des Affaires étrangères, dans la journée du 4 mai ? Il est permis de penser que tout n'alla pas sans frictions.

Des échos de presse et certains visiteurs que l'on ne voit que dans les cas graves, comme des oiseaux annonciateurs d'orages, nous apprirent qu'il était de nouveau question d'un soulèvement des Maures. S'agissait-il encore de bruits tendancieux ou bien de réalités ? Afin de me tenir hors de portée des mouvements d'humeur des autorités madrilènes et plus près de la zone d'action, je partis dans la matinée du 5 mai pour Casablanca où, dès mon arrivée, j'installai mon quartier général. Là, une atmosphère vivifiante m'accueillit, on y respirait librement, avec joie.

Le voyage de la mission, que le Maroc considérait comme son affaire, se poursuivait normalement, les dépêches qui nous parvenaient mettaient partout de l'exultation : aux terrasses des cafés l'on commentait l'événement qui offrait à chacun une si belle occasion d'extérioriser son enthousiasme. Et la babouche des Marocains semblait glisser plus vite sous la gandoura.

Au bureau des Lignes Latécoère, on travaillait de bon cœur, comme des troupes qui sont sûres de la victoire.

Toutefois, l'après-midi, une certaine inquiétude vint se mêler à notre contentement. Si le dernier télégramme reçu de Port-Étienne était des plus rassurants, ceux que je recevais de Madrid annonçaient des troubles graves en Mauritanie.

Ce ne fut qu'en fin de journée, que le radio si impatiemment attendu, arriva, se répandit dans la ville, la souleva d'allégresse. « *La partie est gagnée stop Roig-Cueille avec courrier arrivés Dakar stop Delrieu-Hamm à Saint-Louis rejoindront demain matin. Accueil enthousiaste. Salut à tous. Roig.* »

En tournant et retournant dans mes mains ce télégramme lu et relu, je pensais à "ceux" de Madrid, et aussi aux irréductibles pessimistes de chez nous !...

De mon bureau, où je pouvais, sans craindre ni censure, ni retards, ni troncatures dans la transmission de mes télégrammes, je commençai à dicter :

« *Mission Latécoère Dakar :*

Vives cordiales félicitations tous stop nous attendrez retour cap Juby - Télégraphiez Casa stocks essence huile restants cap Juby. »

Des télégrammes annonçant la bonne nouvelle furent adressés à M. Laurent-Eynac, au colonel Casse et au commandant Camermann, directeur et sous-directeur de l'Aéronautique, à l'ambassade française à Madrid, au Maréchal Lyautey, à M. Walter, directeur général des Postes et au colonel Cheutin à Rabat, à nos aéroplaces de Toulouse, de Marseille, d'Alger et Oran, et, avec le précieux concours de l'agence Havas à Casablanca, des câbles furent envoyés à ses agences d'Europe et d'Amérique.

Le lendemain, nous prenions des mesures en vue d'un voyage éventuel aux Canaries et prévenions le capitaine Cervera de se préoccuper d'aménager sommairement un terrain à Ténériffe.

En même temps, nous priions notre ambassade à Madrid et nos représentants d'obtenir du ministère du Fomento une autorisation de passage pour deux de nos avions à destination de Lisbonne d'où ils devaient ramener en France l'amiral Coutinho et le commandant Sacadura Cabral qui, peu de temps auparavant avaient, comme l'on sait, effectué la traversée de l'Atlantique, ainsi qu'une autorisation d'amerrissage à Barcelone et à Palma de Majorque, pour Latécoère qui devait se rendre à Lisbonne puis à Alger.

Mais les bruits du soulèvement des Maures allaient s'amplifiant d'heure en heure. Il était question d'envois de Las Palmas au cap Juby, de troupes de renfort et de batteries d'artillerie.

Il importait donc de connaître la situation exacte du Rio de Oro et, en cas d'événement grave, de me trouver à ma place, à la tête de nos trois équipages.

Par ailleurs, le motif invoqué pour obtenir les autorisations de survol du territoire espagnol faisant partie de la ligne des Canaries, nous nous devions de ne point mettre en mauvaise posture le ministre du Fomento, en négligeant l'objet même de sa décision en notre faveur, ni ajouter à l'irritation du ministre des Affaires étrangères, en nous livrant à une manifestation ostentatoire.

In medio stat... Je pris la décision de me rendre seul aux Canaries.

Le 10 mai, l'avion de Vanier, m'emmenait vers le Sud par un temps radieux.

La vie intense de la côte française du Maroc se déroulait sous nos yeux. Les villes et villages que nous survolions, grouillants de monde comme des fourmilières, n'étaient séparés les uns des autres, que par des étendues où la végétation abondante et un innombrable bétail fuyait apeuré au bruit de notre moteur, marquaient le degré de développement de l'œuvre civilisatrice française.

Mais, au delà d'Agadir, où nous avions atterri et rempli nos réservoirs, dès que nous eûmes attaqué l'Oued Noun, toute apparence de vie disparut.

L'atmosphère d'une transparence de cristal ne fixait au regard aucune limite, ne l'arrêtait par aucun obstacle dans l'immensité effarante et vide du désert. Pas un arbre, pas un homme, pas une bête. En gagnant l'intérieur, et aussi loin que nos jumelles permettaient de scruter l'horizon, nous ne découvrions pas un abri. D'où pouvaient donc venir les tribus dont on parlait tant et qui faisaient si peur ? Il était 15 heures, lorsque nous survolâmes le cap Juby. À ma grande stupéfaction, le fort était la seule construction se détachant sur cette étendue de sable qui longeait la mer.

Si les cartes nous renseignaient insuffisamment, sur ce point de la côte, je dois avouer que j'avais, en cette circonstance, péché par imprévoyance. Je m'en consolais en songeant que, même mieux informé, je n'eusse pu agir autrement. En face du fort, à une centaine de mètres en mer, l'on apercevait une construction rectangulaire (*La Casa de Mar* : Maison de la Mer, construite par les Anglais sur un minuscule îlot), et près d'elle un navire à l'ancre, dont le pont était bondé de soldats.

Après plusieurs spirales au-dessus du fort d'où nous vîmes sortir en courant de menues formes humaines, je fis signe à Vanier d'atterrir. Lorsque nous prîmes contact avec le sol, une petite troupe s'avança vers nous : le colonel Bens, commandant le Rio de Oro et ses officiers. Nous nous présentâmes, le colonel Bens me donna l'accolade.

Je m'excusai d'arriver ainsi à l'improviste dans un fort où mon ignorance seule de cette contrée pouvait m'y avoir conduit, et puis, les nouvelles alarmantes qui nous étaient parvenues m'avaient aidé à commettre pareille étourderie. Très aimable, le colonel Bens me rassura : « *Todo esto se arreglara... Todo se arregla en la vida* » (Tout cela s'arrangera... Dans la vie, tout s'arrange). Et il nous conduisit à l'intérieur du fort, dans son bureau, où il fit servir du champagne.

Puis il me demanda la permission de câbler au ministre des Affaires étrangères à Madrid pour lui annoncer ma visite, et, à mon tour, je le priai de m'autoriser à télégraphier à notre ambassadeur et au président de l'Aero-Española, l'heureux aboutissement de notre voyage et l'accueil si bienveillant dont nous venions d'être l'objet. Une précaution en a toujours valu une autre.

Le colonel Bens avait à peine dépassé la cinquantaine. De taille moyenne, ayant pris un léger embonpoint dans l'inaction de cette vie calme et monotone du fort, serré dans sa tunique kaki, coiffé d'un calot rond, le visage rasé, brûlé par le soleil et l'air marin, atteint d'un léger strabisme, le colonel était sympathique et cordial. Il marchait toujours du même pas saccadé et vif comme par besoin de dépenser des forces inemployées. Il parlait d'une voix égale, conciliante et persuasive.

Lorsque nous revînmes auprès de l'appareil que nous avions laissé sous la garde de notre mécanicien et de soldats du fort, une foule de Maures se pressaient tout autour, quelques-uns n'étaient revêtus que d'un simple pagne, d'autres portaient majestueusement des burnous blancs ou noirs, la tête emmitouflée dans des rezzas qui laissaient passer une couronne de cheveux crépus.

Ils tournoyaient, s'exhaussaient sur la pointe des pieds pour mieux voir, bondissaient avec une élasticité particulière de leurs jambes maigres et nerveuses.

Rien dans cette attitude ne décelait une intention hostile : leurs regards brillants paraissaient simplement avides de curiosité.

A notre approche, ils s'écartèrent puis, prenant confiance vinrent plus près de nous, devinrent familiers. Je distribuai quelques pièces d'argent qui mirent un peu de clarté dans ces visages noirs, et leurs bouches s'ouvrirent de toute leur largeur montrant l'admirable éclat de leurs dents. De leurs voix rauques, et avec des gestes vifs, ils me questionnèrent en espagnol - ou en arabe que je ne comprenais point - en désignant l'hélice, les plans, les roues de l'appareil et ceux qui semblaient avoir compris nos explications, renseignaient à leur tour leurs camarades.

Mais, la familiarité qu'ils manifestaient à mon égard par des accolades que je ne supportais pas sans un certain malaise, paraissait porter ombrage au colonel Bens qui s'efforçait à éloigner les importuns.

L'allégresse de ces hommes, d'ailleurs de plus en plus nombreux - tous sortant du fort - et le calme des

zones intérieures que nous venions de survoler, m'incitaient à insister auprès du colonel pour avoir des précisions quant au soulèvement dont s'inquiétait Madrid. Invariablement, le colonel me répondait : « *Todo esto arreglada.* »

Amarré près de la Casa de Mar, le navire que nous avions aperçu, était chargé de 500 hommes, d'une demi-douzaine d'officiers dont un lieutenant-colonel et d'une batterie d'artillerie. Hommes et matériel n'avaient pu être encore débarqués en raison du mauvais état de la mer.

Al'est du fort l'on dressait de nombreuses petites tentes cubiques blanches, comme autant de champignons. Mais où donc était l'ennemi ?

J'invitai le colonel Bens à une brève excursion, à bord de notre avion, pour lui permettre de se rendre compte par lui-même de la parfaite tranquillité de sa région.

Le colonel me remerciait, hésitait... Ses officiers le décidèrent. Vanier avait, lui, déjà compris et sauté à son poste de pilotage. J'aidai le colonel à s'installer devant moi...

Nous volâmes assez bas. Le colonel habitué à la hauteur de ses chameaux, semblait déconcerté de se sentir si haut porté. Il demeurait fixé à son siège, un peu inquiet. Quand je l'engageais à s'assurer par lui-même qu'aucun adversaire n'était en vue il me répondait de nouveau : « *Ya... Ya... Ya... Todo se arreglara* » (Oui... Oui... Oui... Tout s'arrangera).

À notre retour, le colonel Bens sauta lestement à terre. Il était radieux : « *Vivat Francia !* » s'écria-t-il. Les Maures lui firent fête. Il courut jusqu'au fort et, lorsqu'il en revint, il portait sur sa tunique, la rosette d'officier de la Légion d'honneur.

— « *Vous voyez bien, mon colonel, lui dis-je, que l'ennemi n'est pas près d'arriver !* »

Le colonel prit alors un air entendu et, m'entraînant plus loin, me dit à titre confidentiel :

— « *C'est en prévision d'une attaque que nous prenons les précautions que vous voyez... Des tribus redoutables... nous ont fait dire que si nous n'acceptons pas leurs conditions, elles sauraient vous empêcher de vous installer ici... Et c'est ce que nous allons voir... Notre politique, ils la connaissent : c'est celle du pan o palo (le pain ou le bâton). Cette fois, ce sera vraisemblablement le palo qu'ils auront - car l'Espagne est patiente et magnanime mais sait se faire respecter.* »

Ces dernières paroles furent prononcées avec fermeté. En attendant l'ennemi, l'on multipliait les réseaux de barbelés autour du fortin, tandis que, sur la terrasse, l'on nettoyait au pétrole deux vieilles mitrailleuses rouillées mais vierges encore.

Si réellement, malgré toutes les apparences contraires, il y avait menace de la part des tribus, la dotation d'une batterie de 75 s'imposait.

A quelques centaines de mètres du fort, il y avait un puits où une jolie petite Mauresque, vêtue de chiffons bariolés, puisait de l'eau. Cheveux ébouriffés, grands yeux, nez impertinent, pieds nus, poignets et chevilles fins ornés de bracelets, elle se mouvait avec des gestes gracieux. Elle nous souriait en baissant le regard, avec coquetterie. Sa besogne achevée, elle s'en alla en direction du fort, emportant ses deux seaux dont le balancement semblait accentuer dans sa marche lente et égale, le mouvement de ses hanches. Le vent léger, régulier, formait au sol, autour de menues touffes d'herbe, comme de larges et uniformes coquillages de sable et polissait les osselets et les gros graviers de couleur qui brillaient ça et là comme des pierres précieuses.

Le colonel Bens vivait à Juby depuis 22 ans, il était aimé et respecté de tous. Homme prudent, il nous avait recommandé, à Vanier et à moi, qui désirions marcher un peu, de ne pas nous éloigner, de rester toujours en vue du fort.

Après une courte promenade, nous revînmes, suivis à quelque distance par un Maure à visage mauvais, portant à la ceinture un poignard à gaine d'argent. Nous l'avions déjà remarqué à notre arrivée car il ne se mêlait à aucun groupe, ne parlait à personne.

Comme il nous regardait du coin de l'œil, je fus tenté de faire sa connaissance et, allant vers lui, je lui montrai dans la paume de ma main ouverte, un douro (Pièce de cinq pesetas) tout neuf.

Il ne s'éloigna de nous que d'un pas. J'insistai en l'invitant par un geste à accepter. Il réfléchit un instant, me lança un nouveau regard un peu moins farouche et prit comme s'il me la dérobait, la pièce d'argent qui l'avait tenté et vaincu.

Il s'en alla pour ne plus revenir.

Le colonel était en grande conversation. Dans la vaste pièce qui lui servait à la fois de bureau et de salle de réception, sommairement meublée, assis dans un fauteuil à haut dossier, il dominait une douzaine de Maures qui, assis par terre sur des nattes, formaient un demi-cercle devant lui.

A mon apparition, les voix gutturales que j'avais entendues se turent. Je m'inclinai et gagnai la chambre attenante où se trouvait le lit de camp du colonel que celui-ci avait aimablement mis à ma disposition.

La conversation reprit dont je ne pus saisir qu'un inintelligible bruit de voix.

Cette réunion m'intrigua. D'où pouvaient-ils bien venir, tous ces Maures si richement vêtus que je n'avais guère remarqués dans la foule, à notre arrivée ?

Le dîner se passa fort gaiement. Vers 10 heures, le colonel m'accompagna jusqu'à ma chambre en me souhaitant une bonne nuit.

Je m'étendis sur le lit, posai mon browning sur la table de nuit et me mis à feuilleter une petite édition du *Quijote* (Don Quichotte) que j'avais trouvée parmi les livres du colonel.

J'en étais au captivant discours sur l'âge d'Or, lorsque je fus distrait par le claquement d'un coup de feu. Je me dressai.

Un deuxième, puis un troisième claquement retentirent suivis aussitôt d'un feu nourri.

J'ouvris la porte, le bureau du colonel était dans l'obscurité. Je revins à mon lit et attendis les événements. Mais le silence se fit. Je n'entendis plus que le lent et régulier déchirement de la mer sur la grève. Et le livre à la main, je m'endormis doucement.

Le matin, vers 6 heures, réveillé par le bruit des pas du colonel sur le parquet de son bureau, je m'empressai de l'aller saluer et lui demander ce qui s'était passé au cours de la nuit.

Le colonel, toujours courtois, mais paraissant assez contrarié, me répondit de la manière énigmatique à laquelle je commençais à m'habituer : « *Nada... Nada... Lo de siempre.* » (Rien... rien... ce qui se passe habituellement).

Je compris que je ne devais pas insister et me hâtai d'aller voir ce qu'il en était de notre avion.

Il était bien à sa place, solidement amarré, le capot encore sous ses couvertures.

Près de son train d'atterrissage, j'aperçus plusieurs douilles de cartouches ! Vanier, déjà aux soins de son appareil, me regardait avec cette expression ironique à demi souriante qui lui était familière.

En effet, ayant passé sa soirée au milieu des sous-officiers et des hommes du fort, il avait pu recueillir des bribes de conversation qui lui avaient permis de deviner ce qui se passait.

Il s'agissait d'un simulacre d'agression, inspiré sans doute par Madrid.

Le colonel avait disposé ses hommes à différents endroits, autour du fort et près de l'appareil, avec ordre de donner l'alerte et tirer des coups de feu, à une heure convenue. Mais la comédie avait failli tourner à la tragédie car le colonel, désirant se rendre compte avant l'heure fixée, que toutes ses dispositions avaient bien été prises, était sorti du fort en s'éclairant de sa lampe électrique. Trompés par la lumière qu'ils prirent pour un signal, les soldats se mirent à tirer, d'abord timidement, ensuite, gagnés par l'illusion et l'odeur de la poudre, avec frénésie. Le colonel avait dû entendre les balles siffler à ses oreilles, car il s'était empressé de faire demi-tour.

Le sens de ce curieux intermède, était que le secteur n'avait - pour le moment du moins - rien à redouter de la part des tribus.

Je pouvais donc partir pour les Canaries en attendant le retour de Dakar de notre mission.

Le colonel Bens me chargea d'un pli confidentiel, ouvert, pour le capitaine général des îles Canaries, pli dont, par un excès de confiance, il avait bien voulu me montrer le contenu qui consistait en un rapport sur la nouvelle organisation de Juby, des plans et photographies des installations de la troupe qui venait d'arriver.

Les îles Canaries sont un paysage de féerie vert et or. Entre le ciel bleu et la mer, les fruits et les fleurs en abondance ornent, au premier plan, les villas qui sourient dans les rocs. Les routes propres et blanches, montent en zigzag comme d'énormes et paisibles serpents, des branches frôlent les passants, tandis qu'aux fenêtres, de dessous les stores baissés, se penchent lourdement des œillets, des roses et des géraniums, comme ivres de soleil.

Dieu a béni cette contrée et les Anglais en ont fait leur terre d'élection. Que de visages blancs et blonds parmi ces visages bruns aux yeux de velours noir !

Le capitaine général Monteverde était l'homme le plus accompli du monde. Il savait que je devais lui rendre visite et m'attendait. Il portait sa tenue avec distinction et aisance. Il était assez grand, élancé, et ses traits étaient fins.

Il fut un peu étonné de recevoir par mon entremise, un pli "*confidentiel*" ouvert, mais, l'étonnement passé, il sourit. Il me dit plaisamment : « *Ah ! Le colonel Bens avec ses negritos* (avec ses petits nègres (Maures) *et son fajin* (écharpe de général. L'on prétendait, en effet, que le commandement de 500 hommes, pendant deux mois vaudrait au colonel Bens, l'écharpe de général). »

Le général me promit son appui.

Lorsque je sortis de son cabinet, son aide de camp, le commandant Galan, me fut présenté par le capitaine Cervera. Celui-ci devait rejoindre le poste délicat de Juby, où j'estimais que ses qualités trouveraient à s'employer plus utilement. Il m'exprima le désir de voir le commandant Galan lui succéder aux Canaries dans les fonctions de représentant des lignes Latécoère. Le général qui avait été pressenti à ce sujet n'avait opposé aucune objection à cette nomination.

Je n'hésitai point à lui donner satisfaction.

Le Maréchal Franchet d'Esperey qui se trouva aux Canaries l'année suivante, à la table du gouverneur, s'amusa fort de rencontrer un brillant officier de l'armée espagnole, comme représentant d'une entreprise française.

Les "*Cabildos*" retinrent nos projets avec un empressement qui me toucha. Des réunions eurent lieu auxquelles je fus prié d'assister, des crédits furent votés, dont je reçus officiellement confirmation à Madrid le 22 mai et le 15 juin 1923, en vue des installations des terrains aussi bien à Santa-Cruz qu'à Las Palmas. Il fut également décidé que des démarches pressantes seraient faites auprès du Gouvernement de Madrid, afin d'obtenir, au plus tôt, les autorisations et subventions indispensables.

Au cours de ces réunions, les "*Cabildos*" mirent en relief l'importance économique et politique de cette liaison aérienne, qui les rapprocherait de la Métropole et des autres pays d'Europe, et leur ouvrait le chemin de l'Amérique latine.

En laissant dans la place le commandant Galan, je pouvais être assuré qu'elle serait bien gardée et je repris la route du cap Juby non sans avoir remarqué que sur l'une des îles du groupe des Canaries, l'île de *Fuerteventura*, sur un vaste terrain était marqué, au centre d'un grand cercle tracé à la chaux, le nom de Latécoère en lettres formées avec des pierres blanches.

Le propriétaire du terrain, M. Rafael Marrero, nous témoignait ainsi sa sympathie.

En touchant Juby, je retrouvai notre mission qui trépignait d'impatience. Le temps de mettre le colonel Bens au courant de ma visite au général Monteverde, de distribuer quelques pesetas aux Maures qui nous voyaient partir à regret, et nous nous dirigeâmes vers Casablanca.

La mission avait duré du 3 au 21 mai 1923.

22 - Sur le routes d'Alger et de Lisbonne

Latécoère n'avait pas attendu notre retour pour tracer le parcours de la ligne Marseille-Alger.

Le 16 mai, au matin, parti de Marseille par l'avion courrier, il arrivait à Barcelone où un hydravion l'attendait pour le conduire aux Baléares qu'il atteignait à 10 h 30. À 11 heures, il reprenait l'air et à 14 heures, il amerrissait à Alger.

Le surlendemain, les Délégations financières se réunissaient pour le recevoir et l'entendre.

Latécoère venait leur exposer l'œuvre accomplie et solliciter leur appui pour nous permettre de réaliser la ligne Marseille-Alger.

Les crédits sollicités furent votés à l'unanimité.

Informé à Casablanca des intentions de Latécoère sur ses voyages à Alger et à Lisbonne, comme il devait dans les deux cas traverser l'Espagne, j'avais aussitôt pris les mesures indiquées dans le précédent chapitre.

La traversée Marseille-Barcelone-Baléares-Alger s'était, grâce à ces mesures, effectuée sans encombre.

Le 26 mai, Latécoère s'envolait au point du jour, de Bordeaux à destination de Lisbonne, sur Breguet 14 A2 modifié, piloté par Poulin.

Un second appareil Breguet, piloté par Clavel, le suivait.

Un télégramme reçu la veille m'ayant avisé qu'ils arriveraient le lendemain à 9 heures, au terrain de Cuatro Vientos, je pris toutes dispositions pour les recevoir.

Le matin, nous nous trouvions de bonne heure, mes collaborateurs madrilènes et moi-même, à l'aérodrome, ainsi que la camionnette transportant les combustibles indispensables au ravitaillement des avions.

Sur le terrain, il n'y avait personne. Sans doute, l'aviation militaire dormait encore. Aux approches de 9 heures cependant, trois officiers, le lieutenant-colonel Herrera, le commandant Ortiz Echague et le lieutenant de Lecea, vinrent par curiosité s'assurer de la ponctualité de nos voyageurs. Les deux appareils apparurent, en effet, à point nommé dans le ciel madrilène, s'approchèrent et atterrirent irréprochablement.

Les trois officiers ayant disparu, nous pûmes procéder en toute tranquillité au remplissage des réservoirs et offrir à nos amis une tasse de café chaud dans un bar voisin.

Mais, au moment du départ, nous fûmes conviés à sabler une coupe de champagne dans le salon de réception du château qui était la somptueuse demeure des officiers aviateurs de Madrid.

Quelques instants après, les deux appareils décollaient.

L'accueil enthousiaste qui attendait Latécoère et ses compagnons à Lisbonne leur fit tôt oublier la réception de Madrid.

Nous avions deux raisons de nous réjouir de cet accueil, en premier lieu parce qu'un accord franco-portugais ne pouvait que réduire la résistance espagnole, du moins sur ce secteur, et ensuite, parce que nous prenions une revanche sur deux de nos compatriotes qui, quoique étrangers à l'aviation mais officiellement introduits à Lisbonne, y avaient, le 27 janvier précédent, obtenu une sorte de monopole pour l'exploitation de toutes les lignes qui pourraient y être créées. Nous étions, heureusement intervenus assez à temps, pour avoir raison de cette "*combinaison*" imprévue et quelque peu singulière échafaudée dans les hauts milieux de l'Aéronautique française !...

Dans leur voyage de retour, les deux avions ramenaient avec Latécoère, les héros de l'Atlantique Sud : Gago Coutinho et Sacadura Cabral que la France se proposait de fêter à l'occasion de leur admirable exploit.

Il va sans dire que, à leur arrivée à l'Aérodrome madrilène de Cuatro Vientos, et pendant que l'on remplissait les réservoirs de nos appareils, nos deux passagers étaient l'objet de particulières attentions de la part des officiers espagnols.

En rentrant en France, Latécoère pouvait affirmer que les deux lignes étudiées : Marseille-Alger et Bordeaux-Lisbonne étaient parfaitement réalisables.

À quelques jours de cette double manifestation, nous recevions de M. le sous-secrétaire d'État de notre Aéronautique, la lettre suivante :

« J'ai eu l'occasion de vous donner connaissance des documents émanant de M. le Résident général de France au Maroc, et de M. le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères constatant que

vosre activité aurait des résultats meilleurs si elle s'exerçait en parfait accord avec les représentants de la République française à l'étranger.

Aujourd'hui, M. le président du Conseil me communique un rapport de M. le vice-amiral Varney, commandant en chef des frontières maritimes de l'Afrique du Nord à Alger, sur les conditions de votre traversée entre Palma et Alger à bord d'un hydravion.

En appelant ma plus sérieuse attention sur les très graves difficultés auxquelles vous exposez le Gouvernement de votre pays en prenant sans accord avec les autorités françaises des initiatives de nature à amener un conflit avec le Gouvernement espagnol, M. le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, désire que je vous signale à nouveau l'impérieuse nécessité d'un accord préalable avec le Gouvernement.

Le président du Conseil craint, en effet, non seulement que les conditions dans lesquelles s'est exercée votre initiative ne provoquent des difficultés pour le survol du territoire espagnol par la ligne Toulouse-Casablanca, mais encore qu'elles ne suscitent de nouveaux obstacles et de nouveaux retards à la conclusion de l'accord aérien actuellement en discussion avec le Gouvernement espagnol.

J'espère que vous apprécierez à sa juste valeur, la gravité de cet avertissement.

Veillez agréer, etc..., etc... »

C'était à ne plus savoir à quel saint se vouer.

Notre ambassade n'avait-elle pas reçu notre télégramme du 7 mai et le lendemain la visite de M. Rubio et de M. Herreros de Tejada, et n'est-ce pas grâce à son intervention que Latécoère avait pu amerrir à Barcelone et à Palma de Majorque et atterrir à Madrid ?

Nos représentants n'avaient-ils pas également informé, conformément aux prescriptions en vigueur, le 10 mai, le ministre du *Fomento* ?

Par quelle étrange confusion notre Aéronautique nous rappelait-elle aussi sévèrement à l'ordre ?

Par quelle singulière coïncidence, obtenions-nous, le 4 juillet suivant, du président du Conseil espagnol, marquis de Alhucemas, et l'autorisation d'installer sur nos terrains de Barcelone, Alicante, Malaga, des postes de T.S.F., et la priorité, sans surtaxe, de nos télégrammes !...



Pierre-Georges Latécoère et le LeO H-13 F-AFDH dans le port d'Alger

23 - Coup d'état

Malgré notre aversion pour la politique, nous nous trouvions en Espagne, par une sorte de gageure, dans l'obligation d'en suivre les fluctuations en raison de l'influence qu'elles pouvaient exercer sur la marche de nos affaires.

Ces fluctuations avaient, pour nous, un seul intérêt : à chaque crise qui amenait au Gouvernement des personnages nouveaux, nous étions assurés d'obtenir d'eux pendant les premières semaines de leur avènement, des mesures de bienveillance.

Le ministère Sanchez Guerra dans lequel notre grand ami Bergamin détenait le portefeuille des Affaires étrangères, venait de démissionner au bout de cinq jours à notre grand désappointement. Le cabinet du marquis de Alhucemas lui succédait.

L'on a vu, dans le chapitre précédent, que nous étions redevables à ce dernier, d'une double faveur.

Mais le marquis de Alhucemas, ne semblait pas devoir, ainsi que son prédécesseur, demeurer longtemps au pouvoir.

C'est que le malaise espagnol commençait de se manifester. L'attitude d'une population sobre, digne et quelque peu apathique pouvait tromper l'œil peu exercé de l'étranger en visite dans la capitale où la vie réelle se dissimulait sous des couleurs avantageuses : le jour, soleil, le soleil, les théâtres, les restaurants et les cercles ; mais ceux qui avaient quelque expérience de la chose espagnole, savaient que la "procession", suivant un vieux dicton, se déroulait à l'intérieur.

La misère atteignait ses limites, les pauvres étaient légion, il y en avait à tous les coins de rue ; ils encombraient les porches des églises, peuplaient les terrasses des cafés attendant de la jeunesse désœuvrée qui s'y prélassait, l'aumône d'un morceau de sucre ou d'un bout de cigare.

Le prix de la vie augmentait sans cesse ; des milliards de pesetas avaient été perdus dans des opérations de change en Allemagne, la guerre d'Afrique coûtait très cher en hommes et en argent, le Roi et sa cour étaient en villégiature à Saint-Sébastien.

Mais, plus encore que de sa misère, de l'injustice ou de l'indifférence des pouvoirs que l'Espagnol a acceptées comme on accepte son destin, il souffrait de la blessure que lui avait ouverte au cœur la défaite d'Anual en juillet 1921.

L'Espagne a gardé le caractère du temps de sa grandeur ; elle a pu perdre l'Amérique et ses colonies, elle n'a jamais renoncé à l'espoir de les reprendre ; aussi, le désastre du Rif lui parut-il pire qu'une bataille perdue, un déshonneur qu'on n'efface pas.

Elle ne pouvait oublier que l'armée avait été atteinte dans son prestige, ni tolérer l'attitude insolente du Maure victorieux, et elle se perdait encore en conjectures, quant à la disparition inexplicable du général Silvestre, commandant en chef des troupes marocaines, qu'aucun témoin n'avait vu tomber ni combattre. On le disait pourtant courageux, on le croyait intelligent ; on le savait très aimé et confiant du roi. Fort bel homme, les femmes le pleuraient.

Avec sa disparition, tous les papiers, toute une documentation à laquelle l'on semblait attacher une haute importance, s'étaient comme volatilisés, emportés ou détruits.

Les recherches vivement entreprises n'avaient donné aucun résultat. Des hommes en vue s'en inquiétaient ; d'autres s'en réjouissaient ; le ministre de la Guerre en exercice fut amené à se démettre. L'on colportait que ces documents contenaient les plans de la politique espagnole en Afrique, des jugements sévères sur les capacités de certaines personnalités notoires, des appréciations sur la conduite de tel ou tel autre pays à l'égard de la péninsule ; l'on prétendait enfin avec assez d'insistance, qu'une partie de ces documents "sensationalnels" était détenue par des députés socialistes qui en feraient usage, à leur heure.

Ainsi que nous avons pu le constater, l'Espagnol comme tout peuple passionné, ne connaît pas la mesure, ni même la demi-mesure ; il passe sans transition de la grande patience à la violence extrême, et c'est ce qu'il fallait redouter dans les remous qui se produisaient dans l'atmosphère déjà troublé où nous vivions. Le roi, loin de Madrid, le Gouvernement parut ne point se sentir capable d'arrêter à temps la révolte qui menaçait le régime.

Le 13 septembre, le général Primo de Rivera, marquis d'Estella, gouverneur militaire de la Catalogne, arrivait nuitamment à Madrid, suivi de son état-major, s'installait au ministère de la Guerre et prenait en

mais la direction des affaires du pays.

Il répartissait entre dix généraux, les différents portefeuilles et procédait aux nettoyages qui sont de règle dans ces sortes d'événements, sans aucune effusion de sang.

Le Directoire était né.

Il y eut stupeur mais non indignation. Tandis que les prisons connaissaient une popularité flatteuse par des hôtes de marque et, en vérité, de passage ; que des centaines de politiciens, hommes de précaution, gagnaient par toutes ses portes la frontière française ; la population, sans se rendre un compte exact de ce qui venait de se passer, sembla trouver dans ce changement de direction comme les prémices de jours meilleurs.

Le Roi dut abandonner pendant quelques jours sa résidence de Saint-Sébastien et prendre le chemin de sa capitale. À ses ministres déchus qui s'en furent l'attendre à son arrivée, à la gare de Atocha, il jura, après les avoir pressés sur son cœur, qu'il avait tout ignoré. Et, lorsqu'il reçut au Palais Royal, le général-président, une accolade consacra l'avènement.

Le général Primo de Rivera qui avait atteint aux plus hauts sommets de la hiérarchie militaire grâce à ses brillantes qualités de soldat et de chef, ému par la situation de son pays et son patriotisme s'en alarmant, avait jugé que seule une intervention prompte et énergique mettrait fin à une Constitution surannée, à des mœurs de parlementaires corrompus et sauverait l'Espagne et les Espagnols.

Malgré la déficience de ses appuis, il ne pouvait compter que sur les garnisons de la Catalogne et de l'Aragon, cette dernière commandée par le général Sanjurjo, il installa sans coup férir la dictature à la place du Gouvernement du marquis de Alhucemas.

Une dictature militaire paraissait par définition, ne devoir nous réserver que des rigueurs. Quel allait donc être le sort de cette entreprise étrangère qui avait déjà tant préoccupé les Pouvoirs publics ?

Ce ne fut donc pas sans inquiétude que, ayant sollicité une audience aussitôt obtenue, je me trouvai en présence du général Primo de Rivera.

Mon anxiété n'était point justifiée. La poignée de main si franche de ce géant à visage clair et net, son regard droit et bon, sa voix, me rassurèrent tout de suite.

Assis l'un près de l'autre, nous devisâmes comme de vieux amis. Le buste légèrement incliné vers moi, le général me fixait et écoutait avec une bonté naturelle, approuvait d'un clignement des paupières mes explications et mes requêtes, toute l'histoire de notre œuvre, depuis quatre années, en France et en Espagne.

Dans un français chantant, zézayant un peu, il me dit son attachement à notre pays, combien il avait pu en apprécier les vertus pendant la guerre, car il avait fait un long séjour sur le front et fraternisé avec les officiers de notre état-major...

Il avait entendu parler de notre entreprise ; elle l'intéressait. Il estimait qu'elle pouvait rendre des services à sa patrie abandonnée depuis trop longtemps à elle-même, et constituer un stimulant pour les aviateurs espagnols. Pour ces deux raisons, nous pouvions être assurés de sa sympathie.

Il n'ignorait pas certain ostracisme dont on faisait preuve à notre égard ; mais il pensait que l'on en viendrait à bout avec un peu de patience. L'Espagne était chevaleresque et généreuse, il ne fallait pas la juger d'après quelques hommes sans valeur ni conscience ; elle méritait d'être appréciée et aimée car elle restait digne de son passé ! L'Espagne redeviendrait grande...

En parlant de sa patrie, la voix du général prenait une expression de douceur particulière, ses yeux s'illuminaient comme d'une flamme intérieure.

Debout, sa haute taille le faisait apparaître majestueux, il semblait bien l'homme désigné qui arrive à son heure, celui qui surgit toujours aux moments difficiles d'un pays qui ne veut pas choir.

En le quittant, joyeux et léger, sûr de mon lendemain, je sentis que cet homme saurait faire aimer l'Espagne. Mais tous les témoignages de son profond attachement à notre pays qu'il prodigua à notre ambassade, alors représentée par S. E. M. de Fontenay, ne lui valurent à Paris, où l'année qui suivit son avènement, - il était venu assister au défile de la fête nationale, - qu'un accueil dont le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il manqua aux lois de la plus élémentaire décence.

Ce fut le roi Alphonse XIII qui recueillit les applaudissements d'une foule impulsive et mal informée.

Le Directoire eut des fortunes diverses et il n'entre pas dans le cadre de cet ouvrage de nous y attarder. Toutefois, pour la clarté des faits qui nous intéressent, il nous paraît opportun de signaler que presque

dès ses débuts, le nouveau pouvoir suscita des partis d'opposition qui entravèrent une tâche digne d'un meilleur sort.

Campagnes de presse, censure, amendes, prison - mesures coercitives presque toujours suivies de gestes de clémence - occupèrent l'opinion publique.

Contrairement à ce que pensait le général, ni les écoles militaires, ni les champs de bataille, ne préparent aux affaires d'État. Politiciens, soldats et fonctionnaires que des décrets tendant à redresser la situation du pays atteignaient, fomentaient des désordres.

À Madrid, de nombreux "*filis de famille*" vivaient largement des prébendes que leur procuraient des fonctions fictives. Ils figuraient sur les registres d'un ou de plusieurs ministères où ils émargeaient régulièrement, sans même prendre la peine de se déplacer.

Chaque fin de mois, en effet, un huissier venait leur remettre à domicile, leurs émoluments, en échange d'une "*propina*" (pourboire) d'un duro ou deux, selon que la fortune leur avait souri ou non la nuit précédente, au cercle.

Mais un jour, le Président décréta que tout fonctionnaire qui ne serait pas à son travail le lendemain matin à l'ouverture des bureaux, serait considéré comme démissionnaire.

Le lendemain, devant les ministères, une foule de jeunes élégants se pressait comme aux portes d'un théâtre, à une première : c'étaient les fonctionnaires qui n'avaient trouvé aucune place disponible à l'intérieur.

De telles mesures faisaient, naturellement, beaucoup de mécontents.

Pour nous, ce fut une période de travail paisible et efficace.

Le 6 octobre, il nous était enfin permis d'ouvrir notre base de Tanger ; le 30 du même mois, nous pouvions installer un hangar dans le port d'Alicante ; le 24 février, l'interdiction du survol de Carthagène était levée et la ligne Alicante-Oran autorisée - seulement pour le transport du courrier français - celui de la poste espagnole demeurant toujours interdit.

La faculté d'amerrir dans les ports de Barcelone et de Palma de Majorque, ayant été également obtenue, nous formions le 14 octobre, la Société France-Algérie, pour l'exploitation de la ligne : Marseille-Barcelone-Palma-Alger.

En même temps, une O.R. accordait à tous nos appareils le libre survol du territoire - sans formalités préalables.

Notre activité, les services que nous rendions aux populations de l'Afrique du Nord à l'exception des ressortissants espagnols n'allaient pas sans entretenir, chez ces derniers, un sentiment de jalousie à l'égard des Français et de rancœur à l'égard de la Métropole qui ne prenait aucun souci de leurs intérêts et restait sourde à leurs appels.

Une personnalité en vue du journalisme madrilène, particulièrement versée dans les questions africaines, ayant vécu longtemps au Maroc en qualité de médecin du Roguy, le Dr Albeniz avait, à la suite d'une enquête sur place, en octobre 1923, réuni dans un document les griefs que formulaient ses compatriotes lointains :

« Ces populations, écrivait-il, rien qu'à Oran il y a 100 000 Espagnols, vivent comme oubliées de leur mère patrie, et ne manquent pas d'établir des comparaisons qui ne sont pas à notre avantage et blessent leur amour propre national. »

« Les consulats, les Chambres de commerce, sont intervenus maintes fois pour signaler le désir de nos ressortissants, d'être rapprochés de la mère patrie par une liaison aérienne, mais ils se sont heurtés à une barrière de fer. Les prétextes que l'on a invoqués pour tenter de justifier l'apathie administrative sont absurdes et vexatoires pour une compagnie étrangère qui, vivant chez nous, peut être facilement surveillée. L'argument de l'insuffisance de crédit de 250 000 pesetas est sans force, puisque l'État a consacré 1 500 000 pesetas à la poste aérienne. Qu'a-t-on donc fait de la somme de 1 250 000 pesetas ? »

Et M. Albeniz concluait en engageant vivement le ministère compétent à agir d'urgence, car l'état d'esprit qu'il avait pu constater chez ses compatriotes n'était rien moins que rassurant.

Le général président saisi de la question, s'étonna de l'inexplicable retard que l'on apportait à résoudre des affaires qu'il croyait depuis longtemps réglées. Il promit d'en entretenir le général Jordana, directeur des affaires du Maroc au ministère d'État.

Le 7 janvier 1924, le Dr Albeniz se rendait auprès de ce Bernier - à qui le liaient des sentiments d'amitié - bien convaincu du succès de sa démarche ; mais le général Jordana, quoique l'ayant accueilli avec cordialité lui parut *quelque peu mystérieux*...

Il lui dit que le Président lui avait, en effet, parlé de cette affaire, qu'il avait procédé à une enquête d'après laquelle il demeurerait établi que l'administration espagnole ne s'opposait nullement au transport de son courrier ; « *mais que c'était du côté français qu'il fallait chercher les obstacles.* »

Et comme le Dr Albeniz se montrait surpris, le général avait ajouté : « *Il est bien difficile d'obtenir des renseignements précis des Affaires étrangères ! Je vais poursuivre mon enquête.* »

Le Dr Albeniz en me relatant cette conversation m'engageait à prendre le plus tôt possible contact avec le général Jordana car, à son avis, il existait des malentendus qu'il attribuait à l'intervention de personnes « *qui travaillaient contre nous* ».

Je ne vis pas tout de suite le général Jordana. Je devais le rencontrer plus tard, à propos d'un sujet non moins délicat.

Le général Jordana passait pour n'être pas de nos amis, ainsi que, du reste, la presque totalité du Directoire. De petite taille, trapu, sûr de lui, il portait haut son visage glabre au teint gris, gris comme ses yeux, comme ses cheveux, tel un masque inexpressif, terne, hermétique.

Il n'avait du militaire que les éperons qui résonnaient à chaque pas, et du diplomate que le monosyllabisme. Certes, le général Jordana ne se livrait pas, mais il autorisait ses interlocuteurs à observer la même réserve. L'on aurait pu passer une heure en sa présence sans échanger un propos positif et c'est sans doute pourquoi il recevait ses visiteurs sans les convier à s'asseoir, ce qui abrégait singulièrement les entretiens. Chef des affaires du Maroc, il était placé pour nous barrer la route de l'Amérique du Sud et faire sourdement pièce au général-président chaque fois qu'une de ses décisions tendait à nous en ouvrir le chemin. Le mot d'ordre était : Ni courrier espagnol, ni escales au Rio de Oro « *No irán* » autrement dit : « *Ils n'iront pas en Amérique.* »

Derrière cette muraille, il se passait que le capitaine aviateur Ramon Franco préparait pour le compte d'une société hispano-allemande, un appareil Junckers qui devait le conduire aux Canaries et, plus tard, vers de plus lointaines contrées.

Le motif du voyage aux Canaries s'éloignait à tel point d'une manifestation militaire que le colonel Bens s'en émut et dépêcha l'un de ses plus brillant officier le capitaine B.R. auprès du Directoire.

Cet officier voulut bien nous communiquer la note qu'il remit à ses chefs.

24 - L'avion d'Abd-el-Krim

Le 24 janvier 1924, la société Aero-española - notre associée, était autorisée à entreprendre les travaux d'organisation de son réseau, non sans avoir, au préalable, versé un cautionnement de 30 000 pesetas, soit au change 120 000 francs.

Mais il ne lui était accordé que six mois pour mener à bien ses installations.

Il y avait là une finesse à laquelle il eût été bien imprudent de ne point prendre garde.

Le délai de six mois, exceptionnellement limité, aurait à la rigueur, suffi pour les travaux d'aménagement, de Saint-Sébastien aux Canaries, en les menant avec la plus grande activité, mais les dépenses qu'ils entraînaient ne se trouvaient garanties par aucun contrat.

Aussi, importait-il, avant toute chose, d'obtenir la concession du transport postal qui était la condition vitale de notre entreprise.

