



# AVIATION *de* FRANCE

CET OUVRAGE EDITE POUR LE SECRETARIAT GENERAL  
A LA DEFENSE AERIENNE A ETE IMPRIME  
SUR LES PRESSES DE L'IMPRIMERIE DARDELET & C° A  
GRENOBLE EN JANVIER 1944. IL A ETE TIRE  
526 EXEMPLAIRES SUR VELIN DE RIVES A LA FORME  
DONT 26 EXEMPLAIRES HORS COMMERCE PORTANT  
LES LETTRES A à Z ET 500 EXEMPLAIRES NUMEROTES DE  
1 A 500 QUI CONSTITUENT L'EDITION ORIGINALE.

# Prologue

*J*E voudrais que ce livre, qui va tenter de retracer l'histoire de la plus prodigieuse conquête humaine, histoire où la légende se mêle déjà à l'épopée, commençât ainsi qu'un conte de fées...

Il était une fois un homme qui rêvait d'être un oiseau.

Comme ceci se passait dans des temps très anciens, nous n'en avons pour trace que le mythe fabuleux d'Icare, preuve intangible que le rêve millénaire remonte aux origines du monde.

Ayant pris du limon et de la terre, au soir du sixième jour, Dieu en forma le corps de celui qui, suivant la Genèse, devait être à son image et à sa ressemblance. Comme l'Homme, sorti du néant, s'animait du souffle divin et sentait s'éveiller en lui son âme immortelle, son premier geste fut de se tourner vers le Créateur, et, levant les yeux vers le Ciel, il y vit passer un oiseau.

« Tu travailleras la terre et elle te nourrira, le feu te défendra des bêtes sauvages, te préservera des rigueurs de l'hiver, te permettra de préparer ta nourriture. L'eau que tu boiras, que tu mêleras à tes aliments, qui servira à tes ablutions, cette eau, qui te semblera tout d'abord un obstacle entre les continents, sera bientôt pour toi un lien entre les terres... »

— Et l'Air ? demanda l'Homme.

— Sa conquête sera ta suprême récompense, dit l'Eternel.

Et, depuis lors, la merveilleuse promesse, hantant le cerveau de l'homme, transmise de



génération en génération à travers les siècles, devint l'une des fins auxquelles travaillèrent toutes les races aspirant à asservir le seul élément qui leur fût encore demeuré étranger.

Puis, lorsqu'il fut conquis, inassouvis malgré leur prestigieuse victoire, les peuples qui, jusque-là, s'étaient disputé la suprématie sur la terre et sur les eaux, osèrent porter jusqu'aux étoiles leur lutte fratricide, faisant de l'instrument merveilleux du progrès humain une arme de mort.

Nous sommes tous pourtant riverains du ciel, car l'air est un océan navigable et ininterrompu qui vient au seuil de chaque maison. Sans doute faut-il voir là le motif qui, de toute éternité, a tourné les regards de l'homme vers le ciel d'où lui vient toute joie et tout espoir. L'Histoire des Ailes pourrait remonter aux époques les plus reculées et nous y trouverions déjà une grandiose recherche de l'Idéal, un besoin de s'évader de soi-même, des pauvres contingences quotidiennes.

Dans notre pays, — auquel, par ailleurs, le progrès doit tant, — les chercheurs furent, dès longtemps, séduits par l'espoir prodigieux de se libérer de la pesanteur et la France devait, suivant le mot de Paul Painlevé, donner ses Ailes au Monde.

Nous sommes leurs fils ou leurs frères après tout, et leur héritage, qui nous emplit d'orgueil, comporte l'obligation de connaître leur œuvre et de la poursuivre.

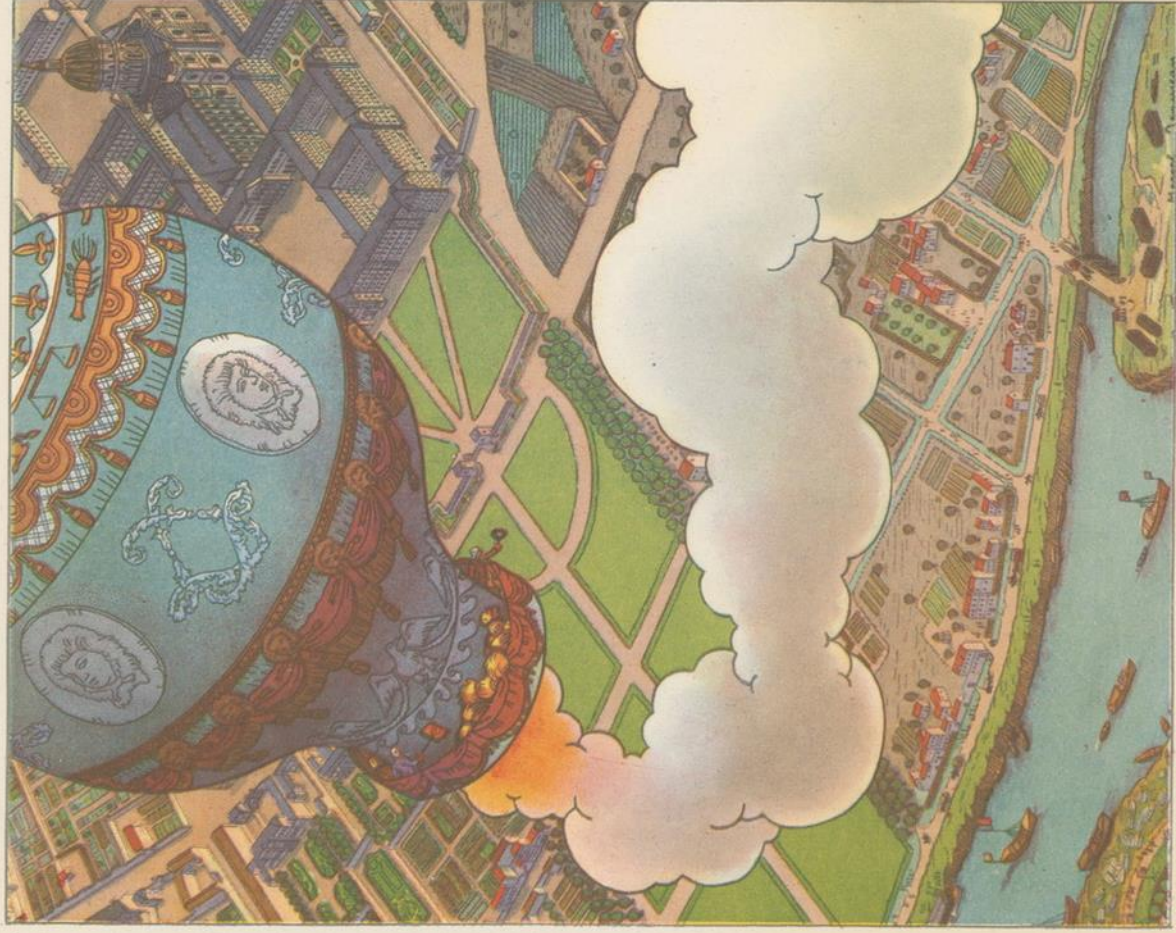
C'est aux jeunes de France qu'il appartiendra de vivre le renouveau de nos Ailes.

C'est parce que nous pensons que le passé de notre Aviation de France est un gage imprescriptible pour l'avenir que nous avons voulu, dans ces pages, en évoquer les grandes heures et les hautes figures.

René de Narbonne.







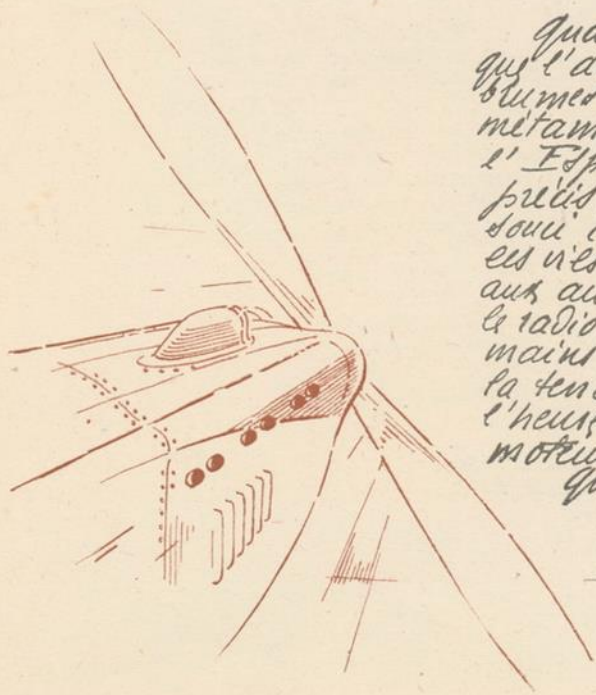
La traversée de Paris en Montgolfière (21 Novembre 1783).



# Guynemer

" Mort au champ d'honneur à Poëlcapelle, le 11 Septembre 1917. Héros légendaire tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire : il lègue au soldat français un souvenir impérissable, qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations. "

# Mermoz



Quand l'Equipe quitte le sol et  
que l'avion s'est enfoncé peu à peu dans les  
brumes de l'altitude, il semble qu'une  
métamorphose atteigne les navigateurs de  
l'Esprit. Leurs gestes deviennent plus  
précis, leurs propos plus paternels. Un  
souci commun rapproche les cœurs. Toute  
les vies sont étroitement liées les unes  
aux autres et, pour le pilote-chef de bord,  
le radio qui guide la route tient entre ses  
mains l'existence de l'Equipe, comme  
la tenait le mécanicien qui, tout à  
l'heure, s'est glissé jusqu'au fuselage-  
moteur.

Quand l'avion repart sous son hangar,



- Des équipes affaires se rendent, membres par membres, s'engagent par l'engagement, pièce par pièce.

De l'apprenti qui prend les outils, au metteur au point qui depuis dix et vingt ans vit avec les moteurs subtils, et puissants... jusqu'au manœuvre qui nettoie et brigue avec ardeur la structure entière des machines... pas un qui ne se sente solidaire de tous qui affrontent les traverses les plus dures.

"Esprit d'équipe" esprit de coopération franche, tendu vers le seul but d'une amélioration perpétuelle de l'effort humain.

Fraternité des cœurs et des classes sociales.

Fraternité des voisins : le pilote se fonde avec sollicitude et amitié sur l'établi où le mécanicien peut un jour se soulaguer.

Fièvre de l'ouvrier qui surveille amoureusement l'envol de l'aéron. Du mécanicien qui écoute anxieusement le bruit du moteur.

Il y a de tout cela dans la vie des hommes et c'est là, il y a aussi le sentiment supérieur et patriotique de l'obéissance. Du dévouement librement consenti au Chef.

Ce chef a d'abord mérité par sa valeur et son habileté, par ses qualités de cœur et de volonté, par son esprit de justice, la soumission des jeunes enthousiastes et le respect qui les anciens lui accordent spontanément. Mais il doit rester, à toutes les heures de l'action, à toutes les minutes de ses décisions, - égal à lui-même, pour mériter l'honneur de cette confiance sacrée, aussi pour à porter que le plus surhumain des fardeaux...

À l'ombre des hangars comme dans l'infini des horizons, la jeunesse trouvera les exemples de travail, de simplicité, de camaraderie, de collaboration, de rigueur et de compétition qui la feront et la rendront digne du destin national.

Memor.

LIVRE I

*Les Conquérants*



France, nous savions bien qu'en toutes les histoires  
Les hommes de ton sol  
Seraient toujours debout sur tous les promontoires  
D'où l'on peut prendre un vol.

Edmond ROSTAND.





# L'assaut du Rêve

Depuis l'origine des siècles les hommes se sont élancés à l'assaut du rêve millénaire.

Aussitôt écoulée l'ère des précurseurs, que l'on peut faire partir de 308 avant Jésus-Christ, — époque où Archytas de Tarente, philosophe pythagoricien, inventa, suivant Aulu-Gelle, une colombe mécanique, — et qui s'étendit jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'aéronautique et l'aviation, toutes deux conçues et réalisées par des Français, marquèrent les étapes d'une véritable conquête du Ciel.

Toutes les histoires de la navigation aérienne ont cité les travaux de Roger Bacon, de Léonard de Vinci, le bond tragique de Simon le Magicien vers le début de notre ère, le saut d'Olivier de Malesbury, émule de Dédale, celui du Sarrazin volant, mais il faut arriver à l'année 1742 pour trouver trace de la première expérience certaine de « vol humain », et cette expérience eut lieu en France.

En d'autres circonstances nous aurions pu, voici un an, commémorer le deuxième centenaire du planement qui conduisit le marquis de Bacqueville, en 1742, du toit de son hôtel du quai des Théatins, — l'actuel quai Voltaire, — sur un bateau de lavandières que sa bonne étoile avait judicieusement placé sur son parcours. Les ailes artificielles fixées à ses épaules n'avaient pu lui épargner au cours de cette première traversée aérienne de la Seine une malencontreuse perte de vitesse.

Quarante ans plus tard, les frères Montgolfier lançaient leurs aérostats, mais à bord desquels aucun homme n'eut d'abord le courage de prendre place.

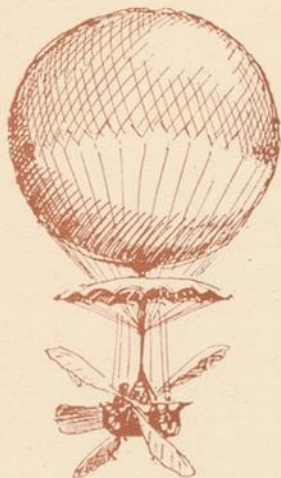
Le 5 juin 1783, après avoir invité les Etats du Vivarais à y assister, les deux Français effectuaient à Annonay la première expérience publique d'un aérostat à air chaud.

Le 19 septembre suivant, devant Louis XVI et Marie-Antoinette, une Montgolfière de 41 pieds de diamètre s'élevait dans la cour du château de Versailles, emmenant une nacelle où l'on avait attaché un mouton, un coq et un canard afin, dit un chroniqueur « de vérifier que l'air à quelque distance du sol était encore respirable... »

Depuis le 27 août un important progrès avait été réalisé par l'aérostation naissante : le physicien Charles avait lancé au Champ de Mars le premier ballon gonflé à l'hydrogène.

Enfin la date historique du 15 octobre 1783 venait marquer la conquête totale du troisième élément par l'homme. Ce jour, où Pilâtre des





Roziers se confia à un ballon retenu, il est vrai, par des cordes, marque en effet le premier décollage d'un être humain. L'aérostat demeura pendant plus de quatre minutes à quatre-vingts pieds de haut avant de redescendre bien doucement. Après de nouveaux essais, le hardi aéronaute qui emmenait son ami le marquis d'Arlande, prononça le 21 novembre le premier « lâchez tout ! ».

Désormais les progrès réalisés, tout particulièrement dans notre patrie, par la navigation aérienne marquaient de noms français les premières étapes de la conquête du Ciel.

C'est ainsi que Blanchard le 7 janvier 1785, larguait sur les falaises de Douvres les amarres de son ballon gonflé à l'hydrogène et, accompagné du docteur anglais Jeffries, traversait le détroit pour venir se poser à quelques lieues de Calais dans la forêt de Guines.

La première traversée de la Manche était ainsi accomplie par un appareil aérien.

Blanchard devait, par la suite, effectuer les premières ascensions en Allemagne, en Hollande, en Belgique, en Suisse, en Pologne et en Bohême, dans les années qui précédèrent immédiatement la Révolution française. L'aérostation, prélude de cette navigation aérienne qui devait bouleverser la vie des peuples était donc une réalisation intégralement française. Nous allons voir, dans toutes les branches de cette nouvelle activité humaine, des Français à l'origine de chaque progrès et de toutes les performances remarquables qui vont amener la création du dirigeable et de l'avion.

Quoique entreprises dans une voie différente, les expériences de 1784 que menèrent à bien les petits hélicoptères de Launoy et Bienvenu et celles de Thibaut de Saint-André, inventeur de l'habit aérostatique, « prouvent le désir de nos chercheurs de ne laisser inexploré aucun problème qui touchât au domaine aérien ».

A vrai dire, il ne nous est resté aucune preuve tangible des réalisations de ce dernier précurseur dont la gloire fut éclipsée immédiatement par celle de Garnerin.

S'il est vrai que Joseph Montgolfier avait, dès 1777, effectué devant toute la population d'Annonay, sa ville natale, des tentatives à petite échelle de ralentissement de la chute verticale, se lançant du toit de sa maison dans la rue et que, lors de premiers vols en compagnie de son frère, il emmena l'engin, qui lui avait servi à cet effet, à bord de leur sphérique, c'est pourtant Garnerin qui, pour-



suisant les expériences de Le Normand, effectuées, le 22 octobre 1797, à 5 heures du soir, au-dessus du parc Monceau, le premier saut « parachuté » réel.

L'événement — c'en fut un à l'époque — vaut d'être conté.

Dès l'âge de 14 ans, Garnerin avait, en 1783, assisté, enthousiasmé, aux premiers essais de ballons effectués aux Tuileries et, soucieux d'assurer la sécurité des aéronautes dont il rêvait de devenir l'émule, il se mit sérieusement à l'étude du problème.

La Révolution survenant, il partit aux Armées et fut fait prisonnier par les Impériaux qui l'enfermèrent dans la forteresse de Bude où il resta près de dix-huit mois, temps de réflexion forcée qui lui permit de mûrir son projet. Libéré, il commença, avec des animaux, les expériences préalables, puis, assuré du bien-fondé de ses déductions, il résolut de tenter lui-même l'aventure.

Etant monté en ballon, le 22 octobre 1797, à une hauteur de 1.000 mètres, il coupa les cordes qui reliaient l'aérostat à la nacelle et descendit avec celle-ci en parachute sous les acclamations d'une foule délirante. Déporté par le vent il disparut un moment hors de vue des spectateurs, mais sautant sur un cheval, il vint au galop rassurer ceux qui, déjà, commençaient de craindre les suites de son audace.

Dès lors un engouement irrésistible amena au sport nouveau et dangereux de nombreux adeptes, parmi lesquels la nièce de l'inventeur, Elisa Garnerin, et M<sup>me</sup> Blanchard, la fameuse aéronaute.

Vers la même époque, réalisant l'intérêt que pourrait présenter, du point de vue militaire, l'utilisation des ballons, le baron de Breteuil adressait, en 1784, un mémoire à l'Académie des Sciences, demandant « d'étudier les moyens de rendre les aérostats utiles à l'observation des mouvements des partis ennemis ».

Or la première manifestation publique des Montgolfier ne datait que du 5 juin 1783, soit moins d'un an auparavant !

Un an plus tard, par contre, un jeune élève de l'Ecole Royale Militaire de Paris assistait avec quelques camarades aux expériences de François Blanchard.

Celui-ci devait faire une ascension avec un Anglais, qui avait payé sa place deux cents livres, mais qui, prudent, décida, devant le temps venteux et menaçant, de s'abstenir.

L'histoire — ou tout au moins l'anecdote — nous a conservé le dialogue qui s'engagea :

— Messieurs, dit l'Anglais hautement, des circonstances imprévues





m'empêchent au dernier moment de participer au voyage. Y aurait-il quelqu'un désireux de me remplacer à bord de l'aéronef ?

— « Moi ! » cria l'un des jeunes élèves, écartant brusquement ses camarades et sautant en trois bonds dans la nacelle.

Malheureusement, on entendit dans le silence qui s'était fait devant cet acte de bravoure, une voix furieuse qui s'écriait :

— Ah ! mais, c'est une honte, une infraction inouïe au règlement !

Un officier se fraya un passage jusqu'au ballon et, désignant d'un geste courroucé le jeune audacieux :

— Sortez, monsieur, sortez sur-le-champ de cette nacelle. Comment osez-vous participer en uniforme à une représentation publique ? Dès votre retour à l'Ecole, vous vous rendrez aux arrêts pour deux jours.

L'élève s'appelait Bonaparte et l'officier Pichegru, qui était alors son professeur de mathématiques.

Le cours de l'Histoire eût peut-être été changé si Napoléon, se souvenant de son ascension de 1785, avait utilisé un ballon à Waterloo, où celui-ci eût sans nul doute décelé l'arrivée inopinée de Blücher.

L'on a souvent confondu cet incident avec celui du 2 mars 1784, où un autre élève de l'Ecole Militaire, Dupont de Chambont, s'était vu refuser, dans des circonstances un peu différentes, l'accès de la nacelle de Blanchard.

La Révolution devait créer, voici un siècle et demi, l'aéronautique militaire par le vote du 3 juin 1793.

A cette date, au lendemain même de la chute des Girondins, le Comité de Salut Public, décidait la création de l'aérostation aux Armées.

La commission des épreuves qui eut à se prononcer sur l'emploi des ballons en campagne et qui répondit affirmativement, comptait les plus grands savants de l'époque : Monge, Lavoisier, Carnot, Guyton. Aussi ne faut-il pas s'étonner du verdict qu'ils rapportèrent de leurs délibérations. Les expériences de Lhomond et du physicien Coutelle, poursuivies aux Tuileries dans l'ancienne salle des Maréchaux, devaient être à un tel point concluantes que, dès le 25 octobre 1793, Coutelle et son ballon ralliaient l'armée de Sambre et Meuse commandée par Jourdan.

Tentative d'utilisation trop hâtivement organisée et qui devait aboutir à un échec. Néan-

moins, le Comité rendait, le 24 novembre 1793, un décret ordonnant de continuer les essais en la Maison Centrale, appelée Petit Meudon. Des ordres étaient également donnés pour hâter la construction du premier aérostat militaire, « L'Entreprenant », qui devait être capable d'enlever deux observateurs. Le 13 germinal, an II (2 avril 1794), un arrêt réglait l'organisation de la 1<sup>re</sup> Compagnie d'aérostiers, qui comptait 30 hommes, un sous-lieutenant, Lhomond, et un capitaine, Coutelle lui-même.

C'est au siège de Maubeuge que la nouvelle unité et son engin rejoignirent Jourdan. Après quelques difficultés de gonflement, le 14 prairial (2 juin 1794), « L'Entreprenant » remplissait parfaitement sa mission d'observation et même subissait sans dommages, le 19, au cours d'une seconde ascension, le tir des batteries autrichiennes qui sont, de la sorte, les ancêtres authentiques de notre D. C.A. moderne. Le 24 prairial, l'adjudant général Radet, commandant la division de Maubeuge, procéda lui-même à des observations, et son approbation sur l'utilité de ce nouveau mode d'éclairage sanctionna la faveur dont jouirent bientôt dans toute l'armée les vaillants soldats du 1<sup>er</sup> Aérostier.

Utilisé à Charleroi, le 21 juin, « L'Entreprenant » signala l'approche d'un corps autrichien qui venait débloquer la ville, et permit ainsi par un assaut précoce de provoquer la capitulation de la place forte avant l'arrivée des renforts ennemis.

Il est curieux d'évoquer aujourd'hui, un siècle et demi après la bataille de Fleurus, la part que prit à cette action le premier de nos ballons d'observation.

Les généraux Maison, Morlot et Olivier, qui avaient déjoué par leurs rapports la manœuvre ennemie devant Maubeuge, conseillèrent fortement l'emploi de « L'Entreprenant » dans une bataille rangée. Le 26 juin, au lendemain de la prise de Charleroi, l'adjudant général Radet rencontrait les troupes de Cobourg dans la plaine de Fleurus.

Le général Morlot accompagna Coutelle dans son ascension et, par message lesté, renseigna Jourdan sur les divers mouvements de l'ennemi. Pris à partie par l'artillerie adverse, qui braquait ses pièces sur « L'Entreprenant », le général Morlot ne perdit pas son sang-froid et, comme un coup mieux ajusté frôlait la nacelle, il le salua crânement, levant d'un geste large son bicorne à plumes et criant : « Vive la République ! ». Jourdan, reconnaissant du rôle joué par le ballon au cours de





ces différentes opérations, tint à ce qu'il figurât, dominant fièrement le champ de bataille, sur son papier à en-tête.

Les succès remportés par Coutelle et son engin incitèrent le Comité de Salut Public à créer une seconde compagnie qui fut envoyée à l'armée de Pichegru devant Mayence.

Celui-ci évoqua-t-il alors la scène du Champ de Mars ? Est-ce à ce même souvenir que nous devons attribuer le peu d'enthousiasme que montra toujours Bonaparte pour l'aérostation ? Un ballon figura pourtant, en 1797, à la bataille de Marengo, et il fit venir la 1<sup>re</sup> Compagnie en Egypte, mais le matériel fut perdu à Aboukir.

Les guerres du Consulat et de l'Empire ne devaient donner lieu à aucune utilisation des ballons captifs. Carnot, au siège d'Anvers, en 1815, en avait un cependant, et l'aéronaute Margat participa au siège d'Alger. Il faudra attendre 1848 pour que, le 28 février, un député, Dupuy-Delcourt, propose à nouveau au Gouvernement provisoire l'emploi des ballons pour les observations et même les reconnaissances militaires.





# Les premiers bonds

Si Napoléon ne crut guère à l'avenir des machines volantes, c'est pourtant sous son règne qu'un vieil officier de l'armée royale, le général Resnier de Goue, tenta et réussit, du haut des remparts d'Angoulême, un vol plané de trois cents mètres avec un appareil de son invention.

Par un petit vent aigre qui balayait les ponts sur la Charente, trois hommes, un matin de janvier 1806, portaient par le rempart de Beaulieu vers la Tour de Ladent une étrange armature en fil de fer ayant l'apparence de deux grandes ailes. Celles-ci étaient recouvertes de taffetas de soie et ornées de grandes plumes savamment disposées.

Le général Guillaume Resnier de Goué encourageait ses aides dont l'un n'était rien moins que le constructeur de son planeur, le maître-serrurier Alexis Piron, et l'autre son commis Jean Louis.

— Attention, clampins ! ne me froissez pas mes ailes. L'expérience de ce matin sera décisive et Bonaparte, qui m'en veut encore de ne pas avoir, le 30 floréal an X, voté la confiance illimitée, fera ma fortune lorsqu'il aura compris de quelle manière je lui permettrai de faire passer en Angleterre ses grenadiers que n'a pu convoyer la flottille de Boulogne.

— Mais citoyen, objecta maître Piron, pour cela il faudrait que vous voliez vous-même...

— L'on croirait, à t'entendre, que tu n'as pas toi-même assisté à mes premiers essais. Te souviens-tu du bond magnifique que fit notre appareil lorsque, lesté de plomb et lancé d'ici-même, il tomba sur les rochers, et de celui que je fis sur près de cinquante mètres lorsque, sautant du pont Saint-Cybard, je chus dans la Charente. Les gens, qui sont des sots, rient de me voir, trempé comme un barbet, me raccrocher à la gaule d'un batelier, mais aujourd'hui, vois-tu, j'égalerai le vol des cigognes qu'en 1766 je vis plonger du haut des créneaux des forteresses du sultan Mouley Mohammed, auprès duquel le roi Louis XV, mon maître que Dieu assiste en son saint Paradis m'avait envoyé en ambassade... D'ailleurs assez discuté, nous voici arrivés. Endossez-moi mes ailes.

Un système de courroies fixait l'ensemble au corps, et les deux bras agrippés à des poignées pouvaient mouvoir les ailes et les orienter. Alexis Piron boucla les sangles, puis, dans le dos du général, se signa craintivement.

Aussi n'était-ce pas tenter le diable que de s'élancer ainsi de quelque soixante-dix mètres ? La Tour de Ladent dominait un à-pic de quarante mètres, puis des champs en pente douce descendaient vers la rivière.



Le vieillard embrassa d'un seul coup d'œil le paysage familier, et, sans hésitation, plongea dans le vide.

Les Angoumois qui, malgré l'heure matinale, avaient tenu à venir assister à la dernière folie du général, virent alors avec stupéfaction l'homme pendu à ses deux ailes, planer doucement.

A bonne hauteur, il sauta la rivière, mais, enhardi par ce premier succès, Resnier tenta un mouvement des bras qui déséquilibra la machine et il s'effondra dans les prés qui bordent la rive, après un parcours de trois cents mètres. L'on s'empressa près du courageux précurseur qui, dans sa chute, s'était brisé la jambe ; il rayonnait de joie et d'orgueil, et, malgré la souffrance, répétait :

« Voilà, mes amis, comment l'on peut envahir l'Angleterre... »

Infirmes et incompris par ses contemporains trop peu évolués pour réaliser la portée de la géniale expérience, le général Guillaume Resnier de Goué mourut à plus de quatre-vingts ans, le 2 février 1811.

Rares sont ceux qui, de nos jours, connaissent le nom du général Resnier de Goué ; si le hasard d'un voyage vous conduit cependant dans la capitale de la Charente, vous verrez, en faisant le tour des murailles dans un décor de verdure, un peu avant les remparts du Nord, une pierre où sont inscrits ces quelques mots :

« Le général Resnier, âgé de soixante-seize ans, s'est élancé de cet endroit, dit Tour Ladent, en janvier 1806, effectuant ainsi sur un parcours de trois cents mètres le premier vol à voile avec un appareil conçu par lui et réalisé à Angoulême. »

Dès lors deux inventions allaient, dès la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, remporter leurs premières victoires : le dirigeable et l'avion. Les études, menées parallèlement en France, sur le plus léger et le plus lourd que l'air, devaient en un demi-siècle nous donner dans ce domaine une avance décisive.

Cinquante ans après Resnier, un marin français Le Bris, avait équipé un grand cerf-volant traîné par un véhicule et, le cheval ayant pris le galop, face au vent, le premier aéroplane monta à 100 mètres de haut et retomba sans incident.

A la même époque, Félix et Louis du Temple de la Croix faisaient voler ce que nous dénommerions aujourd'hui un modèle réduit. Pesant sept cents grammes, la petite machine fut mue d'abord par un mécanisme d'horlogerie, puis par un moteur à vapeur. C'est vers 1860 que cet appareil très curieux, véritable petit avion, fit des essais au cours desquels il fut le premier aéroplane à quitter le sol par ses propres moyens.



En 1880, Alphonse Penaud mettait au point un modèle réduit à moteur caoutchouc, tandis que Victor Tatin construisait un appareil mû par un moteur à air comprimé.

Les développements de l'aérostation et de l'aviation sont d'ailleurs liés l'un à l'autre. Le 15 avril 1875, l'ascension scientifique et tragique du « Zenith » marque le point culminant de la carrière du ballon libre ; déjà Giffard a depuis vingt ans conçu le premier dirigeable à vapeur et bientôt les frères Tissandier vont mettre au point les dirigeables électriques.

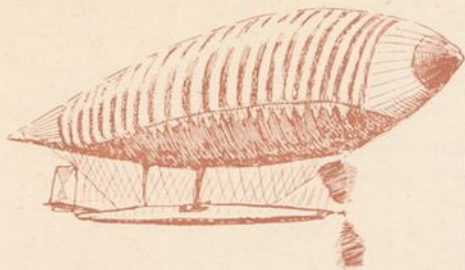
Si le ballon dirigeable ne paraît pas devoir survivre à la deuxième guerre mondiale, l'histoire de son évolution comporte cependant de nombreux et précieux enseignements que l'on put tirer à leur bord d'expérimentations sur l'efficacité des gouvernes ; les réactions aérodynamiques et les groupes moto-propulseurs : ceci au point que le premier « plus lourd que l'air » de Santos-Dumont, le « 14 bis », était, à l'origine, un composé hybride du dirigeable et de l'avion.

Ce fut par des rames, des ailes et des queues, qui tenaient à la fois de celles du poisson et de l'oiseau, que Blanchard avait songé, dès 1783, à guider la marche des ballons : Bredin avait même envisagé l'installation de roues à aubes effaçables, mais l'on peut considérer la machine de Guyton de Morveau comme le premier dirigeable : lors de son ascension du 25 avril 1784, à Dijon, il parvint, en effet, à modifier légèrement, à l'aide de ses rames et de son gouvernail, la direction prise tout d'abord par son aéronef. Le premier ballon allongé, qui affectait déjà la forme devenue classique du cigare, fut commandé la même année aux frères Robert par le duc de Chartres, — le futur Philippe Egalité, — qui n'hésita pas à en faire lui-même les essais le 15 juillet 1784. Ceux-ci se terminèrent d'ailleurs prématurément, car le ballon bondit à une altitude considérable et le Duc creva l'enveloppe avec la hampe d'un drapeau, afin d'éviter l'explosion.

Meusnier, général du corps des Ingénieurs, présentait, en 1785, un projet fort bien venu de dirigeable muni de tous les éléments essentiels qui devaient, un siècle plus tard, se retrouver sur ce genre de ballon. Mort très jeune durant les guerres de la Révolution, Meusnier ne put réaliser son engin qui eut, sans nul doute, fait gagner à la locomotion aérienne de nombreuses années.

Le comte de Lennox et le docteur Le Berrier firent en 1832, une première expérience de direction à l'aide de rames articulées qui leur permit, partis de Montmartre, de survoler la colonne Vendôme. Deux ans plus tard, « L'Aigle », muni de roues à palettes, d'une nacelle à treuil, et qui cubait deux mille huit cents mètres, effectuait quelques ascensions, mais ayant rompu son filet, il se déchira ; enfin, en 1844, le premier dirigeable à moteur faisait son apparition : c'était l'engin de Le Berrier, muni d'hélices mues par une petite machine à vapeur.





L'horloger Jullien faisait à l'Hippodrome, le 6 novembre 1850, les essais publics d'un appareil de forme fuselée, et dont l'empennage très astucieux servait à la fois de gouvernail de profondeur et de direction : deux hélices étaient actionnées par un mouvement d'horlogerie ; l'ensemble pesait mille cent soixante grammes et cubait un mètre cube deux cents. Son appareil, réalisé

en vraie grandeur en 1852 et qu'il appela « Le Précurseur », est le premier dirigeable moderne.

Vingt ans plus tard, Dupuy de Lome, qui avait commencé ses expériences durant le siège de Paris, devait faire faire à la question de très grands progrès.

Mais l'œuvre la plus marquante de cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle fut, dans le domaine aérien, celle des frères Renard.

Le nom même donné en 1884 par Charles Renard et Krebs à leur dirigeable qui devait, le premier au monde, effectuer un circuit volontaire sur un itinéraire déterminé, décèle l'intention des deux inventeurs de marquer la part prépondérante prise par notre pays dans l'histoire de la navigation aérienne : lorsque, le 9 août 1884, le dirigeable « Renard », muni d'un moteur électrique Krebs, quitta son hangar de Chalais-Meudon, — centre créé par le colonel Renard, — il portait, à l'avant de sa nacelle, le nom de « France ».

Quelques heures plus tard, lorsqu'il y rentra victorieux, il avait effectué au-dessus de l'itinéraire Chalais-Meudon - Villacoublay le premier voyage aérien dirigé.

Sept voyages, dont cinq se terminèrent à leur point de départ, conclurent heureusement les essais du « France ».

Le colonel Renard et son frère Paul poursuivirent leurs études au centre de Chalais-Meudon, où ils mettaient au point, en 1904, un programme d'essais des aéroplanes. C'est pour réaliser ce programme que Charles Renard fit affecter au centre l'un des plus glorieux pionniers de nos Ailes, le capitaine Ferber.

Santos-Dumont, cependant, commençait au Bois de Boulogne ses vols qui vulgarisèrent l'idée aérienne. Après avoir eu une grande vogue, le dirigeable devait connaître le plus souvent, tant en Europe qu'en Amérique, un destin tragique. Nous ne devons pas oublier cependant que notre patrie fut celle des Renard, des Krebs, des Julliot, ce dernier ingénieur des dirigeables Lebaudy qui firent faire un si grand pas à la navigation aérienne.

Au début de ce siècle, tous les pays étaient clients des industriels français : Autriche,

Russie, Etats-Unis, Belgique, Angleterre, Pays-Bas commandaient à Astra, Louis Godard, Clément Bayard, Lebaudy ou Zodiac. Seule l'Allemagne, où le comte Zeppelin, Gross, Parseval étudiaient les rigides, semi-rigides et souples, appliquait sa technique propre. Cependant la première traversée de la Manche en dirigeable devait, comme celle en ballon libre par Blanchard, le 7 janvier 1785, et celle en aéroplane par Blériot, le 25 juillet 1909, être le fait de l'Aéronautique française. Le 16 octobre 1910, le « Clément-Bayard II », parti de La Motte-Breuil, se posait à Londres sur le champ de Wormwood Scrubbs.



Parallèlement aux recherches faites sur le plus léger que l'air, de nombreux enthousiastes du plus lourd que l'air poursuivaient leurs travaux. Ils sont trop pour que nous puissions les citer tous, mais, outre Le Bris, les frères du Temple et Penaud, dont nous avons déjà parlé, nous nous arrêterons à l'œuvre méconnue de Mouillard, véritable précurseur, et de son élève Chanute, car c'est à leurs travaux, aujourd'hui oubliés, que les frères Wright durent de réaliser, après Ader mais avant Santos-Dumont, leurs planements bientôt suivis de vols réels.

En 1850, tout enfant encore et compagnon de jeux d'Alphonse Daudet, le jeune Louis Mouillard étudie déjà, dans le grenier de ses parents, le vol des oiseaux, hirondelles, martinets et ramiers qu'il parvient à y attirer.

Le mythe de l'homme volant hante ses nuits d'enfant et, à quinze ans, il construit une paire d'ailes en coutil que seule la vigilance du sacristain de Fourvière l'empêche d'utiliser pour se jeter du haut de la célèbre colline.

« Il faut oser pour réussir », disait déjà l'enfant, qui devait adopter cette maxime comme règle de vie.

Doué d'un assez joli talent de peintre, il prend pour modèles ses amis les oiseaux et, afin de réaliser une œuvre digne de son rêve, il vend aux fripiers de la ville toutes les vieilleries du grenier, pour pouvoir acheter... un aigle.

C'est en mesurant l'envergure et la surface alaire du magnifique animal que Mouillard démontra, contre les calculs théoriques du mathématicien Lalande, que 16 m<sup>2</sup> devaient suffire à soutenir un homme de quatre-vingts kilogs. Des revers de fortune l'ayant contraint à s'expatrier au Caire, il allait, durant de longues heures, surveiller dans les cimetières de la ville les évolutions des grands vautours fauves de la montagne.



Ses travaux d'ornithologie et son « Empire de l'Air » vinrent à la connaissance du professeur Marey qui, au cours d'un dîner où étaient réunis tous les fervents de la navigation aérienne — octobre 1890 — et qui resta célèbre sous le nom de « dîner des aviateurs », révéla ses théories.

Octave Chanute, un Français domicilié et naturalisé aux Etats-Unis, lui écrivit aussitôt, et, le 20 novembre 1890, Mouillard, dans son splendide désintéressement — d'autant plus méritoire qu'il se trouvait alors dans la misère — lui exposait, en six feuillets dont on a retrouvé les brouillons, les résultats de ses quarante années d'observation ardente : le principe du gauchissement qu'il avait découvert en 1881, celui de la direction par empennage vertical, l'éclair de génie de leur conjugaison afin d'effectuer le virage correct par inclinaison de l'appareil.

Ce n'est qu'en 1908, lorsque Wilbur Wright eut remporté en France le record de la hauteur avec 115 mètres et la coupe Michelin avec une heure cinquante-quatre minutes de vol à plus de 90 kilomètres à l'heure, que Chanute parla.

Il révéla sa correspondance avec Mouillard, la communication de ses dossiers aux Wright et le désintéressement du Français qui lui avait écrit : « Je fais don de l'Aviation à Tous ! ».

Lorsque les officiels stupéfaits voulurent rechercher au cimetière du Mousky, au Caire, la tombe de Mouillard pour y déposer au moins quelques fleurs, la France apprit avec émotion que, chassées de la fosse commune depuis longtemps déjà, les cendres du grand précurseur tournoyaient, mêlées au sable impalpable du désert, emportées sans trêve aux remous des grands vents éternels dans le ciel bleu d'Egypte.

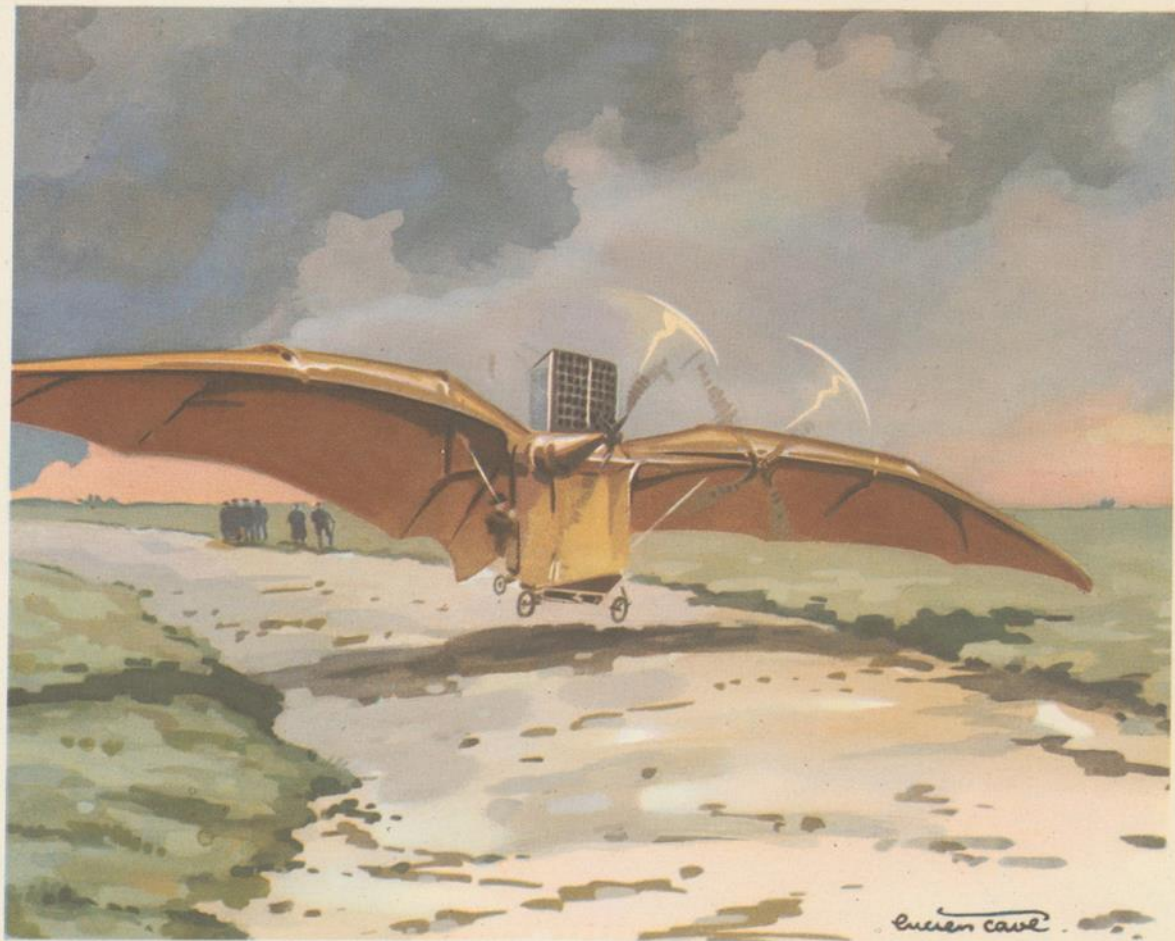
Non loin du grand aérodrome d'Héliopolis, s'élève depuis 1912 un buste au-dessous duquel un vautour noir prend son essor ; sur le socle, un seul mot : OSER.

C'est l'hommage de nos compatriotes d'Egypte à Louis Mouillard, le rêveur que, dans leur étonnement de le voir, assis sur les tombes, les yeux fixés vers l'azur où les oiseaux planent sans fin, les Arabes avaient surnommé : « Magnoun el Francaoui », le fou Français.

Avant d'étudier la part prise dans le développement de l'aviation en France par un autre Lyonnais, émule de Mouillard et de Chanute, le capitaine Ferber, il nous faut évoquer la curieuse figure du « premier homme qui vola », Clément Ader, créateur et prophète de l'Aviation.

Je me souviens de mon émotion lorsque je survolai pour la première fois, près de Tournan, le château d'Armainvilliers. Sur sa pelouse verte s'était, en effet, déroulé le plus grand événement qui ait marqué les fastes de la navigation aérienne : le 9 octobre 1890, Clément Ader y avait décollé son « Eole » sur une longueur d'une cinquantaine de mètres.





Lucien cave

Eole n° III d'Ader à Sathory.





Pour la première fois dans l'histoire du monde, un être humain avait réellement volé sur une machine sortie de ses mains.

L'on a bien des fois contesté, depuis cinquante ans, ce premier vol d'Ader et il a fallu attendre 1937, où l'on retrouva dans le parc du château des preuves tangibles, pour que l'opinion française reconnût au génial précurseur le mérite de cette performance historique.

Ainsi Ader — qui, comme Mouillard, connut de son vivant l'incrédulité niaise de ses contemporains — dut attendre près d'un demi-siècle que justice fut rendue à son œuvre.

Si l'ingénieur a laissé son nom attaché au souvenir de nombreuses inventions, telles le microphone téléphonique et le théâtrophone, ce n'étaient là, pour lui, que des à-côté, — il les dénommait des « nourrices », — dont l'exploitation des brevets rémunérateurs devaient dans son idée amortir les frais très élevés que lui demandèrent la construction et la mise au point de ses machines volantes.

En 1873, il créait un oiseau en plumes d'oie dans le corps duquel il s'introduisit et avec lequel il parvint à s'élever de deux ou trois mètres en manœuvrant les ailes.

Ce premier succès décida de sa vocation définitive ; dès lors, il n'eut de cesse d'avoir résolu le « grand problème » comme il appelait le vol humain.

Ainsi que Mouillard, Ader s'attacha à suivre les mouvements des oiseaux dont il posséda toute une volière où ne manquaient pas les vautours ni même les hannetons qui furent, eux aussi, l'objet de ses études attentives. Parallèlement, il réalisait le moteur à vapeur adaptable à l'espèce de chauve-souris qu'il avait construite. Dans l'état de la science à la fin du siècle dernier, il est remarquable qu'il ait pu mettre au point un moteur très léger qui actionnait les hélices quadripales et il est curieux de constater que l'on revient actuellement, sur certains gros appareils, à cette formule de propulseur.