Ce fut au terme de nombreuses démarches que l'administration des postes parut se rendre à nos raisons et consentit à entamer la lente et méticuleuse élaboration des clauses d'une convention.

Nous touchions aux derniers jours de mars, lorsqu'un incident survint qui menaça gravement notre œuvre et absorba toute notre attention. Nous venions, en effet, de recevoir coup sur coup de nos représentants à Oran, plusieurs rapports relatifs à la cession par une société aérienne française, d'un certain nombre d'avions à Abd el-Krim.

Nous ne pouvions nous dissimuler qu'à Madrid, l'on ne manquerait pas de penser qu'un avion français partant d'Afrique, ne pouvait appartenir *qu'aux Latécoère* - seuls à une telle duplicité.

Il nous fallait donc éviter que ce bruit se répandit, et, au moyen de mille ruses, obtenir le plus de précisions possibles et saisir le colonel Casse, directeur de l'Aéronautique française, qui avait pour l'Espagne une prédilection particulière, étant né au cours d'un séjour de ses parents dans ce pays - et qui s'était attaché à nos lignes de toute la force de son cœur et de sa claire intelligence.

Il était bien vrai qu'un avion était parti d'un aérodrome d'Alger en direction du Rif. Le colonel Casse averti, ordonna que les appareils que l'on se disposait encore à remettre en état pour prendre la même route que le premier, fussent démontés et placés sous garde militaire.

Cependant, malgré les précautions que nous avions prises, la presse madrilène fut renseignée. Des échos, simplement tendancieux, parurent d'abord, puis des articles où la fantaisie et la violence se disputaient la primauté.

- La main de la France, on la retrouvait toujours dans les affaires d'Afrique !

Rectifier, se justifier, dans ces moments d'exaltation où toutes les protestations apparaissent comme autant de preuves de culpabilité ? - On ne fait pas tête à une bourrasque ; un homme prudent se met à l'abri et laisse passer.

Mieux valait donc attendre une accalmie, profiter d'une détente des esprits pour procéder à une efficace mise au point.

Je méditais sur tous ces papiers amoncelés sur ma table lorsque notre ami, le Dr Albeniz, se fit annoncer. Je m'empressai de le recevoir.

— « *Je devine l'objet de votre visite, mon cher Albeniz, lui dis-je... Installez-vous à ma place et lisez ces documents. Je ne les avais point préparés pour vous.* »

Le Dr Albeniz m'affirma qu'il ne mettait et ne mettrait jamais en doute notre loyauté, mais que, en sa double qualité d'ami, et de journaliste, il venait à la bonne source puiser ses renseignements.

— « *Vous allez être satisfait... Puisez...* »

Il prit de nombreuses notes, me remercia au nom de son journal et de ses compatriotes et s'en fut en hâte comme l'amateur qui a trouvé chez l'antiquaire la pièce rare qu'il estime au-dessus du prix payé.

Les témoignages d'amitié dont nous étions redevables au Dr Albeniz avaient pour origine les sentiments que nous professions pour son pays, un voyage que nous lui avions facilité au Maroc, et le concours que nous lui avions offert pour dissiper, dans l'esprit de certaines autorités de notre protectorat, une sorte de prévention injustifiée contre lui.

L'on reprochait, en effet, à Albeniz, certains articles où il défendait avec une fermeté que l'on jugeait

sévèrement, les droits de l'Espagne en Afrique. Au vrai, l'exclusivisme d'Albeniz dans ces sortes de questions ne pouvait laisser indifférents nos hauts fonctionnaires.

Mais leur susceptibilité un peu particulière à la plupart des hommes auxquels sont confiés les destins de nos colonies, pouvait paraître excessive en raison du caractère toujours empreint de la plus grande sincérité des papiers du "*Tebib ar Roumi*" (le docteur des Blancs).

Cette suspicion dont il se plaignait, n'avions-nous pas eu, nous-mêmes à en souffrir ? Car l'on nous taxait de faiblesse à l'égard des autorités espagnoles alors que, comme on a pu le voir, l'Espagne nous reprochait le contraire.

Nous avons donc accompagné le Dr Albeniz, dans le courant du mois d'octobre précédent, à Rabat et à Casablanca. Au cours de fêtes organisées en son honneur, il fit, avec un exceptionnel bonheur, plusieurs conférences qui furent très applaudies. Il parla des liens qui unissaient la France et l'Espagne, et préconisa une étroite collaboration dans l'œuvre civilisatrice que les deux pays latins s'étaient donné pour mission d'accomplir en Afrique.

Le succès de ces conférences fut grand et dissipa tous les nuages.

Il nous savait donc gré de la réussite de son beau voyage. Après le départ du Dr Albeniz emportant ses précieuses notes, de nombreux visiteurs, non, certes, animés du même esprit, se présentèrent à notre bureau.

Vers quatre heures, le docteur nous revint en coup de vent.

Lorsque, toutes portes closes, nous nous trouvâmes bien seuls dans un coin de mon bureau, il me dit :

— « *Il y a du nouveau.* »

— « *Que se passe-t-il ?* »

— « *J'arrive du Palacio.* »

— « *Ah ? ... fis-je.* »

— « *Oui, Sa Majesté m'a fait chercher dans tout Madrid et l'on a fini par me découvrir au Casino où je déjeunais... Je viens donc d'avoir un long entretien avec le roi - qui croyait que les avions vendus à Abd el-Krim étaient des "Latécoère". J'avais, heureusement, sur moi les notes que j'ai prises ce matin et je les lui ai montrées. Mais le roi m'a dit qu'il n'y avait pas que lui à convaincre. Qu'il fallait aussi tenir compte de l'opinion publique et qu'il jugeait une enquête sur place indispensable... Et comme il sait que je suis votre défenseur et votre ami, il tient à mettre mon patriotisme à l'épreuve.* »

— « *Je me réjouis de la tournure que prend cette affaire, lui dis-je et je réponds par avance «oui» à ce que vous venez certainement me demander ; c'est-à-dire de vous faciliter votre mission.* »

— « *Je n'en attendais pas moins de vous. Demain, je déjeune à l'ambassade de France...* »

— « *Eh bien !... partez après-demain. Vous prendrez l'avion du 6, dans lequel vous ne serez pas seul... Nous avons déjà un passager... Je vais télégraphier pour retenir votre place.* »

Cet incident ne devait pas être le seul.

Les pays troublés attirent toujours une foule de trafiquants qui spéculent sur le sang et la mort.

Que de fortunes s'accumulent ainsi à l'ombre du malheur. Nos bases d'Oran et de Fès semblaient particulièrement tenter les personnages en quête de ce genre d'affaires. Une lettre typique de l'un de nos pilotes nous renseignera sur les méthodes de travail de ces misérables :

Oran, le 24 juin 1924.

« *Monsieur le Directeur,*

« *Je vous prie de m'excuser de ne pas vous avoir transmis cette lettre par la voie hiérarchique. Il s'agit d'un cas très grave quant à l'exploitation de la ligne et je n'ai pas voulu en donner connaissance au chef d'aéropole avant que vous soyez mis au courant. Le mercredi 11 juin, je rentrais dans le bureau quand l'agent administratif me présenta comme pilote à un monsieur qui venait de retenir sa place pour effectuer le lendemain le voyage de Oran à Fès.*

« *Ce monsieur me remit sa carte que je glissai dans ma poche sans même y jeter un coup d'œil. Ce ne fut qu'après son départ que l'agent administratif me demanda si j'avais pris connaissance de la carte. Je la retirai de ma poche et je lus :*

M. J. Abad

Chef de l'Aviation et délégué du Groupement de la République rifaine

Grand hôtel du Louvre, Paris.

Un tel libellé me fit sourire.

« Jeudi 12, le voyage Oran-Fès s'est effectué sans anicroche quoique contrarié au départ par un vent d'ouest de 70 kilomètres au sol. Fort heureusement, l'intensité alla en décroissant pour se réduire à zéro à l'escale.

« À Fès, je déposai mon voyageur. Le dimanche suivant, je l'eus à nouveau comme passager.

« J'avais complètement oublié ce monsieur, quand le dimanche 22 juin, me trouvant avec un camarade au café Continental, mon passager précité vint me demander si l'on n'était pas venu de sa part m'inviter à prendre l'apéritif à la brasserie Guillaume Tell. Il me demanda aussi si je pouvais lui accorder dix minutes d'entretien, mais je m'excusai ne pouvant pas laisser seul mon camarade. Sur ce, il me donna rendez-vous pour le lendemain 11h 30. Un peu intrigué je fus exact au rendez-vous, mais de monsieur point. Le soir, je regagnais ma chambre, quand ce monsieur m'accosta pour s'excuser d'être arrivé en retard ayant été retenu par le consul d'Espagne, pour une affaire.

Puis il me dit : « J'ai une proposition à vous faire. Je suis à Oran en compagnie d'un lieutenant d'Abdel-Krim et nous voudrions rejoindre le Rif en avion. J'ai pensé à vous pour nous déposer chez les Rifains, avant d'atteindre Fès. Cela vous est facile et personne n'en saura rien, réfléchissez si cela vous est possible. »

« Je ne m'attendais pas à pareille proposition. Je lui répondis que, avec ou sans réflexion, je n'acceptais pas contre tout l'or du monde. - D'abord, lui fis-je remarquer, vous ne savez pas à qui vous avez affaire. Sachez que j'ai été officier et que j'estime que l'honneur est au-dessus de toutes les fortunes.

« D'autre part, si je suis pilote, ce n'est point pour l'appât du gain, et je suis plus que millionnaire n'ayant pas de désirs, je fais ce métier parce qu'il me plaît, parce que je trouve que c'est une école d'énergie et de volonté.

« J'ai reçu de mes chefs une mission de confiance, en devant assurer le transport du courrier postal et je ne me prêterai pas à vos honteux trafics. »

« J'étais fort en colère et j'avais grande envie de lui mettre ma main sur la figure, mais ma dignité prit le dessus, et j'invitai ce monsieur à me laisser désormais tranquille.

« Le soir, je repassais dans ma mémoire cet incident et je me demandais si je ne devais pas en référer au général commandant de la subdivision d'Oran, pour faire arrêter cet ignoble individu.

« Mon devoir m'a dicté la décision à prendre. D'abord vous en rendre compte et attendre vos ordres, quant à la ligne de conduite à observer. Supposons que cet infâme individu soit tombé sur un pilote faible, attiré par l'appât du gain, peut-être aurait-il accepté de le transporter en territoire rifain, mais je doute fort qu'il en soit reparti. D'où incident avec l'Espagne, incident avec le service de la navigation aérienne ; car comme je connais personnellement le colonel Casse, cela ne lui aurait pas précisément fait plaisir.

« Nous attendons vos ordres, et quant à moi, vous pouvez compter que je refuserai désormais d'emmener ce M. Abad.

« Vous avez été très gentil en m'affectant à la base d'Oran, et je crois ainsi justifier votre confiance.

« Veuillez agréer, monsieur le Directeur, l'hommage de mes sentiments respectueux.

« Signé : Joly. »

Pilote aux lignes aériennes Latécoère.

Des mesures énergiques éloignèrent de nos aéroplaces tous ces singuliers négociateurs.

Le 31 mai, Sa Majesté chargeait le Dr Albeniz de nous exprimer sa satisfaction pour notre conduite ; et son ami le duc de B... nous disait en souriant : « Le Roi est en ce moment très bien disposé à votre égard... Profitez-en... mais n'attendez pas trop. » Était-ce un renseignement ? Était-ce un conseil de prudence ? L'un et l'autre, peut-être.

Si le Roi avait un instant douté de notre droiture, Primo de Rivera, lui, était sûr de nous ; il n'avait à aucun moment pensé qu'un avion Latécoère pouvait avoir pris le chemin du Rif.

Mais, quel prétexte eût pu mieux servir les desseins de nos détracteurs ? Aussi, n'y renonçait-on pas aisément.

Par où a passé la calomnie, il reste un relent que le souffle de la vérité met longtemps à chasser.

25 - Guerilla

Le 19 juillet 1924, l'Ordonnance Royale qui avait autorisé les travaux d'infrastructure de la ligne Saint Sébastien-Canaries était déclarée caduque. Mais une mesure aussi arbitraire provoqua de telles protestations qu'elle fut aussitôt rapportée, et la société Aero-Española, put être définitivement constituée le 11 septembre.

L'élaboration des clauses du contrat postal, après une période d'interruption, reprit au rythme d'une cantilène dont on ne prévoit pas la fin.

De son côté, le général Bermudes de Castro, gouverneur d'Alicante, nous prévenait que notre bail du terrain du Tiro, qui touchait à sa fin, ne serait pas renouvelé.

Nous dûmes à l'intervention du président du Directoire, l'obtention du renouvellement pour une période de cinq années.

Le général Primo de Rivera que j'étais allé remercier de ce nouveau geste de bienveillance, ne put dissimuler son mécontentement lorsque je lui appris que nous n'avions pas encore été autorisés à entreprendre nos travaux d'aménagement à Rio de Oro.

— « *Comment, s'écria-t-il, mais il y a longtemps que j'ai donné toutes les instructions nécessaires...* »

Et je crus comprendre, dans la conversation qui suivit, qu'il ne pouvait pas trop compter sur son entourage, - qu'il avait déjà une fois entièrement remplacé, - et que sa tâche s'avérait de jour en jour plus ardue. Je crus comprendre aussi, que la question du Rio de Oro qu'il considérait comme un "*redoutable guêpier*", tant du point de vue intérieur que du point de vue extérieur, le préoccupait particulièrement et qu'il eût été heureux de trouver avec notre pays une solution tendant à alléger le sien de ce poids, en vérité, trop lourd. Il m'apprit que, pour nous permettre d'assurer la liaison Alicante-Oran, par Carthagène, zone interdite, il avait dû lui-même téléphoner ses ordres, afin d'éviter de nouveaux atermoiements. Mais, de ces ordres, il ne restait aucune trace écrite dans les archives de la présidence ; et si, à la voix du Président, la Marine s'était inclinée, les douanes d'Alicante - qui sur cet embranchement devenait ville frontière - nous réclamaient une documentation que ni les services de la présidence, ni ceux des Finances, ne pouvaient donner.

Des interventions amicales, mettaient parfois fin à ces contretemps.

C'est ainsi que le 21 juillet, nous apprenions par notre représentant à Las Palmas, que le colonel Bens venait d'être autorisé par le président du Directoire, à recevoir à Juby le matériel destiné à notre installation. Le colonel en informait par lettre, dont on nous communiquait une copie, M. F. Garcia-Rivera, chef d'état-major du capitaine général des Canaries, et lui demandait les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires.

Ces instructions directes, verbales, permettaient à la direction du Maroc de les oublier. Et, tandis que le colonel Bens acceptait de recevoir le matériel que lui apportait pour Juby, le cargo *Faramon*, le commandant Sans, de Villa Cisneros, pourtant placé sous les ordres de Bens, refusait de prendre livraison de ce qui lui était destiné, en vertu de télégrammes reçus de Madrid.

L'on prétendait, en effet, que la décision du Président visait Juby uniquement, alors que la copie de la lettre que nous possédions, ne contenait aucune réserve.

Mais le prétexte était excellent : nous ne pouvions pas franchir, sans approvisionnement, la distance de Juby à Port-Étienne, soit plus de 900 kilomètres.

Il nous fallait donc disputer pied à pied notre route ! Perte sévère de temps et d'argent, car le retour du *Faramon* aux Canaries, avec sa cargaison et un nouveau voyage à Villa Cisneros n'allaient pas sans alourdir considérablement nos charges.

Dans ces heures où les circonstances semblaient conjurer notre perte, nous attendions avec une curiosité amusée, pourrait-on dire, l'événement qui suivrait - persuadés que nous étions d'user l'hostilité de nos adversaires.

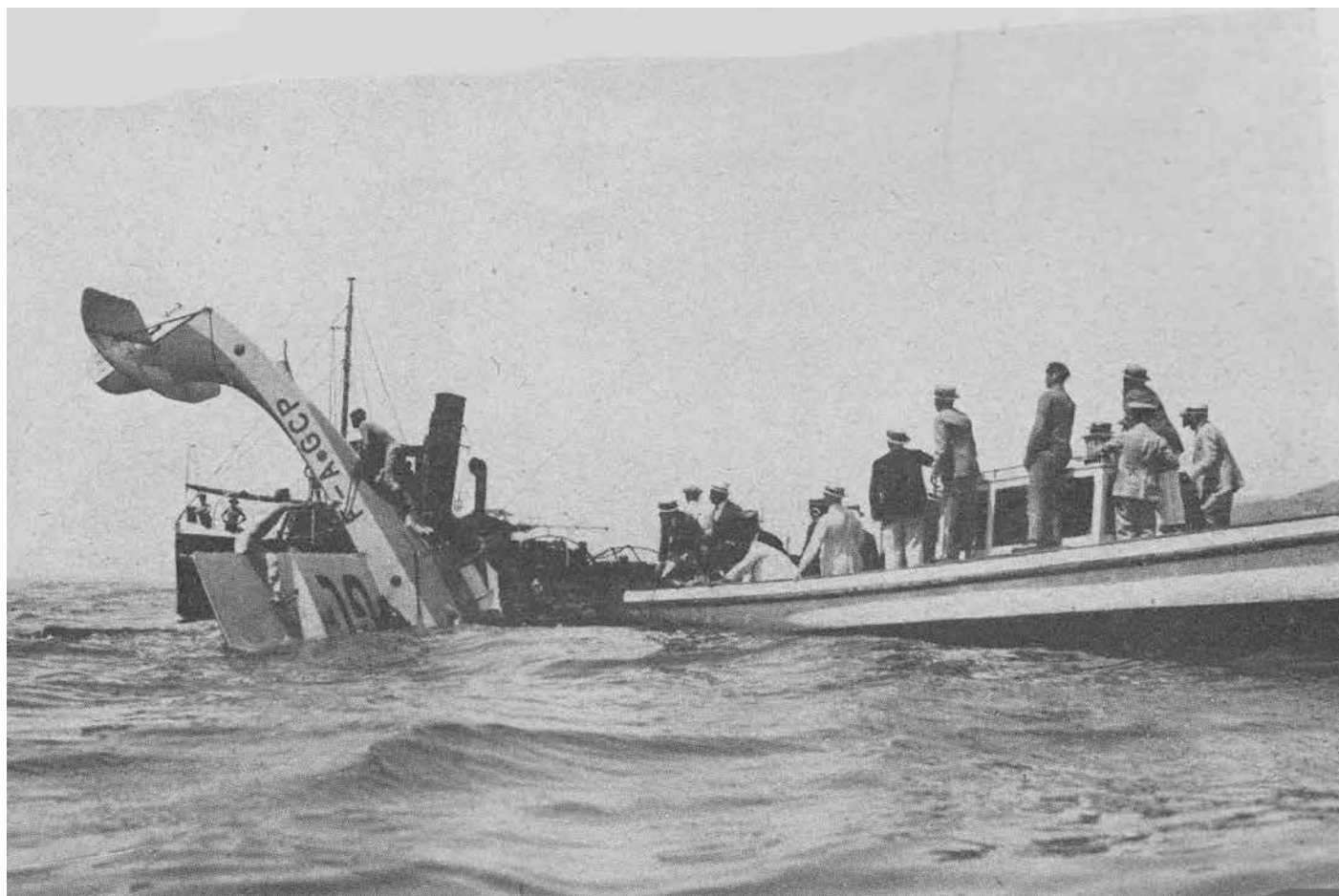
L'amphibie *Schreck* que nous avions envoyé à Delrieu à Las Palmas, avait fait merveille et conquis les Canariens. Mais une dépêche vint brusquement nous annoncer que, à la suite d'un amerrissage par forte houle, il s'était brisé en projetant à la mer le pilote et son passager, notre représentant le capitaine Cervera. Des vedettes, aussitôt accourues, avaient pu sauver l'équipage.

Cet incident était d'autant plus malencontreux que de grandes fêtes avaient lieu aux Canaries, à l'occasion desquelles les Allemands avaient envoyé deux hydros Junckers qui, par décision des *Cabildos*, étaient restés à quai dans leurs caisses.

Afin de ne point nous diminuer dans l'esprit des Canariens, nous câblions que nous allions expédier sans retard un nouvel appareil.

Suivant la demande du colonel Bens, un premier bateau chargé de matériaux et d'une vingtaine d'hommes quittait à cette époque Las Palmas en direction de Juby.

Le capitaine Cervera, après sa baignade involontaire avait déjà rejoint cette base, et entrepris de grouper la main-d'œuvre disponible sur place pour la construction des bâtiments et le montage des hangars.



À Las Palmas (Canaries), capotage de l'amphibie Schreck-FBA 17 HT2 piloté par Louis Delrieu avec le capitaine Cervera comme passager

26 - Prospection de la côte sud-américaine

Janvier 1925

Pendant que, au cap Juby, le bois et le ciment préparaient les abris des aviateurs et de leurs ailes, pendant que, à Madrid, l'on cherchait à dénouer les intrigues qui tendaient à nous interdire l'accès de Villa Cisneros et que le général-président était battu en brèche par une hostilité chaque jour plus grande, qu'il ne parvenait pas à enrayer, nous poursuivions l'étude de la troisième et dernière étape de notre projet.

Ainsi, le temps que nous pouvions perdre en tractations en Espagne, nous le récupérions ailleurs.

Notre chef du service du Maroc, le capitaine Roig, que nous avions convoqué à Paris le 10 mai 1924, pour y recevoir nos instructions concernant l'étude du réseau Natal-Buenos Aires, se trouvait déjà, depuis le 20 juin en Amérique du Sud.

Il avait été chargé d'établir, sur le plan des lignes réalisées, les aéroplaces et terrains de secours utilisables, et de prendre contact avec les représentants de la France et les autorités sud-américaines, afin de connaître leur état d'esprit sur la mise en œuvre du tronçon qui allait les relier par la voie des airs à la France.

Le 23 juin, notre ambassadeur au Brésil, M. Conty, recevait le capitaine Roig un peu fraîchement car Roig ne se présentait qu'au nom d'une entreprise privée, et par ailleurs, M. Conty semblait avoir quelques préventions à l'égard des aviateurs.

En effet, peu de temps auparavant, un ancien as de guerre, officiellement introduit à l'ambassade, porteur d'un projet similaire au nôtre et auquel l'ambassadeur avait intéressé de hautes personnalités brésiliennes, avait tout à coup regagné la France, sans plus donner signe de vie.

Mais la chaleur persuasive de Roig, eut vite raison de la réserve de M. Conty ; d'autant plus que la réputation des Lignes Latécoère lui était connue et constituait à ses yeux une référence de qualité.

Aussi, l'ambassadeur promit-il que, dès qu'il en serait saisi par notre Gouvernement, il ne manquerait pas d'intervenir et tâcherait de récupérer en notre faveur les sympathies que l'aviateur qui nous avait précédés avait déçues.

Le colonel Seguin, chef de notre mission militaire, lui aussi fortement contrarié par la défaillance de notre compatriote, vit dans notre initiative le moyen de réhabiliter l'aviation commerciale française au Brésil.

L'accueil que réservèrent à notre représentant les autorités des Républiques brésiliennes uruguayenne et argentine et les résultats de sa prospection - tout à fait concluants - inspirèrent à Roig des rapports enthousiastes. La route de Natal à Buenos-Aires, dans sa presque totalité accessible par de vastes plages s'étendant à perte de vue, rendait l'exploitation de ce tronçon beaucoup plus facile que ceux d'Espagne et d'Afrique.

Le Gouvernement français tenu, par nos soins, régulièrement au courant, intervenait enfin officiellement et, le 21 juillet chargeait nos ambassadeurs de solliciter pour notre société des autorités sud-américaines, le permis de survoler leurs territoires.

D'après un premier examen, la ligne Natal-Buenos-Aires de 4 650 kilomètres pouvait être divisée en neuf étapes :

- 1 - Natal - Pernambouc.
- 2 - Pernambouc - Bahia.
- 3 - Bahia - Caravellas.
- 4 - Caravellas - Victoria.
- 5 - Victoria - Rio de Janeiro.
- 6 - Rio de Janeiro - Santos.
- 7 - Santos - Santa Catarina.
- 8 - Santa- Catarina - Porto Alegre.
- 9 - Porto Alegre - Montevideo - Buenos Aires.

Si le Brésil parut quelque peu réservé à l'égard de toute entreprise étrangère, en revanche, l'Argentine et l'Uruguay montrèrent un empressement d'autant plus appréciable que leurs échanges avec l'Europe étaient d'une plus grande importance.

En effet, l'Argentine expédiait vers l'Europe, mensuellement 5 000 sacs postaux d'un poids moyen de

30 kilogrammes, et recevait d'Europe environ 200 tonnes, c'est-à-dire environ 3 millions et demi de lettres. Huit compagnies maritimes, soit 25 bateaux par mois, assuraient le trafic entre l'Amérique du Sud et l'Europe ; et il était à prévoir que nous leur retirerions une partie de leur fret.

Mais il nous fallait réussir là où d'autres avaient échoué.

Plusieurs entreprises aériennes avaient tenté l'épreuve.

Une société franco-argentine qui avait coûté, rien qu'aux souscripteurs de nationalité française 500 000 piastres, avait lamentablement sombré.

Une société anglo-argentine avait, à son tour, laissé un passif de 600 000 piastres. Des Italiens, des Allemands, n'avaient guère été plus heureux.

Mais les Allemands demeuraient sur place, accrochés de toute leur ténacité à leur projet d'être les premiers à réaliser cette liaison entre l'Amérique et l'Europe dont l'intérêt matériel et politique ne leur échappait pas plus qu'à nous-mêmes.

Toutefois, si en Espagne, ils étaient appuyés par la sympathie incontestable des classes dirigeantes, nous les retrouvions ici, moins soutenus et moins sûrs d'eux. Mais là, également, leur propagande était intense ; il ne se passait point de jour que leur presse ne fit entendre des échos de leurs préoccupations.

Après avoir fixé sur plan et photographié chaque terrain annoté de renseignements précis, réuni les impressions qu'il avait pu recueillir à Rio, à Montevideo et à Buenos-Aires ; placé dans chaque ville proche des bases envisagées, des représentants bénévoles, Roig regagna Paris pour rendre compte des résultats de sa mission.

Par une heureuse coïncidence, le 9 juillet le contrat nous accordant les crédits pour le tronçon Casa-Dakar, venait d'être signé ; et le 17 août paraissait à *L'Officiel*, le décret nous donnant autorisation d'étendre notre réseau jusqu'à Buenos-Aires.

Roig nous confirmait que, du point de vue technique, l'organisation de notre ligne, - en dehors de la question de la traversée de l'Atlantique qui restait à résoudre - ne présentait aucune difficulté, et que l'atmosphère officielle nous était particulièrement favorable en Uruguay et en Argentine

Il fallait donc agir sans délai.

Notre nouveau programme exigeait un effort accru de nos ateliers de construction car, en plus des appareils en préparation, destinés au tronçon de Dakar, quatre appareils pour les vols d'étude du tronçon Natal-Buenos Aires nous étaient immédiatement nécessaires.

Les autorisations de survol demandées furent obtenues par l'entremise de l'ambassadeur du Brésil à Paris, S.E. de Souza-Dantas ; des ministres plénipotentiaires de la République argentine M. Alvarez de Toledo, et de l'Uruguay, M. Juan Blanco, que la perspective de se voir bientôt, grâce à nos lignes, huit jours, et un peu plus tard à trois jours seulement de leur pays, les incitait à nous soutenir de leur plus active sollicitude.

Le 19 octobre, M. Laurent-Eynac pouvait passer en revue les avions déjà prêts à rejoindre l'Amérique.

Mais, au cap Juby, les travaux sans cesse interrompus, à propos du moindre prétexte, n'avançaient guère ; à Madrid, la question de Villa Cisneros demeurait en suspens, tandis que, à Agadir, à Port-Étienne, à Saint-Louis et Dakar, les nôtres préparaient sans désespérer leurs installations.

Toutefois, l'obstacle espagnol, en plein centre de notre action, pour aussi redoutable qu'il fût, n'entamait point notre ténacité.

En gagnant les Américains du Sud à notre cause, nous pensions bien parvenir à briser la résistance de nos détracteurs, car l'Espagne ne tenait nullement à déplaire à ceux qu'elles se reprenaient à considérer comme des transfuges qui lui reviendraient un jour où l'autre par la force des choses.

Le 16 novembre, quatre appareils Breguet transformés, rechanges et convoyeurs étaient embarqués à bord du *Hoédic*, et quittaient la Pallice en direction de Rio qu'ils atteignaient le 8 décembre.

Une nouvelle mission, dirigée, cette fois, par le prince Charles Murat, partait à son tour.

Le capitaine Roig, les pilotes Hamm et Vachet, auxquels devait se joindre le pilote Lafarge, déjà sur place, et les mécaniciens Gauthier, Chevalier et Estival, composaient cette mission.

Pendant que les travaux d'installation, de montage et mise au point des appareils suivaient leur cours à l'aérodrome d'État de Rio-de-Janeiro, "Campo de Affonsos", nous cherchions une solution au problème de la traversée de 3 200 kilomètres de mer qui séparaient Dakar de Natal.

Certes, nous menions de toute notre énergie les études des appareils, mais combien de temps encore demanderaient-elles ? S'il nous avait été possible de découvrir, sur cette immense étendue d'eau, des îlots que l'on eut pu aménager pour nous y ravitailler, une solution provisoire nous eût tirés d'embarras. En effet, en munissant de flotteurs nos avions, nous aurions pu assurer sans trop de risques les premières traversées.

L'on nous avait vaguement signalé, au milieu de l'Atlantique la présence d'un banc, dénommé "banc Hannah", et nous n'avions pas hésité à charger un officier de marine, M. Desemblanc, spécialisé dans ces questions, de nous renseigner avec précision sur l'existence réelle de ce banc.

Mais les deux rapports furent malheureusement négatifs.

En procédant à un aménagement sommaire des terrains prévus par Roig, avant d'entreprendre le voyage aérien, Natal-Buenos Aires ; la mission porta à 12 le nombre des étapes. Elle crut prudent d'ajouter trois escales : Maceio, Florianopolis et Pelotas.

De l'avis unanime, ce parcours était techniquement plus facile et plus sûr que ceux d'Espagne et d'Afrique. De vastes plages s'étendaient sur les deux tiers du parcours, qui permettaient des atterrissages par tous les vents. Les conditions atmosphériques étaient rarement troublées, sauf dans la région de Florianopolis où des orages se produisaient avec une certaine fréquence.

L'intérieur seulement était à éviter en raison des hauts plateaux qui s'élevaient jusqu'à 700 mètres et qui, souvent dissimulés par le brouillard et les nuages, constituaient un danger sans démarcation sur le flanc de notre route comme une ligne indicatrice.

Le 14 janvier 1925, trois appareils pilotés par Vachet, ayant comme passager le capitaine Roig, par Hamm et Lafaye, s'élevaient aux premières lueurs du jour, survolaient la baie de Rio-de-Janeiro et lançaient à la mer, au point où avait sombré l'héroïque Sacadura Cabral, une palme montée sur une ceinture de sauvetage, portant l'inscription suivante : « *Les lignes aériennes Latécoère au héros portugais Sacadura Cabral.* »

Arrivés au-dessus de Sao-Paulo, où naquit et séjournait Santos-Dumont, ils laissèrent tomber sur la ville une longue banderole aux couleurs françaises portant en lettres d'or, deux dates, deux faits également historiques :

« *12 novembre 1906. - Vol officiel effectué par Santos Dumont à Bagatelle.*

« *14 janvier 1925. - Premier voyage postal aérien Brésil-Uruguay-Argentine. Les aviateurs des lignes aériennes Latécoère ne veulent pas survoler la patrie de Santos-Dumont, sans adresser leurs hommages reconnaissants au grand Brésilien, père de l'Aviation.* »

Et le voyage reprit, par fort vent debout.

La première et la seconde étape sont franchies à une vitesse réduite en raison de la violence du vent ; mais, à environ 100 kilomètres, de la troisième étape : Porto-Alegre, le moteur de Vachet marque une défaillance qui paraît grave et oblige l'équipage à atterrir.

Les deux autres équipages se posent à ses côtés. Il est 19 heures, le jour se meurt, la marée est basse. L'on a dépassé la ville de Torres, l'on se trouve seuls, en pleine campagne, sans apercevoir un village ni la moindre cabane. Bref moment d'inquiétude ; mais on en a vu d'autres : la Providence abandonne rarement les aviateurs dans leurs aventures.

En effet, un chemin est là, que l'on n'avait point remarqué et que l'on entrevoit maintenant parce qu'une automobile y passe.

L'on appelle et l'on agite les bras. L'automobile s'arrête, ses occupants sont aimables et disposés à secourir les hommes de l'air. Ils prennent à bord de leur voiture le capitaine Roig, pendant que Vachet et ses compagnons s'acharnent à découvrir la cause de la panne, à peine éclairés par les dernières clartés du jour. Mais la nuit survient, l'on abandonne le travail. L'on s'assied par terre, en rond, et l'on attend. La conversation n'est pas animée. Plusieurs heures s'écoulaient ainsi, lamentablement longues. Il est minuit lorsqu'un bruit de moteur met tout le monde d'un seul mouvement debout. C'est la voiture qui ramène Roig et un abondant approvisionnement de victuailles, du vin, de l'eau potable, des bougies. On oublie un instant la situation ; on chante, on saute de joie à la lumière des chandelles. Mais l'on est vite repris par la réalité et à l'aide des bougies, l'on revient à l'appareil, l'on regarde, les mains disparaissent dans les amas de fils et réapparaissent ramenant une pièce que l'on examine et que l'on remplace. Rien d'anormal ne se révèle. Le moteur n'est pas, contrairement à ce que l'on avait cru, grillé. On le remet en marche,

il tourne. Il tourne parfaitement. Alors la satisfaction est à son comble, l'on dévore tout ce que Roig à apporté, puis l'on s'étend sur l'herbe, et l'on dort, face au ciel.

L'aube s'annonce, chacun se détire, accuse une légère courbature, mais l'un après l'autre nos hommes reprennent leurs places et les trois oiseaux enchaînent leur vol.

L'on atterrit à Porto-Alegre, à Pelotas, à Montevideo, et enfin, à Buenos-Aires.

Partout, ce sont des manifestations de sympathie, des fêtes de trop courte durée hélas ! Car nos aviateurs ne peuvent séjourner ici et là que de brefs instants, sauf dans la capitale argentine, point terminus de leur voyage. Mais ce repos leur est mesuré, car l'accueil qu'on leur y a réservé est encore plus chaleureux que partout ailleurs.

Le parcours de 2 425 kilomètres de Rio-de-Janeiro à Buenos-Aires, avait été couvert en 19 heures de vol effectif, c'est-à-dire à la vitesse réduite, par le vent opposé, à 127 kilomètre-heure.

Une seule note fâcheuse marqua le séjour de nos aviateurs à Buenos-Aires.

Un officier de l'armée argentine, le major Torres, d'un caractère quelque peu exclusif et ombrageux, atteint de germanophilie aiguë prétendit ne pouvoir offrir aucun abri à nos appareils. Le président de l'Aéro-club, M. Almonacid, qui avait servi dans l'aviation française pendant la guerre, jugea sévèrement la conduite du major Torres et un duel au sabre s'ensuivit, au cours duquel le major reçut une double balafre au visage.

Le major Torres - que ces gouttes de sang perdu ne convainquirent certainement pas - s'était cru obligé, par admiration pour les Allemands, - de manifester aux Français sa gallophobie.

Maintes fois déjà, il m'avait été donné de constater chez quelques Espagnols ce même état d'âme, qu'ils étaient d'ailleurs incapables de justifier, lorsqu'on leur en demandait la cause.

Car cette sorte d'exclusivisme échappe à tout raisonnement. Il ne semble, pas en effet, indispensable que l'admiration pour quelqu'un implique nécessairement la prise en charge de ses sympathies ou de ses inimitiés.

Dans le cas du major Torres, l'incident se réduisit à cette simple rencontre dont on parla beaucoup et dont on rit tout autant.

Le retour de nos équipages s'effectua le 21 janvier, à la moyenne de 140 kilomètre-heure, malgré des conditions atmosphériques difficiles rencontrées dans la région de Santa-Catarina. Cette région fréquemment troublée fit croire à Dieudonné Costes, lors de sa première traversée, que nous nous heurterions là à une barrière infranchissable.

Mises en goût par la rapidité des courriers échangés au cours de ce voyage d'étude, les autorités des trois Républiques sud-américaines nous demandèrent de renouveler l'expérience.

Le 5 février, nous leur donnions satisfaction, dans des conditions meilleures.

Le 25 février suivant, le premier règlement de la navigation aérienne au Brésil, paraissait à *L'Officiel*, et la ville de Bahia nous offrait un de ses plus vastes terrains.

Des pourparlers en vue de l'obtention d'une convention avec les États, furent aussitôt engagés. *L'Aviation marchande en Amérique du Sud allait donc devenir une réalité.* La double démonstration de nos équipages, avait soulevé l'enthousiasme. Mais ce succès n'allait pas sans irriter les journaux allemands. La revue *Flugworche* exhalait sa profonde déception dans un long article dont nous extrayons les passages suivants :

« Tandis qu'il était réservé à l'énergie allemande, à l'esprit d'entreprise allemand et à la technique allemande d'exécuter la traversée de l'océan par un dirigeable qui attira l'attention du monde entier, un projet de grande envergure de l'aviation de transport française, faisant une vive concurrence au projet allemand, est tout près d'entrer en voie de réalisation. Il s'agit de l'abréviation de la durée du trafic des passagers entre la France et l'Argentine. »

Il décrivait les différentes phases du trafic, d'abord organisé par bateau et avion pour finir ensuite exclusivement servi par avion. À ce propos, l'auteur de l'article faisait remarquer qu'il n'était pas sûr que la dernière phase du projet pût se réaliser de sitôt en raison des difficultés que présentait la traversée de l'Océan par avion :

« On travaille cependant d'une manière intensive à la solution de ce problème de sorte qu'il est possible toutefois de compter sur la réalisation du projet. »

Des détails étaient ensuite donnés sur les résultats d'exploitation des lignes aériennes Latécoère. La revue *Flugwoche* ajoutait :

« L'importance de la nouvelle liaison Europe-Amérique du Sud ne réside pas seulement, ainsi que cela pourrait paraître à l'observateur superficiel, à l'Européen en tout cas, dans le franchissement court et rapide des distances séparant les continents, mais dans la communication beaucoup plus rapide entre une série de ports du nord du Brésil avec Buenos-Aires, qui est vraiment le cœur du pays, bien plus que ne l'est la capitale de n'importe quel autre pays de la terre. »

« Il en résulte qu'en Argentine et au Brésil, la nouvelle entreprise est appréciée vivement. »

Suivait un compte rendu du trafic postal France-Dakar et l'on constatait que celui-ci avait décuplé en l'espace de trois ans. *« Malheureusement, ce succès nous est et reste ravi par les Français. »*

« Les ateliers Junkers, notre entreprise d'aviation la plus grande et la mieux organisée, n'ont pas fourni l'effort qu'ils auraient dû fournir dans cette direction, bien qu'à notre avis leur matériel aurait convenu sans aucun doute aux exigences entrant en ligne de compte. Comme les ateliers Junkers sont dans le pays déjà depuis longtemps et ont obtenu divers succès avec un certain nombre d'avions, les conditions préliminaires étaient, pour eux, si favorables qu'ils auraient eu une bonne occasion de faire valoir l'aéronautique allemande pour laquelle on lutte courageusement en dépit de la camisole de force qui l'enserme. On paraît malheureusement avoir laissé échapper l'occasion. Les Français continuent à labourer le champ et si leurs représentants travaillent avec énergie, ils amélioreront le genre de communication projetée jusqu'à ce qu'ils obtiennent le succès complet. »

A quoi les hauts représentants à Paris des trois Républiques sud-américaines répondaient :

M. l'ambassadeur du Brésil :

« Les cœurs français et brésiliens ne pourront jamais être plus près, mais il faut que les distances entre les deux nations sœurs, soient rendues plus courtes. Les lignes Latécoère s'en chargent d'une façon glorieuse. »

M. le ministre d'Argentine :

« Messagers de paix et d'amour, qu'ils soient les bienvenus. »

M. le ministre de l'Uruguay affirmait à son tour :

« Réduire par les airs les distances postales entre la France et l'Amérique du Sud, ce n'est autre chose qu'un rapprochement sur le terrain matériel, tel qu'il existe dans le domaine spirituel. La France et les peuples de l'Amérique latine, vivent dans une communauté absolue de sentiments et d'idéalité. »

Mais je n'étais pas encore satisfait. J'estimais que c'était Paris qui devait consacrer ce nouvel effort, d'autant plus que les sacrifices que nous allions demander à l'État, en raison de leur importance, ne manqueraient pas de nous attirer les critiques des inévitables détracteurs.

J'eus recours à mon vieil ami, Louis Forest, ce journaliste toujours à l'affût de toutes les manifestations de l'activité humaine et, grâce à lui, une grande soirée fut organisée, le 15 février 1925 dans les salons de la présidence de la Chambre, où siégeait le plus grand des apôtres de la chose de l'Air, M. Painlevé.

L'attrait du sujet : *« Liaison aérienne France-Amérique »* rassembla dans les vastes et luxueux locaux de la Présidence, les plus hautes personnalités du Parlement, des Arts et de l'Industrie français ainsi que les plus éminents représentants de l'Amérique latine.

Dans une causerie charmante, documentée, illustrée par des projections de vues admirables, Louis Forest exposa l'œuvre déjà accomplie, et ce qui restait à faire pour son achèvement.

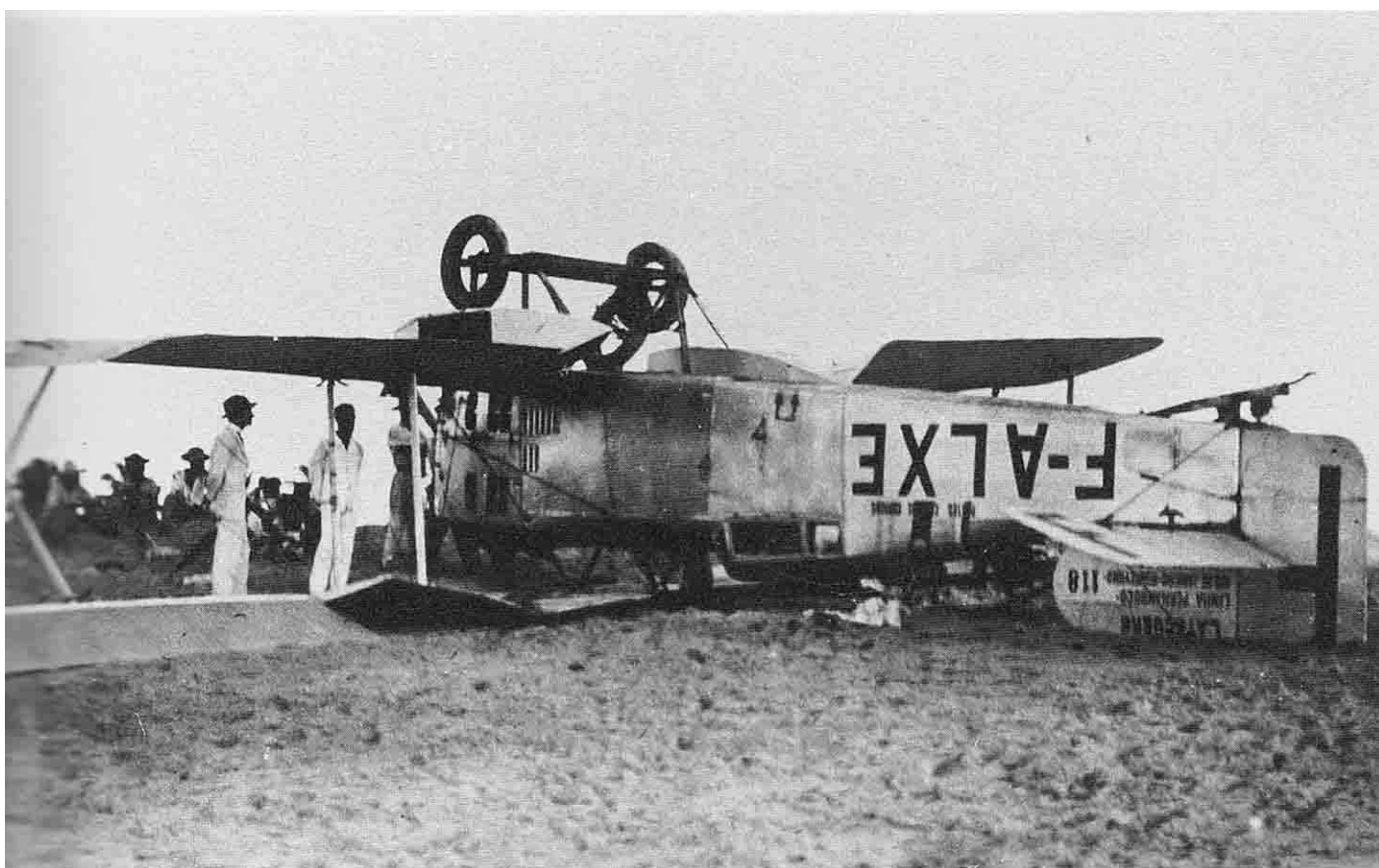
Le ministre, M. Laurent-Eynac, tenace et fidèle ami de l'aviation, soutint à son tour ce réseau qui s'était peu à peu formé et étendu sous son égide.