C'est dans le plus grand secret que l'« Eole » décolla de la pelouse d'Armainvilliers, le 9 octobre 1890, sur une cinquantaine de mètres, en présence de quatre témoins, deux contremaîtres qui avaient aidé l'ingénieur à monter l'avion et deux jardiniers du château. Dans la joie du triomphe, les collaborateurs d'Ader enfouirent dans le sol des morceaux de charbon, empruntés à un tas tout proche, aux deux endroits où l'« Eole » avait quitté terre et repris contact avec le sol. Avec ce goût inné en nous de tout ce qui est étranger, nous devons, durant près d'un demi-siècle, laisser se répandre l'erreur historique du « premier vol des Wright », — erreur qui est encore



aujourd'hui dans tous les livres d'histoire, — lorsqu'en 1937, le château étant devenu propriété nationale, M. de la Vernet, garde général des Eaux et Forêts de Melun, fit remettre en état le parc. Comme il surveillait les travaux, l'un des travailleurs lui apporta les blocs-témoins qu'avaient en vain recherchés, en 1908, Jacques May, le capitaine Ferber et Georges Besançon, ces deux derniers pionniers eux-mêmes connus de la navigation aérienne.

La gloire du premier vol revenait donc indiscutablement à la France. Ader, qui avait, dès lors, compris le rôle primordial que devait jouer l'avion dans la défense nationale, obtint, après sept ans de démarches, l'autorisation de présenter un nouvel appareil à une Commission militaire.

Le 12 octobre 1897, à Satory, Ader fait un vol privé qu'il doit répéter le surlendemain en présence des experts. Après deux cent dix mètres de roulement, l'appareil « Eole III », bimoteur à vapeur de deux fois vingt chevaux, prit son essor. Le vent, qui se mit à souffler par le travers, déporta le grand oiseau sur la gauche, et, glissant à une très grande vitesse, il toucha le sol dans un grand fracas d'ailes et de propulseurs brisés. On avait pu contrôler l'allègement ou même l'absence de trace durant trois cents mètres et les officiers généraux, qui s'attendaient pourtant à un véritable vol dans l'espace plutôt qu'à ce bond soutenu, conclurent cependant, non sans hésitation, à la continuation des essais.

Mais le Ministère supprima la subvention et, dans un accès de désespoir, Ader, acculé à la ruine, brûla avec ses papiers et ses planches tous ses appareils, à l'exception de l'« Avion » qui, recueilli pieusement par ses collaborateurs, est aujourd'hui au Conservatoire des Arts et Métiers. Pourtant, retiré dans son château de Ribonnet, le grand inventeur lutta encore pour tenter de faire comprendre à nos gouvernants d'alors la voie dans laquelle ils doivent résolument s'engager pour prendre dans le domaine aérien l'avance que peuvent nous assurer les succès grandissants de nos Ferber, Blériot, Farman, Latham ou Garros. Lorsqu'en 1914 parut son livre remarquable « L'Aviation militaire », les rares personnes qui le lurent purent y trouver décrite avec une merveilleuse précision ce que serait une attaque aérienne sur Paris. « Chaque machine volante emportera aisément deux cents kilogs d'explosifs, soit une vingtaine de torpilles ; cinq mille machines déclencheront en une journée sur la ville deux cent mille de ces projectiles et l'on ne pourra, même avec une défense efficace, empêcher que quelques-unes d'entre elles atteignent leur but... »

Pour rendre cette prophétie encore plus frappante, Ader avait voulu que son ouvrage portât en exergue cette phrase :

« Sera maître du monde qui sera maître du ciel, »





En 1898, au lendemain même de la mort de Mouillard, un professeur de l'Ecole d'Artillerie de Fontainebleau, ingénieur sortant de Polytechnique et depuis deux ans licencié ès sciences, parcourt un vieux numéro de l'« Illustrierte Zeitung ».

Un croquis attire son attention, puis, à la page suivante, une photo. Il s'agit des planements réalisés en Allemagne par Lilienthal.

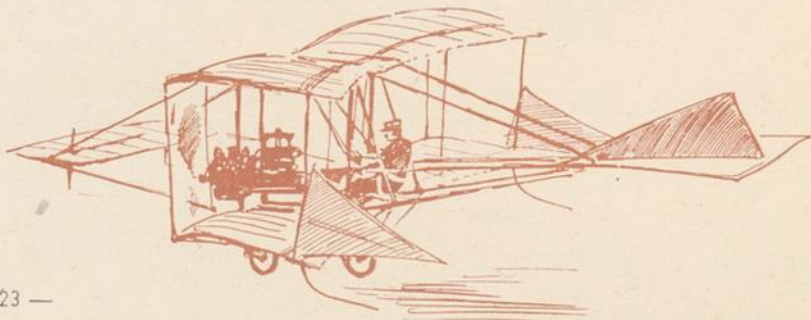
Le capitaine Ferber se constitue aussitôt une sérieuse documentation sur les expériences du précurseur allemand et se met immédiatement à la construction de planeurs. Après plusieurs échecs, le quatrième de ses appareils réussit, le 7 décembre 1901, dans un vent ascendant, un assez long parcours.

Au lendemain de ce premier succès, en janvier 1902, Ferber est mis en relation avec les Wright et Chanute, et, la même année, il essaye, à Beuil, non loin de Nice, un nouvel engin inspiré de leur technique. C'est ainsi que, par Chanute, Ferber a renoué avec les principes de Mouillard.

Cependant sur les dunes de Kitty-Hawk, le 17 décembre 1903, Orville et Wilbur, pilotant à tour de rôle leur dernier prototype, viennent de réaliser des vols de près d'une minute. Une lettre d'Orville en informe Ferber, qui décide de munir son planeur n° 6 d'un moteur Buchet de 6 CV actionnant deux hélices tournant en sens inverse.

Et à Nice, à l'aérodrome de la Californie, Ferber effectue les premières expériences de l'aviation à moteur ; sa douce réputation d'illuminé, qui est désormais bien établie, arrive pourtant jusqu'au colonel Renard qui, à cette époque, commande la base d'aérostation militaire de Chalais-Meudon. Celui-ci appelle le capitaine Ferber près de lui et, en 1904, ce dernier poursuit des essais très intéressants qui le confirment dans les belles qualités de stabilité de son engin. Augmentant la puissance de son avion, Ferber passe à 8 CV, puis, en 1906, à 24 CV avec un moteur réalisé par Levavasseur, qui fait ainsi son apparition dans la construction aéronautique. Détruit par la tempête, le N° 8 avait pourtant réussi plusieurs vols, tiré par ses deux hélices tournant à 600 tours-minute.

Ferber prend un congé, entre chez Levavasseur, qui vient de créer la Société Antoinette, et, sur le N° 9, traverse, le 25 juillet 1908, tout l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux. Parallèlement à ses expériences, il poursuit une ardente propagande, créant avec René Quinton la Ligue Nationale Aérienne, et dirigeant une école de pilotage créée en 1909, à Juvisy, avec un « cellulaire »





Voisin. Après avoir pris part à de nombreuses compétitions sous le pseudonyme de « de Rue », le capitaine Ferber commença une tournée de propagande qu'il résolut d'effectuer en avion.

Décollant de l'aérodrome de Beuvrequen, à 14 kilomètres de Boulogne-sur-Mer, le 22 septembre 1909, il allait virer au-dessus de Marquise et revenait prendre sa piste lorsqu'une rafale retourna son Voisin au sol. Mortellement blessé dans le choc, le grand pionnier, porté sur l'aile de son avion brisé, y mourut en pleine connaissance quelques instants plus tard.

« L'idée aérienne » lui doit beaucoup ; par son exemple, par sa plume, par sa parole, il créa vraiment un mouvement d'opinion.

C'est lui qui fut à l'origine de la venue en France des Wright, dont il espérait faire acheter par l'armée française les brevets à une époque où nous aurions ainsi pris sur nos rivaux une avance importante, et sa formule célèbre restera la devise de nos Ailes : « De crête à crête, de ville à ville, de continent à continent. »

Tandis que Ferber s'acharnait à faire triompher sa foi dans le « plus lourd que l'air », d'autres chercheurs Français, encouragés par de généreux mécènes, dont Archdeacon et Henry Deutsch de la Meurthe, poursuivaient avec succès leurs expériences.

L'essor de l'aviation est un fait essentiellement français et rien ne saurait ternir la gloire des héros qui en furent les artisans et qui ont nom Blériot, Farman, Levavasseur, Latham, Delagrangé, Sommer, Voisin, Esnault-Pelterie, Garros, et tant d'autres.

Santos-Dumont lui-même se vantait de ses ascendances françaises — il était le fils d'une jolie Parisienne et d'un riche planteur brésilien. Aussi avait-il tenu à joindre son nom français à son patronyme sud-américain, et c'est en France qu'il poursuivit ses innombrables essais sur les dirigeables, puis, dès 1906, sur l'avion.

Le 13 septembre 1906, à Bagatelle, il voyait le succès couronner ses efforts et effectuait le premier vol vraiment dirigé d'un aéroplane auquel succédèrent les remarquables performances des 23 octobre et 12 novembre.

Par son désintéressement, son courage, la popularité qu'il connut, la propagande qu'il fit pour l'idée aérienne et les nombreuses vocations qu'il suscita, Santos-Dumont eût déjà, avant 1906, mérité la reconnaissance de sa seconde patrie. La création du « 14 bis » et les vols de cette glorieuse machine devaient nous le rendre encore plus cher.

Cet engin, qui faisait la transition entre le plus léger et le plus lourd que l'air, était actionné par un moteur Antoinette, construit par Levavasseur, le bouillant pilote n'ayant pas cru devoir, comme ses

prédécesseurs, passer le stade intermédiaire des bonds en planeur.

Les imaginations fertiles ayant bien voulu reconnaître dans l'allure de son « volatile » la silhouette d'un canard, c'est ainsi que fut dénommé communément le « 14 bis ».

Le 13 septembre 1906, « le Canard » parcourait, à Bagatelle, 7 mètres à 70 centimètres du sol. Santos s'inscrivit immédiatement pour le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, branche Aviation.

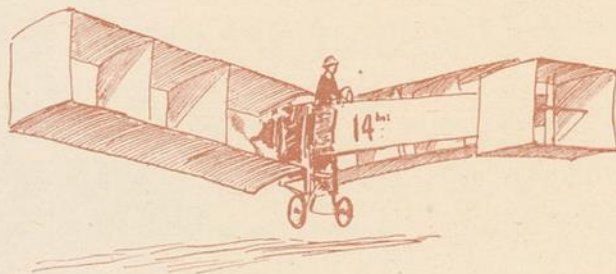
Afin de contrôler l'efficacité des gouvernes de son « 14 bis », Santos-Dumont installa un fil de fer auquel il accrocha, par une sorte de trolley, son appareil et se fit tirer par un âne au long de ce funiculaire étrange.

Le 12 novembre, il remportait le Grand Prix de l'Aéro-Club, consacrant en outre les qualités du petit moteur Antoinette de 24 CV, dont le dérivé de 50 CV devait connaître tant de succès, et établissant les premiers records homologués : Durée : 21" 1/5. Distance : 220 mètres. Vitesse : 41 km 292 à l'heure.

Grâce à Santos-Dumont, les ingénieurs avaient, dès 1906, étudié des moteurs légers et sobres qui permirent à ses successeurs les performances qui devaient, en trente ans, nous conduire aux records actuels.

L'émulation déclenchée par ses essais fut à l'origine de très grands progrès. Dès le 22 octobre 1907, volait à Buc, près de Versailles, le « R.E.P. » (Robert Esnault-Pelterie), commandé par manche à balai sur lequel était conjuguées les gouvernes de profondeur et d'inclinaison.

Des appareils, mis en construction par de nombreux ingénieurs et presque tous équipés de moteur Levavasseur, se préparaient à tenter leurs chances dans les nombreuses compétitions qui déjà s'ouvraient.





# De ville à ville De continent à continent

Le 13 janvier 1908, Henry Farman, sur l'appareil de Voisin, bouclait, à Issy-les-Moulineaux, le premier kilomètre en circuit fermé, matérialisant ainsi les possibilités manœuvrières d'un engin qui, jusque-là, s'était contenté d'effectuer en ligne droite des bonds mal assurés.

Les augures de l'époque déclaraient péremptoirement que, sous peine de glisser sur l'aile, un aéroplane ne devait pas tenter de virage. Les frères Wright ayant encore, à ce moment, gardé jalousement secret le gauchissement, Farman utilisera les méthodes empiriques les plus osées, allant jusqu'à aider par son déplacement sur le siège les effets du gouvernail encastré entre deux cloisons verticales.

Charles et Gabriel Voisin, Levavasseur se sont, dans la nuit du 12 au 13 janvier, affairés autour du grand biplan dont Farman a effectué, la veille, un dernier vol d'essais.

Lorsque le pilote, frais, calme et dispos, arrive, décidé à tenter sa chance, une brume légère couvre le terrain. Le retard des commissaires de l'Aéro-Club de France reporte à 10 heures le départ du « Voisin-Antoinette », et ils arrivent juste à point... pour voir l'avion d'Henry Farman couper la ligne de départ puis, volant très bas, virer autour du drapeau brandi par son frère Maurice, qui marque les 500 mètres. Descendant ensuite jusqu'à une dizaine de mètres pendant le parcours de retour, le pilote passe entre les deux poteaux qui matérialisent la ligne d'arrivée et se pose, après 1' 28" de vol, ayant en fait parcouru 1.600 à 1.800 mètres.

Deux mois plus tard, Henry Farman devait être le premier passager à bord d'un aéroplane lors du vol du 28 mars 1908 où le sculpteur-pilote Léon Delagrange l'emmena sur son « Voisin ». Puis il fit voler à son tour de nombreuses personnes, dont son père, et le grand savant, Paul Painlevé, intéressé dès cette époque par la navigation aérienne.

A la fin de la même année 1908, le 30 et le 31 octobre, devaient être réalisés les deux premiers voyages en aéroplane. Farman effectuait, sur son appareil du « premier kilomètre », le vol Mourmelon-Reims tandis que Blériot, le lendemain, réussissait le premier vol aller et retour avec escales intermédiaires entre Toury et Artheny. Libéré de la servitude des tours de piste au-dessus d'un aérodrome, l'avion, survolant la campagne, réalisait splendidement la seconde partie de la prophétie fameuse de Ferber.



Il devait être réservé à deux Français, Louis Blériot et Roland Garros, de vivre totalement le rêve du grand précurseur.

Parmi les exploits qui tentaient le plus de pilotes en ce début de 1909, la traversée de la Manche, dotée d'un prix par le journal anglais « Daily Mail » attira tout particulièrement trois d'entre eux : Hubert Latham, le comte de Lambert et Louis Blériot.

Quoique son nom et son caractère même, très flegmatique, rappellent une lointaine ascendance britannique, c'est bien d'une vieille famille d'armateurs havrais que naquit, le 10 janvier 1883, Hubert Latham, l'une des figures les plus attachantes des débuts de notre aviation.

C'était par un voyage en ballon libre Londres-Paris, qu'il avait terminé l'une de ses randonnées, se posant à Aubervilliers, aux portes de la capitale, en pleine nuit, à 1 h. 15, à bord de l'aérostat de son cousin Jacques Faure. Les deux jeunes audacieux avaient quitté le Crystal-Palace, la veille, à 18 h. 45 et avaient crânement mis le cap sur la France pour effectuer la septième traversée aérienne de la Manche... La question intéressait déjà Latham et c'est à ce saut du Channel, mais en aéroplane, qu'il allait dès lors consacrer une partie de sa fortune et tous ses loisirs.

Dès la fin de 1908 il jette son dévolu sur l'appareil qui lui permettra, espère-t-il, de réaliser son projet, l'« Antoinette » de Levavasseur, équipé d'un moteur du même constructeur.

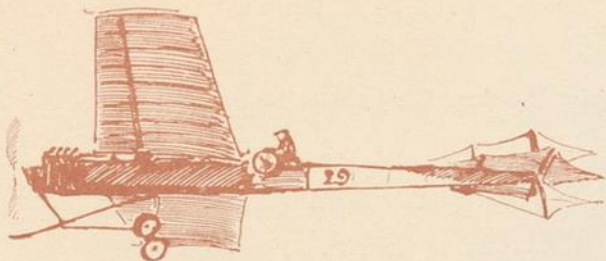
Seul, il apprendra à piloter ce monoplan et bientôt établira, à titre d'entraînement, le record de durée avec 1 heure 7'.

Dès le mois de mai 1909, il fait monter un hangar auprès de l'usine de Sangatte et l'« Antoinette IV » y est transportée. Levavasseur est venu lui-même surveiller le montage et le réglage de son monoplan et de son moteur tandis que Latham suit les essais en connaisseur, apportant des améliorations de son cru aux réalisations de l'ingénieur. Il ne quitte guère son hangar que pour rendre visite, en beau joueur qu'il est, à ses deux concurrents : Louis Blériot — qui figole, aux Baraques, près de Calais, son « Blériot XI », — et le comte de Lambert — qui monte, à Wissant, le pylône de lancement de son biplan « Wright ». Mais ce dernier ne sera vraisemblablement pas prêt à temps et c'est entre Blériot et Latham que la lutte s'annonce sévère.

Grâce à son activité, Hubert Latham fut prêt le premier.

Ce matin du 19 juillet, il faisait un temps magnifique sur les falaises de Blanc-Nez, et, comme le pilote grillait une cigarette et que son constructeur se penchait une fois encore sur l'« Antoinette IV », l'on aperçut très loin, vers les côtes d'Angleterre, la fumée du torpilleur « Harpon », chargé d'assurer la sécurité de la tentative.





à près de 300 mètres d'altitude, ce qui représentait à l'époque le double du record officiel, puis s'estomper dans la brume matinale.

Quelques minutes plus tard, le « Harpon » fut dépassé et déjà Latham put croire à sa victoire lorsque le moteur faiblit et, après une vingtaine de minutes de vol, le pilote dut se poser à 16 kilomètres de la cote anglaise, sur une mer heureusement très calme. Lorsque le « Harpon », accouru à toute vapeur, le repêcha, Latham, les pieds dans l'eau, assis sur le plan encore émergé, grillait philosophiquement une cigarette. Il ne montra quelque émotion que lorsque le remorqueur « Calaisien » dut hisser l'« Antoinette IV » entièrement brisée, après une mauvaise prise du mat de charge.

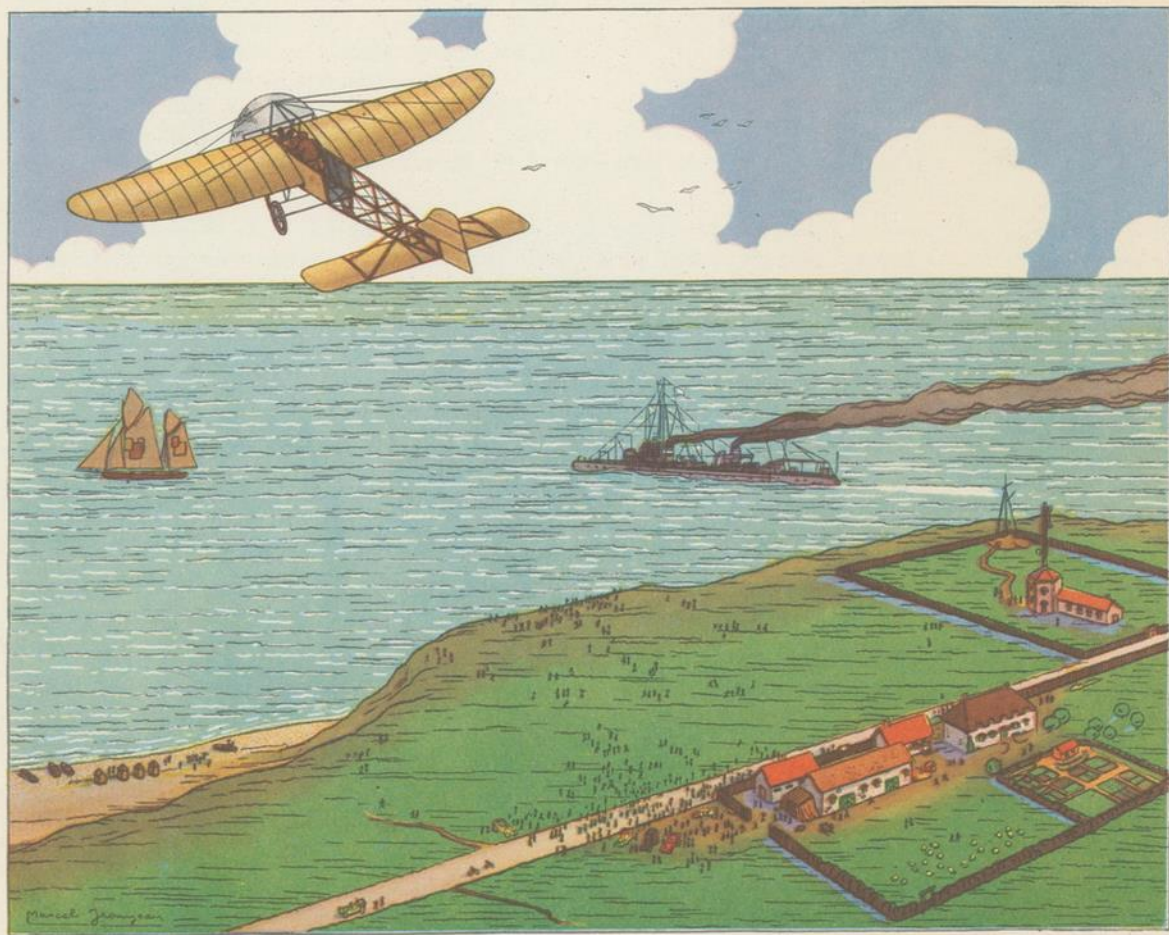
Huit jours plus tard, le 25 juillet, Blériot, tentant le même exploit, traversait la Manche en 37 minutes. Ce fut un coup très dur pour Latham qui décida cependant, en un beau geste sportif, de ne pas rester sur une désillusion passagère. Le 29 juillet, il décollait à nouveau.

La malchance s'acharna sur le courageux pilote qui tomba en panne à 800 mètres des falaises de Douvres...

Il se console en pratiquant la yachting automobile et gagne le meeting de Monaco. Le 26 août 1909, neuf jours après son brevet passé sous le n° 9, il établit, lors de la grande semaine de Champagne, les records de distance avec quinze kilomètres six cent vingt et de la hauteur, atteignant les cent cinquante-cinq mètres le 29.

Rivalisant au camp de Châlons avec Louis Paulhan et Henry Farman, Latham porte à quatre cent cinquante-trois mètres, le 1<sup>er</sup> décembre, le record d'altitude ; entre temps, il a pris la direction de l'Ecole créée à Mourmelon par la Société Antoinette. En décembre 1909, il effectue, des premiers, quelques missions de photographie aérienne à bord de son monoplane, emmenant l'opérateur Maurisse ; le 17 décembre, M. Henry Benard, piloté par lui, obtient de remarquables documents des environs de Mourmelon.

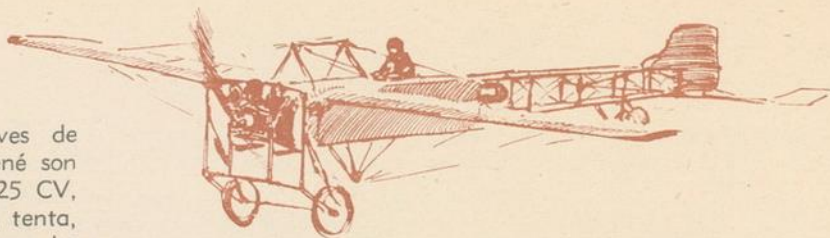
Désormais, nous le retrouverons dans la plupart des manifestations, où il se consacrera spécialement aux épreuves de hauteur.



Traversée de la Manche par Blériot (27 Juillet 1909)







C'est entre deux tentatives de Latham que Louis Blériot, qui avait amené son monoplan, muni d'un moteur Anzani de 25 CV, sur la plage des Baraques, près de Calais, tenta, lui aussi, ce qui était alors la grande aventure. Le 25 juillet, à l'aube, le temps sembla favorable et Anzani mit tout son monde debout en... tirant des coups de revolver.

Voici le récit que fit de son exploit le grand pilote qui devait devenir l'un de nos tout premiers constructeurs aéronautiques, le 25 juillet 1934, sur le terrain de Buc, comme nous commémorions le 25<sup>ème</sup> anniversaire du vol historique.

« Nous habitions tous à la laiterie de Grignan, face à la mer et près de notre appareil garé dans la cour même de la ferme. Dès que les coups de feu d'Anzani nous eurent réveillés en sursaut, Colin et Mamet, mes mécaniciens, mon ami Alfred Leblanc et moi-même nous nous rendîmes sur la piste d'envol.

Quelques instants plus tard, ma femme arrivait et je fis mettre le moteur en route. Le temps était superbe et je décidai, avant de partir, de faire un petit vol d'essai. Posé à 4 h. 30, je décollai à nouveau, à 4 h. 40, pour de bon cette fois. Juste avant le départ, mon mécanicien Julien Mamet se pencha vers moi et me cria :

— Tout est paré, patron, vous pouvez y aller !

Bientôt le monoplan, qui a pris de la hauteur, double le torpilleur « Escopette », puis, durant dix minutes, Blériot se trouve seul entre le ciel et l'eau, n'apercevant ni les côtes d'Angleterre ni celles de France.

« Laissant l'avion aller droit devant moi, je distinguai, au bout d'un moment, les falaises de Douvres à l'horizon. Mon cœur battait à se rompre et je trouvai longues les quelques minutes qui m'en séparaient encore. Une fois arrivé au-dessus de la terre anglaise, un autre problème se posa à moi, celui de l'atterrissage. Les vents ascendants près de la côte m'interdisaient, en effet, toute tentative auprès des falaises et je n'étais pas certain de pouvoir les sauter. Enfin, longeant la côte, je finis par découvrir un passage entre les falaises et je posai mon avion vainqueur sur une prairie à quelques kilomètres de Douvres, en avant du fort. Le terrain étant en pente, je brisai une roue et l'hélice, mais qu'importait désormais ! ».

L'on peut difficilement se figurer, aujourd'hui où l'Atlantique Nord est quotidiennement survolé dans les deux sens par une moyenne de dix à douze appareils, l'impression produite dans le monde



entier par le succès de Louis Blériot ; seul peut-être, le souvenir de l'enthousiasme provoqué par les traversées de Lindberg, puis de Costes et Bellonte, pourrait nous en donner une idée.

Les fêtes données en l'honneur du triomphateur de la Manche se terminaient à peine que les ailes françaises avaient à déplorer la perte de Ferber. L'élan cependant était donné ; à partir de cette date et grâce à l'aviation française, qui est l'âme du mouvement aéronautique mondial, des étapes rapides sont franchies.

La Grande Semaine d'aviation de Reims-Bétheny, à laquelle avaient participé de nombreux pilotes, parmi lesquels Farman, Latham, Lefevre (qui devait être, quelques jours plus tard, le premier pilote victime d'un accident de vol) et Paulhan, avait été marquée par la mise en compétition de la première coupe Gordon-Bennett.

Le meeting de Juvisy, d'autres réunions encore contribuèrent à passionner le public pour l'aviation naissante.

Cette même année 1909 devait d'ailleurs voir deux événements dont la portée fut bien différente, mais qui marquèrent tous deux une étape nouvelle. Le 18 octobre 1909, le comte de Lambert survolait Paris et virait autour de la Tour Eiffel, en novembre et décembre, du bord d'un Voisin, puis de l'« Antoinette » de Latham, M. Meurisse prenait des vues fort intéressantes du terrain de Mourmelon, documents qui constituent les premières photographies aériennes prises à bord d'avion, Nadar ayant, en 1855 et 1859, réalisé des vues de la nacelle d'un ballon.

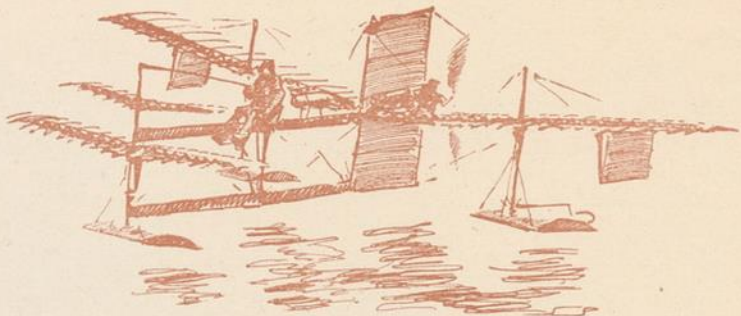
La grande année 1910 devait apporter, dans le domaine de la navigation aérienne, de nouvelles et brillantes victoires.

## *Les premiers hydravions*

L'on peut dire que l'Hydravion est une création entièrement française.

En 1905, Gabriel Voisin réalisait, sur les indications et pour le compte de Louis Blériot et d'Ernest Archdeacon, deux grands planeurs montés sur flotteurs en catamaran et qui, remorqués par le canot rapide « La Rapière », de M. Tellier, futur constructeur d'hydravions, firent des essais en Seine, entre Sèvres et Billancourt. Le 8 juin 1905, après un vol remorqué de cent cinquante mètres, ce premier hydro coulait par suite de la crevaisson des flotteurs. Le 18 juillet, le second appareil, celui de Blériot, exécuta un vol de trois cents mètres, mais, à la suite d'embardees latérales, coula également, les deux essais avaient

été effectués par Gabriel Voisin. En 1906, un biplan Blériot-Voisin volait en remorque sur le lac d'Enghien. Mais, en 1909, aucun hydravion n'existait, et nous avons vu Latham et Blériot se lancer à l'assaut de la Manche sur des appareils terrestres. Cette même année pourtant, un jeune ingénieur marseillais, d'une vieille famille d'armateurs, Henri Fabre, tentait sans succès les essais d'un hydravion de sa conception équipé de trois moteurs. Sans se décourager, il construisait le « Canard », qu'il munit d'un moteur Gnome de 50 CV à hélice propulsive et qu'il monta sur trois flotteurs de son invention.



Henri Fabre, qui n'avait jamais volé, conduisit par bateau son engin au petit port de La Mède, près des Martigues, et c'est sur l'étang de Berre aux eaux tranquilles que, le 28 mars 1910, après avoir glissé trois cents mètres, le « Canard » décollait, volait cinq cents mètres et se posait sans difficultés. Tout, dans le curieux oiseau, décelait la conception maritime l'aile carguée sur un longeron, de part et d'autre de la poutre fuselage, véritable voilure, cousue sur des nervures qui, à l'extension, prenait la courbure désirable, les poutres croisillonnées, le mât haubanné à l'extrémité duquel étaient montés les deux flotteurs latéraux.

Une vingtaine de personnes applaudirent Henri Fabre, parmi lesquelles un huissier que l'inventeur avait tout spécialement invité et qui dressa procès-verbal de ce vol historique.

Après avoir vérifié l'enregistrement en bonne et due forme de sa première performance, Henri Fabre décolla de nouveau par trois fois, effectuant des vols de huit cents à neuf cents mètres. Le lendemain, entre La Mède et le pont de Ferrières, aux Martigues, il volait six kilomètres.

Le second appareil amérissable qui vola fut encore construit et expérimenté en France ; ce fut le « Canard-Voisin » à flotteurs Fabre, qui, piloté par Maurice Colliex, décolla le 25 mai 1911. Ses constructeurs devaient, peu après, mettre au point un amphibie, qui, décollé de la Seine au Point du Jour, vint se poser sur le terrain d'Issy le 3 août 1911.

Bientôt Denhaut réalisait le premier hydravion français à coque. L'hydravion connut dès lors une grande vogue, au point que plus de vingt appareils prenaient part, en 1913, aux concours de Deauville et de Monaco.



## *L'avant-guerre*

1910 avait cependant tenu, dans toutes les autres branches de l'activité aéronautique, ce que les derniers exploits de l'année précédente semblaient promettre.

Louis Paulhan avait, en Angleterre, remporté la course Londres-Manchester, obtenant ainsi notre premier succès international.

Alfred Leblanc, collaborateur de Blériot, avait gagné la première grande course aérienne organisée en France, le Circuit de l'Est, qui comportait six étapes à franchir à date fixe et dans le moindre temps. Les 785 kilomètres du parcours furent couverts par le vainqueur et son second, Emile Aubrun, tous deux sur Blériot, dans des conditions qui soulevèrent l'enthousiasme.

Latham qui, le 7 janvier, a dépassé pour la première fois le kilomètre vertical, va entreprendre au cours du second meeting de Champagne — juillet 1910 — une série de tentatives contre ce même record, il le porte à 1.384 mètres. Avant la fin de l'année, en décembre 1910, Legagneux, sur Blériot, dépassera d'ailleurs le premier les 3.000 mètres, au cours d'un beau duel avec Roland Garros.

Au cours du même meeting, le pilote-constructeur Léon Morane, d'abord engagé dans les deux épreuves de hauteur et de vitesse, va bientôt abandonner le record d'altitude pour tenter de réussir magnifiquement de dépasser les cent kilomètres à l'heure ; il atteint cent six kilomètres à l'heure.

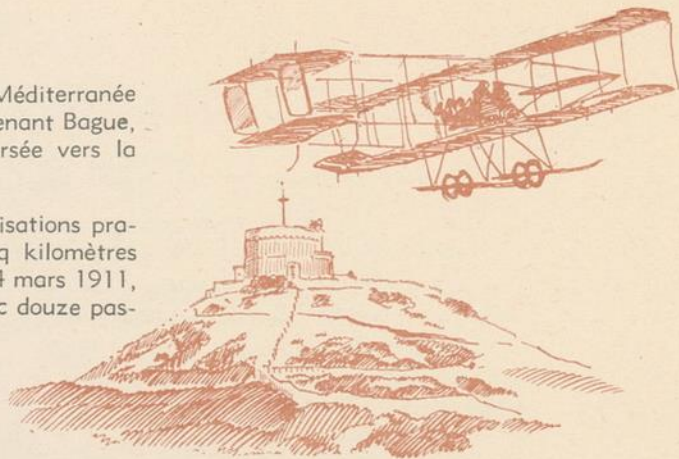
— Edouard de Nieport, célèbre sous le nom de Nieuport, présente, en 1910 également, son appareil de 18 CV qui tient tête à des concurrents trois fois plus puissants, et, l'équipant d'un moteur de 28 CV, dépasse à son bord les 120 kilomètres à l'heure. .

Désormais, les progrès réalisés à la suite des nombreuses compétitions organisées en France et en Europe vont démontrer la très nette supériorité de nos pilotes et de nos ingénieurs.

En 1911, les grandes courses internationales lancent à travers l'Europe l'élite de nos aviateurs. Un ancien mécanicien termine seul la première de ces compétitions courue en mai 1911. Paris-Madrid, c'est Jules Védrines qui sera accueilli en grand vainqueur. Paris-Rome, le Circuit Européen voient la victoire de l'enseigne de vaisseau Conneau, courant sous le pseudonyme de Beaumont. Dans ces épreuves, il est suivi de très près par un pilote déjà célèbre, mais auquel la fortune ne semble pas sourire, Roland Garros. Beaumont s'engage également dans le circuit d'Angleterre et d'Ecosse qu'il gagne devant Védrines.

Une première tentative de traversée de la Méditerranée est réussie partiellement, de Nice à l'île Gorgona, par le lieutenant Bague, qui disparaîtra malheureusement dans une nouvelle traversée vers la Corse.

1911 devait voir également de curieuses réalisations pratiques. Emmenant onze passagers, Louis Bréguet vole cinq kilomètres avec 100 CV seulement, et, le lendemain de cet exploit, le 24 mars 1911, Sommer, sur un biplan de sa construction, bat ce record avec douze passagers, « poids plume » il est vrai. La France, à la fin de 1911, vient en tête du palmarès aéronautique dans toutes les branches. Nieuport détient le record de vitesse avec 133 kilomètres à l'heure, Garros celui de la hauteur avec 3.910 mètres.



Eugène Renaux, parti de Paris, a atterri le 7 mars au sommet du Puy de Dôme. Gobé a volé 740 kilomètres sans escale et Fourny durant 11 heures en circuit fermé, ceci moins de quatre ans après le kilomètre de Farman.

Une année d'études 1912, au cours de laquelle se développe l'hydravion et qui est marquée par la belle victoire de Garros au Grand Prix d'Angers, va préparer la fameuse année 1913 qui sera pour l'aviation française, décisive.

Alors que les marins commencent de s'intéresser aux hydravions à coque, — celui de Denhaut est sorti l'année précédente, — et à flotteurs, — Voisin ou Nieuport, — l'armée constitue des cadres et étudie sérieusement le matériel qui, nul ne s'en doute encore, aura l'honneur de défendre notre ciel. Les aéronautiques étrangères suivent cependant de fort près nos initiatives et ce seront des avions français qui seront engagés dans la guerre des Balkans et dans le conflit italo-turc. Parmi les glorieuses performances à citer à l'actif de nos pilotes : le Tour d'Europe remporté par le Morane de Brindejonc des Moulinais, le vol France-Egypte de Védérines, ceux de Bonnier et de Pourpe vers l'Orient — ce dernier devait gagner Karthoum au début de 1914 — sont les plus dignes d'être rappelés. Mais 1913 restera surtout célèbre par trois faits : le saut en parachute et le premier looping de Pégoud, le record de vitesse de Prévost, la traversée de la Méditerranée par Garros.

C'est de l'expérience célèbre du 19 août 1913 que datent les premiers essais en Europe de



parachutisme et de haute école aérienne. Nous pouvons avec fierté dire que tous deux sont nés de la conscience professionnelle de l'un de nos premiers pilotes d'essais.

A la suite de plusieurs accidents mortels survenus sur ses appareils, Louis Blériot brûlait de démontrer leur sécurité, leur maniabilité et leur stabilité.

Il venait d'engager comme pilote d'essai un jeune cavalier qui, après sa libération, avait passé quelques mois chez Farman et venait d'être breveté le 1<sup>er</sup> mars, Adolphe Pégoud.

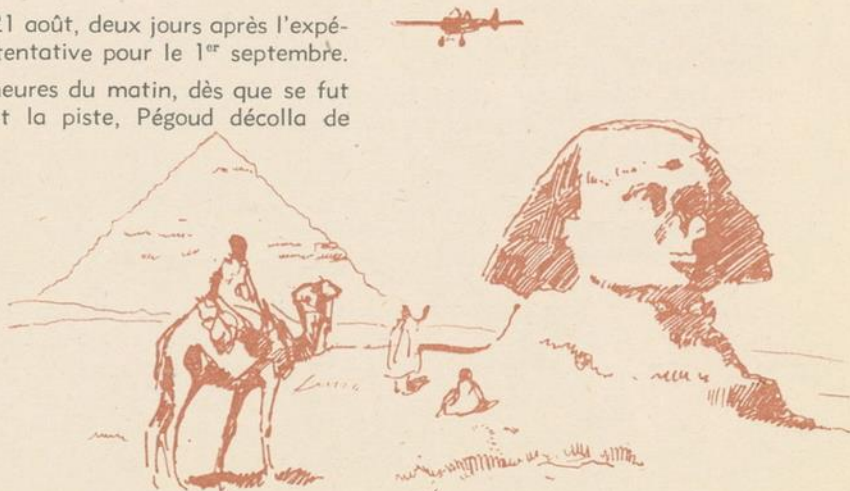
Un nouvel accident, celui du capitaine Echewan, survenu à Etampes, fit interdire le monoplan Blériot par les bureaux qui le déclarèrent « instable et dangereux ».

Pégoud, qui avait déjà réussi avec son appareil l'accrochage en vol à un fil tendu entre deux pylones, décida de se jeter en parachute de l'un des avions incriminés, dont les experts et lui-même suivirent alors les évolutions.

Avec une voilure pliée dans un sac et disposée sur le haut du fuselage, il se lança donc dans le vide d'une hauteur de deux cents mètres. Le parachute Bonnet, qui était déjà semblable dans ses grandes lignes à celui qu'utilisera en 1914 Le Bourhis, s'ouvrit parfaitement, et, suspendu au-dessous de sa coupole, Pégoud suivit des yeux le vol de son appareil. Les extraordinaires cabrioles auxquelles il se livra lui donnèrent l'idée d'en effectuer « volontairement » de semblables, et, au moment où il se posait mollement sur un arbre du parc de Geneste, sa résolution était prise de tenter, à bord d'un nouveau Blériot, l'exécution de figures semblables à celles que son monoplan avait réalisées avant de s'écraser au sol, certain que des manœuvres appropriées ainsi étudiées pouvaient redresser un avion en mauvaise posture.

Dans « Le Temps » du 21 août, deux jours après l'expérience de Chateaufort, il annonça sa tentative pour le 1<sup>er</sup> septembre.

Le 1<sup>er</sup> septembre, à 8 heures du matin, dès que se fut levé un fort brouillard qui recouvrait la piste, Pégoud décolla de Juvisy et, montant à 1.000 mètres, piqua pour prendre de la vitesse, puis, cabrant son avion, il passa sur le dos ; pendant environ 400 mètres il se maintint dans cette position avant de terminer le « looping » par un nouveau piqué.



Ce fut de l'enthousiasme, et le surlendemain, à Buc, il renouvelait son expérience, avec le même succès. Une nouvelle méthode de pilotage était née qui allait permettre aux aviateurs de se sortir scientifiquement des positions les plus scabreuses ou de s'y mettre volontairement pour surprendre et attaquer sous un angle favorable un adversaire.

Le 9 novembre, sur le même terrain de Juvisy, Chevillard réussissait le premier tonneau à 300 mètres de haut seulement, sur un biplan Farman qu'il « remuait » avec une rare maîtrise.

Dès lors, la technique de deux figures de haute école était connue : nos pilotes avaient marqué un nouveau succès.

Roland Garros, que sa traversée de la Méditerranée, le 23 septembre, avait retardé dans ses recherches de virtuosité aérienne, compléta tout cet hiver à Saint-Raphaël le catalogue des figures devenues classiques : renversement, retournement, vrille, glissade alternée sur l'une et l'autre

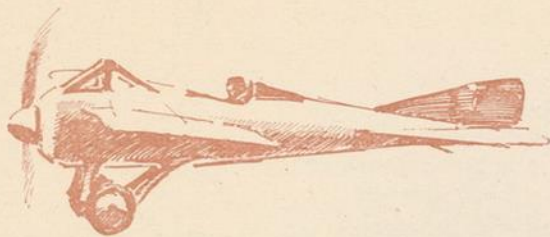
aile que l'on baptisa « descente en feuille morte ». Chanteloup, Domenjoz, Marc Pourpre, Brindejonc des Moulinais, Tabuteau, Chevillard, René Simon, Gilbert furent les élèves prestigieux de cette grande école dont devaient sortir les premiers « chasseurs » de la Grande Guerre. Le 24 novembre 1913, la première vrille involontaire était réalisée, un peu longuement au gré du pilote, par Maurice Rost, qui, tentant le record d'altitude, décrocha au plafond de son appareil et vrilla cinquante tours.

Des tournées furent entreprises par nos pilotes dans le monde entier. Jean Navarre, Guynemer, Fonck, Garros, Pegoud, Fronval vont employer sur le front ces manœuvres qui trouveront leur place dans le code de la chasse qu'écrira Deullin.

Six fois vainqueur dans les débuts des hostilités, Pégoud semblait, de par sa maîtrise, invulnérable, lorsqu'il fut tué d'une balle dans l'aorte au cours d'un combat contre un biplace blindé.







Le 23 septembre 1913, Garros décollait, à l'aube, de la plage de Saint-Raphaël, à bord de son Morane-Gnome de 60 CV. En moins de huit heures, et malgré plusieurs incidents mécaniques, il ralliait Bizerte, distante de près de 750 kilomètres. Freiné par un violent vent debout, le grand pilote, qui

avait failli abandonner et se poser en Sardaigne, ne disposait plus, lors de son atterrissage, que de cinq litres d'essence, soit 9 minutes de vol. Mais un Français, le soir, pouvait écrire :

« Je suis le premier homme à avoir vu le soleil se lever sur l'Europe et se coucher sur l'Afrique, »

Garros avait, de plus, relié pour la première fois d'un seul coup d'ailes, la France et son Empire.

A la veille des hostilités, la France inscrivait une nouvelle performance au palmarès de la vitesse en dépassant le cap de deux cent kilomètres-heure.

Détail curieux, alors que tous ces records sont maintenant chronométrés sur une base de 3 kilomètres, c'est bien en une heure et vingt et un tours du circuit de Reims que Prévost vola 203 kilomètres, établissant ainsi un record prestigieux pour l'époque et qui devait rester sept ans inégalé.

A la veille de la guerre notre pays détient tous les records qu'il a été presque seul à améliorer depuis sept ans. Legagneux est monté à 6.120 mètres le 28 décembre 1913, et Brindejonc des Moulinais, Védrières et Garros ont accompli en Europe, en Afrique et en Asie, des voyages audacieux. Des tournées d'aviateurs français, telles celles de Garros, se sont même rendues en Amérique.

Gilbert, d'un coup d'aile de 970 kilomètres, est allé de Paris en Poméranie. Poulet a tenu l'air durant 17 heures. Les premiers essais de poste aérienne ont déjà été tentés en France où, en juillet 1912, le lieutenant Nicaud a porté du courrier de Nancy à Lunéville, tandis que, le 13 août 1913, Védrières allait de Paris à Deauville avec des messageries.

L'Avion qui entre dans la tourmente est déjà certain de ses possibilités ; il a cessé de voleter.

Lorsque, quatre ans plus tard, il survolera la mêlée dans un ciel de victoire, il aura assuré son vol dans la tempête et n'hésitera plus devant aucune audace.

L'ère historique est close, qui aura marqué la prépondérance française. Des nuages chargés de menaces s'amoncellent à l'Est ; à l'heure où le prestige de nos ailes est sans rival dans tous les cieux du monde, il va leur falloir défendre le nôtre.