D'autres orateurs encore prirent la parole pour marquer leur adhésion enthousiaste. Enfin, M. Painlevé se leva. Il rappela que, dans cette même salle, dix-sept années auparavant, il avait déjà plaidé la cause du plus lourd que l'air. Puisant dans son amour pour l'aviation des arguments d'une force et d'une éloquence dont seul ce savant poète était capable, il sut émouvoir, convaincre et passionner son auditoire. Son succès fut le nôtre. Le sort de la troisième et dernière étape était décidé : le Gouvernement français ferait les sacrifices nécessaires.



▲ *Mission en Amérique du Sud, le 14 janvier 1925 à Rio, Estival, Gauthier, Paul Vachet, Lafay et Armand Roig*

▼ *Le 6 février 1925, au décollage, le Breguet 14 de Paul Vachet ne peut décoller et se retourne dans le sable*



27 - Où les agressions de Maures ne sont plus une fiction

Les travaux du cap Juby se poursuivaient à une cadence désespérante. À leur apathie congénitale, les ouvriers maures ajoutaient le prétexte des agressions, pour se tenir loin de la tâche, et assis par terre, jambes croisées, ils laissaient s'écouler le temps en se frottant les dents à l'aide de menus fragments de bois.

Au vrai, les incursions des tribus armées n'étaient plus de vains simulacres ; elles se produisaient avec une certaine fréquence.

Connaissant l'excessive bonté du colonel Bens qui croyait encore pouvoir les gagner avec des paroles persuasives et une poignée de pesetas, les tribus venaient à tour de rôle tirer des coups de feu sur leurs frères noirs occupés à nos travaux.

Ces attaques intempestives provoquaient des arrêts de plusieurs jours, sinon de plusieurs semaines, dans la construction de nos baraquements. Par ailleurs, des inspections d'ingénieurs, auxquels il semblait opportun de connaître cette région jusque-là à peu près ignorée, pour justifier à la fois et leur voyage et leurs décisions, nous obligeaient à déplacer des murs ou des hangars, ce qui ne simplifiait pas le travail et en prolongeait la durée.

Parfois, des incursions de "guerriers" revêtaient un caractère grave. Au début de janvier 1925, le colonel Bens, ayant été appelé à Madrid par le président du Directoire, chargea le capitaine Alonso d'assurer son commandement pendant son absence.

Le 21 janvier, le capitaine Alonso reçut la visite d'une délégation composée des chefs des principales tribus qui venaient, une fois de plus, exiger la cessation des travaux ou le versement d'une somme élevée.

Après explications, promesses et serments, les visiteurs s'en furent comblés de cadeaux et de pesetas.

Le 28, d'autres chefs, se présentèrent à leur tour. Ils furent traités avec les mêmes égards.

Loin de les apaiser, ces palliatifs produisirent un effet opposé.

Le 2 février, vers 14 heures, alors que le travail avait repris dans le calme, des Maures armés attaquèrent le poste.

Voici le rapport que nous adressa le capitaine Cervera, à ce sujet :

« ... Au jour dit, en effet, les travaux commencèrent normalement ; rien de particulier dans la matinée n'ayant été signalé. Vers 2 heures de l'après-midi, comme nous revenions à notre tâche toujours protégés par la troupe, nous remarquâmes à 300 mètres environ du lieu d'installation du hangar, un groupe d'une huitaine de Maures armés de fusils.

« Après de nombreuses allées et venues exécutées avec la fantaisie qui les caractérise, ils s'approchèrent des soldats de garde, en gesticulant et parvinrent à proximité du fort. Voyant la tournure que prenaient les choses, je m'éloignai du fort et me dirigeai vers l'endroit où se trouvaient une trentaine de soldats en armes pour leur indiquer ce qu'ils avaient à faire en cas d'agression.

« À leur approche, un Maure sortit du fort pour recueillir leurs fusils selon une coutume imposée de tout temps par le colonel ; mais il se heurta à un refus. Le capitaine Chavez, qui commandait la compagnie disciplinaire fut alors appelé ; il sortit et, par son attitude énergique, obtint la remise des armes. Il laissa passer volontairement un Maure du groupe qui désirait parler au délégué, car bien qu'il ait déjà reçu sa part, il demandait... davantage.

« Le délégué lui répondit trop aimablement pour la circonstance, sans toutefois lui accorder rien de plus. Il s'en fut alors avec de telles démonstrations d'hostilité, que le délégué vit clairement qu'une agression se préparait.

« On nous fit des signaux du haut du fort pour nous avertir de la situation et nous ordonner de rentrer de toute urgence.

« Nous interprétâmes mal ces signaux, en raison de notre éloignement du fort et l'officier qui commandait la section de protection décida de déployer sa troupe en tirailleurs et de profiter des anfractuosités du terrain pendant que je me retirais, protégé par lui, ainsi que les soldats qui travaillaient.

« Ce mouvement était à peine commencé que nous fûmes surpris par une décharge qui, par miracle, étant donné notre position en terrain complètement découvert, ne causa aucune perte pour nous.

« Le fort riposta à cette agression par un feu nourri qui eut pour résultat de ralentir le tir des agresseurs. Mes soldats, tous plus agiles que moi, étaient déjà dans le fort et je profitai de ce moment de répit pour

reculer jusqu'au fort d'où j'étais éloigné d'environ 500 mètres.

« La rapidité de notre riposte calma les dissidents. Dès la cessation du feu, nous sortîmes pour recueillir six blessés parmi les nôtres et enterrer à proximité du fort un adversaire tué.

« Depuis ce jour, les travaux furent suspendus définitivement ; ces travaux, je les ai toujours entrepris en accord avec le délégué de cette zone, car je crois utile pour nos affaires (et pour les instances en cours à Madrid) d'éviter, dans la mesure du possible, que la situation ici paraisse troublée par notre faute.

« Cet état de choses fut porté à la connaissance du ministre des Affaires étrangères et du président du Directoire. Celui-ci répondit que si nous jugions utile d'avoir, ici, des forces plus importantes, le croiseur "Infanta Isabel" appareillerait de Las Palmas, emportant une batterie de montagne avec les hommes et les vivres nécessaires. Le 4, l'arrivée du croiseur nous surprit, car nous ne l'avions pas demandé. Il amenait une batterie de montagne et le lieutenant-colonel Castillo, qui venait assurer le commandement de ces forces. Ce dernier se chargea provisoirement de la délégation d'ici et me fit venir immédiatement afin que je lui expose la situation à mon point de vue. Je lui répondis que j'avais toujours travaillé en accord avec le délégué, uniquement soucieux d'éviter tout incident qui ne pourrait qu'aggraver le cas, que je me mettais à ses ordres et que j'attendais ses décisions.

« L'opinion du délégué était que tous les frais de cette affaire devaient être pris à notre charge. Je m'élevai contre cette prétention en disant que nous avions demandé l'autorisation de nous installer dans une zone dont l'Espagne garantissait la tranquillité. Le colonel me proposa alors, à titre de transaction de réclamer à ma direction les 18 000 pesetas nécessaires pour amener, momentanément, l'apaisement dans les esprits.

« Une fois les tractations entamées avec les Maures, l'État reprendrait son travail politique. Il déclara que les frais de l'installation des hangars, atteignaient 19 000 pesetas et que les instructions reçues lui prescrivaient de continuer la même politique, consistant à calmer les mécontents à force de pesetas, seul moyen de maintenir le calme dans cette région ; calme dont nous sommes plus que tous autres les bénéficiaires.

« Ce fut ce qui motiva le télégramme urgent que je vous adressai, vous réclamant 18 000 pesetas, somme que, même si je l'avais eue entre les mains, je n'aurais pas remise sans les indispensables garanties.

« Je me suis vu obligé à cette démarche sur les instances de M. Castillo et je ne pouvais, dans mon télégramme, vous montrer l'état exact de la question, car tout passe par sa censure et les télégrammes qui partent d'ici ne peuvent être acheminés que revêtus de son visa.

« Cette dépense, je la juge aujourd'hui inutile, car je n'ai aucune confiance dans les garanties que les Maures peuvent donner, d'autant plus que le colonel Bens, de retour, pense que tous ces frais doivent être uniquement et exclusivement à la charge de l'État qui est seul responsable de la tranquillité dans cette zone.

« Afin que vous puissiez vous faire une idée de la façon dont ces affaires ont été traitées jusqu'ici, je vous raconterai ce qui suit :

« Il y a environ trois mois, quand il fut question d'aménager un cimetière, pour la position, les sommes déboursées pour l'utilisation de ce terrain, que les Maures de cette région considéraient comme leur appartenant, atteignirent 12 000 pesetas.

« Pour le même motif, l'établissement hors de l'enceinte du fort d'une des antennes de T.S.F. a coûté à la délégation 14 000 pesetas.

« Je vous signale également cela afin que vous en preniez bonne note pour l'avenir et que vous vous rendiez bien compte que ce sont uniquement les présents qui assurent la tranquillité des esprits, que la remise de deux soldats disciplinaires évadés du fort et livrés par les Maures deux ou trois jours après, coûta de rachat, 2 000 pesetas par individu, résultat obtenu force de démarches et de diplomatie, choses que nous ne devons pas oublier au cas où, par malheur, des pannes se produiraient entre Agadir et cette base.

« J'ai également télégraphié au consul de France à Las Palmas pour que la mission française d'aviation qui était annoncée, renonce pour le moment à passer par ici. Ce moment n'est pas favorable, ni pour elle - l'aventure étant trop incertaine - ni pour nous, car cela donnerait un caractère trop français à notre projet ; ce que, jusqu'à nouvel ordre, nous devons éviter par tous les moyens.

« L'arrivée, voici quelques jours, au Rio de Oro, d'un avion venant de Paris, n'a fait qu'aggraver une situation qui était déjà bien tendue. »

De son côté, notre chef d'Aéroplane, à Port-Étienne, Collet, nous écrivait, pour nous signaler ce qu'il savait de cette affaire, et sa crainte d'un soulèvement qui semblait devoir s'étendre jusqu'à la Mauritanie française :

R.C. 14-27/2.25.

« Voici tout ce que je sais de Juby :

« Les travaux sont interrompus à la suite d'une attaque des Maures ; il y aurait eu six blessés espagnols et plusieurs tués ou blessés chez les Maures. Ceux-ci projettent un raid sur Port-Étienne comme ils l'ont fait en mars 1924.

« Le prochain bateau pour Juby ne passera à l'Aguera (15 kilomètres de Port-Étienne S.W.) que le 23 mars ; d'autre part, il faut 15 à 18 jours de méhari pour faire ce voyage, j'ai donc avantage à attendre ce bateau.

(Ce bateau est le courrier régulier partant le 19 de chaque mois de Las Palmas, desservant Juby, Rio, l'Aguera et retour par les mêmes escales.)

« Un avion me permettrait de me rendre sur place et de faire marcher de front le travail des deux aéroplanes.

« Au sujet de l'attaque de Juby, un de mes travailleurs maures a reçu la visite de son frère, venant du sud de Juby. Ce Maure lui a dit avoir appris d'un marabout que deux étrangers se trouvent entre l'Oued Draa et Ifni, qu'ils ont fait don à des chefs, de fusils et de cartouches. Ces deux étrangers parlent entre eux une langue qui n'est ni le français, ni l'espagnol.

« Je suis donc à peu près certain que nous nous trouvons en présence d'agents allemands. Pendant la guerre ils ont déjà débarqué plusieurs fois dans la région d'Ifni et ont dû y conserver des relations qu'ils mettent à profit pour chercher à nous nuire dans la réalisation de nos projets.

« J'ai questionné ce Maure au sujet du traitement qui serait réservé à l'équipage d'un avion en panne. Il m'a répondu qu'il pensait qu'on ne lui ferait aucun mal mais qu'on le ramènerait au premier poste occupé par des Espagnols ou des Français pour obtenir un cadeau important.

« Plusieurs chefs maures des territoires du Rio de Oro, à qui j'ai eu l'occasion de parler, m'ont fait des déclarations analogues.

« Ils souhaitent que les Français viennent pour pouvoir leur vendre leurs produits.

« Comme beaucoup de Maures vont travailler au Maroc, et qu'ils reviennent tous chez eux avec de l'argent, ils concluent que le fait de travailler avec des Français est une amélioration de leurs conditions d'existence. Par conséquent, nous pouvons penser être bien accueillis chez eux.

« Les bureaux de renseignements de Tiznit et Taroudant (Maroc) pourraient, peut-être, vous confirmer ou démentir la présence des deux agitateurs étrangers, dont je vous parle plus haut. »

R. Collet.

Port-Étienne, 27 février 1925.

À l'annonce de la gravité des circonstances, le président du Directoire, auprès de qui se trouvait le colonel Bens, ordonna l'envoi immédiat d'une batterie d'artillerie et recommanda au délégué la plus grande fermeté en lui disant :

— « Qu'on le veuille ou non, ces travaux se poursuivront jusqu'au bout, sans aucune sorte de considération. »

Le colonel partit aussitôt pour rejoindre son poste.

Entre temps, un léger vent favorable soufflait sur Villa Cisneros ; un homme équitable, le commandant Baron, venait prendre la succession du capitaine Sanz.

Il voulut bien consentir à garder à Villa Cisneros un de nos mécaniciens, et pria la filiale de la Compagnie transatlantique espagnole, installée dans le fort, de prendre en dépôt une réserve d'essence et d'huile dont nous pouvions avoir besoin.

Nous avions enfin un pied à l'étrier ; mais il nous fut impossible d'obtenir que l'on gardât aussi un avion de secours. (Nos demandes à ce sujet, présentées et rappelées par l'ambassade de France et par nous-mêmes depuis le mois de mars 1923, ne devaient recevoir une suite favorable que le 3 mars 1926.)

Cette résistance déplorable de Madrid, nous valut plusieurs incidents et la perte de l'un des nôtres.

De nouveau, Collet appelait notre attention sur la menace qui pesait sur son aéroplace et les dispositions qu'il se voyait contraint de prendre :

« Je n'ai pas voulu poser la maison à plat sur le sol, car les abords du hangar sont dominés par plusieurs rochers et en cas d'attaque, les habitants de la maison seraient soumis au feu des Maures sans pouvoir se défendre. C'est pourquoi j'ai décidé de la construire au flanc du rocher dominant le terrain. De la terrasse, les occupants de la maison, bien abrités, peuvent battre le fond et le côté du Bessonneau, le devant (partie sud) étant sous le feu des mitrailleuses du fort.

« Ne croyez pas que j'exagère les précautions : les Maures annoncent que des bandes en armes circulent dans le Rio de Oro, pillent les tribus pacifiques et peuvent très bien renouveler l'attaque qui a eu lieu ici, il y a juste un an.

« Le poste espagnol de l'Aguera vient d'être renforcé de 160 hommes et deux officiers ce qui porte à 400 l'effectif de ce poste.

« Cela est nettement exagéré ; à Port-Étienne, il y a juste 70 tirailleurs !

« Un officier espagnol de l'Aguera me disait dimanche que jamais nous n'aurions l'autorisation de nous établir à Villa-Cisneros. C'est un peu mon impression ; je suppose que l'Espagne par crainte de soulèvement hésite à nous laisser atterrir sur ce point.

« Lors du passage à Juby, de l'avion piloté par Lemaître et Arrachard, les Maures sont venus trouver le colonel Bens et lui ont reproché violemment d'avoir laissé passer un avion sans leur permission !

« Le colonel Bens les a calmés en leur faisant distribuer 25 000 pesetas et des vivres. »

Collet nous signalait, également, le bruit qui circulait dans la baie du Lévrier, au sujet des négociations qui seraient en cours ayant trait à la cession par l'Espagne à la France des territoires d'Ifni et de Rio de Oro. Il devait, en effet, être question de cela à Madrid, et nous ne manquerons pas d'en parler plus loin.

Une inspection particulièrement sévère, le cap Juby étant devenu un lieu d'excursion pour beaucoup de personnes inoccupées, qui n'ignoraient pas que la table du colonel Bens était excellente, fut effectuée par le général Ruiz Trillo qui se déclarait ouvertement hostile à notre entreprise. Son rapport amena une situation encore plus tendue entre Madrid (ministère d'État) et le colonel Bens.

Des télégrammes comminatoires sommaient le colonel Bens de préciser quelles facilités il nous avait accordées à l'insu de ses chefs.

On l'avertissait que les passages éventuels des avions Latécoère autorisés par la présidence n'impliquaient uniquement que les atterrissages au cap Juby et à Villa Cisneros (il est à remarquer que en mentionnant Villa Cisneros, l'on donnait une plus exacte interprétation de la volonté du Président) ; mais en *aucun cas*, un débarquement de combustibles, de matériel ou de personnel ; rien, en un mot qui put donner l'impression d'une installation même à titre provisoire.

Nous avions pourtant expliqué à M. de Los Monteros, qui avait succédé à M. Palacios au sous-secrétariat des Affaires étrangères, que nos appareils ne pouvaient dépasser un rayon d'action de 500 kilomètres, c'est-à-dire que, à chaque étape de 500 kilomètres, nous étions dans l'obligation de remplir nos réservoirs ; que, par ailleurs, le président n'avait fait à ce sujet aucune réserve dans l'ordre qu'il avait envoyé au colonel Bens, et que celui-ci avait aussitôt, le 24 juillet, communiqué à Las Palmas, en réclamant des hommes et des matériaux.

Mais M. de Los Monteros, déclarait qu'il ne trouvait aucune trace de cet ordre.

Le colonel Bens, en contact avec nos hommes, témoin de leurs efforts, admirait leur allant et leur esprit de sacrifice ; il s'était fait une obligation de les aider dans la mesure où il le pouvait, et de les défendre chaque fois que l'occasion s'en présentait.

Mais son attitude l'avait rendu suspect. Cet officier qui, depuis 22 ans, vivait dans ce coin isolé, qui avait multiplié les preuves de son dévouement à son pays, cet homme de devoir, compréhensif, humain, était simplement accusé de servir nos intérêts au détriment de ceux de sa patrie. Il n'était question, à Madrid, que de sa prochaine mise en disponibilité. De ce fait, les trublions de son entourage, toujours aux aguets de l'événement qui pouvait favoriser leurs ambitions, lui rendaient sa tâche plus ardue et son commandement plus difficile.

Indifférents à toutes ces misères, nos pilotes et nos mécaniciens pleins d'ardeur et de confiance, commençaient de s'échelonner le long de cette nouvelle route, en se pénétrant des directives qui venaient de leur être données.

28 - Mise au point nécessaire

Comme on pourra le voir par la note de Cervera, dès l'arrivée de notre premier pilote au cap Juby, le colonel Bens, examina son passeport et lui fit remarquer qu'il n'était pas revêtu du visa "*spécial pour les colonies*" du consulat d'Espagne à Toulouse. Nous en fûmes avertis. Nous ignorions qu'un passeport valable pour l'Espagne ne l'était pas pour les colonies espagnoles. Nous en informâmes aussitôt notre ambassadeur qui, comme nous, se montra surpris, mais ne put que nous engager à obtenir du consulat intéressé le visa exigé.

Nous prévenions en même temps le colonel Bens, que nous faisons les démarches nécessaires et le priions de vouloir bien surseoir au renvoi du personnel.

Mais notre activité au Rio de Oro, indisposa à tel point M. de Los Monteros, qu'il crut devoir me rappeler de nouveau à l'ordre, par téléphone. Je me vis contraint de lui répondre par la lettre qui suit :

Madrid, le 5 mai 1925.

Monsieur le sous-secrétaire d'État

Ministère d'État

« Monsieur le Ministre,

« Par communication téléphonique du 1^{er} courant, à midi, vous m'avez fait l'honneur de m'apprendre - en me priant d'en prendre note :

« 1 - Que M. le président du Directoire interdisait de la manière la plus formelle aux lignes Latécoère, tout dépôt d'essence et toute installation en territoire espagnol.

« 2 - Qu'il n'avait jamais été dans l'esprit du Gouvernement espagnol de nous accorder autre chose qu'une autorisation éventuelle de survol de la zone du Sahara espagnol et d'atterrissage au cap Juby et à Villa Cisneros.

« 3 - Que pour déterminer les conditions dans lesquelles nous devrions nous organiser au cap Juby et à Villa Cisneros, un technicien serait désigné par vos soins.

« 4 - Que le Gouvernement de Sa Majesté n'entendait en aucune façon être mis en présence du fait accompli.

« 5 - Que nous ne devions pas user des facilités accordées à la Compagnie Aero-Española.

« J'ai eu l'avantage de vous répondre :

« 1 - Que nous ne pouvions attribuer qu'à une confusion les autorisations verbales que nous avions reçues de notre ambassade.

« 2 - Qu'il n'avait jamais été dans notre esprit de mettre le Gouvernement de Sa Majesté en présence du fait accompli.

« 3 - Que, de très bonne foi, nous avions cru pouvoir user d'un droit légitime en profitant d'un accord - connu de tous - existant entre une société espagnole et la nôtre, pour l'installation dans les meilleures conditions, de postes de ravitaillement communs.

« Monsieur le Ministre, puisque vous avez bien voulu m'aviser personnellement des intentions du Gouvernement de Sa Majesté, vous voudrez bien me permettre de vous adresser directement quelques explications.

« Depuis le mois de mars 1923, c'est-à-dire à partir du moment où en présence des résultats acquis sur le tronçon de la ligne Toulouse-Casablanca, nous avons cru à la réalisation de notre projet de liaison France-Espagne-Afrique occidentale-Amérique du Sud ; depuis le mois de mars 1923, dis-je, nous avons sollicité du Gouvernement espagnol, par la voie de notre ambassade, l'autorisation d'installer trois postes de ravitaillement dans la zone du Sahara appartenant à l'Espagne :

« Au cap Juby,

« À 300 kilomètres au sud,

« À Villa Cisneros,

« Postes munis de T.S.F.

« Depuis cette époque, plusieurs démarches ont été faites par nos ambassadeurs, MM. De France, de Fontenay, et, en dernier lieu, par M. Peretti de la Rocca.

« Aussi bien, lorsque le 26 mars écoulé, M. l'ambassadeur de France a bien voulu nous annoncer qu'un accord était intervenu au sujet de notre demande et que nous pouvions, dès lors, compter sur la bienveillance et l'aide de vos services, nous avons pris, le même jour, toutes dispositions tendant à assurer nos approvisionnements.

« Sans postes de ravitaillement, au moins chaque 500 kilomètres, il n'est point de ligne aérienne commerciale possible.

« Le rayon d'action de nos avions atteint - quand le vent le permet, - 500 kilomètres environ ; la charge utile, destinée aux passagers, postes et marchandises, est de 350 kilos, charge à peine suffisante pour nos besoins actuels.

« Or, la distance qui sépare chacune de nos stations, depuis Barcelone jusqu'à Casablanca, est en moyenne de 500 kilomètres.

« Telle est, également, la distance qui sépare Agadir de Casablanca et le cap Juby d'Agadir. Mais la distance entre le cap Juby et Villa Cisneros étant de 610 kilomètres - donc, supérieure à la limite - nous avons pensé qu'il était plus prudent d'installer un poste de secours à 300 kilomètres, entre les deux relais principaux, afin de nous y abriter en cas de danger ou de vent contraire.

« De Villa Cisneros à Port-Étienne, l'étape redevient normale avec 490 kilomètres.

« Il est certain que le rayon d'action de nos appareils pourrait être augmenté en multipliant le nombre de nos réservoirs de combustibles, ainsi que vous avez bien voulu me le suggérer, mais cela réduirait encore la charge utilisable, ce qui serait contraire à l'objet même de notre entreprise qui tire du fret une partie de ses ressources, et ajouterait un surcroît de travail à nos moteurs dont il convient de limiter l'effort, car de leur durée, dépend le succès financier de notre affaire.

« Ces explications, dont je m'excuse, justifient le choix de nos points d'arrêt.

« Quant à l'installation de hangars, de dépôts de combustibles et d'un menu matériel de réparation, vous en trouverez la justification dans le fait que notre organisation comporte à chaque poste le changement de l'appareil et du pilote ayant parcouru une étape de 500 kilomètres et passant l'un à la révision, l'autre à l'attente du courrier de retour.

« Il est procédé ainsi à Barcelone, Alicante et Malaga, il est procédé ainsi partout où notre entreprise accomplit sa mission.

« Comment pouvions-nous, dans ces conditions - et sachant les différentes administrations espagnoles desquelles nous relevons, au courant de cette organisation - imaginer que l'autorisation qui nous était accordée, ne visait que le survol et l'atterrissage sans aucune installation ni dépôt, ce qui rendrait impossible tout service régulier et équivaldrait au rejet pur et simple de notre demande ?

« Par les documents que nous remettons chaque jour aux consulats d'Espagne à Toulouse et à Casablanca, et qui parviennent à vos services, pour passer ensuite au ministère du Travail, il est aisé de se rendre compte du fonctionnement de notre ligne et de déduire que, dans son prolongement, aucune modification n'a été apportée par nous qui puisse faire douter de nos intentions.

« Si des modifications doivent avoir lieu dans l'organisation de ces postes, en vue de l'application des règlements de ce pays, elles ne peuvent être introduites que par le technicien que vous croirez devoir désigner, et auquel vous avez bien voulu faire allusion au cours de votre avertissement du 1^{er} courant.

« Soumis également à l'inspection d'ingénieurs civils, se trouvent nos postes de Barcelone, Alicante et Malaga, et le Gouvernement de Sa Majesté n'est pas sans savoir que la ligne Toulouse-Casablanca dont le passage par territoire espagnol fut autorisé par O.R. du 30 août 1919, et fonctionna dès le 1^{er} septembre de la même année, ne reçut que longtemps après son ouverture, la première inspection de ces postes, et leur autorisation officielle ne fut accordée que par O.R. du 29 mai 1920.

« Nous avons donc pu croire qu'il en serait ainsi cette fois.

« Mais, dans ce cas encore, où serait, en nous jugeant sans sévérité, notre intention de mettre l'État en présence du fait accompli ?

« L'État ne s'est-il pas réservé le droit de suspendre ou révoquer quand il l'estimerait utile, l'autorisation du 30 août 1919 ?

« En ce qui concerne notre intervention dans l'installation du poste du cap Juby qui semble également avoir préoccupé vos services et laissé croire à un plan préconçu, j'ai à cœur de dissiper aussi ce malentendu.

« À maintes reprises, il nous a été conseillé, par de hautes et bienveillantes amitiés, que nous avons la bonne fortune de posséder ici, de faire appel à des éléments espagnols offrant toute garantie morale. Ayant compris la justesse de ces conseils, nous y avons répondu avec empressement. Après de multiples essais, pour la plupart décevants et coûteux, nous sommes enfin parvenus à une entente d'abord avec M. Francisco Rubio, avocat à Madrid, en octobre 1922 ; ensuite avec la Sociedad Aero-Española, constituée à Saint-Sébastien le 11 septembre 1924.

« Cette société a pour objet l'exploitation d'une ligne aérienne reliant depuis Saint-Sébastien, les principales villes de la Péninsule aux Îles Canaries. Antérieurement à la formation de ladite société, l'auteur du projet, se basant sur la situation quelque peu précaire de l'aviation civile, sur le défaut de matériel national, sur les précédents suivants :

« Compania de Tráfico Aero. Fonctionnant depuis le 16 octobre 1922 avec matériel et personnel anglais ;

« Compagnie Aero-Mallorquina fondée le 17 mai 1922 avec matériel et personnel italiens ;

« Sociedad de Estudios de Tráfico Aero Transatlantico avec le Dr Eckner, représentant de la Compagnie allemande de Zeppelin, créée le 24 mai 1921 ;

« Contrat de M. Jorge Loring, représentant la Sociedad Colon avec le Dr Eckner, représentant la Compagnie allemande de Zeppelin le 29 septembre 1922 ;

crut pouvoir, les lois espagnoles ne s'y opposant pas, signer l'accord définitif avec la Compagnie française des lignes aériennes Latécoère, le 15 avril 1924.

« L'accord provisoire était déjà mentionné sur la demande de concession adressée au Ministerio de Fomento, le 15 novembre 1922.

« L'auteur du projet obéissait à une préoccupation pratique et patriotique à la fois : utiliser une partie du parcours et des moyens communs pour réduire les dépenses, et par cela les sacrifices à demander à son pays.

« Pour nous, cette collaboration constituait la garantie morale exigée tacitement par les pouvoirs, et par conséquent, la fin de toute suspicion.

« Par O.R. du Ministerio du Fomento du 16 janvier 1924, publiée par la Gaceta du 31 du même mois, la concession était accordée, et la convention des deux sociétés maintenue.

« Connue par les ministères de la Guerre et de la Marine, connue par la Commission interministérielle, cette convention logique et légale ne saurait constituer pour personne l'écran qui masque un commerce défendu.

« C'est donc en vertu de toutes ces dispositions que les postes communs aux deux entreprises : Tanger (croisement des deux lignes), Casablanca, Agadir et cap Juby ont été aménagés, le Gouvernement français ayant, en ce qui le concerne, par décision du 24 avril 1924, accordé à notre associée les autorisations nécessaires.

« Les charges étant communes, les avantages ne sauraient être exclusifs à l'une des parties, et le fait de vouloir utiliser l'installation du cap Juby nous a paru si naturel que nous n'avons songé à aucun moment que le Gouvernement de Sa Majesté pourrait s'en émouvoir et nous soupçonner de le mettre, à dessein, en présence du fait accompli.

« Si l'on ajoute à ces explications que la date de notre ordre d'expédition de combustible, 28 mars 1925, est postérieure de deux jours à la communication de l'ambassade de France, 26 mars, aucun doute ne pourra plus subsister quant à la correction de nos agissements.

« Je crois, monsieur le Ministre, que cet exposé, dont vous voudrez bien me pardonner la longueur, a clairement démontré notre bonne foi.

« Il me restera à déplorer que, faute d'un peu de bienveillance, nous ayons subi par ces malentendus et les ordres qui ont été donnés, des pertes énormes.

« En effet, le navire que nous avons frété, à grands frais, pour approvisionner nos différents postes, va rentrer à son port d'attache avec son plein chargement, les autorités locales s'étant opposées à son débarquement.

« Il ne vous échappera pas, monsieur le Ministre, que le préjudice qui nous est causé, nous atteint gravement.

« Hôtes de l'Espagne, nous n'avons jamais perdu de vue les devoirs auxquels nous sommes tenus.

« Aujourd'hui, tout un personnel espagnol collabore à notre œuvre et en vit. Il administre nos affaires et suit nos efforts.

« Deux officiers invalides de votre admirable armée, attachés à nos services, nous représentent avec dévouement. Des enfants pris ça et là suivent à nos frais nos cours de mécaniciens, et déjà, des résultats heureux ont été obtenus. À Fès, Oran et Alger, nous avons, à plusieurs reprises, prouvé notre attachement à la cause espagnole.

« Aussi, n'est-ce pas sans une profonde tristesse, qu'il nous est donné de constater que, tous ces témoignages qui pourraient, qui devraient être retenus, se perdent dans une atmosphère trouble, où se donnent libre cours l'intrigue et la calomnie.

« Nous ne demandons, cependant, monsieur le Ministre, pour nos appareils, que l'accueil qui est réservé dans tous les ports, à tous les navires ; pour nous, que la sympathie dont bénéficient, à juste titre, d'autres étrangers et que connaissent nos amis espagnols sur le sol de France.

« Je vous prie de recevoir, monsieur le Ministre, les assurances de ma plus haute considération.

« B. M. »

Cette lettre fut diversement interprétée et commentée.

Quoique déférente et animée des meilleurs sentiments, elle n'apporta aucune trêve aux hostilités.

Profitant de l'absence du président du Directoire, rappelé au Maroc par l'attitude agressive des Rifains encore dans l'enivrement de leur victoire d'Anual, et par un certain malaise constaté chez les officiers du protectorat, des autorisations jusque-là refusées furent accordées à la société hispano-allemande Junckers que patronnaient le général Puentes et l'ancien ministre M. Yanguas.

En même temps, Toulouse nous informait :

Note pour M. l'administrateur directeur général.

N°/12. 986

Ex.-DD/AV Confidentielle.

Faisant suite à votre télégramme numéro 1419 du 11 courant, prescrivant de faire viser les passeports du personnel destiné à Juby et Rio de Oro, par le consul d'Espagne à Toulouse, nous avons sollicité la signature de M. le consul. Ce cas n'étant pas prévu, il a immédiatement demandé des instructions à son ambassadeur qui, après avoir consulté Madrid, lui a adressé cette réponse que nous vous transmettons à toutes fins utiles :

« Avions et personnel Latécoère ne devant pas séjourner Juby - Cisneros, inutile signer passeports. »

Toulouse, le 15 mai 1925.

Si le prétexte du visa avait paru singulier à notre ambassadeur, la réponse de Toulouse le choqua ; et il employa pour définir la situation une expression qui, pour n'être point diplomatique, ne disait pas moins clairement qu'on nous traitait un peu légèrement.

Le président du Directoire étant de retour, la question fut le jour même résolue.

Mais le président devait encore apprendre d'autres nouvelles. La presse parisienne s'étant émue des autorisations que l'Espagne venait d'accorder à la société hispano-allemande Junckers, certains journaux de Madrid avaient reproduit quelques-uns des articles parus et amorcé une polémique. En examinant les papiers amoncelés sur sa table, le regard du président se porta sur ces journaux. Il entra dans une violente colère et s'en prit au directeur général du ministère du *Fomento*. Après une énergique mercuriale, il lui donna ordre de rapporter sans retard les mesures qu'il avait prises pendant son absence en faveur de l'entreprise allemande, et lui déclara sans ambages, qu'il était ami de la France et qu'il saurait imposer sa manière de voir *de gré ou de force*.

Cet incident nous fut rapporté par M. Burgaleta, le directeur admonesté lui-même.

M. Burgaleta était de bonne foi - et non le principal coupable : ayant reçu des ordres il les avait exécutés. Nous savions parfaitement qu'il n'était pas acquis à notre cause, mais non de parti pris ; aussi, cherchions-nous à gagner peu à peu sa confiance et la réprimande dont il avait été l'objet, nous fournit l'occasion d'un rapprochement qui se transforma en amitié et, je puis dire, qu'il nous donna de ses sentiments nouveaux, de nombreux et valables témoignages.

Aussi, pierre à pierre, nous bâtissions notre édifice sur lequel la citadelle *Estado* projetait son ombre hostile.

29 - Consécration : un Roi, deux ministres et un Maréchal de France sur nos lignes

Malgré notre situation si précaire au Rio de Oro, le service de Casablanca à Dakar fut inauguré le 1^{er} juin 1925.

Ce service était assuré par deux avions qui voyageaient de compagnie par mesure de sécurité. En cas de panne de l'un, l'autre devait le secourir. Au-dessous des plans inférieurs, nous avions placé, de chaque côté de la carlingue, un coffre rectangulaire, aux deux extrémités fuselées, dépassant à peine la profondeur de l'aile. Ces boîtes en contreplaqué, étaient destinées au transport de la poste et des messageries. Parfois, nous y logions un interprète maure qui, à l'arrivée, éprouvait encore plus de difficultés à sortir de son berceau qu'il n'en avait éprouvé à s'y introduire. Courbatu et se tenant la tête dans ses deux mains, il semblait néanmoins heureux de se retrouver entier. C'est que, dans les piques et aux atterrissages, sa tête portait durement contre les parois exigües de sa cellule volante.

Au terminus Dakar, une foule impatiente et joyeuse attendait le messenger de France : chacun trépignait, questionnait, réclamait sa lettre, mais nos sacs étaient remis aux agents des postes qui venaient en prendre livraison et emmenaient à leur suite tout le monde.

Dans ces régions qu'ils rapprochaient de la France, nos pilotes prenaient figure de demi-dieux. La population semblait déjà avoir conscience des transformations heureuses que ces hommes de l'air apportaient dans leur vie.

Cet été devait valoir à nos ailes une période d'honneurs et de gloire qui n'allaient toutefois pas, pour nous, sans de vives inquiétudes.

Le roi Albert 1^{er} de Belgique, qui venait de parcourir le Maroc, décida de regagner son pays par nos lignes. L'on ne transporte pas par les airs, sans appréhension, une aussi haute personnalité, surtout à une heure où, malgré toutes les précautions que l'on pouvait prendre, les moteurs n'avaient pas encore atteint le degré de perfection qu'ils devaient connaître plusieurs années plus tard. Nous avions appris, par ailleurs, que, au cours d'une excursion sur un avion militaire, le Roi avait été victime à Rabat d'un accident d'où, par bonheur, il était sorti indemne.

Cette sorte d'avertissement n'était point fait pour nous rassurer. De plus, le Rif, que le Roi devait survoler, était en pleine effervescence ! Que se passerait-il si l'on était contraint d'y atterrir ?

Mais tout alla bien et les premières paroles que me dit l'illustre passager, à son arrivée à Toulouse, furent les suivantes :

— « *Je viens de vous jouer un mauvais tour, n'est-ce pas ? Vous ne deviez pas être bien tranquilles.* »

— « *En effet, sire... Nous n'aurions pas su dire si notre joie d'avoir Votre Majesté à bord de notre avion, l'emportait sur notre inquiétude...* »

Le Roi paraissait vraiment satisfait de sa randonnée. Il reprit :

— « *J'ai fait un excellent voyage... et il m'a été donné de connaître une bien grande figure au Maroc... Votre pays peut être fier d'avoir un tel homme.* »

S.M. Albert 1^{er} faisait allusion au maréchal Lyautey.

Ce fut ensuite le tour du président Painlevé, ministre de la Guerre et de M. Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, accompagnés par le général Jacquemot et d'une demi-douzaine de journalistes : ils se rendaient à Rabat.

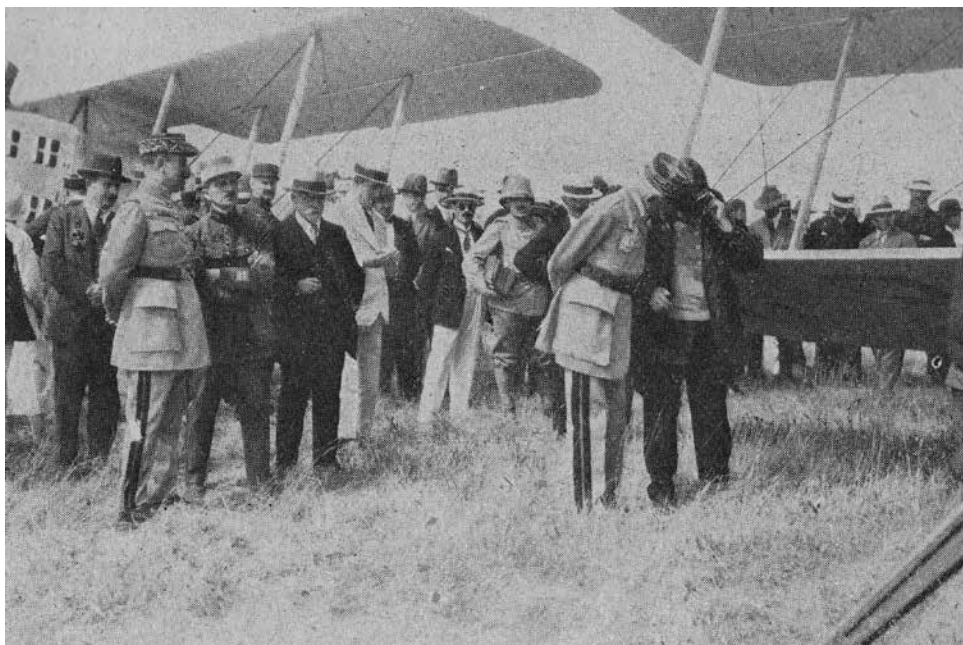
La majeure partie de notre flotte fut mise à leur service, car, à chaque escale, à l'aller comme au retour, six avions devaient être tenus prêts à prendre l'air. L'on imagine quel travail de jour et de nuit comportait la mise au point de ce matériel.

Au retour, le 16 juin, j'allai chercher cette brillante caravane à Rabat pour la ramener à Malaga où nous arrivâmes au déclin du jour.

Nous avions voyagé dans l'embrasement du soleil et avions assisté à sa plongée.

Au cours de ces promenades aériennes, les hiérarchies s'estompent, un contentement commun semble régler, égaliser, les rapports entre les hommes ; et cet ordre nouveau fait naître comme un sentiment de fraternité.

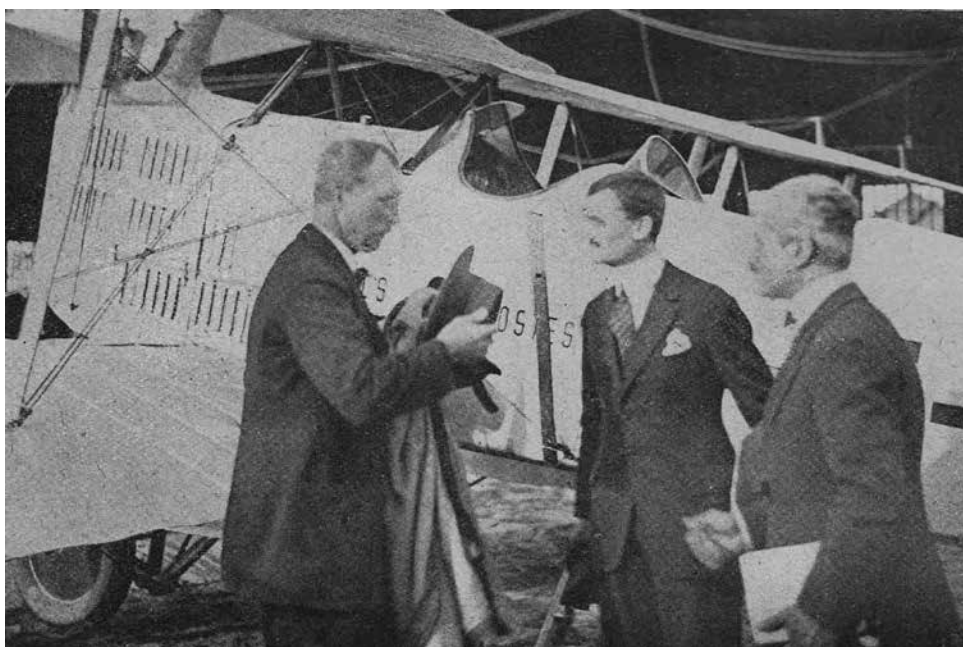
Les rires, les chants, les conversations qui atteignirent un diapason inusité, ajoutèrent au bruit coutumier de l'aéroplice, le "Rompedizo", et gagnèrent le hall de l'hôtel Régina, au centre de Malaga.