LIVRE II

*Les Cocardes*

1914 - 1942

*D'argent et de gueules  
sur champ d'azur*





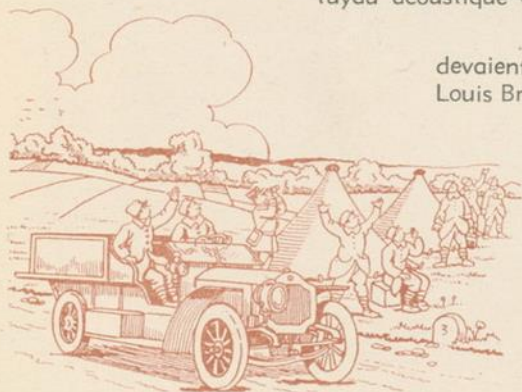
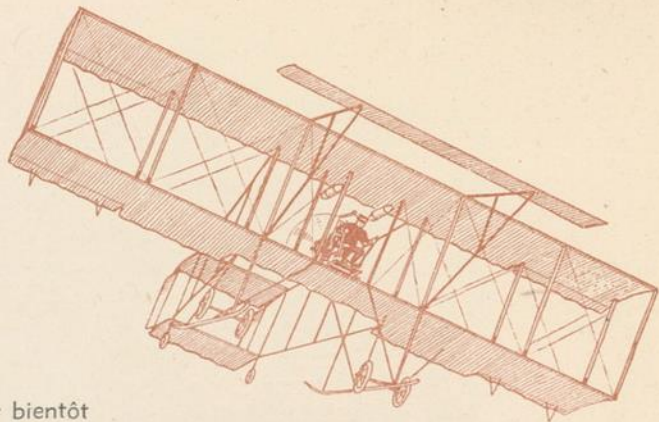
# Les débuts de l'aviation militaire

Notre aviation militaire, la doyenne des aviations mondiales, fut créée dans le courant de 1909.

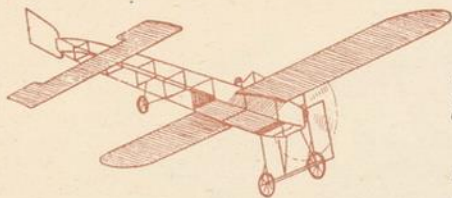
Jusqu'en avril 1910, date à laquelle le général Roques obtint le groupement de toute l'aéronautique militaire, le génie et l'artillerie eurent tous deux leur aviation ; les pilotes, formés en école civile, furent Cammerman, de Rose, de Malherbe, Ménard, Bellanger, qui devaient bientôt instruire eux-mêmes de nombreux élèves ; à la fin de 1910, cinquante brevets avaient été délivrés ; à la fin de 1913, près de quatre cent-cinquante. Les débuts de l'aviation militaire ne remontent pourtant qu'au 7 juin 1910 ; ce jour-là, en effet, le lieutenant Albert Féquant, pilote, et le capitaine Marconnet, passager, effectuèrent une véritable mission d'observation entre le camp de Châlons et le terrain de Vincennes. Le Farman-Gnôme vola deux heures et demie sur une distance de 145 kilomètres et ayant battu sur ce parcours la voiture chargée de le convoyer, dont un pneu éclata quelques kilomètres avant le but, alors que l'avion ne connut pas le moindre incident de voyage.

L'intérêt de ce premier vol d'un « équipage » militaire réside dans le fait que le capitaine Marconnet avait, le long du parcours, pris croquis et photographies. Ayant installé sur le dos de son pilote un liseur de carte de son invention, il dirigeait le lieutenant Féquant à l'aide d'un tuyau acoustique et d'écouteurs.

Trois mois plus tard, les grandes manœuvres de Picardie devaient révéler l'aviation militaire et ses ressources. Bellanger, Féquant, Louis Bréguet, Latham, tous les « as » de notre aviation récente, ont répondu à l'appel du colonel Hirschauer. Quatre dirigeables et quatorze avions — le général Roques a réservé le mot avion créé par Ader pour la désignation des appareils militaires — prennent part aux opérations. L'année 1911 fut endeuillée par la mort d'Edouard Nieuport, qui se tua en septembre au cours d'une démonstration militaire à Charny.







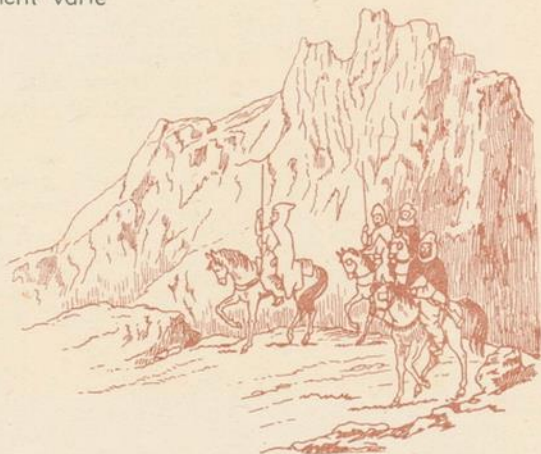
Quelques mois plus tard, l'aviation française devait exécuter le premier vol de guerre, seize mois après celui du lieutenant Féquant et du capitaine Marconnet.

Le 14 juin 1911, Julien Serviès, breveté pilote en 1910, avait déjà réalisé le premier vol de ville à ville en Afrique du Nord, reliant Oran à sa ville natale de Saint-Denis-du-Sig. Il avait d'ailleurs, le lendemain, accompli le vol retour avec le même succès.

Le 12 octobre 1911, Serviès était venu se mettre à la disposition du colonel Henrys, qui commandait Oujda. Son premier vol au-dessus de la ville provoqua une véritable terreur chez les Arabes qui répandirent dans le désert la nouvelle que les « Roumis utilisaient une tente qui vole ». Le lendemain, chargé d'effectuer une reconnaissance pour éclairer la route d'une colonne de secours venant de Berguent, Serviès découvrait un parti d'insoumis dissimulé dans les anfractuosités du massif Bou Meltoun. La harka de dissidents ainsi repérée fut signalée par l'aviateur au commandant de la place d'Oujda, qui félicita chaleureusement le pilote de son opportune intervention.

Serviès, décoré pour cette mission de la croix de la Légion d'Honneur, reçut également de la colonne Henrys le titre fort envié de caporal d'honneur de la Légion.

Ce précédent et quelques rares actions aériennes au cours des guerres balkaniques et italo-turque n'avaient pu donner qu'une assez faible idée du rôle primordial et remarquablement varié qu'allait être amenée à jouer l'aviation au cours des quatre années de la Grande Guerre.





Scène d'escadron 1914-1918.





# Les Fides dans la tourmente

Missions de chasse libre et de protection, de reconnaissance et d'observation, accompagnement de troupes au sol, bombardement de jour et de nuit, missions spéciales, jets de tracts, liaisons, telles furent les plus courantes des utilisations de l'aviation.

Dès les premiers jours de la lutte, nos escadrilles se consacrent à la recherche du renseignement et le succès resté célèbre de la mission Bréguet-Wateau, du 3 septembre 1914, à laquelle l'on doit la fameuse manœuvre de Galliéri, rendit attentifs les plus sceptiques et fit entrevoir les possibilités, jusqu'à fort discutées, de l'aviation.

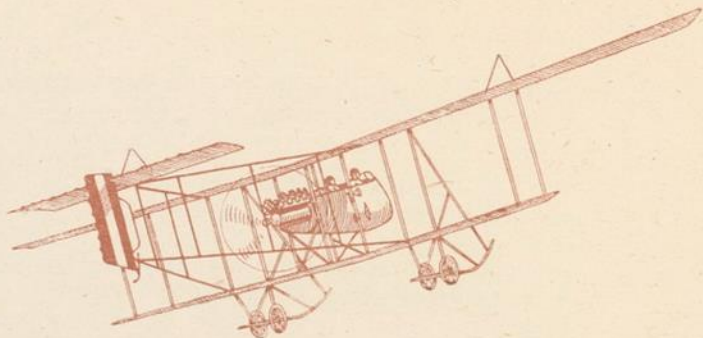
Si les débuts de la campagne donnèrent lieu à une intense improvisation, il faut tenir compte du fait que, mal armés, sachant à peine reconnaître les avions alliés, — d'une très grande diversité, — des ennemis, effectuant des reconnaissances sans appareils photographiques, des missions de chasse avec des mousquetons, des bombardements avec des fléchettes, les aviateurs de 1914 durent à leur cran et à leur foi d'imposer enfin leurs conceptions rationnelles à la fin de 1915.

Le premier combat de la Grande Guerre, qui devait être également le premier combat aérien de l'Histoire et qui mérita un ordre du jour spécial du général Joffre, vint donner tort aux sceptiques qui déclaraient impossible d'abattre un autre avion par le feu d'une arme de bord.

Le 5 octobre 1914, le Voisin V-89 décolle du terrain de Lhéry, près de Soissons, piloté par le sergent Joseph Frantz. A l'avant, le bombardier-mécanicien Quenault, qui forme équipage avec Frantz depuis deux ans et qui, ce matin, par extraordinaire, est armé d'un fusil-mitrailleur Hotchkiss, alors qu'à l'époque, la plupart des équipages ne disposent que d'un mousqueton.

La mission d'aujourd'hui s'annonce bien, le Voisin prend son altitude : 1.800 mètres, au-dessus de la vallée de la Vesle.

Voici Braine et, devant eux, Fismes ; Franz évoque sa première mission du mois d'août lorsque, sous le feu d'infanterie et d'artillerie de la garnison de Metz, il a réussi à placer deux obus sur les hangars d'aérostation de Frescaty. On lui a bien promis la Médaille Militaire pour ce fait d'armes,





mais ce qu'il veut, c'est un combat. Des éclatements au-dessus des lignes françaises attirent l'attention de Quenault qui, de sa nacelle avant, découvre un champ plus étendu que son pilote : un biplan vole vers Craonne et sa silhouette rappelle celle des Aviatiks.

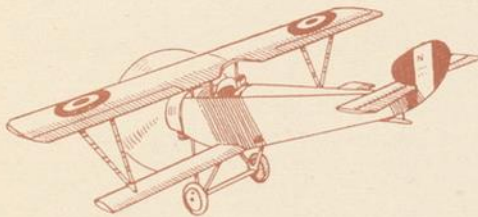
Il s'agit de couper à l'ennemi la route du retour ; branle-bas de combat ! Quenault arme son fusil-mitrailleur et, comme le Voisin passe à quelque deux cents mètres au-dessous de l'appareil ennemi, le mécanicien, qui ne peut tirer que dans l'axe, indique à son pilote la manœuvre audacieuse à tenter. Les routes des deux avions vont se croiser, lorsqu'à une distance de quatre-vingt mètres, Quenault ouvre le feu ; coup par coup, de crainte d'un enrayage. Le mitrailleur adverse tente de répondre avec une arme automatique, mais son pilote s'est mis en descente dès les premières balles et l'empennage de l'Aviatik gêne maintenant son tir.

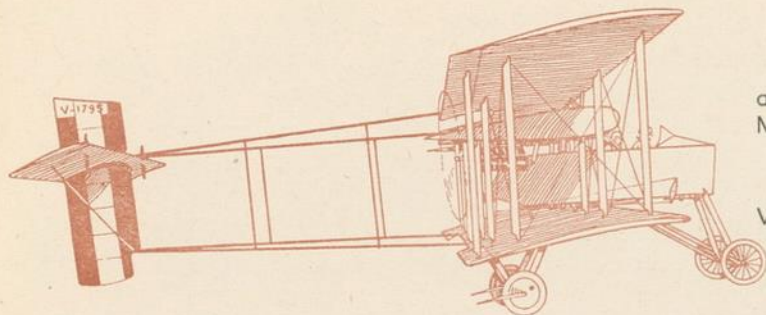
A la quarante-septième cartouche, Quenault est contraint d'interrompre le sien et se prépare à désenrayer, lorsqu'il aperçoit avec joie le biplan qui, à cent mètres plus bas, s'est cabré, a glissé sur l'aile gauche tandis qu'une flamme s'échappe de son réservoir. Il s'abat bientôt entre Muizon et Jonchery, dans les marais du bord de la Vesle. En récompense de sa victoire, Frantz obtiendra bientôt l'honneur de réceptionner l'un des premiers avions-canon avec lequel il abattra un drachen.

Durant deux ans, les épisodes de la guerre aérienne se déroulent sur tous les fronts et les adversaires en présence ont désormais réalisé le rôle primordial joué par l'aviation dans cette guerre. La chasse française — dont Deullin n'a pas encore rédigé la doctrine d'emploi — a déjà obtenu de remarquables succès qui ont maintenu dans les escadrilles et chez les jeunes volontaires cet enthousiasme qui avait animé durant la période héroïque les pionniers de l'avant-guerre.

Cet enthousiasme est bien l'une des choses qui frappèrent le plus, le 8 juin 1915, les pilotes de la M-S « 3 » qui assistaient, sur le terrain de Vauciennes, à l'arrivée de deux bleus frais émoulus de l'Ecole de pilotage d'Avord.

Brocard, alors capitaine et commandant de cette formation, a été convoqué au Bourget pour une question de service et il a chargé le doyen de ses pilotes, l'adjudant Védrières, célèbre pour ses succès d'avant-guerre et les premières missions spéciales qu'il a déjà effectuées, de « réceptionner » les jeunes. L'un d'eux est un gosse de vingt ans, dégingandé, au regard dur, mais qui, sitôt aperçu les quelques Morane qui viennent à peine de remplacer les Blériot, se dirige vers eux. Védrières, bourru, l'interpelle :





— Eh là ! jeune homme, on se présente aux anciens d'abord, ici. Comment s'appelle Monsieur ?

— Guynemer.

— Quel âge as-tu, bébé ? poursuit Védrines.

— Vingt ans.

— On les prendra bientôt au berceau !

Et chacun de rire, tandis que le gosse, qui n'a d'yeux que pour les avions, interroge un camarade qui lui paraît moins moqueur.

— Quand pourrai-je voler ?

— Le patron te dira ça demain.

Et, le lendemain, sous les yeux du capitaine Brocard un peu ahuri de cette fougue, Guynemer saute dans un appareil, fait un tour de piste et... le brise en un atterrissage scabreux.

Indulgent et mettant sur le compte d'une nervosité bien compréhensible cet incident, le « patron » lui donne l'ordre de prendre un autre appareil : même résultat.

Et c'est vers le sévère et brutal Védrines que le jeune pilote, absolument chaviré, se tourne d'un élan :

— Dites au capitaine de me garder, si vous saviez ce que je voudrais bien faire !

La prière est faite d'un tel ton, avec une si mâle énergie, que, malgré la chétive apparence du « môme », Védrines intercède pour lui et obtient de le garder « quinze jours à l'essai ».

Sur ces quinze jours, afin de calmer son trop-plein d'ardeur et son excessive nervosité, l'ancien interdit à Guynemer de voler durant les huit premiers. La semaine suivante, il le guide au-dessus des lignes.

Le 19 juillet, un mois après son baptême du feu, Guynemer remporte sa première victoire avec son mitrailleur Guerder. Dans sa joie, il se pose auprès de sa victime et, en roulant, brise son hélice sur un tas de foin. Védrines, qui est accouru pour féliciter son « poussin », ramène l'avion lui-même, tandis que Guynemer, que tout le monde congratule, médite, à la place du passager, sur la versalité de dame Fortune.

Pourtant lorsque, le soir, on fête à l'escadrille cette seconde victoire de la M.-S. « 3 » — la



première a été remportée par Brocard le 3 juillet — le chef des observateurs, qui vient de signaler que le premier vol de Guynemer date de moins de six mois, constate :

— Le « petit » sera quelqu'un ; il a su dompter sa carcasse, développer sa maîtrise de soi. Il a voulu sa victoire et est allé la chercher.

Le 17 juin, en effet, lors de son baptême du feu, Guynemer avait livré combat en s'interdisant de répondre au tir de son adversaire afin de contrôler son propre sang-froid, puis, quelques jours plus tard, il avait poursuivi l'éducation de sa volonté en s'imposant de ne tirer que de très près. Le combat victorieux s'était déroulé en dix minutes, entre vingt et cinquante mètres de distance, ce qui avait permis à Guerder de faire mouche presque à bout portant.

On connaît la prodigieuse épopée qui se clôt, le 11 septembre 1917, par le dernier envol du terrain de la Spad-3, à Saint-Pol-sur-Mer. Décollé à 8 heures 25, en patrouille sur son Spad, avec le sous-lieutenant Bozon-Verduraz, Guynemer fut perdu de vue par son camarade, alors qu'il attaquait le biplace du lieutenant Kurt Wissemann, mitrailleuses enrayées. Guynemer fut abattu par son adversaire, qui devait tomber lui-même, le 30 septembre, sous les balles de l'adjudant Dupré et du sous-lieutenant Fonck.

La tombe de Guynemer ne fut jamais retrouvée, mais il est établi aujourd'hui qu'une patrouille allemande vint prendre ses papiers d'identité et constater sa mort ; la carte de pilote de Guynemer fut remise, en juillet 1933, par M. Knaus, de la Lufthansa, à M. Brun, des lignes Farman. Le chef de patrouille, qui avait reconnu le corps du héros et n'avait pu le ramener sous un violent bombardement, avait, du moins, remis ses papiers au commandant de l'Escadrille de la IV<sup>me</sup> Armée allemande.

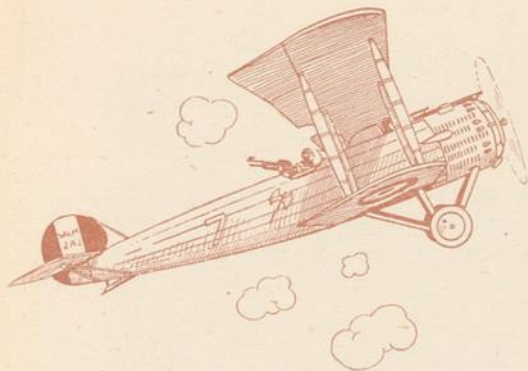
Nous aimons que Guynemer — comme plus tard Mermoz — ait disparu ainsi en plein ciel et qu'il ne nous reste de lui que le symbole, symbole que son chef, le général Brocard avait ainsi défini : « Son histoire est la légende de la volonté, car Guynemer n'a pas connu la faiblesse. C'est pour tous la plus haute leçon. Une volonté sans limite, mise au service d'un patriotisme ardent, voilà sa force invincible » et que le général Anthoine a concrétisé dans la citation célèbre, qui avait sa place en tête de cette histoire.

Depuis vingt-six ans, chaque 11 septembre à 9 heures, sur toutes les bases d'aviation de France se déroule une brève cérémonie où est lue seulement la 27<sup>me</sup> citation du capitaine Georges Guynemer, commandant l'escadrille Spad-3 du groupe des Cigognes, et qui est disparu en plein ciel après sa 53<sup>me</sup> victoire ; il n'avait pas 23 ans.

Lorsque le gouvernement français vota à Guynemer les honneurs du Panthéon, Brocard eut ces simples mots :

« Ses ailes protectrices n'y seront pas déplacées,





et sous le dôme où dorment ceux qui nous ont donné notre patrimoine, elles seront le symbole de ceux qui nous l'ont gardé. »

Si Guynemer restera « celui qui fut dépassé sans jamais être égalé », la guerre des ailes, en quatre ans de lutte, nous a révélé d'autres grands « as » : Fonck, Deullin, Dorme, Madon, Heurteaux, Bourjade, Nungesser, Navarre, Garros (qui devait malheureusement passer la plus grande partie de la guerre en captivité), Pégoud, Brindejonc des Moulinais et tant d'autres.

Garros fut abattu un mois avant l'armistice, alors qu'il était revenu, par une héroïque évasion, reprendre sa place aux côtés de ses jeunes, Garros, dont on oublie aujourd'hui le rôle prépondérant qu'il joua dans les débuts de la « chasse aérienne ». C'est à lui que l'on doit la mitrailleuse tirant à travers le champ de l'hélice et qui transforma d'un coup à notre avantage toute la tactique aérienne. Si le principe et la première réalisation — inutilisable d'ailleurs sous sa forme primitive — sont du grand ingénieur Raymond Saulnier qui l'avait présenté au début de 1914, c'est bien à Garros que l'on dut de voir adopter le dispositif modifié par le blindage des pales de l'hélice et c'est lui qui eut l'honneur de remporter, le 1<sup>er</sup> avril 1915, avec la nouvelle arme, la première victoire. Cette démonstration ne suffit d'ailleurs pas au commandement. Une deuxième victoire le 15 avril, une troisième le 18, confirment la supériorité de son arme, la seule existant à cette époque. Le même jour, parti pour un bombardement de la gare de Courtrai, Garros est abattu dans les lignes ennemies par les mitrailleuses de terre et est fait prisonnier quoiqu'il ait mis le feu à son appareil. L'Allemagne détient désormais le modèle du précieux dispositif, que Fokker — il l'a reconnu dans ses mémoires — perfectionnera et adaptera immédiatement. En France, Guynemer, Fonck, Heurteaux, Pinsard, Nungesser, Sardier totalisent les victoires avec l'arme qu'il a créée, tandis qu'il est dans les cachots de Kustrin, de Zundorf et de Magdeburg. N'importe, il aura été le premier à chasser « seul à bord » et à remporter des victoires en monoplace, visant avec tout l'appareil et faisant corps avec son arme comme avec son avion : « Chasseur du ciel », titre qu'il fut le premier à mériter.

Les bombardiers furent, d'ailleurs, dans cette lutte, bien dignes de leurs camarades de la chasse et, sur l'initiative du commandant Barès, qui avait une foi tenace dans le rôle destructif de l'aviation, des expéditions furent montées où allaient s'illustrer de Goys, Mézergues, Marchal, Dagnaux, Happe, et celui qui va devenir le grand chef de cette spécialité ingrate : Vuillemin, dont le nom a dépassé déjà le cadre de la fameuse escadrille qui fut son premier commandement : la C-II.



Son histoire se confond avec celle de notre aviation militaire de 1915 à 1940, et certains épisodes sont trop beaux pour être passés sous silence. Il a trente-deux ans lorsqu'en juin 1915 il vient prendre, comme capitaine, le commandement de la C-II, équipée de Caudron C-IV, et qui est stationnée dans le secteur, alors calme, de Verdun.

C'est une escadrille de reconnaissance d'armée, qui accomplit le travail le plus ingrat et pourtant ce sera, en trois mois, la formation la plus demandée de l'aviation française ; en six mois, la « cocotte rouge » de Vuillemin rivalisera de gloire avec les Cigognes ; à la fin de la guerre, devenu le grand chef du bombardement, le « Commandant », à la tête de l'escadre 12, participera à toutes les batailles.

Dans le ciel des Eparges, l'on voyait parfois un triplace ou un biplace d'observation, négligeant de s'entourer de la protection des monoplaces, rechercher le combat contre quatre, cinq ou sept chasseurs ennemis, alors dans les tranchées où le fantassin avait appris à connaître l'audacieux, un nom se passait de bouche en bouche, que ne clamait pas la voix des communiqués, mais celle plus émouvante encore des soldats : Vuillemin.

« Une fois seulement, racontait Dagnaux, qui fut le plus souvent son observateur, il sembla s'excuser et, dégageant, il me jeta, réduisant à fond : « Cette fois, ils sont vraiment trop. » Je venais de compter neuf triplans Fokker. »

Des seize citations du commandant Vuillemin, il en est qu'il aime, malgré sa grande modestie, relire, et qui évoquent pour lui des souvenirs précis ; aucun aviateur au monde n'en eut de semblables, car elles prouvent l'attachement des combattants du sol pour leur camarade, dont l'audace exerçait sur leur moral une magnifique influence ; elles commencent pas ces mots inhabituels : « Sur la demande des zouaves et des tirailleurs de la division marocaine », « à la demande des chasseurs de la division Messimy », et content les missions accomplies au profit des armes terrestres.