À Rabat, les adieux de Paul Painlevé et du Maréchal Lyautey



À Rabat, dernière entrevue des Maréchaux Lyautey et Pétain



SM Albert 1er à son atterrissage à Toulouse, son aide de camp entre Beppo de Massimi et le Roi

La chaleur et cette poussière - qui colle au visage et sèche le corps - que nous venions de recueillir sur les sept kilomètres de chemin qui séparaient le “Rompedizo” de l’hôtel, nous avaient fait nous précipiter vers nos chambres où toutes les baignoires furent prises d’assaut.

Un moment, les voix se turent et l’on n’entendit plus que le bruit de l’eau que déversaient les robinets. Le banquet qui fut organisé en l’honneur de MM. Painlevé et Eynac, le soir, par le consul de France, ne pouvait être plus brillant.

Aux autorités locales, aux équipages, aux journalistes qui avaient accompagné les ministres, se joignirent leurs confrères espagnols, arrivés le matin même de Madrid. La question du Rif étant à l’ordre du jour, et les nerfs de nos voisins à vif, les discours de bienvenue qu’ils prononcèrent, laissèrent percer leur préoccupation. L’on parlait déjà d’une action commune en Mauritanie. Mais le Président, qui était fort au courant de cet état d’esprit, répondit avec une grâce charmante, une rare finesse, et cette poésie qui lui était familière, évitant le petit fossé dans lequel on cherchait à le faire trébucher.

La réunion se prolongea fort tard ; un peu de fatigue commença à faire cligner les yeux, et à nous rappeler que le départ de Malaga avait été fixé à 6 heures, car nos ministres devaient le soir même repartir par fer de Toulouse, afin d’assister le surlendemain à un Conseil à l’Élysée.

Le Président et M. Eynac, soutenus par tous ceux qui devaient les suivre à Paris, me demandèrent avec des manières d’enfants qui cherchent à attendrir un père grincheux, de retarder d’une heure l’envolée. Dans l’intérêt de tous, je ne pouvais céder ; alors ils réduisirent à une demi-heure le délai sollicité, mais je demeurai inflexible et fus aimablement taxé de tyrannie. M. Laurent-Eynac me dit :

— « *Si j’étais aussi intransigeant que vous, je ne manquerais pas d’interpellateurs.* »

À 5 heures, je sonnai le réveil. On se récria, mais l’on était de bonne humeur, car tout le monde avait bien dormi.

Arrivé au terrain avant l’heure, le Président réclama une feuille de papier et, la posant sur l’aile de son avion, écrivit :

Général Primo de Rivera
marquis d’Estella.

« *En touchant le sol de l’Espagne, je tiens à exprimer à Votre Excellence, mes vœux les plus chaleureux pour la noble nation voisine et amie.*

Paul Painlevé. »

Ce télégramme fut, aussitôt, transmis et les six avions s’envolèrent dans un ciel lumineux. Le voyage s’effectua dans les meilleures conditions, mais à Narbonne, il fallut changer une bougie au moteur de l’appareil de notre ministre de l’Air, ce qui lui fit dire :

— « *Ce sacré Massimi a eu du flair de nous faire partir à l’heure.* »

Le lendemain, le Président et M. Laurent-Eynac, assistaient au Conseil des ministres.

Le Maréchal Pétain devait, lui aussi, quelques jours plus tard prendre le chemin du Maroc.

Sans doute, ce voyage obéissait-il au même objet que le précédent. Je fus le saluer à son passage à Alicante, et le revis encore à son retour, mais à Madrid, où une autre mission semblait l’avoir appelé. Il paraissait enchanté de notre organisation.

Comme couronnement à cette période particulièrement glorieuse, deux de ces appareils qui venaient de subir si dignement d’aussi rudes épreuves furent envoyés à l’Exposition de Barcelone.

Ils occupèrent un stand à l’entrée, fort agréablement aménagé.

Lors de sa première visite, le roi Alphonse XIII, littéralement “cerné” par des officiers et des personnages de la cour, fut conduit au stand contigu au nôtre, occupé par le constructeur Loring, que, par une singulière destinée, nous retrouvions sans cesse sur notre chemin, depuis notre premier atterrissage au terrain du Prat de Llobregat.

Et Sa Majesté s’abstint, ce jour-là, d’accorder l’honneur de sa présence au stand Latécoère.

Je ne dissimulai point à mon entourage la surprise que me causait cette abstention et quittai le Salon non sans une certaine ostentation.

Nous avions quelques raisons d’attribuer à notre voisin la réussite de l’escamotage royal.

Le soir, nous étions avisés que le roi reprendrait le lendemain la visite qu’il avait dû écourter, disait-on,

pour des raisons majeures.

En effet, à l'heure qui nous avait été indiquée, Sa Majesté nous vint aimable et souriante. En me tendant la main et apercevant à mes côtés son plus ancien majordome, M. Herreros de Tejada et le capitaine de Los Reyes, jeune mutilé de guerre, que nous nous étions adjoint sur la recommandation de la reine mère, il me dit :

— « *Vous n'êtes pas mal encadré...* »

Une fois de plus, le souverain tint à nous prouver combien il était au courant de la marche de nos affaires. Il s'intéressa aux moindres détails de nos appareils, eut des mots plaisants, s'inquiéta de savoir quelles commodités... nous offrions aux... dames sur un si long parcours.

Je le rassurai en lui montrant la cabine spéciale, confortable, que nous leur avions réservée...

Le roi signa le Livre d'Or de l'aéroplice, l'album d'autographes de Vanier et se retira avec une affabilité soulignée.

La visite avait duré environ trente minutes.

Le général Primo de Rivera entouré de plusieurs membres du Directoire vint à son tour nous féliciter, et, l'après-midi, la reine Victoria daigna honorer notre stand de sa gracieuse présence, et sourit aux roses liées par un large ruban aux couleurs espagnoles et françaises, que nous lui offrîmes.

Nos adversaires ne triomphèrent donc pas longtemps de leur succès déjà compromis, car une circonstance imprévue acheva de le faire oublier.

Nous avions appris que, grâce aux intrigues de notre actif voisin, un fort joli bronze, qui avait été retiré de la collection des objets d'art appartenant au ministère des Travaux publics, devait lui être offert, à titre de récompense, à la fin de cette exposition, pour laquelle, d'ailleurs, aucun prix n'avait été prévu - contrairement, il est vrai, à tous les usages.

Rien, de l'avis unanime, ne justifiait pareille exception - mais nous n'étions pas sans avoir remarqué dans un recoin de ce même salon, un appareil dont la nouveauté et l'ingéniosité s'imposaient au regard. C'était l'autogire de La Cierva.

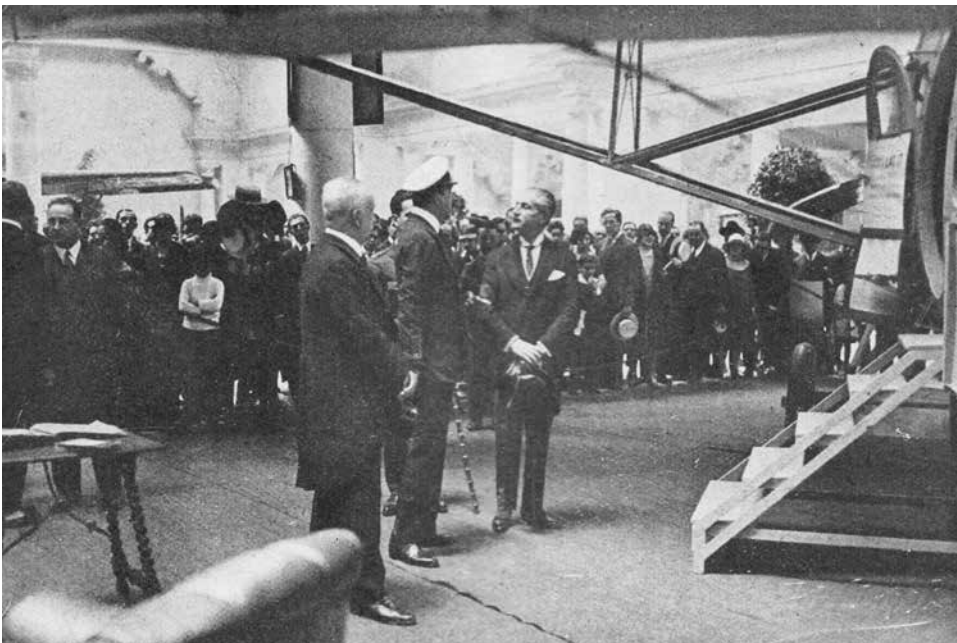
Cet appareil, dû au jeune ingénieur La Cierva, paraissait promis à un très bel avenir.

C'était donc en sa faveur qu'une exception pouvait être faite.

Il nous fut aisé de créer "*l'ambiance*". Notre suggestion rallia un grand nombre de suffrages et le prix fut attribué à l'autogire.

Nul ne fut plus surpris que le jeune La Cierva en recevant une récompense, nul ne fut plus déçu que notre voisin.

Et le temps devait nous prouver que nous avions raison.



Exposition aéronautique internationale de Barcelone. Visite au stand Latécoère. De gauche à droite : Herreros de Tajada, SM Alphonse XIII et Beppo de Massimi

30 - Héroïsme oublié

À mesure que notre service témoignait de sa vitalité, les manifestations d'hostilité des Maures, spontanées ou inspirées, se multiplièrent au cap Juby. Chaque manifestation était une manière de chantage qui aboutissait généralement à un règlement amiable dont le poste espagnol faisait les frais.

Certes, le prétexte des Maures s'opposant à notre installation au Rio de Oro, pour se créer une source de revenus, aurait pu justifier le persistant refus du général Jordana et de M. Espinosa de Los Monteros, de nous y laisser, si les tribus insoumises n'avaient déjà pas maintes fois usé des mêmes méthodes à l'égard de leurs compatriotes ou si les postes de Juby et de Villa Cisneros chargés de mettre à la raison ces bandes de pillards et de meurtriers, ne s'étaient bornés à subir leur loi. Cet état de choses nous créait une situation tellement critique que sans le miracle des hommes, nous n'aurions pu aller plus loin dans notre tâche.

Sous la température implacable de la Mauritanie, les moteurs chauffaient, nous obligeaient à atterrir sur des terrains peu pratiques et peu sûrs. Un appareil prit feu, d'autres furent endommagés en touchant terre.

Ce fut sur cette partie de la ligne, que l'héroïsme de nos pilotes donna toute sa mesure, et ceux qui les virent à l'œuvre, peuvent affirmer que si par la suite ils ont pu être égalés, ils n'ont pas été dépassés. Alors qu'ils avaient ordre de ne point s'attarder à récupérer les pièces du matériel accidenté en zone dissidente, ils ne consentirent jamais à cet abandon. Allant et venant du poste le plus proche à leur point d'atterrissage, sous la menace du ciel embrasé et des nomades armés, ils recueillaient peu à peu tout ce qui pouvait être encore utilisé, ne laissant aux bandes du désert que de menus déchets de toile et de bois. Les voici en pleine action :

Lignes Aériennes Latécoère - Casablanca

Note pour Toulouse

Résumé des faits depuis le 6 juin 1925.

Premier courrier Daksam (Dakar-Casablanca, samedi).

5 juin. - Devant l'abondance du courrier (110 kilos) des passagers et des bagages, je décide de faire partir 3 avions. 5 h 30 d'essence.

6 juin. - Je pars en passager ainsi que le chef mécanicien Henriot. La préparation des avions nous oblige à coucher à Port-Étienne. J'ai fait l'étape Saint Louis-Port Étienne comme pilote, pour reposer Dubourdieu.

7 juin. - Nous quittons Port-Étienne au petit jour, et arrivons à Rio de Oro. Je fais repartir le courrier. Il prend du retard du fait de l'éloignement des avions. En effet, nous garions les avions au sud du fort et il faut rouler près d'un kilomètre et traverser le camp maure pour aller prendre le départ. Accueil très cordial du gouverneur. Il semble étonné de voir que Denis, Dubourdieu, moi et les avions, restions à Rio et me dit que l'accord n'est que pour les passages éventuels.

8 juin. - Installation. Le vapeur Fuerteventura arrive de Las Palmas avec les maisons en bois, de l'huile Veedol, tôles, etc. Interdiction de débarquer quoi que ce soit, même à la Compagnie de la Costa Africa. J'envoie un radio à M. de Massimi.

9 juin. - Suite de l'installation. Le Fuerteventura part à Port-Étienne avec toute sa cargaison et notre matériel. À 17 h 35 atterrissage Rozès et Pivot. J'envoie les radios de situation ou plutôt je les remets au gouverneur qui me dit les envoyer immédiatement. Les avions ont apporté des lettres et des journaux au gouverneur et aux officiers. Tous semblent contents du passage des avions.

À 23 h 45 un homme de garde vient me réveiller. Le gouverneur me demande à son bureau. Je m'habille et j'y vais. Il me dit qu'il vient de recevoir, à l'instant, un radio lui donnant l'ordre de ne rien garder à Rio à part la provision d'essence et que dans la journée du 10 nous devons évacuer complètement Cisneros. J'essaie de rester avec un mécanicien et deux avions en lui disant qu'ils sont indisponibles. Le gouverneur me dit que le cas est prévu et que les avions indisponibles seront démontés par les soldats du fort et mis en magasin. Il ajoute que nous avons avantage à exécuter cet ordre, ces avions continueront à atterrir et seront ravitaillés en essence et la ligne ne sera pas interrompue.

10 juin. - À 3 heures du matin, je réveille les mécaniciens et leur communique ce que j'ai décidé :

1 - Les pilotes Denis et Lécivain partiront au lever du jour emportant Cadamar et nos bagages. J'avais donné à Denis une note pour Deley lui disant si à 14 heures je n'étais pas arrivé à Port-Étienne de venir

me dépanner.

2 - Les avions 191 et 161 seront vérifiés et complétés avant 10 heures du matin. Les pilotes Rozès et Pivot les convoieront à Juby. Je donne à ces pilotes l'ordre d'attendre à Juby Daksam du 13 juin et de le mener à Casablanca.

3 - Je partirai avec le 198, Henriot et l'outillage par Port-Étienne dès que tout sera prêt.

À 4 heures du matin, je réveille les pilotes, à 5 heures le courrier part. À 10 heures les avions de Rozès, Pivot et le mien sont prêts. À 10 h 5, nous quittons Cisneros. À 12 h 20, j'atterris à Port-Étienne.

Je reste à Port-Étienne jusqu'à l'arrivée des ordres. En attendant, j'aiderai Deley au dépannage des avions du Cap Timiris et du Cap Barbas.

Le premier sera démonté et ramené en bateau, nous allons tenter de sortir le deuxième du sable et le ramener par les airs ici.

Nous allons conduire à Timiris les deux moteurs nécessaires. Cette expédition doit être dirigé par moi, étant données les difficultés de navigation aux abords du banc d'Arguin.

Les pêcheurs espagnols ne voulant pas venir de crainte des Maures, même à 300 pesetas par jour, nous avons engagé des pêcheurs maures (Imergan) habitués à ces parages.

Deux mécaniciens de l'aéroplice et le charpentier Sconer, habitués aussi aux abords de la baie du Lévrier, prendront part à ce dépannage.

Le pays est habité par une tribu soumise, dont je connais le chef.

Nous sommes assurés de son aide.

Nous avons deux embarcations :

1 - Un fort canot à moteur et voiles.

2 - Un fort canot de pêche breton à voiles.

Signé : Collet.

Rapport de dépannage du 200 Cadamar (Casablanca-Dakar, mardi) du 9 juin 1925.

Le 10 juin à 8 h 30, M. Lécivain arrive seul à Port-Étienne. Il a perdu de vue M. Denis aux environs du cap Barbas.

A 9 h 45, je pars à la recherche de Denis ; j'emmène avec moi le mécanicien Dupas. Je monte à 1 000 mètres pour avoir une meilleure visibilité et embrasser une plus grande étendue. Après 45 minutes de vol, j'aperçois l'avion ; Denis allume une fusée et je me pose.

Nous ne pouvons songer à ramener le 200 enfoncé dans le sable jusqu'au carénage. Nous embarquons sur le 138 le courrier et tout le matériel et regagnons Port-Étienne (passagers Denis, Dupas).

Le 12 à 6 heures, Collet sur le 138 avec Henriot et Devillard, Deley sur le 171 avec Dupas et Sirvin quittons Port-Étienne pour le cap Barbas. Nous emportons des planches et des outils pour déblayer le sable. À 6 h 45, nous atterrissons auprès du 200. Autour de ce point, nous ne remarquons la présence d'aucun être humain. Après plusieurs heures d'efforts, nous réussissons à amener l'avion sur un terrain plus dur d'où je parviens à le décoller. Collet sur le 198 emmène Henriot. Nous atterrissons à Port-Étienne. Je laisse le 200 et je repars sur le 198 avec Collet comme passager pour aller à Barbas chercher le 171 et les trois mécaniciens que nous y avons laissés. Nous atterrissons auprès du 171 que nous réussissons péniblement à mettre en route après 2 heures à tirer sur l'hélice et regagnons Port-Étienne sans autres incidents, ramenant les deux avions et les mécaniciens.

Signé : Deley.

Port-Étienne, le 12 juin 1925.

Rapport

Samedi 11 juillet. Profitant du courrier Daksam (Dakar-Casablanca, samedi) et d'un convoi pour Port-Étienne, je pars en passager ainsi que les mécaniciens Henriot et Devillard nous emportons en plus des vivres un démarreur et deux bouteilles d'air.

À 12 h 15, par une chaleur insupportable, nous atterrissons à la baie Saint-Jean. Nous ne pouvons manger, nous buvons l'eau apportée, elle est chaude et nous sommes pris de vomissements. Nous restons couchés sous la tente jusqu'à 17 heures. Le soleil est moins fort ; nous faisons tourner les moteurs et achevons de préparer les avions.

Dimanche 12 juillet. - Nous embarquons dans le 226 le moteur grillé.

Lundi 13 juillet - À 2 heures du matin, une tornade sud-est, extrêmement violente, arrache la tente, emporte une partie de nos provisions. Les avions qui étaient face au nord sont violemment secoués. Les Maures et nous, les retenons pour les empêcher de se briser.

À 4 heures, le calme revient, j'attends le petit jour et je prends le départ seul avec le 226.

Il est entendu que Cadamar (Casablanca-Dakar, mardi) doit surveiller la côte pour me retrouver si je reste en panne. Je ne risque donc que de passer 3 jours seul.

À moitié route de Saint-Louis, je rencontre une nouvelle tornade, le vent qui était nord-ouest passé est-sud-est. À 8 h 20, j'étais à Saint-Louis.

Après avoir repris de l'essence, je continue sur Dakar en suivant la voie ferrée. Il y a assez de terrains pour qu'un avion volant à 400 mètres puisse se poser. À 11 h 30, j'étais à Dakar.

Je partirai par Daksam (Dakar-Casablanca, samedi) avec Lambert ; nous ramènerons les deux derniers avions ainsi que les mécaniciens Henriot et Devillard que j'ai laissés au Cap Timiris.

Signé : J. Collet.

Dakar, le 16 juillet 1925.

Aéroplice de Dakar.

Rapport

Par Daksam (Dakar-Casablanca, samedi), Gourp et moi partons en passagers. Gourp est passager de Lécrivain, je suis passager de Denis.

Voici les instructions que j'ai données aux pilotes au départ : Denis atterrira à Jraïf et m'y déposera ; Lécrivain atterrira à la baie de Saint-Jean et y déposera Gourp. Denis et Gourp embarqueront les Maures Mohammed Saloum et Ahmed Sheriff qui doivent se trouver respectivement à Jraïf et à la baie de Saint-Jean et les ramèneront aux points fixés d'avance. Le matériel est embarqué et les avions courriers repartent. Dans notre précipitation, nous oublions de débarquer nos vivres et notre eau. D'autre part, les mécaniciens manquent de tout depuis jeudi matin. En effet, Cadamar (Casablanca-Dakar, samedi) du 14 qui devait passer à Jraïf et y lester des vivres n'a pu trouver ce point au moment de la tempête de sable.

À 17 heures, nous mettons le 158 en route et je vais atterrir à la baie de Saint-Jean d'où nous prendrons le départ le lendemain. Dans la nuit, les Maures amènent le matériel à Saint-Jean.

Dimanche 19. À 6 heures, nous décollons de la baie de Saint-Jean. Le 158 pilote Collet, passager Devillard, le 217 pilote Gourp, passager Henriot, vont rapporter à Dakar les pièces utilisables du moteur 158.

À 200 mètres la chaleur est intolérable, nous nous mettons à quelques mètres de l'eau, nous ferons ainsi tout le voyage jusqu'à Saint-Louis. À 9 heures, nous atterrissons à Saint-Louis, le radiateur du 258 crevé. Pendant qu'on le répare, nous allons déjeuner.

Nous repartons de Saint-Louis à 13 h 45 et arrivons à Dakar à 15 h 30.

En résumé, nous avons ramené du Cap Timiris à Dakar les avions suivants :

226-217-192-158

Deley a amené à Port-Étienne le 214.

Il reste près de l'île Tidra le 182, baisse de régime, pilote Dubourdieu, et au fond de la baie de Saint-Jean le 193, pilote Arnaud, bielle fondue.

Deley doit ramener à Port-Étienne le 182 et je partirai par Daksam pour changer le moteur de 193.

Signé : J. Collet.

Dakar, le 21 juillet 1924.

Au cours d'une de ces pannes, hélas ! trop fréquentes et qui justifiaient une fois de plus, la mesure de prudence que nous avions prise en faisant assurer le service par deux équipages, nos pilotes furent attaqués et se défendirent.

Lignes aériennes Latécoère

Aéroplice du cap July.

Compte rendu sur la panne du courrier Cadamar (Casablanca-Dakar, mardi).

Le 22 juillet à 12 h 45, Cadamar (Casablanca-Dakar, mardi) du 21 arrive à Juby. Il est constitué par

un seul avion (n°143) piloté par M. Rozès, passager M. Ville. L'avion que pilotait M. Rozès au départ d'Agadir a été abandonné vers l'Oued Noun, ainsi que tout son chargement, courrier, bagages pilote, vivres, etc. dans les circonstances relatées dans le rapport, dont ci-joint la copie, adressé par les pilotes au colonel Bens.

Nous télégraphions aussitôt à toutes les directions, indiquant les faits sans les préciser, afin d'éviter le plus possible une publicité nuisible. Dans la soirée, le colonel Bens, craignant des tentatives de représailles des Maures de l'endroit où se déroulèrent les événements, nous explique qu'il désire avoir à Juby le moins possible de personnel de la ligne, et que les pilotes doivent partir.

Il notifie cette décision dans la lettre dont vous trouverez copie ci-jointe.

M. Denis et Lécivain se trouvent à Juby, devant assurer la continuation de Cadamar (Casablanca-Dakar, mardi) vers le sud.

Ces pilotes prennent le départ le 23 à 8 h 45 ; bien qu'il n'y ait plus de courrier à transporter, ainsi que MM. Rozès et Ville, pour se ranger aux vues du colonel Bens. Ces pilotes refusant de courir le risque d'être quatre pour un seul appareil en cas de panne, je les fais partir avec trois appareils dans la direction de Rio de Oro et Port-Étienne.

Ce même jour 23, dans la journée, un télégramme de Madrid nous informe que M. de Massimi prévient d'urgence M. Roig d'avoir à se rendre à Juby.

Mais, dans la soirée, le colonel Bens, nous déclare préférer que M. Roig ne vienne point à Juby en ce moment, estimant que cette venue donnerait à notre installation ici un caractère Latécoère, et comme il faut toujours laisser paraître que nous sommes seulement l'Aero-Española, nous demande de faire notre possible pour empêcher ce voyage. M. Cervera télégraphie, demandant d'ajourner le départ de M. Roig. Le chef d'aéroplane.

Cap Juby, le 24 juillet 1925.

Aéroplice de Dakar.

Compte-rendu du pilote Ville sur la panne du courrier Cadamar (Casablanca-Dakar, mardi).

Le 22 juillet 1925, j'assure le courrier avec M. Rozès.

Nous arrivons normalement à Agadir et repartons après avoir changé d'appareils.

Après 1 h 20 de vol, alors que nous survolions une nappe de brume à environ 1 500 mètres d'altitude, je remarque que l'avion conduit par M. Rozès, volant à quelque distance en avant, descendait progressivement et allait se poser sur une plage non loin de l'Oued Noun (sud du territoire français).

Je descends aussitôt, me pose un peu en avant et fais demi-tour, mais la roue extérieure s'enfonce dans le sable mouvant et je dois descendre pour dégager devant la roue ; M. Rozès arrive, et à nous deux, nous déportons le fuselage mettant l'appareil face à la mer pour le ramener sur la bande consistante où nous roulons jusqu'à l'appareil déjà entouré par des Maures.

Ceux-ci à notre approche, s'éloignèrent de quelques mètres et nous mirent en joue. Deux, je crois, avaient des fusils français : fusils Gras. Nous n'avions qu'à nous exécuter, ils étaient à peu près une vingtaine. Je ne me suis fait dès lors aucune illusion sur ce qui allait se passer, mais il était trop tard et, d'ailleurs, il fallait tenter de sauver le courrier.

Nous descendons bras levés et sommes aussitôt saisis de toutes parts et fortement malmenés. C'est vainement que M. Rozès tente de les raisonner et de parlementer avec cette meute hurlante.

M. Rozès fait dévier un coup de feu qui m'était destiné. Je suis empoigné de toutes parts, on me pousse, on me bouscule. On me frappe à coups de poing, mes lunettes sont brisées sur mon front, et cela sans que j'aie opposé aucune résistance.

M. Rozès réussit à se dégager à coups de poing d'une dizaine d'assaillants. Aussitôt dégagé, il essuie un coup de fusil à moins de 8 mètres, mais n'est pas touché.

A ce moment, jugeant qu'il n'y avait plus rien à espérer de bon, et profitant du fait que le fusil était déchargé, je tente de me dégager en donnant un violent coup de poing dans la poitrine d'un Maure qui me tenait d'une main à droite, et de l'autre avait un poignard ; je me libère une partie du bras droit, je saisis mon pistolet dans la poche de mon veston que les Maures n'avaient pas trouvé en me palpant, et j'abats un de mes agresseurs qui, me voyant me débattre, m'avait saisi à la gorge.

D'un autre coup de feu, j'abats un autre Maure qui se précipitait sur moi. L'étreinte se desserre, le cercle

s'élargit, mais je reçois par derrière un coup de pavé à la nuque qui me fait chanceler. Aussitôt, je réagis et tire à plusieurs reprises sur celui qui avait un fusil, mais ne réussis qu'à l'éloigner.

M. Rozès court à l'avion et arrive juste à temps pour abattre un Maure qui, posté derrière le fuselage, allait nous fusilier dans le dos à moins de 10 mètres. Il saute aussitôt à la place du pilote où je le rejoins rapidement, profitant d'un instant d'hésitation de nos assaillants.

Au moment où l'avion commençait à rouler, une balle traverse l'aile supérieure de l'avion passant à quelques centimètres de la tête de M. Rozès. Les Maure arrivaient de toutes parts dans les dunes et en grand nombre. Ils nous ont tiré de nombreux coups de feu au passage.

Nous avons donc été contraints d'abandonner le courrier.

Le pilote : Ville.

Dakar, le 27 juillet 1925.

M. le colonel commandant le fort de cap Juby nous a priés de ne pas être présents avant deux ou trois jours ; à ce moment, sans doute, nos assaillants seraient parvenus au cap Juby pour réclamer suivant leur coutume, le paiement de leurs morts et peut-être négocier leur butin. Nous avons donc continué sur Dakar (en passager, M. Rozès).

Dans l'attente de connaître quelle attitude adopterait l'Espagne au sujet de cet incident, nous chargions notre chef d'exploitation d'aller mettre au courant les autorités militaires françaises de Tiznit, poste français précédant la zone espagnole - et de prendre leurs conseils. À la suite de quoi, nous pûmes adresser à nos chefs d'aérolaces les instructions suivantes :

Note pour MM. les chefs d'aérolaces Casa - Dakar

Organisation.

Veuillez porter à la connaissance de notre personnel que les pourparlers d'Ifni ont abouti aux accords suivants :

Aït et Noun (fraction des Aït Bou Bekeur) de Mialeft à Abdallah se sont engagés à prêter aide et assistance aux avions qui atterriront sur leur territoire. Le même accord est en cours de réalisation avec les Aït Ikleft, Sbouïa, Aït Lhasseur, Izerguim.

Dès maintenant, la conduite à tenir par les équipages qui n'auraient pas dû repartir avec la poste dans l'avion convoyeur est de présenter aux Arabes ou aux Maures la copie de la lettre qui leur sera remise et de leur faire connaître leurs intentions pacifiques par l'intermédiaire de l'interprète arabe ou maure qui voyagera sous peu à bord des courriers. Il est probable que, dans la plupart des cas, l'équipage sera amené devant le chef de la tribu et il importe de ne pas s'opposer par la force à ce désir.

Il convient enfin que chacun de nos pilotes sache que leur valeur est connue et appréciée en haut lieu et qu'au cas où une difficulté quelconque leur serait créée, qu'un bâtiment de guerre se porterait sur place avec mission d'assurer leur protection.

Le colonel Bens avait pris notre défense dans son rapport aux Affaires étrangères, et n'avait point dissimulé les dangers auxquels notre personnel se trouvait exposé, faute d'une installation même sommaire, mais qu'il était humain de la lui permettre. Il s'attirait une réponse brève et négative :

« Il ne peut être question d'installation pour Compagnies privées. Stop. Ministère Guerre étudie organisation bases militaires cap Juby et Villa Cisneros qui pourraient secourir aviateurs étrangers autorisés. »

Ce n'était pas la manière du Président ; et, peut-être, espérait-on que les difficultés se multipliant, nous conduiraient à renoncer à notre tâche. Notre représentant à Juby nous informait :

« Nous venons de recevoir la visite des Maures de la tribu des Ulad Buaita qui est alliée à celle des Sebuya, et c'est la première de ces tribus qui a eu, dans l'affaire de l'avion Rozès, un mort et un blessé. Le colonel leur a fait un don de 1500 pesetas. Ils ont affirmé qu'ils ne voulaient pas attaquer les aviateurs. Ils sont de la famille du tué qui s'appelait Mohamed All Jame. Le blessé s'appelle Arbi ben Assus. Le colonel a très bon espoir de rentrer en possession du courrier, et probablement, des pièces encore utilisables de l'avion. Nous irions avec deux appareils, l'un pour le colonel et moi, l'autre, avec un mécanicien et son outillage. »

Signé : Cervera.

Mais les incidents se renouvelaient fréquemment. Le 29 août, notre chef d'aérolace par intérim M. Beauregard, nous adressait la note suivante :

Juby, le 29 août 1925. Rapport sur les incidents de la semaine écoulée

Le 28-4-25, les Maures venus pour se faire payer 50 000 pesetas (droit de passage et achat de terrain) voyant leur demande refusée, tirèrent sur le hangar et le fort dans la soirée.

Le 25-8-25, craignant qu'ils ne tirent sur les avions, le capitaine Alonso mit quelques hommes en tirailleurs sur le terrain. Les avions pilotés par Lassalle et Reine furent salués à leur passage et à leur atterrissage de quelques balles - sans résultat, d'ailleurs. Sur une brusque riposte des soldats du fort, les Maures se turent. Le lendemain furent signalés des rôdeurs autour du hangar ; il s'agissait de Maures venus pour venger le tué de l'Oued Draa.

Le 27-8-25, une patrouille espagnole les fit tous quatre prisonniers, puis les relâcha sur leur promesse de quitter les lieux. Depuis plus rien.

Je tiens à vous signaler la bonne conduite des mécaniciens et pilotes qui, malgré l'insécurité ne cessèrent de vaguer à leurs occupations journalières. Du reste, le 25, une heure après s'être posés, deux avions repartaient pour Rio - le retard d'une demi-heure fut imposé par le fort.

Signé : Beauregard.

Le pilote Reine confirmait l'agression dont il avait été l'objet :

Rapport du pilote REINE sur son voyage du mardi 25 août 1925

À Monsieur le Directeur des lignes aériennes Latécoère.

Assurant le courrier du mardi 25 août 1925, avec le pilote Lassalle comme équipier, j'arrivais à Juby comme à l'habitude, lorsque, à l'atterrissage, un groupe de Maures postés aux limites ouest-nord du terrain ouvrit le feu sur nous. Aussitôt au hangar, un peloton espagnol déployé en tirailleurs riposta ainsi que la mitrailleuse du fort ; ce qui eut pour résultat de dégager le terrain et de permettre au courrier de partir pour Villa-Cisneros.

Je vous signale aussi qu'à mon passage à l'oued Draa, où nous volions à une centaine de mètres environ à cause du plafond, j'ai essuyé au moins un, si ce n'est plusieurs coups de fusil d'un chamelier maure. Cela confirme certains bruits que nous avons appris au camp, où il a été dit qu'à notre passage dans cette région, nous serions toujours reçus avec des balles ; en plus de cela quatre Maures de la tribu qui avaient attaqué Rozès et Ville sont descendus jusqu'ici pour venger le mort qu'ils avaient eu en essayant de descendre l'un de nous. Vendus par d'autres Maures alliés à notre cause ils furent arrêtés, puis relâchés après promesse de s'en aller de la contrée. Je crois que malgré leurs engagements ils rôdent toujours dans les environs.

Bref, de tous ces petits incidents, il résulte une chose : c'est qu'il y a nettement une zone d'insécurité, au moins à partir de l'oued Noun jusqu'à Juby et je crois que malgré les mesures envisagées, il y aura longtemps du danger.

Signé : Reine.

Le 3 septembre nous apprenions d'Agadir que les pourparlers engagés par le poste de Tiznit avec plusieurs tribus, venaient d'être couronnés de succès.

Aéroplace d'Agadir

En réponse à votre note numéro 14460 relative à la politique indigène, nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint :

1 - La traduction des accords passés avec les Alt en Noun et les Amer du Sahel.

2 - Quatorze lettres écrites en arabe et destinées aux pilotes ainsi que la traduction desdites lettres.

Quant aux nouvelles des pourparlers engagés avec les Aït Skleff-Stornia, Aït Yassen et les Izerquin, M. le capitaine Roussel que nous avons rencontré hier à Agadir, nous a informés qu'une délégation des Aït Ikleff, répondant à l'appel lancé actuellement à Tiznit attend son retour. Dans quelques jours, le capitaine Roussel doit être à Tiznit. De plus, en ce qui concerne les Stornia, Aït Lhassen et les Izerquin, le capitaine Roussel nous a confié qu'il avait appris que ces tribus avaient été touchées par son appel, mais que retenues chez elles pour divers travaux, elles n'avaient pas encore pu se rendre à Tiznit pour négocier l'accord, mais il pense que leur venue ne tardera pas maintenant.

Agadir, le 3 septembre 1925.

Traduction :

Louange à Dieu seul.

Le lundi 5 août correspondant au 13 moharrem 1344, se sont rencontrés à Tiznit le représentant de la Compagnie Latécoère et les représentants des Aït en Noun fraction de la tribu des Aït bou Bekeur des Aït ba Amran. Parmi eux, Si Assi ben si el Hossein, Si Ahmed ouch ben Brahim et Si Belad ben Abdallah en présence de S.E. Ahmed bel Bachir Pacha de Tiznit et de S.E. le capitaine Rousselle, commandant la région, entre lesquels l'accord suivant a été fait :

Si le hasard obligeait les avions à atterrir sur leur territoire, l'atterrissage pourrait avoir lieu en toute sécurité à condition que les aviateurs n'aient pas une attitude hostile et menaçante et qu'ils ne fassent pas usage de leurs armes. De son côté, la tribu accepte de faciliter la mise en route des aviateurs sur Tiznit si leur appareil se trouve obligé pour une cause quelconque de demeurer sur son territoire.

Suivent les signatures des notaires :

Boukebeur Ben Ahmed, Bel Hossein el M'Hemedi et Mohamed Ben M'A Ahmed Cheikh Aguemar.

Homologué par le Cadi : Mohamed Ben Ahmed N'Dammou.

Pour traduction conforme : L'interprète auxiliaire : Si Mohamed Tanjaoui.

Copie certifiée conforme : Tiznit, le 31 août 1925.

Le capitaine Rousselle, commandant la marche de Tiznit.

Signé : Rousselle.

N°1020 TZ/i

Traduction :

Le Fkir Ahmed ou Lahoen, Ahmed ou Guillal, Lahoen ou Abella et Bihi ben Hamou ou Amer du Sahel, à M. le capitaine Rousselle, commandant la région de Tiznit.

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de la lettre que vous nous avez adressée par l'intermédiaire du cheikh El Hassam. Nous avons compris tout ce que vous nous dites au sujet de l'avion. L'aman est entre nous. Tout ce qui pourrait se produire chez nous à ce sujet et à d'autres sujets vous sera signalé par l'intermédiaire du cheikh El Hassam.

Pour traduction conforme : L'interprète auxiliaire, Si Mohamed Tanjaoui.

Copie certifiée conforme : Tiznit, le 31 août 1925.

Le capitaine Rousselle, commandant la marche de Tiznit.

N°/1021 Tz/i.

Traduction

Au destinataire que Dieu désignera.

Louange à Dieu seul.

Que le salut soit sur vous avec la bénédiction de Dieu.

Ensuite, le porteur de la présente qui est fonctionnaire de la Compagnie d'aviation assurant le transport du courrier entre Casablanca et Dakar est un messenger de paix qui travaille dans l'intérêt général. Si Dieu l'obligeait à atterrir sur votre territoire, je vous prie de lui venir en aide pour tout ce dont il pourrait avoir besoin en considération des accords qui sont intervenus à ce sujet à Tiznit et ailleurs entre vos représentants et celui de ladite Compagnie.

En conséquence, veuillez garder l'avion (descendu parmi vous) de façon que les malfaiteurs ne puissent le détériorer ou piller ce qu'il contient, et veiller aussi à la sécurité de ses passagers.

Veuillez aussi informer aussitôt que possible de cet atterrissage les autorités de Tiznit qui vous diront ce qu'il y a lieu de faire. Quiconque aura prêté son aide n'aura qu'à se louer des procédés du Makhzen à son égard et recevra sa récompense. Quant à ceux qui, écoutant les mauvais conseillers, n'agiraient pas comme il est exposé plus haut, quant aux tribus qui ne respecteraient pas les lois de l'hospitalité, qu'ils sachent que le Makhzen userait à leur égard de représailles sévères pour avoir rompu les bonnes relations déjà existantes et fait preuve de malveillance, attendu que ces avions ne poursuivent aucun but d'hostilité à votre égard. Restez en paix avec le Makhzen, car sa puissance est grande et la paix est un grand Bien.

Traduction conforme : Agadir, le 2 septembre 1925.

Malgré la menace qui pesait sur sa tête, le colonel Bens, ayant dû utiliser nos avions pour les besoins de son service, appela une fois encore, l'attention de ses chefs, sur la précarité de notre situation.

31 - Le refus du Roi



Le roi Alphonse XIII

Dans l'espoir de mettre un terme à une situation vraiment alarmante, toute de malentendus et d'incidents qui revêtaient souvent un caractère dramatique et freinaient considérablement notre marche ; pensant aussi que l'Espagne, qui depuis quelque temps manifestait un regain d'intérêt pour ses anciennes possessions d'Amérique du Sud, accepterait peut-être de collaborer à notre œuvre, nous décidâmes de tenter une démarche auprès du Roi.

Le 25 septembre, Latécoère accompagné d'un de nos amis, était reçu en audience particulière par S.M. Alphonse XIII.

Comme les visiteurs n'arrivaient à Madrid que vers la fin de la matinée, le souverain voulut bien rompre avec les usages de la cour et les recevoir l'après-midi, vers 16 heures.

Le Roi fut comme il savait l'être, simple et courtois. Il connaissait, bien entendu, l'objet de la visite de Latécoère ; mais il s'intéressa tout de suite... à la sante de son compagnon légèrement grippé et lui conseilla des spécialités pharmaceutiques qui avaient ses préférences.

Latécoère lui exposa son projet ; il lui exprima au nom de nous tous le souhait que nous formions, de voir l'Espagne s'unir à nous dans l'entreprise de liaison aérienne avec l'Amérique du Sud. Il lui dit que, dans cette alliance, il ne serait point tenu compte des efforts que nous avions déjà faits, mais que, associés moralement en raison de l'hospitalité que l'Espagne nous avait offerte, c'était à parts

égales, à titre égal, que nous poursuivrions la route vers ces pays où des intérêts communs nous appelaient. Ayant écouté avec attention, le roi remercia Latécoère de son aimable proposition et s'excusa de ne savoir répondre comme il convenait, n'ayant aucun sens de la diplomatie. Latécoère lui rappela alors une boutade de Molière qui le divertit fort.

Mais non, décidément non. Le souverain avait souvent médité sur cette question et il en était toujours arrivé à la même conclusion : l'aviation ne pouvait être que nationale, exclusivement nationale.

Et la conversation dévia sur d'autres sujets.

À quelques jours de cette entrevue, l'on apprenait que le capitaine aviateur Ramon Franco - dont nous avons déjà parlé - préparait d'arrache-pied l'appareil allemand Dornier, pour effectuer la traversée de l'Atlantique de Cadix à Buenos-Aires qu'il devait réussir le 22 janvier 1926.

L'on apprenait également que la Commission interministérielle venait de faire approuver par le Gouvernement sa proposition de crédit de 30 millions de pesetas pour la création des bases de la ligne Séville-Buenos-Aires, par dirigeable Zeppelin, projetée par le Dr Eckner et représenté par le lieutenant-colonel Herrera ; ainsi que l'établissement de la même ligne que se proposait d'exploiter la société hispano-allemande dont faisait partie Ramon Franco et M. Yanguas, récemment encore ministre des Affaires étrangères du royaume.

Aucun pays plus avancé en aéronautique et plus riche que l'Espagne n'avait jusqu'alors osé un geste

aussi somptuaire.

Les sérieux obstacles auxquels se heurtait le dictateur, le mettaient dans l'obligation de ne point y ajouter par un absolutisme contre lequel son propre entourage paraissait prêt à se dresser. Il laissa donc faire.

A moins de vertus exceptionnelles, les hommes d'État qui prétendent enrayer d'un seul coup le mal qui ronge leur pays, n'ont qu'une existence éphémère et leur destin commence à décliner à leur première concession.

Le silence du général Primo de Rivera étant considéré comme une abdication, nos adversaires ne manquèrent point d'extérioriser leur double satisfaction pour le succès remporté auprès du Gouvernement et pour l'appui que nous paraissions avoir perdu.

Le président du Conseil national du commerce d'outre-mer à Madrid, M. Carlos Prats, personnalité assez répandue dans les milieux parisiens, n'hésitait pas à affirmer, dans des conférences, que nous avions cherché à soustraire cette vivre au pavillon espagnol !

Tous nos projets, particulièrement la liaison avec le Portugal que le ministre Hontoria ne voulait à aucun prix qu'elle fut française, allaient connaître la poussière des archives.

Mais, dans l'enthousiasme qu'avait soulevé le geste hardi du Gouvernement, l'on rejeta également la proposition italienne de relier Rome par Gènes à Barcelone, amorce d'une ligne qui, par Alicante et Tanger n'avait d'autre objectif, elle aussi, que l'Amérique du Sud.

Parmi les hommes qui nous gardaient toute leur estime et que les procédés des pouvoirs publics indignaient le plus, se trouvait M. Francisco Bergamin - que nous avons déjà eu l'occasion de citer - qui, plusieurs fois ministre, était l'un des avocats les plus illustres du barreau de Madrid.

Reportant sur nous un peu de la sympathie qu'il avait pour notre pays, il nous avait toujours conseillés et aidés. Cette fois encore, il nous engagea à patienter, à éviter le plus possible de heurter les gens au pouvoir « *car ils réagissent durement et ont la rancune longue* » nous dit-il. Et il ajouta en souriant finement « *Ne mettez pas mon nom en avant, car il aggraverait votre cas.* »

Lors de l'avènement du Directoire, don Francisco Bergamin, qui avait, en d'autres temps, exercé sur le roi une indiscutable influence, avait abandonné avec le portefeuille des Affaires étrangères qu'il n'avait détenu que quelques jours, les conseils de la Couronne. « *Je suis un pauvre monarchiste sans roi,* » se plaisait-il à dire.

Très grand, élancé, à peine grisonnant malgré son âge avancé, il parlait avec une rare clarté et une persuasion qui lui avaient valu à la barre de mémorables succès.

On lui avait fait la réputation d'être l'homme le plus laid d'Espagne - ce qui était faux - car son visage présentait les deux caractéristiques de la vraie beauté masculine : l'intelligence et la bonté.

Il se divertissait de cette réputation, et en tirait de fort spirituelles réparties.

À la naissance du prince des Asturies, le roi montrant comme il était d'usage, l'héritier du trône à ses ministres, leur faisait remarquer qu'il n'était pas très beau.

Bergamin rassura le souverain :

— « *Siempre se cambia, Señor...* (Sire, l'on change toujours.) *Ainsi, moi... Lorsque je suis venu au monde, chacun paraît-il, s'écriait en me voyant : Quel enfant superbe !* »

Me sentant un peu désemparé par les événements, j'allai lui rendre visite. Il surprit tout de suite sur mon visage la marque de la lassitude et tint à me garder plus longtemps que d'habitude auprès de lui.

Afin de m'épargner tout remords pour le temps que je lui faisais perdre, il me dit :

— « *Aujourd'hui, je m'accorde quelques heures de repos.* »

Je lui parlai de la question de Tanger qui était à l'origine de toutes nos difficultés.

Il me répondit :

— « *Cette question, on la complique à plaisir - de ce côté et de l'autre. - Il y a, entre nous, un simple malentendu qu'il serait aisé de dissiper en une heure, autour d'une table... Mais je ne suis plus ministre d'État... Et vous savez que, quand je l'ai été, cela n'a pas duré ...* »

Nous fûmes amenés à aborder le sujet du moment, la situation politique de l'Espagne, les nuages qui apparaissaient à l'horizon du Directoire. M. Bergamin savait quelle reconnaissance m'attachait à la personne du président Primo de Rivera, et respectait ce sentiment.

Mais lui, ne pouvait lui pardonner le coup d'État « *qui entraînait de graves conséquences pour son pays, fait de braves gens, simples, sobres et vaillants* ».

« *Ce peuple est très maniable, mais les secousses le désorientent. Certes, il y avait tout un état de choses à modifier, à améliorer ; un peu plus de justice à introduire dans les mœurs, un peu plus de bien-être dans la classe ouvrière ; mais, était-ce à un militaire non préparé, à prendre sans coup férir et par l'effet de sa seule volonté, la direction des affaires du pays ?*

« *De quel droit pouvait-on se permettre de déchirer la constitution, de faire fi des lois qui régissent depuis des siècles plus de 20 millions de sujets qui, par ailleurs, ne vous ont pas appelé à leur secours ?*

« *Mettre de l'ordre ? Supprimer les abus ? - Son ordre menace le régime, et les abus qu'il croit supprimer, il ne fait que les déplacer et les aggraver... Ce chef d'hier est déjà débordé par ses seconds... Que peut-il sortir de bon et d'utile de tout cela ?* »

Je risquai :

— « *Pourtant, à l'heure où le Président a pris le pouvoir, nous avions l'impression que l'Espagne s'abandonnait un peu... Alors que d'autres pays éprouvés par le malheur d'une longue guerre, ont repris leur vigueur et se sont engagés dans les voies du progrès.* »

— « *Nous autres, nous nous acheminons vers des malheurs peut-être plus grands encore que les vôtres et qui sont tout à l'opposé des routes du progrès dont vous parlez... Je plains ceux qui prennent de telles responsabilités ! Voyez-vous, l'on ne s'improvise point homme d'État ... Il arrive souvent que ceux qui créent des mouvements en deviennent les jouets et alors seulement les dangers de leur imprudence ou de leurs ambitions apparaissent. Ils voudraient bien revenir en arrière, mais le mouvement les pousse... toujours plus avant... Mon illustre collègue et ami Maura a dit des dictateurs qu'ils sont comparables aux hommes à bicyclette... S'ils s'arrêtent, ils tombent...* »

— « *Le président, observai-je encore, a certainement agi par pur patriotisme... mais, puisqu'il ne paraît plus devoir attendre que déceptions et amertumes, pourquoi ne renoncerait-il pas au pouvoir ?* »

M. Bergamin, me regarda fixement, puis, après un bref silence me demanda :

— « *Avez-vous déjà assisté aux courses de taureaux ? Eh bien ! Si vous les avez suivies avec attention, vous avez dû remarquer qu'il est plus facile aux toreros de se placer entre les cornes du taureau que de s'en retirer... Tant que l'homme tient l'animal du regard, cela va... Mais au moindre geste de retraite, le taureau fonce...* »

— « *Alors, c'est l'impasse ? ...* »

— « *C'est l'impasse.* »

Et c'est dans cet état de malaise : la cour désormais hostile au dictateur et celui-ci hostile à la cour - l'on se rappelle sa dure boutade : *Este Señor, no me borboneara a mi* - ces militaires divisés en partis, la masse sortant de sa résignation et étalant sur les trottoirs sa misère, les conciliabules se multipliant dans tous les cafés et tous les cercles, que le Gouvernement consacrait à des entreprises étrangères 30 millions de pesetas et que d'aucuns, éblouis par ces dépenses somptuaires, parlaient de Tanger à l'Espagne et de l'*America Española* !

32 - Héros captifs

Les visées sur Tanger, ces longs et méditatifs regards vers une Amérique émancipée, fière de son indépendance, ne se pouvaient expliquer que par le désordre qui régnait dans les esprits. C'était l'orgueil du coquelicot se dressant sur un terrain abandonné. Comment, en raison de la situation intérieure, de l'état de la blessure encore saignante à leur flanc et alors que, vers le sud, les tribus insoumises leur imposaient leur loi, comment, les Espagnols pouvaient-ils rêver de possessions ou de protectorats nouveaux ?

Un passé glorieux laisse souvent un lourd héritage et s'efface derrière lui. L'histoire qui rappelle les grandeurs, rappelle aussi impitoyablement les déclin et l'Espagne d'Alphonse XIII ne pouvait prétendre à la place qu'occupait dans le monde l'Espagne de Charles-Quint.

La fierté castillane souffrait de son nouvel état ; nos voisins se tenaient dans une sorte de digne réserve à l'écart du concert européen et ne pardonnaient pas à leur sœur latine d'avoir su, à travers tant d'épreuves, garder sa réputation et son rang.

Mais, toutes ces contingences échappaient au colonel Bens, qui jugeait les choses et les hommes d'après leur valeur propre.

Le 13 octobre, appelé de nouveau à Puerto-Cansado, il y alla encore par nos moyens et en rendait compte à son chef. Tant de ténacité et de persévérant courage, mirent le comble à la colère du ministère d'État.

Le 10 novembre, le colonel Bens était relevé de son commandement et mis à la disposition du ministre de la Guerre.

Le 24, il faisait ses adieux à Juby où il avait vécu vingt-deux années.

Le colonel de la Pena lui succéda. Jeune, peu accessible, véritable émanation du ministère d'État, d'une énergie plus étudiée que réelle, le nouveau délégué ne voyait les choses du Rio de Oro qu'à travers Madrid. Ses méthodes à l'égard des Maures furent, comme on l'imagine, tout à l'opposé de celles de son prédécesseur. Il passa sans transition du pain à la trique et leur supprima jusqu'aux *muras*, ration de riz que l'on n'avait jamais cessé de leur distribuer. Les Maures en furent stupéfaits, désorientés, et le colonel put croire, un moment, à l'efficacité de "*sa manière*".

Quant à nous, le départ de l'ami Bens, nous avait profondément affectés et ce ne fut pas sans appréhension que nous subissions le contrôle sévère du nouveau chef de Juby de qui, nous le sentions bien, nous n'avions pas grand-chose à attendre.

Mais la réaction des Maures ne devait point tarder à se produire.

Passer sans transition de l'extrême faiblesse à une rigueur excessive, fut, de tous les temps et partout, une erreur. Il n'a jamais été prouvé qu'une attitude sage et ferme pouvait être moins efficace que la balle qui blesse, tue ou se perd. La colère des Maures qui, par surcroît, ne craignaient pas la force espagnole, ne connut plus de limites, et leurs agressions se multiplièrent.

Nous avions tout à redouter de cet état de choses. Quel serait le sort des nôtres en cas de panne et loin de tout secours ?

Chacun de nos pilotes portait bien sur lui l'engagement écrit des différentes tribus ; mais quel respect les Maures pouvaient-ils avoir de la chose écrite, alors que si près de nous, on en fait si peu de cas ?

Ah ! Toulouse. C'était de Toulouse que dépendait le sort de nos équipages ; au miracle des pilotes en terre africaine, devait répondre le miracle des mécaniciens.

Le 28 novembre, les toiles des avions d'Erable et de Gourp étaient traversées par des balles maures ; à Las Pedreras, le 30, l'appareil de Pivrot était frappé près de son siège ; l'avion de Reine rentrait avec un aileron troué ; le 6 décembre, le courrier Cadasam (Casablanca-Dakar, samedi) essuyait une salve de coups de feu à 20 kilomètres de l'oued Noun.

Le 21 décembre, nous entrions dans l'ère des captivités, et c'était Reine, l'un de nos plus jeunes et hardis pilotes, qui en faisait la première expérience.

Toujours souriant, d'un courage simple, la raillerie du gamin de Paris au bout des lèvres, Reine au cours d'une panne, fut surpris par les Maures et emmené.

Il nous fut rendu cinq jours après et voici, contées par lui, dans un rapport qui le dépeint, d'une saveur particulière, les péripéties de sa capture et de son séjour chez les Sbouia.

Lundi 21-12-25.

Rapport Reine : (dans son intégralité)

Assurant le courrier bis de Casa-Dakar du 21-12-25, nous partîmes, moi et mon interprète Elhomic Ben Admed, d'Agadir à 7 h 30 avec l'avion Breguet numéro 180. Au bout de 1 h 20 de marche, mon moteur qui, jusque-là, marchait très bien, se mit à avoir des baisses de régime, puis je constate que des bouffées de fumée sortent du capot ; j'en conclus que j'ai un piston crevé ; je m'apprêtais à faire un rapide demi-tour pour rejoindre Agadir, lorsqu'un bruit de ferraille se fit entendre, puis un claquement sec et tout s'arrête, naturellement.

J'avais aussitôt réduit et coupé mon moteur ainsi qu'ouvert mon extincteur, je me trouvais à ce moment-là à une altitude de 800 mètres, je regarde au-dessous de moi ainsi qu'aux environs et je constate que les terrains atterrissables font défaut, néanmoins, je cherche à me poser le long du littoral, car c'est là qu'il y a le moins d'habitations. J'atterris à 300 mètres du rivage dans un terrain rempli d'euphorbes et d'épineux, mon train d'atterrissage ne résiste pas à leur contact et c'est sur les coffres que je me retrouve sans une égratignure, d'ailleurs. Aussitôt, je saute de mon appareil et avec mon interprète nous allons voir une petite plage que j'avais repérée dans l'air et qui se trouvait à 500 mètres de l'endroit où nous étions ; mais je constate qu'un avion ne peut se poser, donc plus d'espoir de partir, je reviens à l'avion pour enlever nos vêtements de vols, puis je dis à mon interprète que nous allons nous rendre compte des terrains qui se trouvent dans la montagne ; au bout de 300 mètres, nous apercevons deux indigènes, nous les appelons, je dis à mon interprète d'en envoyer un pour garder l'appareil et à l'autre de nous accompagner, j'apprends que nous nous sommes posés sur le terrain de Nahaba, territoire de la tribu des Sbadia.

Nous marchons encore quelques centaines de mètres, mais les gens arrivent de toutes parts, en face de nous, à droite, à gauche, les premiers contacts sont froids, mais, au fur et à mesure que le nombre s'accroît, les menaces surgissent, puis nous sommes empoignés, j'évalue à ce moment à une centaine le nombre d'indigènes (hommes, femmes, enfants) qui se trouvent autour de nous, nous essuyons coups de pied et coups de poings ; puis le dépouillement commence, ma veste et mon gilet disparaissent rapidement et si je n'avais pas eu des bottes, mon pantalon en aurait fait autant, mon interprète a subi le même sort que moi ; puis quelques fusils se braquent dans notre direction, mais mes indigènes ne tirent pas car beaucoup de leurs compagnons nous entourent ; nous nous débattons, mais malgré tout nous n'avons aucun geste de menace, Elhomic a du mal à se faire entendre car les cris couvrent sa voix. À ce moment, je ne conservais aucun espoir de m'en tirer, soudain, il me vint à l'idée de dire à ces gens qu'il y avait de l'argent dans l'avion, je crie cela à mon interprète qui se trouve à quelques pas de moi en bien mauvaise posture (il avait d'ailleurs reçu un coup de poignard) ; l'effet que j'attendais ne se fait pas attendre ; il y en a un, puis deux, puis dix, etc. qui courent à l'appareil, nous restons à ce moment un petit groupe, Elhomic discute aussitôt avec quelques indigènes qui lui paraissent plus sympathiques et leur dit de nous emmener chez eux en leur promettant tout ce qu'ils veulent, je demande un burnous et un turban et sous ce déguisement nous filons avec trois Arabes, le plus rapidement possible. Du monde arrive de toutes parts, à pied, à âne, à cheval ou en chameau, nous tâchons d'en éviter le plus possible, mais au groupe qui passe près de nous, mon interprète leur crie d'aller à l'appareil, qu'il y a un tas de choses pour eux.

Nous marchons 4 à 5 kilomètres en direction de l'intérieur pour arriver à leur habitation, nous sommes chez Ahmed Bouchaïa, vénérable doyen d'une soixantaine d'années, qui possède huit garçons, âgés environ de vingt à trente-cinq ans, et c'est trois de ceux-ci qui nous ont escortés. À partir de ce moment, nous n'avons subi aucun mauvais traitement, et tout ce que j'ai demandé comme alimentation (œufs et viande) m'a été accordé dans la mesure du possible. L'après-midi se passe en parlementations, les habitants viennent nous voir, leur exaltation est complètement tombée, les tasses de thé se succèdent avec une singulière rapidité. Je leur fais expliquer par mon interprète le travail que nous faisons, que nous ne leur voulons pas de mal et qu'eux de leur côté, n'ont aucun intérêt de nous en faire.

Le soir nous commençons les négociations pour mon départ (car Elhomic a le droit de partir quand il voudra, étant enfant du pays) avec les huit fils de l'indigène qui nous héberge mais ils demandent 20 000 francs. Elhomic leur dit que c'est trop et leur propose 5 000 francs mais ils ne veulent rien entendre, petit à petit, nous montons jusqu'à 8 000 francs, les uns veulent, mais les autres ne veulent pas ; finalement, pour se mettre d'accord, ils décident d'aller voir le lendemain matin le califat pour savoir ce qu'ils doivent faire de ma personne. Je n'ai plus qu'à attendre les événements.

Mardi, 22-12-25.

Le mardi à 6 heures, tout le monde se lève car c'est aussi jour de souk, et bientôt je reste seul avec Elhomic et le chef de famille. Ma première nuit dans cette casba en terre fut lamentable car le sol est habité par des centaines de puces et ici, tout le monde couche par terre ; j'étais donc obligé de suivre la règle. Notre matinée se passa à démonter les débris de mon appareil (qui, la veille, avait été démoli en deux heures de temps) avec notre propriétaire, qui en avait touché une partie comme butin, quant à l'après-midi, ce fut pour moi une attente anxieuse, je pus quand même faire un petit tour autour de la maison ; par la même occasion, me rendre compte de la nature des terrains environnants. Finalement, le soir vers 7 heures toute la petite tribu arriva avec un invité de plus ; j'appris que c'était un envoyé du califat un nommé Nella-Aini, qui avait ordre de m'acheter 300 douros et de me ramener demain chez mon maître.

Mercredi, 23-12-25.

À 5 heures, réveil en sourdine, car il ne faut pas faire de bruit rapport aux habitants des environs qui, la veille, ont manifesté leur intention de ne pas nous laisser partir sans avoir touché une certaine somme d'argent. Donc, c'est dans un silence impressionnant que nous quittons ces lieux, seul le bruit des sabots des chevaux qui m'accompagnent résonne dans la nuit, mon interprète suit à pied, nous suivons un chemin rocailleux, dans la montagne environ pendant 2 h 30, puis nous débouchons dans une espèce de cirque. Elhomic me désigne la maison où nous nous rendons, elle se trouve située à peu près au milieu de ce cirque. Nous entrons dans une espèce de cour entourée d'un vague mur de terre, et l'on prévient le califat Ahmed de mon arrivée.

Il me reçoit avec mon interprète dans une pièce assez réduite mais où se trouvent des nattes sur le sol. C'est déjà un progrès. En buvant le thé, je lui raconte, toujours par l'interprète, mon aventure ; je lui dis également que l'on ne veut aucun mal à ses sujets et je lui demande de les faire prévenir de nos bonnes intentions. Il me répond qu'il enverra des émissaires pour régler cet état de choses. Je lui demande aussi ce qu'il veut faire de ma personne. Il me dit qu'il a un envoyé qui est parti à Tiznit (j'ai su plus tard que ce n'était pas à Tiznit, mais chez le sultan à Kerdous, qu'il était parti) et qu'il attend sa réponse, je n'ai plus qu'à faire comme lui...

Ma première journée chez le califat se passa sans incident notoire et la nuit pareillement ; à part les puces qui étaient toujours aussi nombreuses, tout aurait été pour le mieux.

Jeudi : 24-12-25.

La matinée du jeudi s'écoula lentement et je passai mon temps à errer comme une âme en peine, avec mon interprète qui ne me quittait pas d'une semelle dans les différentes cours de la maison du califat. Vers les midi, l'on vint me prévenir qu'un Maure voulait me parler, je le fais entrer dans la casba où je loge ; Là, j'apprends que c'est un envoyé de Juby ; il me transmet deux lettres, une de mon camarade Dubourdieu, l'autre de M. Cervera, où il me dit de faire mon possible pour rejoindre Juby, que le colonel Guillermo Pena Cusi satisferait les chefs de tribu qui s'opposeraient à mon départ et que je peux avoir confiance en son émissaire. Je lui réponds que le califat attend une réponse de Tiznit (à ce moment-là, comme je le dis plus haut, j'ignorais la vérité) et que cette réponse ne pourrait tarder, qu'il n'avait donc qu'à attendre dans les environs et que si les négociations avec Tiznit n'allaient pas je l'enverrais chercher. L'après-midi, mon interprète me dit qu'il a surpris une conversation et qu'il paraîtrait qu'il y aurait des caïds et des cheiks en route pour venir me délivrer. Je reste sceptique devant sa conversation, un peu plus tard, j'apprenais qu'elle était fondée.

Vendredi, 25-12-25.

J'étais plongé dans un demi-sommeil, lorsque le bruit que firent plusieurs chevaux en rentrant dans la cour me réveilla subitement.

Il pouvait être 1 heure ou 2 du matin. Je me levai, je réveille mon interprète, et je lui demandai d'aller voir. Au bout de 10 minutes, il vint me rendre compte qu'il y avait cinq chefs (caïd et cheik) qui étaient arrivés pour obtenir ma délivrance, je commençais à avoir le sourire lorsqu'un bruit de clef dans la serrure me fit constater que l'on nous enfermait, ma désillusion ne dura que quelques heures, car vers les 7 heures du matin, l'on vint me prévenir que j'allais partir ; j'ingurgitais encore quelques tasses de thé, puis après avoir fait mes adieux au califat en lui disant que je reviendrais peut-être un jour (on ne sait jamais), mais que j'espérais être mieux reçu par la population. J'enfourchai un cheval et, escorté de ces cinq chefs et de mon interprète qui suivait toujours à pied, nous fîmes un trajet d'environ 4 à 5 kilomètres, premier arrêt.

Je suis arrivé chez Lahoucine, une cordiale réception m'attendait, tous les notables sont là ; ainsi qu'une partie de la population ; c'est une nouvelle ingurgitation de thé et couscous en supplément, ces messieurs me demandent quelques détails sur l'aviation, j'en profite pour leur faire une petite conférence qui, ma foi, à l'air de les intéresser singulièrement. Ensuite, c'est les préparations définitives pour mon départ, je n'ai plus de cheval, mais je monte sur un mulet avec le cheik d'Aglou, le seul chef soumis à la France, qui a reçu l'ordre de me délivrer, du capitaine Rousselle ; c'est un charmant homme, les autres chefs dissidents aussi, d'ailleurs. J'ai une escorte de 17 cavaliers et de quelques indigènes à pied, mon interprète est de ceux-là, ils ont tous des fusils. Au cours du trajet, j'apprends que le califat avait fait quelques difficultés pour me relâcher et que c'était par les menaces que les chefs avaient réussi à me reprendre ; ça n'a pas empêché le califat d'accepter les 4 500 francs qu'ils lui ont proposés. Vers les 1 heure, nous faisons un nouvel arrêt chez le caïd Ahmed pour manger, nous y restons très peu de temps et aussitôt la petite troupe se met en route, nous marchons jusqu'à la nuit ; vers les 5 heures, nous nous arrêtons chez le cheik Boias dans le pays des Aït Bon, c'est un nouveau repas pantagruélique et une nouvelle, inondation de tasses de thé, puis après la prière, tout le monde s'endort.

Samedi, 26-12-25.

Le réveil est moins précipité que les jours précédents, après avoir fait mes ablutions et dégusté un léger casse-croûte, nous nous remettons en selle. Presque tous me demandent de passer chez eux, mais je leur dis que c'est impossible, que j'ai trop hâte de rentrer (il y a de quoi) et que ce sera pour une autre fois.

Vers les midi, nous nous arrêtons chez un nomme Ahmed-Idouche pour déjeuner. Le repas fut très gai. Nous repartons vers les une heure. Certains chefs nous font les adieux et retournent chez eux, nous ne sommes plus qu'une douzaine de cavaliers et mon interprète toujours à pied qui me suit comme mon ombre ; à environ 25 kilomètres de Tiznit je les remercie tous chaleureusement ; nous ne sommes plus que quatre pour repartir ; nous traversons encore une petite chaîne de montagnes et bientôt nous découvrons Tiznit. Inutile de dire si j'étais content ! C'est à une allure rapide que nous finissons l'étape et pourtant, Dieu sait si j'étais fatigué. Notre arrivée dans Tiznit est sans curiosité. Le capitaine Rousselle reste étonné de nous voir arriver si tôt, sa joie est grande de me voir retrouvé. Aussitôt, il me fait donner du linge et préparer un bain et une chambre, j'en avais grandement besoin.

Ici, se termine cette drôle d'aventure, je n'en ai pas conservé un trop mauvais souvenir, car cette malencontreuse panne fut d'une grande utilité pour tout le monde, elle démontra simplement la grande influence que la France possède dans cette région dissidente. Je tiens aussi à rendre hommage au capitaine Rousselle, ainsi qu'à ses subordonnés qui, pendant deux jours, furent aux petits soins pour moi. Je n'oublierai pas non plus le colonel Hanote qui me reçut chaleureusement et qui m'offrit sa voiture pour me ramener à Mogador.

Un dernier mot aussi au sujet de mon interprète qui ne m'abandonna jamais un moment et qui montra dans cette affaire une conduite exemplaire.

Signé : M. Reine.

Parmi nos récents engagés, j'avais remarqué plus particulièrement un jeune pilote dont la belle tenue, le caractère sérieux et le mordant m'avaient frappé dès ses débuts.

Entré à la ligne depuis un an - le 1^{er} septembre 1924 - il faisait déjà partie de cette phalange que nous avions désignée pour assurer la redoutable liaison de Casablanca à Dakar.

Assez grand, élancé malgré la largeur peu commune de ses épaules, d'où se dégageait une tête d'enfant blond, les traits fins, le regard droit, brillant et comme illuminant une volonté ferme, il s'était signalé tout de suite à l'attention de tous.

Au cours de mes fréquents passages sur les différents terrains, je l'apercevais à ma descente d'avion, le visage ouvert, cheveux au vent et, se mettant au garde à vous, il me demandait de sa voix profonde, qui surprenait un peu chez cet adolescent, des nouvelles de mon voyage. Mais il était sobre de paroles et rougissait au compliment, et je dois reconnaître que j'éprouvais un réel plaisir à échanger avec lui une poignée de main que nous semblions d'ailleurs attendre l'un et l'autre.

Ce pilote en culotte de golf se nommait Jean Mermoz.

J'ignorais à ce moment que je serais amené plus tard et sur d'autres routes à suivre de plus près l'épanouissement des qualités que nous devinions en lui.

Le colonel Denain, chef de la maison militaire du président Doumergue, qui avait eu Mermoz sous ses

ordres en Orient, avait gardé un tel souvenir du caractère de ce jeune pilote, qu'il tint à me le signaler comme une précieuse recrue.

Mermoz franchissait souvent le seuil de la demeure de son ancien chef, pour se confier à lui, ou, se trouvant au loin, il lui adressait des lettres enthousiastes au lendemain d'une prouesse, désabusées si aucun fait saillant n'avait marqué son service.

Ce besoin constant d'éprouver ses forces et d'affronter le destin lui paraissait parfois contrarié par nos méthodes d'ordre et de discipline.

Les noms de Gago Couthino, de Saccadura Cabral, de Lindbergh, Arrachart, Costes et de tant d'autres, le hantaient, et il n'était point seul à pressentir que ses ailes pourraient l'élever un jour, jusqu'à eux.

Ce qu'il ignorait - ainsi que ses camarades du désert - c'est que leurs actes d'héroïsme de tous les jours, pour manquer du vain éclat de la renommée n'en étaient pas moins admirables.

Avec un soin paternel, le colonel lisait ses missives, me convoquait et, ensemble, nous déterminions les mesures qui, sous forme d'instructions d'ordre général, parvenaient à l'exploitation et permettaient d'apaiser les impatiences de Mermoz.

Ces qualités lui valurent, d'ailleurs, sans que sa désignation soulevât la moindre jalousie, de figurer parmi les meilleurs pilotes qui partirent pour l'Amérique du Sud où il devait s'illustrer et illustrer l'œuvre qu'il servait.

Mais, dans cette région désolée, entre le sable et la mer, la route était morne, le travail monotone.

Mermoz devait connaître, à son tour, les désagréments de la captivité.

Le 22 mai 1926, Villa-Cisneros nous signalait que le courrier Cadasam (Casablanca-Dakar, samedi), piloté par Mermoz parti de Juby, n'était pas arrivé.

La régularité habituelle du pilote faisait mal augurer de ce retard. Aussi, le nouveau chef d'aéroplane de Juby, Jaladieu, prévint sans attendre, les autorités de la Mauritanie française et la direction tandis que les pilotes Ville et Collet prirent aussitôt l'air à la recherche de leur camarade. Mais aucune trace d'appareil, aucune présence suspecte ne furent remarquées.

Depuis le départ de notre ami Bens, nous étions à Juby, des parents tombés dans la pauvreté et, sachant son successeur trop subordonné aux ordres de Madrid, nous demeurions dans une discrète réserve.

Mais l'événement était grave et l'intervention du colonel de La Pena nécessaire. L'un de nos deux représentants espagnols, le capitaine mutilé de Los Reyes - protégé de la reine Marie-Christine - se trouvait justement à Villa-Cisneros pour tenter d'obtenir quelques adoucissements à la situation qui nous y était faite, nous le chargeâmes de se rendre par le premier avion à Juby et d'intercéder auprès du colonel de La Pena, afin de l'amener à nous prêter un concours efficace.

Le capitaine de Los Reyes, arrivé à Juby, obtint l'autorisation de procéder en compagnie de nos pilotes à de nouvelles recherches, pendant que le colonel envoyait des Maures auprès des tribus voisines.

Mermoz fut retrouvé et libéré dans les conditions que nous rapporte le capitaine de Los Reyes :

« À une quarantaine de kilomètres environ du cap Juby, je remarquai très près de la côte un objet dont la distance ne me permettait pas d'identifier exactement la nature... Je fis signe au pilote, M. Collet qui, après un virage, dirigea l'appareil vers l'endroit que je lui indiquais. Effectivement, c'était l'avion que nous cherchions. Nous descendîmes suffisamment bas pour nous rendre compte que l'avion avait les toiles du fuselage déchirées et présentait des traces indiquant que l'on avait tenté, en partie avec succès, de le détruire. Dans les environs immédiats de l'appareil, nous ne vîmes personne.

« Nous continuâmes les 40 kilomètres qui restaient pour atteindre Juby, à très basse altitude, au cas où nous aurions rencontré le pilote, M. Mermoz.

« Sitôt mon arrivée à cette aéroplane, je fus rendre compte au colonel de La Pena de notre découverte et le priai d'entamer tout de suite des pourparlers avec la tribu à laquelle appartenait l'endroit où M. Mermoz avait atterri, étant donné qu'il y avait déjà plusieurs jours que ce dernier était dans le désert et que nous n'étions pas très certains du traitement qu'il aurait pu subir.

« Je notai, sur une carte, la situation exacte de l'appareil et le colonel de La Pena envoya immédiatement des émissaires maures qui, dans l'après-midi du même jour, rapportaient des nouvelles du pilote M. Mermoz. Après deux jours de discussions avec l'envoyé du chef de la tribu qui demandait une somme exagérée pour la rançon, nous obtînmes le retour du pilote pour le lendemain ainsi que la garantie de

la sécurité absolue d'atterrissage à l'endroit où se trouvait l'avion de M. Mermoz, à l'effet de démonter les pièces que nous jugerions utilisables.

« Ils tinrent leur parole et, d'accord avec le colonel de La Pena, il leur fut remis 1 000 pesetas, somme convenue par traité.

« Comme je n'avais sur moi, à ce moment, aucun argent et que M. Jaladieu n'avait en partie que des francs, le colonel m'avança la somme, ce qui fut cause du télégramme que je vous ai adressé.

« Quant au traitement subi par M. Mermoz durant tout le temps qu'il fut prisonnier, il fut, selon ses déclarations, excellent et extrêmement amical.

« Le colonel de La Pena, fit tout ce qui était en son pouvoir pour la prompte solution de cette affaire et nous fournit toutes facilités.

« Il serait utile, au cas où un accident de cette sorte se renouvelerait, que vous m'indiquiez le maximum de prime qui pourrait être offerte comme gratification au cas où serait rendu intact un appareil qui se verrait obligé d'atterrir par force majeure. Je me chargerais par le moyen des Maures qui viennent faire leurs achats au cap Juby et à Villa-Cisneros de faire connaître la prime, et je suis certain que nos appareils seraient respectés. De plus, d'accord avec les gouverneurs de ces deux points qui nous donneraient toutes facilités en cas de besoin, nous pourrions réparer nos appareils à l'endroit même où ils seraient tombés, mais pour cela, il est nécessaire que vous me fixiez, comme je vous le marque plus haut, la somme approximative qui pourrait être accordée afin que les chefs de tribus en ayant pris connaissance, soient eux-mêmes les premiers intéressés à ce que personne ne touche les appareils forcés d'atterrir et soient intéressés à leur prompt réparation pour toucher la prime.

« Ayant terminé cette affaire Mermoz d'une façon si favorable, je suis retourné par Cadasam le 29 à Villa-Cisneros après avoir fait connaître au colonel de La Pena, notre reconnaissance, pour les marques d'affection dont il a fait preuve à notre égard à l'occasion de cet incident.

Signé : Capitaine de Los Reyes.

VillaCisneros, 3 juin 1926.

Nous devons reconnaître, avec le capitaine de Los Reyes que, en cette circonstance, le colonel de La Pena fut empressé et bienveillant. C'est que le tenace et silencieux effort de nos hommes, leur tenue à la fois simple et digne inspiraient l'estime. Sans les suggestions pernicieuses des politiciens et diplomates de Madrid, des sentiments de réelle fraternité auraient uni Espagnols et Français au cap Juby et ailleurs. Le calme de Mermoz avait en quelque sorte désarmé les Maures. Comme Reine, Mermoz les avait médusés, le premier par sa vivacité souriante, le second par sa sérénité ; tous deux par un courage égal. Mermoz nous fut rendu, sans qu'il parût avoir été moralement touché par cette fâcheuse aventure. Il ne voulut entendre parler ni de repos, ni d'affectation sur un autre secteur ; il tint à reprendre sa tâche, là-même où elle venait d'être interrompue.

Ces incidents intolérables étaient dus à l'inconcevable politique que l'Espagne croyait devoir pratiquer en Afrique, politique nécessairement erronée parce que tous les Gouvernements, sans exception, n'avaient aucune connaissance de cette région ni ne cherchaient à l'acquiescer.

Un général, - qui était de nos amis - s'évertuait un jour, en compulsant une carte de l'Afrique, à découvrir le fleuve (le rio) qui, selon lui, avait donné le nom à la contrée : Rio de Oro.

— *« Mais, je ne vois pas de fleuve à Rio de Oro. »* disait-il.

Selon une légende allemande, la grande quantité de filons d'or découverts dans cette contrée, lui avait valu le nom de *“fleuve d'or”*. Ce qui donne à cette version une apparence de vérité, c'est que des rivières d'Espagne comme le Tage ou le Genil traversent des terrains aurifères.

D'après une autre légende, l'origine de cette appellation, remonterait au XIV^{ème} Siècle. Lors du rattachement des Hespérides - îles Canaries - à la couronne de Castille, sous le règne d'Alphonse XI, un pêcheur canarien, réalisa une belle fortune en pêchant des langoustes sur ce point de la côte africaine, qu'il nomma *“fleuve d'or”*.

Si, depuis une couple d'années, dans les sphères officielles, on parlait de Rio de Oro, c'est à nos lignes que cette région devait ce regain de notoriété. À quoi servait cette position ?

Ayant posé cette question au colonel Bens, il me répondit avec une grande sincérité :

— *« Nous protégeons les Canaries. »*

Apparemment, le président du Directoire ne partageait pas son avis. Certaines réticences au cours de nos conversations et un entretien que j'eus avec le général Nunez de Prado, nous permettaient de le croire. En effet, convié au déjeuner d'adieux que cet éminent officier offrit à quelques intimes le jour de son départ pour Fernando Po, où il allait assumer la charge de gouverneur général, à l'heure du cigare, me prenant à part, il me fit une confidence, qui ne laissa pas que de me surprendre. Le général Nuñez de Prado était le plus jeune promu à ce grade et le plus remarquable des officiers espagnols qu'il m'avait été donné de connaître. Appartenant à l'armée du génie, il avait obtenu son affectation dans l'aviation et en était devenu rapidement l'un des chefs les plus marquants. Très écouté à la cour, sollicité par les salons, craint dans les administrations d'État, il avait le parler bref mais net de l'homme qui sait vouloir. Très hostile - comme tant d'autres - au survol de son pays par une compagnie étrangère - il était peu à peu revenu sur ses premières impressions et nous avait témoigné d'abord une prudente sympathie, ensuite une franche amitié.

Sa foi dans l'avenir des lignes aériennes et sa nomination au Gouvernement général de la Guinée espagnole lui avaient fait entrevoir la création d'une ligne qui, partant de Fernando Po, se rattacherait à la nôtre à Dakar. Il m'avait déjà, mais sommairement, entretenu de ce projet. Cette fois, il tint à m'exposer d'une manière plus complète son plan et les conditions dans lesquelles notre collaboration pourrait s'établir. À son avis, l'efficacité de cette association ne deviendrait réelle que si, renonçant aux escales de Barcelone et d'Alicante, nous consentions à passer par Madrid. J'appris au général que cet itinéraire nous l'avions prévu dans le projet initial que nous avions soumis à notre Gouvernement, mais que nous en avions ajourné l'adoption en raison des difficultés géographiques et atmosphériques de ce parcours jusqu'au moment où le perfectionnement du matériel et l'expérience du personnel, nous permettraient d'envisager le survol de Madrid. Et ce moment nous paraissait venu.

Mais là n'était pas, en vérité, l'objet de l'aparté ! Le général avait une autre préoccupation. Son regard allait de la cendre de son cigare à mon visage, comme à la recherche d'une idée ou de la parole qui dût l'aider à aborder un sujet difficile.

Enfin, il se décida :

— « *Cher ami Massimi, nous nous connaissons assez maintenant pour pouvoir nous parler en toute confiance... Je suis persuadé que vous ne répéterez rien en dehors de ce qu'il convient strictement de dire - et seulement, uniquement aux intéressés, ce que je vais vous dire - et que je suis autorisé à vous dire.* »

Je le rassurai :

— « *Le Rio de Oro est une charge très lourde pour mon pays, et son intérêt ne justifie pas nos sacrifices. Pour vous, il présente d'indiscutables avantages... Ces avantages, vous les connaissez. Vous voyez que je ne vous parle pas en diplomate... Nous céderions donc volontiers cette partie du Sahara, moyennant une compensation - car il faut tenir compte de l'opinion publique... L'Espagne n'a pas les dents longues... Vous avez d'immenses étendues au Maroc, en Guinée... Un échange serait donc facile... Il ne s'agit pas d'un marché... mais de mesures d'ordre économique que notre Gouvernement désire prendre.* »

J'avais laissé parler le général sans l'interrompre, non seulement pour connaître toute sa pensée, mais aussi parce que le sujet était si imprévu et me dépassait tellement que je me trouvais dans l'impossibilité d'exprimer une opinion. Je remerciai néanmoins le général de l'honneur qu'il me faisait, mais je me défendis de pouvoir assumer un rôle pour lequel je ne me sentais nullement qualifié, ainsi que je l'avais déjà déclaré à propos d'une question similaire, à M. de Lema... Certes, l'intérêt de la proposition ne pouvait échapper au directeur de la société Latécoère, mais à quel titre, avec quelle compétence aborderait-il un sujet aussi complexe et du ressort seulement des diplomates !

Alors le général me rétorqua que pour mener rapidement bien ces sortes d'affaires il suffisait de deux hommes de bonne volonté... Que par ailleurs, cette question avait fait l'objet, autrefois, de conversations diplomatiques restées sans effet. Je promis que je transmettrais au ministre de l'Air, de qui nous relevions, son intéressante suggestion.

Le soir, le général quittait Madrid et je prenais le chemin de Toulouse où, justement, un banquet était organisé en l'honneur de M. Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique. Je fis part au ministre de l'entretien que je venais d'avoir à Madrid et je pus croire, par le vif intérêt qu'il prit à ma communication, que des conversations s'engageraient entre les Gouvernements espagnol et français.



▲ Le télégramme annonçant la libération de Jean Mermoz

▼ L'arrivée en barque à Villa-Cisneros de Reine et Serre après leur libération



33 - Au milieu des drames, un peu d'illusions

Depuis la captivité de Mermoz, les courriers s'étaient suivis à une cadence régulière, sans incidents notables.

Mais, de nouveau, le 17 octobre, un télégramme nous signalait la disparition du courrier Cadasam (Casablanca-Dakar, samedi), et M. Jaladieu, chef d'aéropole à Agadir, nous adressait les rapports qui suivent :

Aéropole d'Agadir.

Rapport sur l'atterrissage de l'avion 205 en zone dissidente.

Le 17 octobre 1926, le courrier Cadasam, avion 205, pilote Pivot passager M. de Longivière, interprète Mohamed. Avion bis 174 pilote Reine, passager M. Meunier, interprète El Hossine ne partait d'Agadir qu'à 6 h 45 par suite d'un faux départ du pilote Reine provoqué par un excès de température 100° au thermomètre.

Conditions atmosphériques : vent d'est très violent soufflant par rafales (siroco), température à l'ombre 40°.

J'étais persuadé que le mauvais temps était localisé dans le couloir formé par l'Atlas et l'Anti-Atlas.

A partir d'Aglou, j'espérais que les pilotes trouveraient un temps plus favorable.

A 10 heures, je recevais un coup de téléphone du service des renseignements de Tiznit m'annonçant que le pilote Reine venait de se poser pour demander qu'on aille secourir le pilote Pivot tombé en panne dans la région des Sbouia, non loin de l'oued Areksy à 4 kilomètres plus au sud du lieu d'atterrissage du pilote Reine, décembre 1925.

Le capitaine de Bellemare, commandant l'annexe de Tiznit, se rendait à Agadir pour envoyer le caïd à la recherche de l'équipage. Le caïd se mettait en route aussitôt. Je téléphonais au colonel, commandant le territoire d'Agadir pour lui rendre compte ; ce dernier me répondait avoir donné les instructions en conséquence dès l'atterrissage du pilote Reine.

Il me fit part qu'il ne reculerait devant aucun moyen pour secourir le plus rapidement possible le personnel. Après avoir prévenu la direction à Madrid, Paris, Toulouse et Casablanca, je partais pour Tiznit, en emmenant de l'essence pour l'appareil du pilote Reine.

Le capitaine de Bellemare me fit part des dispositions qu'il avait prises et m'a prié d'attendre avant de repartir, de laisser tomber sur la casbah du caïd Ahmed, lui annonçant l'atterrissage, une lettre qu'on était en train de rédiger.

Départ de Tiznit à 14 h 15, les conditions atmosphériques sont plus favorables, le sirocco s'est un peu calmé la température est moins brûlante. Après 30 minutes de vol nous sommes arrivés sur la casbah du caïd, l'interprète a laissé tomber la lettre.

Dix minutes plus tard nous survolons la plage où s'était posé le pilote Pivot.

L'appareil était entièrement détruit, une vingtaine de Maures s'en disputaient les derniers débris. Après trois passages au-dessus à une dizaine de mètres, nous avons mis le cap sur Juby où nous sommes arrivés à 18 h 15. Je vous prévenais par radio du résultat de nos recherches, en même temps j'envoyais un message au colonel commandant le territoire d'Agadir pour lui annoncer la destruction par les Maures de l'appareil.

La distance à vol d'oiseau de Tiznit au lieu d'atterrissage étant de 100 kilomètres, il ne faut pas compter avoir des nouvelles de l'équipage avant mardi ou mercredi.

Pour ma part, ayant prévenu le caïd Ahmed, j'espère que nous aurons des nouvelles plus tôt que lors de l'atterrissage de Reine.

Dans le cas où l'appareil aurait été intact, je m'y serais posé quoique la plage ne s'y prêtât pas.

Des l'arrivée des premières nouvelles, vous serez immédiatement prévenu.

Le chef d'aéropole,

Ce fut avec un particulier acharnement que trois tribus se disputèrent les deux blancs et leur interprète, qu'ils avaient eu soin de dévêtir complètement, et firent main basse sur tout le contenu des avions. Une Mauresque s'étant emparée d'une paire de pantoufles qu'elle pressait comme un trésor sur sa poitrine, fut poursuivie, jetée à terre, clouée au sol d'un coup de poignard et, lorsque ses bras se détendirent, les

meurtriers lui arrachèrent le précieux butin qu'ils avaient estimé valoir une vie humaine.

L'on imagine quel pouvait être l'état d'esprit des trois captifs nus pendant ces combats à l'arme blanche dont ils étaient l'enjeu.

La fraction dissidente de la tribu des Sbouia, qui sortit victorieuse de la lutte, les emmena sous bonne escorte.