« Il a la baraka » — la protection — disaient de lui les tirailleurs des tranchées, lorsqu'ils voyaient le lourd bimoteur, sa mission d'observation terminée, se lancer au combat contre les monoplaces, qu'il déroutait par ses manœuvres audacieuses ; à la fin de la guerre, il compte dix victoires, sans qu'une seule ait été remportée à bord d'un appareil de chasse ; il a, durant quinze jours, provoqué, avec comme observateur Dagnaux, le triplan rouge du rittmeister Manfred von Richtoffen, l'as allemand qui commandait l'escadrille n° 11, portant dans l'aviation allemande le même numéro que la leur. Blessé, celui-ci doit, le quinzième jour, abandonner le combat.

Vers le milieu de 1917, Vuillemin, qui a été nommé au commandement des trois escadrilles du 2<sup>me</sup> Corps d'armée, est mis au repos près de Saint-Dizier, mais il ne peut se passer de voler et, rôdant

sur les lignes, il aperçoit une patrouille de chasse française attaquée par un ennemi très supérieur en nombre. Vuillemin n'hésite pas à lancer son gros triplace dans la bagarre ; neuf monoplaces se jettent aussitôt contre cette proie assurée ; l'un est descendu en flammes, un autre est contraint de se poser, et Vuillemin ramène au terrain son appareil percé de trente-quatre balles.

Sous ses ordres, Moulines, Picard, Dumas, Roussel, Dagnaux forment les grands équipages de bombardiers, dont l'entrée en action sera efficace dès 1917. Devant les résultats obtenus, le commandement porte le capitaine Vuillemin à la tête du groupe de bombardement n° 5 et, en février 1918, des 150 appareils Bréguet XIV de l'escadre 12.

Cette puissante formation comprend des escadrilles de nuit et de jour. Vuillemin prend part à toutes les expéditions, dont certaines sont restées légendaires : celle du ravin de la Savière, le 4 juin 1918 ; des ponts de la Marne, le 15 juillet ; de l'offensive Mangin, le 18 ; de Vouziers et de Marienbourg, le 10 novembre, à la veille de l'armistice.

Au cours de l'un de ces bombardements, attaquant une gare en rase-mottes, le commandant Vuillemin rapporte dans ses plans des éclats de ses propres bombes, mais jamais, en cinquante mois de campagne, il ne sera blessé ; la « cocotte rouge » célèbre qui, jusqu'en 1940, ornera tous ses appareils, a vraiment « la baraka ».

Cependant, le commandant de Rose avait lancé devant Verdun l'élite de ses chasseurs : Navarre, Deullin, Beauchamp, Chaput, Boillot ; avant de disparaître, tué dans un accident le 11 mai 1916, le commandant Le Réverend appliquera et imposera les méthodes qui devaient nous donner la maîtrise du ciel ; parallèlement l'aviation d'observation, sous les ordres des Wateau, Boucher, Challe, effectuait, au profit des armes terrestres, des missions chaque jour plus efficaces. Lorsque l'année 1918 verra s'ouvrir l'ère des grandes offensives, l'aviation française pourra lancer ses forces dans la bataille.

Ce sont les Féquant, les Ménard, les Mézergues, les Dusseigneur, les de Goys, les Brocard, qui nous assureront sans conteste possible la maîtrise aérienne, du 11 février 1918 à l'armistice.

Nous ne donnerons que deux exemples devenus classiques de cette utilisation nouvelle de l'aviation par masses profondes.

Le 4 juin 1918, les divisions allemandes, signalées la veille par des reconnaissances aériennes, allaient déboucher sur notre flanc droit, lorsqu'à l'initiative du commandant Ménard, un groupe de combat et deux groupes de bombardement — ceux-ci sous les ordres de Vuillemin — dispersèrent les troupes qui se préparaient à donner l'assaut et étaient dissimulées dans le ravin de la Savière, en lisière est de la forêt de Villers-Cotterêts.



Le 10 novembre, vingt-quatre heures avant le « cessez le feu ! », les Bréguet XIV de l'escadre XII mitraillent et bombardent, à 150 kilomètres de leurs bases, un formidable embouteillage de troupes à Marienbourg, en Prusse Occidentale.

L'avant-veille, 8 novembre 1918, le Bréguet XIV, n° 1546 de l'escadrille BR-35, qui arborait fièrement l'insigne de la Croix de Lorraine, décollait vers Spa où se trouvait le Grand Quartier Général Allemand ; mitrailleuses de capot et de tourelle avaient été enlevées et à ses mâts flottaient les flammes blanches des parlementaires ; le lieutenant-pilote Minier emmenait pour une des dernières missions de la guerre le major von Geyer, porteur des conditions d'armistice.

Sur mer également, nos dirigeables et nos hydravions de la marine, portant l'ancre frappée sur les cocardes, avaient accompli du bon travail, accompagnant les convois et recherchant les sous-marins ; nous citerons ainsi la part prise par l'escadrille Nieuport à flotteurs, formée d'appareils destinés à la Turquie et réquisitionnés en août 1914, dans la défense du canal de Suez... attaquée par les Turcs et les combats des bancs de Flandre ou de l'escadrille de Venise.

Notre aéronautique navale n'eut pas, à de rares exceptions près, la consolation de la lutte en plein ciel et connut, comme notre flotte, la morne corvée des croisières sans fin.

Le 14 juillet 1919, lors du défilé de la victoire, l'aviation française, dont Fonck portait le drapeau glorieux, fut pourtant pauvrement représentée dans la parade magnifique de la victoire ; aucun avion ne parut dans le ciel.

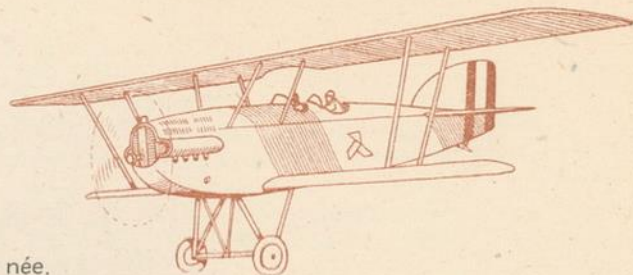
Parmi les pilotes qui avaient, durant quatre années, donné eux aussi le meilleur d'eux-mêmes, il en est un qui voulut, par une héroïque folie, réparer cette erreur. Le 7 août 1919, à 7 h. 30, Godefroy, à bord de son monoplace de chasse Nieuport, piquant de l'avenue de la Grande-Armée, passa en vol sous l'Arc de l'Etoile et descendit à basse altitude les Champs-Élysées.

Si l'on doit blâmer l'inutilité dangereuse du geste, il est permis d'admirer la belle crânerie de celui qui réussit dans un exploit où Guynemer avait échoué trois fois en 1917, et que Jean Navarre, tombé accidentellement un mois plus tôt, avait juré de réaliser.

Dans le sillage du rapide monoplace, nous aimons penser que les Grands morts de la guerre des Ailes : Guynemer, Madon, Deullin, Dorme, Garros, Auger, Féquant, et tous ceux qui tombèrent en plein ciel de gloire, un jour de victoire, défilèrent avec lui sous l'Arche triomphale.



# Cocarde sur l'Empire



Bien avant la Grande Guerre, l'aviation coloniale était née.

En novembre 1909, Métrot et Tarin avaient volé à Blida, Julien Serviès à Oran. A Madagascar, l'administrateur Raoult, en décembre 1911, survolait Tananarive à bord de son Blériot, et Van den Born avait, un an plus tôt, présenté son Farman « Le Charognard » dans le ciel de Saïgon.

L'aviation militaire n'avait pas tardé à prendre sa part de l'œuvre colonisatrice et, dès 1911, les lieutenants Trétarre et Do-Hu-Vi — celui-ci, premier officier indigène qu'ait connu notre aéronautique — avaient effectué des missions dans la région de Fez.

Quelques mois plus tard, la première escadrille saharienne était constituée, sous les ordres du capitaine de La Fargue, et, durant les hostilités, notre aviation d'Afrique assura la sécurité des territoires et la protection des côtes.

C'est au lendemain de la guerre que fut décidée par le général Nivelle, commandant en chef en Afrique du Nord, une liaison aérienne par étapes entre Alger et Tombouctou.

Des reconnaissances préalables devaient être effectuées à terre dans les territoires du Sud, sous les ordres du général Laperrine. C'est le lieutenant André Bellot qui fut mis, avec un tracteur « de La Fargue », à la disposition du grand saharien ; la reconnaissance fut menée à bien, mais le raid aérien fut remis à 1920. Le général Nivelle avait l'intention d'y prendre part personnellement, mais appelé en France pour assister à une séance du Conseil Supérieur de la Guerre, il demanda au général Laperrine, qui avait préparé le voyage, de le remplacer.

Le 18 février 1920, à 7 h. 30, Vuillemin et Chalus décollent vers Tombouctou ; à bord d'un autre appareil Bréguet XVI, Renault, l'adjutant Bernard et le mécanicien Vasselin convoient le général. Si Vuillemin et Chalus atterrissent à Dakar après mille aventures, le 11 mars, aucune nouvelle de l'autre équipage n'était parvenue, avant le 22 mars, date où l'on apprit le sauvetage de Bernard et de Vasselin par la patrouille du lieutenant Pruvost. Obligé de se poser, au soir du 18 février, dans le désert, à dix kilomètres au sud-est d'Interbarak, le Bréguet a capoté et le général Laperrine a été gravement blessé ; il ne devait succomber pourtant que le







5 mars, malgré les soins de ses compagnons, qui lui ont réservé leurs dernières provisions. Ceux-ci, après l'avoir enterré et avoir recouvert le kairn — semblable à ceux qui marquent les tombes sur la banquise — de son képi et d'une roue d'avion, ont tenté de rechercher un point d'eau, mais ils durent, après deux jours de marche dans le désert, revenir auprès de l'avion, où ils furent retrouvés, épuisés, après plus d'un mois de recherches.

Le Sahara, vaincu non sans peine par Vuillemin, puis par Dagnaux, avait rendu deux de ses victimes !

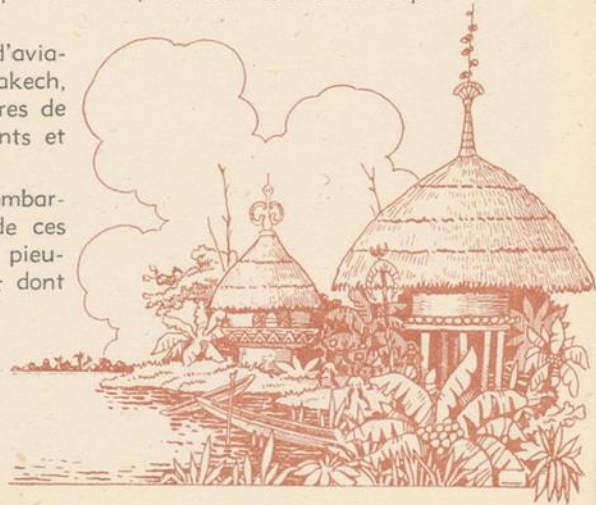
C'est par la côte que le lieutenant Lemaître et le mécanicien Guichard avaient, dès juin 1919, tenté de relier Paris à Dakar; ils durent se poser en panne près de Port-Etienne, en Mauritanie, après 4.200 kilomètres de vol en quatre étapes. L'aéronautique maritime réussit là où l'aviation militaire avait échoué; l'hydravion Gourdou-Leseurre, du lieutenant de vaisseau Lefranc, joignit Toulon à Dakar, entre le 28 novembre 1919 et le 14 février 1920.

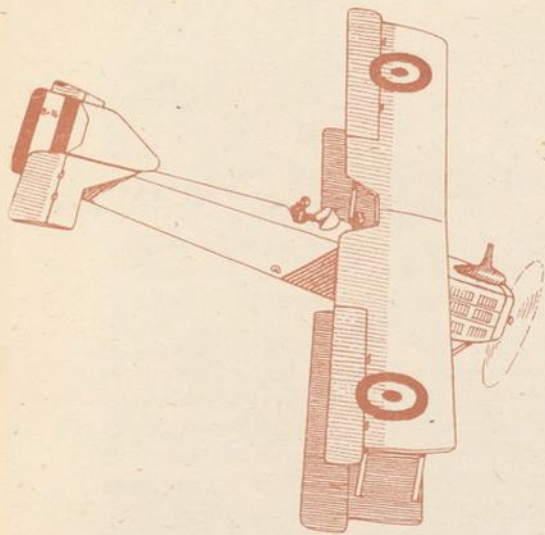
Si la France a pu créer en Afrique un réseau magnifique de lignes aériennes et établir une très belle infrastructure, c'est en grande partie grâce aux vols de reconnaissance des formations militaires, sous les ordres des Armengaud, de Goys, Gama, Pelletier d'Oisy, Pierre Weiss, Bouscat et Vuillemin.

A Madagascar, l'aviation militaire prépara la création de la liaison avec la métropole et du réseau intérieur dans un pays où l'aviation est appelée à prendre un très grand développement, mais où elle fut très difficile à installer, de par la structure géographique de l'île; ce fut l'œuvre du capitaine Pinard et du commandant Dire.

Au cours de la guerre du Riff, le 37<sup>me</sup> régiment d'aviation, cantonné depuis longtemps à Kasbah-Tadlo, Fez et Marrakech, se distingua durant ses opérations de 1925-1926; 12.000 heures de vol furent effectuées, au cours desquelles 3.000 bombardements et 2.500 missions d'observation furent accomplies.

Le commandant Mézergues, l'un de nos as du bombardement durant la Grande Guerre, devait tomber au cours de ces opérations, le 15 mai 1925. Mézergues, dont l'anniversaire est pieusement célébré chaque année par notre aviation d'Afrique, et dont une des dernières promotions de l'Ecole de l'Air porte le nom.





Au début de 1932, quatre escadrilles stationnent en A. O. F. et A. E. F. ; la route du désert est balisée de repères Vuillemin, bidons vides peints en blanc, et dont l'un, Bidon V, deviendra l'escale régulière de la ligne ; si les reconnaissances poursuivent encore après cette date la conquête du Sahara, l'ère historique est close dans cette région.

En 1933, comme pour marquer la victoire définitive de l'avion sur le désert, l'un de ceux qui avait le plus contribué à cette victoire, Vuillemin, nommé récemment général, organisait la « croisière noire ».

Le 8 novembre 1933, trente Potez 25-T.O.E. (équipés pour les théâtres d'opérations extérieures), dont les fuselages portaient la « cocotte » fameuse, décollaient d'Istres pour Perpignan-Carthagène et Rabat.

En une émouvante collaboration, l'avion d'Air France, en vol sur Marseille-Barcelone, télégraphie les conditions

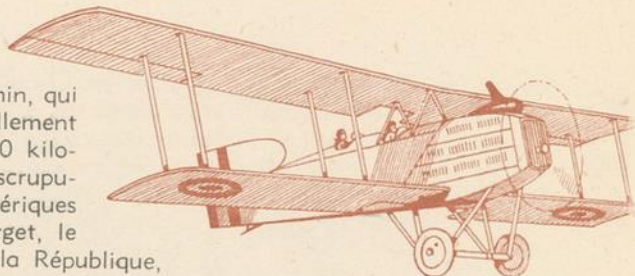
atmosphériques rencontrées.

Le 11 novembre, l'Atlas est franchi, au cours de l'étape Rabat-Colomb-Béchar, et le Sahara est attaqué le lendemain ; l'escadre suit la piste des caravanes jalonnée par le général Vuillemin, tous les 10 kilomètres, des balises qui portent son nom. Malgré une brume de sable, qui dissimule la piste sur plus de 200 kilomètres, le général conduit sans encombre ses vingt-huit appareils — deux, et ce seront les seuls, ont été accidentés dès le début — à Gao. Le 20, ils seront à Dakar et à Saint-Louis, et, le 23, prendront la route du retour par un itinéraire un peu différent, qui passe par Ségou, Duagadougou, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, El Goléa, — où une escadrille algérienne, commandée par deux pionniers de l'aviation saharienne, les colonels de Serre et Pierre Weiss, est venue à sa rencontre, — Touggourt, Tunis, Alger, Oran et Meknès où, toujours en formation d'escadrilles, ils reprennent l'itinéraire de l'aller par l'Espagne.





Enfin le 15 janvier 1934, l'escadre Vuillemin, qui a rallié Istres depuis la veille de Noël, est reçue officiellement au Bourget, et ses équipages défilent dans Paris. 25.000 kilomètres avaient été parcourus suivant un horaire qui fut scrupuleusement suivi, et ce, malgré des conditions atmosphériques parfois défavorables ; à l'arrivée sur le terrain du Bourget, le général Vuillemin recevait, des mains du Président de la République, les insignes de Grand'croix de la Légion d'Honneur.



En Syrie, sur laquelle les événements de 1941 ont attiré l'attention, les formations du Levant ont créé l'infrastructure qu'utilisait à la veille des hostilités la ligne Marseille-Saïgon ; grâce à la collaboration des équipages de la 39<sup>me</sup> escadre et du Service archéologique du Haut-Commissariat, les travaux ont pu être utilement orientés et contrôlés ; les fouilles de Mari, Doura-Europos et Djebel-Akra, les ruines des châteaux forts francs de la région sud du Gharb ont été exactement repérées et photographiées. Les traces de Rome ont été relevées par le R. P. Poidebard, commandant observateur de réserve, et qui a également observé des effets de contre-jour surprenants, habiles à déceler les meilleurs camouflages.

Au point de vue sanitaire, la collaboration des forces aériennes a été particulièrement féconde en résultats ; au mois de mai 1937, une épidémie de peste, qui aurait pu prendre de funestes proportions, fut jugulée dans la Haute-Djezireg, grâce à l'intervention des Potez sanitaires transportant, sur les lieux de contamination, médecins militaires et sérum antipesteux.

Au cours de cette même année 1937, 99 missions sanitaires ont permis d'évacuer sur les hôpitaux de Damas, Alep ou Beyrouth, 76 malades et 35 blessés, en 400 heures de vol, effectuées sur 60.000 kilomètres de régions le plus souvent désertiques, et ce, sans aucun incident.

Là, comme au Maroc, l'aviation militaire n'a pas cessé de jouer son rôle de police aérienne ; en 1925, l'intervention des escadrilles du Levant au-dessus des zones tenues ou parcourues par les rebelles, demanda 6.000 missions ; Soueïda, encerclée par les rebelles, fut ravitaillée, durant plus de deux mois, par nos appareils, qui mirent à la disposition des assiégés quinze tonnes de vivres, de médicaments, de munitions et de courrier, qui leur permirent d'attendre la colonne de secours du général Gamelin.

Partout nos ailes militaires avaient coopéré à la police, participé aux recherches topographiques et géographiques, porté les médicaments urgents dans les coins les plus reculés du bled, évacué le malade intransportable par tout autre moyen, conduit l'administrateur ou l'officier de renseignements au point où sa présence était nécessaire, sans délai. Dans le ciel de l'Empire, les avions aux cocardes tricolores avaient rempli une tâche magnifique.



1939 - 1942

## *La passion des Ailes*

L'on a beaucoup écrit — beaucoup trop, sans doute, — sur les heures douloureuses que vécurent durant ces trois années nos équipages... l'on a oublié les heures tragiques qu'ils connurent entre les deux guerres, lorsque les défauts du matériel décimaient les escadres.

En France, l'on a cru — l'on croit encore — à la carence de nos pilotes et de nos navigants ; trop de ceux qui fuyaient n'ont pu voir les appareils qui, derrière eux, se sacrifiaient pour protéger leur débâcle.

Inutile de ressasser ici les erreurs qui nous mirent dans un état d'infériorité aussi évident, ni la proportion de un contre sept, qui fut celle des deux aviations française et ennemie, tant dans la campagne de France, que dans celles d'Afrique du Nord ou de Syrie ; nous ne donnerons ici qu'un chiffre : en un mois — 9 mai - 12 juin 1940 — notre seule aviation de chasse a remporté 980 victoires.

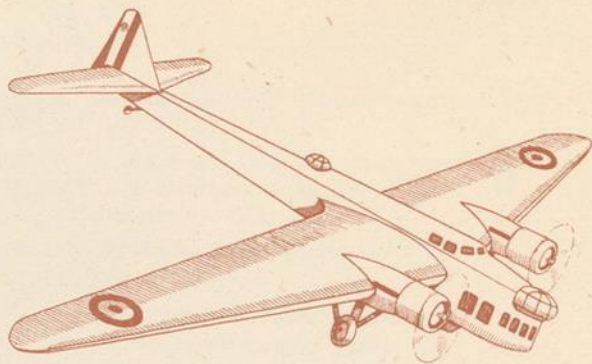
Dans ce que l'on a pu dénommer magnifiquement le « Reichshoffen des Ailes », nous avons perdu le tiers de notre personnel navigant engagé.

Les rares cocardes françaises, que le fantassin pouvait apercevoir entre deux vols de bombardiers ou de chasseurs aux croix noires, sont nimbées — pour l'Histoire — de la même auréole de gloire que celles qui, en 1918, dominaient le ciel de la Victoire.

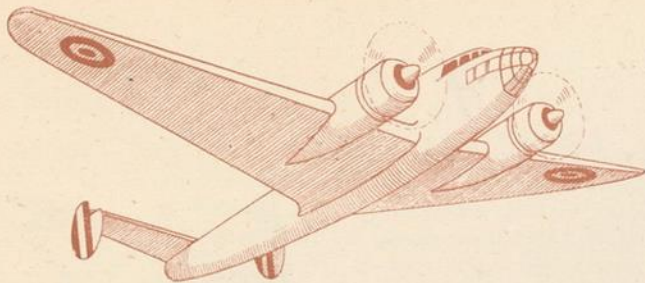
Il y eut des heures victorieuses aussi ; ce combat des neuf contre vingt-sept, en novembre 1939, où chacun des nôtres eut le sien, sans que notre patrouille triple y laissât le moindre appareil ; le quintuplé de Le Gloan, en juin 1940, et, en Syrie, ces trois victoires d'une patrouille de bombardiers, mais le combat sans gloire de chaque jour, l'attaque au sol des divisions blindées ou le bombardement de Sedan avec des appareils de « 220 à l'heure », datant de 1935, sont pour nous des souvenirs aussi précieux ; la charge de Reichshoffen est-elle moins glorieuse que celle d'Auerstedt, Sedan moins que Verdun ?

Les hommes de 1939-1942 étaient dignes de leurs anciens ; ils n'ont pas entaché le passé de gloire qui leur avait été légué ; mieux, ils l'ont accru.

Que l'on sache bien qu'en France, en Syrie, en Afrique du Nord, ceux des nôtres qui se







sont battus savaient qu'aucun espoir de victoire ne leur était permis et qu'ils défendaient seulement, non pas même le sol sacré déjà envahi et promis à l'occupation étrangère, mais seulement l'honneur de nos fanions.

Je voudrais concrétiser, dans un épisode brièvement conté et choisi parmi cent autres, ce que fut leur combat.

Le 6 juin 1940, vers la fin de l'après-midi, un avion de la 1<sup>re</sup> escadrille du groupe de chasse 3/7, qui avait livré seul, une lutte homérique contre sept appareils adverses, était abattu près du village d'Angivillers, aux confins des départements de la Somme et de l'Oise. Le pilote qui le montait portait un nom glorieux, qui avait été, depuis dix ans, chanté par la presse mondiale à l'occasion de raids, de compétitions, de records, il avait connu, durant la Grande Guerre, l'orgueil de huit citations et durant la paix, son service civique avait été à la hauteur de sa carrière militaire et sportive.

A 44 ans, en pleine possession de ses qualités merveilleuses de chef et de pilote, le grand as voulut combattre au premier rang. Le règlement s'opposant à ce qu'un réserviste ait le commandement d'un groupe de chasse, il tourna la difficulté.

A l'escadrille I du 3/7, l'on vit arriver, un jour du début de 1940, un commandant alerte, portant la cravate de la Légion d'Honneur, qui demandait à se « présenter » au capitaine, de dix ans son cadet.

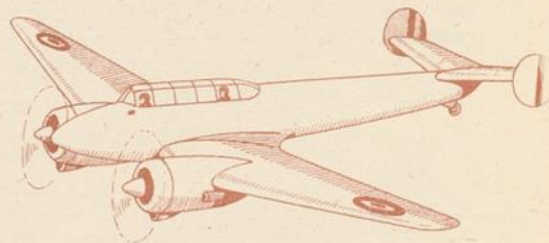
— J'ai obtenu, mon cher camarade, l'honneur de servir sous vos ordres, je vous demande une place de pilote à vos côtés.

Le 10 mai, le commandant est blessé en combat et abattu par une patrouille ennemie ; il n'a qu'une inquiétude, ne pas être rétabli pour le « coup de torchon ». Deux citations viennent à point pour le remettre sur pied au moment de l'offensive.

Le 5 juin, le front de la Somme a cédé, le groupe 3/7, qui s'est déjà replié de Vitry-le-François, où il couvrait le front de Belgique, perd un pilote à l'est d'Amiens.

L'Ancien reconnaît les paysages de 1914-1918, où il a combattu, et bientôt c'est le ciel de la capitale qu'il faut protéger, de ce Paris vers lequel déferlent les divisions blindées.

Le commandement désigne pour les attaquer les Bréguet d'assaut du groupe 2/54, basés sur le terrain de Chartres.





Le matin, deux de ceux-ci, attaqués par une douzaine de Messerschmidt, ont été abattus en flammes.

L'un d'eux était piloté par le lieutenant Legrand, pilote aux 3.500 heures de vol, qui avait sauvé, huit jours auparavant, son mitrailleur et son appareil, alors qu'il était pris en chasse par six Messerschmidt.

Les équipages des Bréguet d'assaut, triés sur le volet, sont l'élite de notre personnel navigant ; on ne peut les abandonner ainsi sans au moins l'illusion d'une protection.

Transmis à 14 heures au commandant du 3/7, l'ordre d'accompagnement des Bréguet est immédiatement exécutable ; une de leur patrouille doit décoller à 15 heures.

— Vous permettez, mon capitaine ? demande l'Ancien, et il décolle.

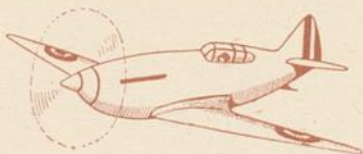
Vingt-cinq minutes plus tard, la bagarre est déclenchée ; après une course en rase-mottes derrière l'un des assaillants, le Morane, attaqué par six nouveaux agresseurs, est touché dans son empennage ; la profondeur est inutilisable. Par petits coups de gaz, le pilote, jouant de son exceptionnelle virtuosité, tente de se poser, mais, manquant la route, qu'il avait sans doute visée, il s'écrase dans un champ de blé. L'appareil prend feu et, lorsque les habitants d'Angivillers, qui ont suivi le drame, peuvent dégager le corps à demi-carbonisé du pilote, ils distinguent son nom sur la première page d'un carnet qui note : 4 juin : cinq appareils ennemis abattus ; 5 juin : un appareil ennemi abattu en flammes à Péronne : il s'appelait Maurice Arnoux.

Ainsi tomba ce héros de deux guerres, l'un des plus grands « as » de l'aviation française ; il comptait 11 victoires et 11 citations.

Il ne devait pas être le seul des Anciens à avoir tenu à donner aux jeunes le plus grand exemple de totale abnégation, et auprès de ces anciens héroïques, les bleus ne pâlisent pas une seconde. Nous pensons à tous ceux qui ont « fait face », suivant la devise de Guynemer, à ceux frais émoulus de l'Ecole de l'Air, et qui surent mériter le rôle de chef que les nécessités de l'heure leur avait fait confier prématurément : Costey, Audemard d'Alañçon, Kervella, Pinczon du Sel, dont une promotion porte le nom, Fournier, de La Taille-Trétinville et tant d'autres, qui avaient juré de tomber en plein ciel. Ils avaient choisi, sans hésiter, le métier le plus beau parce que le plus dangereux : leur dernière joie aura été de

« mourir au combat »

« et répandre une grande âme. »







LIVRE III

*L'Essor*

*L*





# À la Conquête du Globe

## I. — LES DÉFRICHEURS.

Cecina Alienus, général romain qui fut au premier siècle de notre ère le lieutenant de Vitellius, serait, s'il faut en croire Montaigne, le véritable créateur de la poste aérienne.

L'auteur des « Essais » rapporte en ces termes cette première tentative historique :

« Cecina emporta quand et soy des arondelles, et les relaschoit vers leurs nids quand il voulait renvoyer de ses nouvelles, en les teignant de marque de couleur propre à signifier ce qu'il voulait selon qu'il avait concerté avec les siens... »

Ancêtres des pigeons-voyageurs et ayant déjà atteint le stade évolué du message chiffré, ces hirondelles — et nous ne pouvons que goûter le charme poétique de cette évocation — sont bien réellement les doyennes de la poste aérienne.

Il nous faut en effet éliminer Mercure, qui, d'après la légende, bornait son rôle de messenger-ailé au transport à travers l'Empyrée des billets doux, qu'à leurs moments perdus, les dieux adressaient aux déesses, ou même plus rarement à de simples mortelles.

Remarquons cependant que ses talonnières ailées ne laissent aucun doute sur sa parenté indiscutable avec nos modernes pilotes de ligne qui arborent fièrement ces mêmes insignes aux cols de leurs uniformes. Mais quittons ces souvenirs mythologiques pour pénétrer dans le domaine historique.

La première utilisation commerciale de la voie aérienne semble bien être le fait de l'aéronaute Richard Gypson qui, en 1841, transporta en Angleterre la première lettre. Quelques années plus tard, Louis Godart timbrait déjà ses lettres du cachet avec attributs et fut l'un des hardis pilotes des ballons montés, dont l'utilisation pour la poste avait été décidée le 17 septembre 1870.

Il est assez émouvant de rappeler que les débuts de la poste aérienne en France datent de cette époque tragique : débuts prometteurs d'ailleurs, puisque dix mille kilogs de courrier, répartis en 66 voyages, quittèrent ainsi Paris. Les ballons montés convoaient également les pigeons-voyageurs qui rapportaient dans la capitale, sous forme de pellicules, les réponses des correspondants de province.





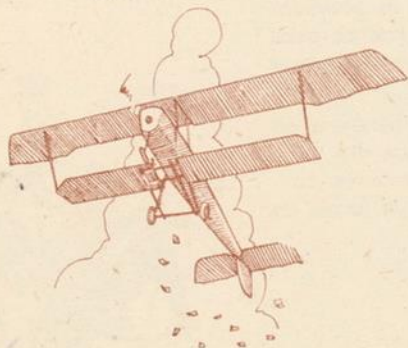
C'est à l'occasion du premier meeting d'avions de Nantes, en août 1910, qu'apparut en France la première vignette d'aviation. Ce n'est pourtant ni en Europe, ni en Amérique, mais bien en Asie qu'eut lieu le premier transport de courrier par avion

Nous pouvons être fiers de proclamer que l'idée et la réalisation en furent françaises.

Le pilote Pequet, qui était encore en activité en 1936, porta 6.000 cartes oblitérées et affranchies par les postes des Indes, d'Allahabad à une localité voisine où se tenait une Exposition. C'était le 18 février 1911. Deux jours auparavant, Pequet avait conduit de Calcutta à Allahabad une lettre qui, de là, avait repris les moyens ordinaires pour être acheminée sur Bombay et Londres. Quoiqu'elle n'eut en fait gagné que fort peu de temps, elle avait néanmoins pu rattraper ainsi un courrier maritime qu'elle n'eut jamais pu prendre sans l'avion et son arrivée constitua un véritable événement chez les philatélistes de la City. L'avion de Pequet reçut alors l'autorisation d'effectuer un service régulier, le premier du genre.

Au Maroc, au cours du premier vol colonial que nous évoquons d'autre part, des proclamations furent jetées du haut du Bréguet d'Henri Bregi ; ces tracts exhortaient les tribus à se soumettre. « Le Petit Journal » l'avait en outre, le 13 septembre 1911, chargé de porter un sac de courrier aux cachets rarissimes de Casablanca à Fez par Rabat et Meknès ; de multiples incidents marquèrent d'ailleurs ce vol historique.

Le premier essai d'aviation commerciale fût tenté en France en 1912. M. Chaumet, sous-secrétaire d'Etat aux P.T.T., accorda au lieutenant André Nicaud, qui présentait un appareil au meeting de Nancy, l'autorisation d'emporter trois sacs de dépêches vers Lunéville. Le 28 juillet, à 7 heures du matin, le facteur Lesire, dont le nom devait ainsi entrer dans l'histoire puisqu'il se trouve sur la décharge signée aux Postes françaises par le lieutenant Nicaud, remettait au mécanicien Million le courrier affranchi d'un timbre supplémentaire de 25 centimes émis par la ville de Nancy. Le temps malheureusement était déplorable ce matin-là... Le Farman de Nicaud ne put décoller que le 31 ; c'est ainsi que le premier courrier français mit trois jours pour parcourir 29 kilomètres...



Empressons-nous cependant de dire que le « Maurice Farman », qui eut l'honneur d'être le premier avion postal français, ne mit en réalité que seize minutes de terrain à terrain.

Malgré cet essai assez peu concluant, M. Alfred Massé, qui avait succédé à M. Chaumier, décidait en 1913 d'organiser le transport des correspondances à destination des paquebots entre Paris et Bordeaux. Le 15 octobre 1913, deux bureaux de poste parisiens centralisaient ainsi le

courrier des Antilles qu'en présence du Ministre et de nombreuses personnalités, le lieutenant Ronin enferma à Villacoublay dans les soutes de son Morane-Saulnier. Une griffe : « par avion » avait été apposée sur les correspondances. L'aéroplane « Les Françaises », offert par souscription nationale à l'armée, rallia Pauillac-Saint-Julien, d'où une automobile postale apporta les sacs au « Pérou » quelques instants avant qu'il levât l'ancre.

Malgré les consécration officielles, qui ne lui avaient pas été ménagées, ce vol resta pourtant sans lendemain comme celui de Védrines qui, dès août 1911, avait créé les messageries de journaux entre Issy-les-Moulineaux et Deauville.

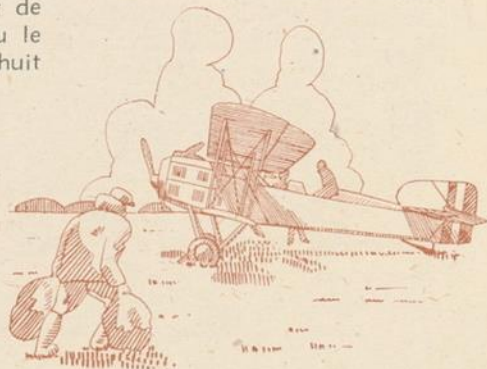
Il n'en reste pas moins que, dans toutes ses applications, la France ouvrait la voie à la navigation aérienne.

Dès 1920, douze Compagnies avaient transporté 15.561 kilogs de poste et parcouru 850.000 kilomètres sur un réseau de 5.600 kilomètres. Soixante-douze aviateurs de guerre avaient continué ainsi la lutte en plein ciel, lutte dans laquelle beaucoup d'entre eux devaient succomber sur des appareils peu au point et sur des parcours encore mal équipés ; c'est à eux et à l'initiative de quelques industriels et de quelques hommes d'affaires audacieux que nous devons d'avoir possédé durant vingt ans le plus beau réseau aérien du monde.

Dès 1931, nous avions 320 appareils que 100 pilotes conduisaient sur 38.000 kilomètres de lignes régulièrement assurées.

L'on conçoit assez mal aujourd'hui, où l'aviation commerciale est entrée dans les mœurs, ce que fut la réalisation des premiers vols. C'était l'époque où des chefs, formés à la rude école de l'escadrille de guerre, les Daurat, les Deullin, les Bajac, les Noguès, étudiaient eux-mêmes, avant d'y risquer leurs équipages, les itinéraires difficiles de l'Espagne, de l'Europe centrale, de la Méditerranée ou de l'Afrique du Nord. C'était celle aussi où le Gourdou-Leseurre du lieutenant de vaisseau Lefranc, — officier qui, à la fin de 1918, avait reconnu le parcours Dakar-Kayes, — reliait Toulon à Dakar en soixante-dix-huit heures.

Nous allons évoquer l'œuvre magnifique de tous ces baliseurs du ciel, qui ont jalonné les routes de l'espace de bornes marquées à des noms bien français ; cette geste prodigieuse et ignorée, écrite par des héros, pour la plupart anonymes, est à donner en exemple à ceux qui douteraient de l'avenir de nos ailes.





Quelle épopée grandiose — qui n'a tenté que peu de mémorialistes — fût celle des navigants, dont, suivant le mot d'un journaliste, on ne parle que pour annoncer leur mort !

Combien de Français connaissent les noms de Durmon, pilote aux 2 500 000 kilomètres, actuel chef-pilote de notre aviation marchande ; de Corsin qui, le premier, doubla le cap du million, puis des deux millions de kilomètres parcourus sur les lignes ; de Genin, qui créa et mit au point avec le radio Aubert et son camarade Lafannechère la méthode de pilotage sans visibilité extérieure ; de Sayaret, de Dumesnil, de Burello... et les noms glorieux se pressent ici sous la plume.

Si Mermoz, Guillaumet, Bajac ont rompu l'anonymat, combien d'autres qui furent leurs pairs demeureront à jamais oubliés !

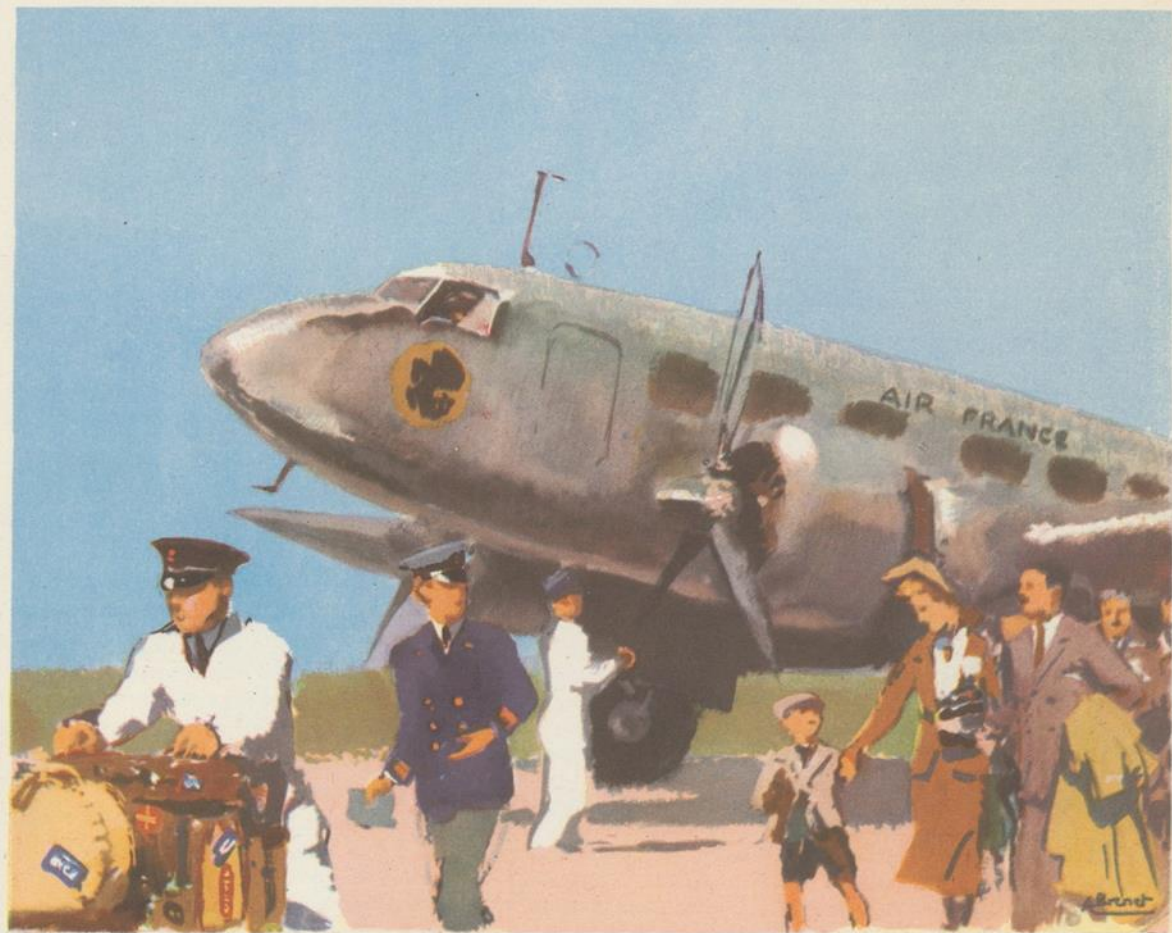
Ne pouvant, dans ces pages, les nommer tous, ni chanter leurs exploits, nous sommes heureux de dédier à nos camarades de la ligne cette trop brève évocation de leur vie ardente



## II. — CIEL D'EUROPE.

Le réseau continental de la Compagnie Air France comprenait, en 1939, Paris-Londres, Paris-Marseille-Cannes, Paris-Bucarest, Paris-Prague-Varsovie, Paris-Amsterdam, Paris-Cologne-Berlin, Paris-Bruxelles-Malmœ-Stockholm, Lyon-Genève, Paris-Bordeaux-Madrid, Paris-Toulouse, Paris-Lisbonne, Paris-Rome, Paris-Bâle-Zurich, lignes auxquelles l'on peut ajouter les trois services méditerranéens, dont l'un desservait la Corse, Marseille-Ajaccio-Tunis, Marseille-Oran-Casablanca et Marseille-Alger.

Quelques liaisons saisonnières, telles que Paris-Dinard-Jersey, Paris-Biarritz, Paris-Vichy,



Escale d'Air France.





Paris-Calvi ou Paris-Le Touquet complétaient un réseau particulièrement dense, dont la sécurité et la régularité étaient remarquables. Le réseau de la poste intérieure exploité par Air-Bleu, et dont le directeur était Didier Daurat, assisté du chef-pilote Vannier, assurait, de Lille à Perpignan et de Cherbourg à Nice, le service quotidien du pneumatique aérien. Aux postes de commandes des Wibault puis des Bloch-220 et des Dewoitine D-338, des Simoun, des Goélands : Sayaret, Dumesnil, Favreau, Champaloux, Logerot, Libert, Lafannechère, Corsin, Givon, Leburgue qui, entre deux vols sur les lignes impériales ou deux traversées de l'Atlantique-Sud, assuraient le service sur ce réseau où ils avaient pour la plupart débuté.

C'est, avant la fin des hostilités, les 15 et 17 août 1918, que nous établissions un service postal aérien Paris-Saint-Nazaire, puis ce furent Paris-Maubeuge-Valenciennes, par les Bréguet de la 221, et Paris-Mulhouse, par les Voisin de la 125. C'est ainsi que Maurice Arnoux, Bogart, Daurat, Castelain, Morraglia, de Massimi, à peine sortis de la grande bagarre de la guerre, jetaient les bases de notre réseau aérien.

Nous nous trouvons encore à l'avant-garde des liaisons internationales avec la ligne Paris-Barcelone, inaugurée en décembre 1918 par M. Latécoère lui-même, et prolongée, en février 1919, jusqu'à Alicante.

Sur Nice-Calvi, un service était assuré également depuis le 15 septembre 1918.

Dès le lendemain de l'armistice, les frères Farman songèrent à exploiter des lignes régulières, équipées avec un matériel dérivé de celui qui, pour le bombardement, avait donné aux armées d'excellents résultats. C'est ainsi que naquit le « Goliath », dérivé du F-60 et que fût inaugurée, le 8 février 1919, la ligne Paris-Londres, pour passagers, messageries et fret.

Deux heures après le décollage de Toussus, l'aérobuse se posait à Kenley, non loin de Londres. Le lendemain, le retour s'effectuait sans incident. Une anecdote amusante reste attachée au souvenir de ce premier vol commercial : un passager ou un mécanicien astucieux avait dissimulé, à Kenley, 5 kilos de tcbac dans l'un des berceaux moteurs, inaugurant à sa manière la contrebande aérienne. Mais à l'arrivée à Toussus, il ne put mettre la main sur son précieux dépôt et ce n'est que le 16 août 1919 que Bossoutrot ne retrouva, par hasard, le « colis » que sur les côtes de Mauritanie.

Le Goliath de Paris-Londres, après d'excellentes performances réalisées sous la conduite de Bossoutrot, avait été choisi pour une tentative France-Sénégal. Parti de Toussus-le-Noble le 11 août, à minuit 07, le bimoteur Farman rallia Casablanca en dix-huit heures vingt-trois minutes de vol. Le 14, il se posait à Mogador d'où, le 15, à 16 heures, il décollait vers Dakar. Une panne devait arrêter son vol à 180 kilomètres dans le nord de Saint-Louis, et c'est en démontant des tuyauteries pour distiller de l'eau de



mer que le pilote découvrit, à sa grande surprise, cette provision inattendue de tabac anglais enveloppée dans un « Daily Mail » du 8 février précédent.

Les 12 et 13 février 1919, le même appareil piloté par Bossoutrot inaugurait Paris-Bruxelles, deux jours après qu'un Caudron C-23 transformé eut assuré la même liaison avec cinq passagers. Le 12 août, c'était Paris-Amsterdam ; le 13, Paris-Copenhague ; en mai 1919, la Compagnie Aérienne française avait inauguré la ligne Air-Fer Bordeaux-Genève.

Désormais, dans tous les ciels d'Europe, nos avions apparurent les premiers. Afin de nous mettre dans l'ambiance, qui fût celle de la ligne à ses débuts, nous évoquerons l'un de ces premiers vols au-dessus de l'Europe Centrale à une époque où l'infrastructure était sommaire et la protection météorologique presque inexistante.

C'était en 1924, à une date où le survol du territoire allemand n'était pas autorisé et où nous assurions cependant le service régulier Strasbourg-Prague. Il ne s'agissait pas de tomber en panne pendant la traversée de la zone interdite, ce qui entraînait immédiatement la confiscation de l'appareil et l'internement du pilote. Durmon a quitté Prague, ce jour-là, par un temps-de-chien, qui l'a contraint à survoler très bas la Forêt Noire. Mais à 140 kilomètres de Strasbourg, aux trois quarts du trajet, cela se bouche complètement. Il reste une heure d'essence et il est inutile de penser à retourner vers la Bohême ; par contre, la vallée du Rhin, probablement dégagée, est à dix minutes de vol.

Durmon n'hésite pas et, — à cette époque où les méthodes de pilotage sans visibilité sont encore rudimentaires, — il entre franchement dans le « coton ».