Le 11 novembre, moins d'un mois après, le sang des nôtres payait un lourd tribut.

Au cap Bojador, à 200 kilomètres au sud du cap Juby, l'avion piloté par Gourp se vit contraint d'atterrir. L'appareil de secours, piloté par Érable et dans lequel avait pris place un de nos mécaniciens espagnols, Pintado, se posa, suivant les prescriptions, à ses côtés.

Le moteur fut laissé au ralenti. La panne de Gourp paraissant grave, le transbordement du chargement fut décidé et rapidement mené, car un groupe de Maures, jusque-là masqué par les vallonnements du sol, venait d'apparaître.

Vivement, Érable, Pintado et Gourp essayèrent de regagner leur place dans l'avion de secours, mais une salve les coucha au pied de l'appareil.

Érable et Pintado avaient été tués sur le coup ; Gourp, frappé dans le dos vivait encore. Il fut emmené. Se rappelant qu'il avait toujours sur lui un flacon de teinture d'iode, il le tira de sa poche et en vida le contenu, - pour mettre fin à ses horribles souffrances.

Quelques heures après, il put être arraché par les nôtres à ses meurtriers et transporté au cap Juby, où un avion vint le chercher pour le conduire à Casablanca. Il n'y survécut que deux jours. Cet assassinat mit un deuil de plus dans nos cœurs.

À Toulouse, on travaillait dans le silence. C'est que, là-bas aussi, une bataille se livrait, d'un autre caractère, il est vrai, mais non moins farouche entre les hommes et la matière qu'ils cherchaient jour et nuit sans désespérer, à dominer.

Réduire, réduire les causes de pannes, tout le problème était là : sauver la vie des camarades, déjouer les intrigues, en finir avec le monstrueux chantage des Maures.

Si nous avions ressenti les uns et les autres plus douloureusement ce triple meurtre, c'est que ce sacrifice aurait pu être évité. La déficience de la garde espagnole, l'interdiction qui nous avait été faite de nous armer, nous laissaient sans défense.

Capables de tous les héroïsmes, de tous les dévouements, nos hommes puisaient dans ces événements des énergies nouvelles.

Aucun, calcul n'était jamais à la base de leurs plus belles prouesses, ils se croyaient toujours inférieurs à leur devoir ; aussi, s'étonnaient-ils moins d'un reproche que d'un éloge.

Pour la plupart encore adolescents, ils portaient en eux cette candeur que ni la vie trouble des grandes villes ni les mauvais conseils n'avaient entamée, mais les livrait sans méfiance à toutes les aventures à un âge où la nature compose facilement avec les tentations.

Après avoir rêvé ou s'être battu en plein ciel, pendant des heures, la chambre, au retour, paraissait bien déserte ; l'on tressaillait au son d'une voix de femme, une robe prenait à leurs yeux, un pouvoir magique.

Quelle audace il devait falloir pour fixer un joli visage, quel courage pour oser s'adresser à une "*dame*" ! Cette "*jeunesse*" appartenait déjà à *celles* qui parleraient les premières. Les soirées étaient longues à Dakar, l'atmosphère pesante, les tempes battaient souvent - et c'était ainsi jusqu'au jour où un guide habile ouvrait à ces "*grands enfants*" la porte de ces demeures qui semblent mystérieuses et où l'on pénètre le cœur en émoi.

Des rires de femmes, un parfum violent qui prend à la gorge, de la fumée de tabac : c'est la maison de "*l'amour*" !

Les initiatrices qui y habitent ont tout de suite compris. Leur tendresse se fait maternelle, admirative ; et il y a chez elles une part de sincérité. Car elles admirent, vraiment, ces demi-dieux qui s'ignorent ; leur naïveté en impose à leur expérience. Elles osent des caresses presque pudiques et les vouvoient - le tutoiement est pour les autres, - leur langage se fait plein de précautions et de mots qu'elles voudraient prononcer pour la première fois.

Les sujets de conversation sont faciles parce qu'elles connaissent les aviateurs, les noms des pilotes, des mécaniciens, des radios... parce que les journaux parlent d'eux... Il en est qui conservent des portraits

découpés dans ces journaux... Et justement... Le monde est en vérité, tout menu.

En effet, des images sont épinglées sur les murs ou fichées dans le coin des glaces et les visiteurs s'y reconnaissent.

Ainsi, le rêve prend forme de réalité. *Celle* que l'on croyait voir, devant soi, là-haut, à plusieurs centaines de mètres, avait les mêmes yeux, les mêmes traits, la même voix. Elle attendait tout près, à quelques pas de la maison. C'était le destin... Le même destin à qui ils reprochaient d'avoir jeté ces pauvres femmes abandonnées dans le malheur. Et un sentiment naît étrange et complexe, fait d'émotion et de révolte - dans ces jeunes cœurs déjà prisonniers.

Le "*refuge*" est trouvé. Quand le soir arrive, que l'on revient d'une étape, l'on a hâte d'aller raconter les péripéties du voyage, sûr d'être écouté. L'on sait qu'une caresse consolera d'une déception, qu'une caresse récompensera un effort, cette caresse à laquelle l'on a pensé tout le long de la route et que l'on ne paiera jamais de toute sa reconnaissance.

Mais la renommée et la jeunesse sont en ces lieux l'objet d'empressement dont souffrent les "*personnalités*" qui jusque-là bénéficiaient d'un zèle particulier et d'une liberté absolue.

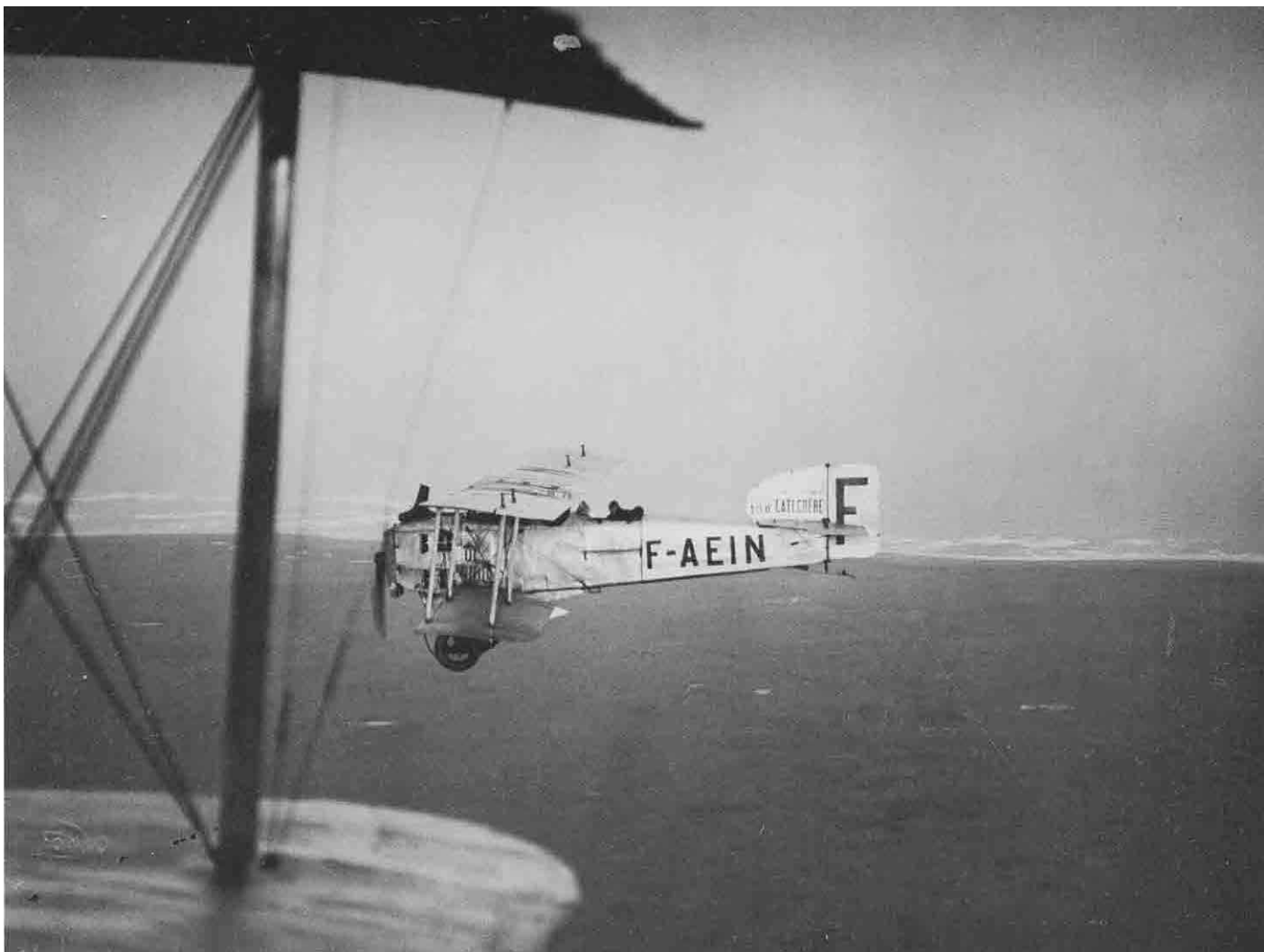
La présence triomphatrice des aviateurs, incommode, et l'on parle, dehors, de "*mauvaise tenue*", de "*scandale*" !

Je fus informé. Deux de nos pilotes étaient plus particulièrement visés.

Les plaintes que je reçus témoignaient d'une austérité dont on n'aurait pas su dire si elle était sincère ou désintéressée.

Nous exigeons, bien entendu, de notre personnel une conduite exempte de reproches - à quoi il répondait sans peine - mais avions-nous vraiment le droit d'intervenir dans sa vie intime, dans le choix de ses distractions ?

Toutefois, les "*personnalités lésées*" étaient d'importance et ne pouvaient être traitées sans ménagements.



Les Breguet 14 sur la côte mauritanienne

34 - Saint-Exupéry au Rio de Oro

Que pouvait valoir, du point de vue, de l'État français, la proposition du général Nunez de Prado, ou, plus exactement, du Gouvernement espagnol ? – Les desseins des dieux sont impénétrables. Mais, du point de vue de notre entreprise, elle présentait un intérêt incontestable.

Une organisation méthodique, énergique, nous eût sans doute épargné de nouveaux déboires et eût peut-être permis de sauver la vie de plusieurs de nos camarades.

Qu'était en réalité le Rio De Oro ?

M. de Saint-Exupéry, qui fut pendant près de deux ans, notre chef d'aéropole à Juby, nous le dira.

M. de Saint-Exupéry était entré aux lignes Latécoère le 14 octobre 1926, sur la présentation de l'abbé Sudour, directeur du collège Bossuet.

J'avais rencontré sur le front de la Somme ce prêtre-soldat, admirable par sa haute culture, la mesure de son caractère et un courage à toute épreuve, et nous nous étions liés d'une sincère amitié en dissertant autour de quelques livres qui composaient l'ambulante et modeste bibliothèque de ma "*cagna*". Chaque fois que les circonstances le permettaient, j'attendais la toujours trop brève visite de M. l'abbé, et nous reprenions nos controverses littéraires ou philosophiques, en nous taquinant sur l'interprétation de certains textes, ce qui est l'une des plus aimables formes de relations entre les hommes.

Nous devions nous retrouver à Paris où l'abbé Sudour dirigeait l'École Bossuet, et je lui confiai l'éducation de mon fils.

Un jour, l'abbé vint me voir et me parla d'un de ses anciens élèves dans des termes si élogieux qu'il eût tôt fait de l'imposer à mon attention. Cet ancien élève, féru d'aviation, était un excellent pilote ; son désir, son unique ambition, - malgré les engageantes promesses d'un talent d'écrivain qui semblaient le destiner aux lettres - était de devenir "*pilote de ligne*".

Les tentatives que sa famille et l'abbé lui-même avaient faites pour contrecarrer cette vocation, s'étaient heurtées à une volonté inébranlable.

Me sachant à la direction de l'Entreprise, M. l'abbé Sudour venait donc me demander s'il était possible de recevoir parmi nous, son cher Saint-Exupéry, persuadé qu'il était que je veillerais sur lui, et lui confierais un poste où il courrait le moins de risques.

D'ailleurs, son instruction et son intelligence, la connaissance qu'il avait de l'aviation, lui permettraient à coup sûr de rendre d'excellents services, auprès de la direction.

Je rassurai l'abbé quant au danger qu'une injuste légende, faite de "*nouvelles sensations*", tendait à accréditer, mais je ne pus lui dissimuler que, tout en étant disposé à accueillir son protégé, j'étais dans l'impossibilité de l'exonérer des épreuves préliminaires de vol, ainsi que d'un stage indispensable sur la ligne.

Cette règle était chez nous commune et imprescriptible. J'ajoutai que nous limiterions ce stage, si les qualités de notre recrue permettaient de l'adjoindre à la direction de notre compagnie.

12 octobre, je recevais à mon bureau M. de Saint-Exupéry.

La conversation avec ce grand garçon timide, qui paraissait ennuyé d'être si grand et de tenir trop de place dans son fauteuil, me confirma l'impression que j'avais gardée du portrait que m'avait fait de lui l'abbé Sudour.

D'une modestie qui semblait lui avoir fait perdre la mémoire, quand je le questionnai sur certains épisodes à son avantage qui m'avaient été signalés, il s'animait dès que nous parlions du sujet qui lui tenait à cœur : nos méthodes de travail et la vie de nos pilotes sur la ligne.

Je lui annonçai qu'il aurait à subir des épreuves de pilotage à Toulouse et qu'en cas de réussite, il serait admis à piloter sur le réseau pendant une période que nous fixerions plus tard.

— « *Et ensuite ?* » me demanda-t-il inquiet.

— « *Ensuite... Eh bien ! Notre chef d'exploitation a besoin d'être secondé.* »

Rougissant de tout son visage, il m'interrompit d'une voix qu'il fit suppliante :

— « *Monsieur... je voudrais surtout voler... seulement voler.* » Et il mit une telle âme dans cette prière que j'en fus ému.

À coup sûr, il ne devina pas le plaisir qu'il venait de me faire. J'avais été tant de fois sollicité pour des emplois de "tout repos" par des aviateurs trop "blasés" !

— « *Quand voulez-vous partir pour Toulouse ?* » lui demandai-je.

— « *Ce soir même, si vous le désirez...* »

— « *D'accord... Vous demanderez à voir M. Daurat, notre chef d'exploitation, que je vais prévenir par téléphone.* »

Je voulus lui parler de ses essais littéraires, mais Saint-Exupéry avait déjà le regard tourné vers la porte. Le 14, deux jours après, il faisait partie de notre personnel navigant.

M. de Saint-Exupéry tint ce que l'abbé Sudour avait promis.

Et nous mîmes le comble à sa joie, lorsque nous le désignâmes comme chef d'aéroparc au cap Juby.

Dans ce poste particulièrement délicat, son éducation, sa loyauté, son courage, lui gagnèrent la sympathie du colonel de La Pena et de ses officiers.

Au cap Juby, de Saint-Exupéry put y faire de l'aviation aux avant-postes, des vers, un roman, et s'y laisser pousser une longue barbe.

Son étude sur le Rio de Oro, est postérieure à la période que nous traitons ici ; - elle fait, en effet, allusion à un incident - (captivité Reine et Serre qui eut lieu en 1928), mais la situation en Mauritanie espagnole n'ayant subi aucune modification - nous avons pensé que, par la lecture de ces pages remarquables, nos lecteurs s'expliqueront mieux les faits que nous avons relatés, et ceux qui vont suivre.



Antoine de Saint-Exupéry à Cap-Juby, le colonel Bens à sa gauche

35 - Le problème « Dakar-Buenos Aires » est virtuellement résolu

D'accord avec l'Argentine et l'Uruguay, sur les bases de nos propositions, nos discussions s'attardaient avec le Brésil désormais divisé en partisans et adversaires de notre projet.

Depuis la déclaration du président de la République brésilienne, le 3 mai 1925, et la lecture de son message au Congrès, par lesquels il se prononçait nettement en faveur de la liaison aérienne : Amérique-Europe, une campagne de source allemande était menée qui trouvait, dans le sein même du Gouvernement, un auditeur attentif en la personne de M. Koeller dont le nom décelait les origines.

Placé à la tête de l'Aéronautique, M. Koeller refusait son agrément à notre entreprise. M. Sâ, ministre des Travaux publics, au contraire, s'en étant fait le défenseur, parvenait, le 22 mai 1925, à obtenir l'accord du président de la République et de la majorité des membres du Gouvernement.

Le 1^{er} octobre paraissait à *L'Officiel*, la Convention par laquelle la "Compagnie de Imprehendimentos Aereos", que nous avions formée, était autorisée à exploiter la ligne aérienne France-Brésil.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ni la signature du président de la République, dont les pouvoirs sont, dans ces pays, très étendus, ni sa publication à *L'Officiel*, ne donnèrent à cette convention la force d'une loi.

Le décret fut attaqué et le tribunal des Comptes, qui n'est cependant qu'un organe simplement consultatif, en suspendit les effets le 23 octobre, en interdisant l'enregistrement de la Convention pour les motifs suivants :

- D'après l'examen du dossier, les ministres de la Guerre, de la Marine et des Affaires étrangères, ne paraissaient pas avoir été consultés.

- La concession, du point de vue de la Navigation de cabotage était contraire aux principes de la Constitution.

- La société Brasileira dos Imprehendimentos Aereos (la nôtre) dont tous les éléments auraient dû être Brésiliens, comprenait des étrangers.

S'il y eut conflit dans les hautes sphères, ce ne fut pas sans joie que la presse allemande accueillit la décision du tribunal des Comptes.

De grands titres en première page de leurs feuilles annonçaient : « *La société B.E.A. espérait monopoliser l'aviation-marchande au Brésil* » ou bien : « *Une décision judicieuse, sensée, du tribunal des Comptes.* »

Mais, au vrai, il n'y avait que de rares éléments parmi les dirigeants du pays qui partageaient cet enthousiasme. Si le Brésil, dans sa grande majorité, redoutait, depuis la révolution de Sao-Paulo, l'hégémonie nord-américaine, il craignait bien davantage la mainmise des Allemands dont il connaissait les ambitions. L'Italie, à ses yeux, malgré le nombre imposant de ses ressortissants, ne lui portait pas ombrage ; la France, dans le domaine financier, avait perdu la place qu'elle y occupait autrefois, mais gardait intact tout son prestige moral.

L'Angleterre, seule, jouissait d'une sympathie entière, réelle et en usait pour affirmer et étendre son influence.

L'Espagne n'y était guère aimée ; l'Argentine était la sœur que l'on jalouse et que l'on dispute à tout propos : sentiment d'ailleurs partagé ; l'Uruguay, qui servait de mur mitoyen entre les deux grandes Républiques, avait su s'assurer l'amitié de l'une et de l'autre.

Le flottement que provoqua la singulière attitude du tribunal des Comptes donna quelque espoir à M. Raggi, représentant l'Italie ; à M. Howers, représentant l'Amérique du Nord, et, tout particulièrement à M. Jordan, représentant de l'Allemagne, dont l'activité pouvait justifier les illusions, les trois n'ayant qu'un seul et même objectif.

Mais, comme de toutes ces batailles que l'on engage, en raison de leur âpreté même, il semble difficile qu'il sorte une victoire qui vaille le prix des sacrifices consentis, nous ne nous étions à aucun moment écartés de ce principe : arriver les premiers pour n'avoir à concurrencer personne.

Malgré les contretemps, notre dossier gardait une belle avance et les discussions en cours n'ouvraient pas la voie d'autres projets.

En Argentine, en Uruguay, notre place était acquise.

Ainsi, comme en Espagne, nous nous retrouvions toujours en présence du même adversaire tenace, méthodique, propagandiste à grands frais, souvent maladroit, par une absence totale du sens de l'opportunité et de toute psychologie.

Nos luttes, cependant, ne prirent jamais, nulle part, un caractère d'agressivité ; elles gardèrent une belle tenue - chacun jouant suivant sa règle.

C'est sans doute parce que, nous étant déjà rencontrés en d'autres occasions... nous nous connaissons bien...

Habitués aux difficultés, la remise en cause de notre accord avec le Brésil ne nous contraria que pour le temps qu'elle nous faisait perdre. En Amérique du Sud, comme en Espagne, il fallait savoir attendre. Aussi, l'exécution du programme de notre matériel destiné à la ligne Natal-Buenos Aires avançait à une cadence accélérée. Les cellules de notre nouvel appareil Latécoère 17, étaient en construction et l'étude du Latécoère 28 - qui devait fournir une si belle carrière - allait entrer dans la voie des réalisations.

Un moteur nouveau, dont les premiers essais avaient été concluants, fut adopté. Son mode de refroidissement par air, le désignait tout spécialement pour le service sur les côtes d'Afrique et d'Amérique. L'étude de l'hydravion qui devait être affecté à la traversée de Saint-Louis à Natal - (les difficultés que présentait la base de Dakar nous avaient fait préférer celle de Saint-Louis) - était vivement poussée ; tandis qu'un de nos ingénieurs, M. Talbot, organisait la liaison par radio.

Afin d'en terminer avec les accords, Latécoère décida de se rendre à Rio-de-Janeiro, à Montevideo et à Buenos-Aires.

Je dus donc quitter Madrid - non sans appréhension - car il n'eût point fallu un grand effort pour y compromettre définitivement notre équilibre.

En quelques jours, nous établîmes un plan de travail ; toutes les questions furent étudiées, à l'exception d'une seule, celle concernant le matériel maritime, l'état-major de la Marine ayant répondu négativement à la demande de prêt de quelques vedettes, que nous lui avions adressée.

Le 15 novembre, Latécoère s'embarquait à Bordeaux à destination du Brésil. Je chargeai aussitôt M. Roquefort, un de nos plus actifs et dévoués collaborateurs, ayant appartenu à la marine marchande, de se procurer des vedettes aptes à assurer le service Saint Louis-Natal, jusqu'à la mise en ligne de nos hydravions.

Ses recherches furent infructueuses ; sur la presque totalité des places d'Europe, il ne trouva que matériel inutilisable ou douteux, ou hors de prix.

La solution de ce problème était à chercher.

En attendant, le moteur choisi, dont nous tairons le nom, se révélait à l'usage et malgré ses promesses, d'une déficience redoutable. Deux de nos pilotes avaient connu des pannes graves.

Ma décision fut rapidement prise. Je l'éliminai du programme et mon choix se porta sur deux moteurs de marques et qualités différentes, dont le long et honorable passé constituait, à mes yeux, une garantie suffisante.

Daurat, que les mécomptes du moteur abandonné avaient vivement inquiété, fit procéder sans délai à la transformation des bâtis.

Nous devions, par la suite, nous féliciter des résultats de notre mesure. Il restait donc à résoudre l'importante question du matériel marin.

Une entreprise d'une telle envergure et du caractère de la nôtre, réalisée grâce à l'effort d'hommes que réunit une même foi, trouve toujours dans ses heures difficiles, des concours qui lui assurent le succès. Le colonel Denain qui avait à chacune de mes visites, au sujet de Mermoz, manifesté le vif intérêt qu'il portait à nos lignes, allait nous donner toute la mesure de sa grande bienveillance.

Il est l'un de ces chefs dont la porte demeure toujours ouverte, et auprès de qui l'on est certain de trouver un appui.

Ce soldat exemplaire de l'Air, qui a promené son fanion d'Europe en Asie, allié à ses vertus militaires les qualités du diplomate et de l'homme d'État. Compréhensif et humain, il sait être ferme quand il a épuisé tous les recours de la persuasion.

C'est donc vers lui que ma pensée se porta dès que le problème des vedettes m'apparut d'une solution difficile.

Le colonel m'accueillit du sourire que je connaissais bien et qui me conviait à parler sans détours.

— « *Et Mermoz ?* » me demanda-t-il.

— « *Il va..., mon colonel... S'il est aussi satisfait de nous que nous le sommes de lui...* »

— « *Il l'est,* » m'interrompit le colonel Denain.

Et il me désigna, sur sa table, une lettre de Mermoz : ses plus récentes confidences.

Je le mis au courant de l'état d'avancement de nos travaux, je ne lui dissimulai pas mes craintes au sujet de la liaison maritime.

Le colonel fixa son monocle, réfléchit.

— « *Voyez donc l'amiral Vedel, à la présidence... Il vous écouterait volontiers. Rappelez-lui votre demande, insistez sur l'urgente nécessité des vedettes... Je lui parlerai de vous... Lorsque vous aurez été reçu, vous reviendrez me rendre compte de votre entrevue... Votre entreprise est d'intérêt national et nous avons le devoir de l'épauler.* »

En le quittant, je me sentais plein de confiance. Mon pas était si léger qu'il me porta vite loin de la présidence où je venais d'oublier le taximètre qui m'y avait conduit.

L'amiral Vedel voulut bien me recevoir et m'entendre.

Il connaissait les motifs du refus que l'état-major avait opposé à notre demande, et il m'expliqua avec clarté combien ce refus était justifié.

Si la Marine avait bien le désir de contribuer au succès de notre œuvre, elle redoutait, pour son matériel, la manière dont nous croyions pouvoir l'utiliser.

Or, elle ne disposait que d'une vingtaine d'unités du type chasseurs de sous-marins de 6 000 chevaux, que nous avions sollicités, et ne pouvait, par conséquent, en distraire sans des garanties que, par notre inexpérience, nous n'étions pas en mesure de lui offrir.

Ces unités étaient, en effet, loin de pouvoir assurer pendant longtemps, un service sur 3 200 kilomètres de parcours à la vitesse de 20 nœuds ainsi que nous l'avions spécifié dans notre requête.

Je rassurai l'amiral Vedel. Je lui affirmai que mieux renseignés, nous reconnaissons une erreur que nous ne commettrions plus aujourd'hui.

Désirant nous complaire et, déjà pressenti par le colonel Denain, l'amiral me dit :

— « *Voulez-vous répondre aux questions que je vais vous poser ?* »

— « *Très certainement, amiral.* »

— « *À quelle vitesse utiliserez-vous ces vedettes ?* »

— « *À la vitesse de 12 à 15 nœuds ?* »

— « *Il serait préférable de ne pas dépasser 12 nœuds. Vous les fatigueriez moins et vos dépenses seraient sensiblement réduites...* »

— « *Quel service devrait assurer chaque unité ?* »

— « *Un aller et retour par mois.* »

— « *Combien d'unités vous faudra-t-il ?* »

— « *Six... Quatre en ligne et deux de secours.* »

— « *Qui les commanderaient ?* »

— « *Des capitaines au long cours.* »

— « *Je vous promets de m'occuper de cette question.* »

Je pris congé de l'amiral et me rendis aussitôt à l'appartement du colonel Denain que je trouvais comme toujours, à sa table de travail. Je lui rendis compte de ma visite. Il sourit satisfait... »

— « *Vous voyez bien qu'il ne faut jamais désespérer...* »

— « *Croyez-vous, mon colonel, que nous connaîtrons bientôt la décision de l'état-major ?* »

Le colonel sourit de nouveau :

— « *Vous recevrez une invitation pour la soirée de samedi prochain qui aura lieu dans les salons de la présidence... Nous tâcherons d'activer les choses... À samedi.* »

Un incident stupide, une indisposition absurde, faillit me tenir prisonnier à la chambre.

Mais l'alliance du ciel, de l'aspirine et du whisky, défit le sortilège. Seule ma vue était légèrement embuée. Dans les salons du palais de l'Élysée, au-dessous des grands lustres qui les éclairaient comme en plein jour, une foule d'uniformes brillants, d'habits barrés d'écharpes, de robes claires et d'épaules nues, évoluait devant mes yeux clignotants.

Une main me retint par le bras, une voix souffla à mon oreille :

— « Venez, il est là... »

Et le colonel Denain m'emmena en m'expliquant :

— « Je vais vous présenter au commandant Darlan... C'est le chef de Cabinet du ministre de la Marine... Exposez-lui votre cas... Je lui en ai déjà dit un mot. »

— « Le voici. »

Le commandant Darlan était le type du marin que l'on reconnaît même sous un habit civil, au balancement de sa démarche, au visage hâlé par le vent et l'embrun. De taille moyenne, la poitrine large, solidement campé, le regard clair et droit.

A mes premières paroles, il m'interrompit :

— « Je sais vos ennuis... Le colonel m'en a parlé... La question est réglée. Combien de vedettes vous faut-il ? »

— « Six, commandant... »

— « D'accord... »

— « Mais, l'état-major !... »

— « Aucune difficulté... Ces bateaux sont excellents... Je les ai commandés. D'ailleurs, on les fera revoir avant de vous les confier... Prenez-en soin, car la Marine n'est pas très riche et il faudra les lui rendre en bon état... »

Et, comme je lui tendais mes deux mains, en lui exprimant toute ma reconnaissance, il me dit :

- Vos mains brûlent de fièvre... Allez-vous reposer. Je réglerai tout ça avec le colonel Denain... »

- Un dernier mot, commandant... Puis-je télégraphier à Latécoère qui est à Rio-de-Janeiro, et attend, Dieu sait avec quelle impatience, d'être rassuré ?... »

- Le télégraphe est là... On va vous y conduire. »

Latécoère s'accommodait mal des lentes méthodes administratives, des subtilités, des attermoiements des autorités de ces pays où il venait pour la première fois. Il réclamait sans cesse une intervention plus précise, plus efficace du Gouvernement français, d'autant plus que, averti de sa présence, l'Allemagne avait envoyé à Rio-de-Janeiro l'ancien ministre Von Luther dont l'habileté diplomatique était notoire.

Pourtant, au Quai d'Orsay, l'un des hommes les plus remarquables de notre époque, qui avait donné un sens et une autorité certaine au poste qu'il occupait, M. Philippe Berthelot, avait maintes fois déjà signalé avec fermeté à nos ambassadeurs, l'intérêt qu'il y avait à aboutir vite. Mais les ambassadeurs se heurtaient aux habituelles intrigues...

Dans la course où nous étions engagés, la barrière qui se fermait devant nous favorisait nos concurrents qui gagnaient ainsi, sur la distance qui les séparait de nous.

Il fallait donc frapper un grand coup et franchir la barrière.

Je repris le chemin de l'Élysée, persuadé d'y retrouver de nouveau le soutien dont j'avais besoin.

— « Eh bien ! Tout paraît marcher, selon vos désirs, » me dit le colonel Denain en me recevant...

— « Pas tout à fait, mon colonel. »

— « Qu'y a-t-il encore ? »

— « Le Brésil emploie des moyens dilatoires et Von Luther épaulé par le ministre de l'Aéronautique M. Koeller, paralyse notre action à Rio. »

Le visage du colonel devint grave.

— « Ah !... Ah !... Mais, que fait le Quai d'Orsay ?... »

— « Le Quai d'Orsay est déjà intervenu à plusieurs reprises, sans résultat positif... »

— « Alors ?... »

- « Alors, j'ai pense que, peut-être, une intervention plus haute... »
- « Le Président ?... » s'étonna le colonel Denain.
- « Oui, mon colonel... Le président de la République... »
- « Mais la Constitution ne le permet pas... »
- « Pardon... Je l'ignorais... »

Un silence suivit.

- « Seul, le Conseil des ministres pourrait autoriser le Président..., » reprit le colonel.
- « Est-ce que le président Doumergue est au courant de cette question ? »
- « Il la suit avec le plus vif intérêt... »
- « Ne serait-il pas possible de lui demander son avis ? »
- « Cela est possible... Mais M. le président du Conseil, voudra-t-il donner le sien ? »
- « Je crois que M. Poincaré est très favorable à notre entreprise... »
- « En êtes-vous sûr ? »
- « Oui, mon colonel. »
- « Laissez-moi réfléchir... je vous téléphonerai... »

Dès le lendemain soir, j'étais prévenu que le président Doumergue interviendrait et, le surlendemain matin 13 janvier 1927, vers 9 heures, M. Harrismendy qui secondait au Quai d'Orsay, M. Ph. Berthelot pour les affaires d'Amérique, m'apprenait par fil l'heureuse nouvelle et me demandait d'aller le voir.

Quand je me trouvai en sa présence, l'aimable et souriant diplomate en m'offrant un siège, me dit :

— « Eh bien ! Cher monsieur, que voulez-vous que M. Doumergue dise à ses collègues du Brésil et de l'Argentine ? Voici du papier, voici une plume. »

Mon étonnement et mon émotion n'échappèrent point à M. Harrismendy et quoi qu'il s'en divertît, il tint à me faire reprendre assurance. La confusion que j'éprouvais avait pour cause et l'importance de l'intervention et le parti que je songeais à en tirer.

Il me fallait trouver la formule qui engageait à la fois le Brésil à se prononcer favorablement, et le Gouvernement français à reconnaître implicitement la nécessité des sacrifices qui allaient lui être demandés. Ce ne fut donc pas sans avoir mesuré la portée de chaque mot, et à chacun d'eux consulté M. Harrismendy, que deux dépêches furent rédigées.

De l'avis du diplomate, elles avaient « bonne tournure », mais il nous restait à obtenir l'approbation de M. Berthelot, et je ne puis dissimuler que mon anxiété ne prit fin que lorsque M. Harrismendy revint en m'annonçant : « Félicitations, M. Berthelot approuve. »

Ces deux messages, les voici :

Le 14 janvier 1927. Pour le président de la République des E. U. du Brésil à Rio-de-Janeiro.

« J'ai appris avec une vive satisfaction les bonnes dispositions du Gouvernement brésilien à l'égard du projet franco-brésilien de navigation aérienne et je tiens à vous dire combien, en France, on se félicite par avance d'une entente entre nos deux pays qui se trouveront très sensiblement rapprochés par la voie des airs dans leurs cordiales relations.

« Notre vif désir est que la réalisation de la ligne projetée s'opère le plus promptement possible.

« Je suis heureux de cette occasion qui me permet de vous assurer à nouveau de ma sincère amitié.

« Signé : Gaston Doumergue. »

Le 14 janvier 1927. Pour le président de la République argentine à Buenos-Aires.

« En prenant connaissance des pourparlers engagés actuellement auprès du Gouvernement de la République argentine, pour préparer une ligne de navigation aérienne allant de France à Buenos-Aires, je tiens à vous donner le témoignage de l'intérêt tout particulier que l'opinion publique française attache à une entreprise destinée à resserrer les liens qui unissent si cordialement nos deux pays.

« Je fais des vœux pour une prompte réalisation de ce grand projet en vous renouvelant l'expression de mon amitié.

« Signé : Gaston Doumergue. »

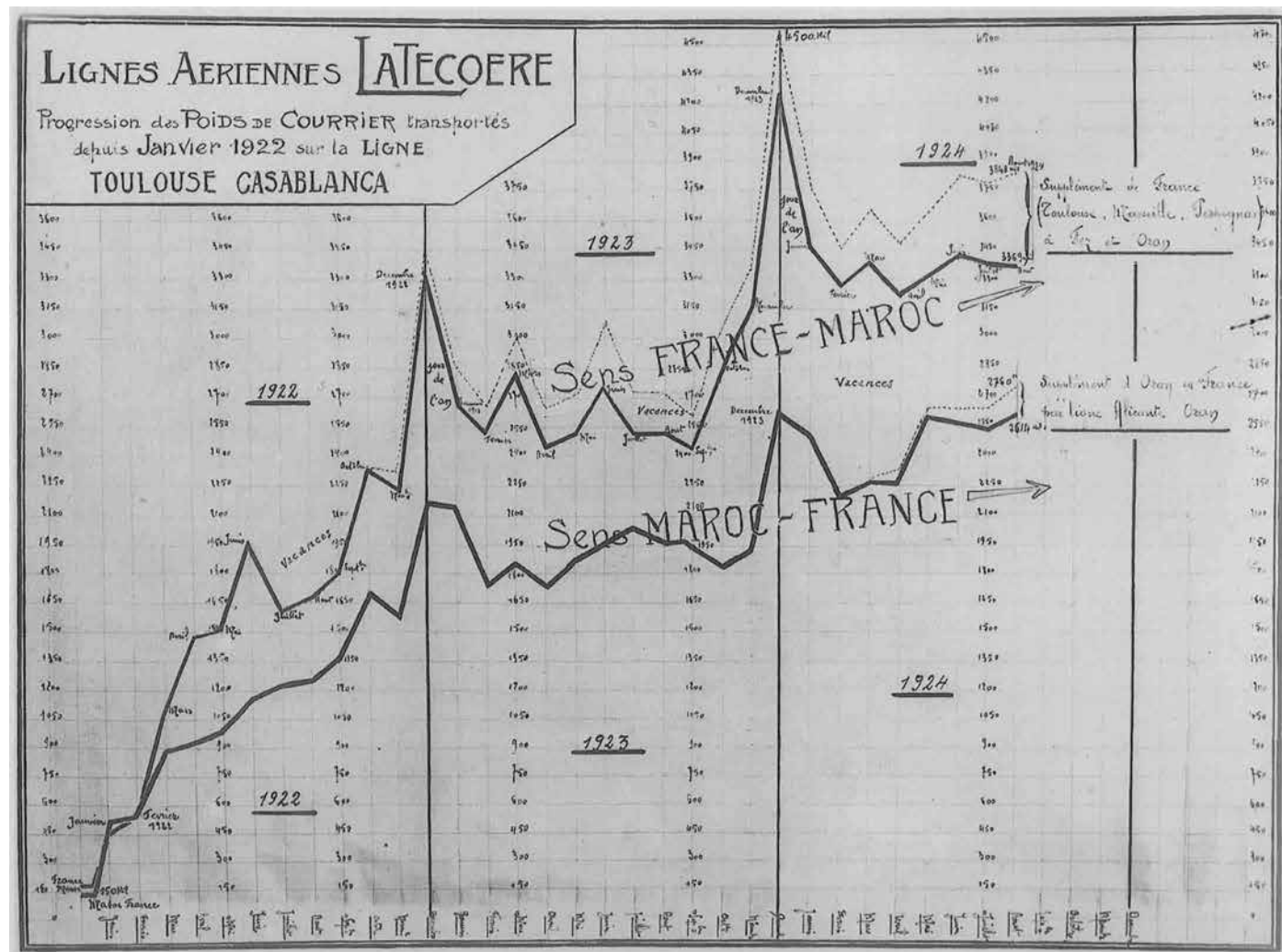
Ces deux messages signés le jour même par le président de la République, furent aussitôt câblés à nos ambassadeurs auprès des deux Républiques amies. Leur effet fut immédiat. Latécoère nous demandait aussitôt d'obtenir un décret concernant les surtaxes postales. L'administration des P.T.T. dirigé par M. Lebon et l'Aéronautique rivalisèrent de zèle. Une semaine leur avait suffi pour se mettre d'accord avec le Brésil, l'Uruguay et l'Argentine.

L'heure des réalités financières sonnait : il s'agissait maintenant de jeter les bases de la Convention avec M. Bokanowsky, ministre du Commerce, chargé de l'Aéronautique.

Le colonel Denain me facilita, encore une fois, la tâche en me présentant au ministre à qui il était lié par une vieille amitié. Il souhaitait que l'examen des clauses du contrat fût entrepris dans une atmosphère de parfaite collaboration. Dès la première entrevue, les deux points essentiels du contrat furent acquis : l'État français nous consentait un crédit annuel de 60 millions, et la durée de la Convention était fixée à 10 années. Le Brésil prenait enfin la décision d'autoriser notre exploitation entre l'Europe et son territoire ; l'Argentine et l'Uruguay ajoutèrent à une concession similaire une garantie de transport de 25 pour 100 de leur fret postal pour l'Europe. Latécoère regagnait Paris en février et allait pouvoir reprendre avec M. Bokanowsky la suite de la discussion des termes de l'accord.

M. Pranville, ancien élève de Polytechnique, qui nous avait donné à Toulouse, en sa qualité d'inspecteur général, tant de preuves de son activité et de ses intelligentes initiatives, était désigné pour assurer la direction de l'exploitation sur Natal-Buenos Aires et M. Talbot fut chargé d'assurer sur ce réseau, l'organisation de la radio. Une sélection effectuée parmi nos meilleurs pilotes, mécaniciens et radios, nous permit de mettre aux ordres de Pranville : Mermoz, Delay, Hamm, Pivot, Bédignan, Thomas, Vachet, Étienne, Delaunay, Depecker ; l'ingénieur-chef des ateliers, Barrière, son second Piron, trois chefs mécaniciens, Francques, Jaquinot et Roubes ; 40 mécaniciens, deux ingénieurs radio, 10 radios, et du personnel divers.

La caravane de l'Air franchissait l'Atlantique.



L'évolution du poids du courrier transporté sur la ligne France-Maroc

36 - Comment l'Espagne manifeste son mécontentement

Les accords conclus le 31 janvier 1927 avec les Républiques sud-américaines, pour une période de 10 ans, n'avaient pas été rendus publics. Néanmoins, dès le lendemain, 1^{er} février, ils étaient connus en Espagne. La presse madrilène consacra à cette information de grandes manchettes et de longs articles sans joie, illustrés de cartes du parcours aérien Toulouse-Buenos Aires ; le *Debate*, organe pro allemand, exhala sa rancœur.

Le *Bulletin périodique de la presse espagnole*, numéro 129, donna connaissance des manifestations publiques auxquelles se livrèrent le colonel Herrera et le commandant Franco, l'un et l'autre appartenant à deux sociétés hispano-allemandes : La "Colón" et la "Unión Aero-España".

Le commandant Franco alla plus loin, il adressa deux télégrammes plus que vifs, l'un à l'ambassadeur d'Espagne en Argentine, l'autre aux officiers de l'armée argentine pour s'étonner avec indignation qu'ils aient toléré la signature d'un contrat de cette nature avec une compagnie française.

À la suite de cet esclandre, le commandant Franco s'était vu infliger par le président du Directoire deux mois d'arrêts de rigueur, arrêts qui ne furent maintenus que quarante-huit heures, puisque le *Debate* annonçait le 4 février son départ pour un voyage d'étude en Allemagne.

De son côté, le colonel Herrera, dans les colonnes du *Liberal* du 8 février 1927, demande simplement que le survol de l'Espagne soit "interdit" à nos avions pour faire disparaître une concurrence qui portait préjudice à son pays, sans rendre service à personne.

M. Goicoechea, ancien ministre, opposé à notre entreprise et dont toute la sympathie était acquise aux Allemands, après une longue entrevue avec le Roi, s'embarquait pour la capitale argentine.

Le maire de Madrid, M. Semprun, croyait opportun d'aller reprendre avec Rome, l'étude d'un projet que l'Espagne avait précédemment rejeté.

Au Royal Aéro-club, le duc de Tetouan, ancien ministre du Directoire, annonçait dans un grand discours, l'ouverture par le Gouvernement d'un crédit de 160 millions de pesetas pour l'acquisition de 1 400 avions dont l'Espagne devait être dotée.

Une grande Fête d'aviation était organisée, sous la présidence du Patriarche des Indes qui bénit, en attendant la flotte aérienne du duc de Tetouan, les 108 appareils de l'Aéronautique espagnole. Leurs Majestés assistaient à cette fête.

Et l'intarissable *Debate* d'informer le public de la réalisation imminente par la Compagnie Lufthansa, de deux lignes :

1 - Allemagne - Amérique du Sud par Gênes, Barcelone et Madrid.

2 - Allemagne - Amérique du Nord par l'Angleterre et le Groenland.

Les appareils - non autrement désignés - auraient deux moteurs d'une puissance de 1 200 chevaux.

Sur les 220 hectares de l'aérodrome de Séville, les travaux pour l'installation du mât d'amarrage destiné au Zeppelin de la société hispano-allemande "Colón" étaient menés rapidement, sous le contrôle du lieutenant-colonel Herrera. Le prix du voyage Séville-Buenos Aires avait été déjà fixé à 5 000 pesetas et celui de la surtaxe postale à 2 pesetas par pli de 20 grammes.

Chaque fin d'après-midi, à l'heure où le Madrid mondain s'éveille et que la foule envahit les rues, des Junkers évoluaient au ras des toits aux cris d'admiration qui s'élevaient des terrasses des cafés et des cercles bondés.

C'était le marquis de Quintanar, fort expert en matière de propagande - et dont l'activité s'était exercée à Paris - qui avait imaginé pour le succès de la cause allemande, cette manière de la rendre populaire. Mais l'enthousiasme que ces démonstrations soulevaient, était fait surtout de curiosité, et ne semblait pas augmenter le nombre des convaincus. La presse, sauf de très rares publications acquises de tout temps à la France, faisait une large place à l'aviation allemande et à ses représentants. Le colonel Herrera, militaire silencieux et savant discret, connu ainsi, grâce aux gazettes, la notoriété et la gloire.

Dans le journal *La Nación*, sous la plume de M. Thomas Borrás, on pouvait lire :

« Herrera (le colonel) n'est pas un homme terrestre : « C'est "un homme du ciel" de ce ciel bas qui est le toit de "l'air libre..." »

« Il y a dix ans, il a construit ce Laboratoire de Madrid qui est le meilleur du monde. »

« À son retour de Melilla, où il ne séjourna que 4 mois (les militaires font généralement 2 ans de stage en Afrique) il parlait et écrivait l'arabe à la perfection.

« Précurseur d'Einstein (sic) et de la théorie de la relativité, ce génie de la science, écrivit, il y a bien des années, un ouvrage sur l'hyper géométrie appliquée à la mécanique, qui annonça à l'Europe la venue d'un savant exceptionnel. »

« Le Dr Eckner, directeur de la maison Zeppelin, figure parmi ses plus efficaces collaborateurs (sic)... »

Il ne semble pas que ces quelques traits brossés à la lueur du bon soleil madrilène, puissent nous permettre de présenter plus avantageusement le colonel Herrera.

En vérité, cette rapide ascension, nous était bien un peu due, mais le colonel ne parut nous en savoir aucun gré, à en juger par les papiers assez sévères que nous consacra le journal *El Liberal* qu'il éclairait de ses précieuses lumières.

Tout ce bruit fait autour de nous, nous commandait la prudence, mais ne pouvait, à la longue, ne point émouvoir l'opinion française.

Un député parmi les plus distingués du Parlement français, M. Emmanuel Chaumie, rapporteur de l'Aéronautique à la Commission des Affaires étrangères, dont la compétence, une vaste intelligence et une éloquence sobre et sûre donnaient à sa parole une particulière autorité, crut devoir mettre un frein à ces débordements par un article qu'il publia le 17 février 1927 dans le *Petit Journal*. Une polémique s'ensuivit.

Mais quelle était - à part ces manifestations spectaculaires, l'attitude des autorités espagnoles ? Nous avons vu ce qu'il en coûtait à ceux qui nous témoignaient quelque bienveillance ; et nous savions aussi, que si le général Primo de Rivera avait fait personnellement tout ce qu'il était en mesure de faire en notre faveur, on n'en pouvait dire autant du général Jordana qui était directeur du Maroc et des colonies et qui, jouissant d'appuis particulièrement puissants, pouvait nous manifester une hostilité qui se traduisait par des preuves qui ne permettaient aucune illusion.

Il eût été puéril de prétendre que les Espagnols contrevenaient aux dispositions de la Convention aérienne franco-espagnole qu'ils avaient signée, ou qu'ils avaient, en quelque circonstance que ce fût, outrepassé leurs droits, mais il était certain qu'ils faisaient de ces droits un usage vexatoire que ne pouvait justifier aucune considération avouable, politique ou militaire.

Depuis quelques années, l'Espagne cherchait à reprendre auprès des Républiques de l'Amérique latine une position et un prestige de Métropole commune. L'exposition panibérique de Séville n'avait pas eu d'autre objet que d'affirmer cette primauté incertaine.

Ce rêve d'hégémonie s'était alimenté d'un élément nouveau lorsqu'elle put concevoir des projets de liaison aérienne avec les Amériques, particulièrement avec l'Amérique du Sud. Placée au point de l'Europe le plus rapproché de la Nouvelle-Angleterre et de l'Amérique du Sud, l'Espagne depuis deux siècles à l'écart des grandes routes de trafic s'était subitement vue destinée à devenir l'unique voie de passage des courriers aériens unissant le nouveau monde à l'ancien.

Il y a évidemment, une large part de vérité dans cette notion que les Allemands développèrent et encouragèrent et qui justifiait l'effort déployé par la Lufthansa et par Junkers pour mettre la main sur l'Aéronautique de nos voisins.

Rien ne pouvait flatter davantage l'orgueil espagnol que cette espérance imprévue de redevenir l'intermédiaire obligé entre l'Europe et l'Amérique du Sud qui fut espagnole ; ils accueillaient, d'ailleurs, les anticipations les plus audacieuses avec la vanité des peuples qui se sont laissés distancer sur le chemin du progrès.

Mais si leur situation géographique exceptionnelle les destinait à jouer un rôle important dans le contrôle des lignes aériennes intercontinentales, il y avait cependant deux itinéraires possibles vers les îles du Cap Vert, dernière escale avant le Brésil ; et si, l'un part de Cadix et passe par les Canaries, l'autre, préférable à bien des titres, gagne l'Afrique Occidentale Française qui est au point où l'Atlantique est le plus étroit entre l'Afrique et l'Amérique.

Nous avons donc, comme l'Espagne et au même titre qu'elle, vocation à entreprendre cette liaison transatlantique ; mais, pour atteindre l'Afrique Occidentale, il nous fallait survoler l'Espagne et, sur cette côte saharienne des territoires qui, par une fiction internationale, passent pour être sous son autorité.

Nous étions donc à leurs yeux des concurrents, pis que cela, des usurpateurs qui ont l'inexcusable tort

d'avoir agi pendant qu'ils continuaient à délibérer.

D'où cet état d'esprit qui devait donner lieu à ces manifestations symptomatiques de militaires intempestifs ; comme si le passé ne nous avait pas déjà suffisamment éclairés.

En présence des accords franco-sud-américains, les dirigeants de l'Aéronautique espagnole se hâtèrent de mettre à exécution leur ligne Séville-Buenos Aires ; mais à l'étudier de plus près, il leur apparut que, entre Cadix et les Canaries, ils devraient survoler le Maroc français et que, peut-être, même l'Afrique Occidentale Française pourrait être pour leur entreprise une escale utile.

Aussi, brusquement, le Gouvernement espagnol, qui s'était toujours refusé à ouvrir des négociations pour la conclusion d'une convention aérienne franco-espagnole, manifesta-t-il le désir d'entamer des conversations sur la base des autorisations de survol et d'escales réciproques.

Nos négociateurs se mirent à l'œuvre, avec une hâte un peu exagérée, car nos avions survolaient déjà, en fait, l'Espagne et les territoires espagnols en vertu d'autorisations précaires, certes, mais qui ne pouvaient être révoquées que par un acte vraiment inamical dont il était difficile au Gouvernement de Madrid de prendre la responsabilité.

C'est au cours de ces négociations, à la veille même de leur conclusion, que fut inaugurée la liaison postale aéro-maritime, France-Amérique du Sud. Le premier avion de ce service devait passer le 1^{er} mars. Le 27 février, le gouverneur du cap Juby, sur un ordre venu de Madrid, nous mettait en demeure d'évacuer dans un délai de trois jours le hangar que nous avions construit, et qui était réquisitionné pour loger une escadrille espagnole.

Il y avait, évidemment, plus qu'une coïncidence dans ce rapprochement de dates et, cette mesure, les Espagnols le savaient bien, pouvait avoir les conséquences les plus graves.

L'on a vu combien la traversée des territoires du Rio de Oro était dangereuse. D'Agadir à Port-Étienne, il n'était possible d'atterrir qu'à Juby ou à Cisneros, partout ailleurs c'était la captivité et, parfois pis.

Or, il fallait, dans ces régions, protéger les avions contre trois ennemis : le sable, l'humidité, et les Maures. Le sable, qui s'infiltre jusque dans les pièces les plus délicates du moteur, l'humidité, que les condensations nocturnes font ruisseler et qui, à proximité de la mer, corrode les parties métalliques et détériore rapidement l'appareillage électrique ; les Maures, qui viennent jusque sous les murs du fort, piller et détruire. Jeter nos avions hors de l'abri que nous avions construit sous les balles des Maures et, grâce aux prodigieux efforts de nos hommes, nous obliger à les conserver en plein vent, c'était nous exposer systématiquement aux pannes et, peut-être, aux accidents.

Et encore, au prix de quels efforts, avions-nous pu construire ce hangar au cap Juby !

Mais, à Villa Cisneros, on l'a vu, aucune installation n'avait été autorisée, si bien que, quand un appareil de passage avait besoin d'une réparation, il était nécessaire, pour que le courrier continuât sa route, d'en faire venir un de Port-Étienne.

Même obstruction pour le balisage, même interdiction d'utiliser notre groupe électrogène, d'organiser une liaison par T.S.F.

Toutefois, ces manœuvres ne constituaient pas un fossé infranchissable. Aucun obstacle n'arrête une volonté qui ne connaît ni la fatigue, ni le découragement, ni la résignation.

Nos appareils furent protégés contre le sable et l'humidité par des couvertures ; contre le vent, par de solides amarres ; contre les Maures, par une surveillance vigilante de jour et de nuit et les courriers continuèrent de passer régulièrement.

C'est à ce moment que le colonel Herrera, cité par M. Chaumié dans son article, jugea utile de prendre la plume, et, dans une lettre au député français, il tenta une mise au point dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle fut imprudente.

37 - « *Il faut sauver la Ligne* »

En parachevant la dernière culée du pont aérien qui allait désormais réunir la France par-dessus l'Atlantique au nouveau monde, nous pouvions faire le bilan de nos réalisations de 1919 à 1926.

Nous avions relié, d'abord, la France au Maroc, par l'Espagne, ensuite au Sénégal et, enfin, à l'Amérique du Sud.

Nous avons également créé les Lignes suivantes :

Casablanca - Fès - Oran ;

Alicante - Oran ;

Marseille - Perpignan - Barcelone ;

Marseille - Baléares - Alger.

Nous avons parcouru 11 132 253 kilomètres, transporté 23 996 passagers - sans compter les équipages - et 22 565 989 lettres, formant un poids total de 456 657 kilogrammes.

Avec une direction restreinte mais active, et 68 pilotes, 450 mécaniciens, radios, matelots et colombo-philés, 30 ingénieurs et dessinateurs, nous avons accompli la tâche que nous nous étions fixée.

En dehors des installations des terrains, nous disposions, sur les Lignes ou en réserve, de :

150 avions et hydravions ;

850 moteurs de -180 à 500 chevaux.

4 stations de T.S.F.

4 vedettes de haute mer.

L'État nous avait versé, de 1919 à 1926, des subventions s'élevant au total de 100 664 239 francs. Et ces subventions prudemment administrées, nous avaient évité de faire appel à aucun concours financier ni au crédit public.

Le Conseil d'administration, présidé par Latécoère et composé d'industriels et techniciens de l'aviation, représentait l'harmonieux ensemble de notre communauté.

Placée au-dessus des passions, admirée ou jalousée au dehors, unique encore dans le monde par son étendue et son organisation, notre Ligne aérienne s'imposait désormais comme une nécessité et un exemple. Le prestige qu'elle portait au loin lui valait la considération des pouvoirs et la faveur générale.

Elle était à la fois un pavillon et un symbole.

Pour quelle raison, le ministre du Commerce chargé alors de l'Aéronautique, pourtant doué de belles qualités, ne comprit-il pas ou ne voulut-il pas comprendre que l'heure n'était point encore venue de donner à cette œuvre née d'hier, un caractère financier qui ne pouvait qu'en compromettre le normal développement ?

Certes, dès leurs prémices, nos Lignes avaient révélé leurs promesses, mais il paraissait bien imprudent de les considérer déjà comme pouvant servir à des fins trop positives et si étrangères à leur destin.

Autour de leur attrayante adolescence, les puissances d'argent, jusqu'alors distantes, montraient quelque empressement. Ayant laissé aux "*têtes brûlées*" les aléas de la période des risques des premières expériences, elles prétendaient au mérite d'arriver encore à temps pour jouer les mécènes tout en spéculant sur l'avenir. Un souffle nouveau agitait l'atmosphère de l'Aéronautique. Dans l'esprit du ministre, le volume de la subvention dépassait le petit groupe d'hommes composant notre Conseil, dans leur presque totalité peu initiés à ce qu'il est convenu d'appeler "*les grandes affaires*". Il eût préféré voir au sein de ce Conseil, des personnalités notoires de la haute finance qui auraient donné un éclat particulier à notre œuvre et présenté à ses yeux plus de garanties.

Cette conception était tout à fait nouvelle et le ministre ne la fit valoir qu'au terme de nos conversations, au moment de la signature du contrat. Conception un peu simpliste et inquiétante, car elle ne tenait compte ni de la fragilité de ce genre de puissance, - nous devions par la suite assister à tant de débâcles - ni des artisans dont elle allait brider les initiatives, ni enfin de la forme particulière de notre organisation.

Unis dans une foi commune, nous avons tous consenti, pour l'édification de notre monument, l'apport, de tous nos moyens, jusqu'au sacrifice, ce don de soi-même qu'aucun homme du dehors ne pouvait comprendre ni évaluer.

Nous constituions une famille. Les chefs étaient aimés et respectés, ils étaient les confidents et les conseillers : ils écoutaient les plaintes, allaient au-devant d'un désir, résolvaient une difficulté, facilitaient une union souhaitée : c'est dans une confiance mutuelle que résidait le secret de tant de gestes magnifiques souvent ignorés, auxquels on devait le succès de nos Lignes.

Mais cette œuvre toute fraîche avait, comme toute œuvre humaine, besoin de la consécration du temps. Lorsque le jour de la signature, le ministre, s'avisant d'inclure une clause par laquelle il se réservait le droit de confier quand il le jugerait bon, à un groupement de son choix, le contrôle de notre entreprise, nous redoutâmes le pire. Cette réserve n'était, évidemment, ni logique, ni juste, ni pratique ; elle était simplement arbitraire et dangereuse parce qu'elle retirait à notre entreprise toute sécurité dans l'avenir, toute autorité dans le présent et de ce fait, compromettait l'équilibre encore instable de son organisation. Du scepticisme des débuts à la croyance que les lignes aériennes pouvaient désormais se passer de leurs tuteurs, c'était vouloir franchir d'un bond un fossé trop grand, et le ministre n'en voyait point le péril ! Deux hommes se dressèrent alors, face à face, jeunes encore tous deux, l'un sûr de son pouvoir, l'autre convaincu de ses droits : MM. Bokanowsky et Pierre Latécoère.

Dans cette opposition qui se fit aiguë et où l'erreur du ministre justifiait la vivacité du grand artisan, il put sembler que la cause essentielle de la discussion perdît de son importance.

Jusqu'à quel point le ministre avait-il pouvoir de disposer à sa guise des crédits qu'il n'avait obtenus que pour un objet déterminé ?

Pouvait-il être, certain que le Parlement les lui eût consentis, s'il se fût agi de soutenir les initiatives d'une autre société que la nôtre ? Pouvait-il affirmer qu'il ne trouverait point au sein même de ce Parlement, des députés rompus aux questions d'Aéronautique, qui ne manqueraient pas de s'élever contre une aussi singulière détermination ?

Mais les deux adversaires s'étaient installés chacun dans sa position, la gardaient et s'y fortifiaient.

À chaque entrevue, les esprits s'aigrirent davantage ; aucune entente ne semblait plus possible...

Pendant ce temps, l'ancien ministre allemand Von Luther, obtenait des Républiques sud-américaines, leur accord pour l'exploitation d'une ligne aérienne, mais sans les garanties de transport qui nous avaient été assurées ; le colonel Herrera pour l'Espagne, le marquis de Pinedo pour l'Italie, M. Trip pour les Etats-Unis sollicitaient à leur tour et les obtenaient, des autorisations analogues.

Pour ne point se faire oublier, l'Espagne officielle, nous donnait au cap Juby un nouveau témoignage de son hostilité.

Peut-être, pensait-elle amener le Gouvernement français à hâter cette action militaire commune en Mauritanie, qu'elle souhaitait à présent après l'avoir si longtemps repoussée.

Le 31 mars, les assassins de Gourp, Erable et Pintado, étaient reçus par le colonel de La Pena.

Une note de Juby, nous en rendait compte dans ces termes :

« Le jeudi 31 mars à 6 heures, Ould Haj' Rab se présente au fort espagnol avec toute sa troupe, environ 40 hommes armés de quelques mousquetons français, environ 10, et des Mauser à l'état de neuf (environ 25). La troupe dispose de 15 chameaux de selle. Ould Haj' Rab pénètre dans le fort avec une partie de sa troupe, il en ressort libre une heure après, escorté de ses hommes ; il se retire dans un campement maure voisin. L'après-midi, il revient au fort, toujours accompagné par sa troupe, et converse avec le colonel environ une heure et demie. À peine a-t-il franchi la porte du fort qu'une immense acclamation, poussée par de nombreux Maures accourus à Juby pour le voir, lui prouvent leur admiration, leur estime et leur dévouement.

« Les hommes de Ould Haj' Rab chargent les chameaux de nombreux colis pesants que l'on sort du fort. Passant devant nos ouvriers travaillant dans notre hangar, il fait mine de leur couper la tête, pendant que sa troupe les défie et les menace du regard et du geste.

« Dès ce groupe passé, plusieurs Maures sédentaires viennent nous annoncer que Ould Haj' Rab part attaquer Port-Étienne. Tous reconnaissent en lui un grand chef et un saint, puisque ayant assassiné des Français et un Espagnol à la solde des Français, il avait échappé non seulement au châtimement, mais il venait de recevoir ostensiblement des marques d'estime du chef espagnol. Pendant de nombreux jours, notre personnel eut à subir les pires vexations et les menaces des Maures dont les mauvais instincts venaient d'être encouragés de si surprenante façon. »

Cette troupe, sous les ordres du même chef, devait attaquer un mois plus tard Port-Étienne. Mais là, elle payait ses crimes.

Indifférents à ces misères, les Latécoère, - on nous appelait ainsi - continuaient à assurer les courriers avec leur admirable entrain. La ruche de Toulouse, sous la direction de Daurat, parvenait à force d'intelligent travail et de patience, à obtenir de tels résultats dans la mise au point des moteurs que les pannes paraissaient désormais enrayées. La ruche de Rio-de-Janeiro sous l'impulsion de Pranville, travaillait elle aussi, avec une foi et une ferveur égales.

Parmi cette élite - déjà signalée - de pilotes, mécaniciens et radios que nous avions envoyés là-bas, dès les premiers jours Mermoz marqua sa place. Il sentit qu'il atteignait enfin le cap d'où il pourrait donner libre cours à ses aspirations et qu'il allait s'élever à la hauteur de sa grande destinée.

Mais de telles constatations ne pouvaient avoir de signification que pour nous.

Au début d'avril, M. Bokanowsky, nous mettait en demeure de souscrire à ses exigences.

Le 11 avril, Latécoère nous informait que, ne pouvant accepter une clause du contrat qu'il considérait comme une éviction déguisée, il venait de remettre entre les mains d'un groupe financier français, qu'il avait rencontré au Brésil, le contrôle total de ses Lignes.

Le 15 avril, le ministre entérinait la retraite de Latécoère et l'avènement du groupe nouveau.

Ainsi, pour que le Pouvoir triomphât d'une résistance, une œuvre qui avait déjà coûté tant de sang jeune, et de si longs et durs efforts allait être livrée à l'aventure. Dans le frêle édifice ébranlé, s'ouvrit une brèche. Là où tout n'était qu'ordre et harmonie, des notes discordantes s'élevèrent. Les hommes se divisèrent en partisans et adversaires de la nouvelle administration, car par la brèche avait pénétré la discorde.

L'on peut s'étonner avec raison que l'on n'ait point su trouver une formule qui, tout en respectant le principe de l'autorité et reconnu la légitimité de certains droits acquis, aurait, avant tout, surtout, préservé l'intérêt majeur de l'œuvre en cause et trop perdu de vue.

Mais en présence du danger, l'esprit de la Ligne l'emporta sur le malaise d'un instant, et de Toulouse à Dakar, de Dakar à Buenos-Aires un mot d'ordre retentit : « *Il faut sauver la Ligne ! Mermoz l'a dit...* »

Fermant les oreilles à tous les bruits du dehors, animés d'un souffle nouveau, pilotes, mécaniciens, radios, redoublaient d'efforts en se répétant comme un credo : « *Il faut sauver la Ligne !...* »

L'épreuve semblait favoriser les plus enthousiastes : ils ne sentaient plus la fatigue, ils ne mesuraient plus leurs forces : Il fallait sauver la Ligne !

C'était l'heure de Mermoz !

Éloigné de nous, mais sagement guidé par son chef direct et ami, Pranville, il déploya de toute leur immense envergure, ses ailes miraculeuses qui devaient le porter jusqu'au faîte de la plus pure gloire. Il sauvait la Ligne !...

Et Pranville, le signalait ainsi, à l'occasion des récompenses de fin d'année, à mon attention :

« Mermoz, Jean, entré à la Compagnie Latécoère le 1^{er} septembre 1924. Excellent chef d'aéroplane, très intelligent et équilibré. Pilote d'élite, modèle de courage, de dévouement et de modestie. Fait ses étapes régulièrement et simplement. Parfaitement discipliné. Par son exemple, a su entraîner d'autres pilotes pour vaincre les difficultés de la Ligne. Nous lui devons notre régularité. »

Signé : Pranville.

Mais le destin les avait marqués l'un et l'autre pour le dernier sacrifice.

Allant recevoir Mermoz à l'arrivée de sa première traversée de l'Atlantique, le 10 mai 1930, Pranville et Négrin, pris dans le mauvais temps, tombèrent en mer, et la mer ne nous rendit que leurs corps inertes. À chaque nouvelle épreuve, nos hommes se raidissaient contre le malheur et repartaient avec une énergie accrue.

Un désastre financier et un procès lamentable, menacèrent plus tard d'atteindre encore une fois la "chère Ligne" mais, encore une fois, le mot d'ordre courut d'un bout à l'autre du réseau : « *Il faut sauver la Ligne !* »

Mermoz devait, à son tour, fermer ses ailes le 7 décembre 1936. Champion d'une œuvre parmi les plus belles de ce Siècle, il succombait sur ce terrain où il avait si souvent combattu et triomphé et y demeurait comme pour une garde éternelle.

38 - Album photo



▲ *Colette et Claude de Massimi, gardiennes de la mémoire de leur grand-père Beppo de Massimi et marraines du Rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal-Toulouse*

▼ *Beppo de Massimi, ami de la famille Latécoère et camarade de combat de Didier Daurat*





▲ *Beppo de Massimi et un pilote espagnol*

▼ *Alicante le 31 mars 1920, Beppo de Massimi assis derrière Pierre Beauté et Pierre-Georges Latécoère au poste avant*



LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE



LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DU VOL.		OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICU- LATION.		HEURES.	MINUTES.	
			Report.....	2 56	00	
9-11-26	Breguet XIV	militaire	Entraînement	1 ^h	50	
10-11-26	Breguet XIV	"	"	2	30	
5-12-26	"	"	Essais	0	30	
7-12-26	"	"	"	0	45	
10-12-26	"	"	"	0	20	
15-12-26	"	"	"	0	45	
18-12-26	"	"	"	0	35	
23-12-26	"	"	"	0	45	
27-12-26	"	"	"	0	35	
2-1-27	Breguet XIV		Voyage Toulouse-Nicote	5	05	
3-1-27	bi-olive		Nicote - oran	3	00	
5-1-27	"		Entraînement	1 ^h	00	
			A reporter.....	278	40	

2

▲ Carnet de vol de Maurice Goulard

▼ Berline Breguet 14





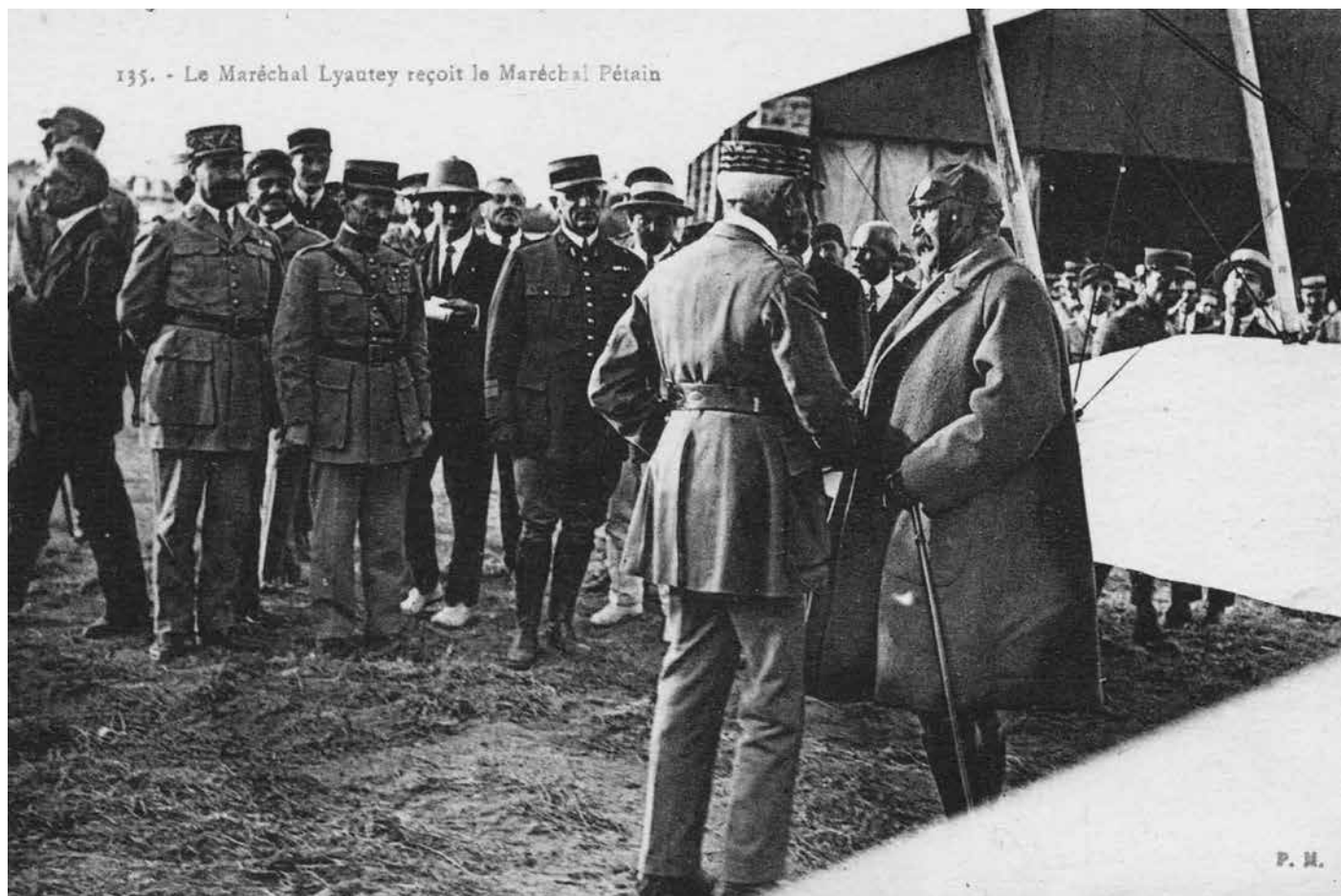
▲▼ Breguet 14





▲ *Le Maréchal Pétain est reçu à Barcelone par Raymond Vanier*

▼ *Les Maréchaux Lyautey et Pétain à Rabat*





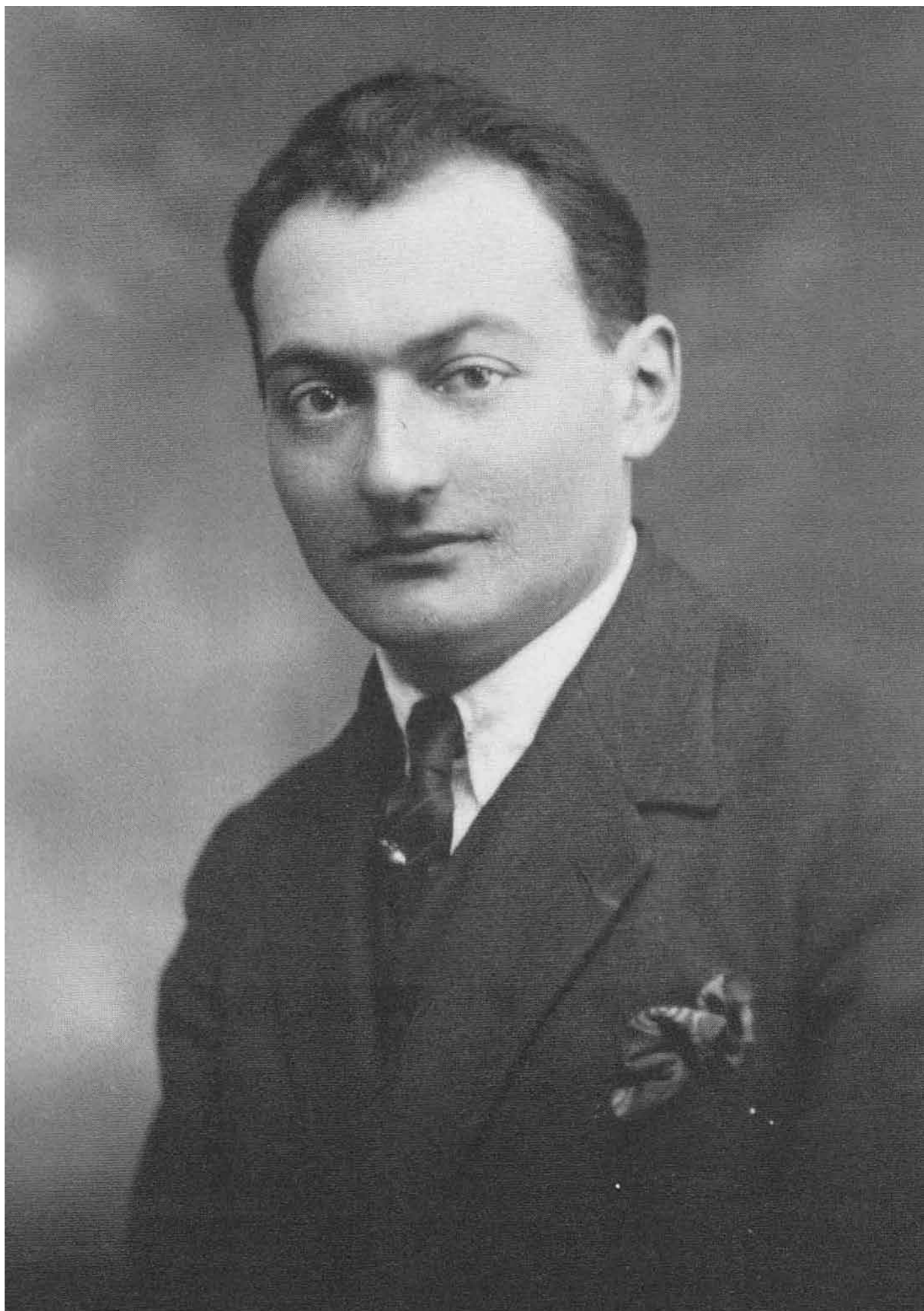
Accident d'un Farman 70 en Espagne, le 26 janvier 1925



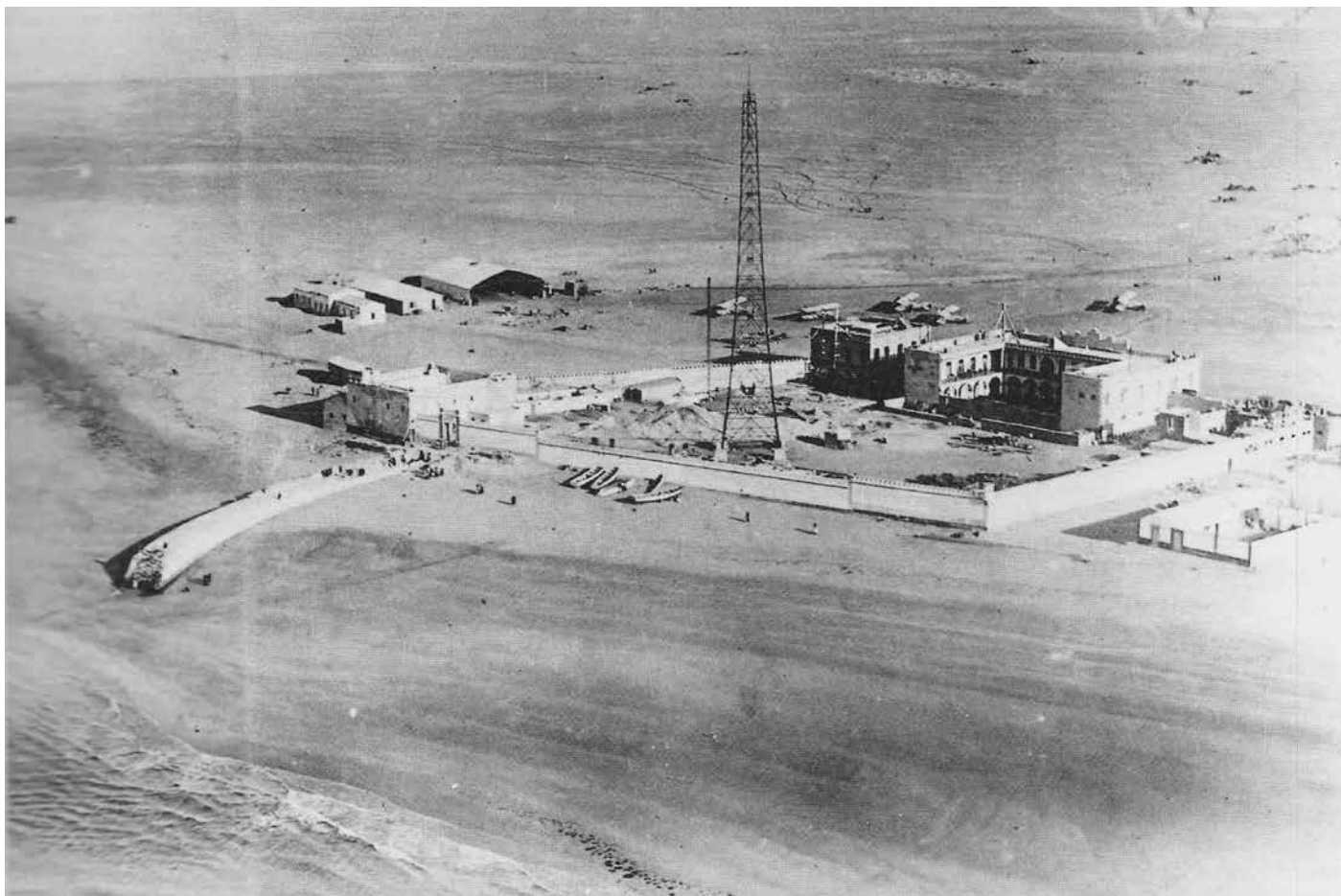
À Rabat, le ministre Laurent-Eynac reçu par le représentant du Maréchal Lyautey



À Rabat, les notabilités se présentent à Paul Painlevé (derrière le ministre, SE Ben Gabrit)



Paul Vachet, commandant de l'aérodrome d'Oran



▲ Cap-Juby, le hangar Latécoère au fond, le fort espagnol, l'antenne radio et la jetée qui protège le port avec quelques bateaux de pêcheurs

▼ Dépannage d'un Breguet 14 avec changement de moteur. On remarque la chèvre et l'ancien moteur déposé, le nouveau moteur sur un châssis à roues et, à droite, des nomades qui profitent du spectacle



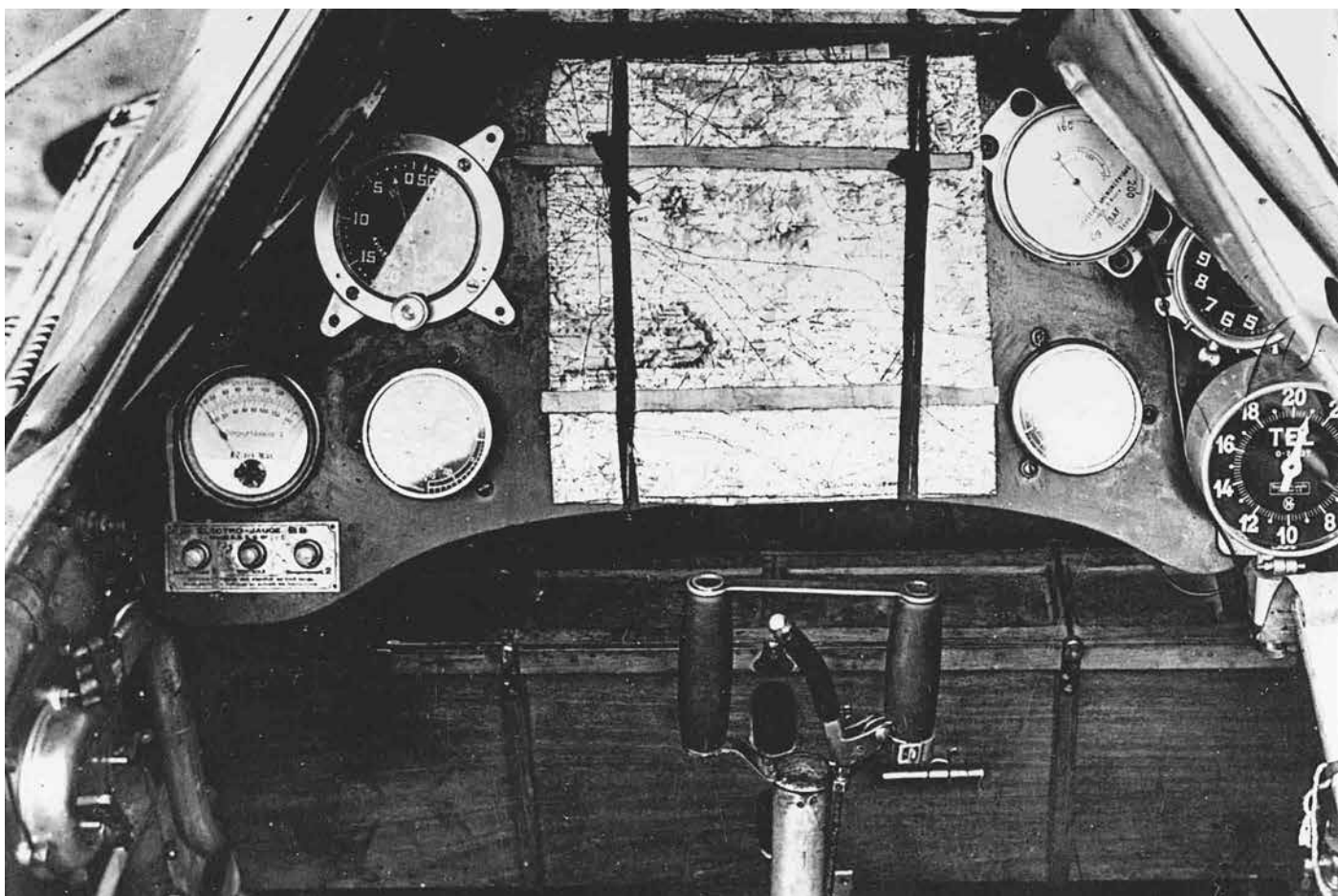
Liste des Vols.

Date.	Appareil		Nature des Vols.	Durée du Vol		Observations et Vidas
	Type	Immatriculation		Heures.	Minutes	
6 Novembre	Re.		^{Report} Casa - Agadir	15	20	
"	Re.		Agadir - Tuley	3	15	
9 "	"		Tuley - Agadir	3	45	
13 "	"		Agadir - Casa	4	20	
"	"		Casa - Fez - Ouan	4	50	
15 "	Tat. 14.		Ouan - Fez - Casa	3	40	
19 "	"		Tuley - Agadir	5	40	} Passager: Prince Murat
11 "	Re.		Agadir - Tuley	6	25	
12 "	"		Tuley - Agadir	5	20	} Recherche de Gourp, Érable et Pintado enlevés par les Maures Tuley a fait la - la - l'année de ville - Agadir - Tuley - Agadir - Tuley Après avoir tenu à l'armistice
27 Novembre	Re.		Casa - Agadir	3	20	
21 "	Re.		Agadir - Tuley	3	40	
22 "	Re.		Tuley - Agadir	3	45	
			^{à Reporter}	16	20	

▲ Le 11 novembre 1926, Jean Mermoz, il participe aux recherches de Gourp, Érable et Pintado enlevés par les Maures

Ci-contre : Jean Mermoz devant un Breguet 14





▲ *Tableau de bord d'un Breguet 14*

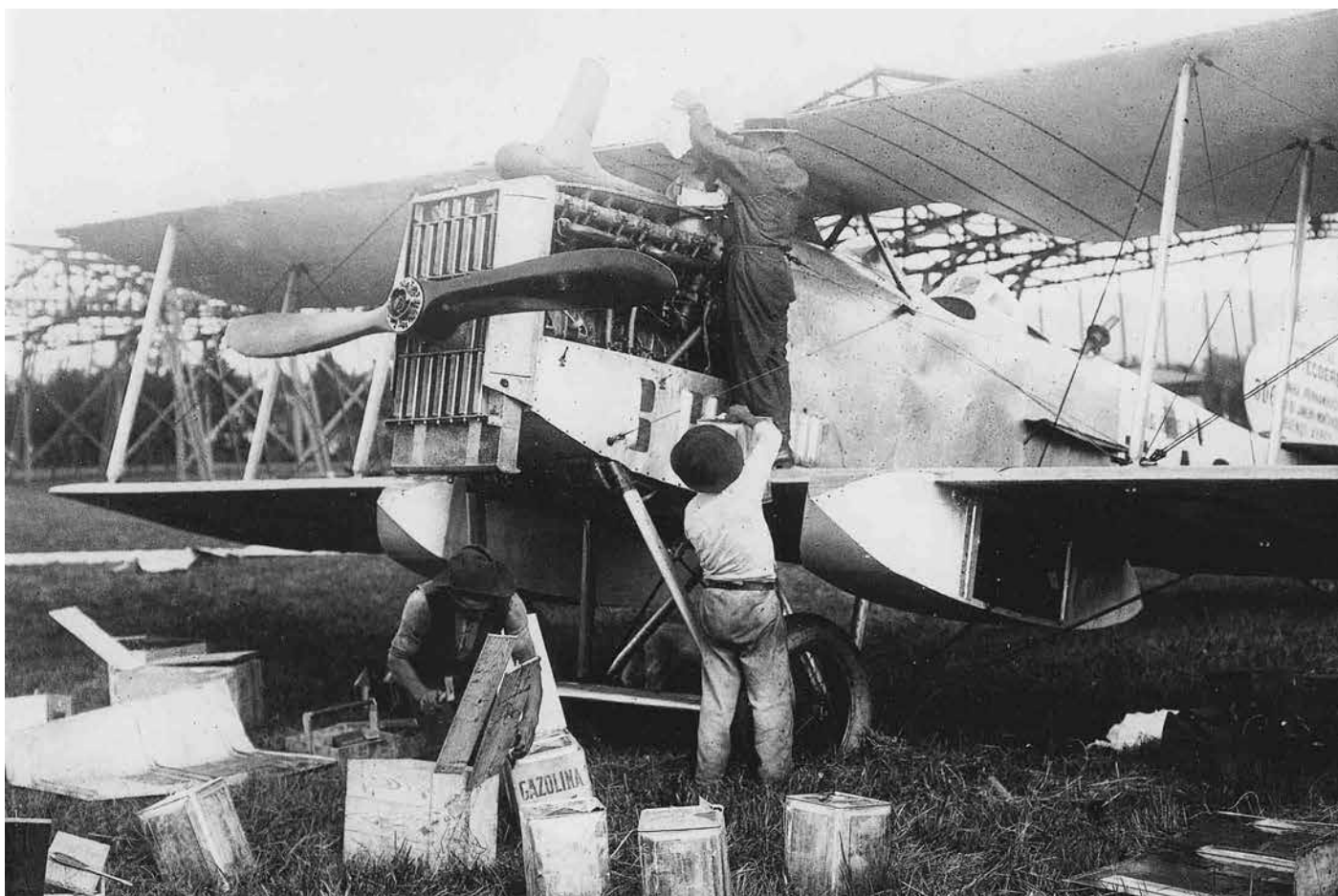
▼ *Arrivée, en Breguet 14, du président Paul Painlevé lors de sa visite des usines Latécoère à Montaudran*

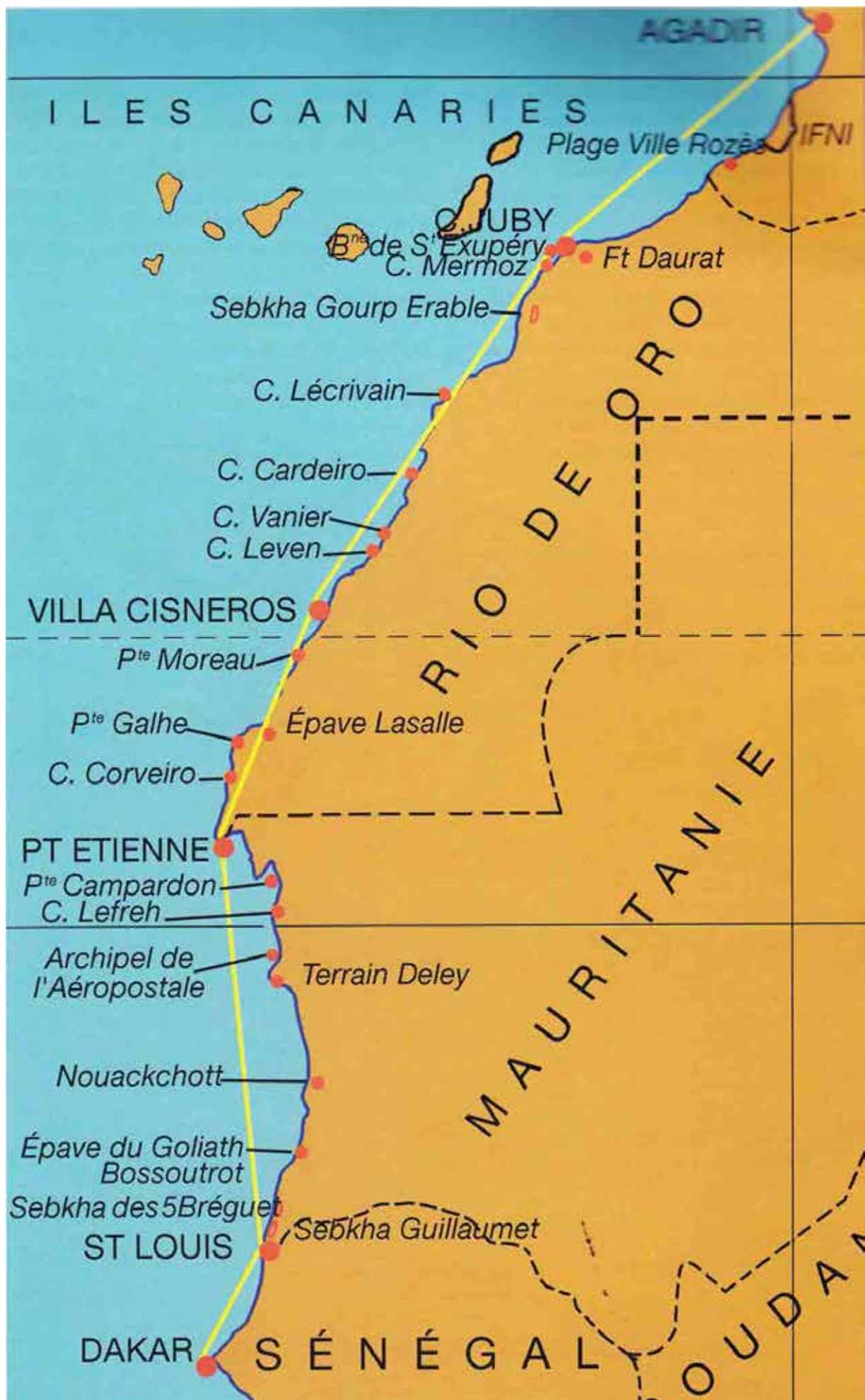




▲ *Emile Lécivain, à gauche, inaugure le service Casablanca-Dakar*

▼ *Le plein d'un Breguet 14 au cours de la mission Roig en Amérique du Sud*





D'Agadir à Dakar, la carte des Lignes Latécoère



▲ Gensollen à Oran-LaSénia, au centre, devant un Breguet 14

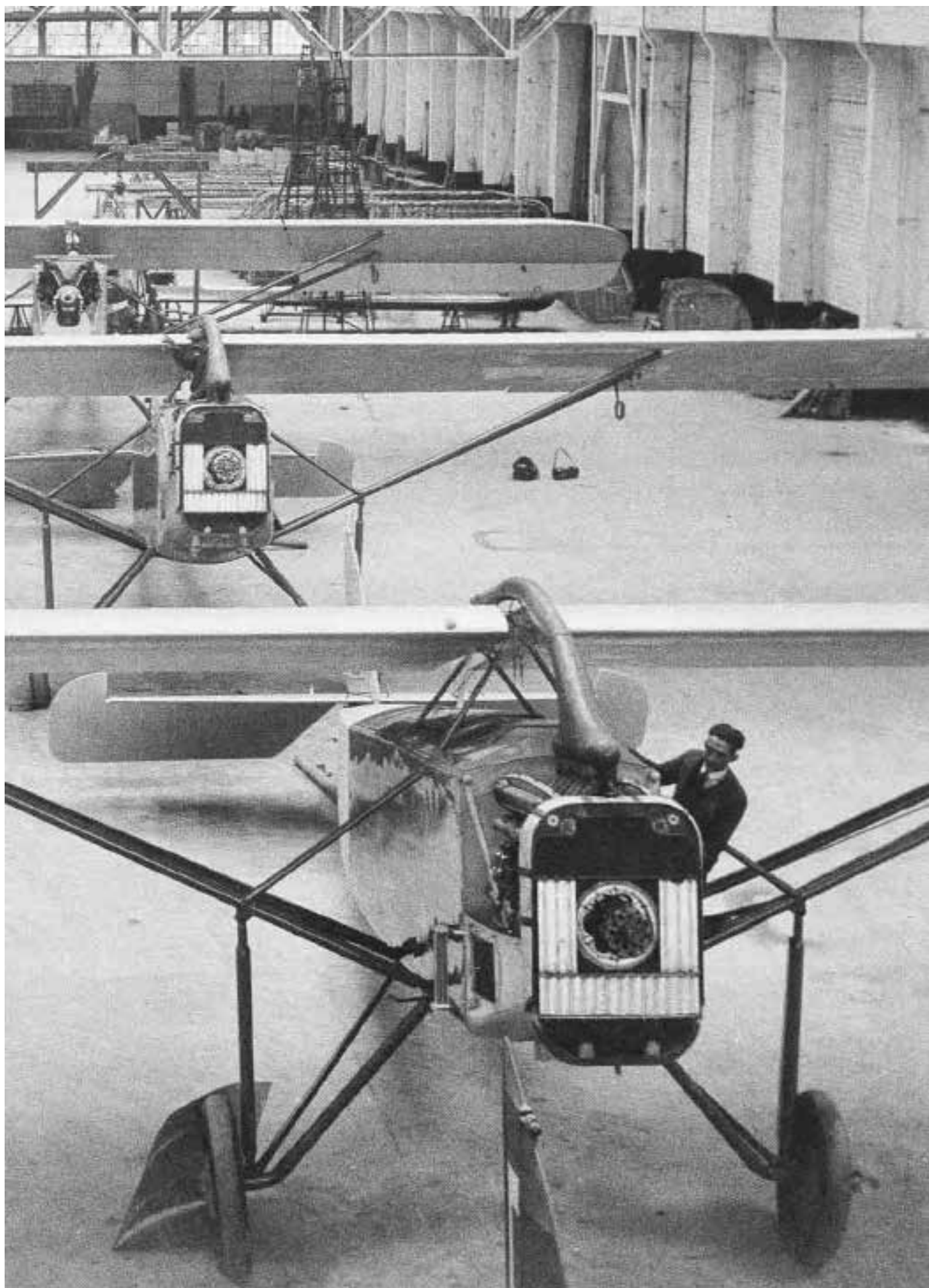
▼ Latécoère 17





▲▼ *Latécoère 26*





La construction des Laté 26 à Montaudran

39 - Le Rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal

Tous les ans en octobre, depuis 1983, les avions du Rallye aérien Toulouse-Saint Louis du Sénégal-Toulouse décollent par un beau matin de Toulouse, ville berceau de l'aviation française, sur la trace des pionniers de l'Aéropostale.

En 1983, le journaliste présentateur du journal télévisé de FR3 André Sabas, né au Maroc et passionné d'aviation, eut l'idée d'organiser un rallye aérien entre Toulouse et Saint-Louis-du-Sénégal, sur les traces des pionniers de l'Aéropostale.

Avec l'aide de quelques amis spécialistes d'aviation légère, il mena à bien son projet et les étapes de la première édition furent celles de la Ligne: Alicante, Tanger, Casa, Agadir, Laayoune, Villa Cisneros (Dakhla), Port-Étienne (Nouadhibou), Nouakchott et Saint-Louis.

André Sabas mena avec talent son Rallye pendant 13 ans, jusqu'en 1996.

De 1996 à 2010, c'est Eugène Bellet qui, après avoir précédemment participé comme pilote concurrent sans interruption à douze rallyes (de 1985 à 1996), succède à André Sabas. Il organisa et assura les fonctions de directeur de treize Rallyes. En 2010, devant se consacrant à la préparation, à l'organisation et au déroulement du vol du Breguet 14 F-POST de Toulouse à Cap-Juby, Eugène Bellet confie la direction du rallye 2010, puis la présidence, à Jean-Jacques Galy qui avait lui-même participé à une vingtaine de Rallyes comme concurrent et comme organisateur.

Le Rallye Toulouse-Saint Louis apporte une expérience de plus de 30 ans sur ce parcours. L'encadrement du Rallye par un directeur des vols, un mécanicien, un prévisionniste météo, un médecin, des commissaires et des logisticiens, assure une sécurité maximale pour cette aventure aérienne.

Parmi toutes les personnes qui ont été impliquées dans l'organisation du Rallye, se trouvent des directeurs des vols : Jean-Pierre Brune, Frédéric Pottier, Christian Villar et Pierre Jarrige, des mécaniciens : Jacques et Nicole Cherrier, Frank Lagarrigue, Alain Bertrand, Hans Heu, Ismaël Exposito, des commissaires : Jacques Blandy, Pierre Filloux, Olivier Sabas, André Labat, Gérard Desimone, des contrôleurs aériens : Jean-Marie Audibert et Jean-Pierre Gronti, des météorologues, des médecins : Alain Piéchon, Jean Mouchard, Jean-Pierre Pouderoux, Martine Crochet, Denise Lefèvre. Philippe Ciboulet, Michel Lestrade, Guy Pugnet.

Actuellement, le Rallye s'appuie sur une équipe bien rodée avec Daniel Vacher, directeur des vols, Catherine Dartois, responsable logistique, Ismaël Exposito, mécaniciens, Antoine Galy, médecin, Céline Lajoux, communicante, et Eugène Gonthier qui dirige le site internet.

Le site internet : www.rtsl.fr permet de suivre l'actualité du Rallye.

Ce rallye, le plus grand rallye aérien régulier du monde, avec 10 000 kilomètres à parcourir, est le rallye par excellence dont tous les pilotes rêvent. Il est accessible au plus grand nombre et a déjà permis à plus de 1 000 pilotes de parcourir, en quinze jours aller et retour, le trajet mythique des Lignes Latécoère en Europe et en Afrique. Il allie un magnifique voyage aérien sur les traces des pionniers de l'aviation, une évocation historique et une compétition intéressante et ludique à l'origine d'une émulation motivante.

Les Lignes Latécoère, Compagnie aérienne entrée dans la légende, créée en 1918 par Pierre-Georges Latécoère pour réaliser un rêve grandiose qui dépasse l'imagination : acheminer par avion le courrier de France vers l'Amérique du Sud. La plus grande épopée de l'aviation commerciale qui a coûté 121 morts, un mort tout les cent kilomètres, de 1919 et 1933 le long des côtes européennes et africaines sur la ligne qui reliera Toulouse à Santiago du Chili, avec un leit-motiv : Le courrier doit passer.

Sur l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes, à proximité immédiate de l'aérodrome de Toulouse-Montaudran, la trentaine d'avions légers, monomoteurs et bimoteurs, sont alignés le matin du départ pour décoller vers Alicante. Les pilotes, de toutes origines, pilotes privés à peine brevetés, pilotes de ligne chevronnés, pilotes militaires en permission, de tous âges, de 20 ans à 80 ans, attendent, très concentrés, le premier top chronométré pour la première épreuve de temps imposé.

La traversée des Pyrénées, selon un trajet décidé selon les conditions météorologiques, par Perpignan, ou tout droit avec le survol des plus hauts sommets, est effectuée en vol à vue, en passant à proximité de l'endroit où le premier pilote de l'Aéropostale est mort, disparu en mer.

Comme les pilotes de l'Aéropostale, les équipages du Rallye conserveront la vue du sol et seront soumis aux mêmes difficultés : vent de face, turbulences, visibilité médiocre et voleront à des vitesses à peine supérieures à celles des avions de l'époque.

L'escale d'Alicante, devenu un important aéroport international après avoir été animé du seul passage des Breguet 14, atteinte après trois heures de vol environ, permet aux équipages de profiter, après un spectacle folklorique apprécié, d'une nuit de repos dans la splendide palmeraie d'Elche, avant-goût de l'Afrique.

Les gilets de sauvetage sont enfilés avant le décollage vers Tanger, première escale africaine. La côte espagnole est abandonnée pour franchir le détroit de Gibraltar par le travers du formidable rocher. Après quelques minutes de traversée maritime, c'est l'approche finale le long des Colonnes d'Hercules.

Le ravitaillement en essence permet l'épreuve d'estimation de consommation et un rapide repas précède le décollage pour Casablanca, importante escale de Latécoère qui voit se dérouler l'épreuve de précision d'atterrissage. Les avions doivent se poser au plus près d'une ligne tracée sur la piste. Les épreuves de toutes sortes que disputent les concurrents rappellent que, loin du romantisme épique de la Ligne, chaque journée se termine par un classement.

Première nuit africaine pour le Rallye avec la visite du quartier fréquenté par les pilotes, enfants terribles de l'Aéropostale qui profitaient d'une occasion unique de dépenser leur jeunesse en oubliant la mort qui les frôlait et avant d'aborder les zones de dissidence Maure. Visite du célèbre café *Le Petit Poucet* dont le décor désuet garde encore la trace du passage d'Antoine de Saint-Exupéry.

Casablanca, métropole moderne, dernière grande ville avant d'affronter le désert, est vite oubliée en filant toujours plus vers le sud dans un paysage qui commence à ressembler à l'idée de l'Afrique que se font les concurrents. Le spectacle change, le sol devient désertique, l'ocre domine tout autour de l'avion, le rêve saharien devient réalité.

Essaouira, l'ancienne Mogador, blottie dans ses remparts, est vite survolée. Puis c'est Agadir qui est laissée derrière avant d'aborder la côte escarpée, les dunes et les tables rocheuses vers l'étape mythique de Tarfaya, le légendaire Cap Juby de la Ligne.

Tout au long de cette côte, le trajet est jalonné par l'Histoire, la vraie, celle des pilotes qui l'ont parcouru inlassablement, de jour comme de nuit, suspendus au bruit de leur moteur, scrutant le ciel et le sol, tentant de deviner la présence des Maures avides de rançon et prêts à leur faire payer très cher leur intrépidité et leur défi aux règles coutumières.

Chaque plage, chaque falaise, chaque dune, chaque caillou a été le témoin impassible et muet du bruit d'un moteur défaillant, d'un atterrissage forcé, d'un assaut des dissidents.

Personne ne connaîtra jamais les angoisses, les joies ou les peurs des pilotes taciturnes qui sillonnaient la ligne sans laisser de traces, dans leurs avions vites évanouis après un vrombissement.

Chaque pilote seul dans l'immensité du Sahara, seul pour découvrir les embûches de la route, seul dans ses craintes, seul dans son bonheur de survivre à l'épreuve, seul à connaître la résurrection après avoir vu le visage de la mort.

Voici enfin Cap Juby dont l'apparition semble irréel dans l'imaginaire des pilotes. Cap Juby, sentinelle du désert, fortin tenu par les Espagnols où Antoine de Saint-Exupéry, prestigieux chef d'escale durant 18 mois à partir de 1927, a écrit *Courrier Sud* et a conçu, dans la nostalgie, *Le Petit Prince*. Cap Juby, où la tradition ancestrale maure s'est trouvée confrontée à la civilisation naissante de l'aviation. Cap Juby, dont la piste constamment ensablée n'est mise en service qu'une fois par an à l'occasion du passage du Rallye. Cap Juby, devenu Tarfaya, qui conserve son authenticité est maintenant familier. Un accueil chaleureux est réservé aux équipages du Rallye. Après avoir partagé le méchoui et le poisson, le bivouac, sous un ciel étoilé, laisse la place au rêve et au recueillement, baigné dans le souvenir des illustres pionniers de la Ligne.

Au petit jour, la piste de Tarfaya est abandonnée au sable jusqu'à l'année suivante et le Rallye poursuit la découverte des côtes désertiques jusqu'à l'aérodrome militaire de Laayoune, puis Dakhla, autre étape prestigieuse, l'ancien Villa Cisneros, dernière escale marocaine avant le franchissement de la frontière mauritanienne vers Nouadhibou, l'ancien Port-Étienne. Le souvenir de la tragédie du Radeau de la Méduse, échouée dans le Banc d'Arguin, hante encore le décor inchangé. Décor irréel, splendide d'immensité et de pureté, où se mêlent le turquoise de l'eau, l'ocre du sable et l'azur du ciel, dans un fondu qu'aucun peintre ne traduira jamais.

Nouackchott, capitale de la Mauritanie est survolée avant l'atterrissage en saluant au passage les milliers de pirogues des pêcheurs téméraires qui affrontent l'Océan le plus poissonneux du monde en franchissant la dangereuse barre d'une houle venue de l'infini.

La première partie du Rallye, l'aller, se termine à Saint-Louis, ancienne capitale de l'Afrique Occidentale, qui flotte langoureusement entre deux eaux : l'Océan et le Fleuve, et qui se souvient de son passé glorieux et de l'époque où les Breguet 14 s'y arrêtaient en route pour Dakar. Elle se souvient aussi du 11 mai 1930, quand Mermoz a décollé du fleuve en direction du Brésil qu'il a atteindra en 21 heures de vol avec son Laté 28.

Le fleuve Sénégal coule, toujours impassible, sous le pont Faidherbe. La trace de l'hydrobase subsiste encore et disparaît doucement au fil des ans, rare et vaine relique du combat pour le transport du courrier à tout prix. Les colis de médicaments et de matériel scolaires sont débarqués des avions à destination de nos amis Sénégalais.

Les équipages profitent d'un repos bien mérité à l'Hôtel de la Poste conservé tel que Mermoz et ses pairs l'ont connu. La course de pirogues organisée en l'honneur du Rallye par les pêcheurs attire les Saint-Louisains toujours aussi enthousiastes et toujours aussi hospitaliers durant les 48 heures de repos des concurrents. Les festivités terminées, le Consulat de France accueille les concurrents pour la proclamation des résultats intermédiaires à mi-parcours.

Une semaine plus tard, après avoir refait le trajet en sens inverse, après avoir effleuré le vent de l'Histoire, accumulé des milliers de kilomètres, totalisé une quarantaine d'heures de vol et enduré une trentaine d'épreuves. Après avoir admiré inlassablement des paysages toujours changeants, toujours renouvelés et pourtant immuables, les pilotes rentreront à Toulouse, mission accomplie.

La proclamation des résultats ne sera que le prélude à la perspective de participer au prochain Rallye. Le souvenir de ce fabuleux voyage sur les traces des Lignes Latécoère hantera longtemps les rêves des équipages du Rallye. Pendant longtemps encore, il leur arrivera d'avoir l'air un peu absent, leur esprit sera du côté de Cap Juby ou de Saint-Louis. On ne sort pas tout à fait indemne d'un Saint-Louis...



▲ André Sabas (1930-2019), présentateur de Soir 3 et créateur du Rallye

▼ Jean-Jacques Galy et Jacques Blandy, classés second en 1983, au premier Rallye, derrière Serge Maigrot et son épouse





▲ Dominique Baudis, maire de Toulouse, en place droite, Jacques Blandy pilote et Maïté Carsalade, maire-adjoint, à l'arrière

▼ Le départ du premier Rallye, à Toulouse-Lasbordes, en 1983





Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, et Eugène Bellet

AERODROME TOULOUSE BALMA

10 OCTOBRE
1987

4^{eme}

TROPHEE MIDI- PYRENEES



5^{eme} RALLYE AERIEN
TOULOUSE
ST LOUIS
DU SENEGAL

KODAK
RICARD
LEXA
BIS

DEPECHE
DU MIDI
FINAGAZ
FLASH

Im. Raymond - 31100 Toulouse - Tél. 01.40.42.01

1993

ANNEE

P.G. LATECGERE

TOULOUSE

SAINT-LOUIS
DU SÉNÉGAL

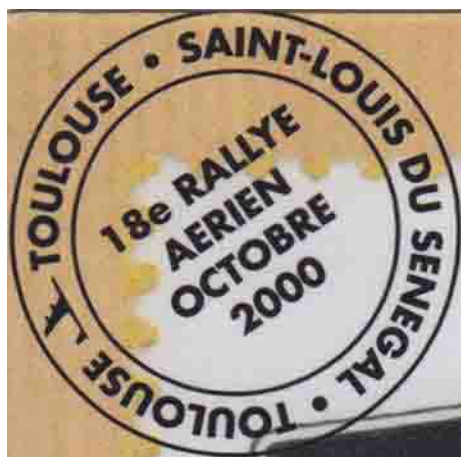
NATAL



SAINT-LOUIS DU SÉNÉGAL

SAMEDI 9 OCTOBRE 1993





TOULOUSE
ST LOUIS
DU SENEGAL
TOULOUSE



AIR AVENTURES

Sur les traces des Pionniers de l'Aéropostale



▲ Le départ du Rallye à Toulouse-Lasbordes, en 2010, avec le passage de la Patrouille de France qui survole le Breguet 14

▼ Au pied des Pyrénées





▲ Alicante, devant le Breguet 14, autour d'Eugène Bellet et Luc Gimazane

▼ Avitaillement en kérosène à Alicante d'un Cessna 182 diesel





▲ *Escale à Alicante*

▼ *Dans les jardins d'Elche*





▲ Inauguration d'une stèle à Casablanca-Anfa

▼ Eugène Bellet, le chanteur Herbert Léonard et Daniel Vacher à Casablanca, 1996





▲ *L'équipe du Saint-Louis 2006 : Eugène Bellet, Pierre Filloux, Antoine Galy, Jean-Jacques Galy, x, Hans Heu, Daniel Vacher, Jean-Marie Audibert et Eugène Gonthier*

▼ *Conférence à Casablanca : x, Eugène Bellet, x, x, Jean-Jacques Galy et Pierre Jarrige*





Marie Vincente Latécoère, belle-fille de Pierre-George Latécoère, Eugène Bellet et Bernard Chabbert, journaliste et écrivain aéronautique, qui a défini le Rallye comme le «Saint Jacques de Compostelle de l'Aviateur»



▲ ▼ *Paysages immuables du Sahara et de la côte Atlantique*







▲ ▼ *L'Antonov 2 polonais qui a accompagné le Rallye à plusieurs reprises*





▲ *Rencontre avec un Antonov 72*

▼ *Laayoune-Villa Cisneros : Pierre Filloux, Eugène Gonthier, Alain Bertrand, Eugène Bellet et Pierre Jarrige*





▲ ▼ *Aérodrome de Nouadhibou-Port Étienne*





▲ *L'aérodrome de Tarfaya-Cap Juby*

▼ *L'arrivée du Breguet 14 à Tarfaya-Cap Juby en 2010*





▲ *En approche finale à Tarfaya-Cap Juby*

▼ *Atterrissage à Tarfaya-Cap Juby*





▲ ▼ *Dans les sables de Tarfaya-Cap Juby*





▲ Dans les sables de Tarfaya-Cap Juby

▼ Réception à Tarfaya-Cap Juby





▲ *Là où est né le Petit Prince*

▼ *Le musée Antoine de Saint-Exupéry à Tarfaya-Cap Juby*





▲ *Le chœur des organisateurs : Jacques Blandy, Pierre Jarrige, Jean-Marie Audibert, Jean-Jacques Galy, X (consul de France à Saint-Louis), Thierry Sentous et Eugène Bellet*

▼ *Jean-Marie Audibert et sa manécanterie de Tarfaya-Cap Juby*





▲ *Thierry Sentous et Alain Bertrand*

▼ *Gérard Desimone, Charles Prince et Aziza, correspondante permanente du Rallye   Tarfaya-Cap Juby*





▲ *Monument à la Ligne et au Breguet 14 à Tarfaya-Cap Juby*

▼ *Tarfaya-Cap Juby au petit matin*





▲ *Laayoune*

▼ *Sur le parking de Dakhla-Villa Cisneros*





▲ *Un équipage féminin*

▼ *Le Cessna 172 des Ailes du désert*





▲ Dorine Bourneton, pilote, participante assidue du Rallye

▼ Catherine Dartois, logisticienne et trésorière





▲ ▼ *Escales au Maroc*





▲ *Avitaillement en carburant à Nouadhibou (Port-Étienne)*

▼ *Antoine Galy à gauche, Daniel Vacher et Jean-Jacques Galy eu haut au centre et l'équipage Les ailes du désert, fréquent vainqueur du Rallye*





▲ *En finale à Saint-Louis*

▼ *Saint-Louis, la Poste et l'hôtel de la Poste*

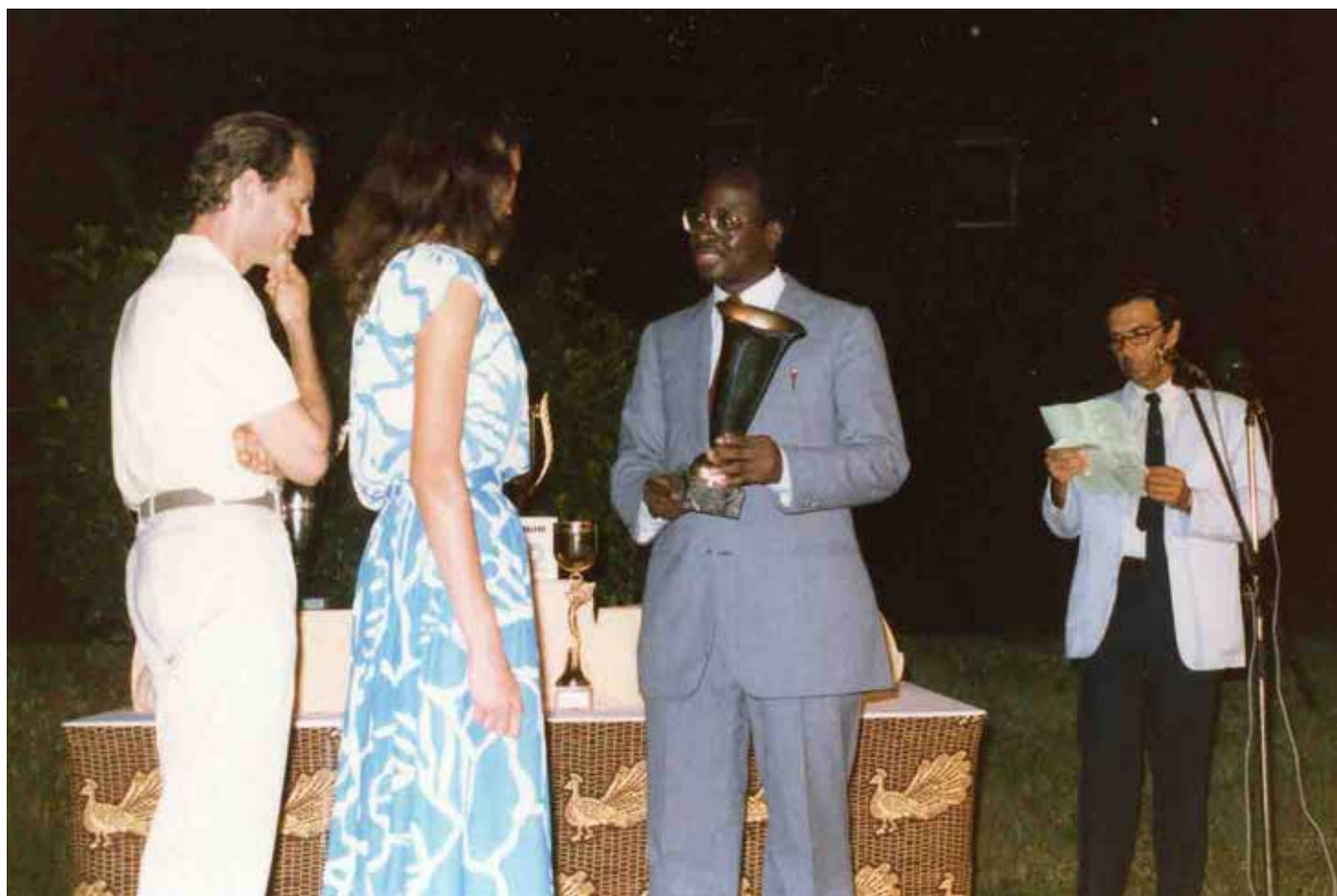




▲ *L'hôtel de la Poste à Saint-Louis*

▼ *Baptême de l'air des enfants de Saint-Louis*





▲ Remise des prix à Dakar en 1985, André Sabas à droite

▼ Remise des prix à Saint-Louis par Daniel Vacher, 2010





Pierre Filloux, Eugène Bellet, Patrick Poivre d'Arvor et Jean-Marie Audibert au consulat de France à Saint-Louis en 2004



▲ ▼ *Dans les rues de Saint-Louis*





▲ ▼ *Dans les rues de Saint-Louis*





▲ ▼ *Les pêcheurs de Saint-Louis*





▲ ▼ *Les pêcheurs de Saint-Louis*





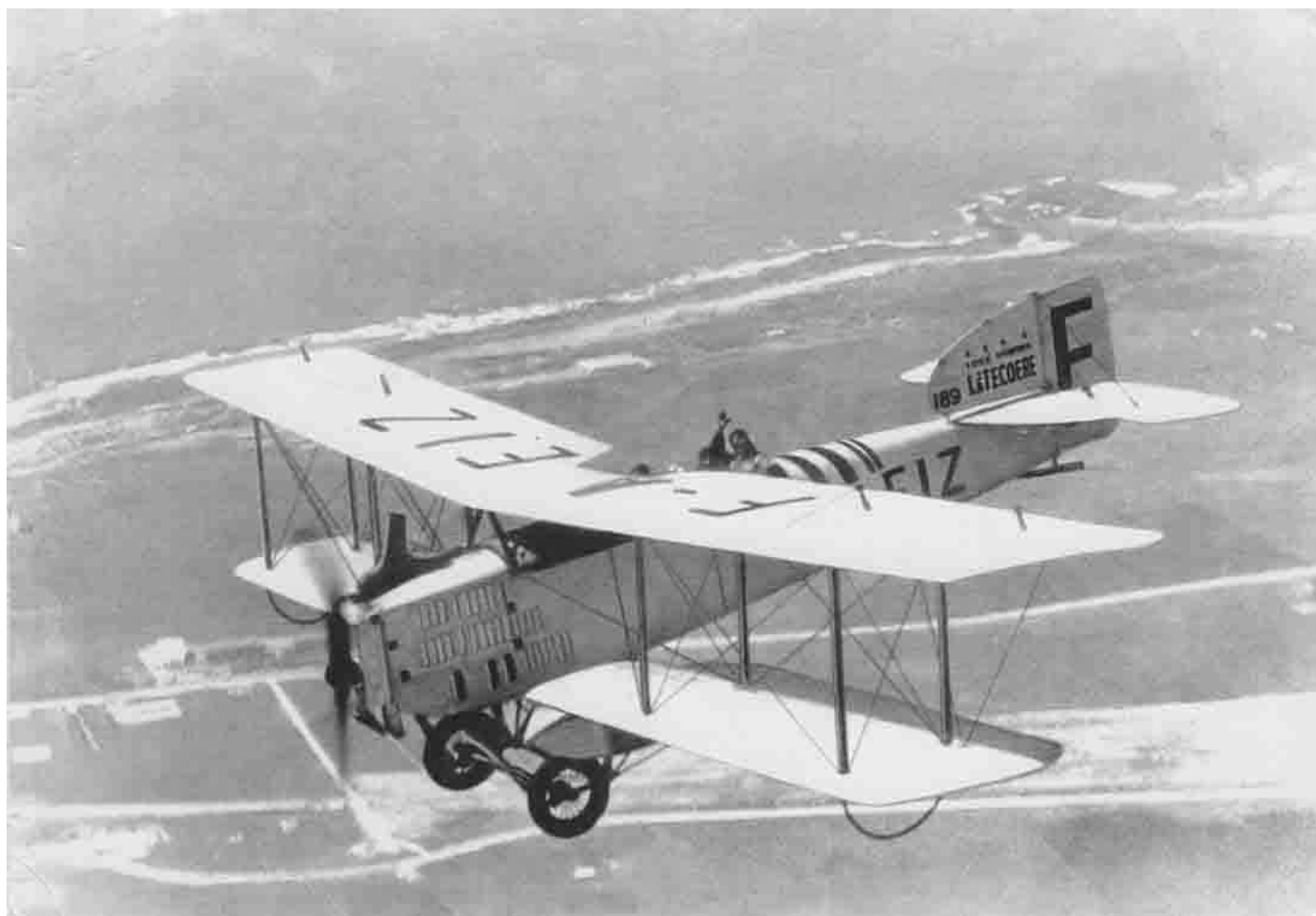
▲ ▼ *Course de pirogues à Saint-Louis*





▲ ▼ *Course de pirogues à Saint-Louis*





BREGUET XIV

Construit par les Ateliers Louis Breguet de 1916 à 1925.
Longueur: 9 mètres, envergure: 14,36 mètres.
Moteur Renault 300 ch, vitesse: 125 km/h.

Le BREGUET XIV fut intensément utilisé par les Lignes Latécoère de 1919 à 1927 sur la ligne Toulouse - Casablanca puis sur Casablanca - Dakar.

Photo:
BREGUET XIV n° 189 F-AEIZ en vol au Maroc.



C.A.F. - Tirage limité
exemplaire N° H.C...

Cliché Archives Association P.G. LATÉCOÈRE - Edité par le Cercle Aérophilatélique Français

Carte postale du Cercle aérophilatélique français



Cartes postales de Jean-Pierre Condat



Carte postale de Jean-Pierre Condat



Carte postale de Jean-Pierre Condat

40 - Le Breguet 14 F-POST

De 1917 à 1927, le Breguet 14 a été fabriqué à 8 200 exemplaires, record du monde qui ne sera battu que durant la Seconde Guerre mondiale.

Des 8 200 Breguet 14 construits, seuls deux originaux sont répertoriés dans le monde :

- le Breguet 14 A2 militaire exposé au Musée de l'air et de l'espace du Bourget.
- le Breguet 14 A2 exposé au Musée national d'Helsinki en Finlande.

Les dimensions historiques et culturelles singulières du Breguet 14 ont engagé une équipe de passionnés à relever le défi de reconstruire et faire voler un Breguet 14, en forme d'hommage aux Pionniers des Lignes Aériennes Latécoère et de la Compagnie Générale Aéropostale.

C'est cette mystérieuse alchimie de passions convergentes qui a très certainement permis d'engager le pari fou de construire à l'identique un Breguet 14, projet initié à Castelsarrasin en septembre 1992 par Eugène Bellet, président de l'association *Escadrille Occitane*, et à laquelle adhère Luc Gimazane, directeur de l'École Aéronautique Occitane, rejoint par Daniel Vacher, ingénieur aéronautique au CEV, Gérard Desimone, technicien au CEV, Bernard Ceolato, cadre technique chez Thomson, Jacques Latouille, ingénieur CEAT, Michel Barbié, chef d'atelier chez Latécoère et Roger Ciry, ingénieur ENAC.

Des élèves de cinq lycées techniques de Midi-Pyrénées, des stagiaires d'un centre de formation professionnelle pour adultes (Toulouse-Bordelongue AFPA) et d'un Centre de formation professionnelle pour personnes handicapées (CRIC Toulouse) ainsi que cinq élèves ingénieurs de Sup'Aéro seront ainsi associés au projet de construction du Breguet 14 F-POST.

Grâce au soutien d'entreprises toulousaines qui ont offert les matériaux nécessaires à la réalisation des structures ailes et fuselage (tubes et bois), le chantier de fabrication du fuselage est officiellement ouvert en mai 1993 dans les locaux du lycée technique Eugène Montel à Colomiers, en présence du recteur de l'Académie de Toulouse, de Marie-Vincente Latécoère et de et de Marius Fabre, mécanicien de Breguet 14 chez Latécoère.

La poursuite de la construction du Breguet 14 est soutenue avec le partenariat du Conseil Régional Midi-Pyrénées, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, de la Société Latécoère, de Marie-Vincente Latécoère, du CEAT ainsi que des entreprises de la Région Midi-Pyrénées.

L'Association *Breguet XIV* est créée en 1995 pour prendre le relais de l'*Escadrille Occitane* et l'association fédère autour de ce projet des cadres, techniciens professionnels de la construction aéronautique toulousaine, actifs et retraités, qui se joignent bénévolement à l'équipe initiale. Ainsi, Léo Chagnès (patron de la société d'entretien aéronautique STAR à Lasbordes), passionné par la nature du projet, met à disposition de l'association son atelier ainsi que son aide pour la construction des ailes et l'assemblage final de la cellule. De plus, il offre à l'association un moteur Lycoming IGO 540 B1A de 350 chevaux. Ce moteur permet d'équiper le Breguet d'un pot d'échappement de type *cornemuse*, conforme à l'original. Ce pot d'échappement a été réalisé par un compagnon du Tour de France de Colomiers,

D'autres passionnés toulousains rejoignent l'équipe, parmi lesquels Amédée Rebet, chef du département Bureau Études Latécoère, Claude Manaud, technicien peinture Latécoère, André Gendre, chef d'atelier Chaudronnerie Latécoère, Pierre Azam, ingénieur CEAT, et Robert Chanton, technicien CEAT.

Le premier vol du Breguet 14 F-POST, tant espéré, est effectué le mardi 11 novembre 2003 sur l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes par Christian Briand, pilote d'essai Socata-EADS.

Le Breguet 14 F-POST à Cap-Juby

En accompagnement des avions du 26^{ème} Rallye Toulouse-Saint Louis jusqu'à l'escale mythique de Cap-Juby et fidèle à l'engagement qui a donné sens à sa construction, le Breguet 14 F-POST a effectué, en septembre 2010, le parcours historique de la Ligne, vol commémoratif organisé par l'Association Breguet 14, avec le soutien de la Fondation Pierre-Georges Latécoère présidée par Madame Marie Vincente Latécoère. L'évènement a été parrainé par le Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République

La Patrouille de France est venue spécialement à Toulouse le samedi 18 septembre 2010 saluer le Breguet 14 F-POST lors de son décollage à destination de Barcelone.

Mêmes escales, même altitude, même vitesse, mêmes paysages, mêmes conditions météorologiques. Après avoir fait escale à Barcelone, Alicante, Almeria, Tanger, Rabat, Casablanca, Essaouira, Agadir et Tan-Tan, l'avion du Petit Prince a atterri le 23 septembre à Cap-Juby avec les avions du Rallye.

Avion singulier, le Breguet 14 F-POST comporte toutes les caractéristiques du modèle conçu par Louis Breguet en 1916 : qualités de vol, puissance, vitesse. Il est délicat à piloter en air turbulent et oblige à un effort physique permanent au manche et au palonnier pour maintenir un cap et une ligne de vol. Le manche à double poignée pour le tenir à deux mains, ou plutôt à la force des deux bras, témoigne de cette caractéristique d'avion au « *pilotage physique* » bien connue des Pionniers de la Ligne. Aux commandes de cette machine à remonter le temps, les pilotes Eugène Bellet et Luc Gimazane ont ainsi parcouru 6 000 km en 51 heures de vol à une vitesse moyenne opérationnelle de 120 km/h.

Le moment exceptionnel, d'une intensité émotionnelle rare, tant pour les pilotes que pour tous ceux qui avaient spécialement fait le déplacement et attendaient au sol, a été le survol du fort espagnol avec plusieurs passages, avant ce moment historique et symbolique de l'atterrissage sur cette piste de sable au milieu de nulle part et qui redevient Cap-Juby par la magie de l'esprit. Après 85 ans d'absence, l'*avion du Petit Prince* est de retour à Cap-Juby. Un accueil princier a été réservé à cet avion légendaire, avec haie d'honneur des hommes bleus méharistes, fanfare, lâcher de colombes et réception par le Gouverneur, par les autorités civiles et militaires et par les habitants de Tarfaya, accueil digne de la légendaire hospitalité marocaine.

Après les festivités, le Breguet 14 a entrepris le vol du retour vers Toulouse. Les équipages du Rallye ont poursuivi leur vol jusqu'à Saint-Louis-du-Sénégal pour rejoindre, sur le trajet retour, le Breguet 14 à Marrakech et l'accompagner jusqu'à Toulouse où tous les équipages ont été conviés à la remise des prix dans la Salle des Illustres du Capitole le 1^{er} octobre 2010.

Dans l'équipe logistique qui a permis le bon déroulement et en toute sécurité de ce raid historique, se trouvent Pierre Jarrige, compagnon de route d'Eugène Bellet sur le Rallye comme directeur des vols de 1997 à 2005, qui a accompagné le Breguet 14 aux commandes de son Cessna 182 F-GBTS avec Alain Bertrand, le mécanicien du Breguet. Gérard Desimone, ayant participé à de nombreux rallies Toulouse-Saint Louis et vainqueur de cette compétition en 1992, assure, aux commandes du Robin DR400 F-GZBB, la logistique d'accompagnement. Cédric Lemaître, de Boutique Aéro à Blagnac, aux commandes de son Cessna 172 F-BRPS, permet à Jean-Claude Nivet de prendre de sublimes photos et à Adrien Bodard d'ajuster les prises de vues vidéo.

« *Pèlerinage du Breguet 14 sur ce Chemin de Compostelle des Aviateurs* », ce voyage ultime de l'*avion du Petit Prince* à Cap-Juby en forme d'hommage aux Pionniers, est l'aboutissement d'une aventure collective, technique et humaine engagée en 1992.



▲ Rallye 2010 - Escale à Alicante

▼ Survol de l'Espagne





▲ *Le passage de Gibraltar*

▼ *Sur le Rio de Oro*





▲ 23 septembre 2010, le Breguet arrive à Tarfaya-Cap Juby

▼ Il est accueilli par les fils du désert





▲ *Eugène Bellet et Luc Gimazane sont accompagnés à la réception*

▼ *Le Breguet sous bonne garde*