Après avoir traversé une première couche nuageuse, il vole au-dessus d'une autre. Soudain, il aperçoit la terre et « rend la main », mais le banc de brume se referme plus épais qu'il n'avait cru et le voilà de nouveau en P.S.V. intégral.

L'appareil est secoué par les rafales et Durmon songe à s'attacher, lorsque subitement il réalise que les commandes ne répondent plus ; il parvient à lever la tête avec beaucoup de difficulté et aperçoit au lieu du ciel... des sapins ; depuis quelques secondes l'appareil s'est engagé et vole sur le dos. Durmon rétablit à grand peine. Quelques minutes plus tard, il se pose sur le terrain de Strasbourg d'où il redécollé dans l'après-midi, profitant d'une éclaircie pour assurer le courrier de Prague.

Telle fut, sur le réseau européen français, l'une des nombreuses aventures que vécurent les nôtres : décollons maintenant sur le réseau impérial.



### III. — CIEL D'EMPIRE.

#### Sur la ligne Jean Mermoz.

Victor Hugo a remarquablement défini l'épopée : « C'est, écrivait-il, l'histoire écoutée aux Portes de la Légende ». La création de la ligne France-Amérique du Sud, la ligne Jean-Mermoz, fût l'une de ces entreprises qui prêtent à l'épopée.

« Née, comme le disait l'un des nôtres, de la divination singulière d'un grand homme d'affaires, eile a vécu de la vaillance, de la foi, de la passion d'une poignée de pilotes, de radios, de mécanos, de chefs de base, qui se groupèrent autour de lui. »

Vingt ans à peine après sa création, la liaison aérienne France-Chili a déjà connu la double consécration de la littérature et de l'art. C'est que cette belle œuvre française, conçue et réalisée aux heures les plus troublées de l'après-guerre, sanctifiée par le sacrifice de cent vingt des nôtres, a accompli ce miracle de se poursuivre, intangible, au milieu d'écueils plus dangereux que l'océan, la montagne, la tempête ou le désert, ceux de la politique et de la finance.

Plusieurs livres ont été écrits qui relatent l'histoire de cette ligne. A ceux qui en arriveraient, dans une minute de défaitisme ou de découragement, à douter du Destin de notre race, je conseille leur lecture. Ils y trouveront, avec des précisions de dates et de noms, le mémorial de cette « Chanson de geste du XX<sup>e</sup> siècle », qui honore notre génération, si décriée, d'après-guerre.

L'on ne peut s'empêcher, en étudiant l'historique de cette œuvre grandiose pétrie de noblesse et d'idéal, victoire sans cesse renouvelée de l'esprit sur la matière, de penser à l'aphorisme antique, que chantait Virgile :

« Mens agitat molem ».

« C'est l'esprit qui anime toute la masse du monde. »

Situons en quelques phrases le problème : Nous sommes en 1919 ; la guerre qui vient de finir a, du point de vue technique, fait accomplir à l'aviation un bond remarquable. Les « cages à poules », les monoplans parasols de 1914 ont fait place à des aérobuses — c'est le terme alors en usage — puissants et confortables qui, aptes au bombardement à grande distance, vont pouvoir après transformation être facilement utilisés pour le transport du courrier et même des passagers, s'il y en a ; car en l'an de grâce 1919 la locomotion aérienne n'est pas encore, tant s'en faut, entrée dans les mœurs.

M. Latécoère, industriel, a conçu le projet de relier — pour commencer — la France au



Maroc par une ligne aérienne régulière. Il passe, sitôt obtenues les autorisations de survol de l'Espagne, aux réalisations.

Le 19 mars 1919, un biplace Salmson militaire, modifié pour le transport du courrier, effectue le premier vol de reconnaissance Toulouse-Rabat. Le capitaine Lemaître et M. Latécoère sont reçus, sur le terrain de Rabat, par le Maréchal Lyautey lui-même.

Le 13 juillet était donné le premier départ du service régulier Toulouse-Casablanca.

Le 1<sup>er</sup> septembre, Didier Daurat, directeur de l'exploitation, décollait avec le premier courrier postal sur l'un des 15 Bréguet XIV, cédés par l'armée ; Beauté, Vannier, Dombray, Costes, Corsin assurèrent la liaison à tour de rôle.

Le 1<sup>er</sup> juin 1925, c'est la liaison France-Sénégal qui est ouverte au service postal par Lécivain et Lasalle.

Le 1<sup>er</sup> mars 1928, Mermoz inaugure la ligne France-Argentine, l'océan étant traversé par des avisos, véritables puces de mer, dont l'un, l'« Aéropostale II », devait disparaître corps et biens au cours d'une tempête entre Dakar et Natal.

Le 4 juillet 1929, sur le terrain d'El-Bosque, de l'autre côté des Andes, atterrissait le premier courrier aérien direct France-Chili.

Enfin, le 13 mai 1930, le courrier emporté par Mermoz survolait pour la première fois l'Atlantique-Sud, et, après un parcours de 14.230 kilomètres, effectué entièrement par la voie des airs, rejoignait Santiago-du-Chili.

Jusqu'en 1940, chaque semaine, en moins de cent heures, le courrier 100 % aérien fut assuré avec une régularité de 99 %.

Je ne voudrais pas que cette indispensable énumération de dates et de chiffres parut monotone, qu'elle rappelle à l'esprit une banale statistique commerciale. Car elle évoque, pour ceux qui ont vécu l'histoire de la ligne française d'Amérique du Sud, la première ligne transocéanique du monde, une succession ininterrompue de quotidiennes et surprenantes aventures, tragiques le plus souvent.

Dans son bureau de directeur du réseau, Didier Daurat, qui durant vingt ans a conduit la plus belle ligne aérienne du monde à sa glorieuse destinée, examine la carte du réseau.

Toulouse, l'ancienne tête de ligne, a été remplacée par Paris, d'où chaque dimanche matin, en pleine nuit, décolle le Fram, abréviation traditionnelle



par laquelle, sur la ligne, l'on désigne le courrier France-Amérique, et qui est suivie du numéro de la liaison en cours.

La poste du Sud-Ouest de la France est chargée à Toulouse, première escale ; celle du Sud-Est, à Lézignan où elle est apportée par avion de Marseille.

Pointons les étapes : Barcelone, Alicante, Tanger, Casablanca, Agadir, cap Juby, Villa-Cisneros, Port-Etienne, Saint-Louis du Sénégal, Dakar, Natal, Pernambouc, Bahia, Caravellas, Rio-de-Janeiro, Santos, Florianopolis, Porto-Allegro, Pelotas, Montevideo, Buenos-Ayres, Mendoza, Santiago.

Cela paraît tout simple, cette carte avec ces signes conventionnels qui doivent être des phares, des radiogoniomètres ou des terrains de secours.

Et puis ces lignes régulières qui joignent les escales, jalonnées, de ci de là, de fiches rouges ou vertes, qui sont les avions des courriers montant et descendant. Cela rappelle tout à fait le tableau lumineux d'un grand poste d'aiguillage à l'entrée d'une gare importante.

De temps à autre le téléphone sonne, ou un planton entre, portant un message : Le « Ville de Mendoza », décollé de Dakar à 6 h. 30 ce matin, vient de se poser à Natal à 19 h. 45... Le courrier montant chargé sur le trimoteur « Ville de Saint-Louis », après avoir traversé l'Atlantique avec le « Ville de Montevideo », vient de survoler Port-Etienne...

C'est très rassurant et l'on pense involontairement au bureau voisin d'une grande Compagnie de navigation maritime où, devant une carte semblable, un directeur de trafic enregistre, lui aussi, des mouvements portuaires. Cette carte, pourtant, paraît bizarre ; peu féru, comme chacun sait, de géographie, le Français moyen qui l'examine d'un peu près est pourtant surpris d'y voir inscrit des noms qui ne figurent sur nul atlas : « Baie Saint-Exupéry, cap Mermoz, île Daurat, cap Gourp et Pintado, pointe Lécrivain, golfe Ducaud, baie Marcel-Reine... »

Comme les pionniers des conquêtes romaines, ces baliseurs du monde ont jalonné de leurs noms, d'une côte à l'autre de l'Atlantique, le parcours titanesque sur lequel ils ont vingt ans combattu, souffert, lutté sans trêve pour la plus grande gloire de nos ailes et le plus grand prestige de notre pavillon.

Lorsque, en 1936, l'écrivain bien connu Jean-Gérard Fleury revenait d'Amérique à bord du dirigeable allemand « Hindenburg », appartenant à la Compagnie rivale de la nôtre sur cet itinéraire — et qui d'ailleurs y fit, elle aussi, du très beau travail — il fut invité par le commandant du bord à venir dans la cabine de navigation, assister à l'arrivée en vue des côtes d'Afrique.

Comme, se penchant sur le grand routier de l'Océan, il cherchait à déterminer le trajet que le dirigeable suivait et à quel point il allait toucher la terre, son regard s'arrêta sur un nom qui marquait



l'intersection de la route tracée et de la ligne du rivage : « Cap Mermoz », lut-il. En hommage à leurs camarades, leurs prédécesseurs sur ce parcours, les pilotes allemands de la Deutsch Luft-Hansa avaient reporté sur leurs cartes aux caractères gothiques les noms français que les navigants d'Air France avaient pieusement inscrits sur les nôtres.

En Amérique du Sud, les plus influents ambassadeurs de France furent, avec Mermoz, les navigants de notre ligne, dont les victoires étaient fêtées en Uruguay et au Brésil, en Argentine ou au Chili, comme des succès nationaux. Au Vénézuéla, Vachet et Chenu tinrent durant huit ans contre la concurrence étrangère avec du vieux matériel et trois pilotes européens, assurant à eux seuls tout le trafic du réseau national et créant même de nouvelles liaisons.

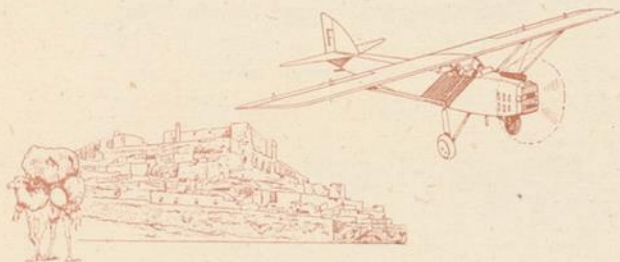
.....

Les livres et les films auxquels a donné lieu l'histoire de la ligne ont évoqué la captivité de Reine et de Serre chez les Maures, la prodigieuse épopée de Guillaumet dans la Cordillère, l'évasion de Mermoz et de Collenot du plateau des Trois-Condors, et tous ces épisodes magnifiques du plus vivant et du plus passionnant des romans d'aventure. L'héroïsme semble usuel et comme facile, le danger est l'adversaire de chaque minute de vol, dans l'atmosphère prenante de la ligne Jean-Mermoz, d'où s'élimine par la sélection naturelle tout homme dont le corps et le cœur ne sont pas faits de ce triple airain dont parlait Horace.

Des aventures qui émaillèrent les dix premières années de Casablanca-Dakar, puis de Natal-Santiago, beaucoup furent tragiques, mais c'est à l'un des rescapés de l'une d'elles, Maurice Dumesnil, que nous avons demandé de nous conter celle-ci :

Nous voici en vol, en décembre 1927, entre le Rio del Oro espagnol et la Mauritanie française ; deux Bréguet XIV, rescapés des quinze mis, en 1919, à la disposition de M. Latécoère, assurent aujourd'hui le « courrier sud ». Ils ont quitté Villa-Cisneros, l'un piloté par Guillaumet, avec pour passager Saint-Exupéry, l'autre monté par Dumesnil, seul à bord. A 200 kilomètres dans le nord de Port-Etienne, en pleine dissidence, l'avion de Guillaumet laisse une traînée de fumée noire et se pose dans les dunes. Après les signes conventionnels, Dumesnil atterrit le plus près possible et cède son appareil à Guillaumet qui doit acheminer le courrier. Mais à peine décollé l'appareil pique vers le sol et disparaît derrière les dunes.

Saint-Exupéry et Dumesnil tirent des coups de revolver dans l'espoir que Guillaumet, par le



même procédé, leur indiquera qu'il est sain et sauf. Rien ne répond ; depuis le décollage de l'avion, le désert a repris son immobilité.

Dumesnil va chercher à bord de l'appareil en panne la caisse de pharmacie et quelques vivres, puis les deux pilotes se mettent en marche dans la direction où a disparu leur camarade. Un grand marigot rempli d'eau salée leur barre la route et ils doivent perdre un long temps à le contourner. Partis à 15 heures, les deux hommes n'arriveront qu'à 21 heures auprès de leur camarade, qui, couché sous le plan de l'avion intact, grelotte de fièvre sous l'effet d'une jaunisse naissante. Plus de cent fois, Dumesnil avait dû revenir en arrière pour soutenir Saint-Exupéry, qui souffre d'une crise de rhumatismes. Les trois hommes sont à bout. Pourtant, les quelques boîtes de lait ayant été vidées, — et en grande partie par Guillaumet que la fièvre altère, — Saint-Exupéry et Dumesnil décident de repartir en pleine nuit vers l'avion où se trouve une réserve d'eau. Il n'y a guère plus de 9 kilomètres entre les deux appareils, mais ils ne parviennent qu'à 3 heures du matin auprès du Bréguet, après avoir heureusement rencontré des bergers pacifiques qui leur ont donné du lait.



La chaleur a malheureusement avarié les conserves ; pour comble de malchance, la bouteille en grès filtrant que l'on trempe dans la touque d'eau était neuve ; le fond plein de poussière de grès s'est mélangé à l'eau qui est imbuvable.

En fouillant les coffres de l'avion, Saint-Exupéry découvre un damier, qu'il avait emporté pour charmer ses loisirs de l'escale.

Alors ils allument un grand feu pour éloigner les chacals qui glapissent alentour et, sous le merveilleux clair de lune, ils entament une partie d'échecs qui dure jusqu'à l'aube.

Vers 9 heures, boitant tous deux, car Dumesnil a les pieds enflés de la marche de la veille dans le sable brûlant, ils rejoignent Guillaumet qui dort, exténué, sur les sacs de poste.

Saint-Exupéry se couche, Guillaumet et Dumesnil repartent à la recherche d'un point d'eau ; ils ne rencontrent qu'un Maure qui, en échange d'une boîte d'allumettes, leur donne une mixture infâme qu'ils rapportent à leur camarade.

Et la seconde nuit dans le bled tombe sur les malheureux, qui s'étonnent qu'aucun avion à leur recherche n'ait encore survolé leur petit campement. Saint-Exupéry d'un coup de revolver abat un





phacochère et, avec une lame de rasoir, Dumesnil en découpe un cuissot pour lequel ils installent une rôtisserie. Des tringles du capotage moteur, un feu de fiente de chameau et de racines :

— Enfoncée, la Reine Pédaque... raille Saint-Exupéry.

Le lendemain, abandonnant tout espoir que l'on vienne à leur secours, ils décident de remettre l'avion de Guillaumet en route. Dumesnil réussit ce tour de force quoique des bougies aient sauté par suite de la chaleur. L'avion décolle, piloté par Guillaumet et se pose à Port-Etienne, où personne n'osait plus les attendre. Trois heures plus tard, deux appareils viennent chercher Dumesnil et Saint-Exupéry et les ramènent à Saint-Louis.

Sitôt retapés, ils reprennent leur service ; trois mois plus tard, Dumesnil sauve son camarade Beauregard tombé en dissidence à 100 kilomètres au nord de Villa-Cisneros. En mars 1928, il recueille le courrier d'Amérique — le troisième — en retrouvant l'avion d'Antoine brisé dans le sable près de Port-Etienne ; en avril, il doit se poser à nouveau en pleine nuit dans le bled, bloqué par la brume ; en juillet, il repère la tribu qui a enlevé Reine et Serre et va jeter le message de libération de ses camarades.

Vers la même époque, son compagnon Riguelle ayant dû se poser à 100 kilomètres de Juby, dans les dunes, Dumesnil se rendit à cette escale, se délesta du courrier et revint enlever Riguelle à la barbe d'une tribu de Maures insoumis qui se préparait à l'emmener.

Ils sont ainsi 200 dont personne ne connaît les noms ni les carrières magnifiques, 200 anonymes de la ligne, qui attendent au bord du ciel qu'à nouveau s'ouvrent leurs ailes. Lorsque le 2 juillet 1940, Reine, Roux, Charpentier, Claire et Pourchasse, tous chevronnés de la France-Amérique du Sud, se posèrent sur le terrain de Dakar, ayant pour la dernière fois traversé l'Océan avec le 247<sup>e</sup> courrier 100 % aérien, ils assuraient, onze ans jour pour jour, après la première, la 557<sup>e</sup> liaison Chili-France.

Grâce à eux, grâce aux 120 morts de la ligne Jean-Mermoz, chaque semaine se répétait, de Paris à Santiago, un vol tout simple, tout prosaïque que des passagers en toute sécurité pouvaient sur tout le parcours, sauf sur Dakar-Natal, effectuer confortablement installés dans les fauteuils des Dewoitine.

C'est tout simple, n'est-ce pas, le travail de ces hommes qui ont, comme l'a dit Rossi, ramené l'héroïsme aux simples proportions d'un événement quotidien.

Je tiens à rappeler deux faits qui, sur ce parcours, ont marqué d'une date prestigieuse son histoire :

Le 10 avril 1921, sur un petit Caudron G-3 de 80 CV, une Française, Adrienne Bolland, traversa la première la Cordillère des Andes.

Le 30 décembre 1936, trois semaines après la disparition de Mermoz, une autre Française, Maryse Bastié, décollait de Dakar, à 7 h. 35, à bord de son Caudron Simoun. A 19 h. 40, elle se posait à Natal, ayant battu le record de la traversée de l'Atlantique-Sud en douze heures cinq minutes.

La France peut être provisoirement écartée du ciel d'Amérique du Sud ; sur le parcours héroïque de la Ligne, les disparus que conduit l'Archange assurent, en attendant la relève, les courriers symboliques de l'autre côté du ciel.

### **Vers l'île Rouge, au-dessus du Continent noir.**

Lorsque nos avions reprendront dans le ciel d'Afrique la route de l'île Rouge, la ligne Paris-Tananarive portera le nom de « Ligne Jean Dagnaux », et ce sera justice. Car la haute figure de ce seigneur du ciel a sa place près de celles symboliques de Guynemer et de Mermoz.

Les raids de Bailly, Reginensi et Marsot, qui, en novembre 1929, reliaient Paris à Tananarive en huit jours à bord de leur Farman 190 à moteur Gnôme et Rhône de 230 CV, ceux de René Lefèvre, qui, à plusieurs reprises, ralliait Madagascar en touriste à bord d'avions de 40 ou 60 CV, avaient jeté les bases d'une liaison régulière à travers nos possessions du Continent Noir, mais c'est vraiment à Jean Dagnaux que nous dûmes sa réalisation, avec le concours de René Lefèvre pour la dernière partie du parcours.

Le 8 juin 1934 le trimoteur Bloch-120 de la ligne Alger-Brazzaville décollait vers El-Goléa, inaugurant la série des vols d'étude sur le dur parcours Méditerranée-Congo.





A son bord, à côté des pilotes Poulin et Pharabod, du radio Mathias et du mécanicien Lefèvre, — tombé en décembre 1942 sur ce même trajet, — Dagnaux avait tenu à effectuer ce voyage ainsi qu'il devait par la suite le faire pour tous les vols importants.

Il ne revint à Alger que le 23 septembre, après avoir réglé en Afrique Equatoriale toutes les difficultés qui retardaient encore le trafic régulier ; au début de 1935, la ligne entra en exploitation.

En septembre, au départ d'Alger, le « Sirius » emportait neuf passagers et 165 kilogs de poste ; en novembre, l'avion de la régie Dagnaux, dépassant le Congo, apportait le courrier de France à l'avion de René Lefèvre et de Jean Assolant qui le conduisait à Tananarive.

Le grand rêve de Dagnaux, celui qui fut vraiment le but de sa vie, était réalisé.

Le 6 mars 1936, à Paris, il rendait à son conseil d'administration les comptes de la première année de trafic : 403.252 kilomètres parcourus, 6.767 kilogs de courrier, 216 passagers, 5.991 kilogs de messageries et 4.898 kilogs d'approvisionnement, pièces de rechange, etc...

Régularité : 100 %. Accident, personnel ou passager : néant.

En avril 1939, à bord du quadrimoteur léger Potez-661, il étudiait encore les bretelles Oubangui-Cameroun, qui compléteraient les mailles du réseau de l'Afrique française, lorsque René Lefèvre effectua les essais du premier des bimoteurs rapides, qu'il venait d'acheter en Amérique pour Air-Afrique. Parti du Bourget, le jeudi 11 mai 1939, à 3 h. 50, Lefèvre et Dagnaux, pilotés par Poulin, atterrissaient à Alger à 7 h. 58, en repartaient à 9 heures, avec un second appareil sur lequel Descamps avait remplacé Poulin et, après une escale à Aouleff, ils se posaient à Niamey à 18 h. 10, ayant effectué avec un appareil pour dix passagers Paris-Niamey en moins de quinze heures. Le lendemain, à 327 à l'heure de moyenne, le voyage se termina à Brazzaville, mettant la capitale du Congo français à moins de trente-sept heures de Paris. Le 1<sup>er</sup> juin, les Lockheed étaient mis en service régulier sur la ligne, et devaient par la suite assurer le voyage complet jusqu'à Tananarive.



Ce beau succès représentait pour Dagnaux vingt ans de labeur ininterrompu, durant lesquels il n'avait cessé de payer de sa personne.

Né à Montbéliard, le 28 novembre 1891, Jean Dagnaux avait préparé Polytechnique au collège de Mâcon d'abord, puis au lycée de

Dijon. Il était sous-lieutenant d'artillerie à la déclaration de guerre, mais demanda bientôt à passer dans l'aviation comme observateur ; lorsqu'il fût affecté à cette arme, en juin 1915, il était déjà nanti d'une citation à l'ordre de l'armée.

Amputé de la jambe gauche, après un combat en 1916 devant Verdun, Dagnaux exigea et obtint de passer son brevet de pilote dont il accomplit la dernière épreuve en un bombardement lointain au-dessus du territoire ennemi. Le 23 avril 1918, il remportait sa quatrième victoire sur un avion de bombardement ou d'observation ; blessé sérieusement peu après, alors qu'il servait sous les ordres du commandant Vuillemin, à l'escadrille C. II, il revenait vingt-quatre jours plus tard reprendre son poste et, pour fêter ce retour, attaquait à basse altitude un train, qu'il coupa en deux près de Chamblay.

Au lendemain de l'armistice, Jean Dagnaux, lieutenant - pilote - observateur, grand mutilé, réformé deux fois 100 %, comptait trois blessures, quatre victoires, quatre-vingt-trois bombardements, près de deux cents heures de vol de guerre. Il avait, à 26 ans, la rosette d'officier de la Légion d'honneur et la Croix de Guerre avec dix citations.

Quitter l'aviation... il ne voulut pas y songer et comme son « patron » Vuillemin créait à Villacoublay une escadrille de grands raids, Dagnaux s'y fit affecter.

Il devait en être l'un des « as ».

.....  
En 1918, suivant l'expression de Pierre Viré, « la grande masse des rescapés de la guerre allait s'enliser dans la paix ».

Dagnaux, lui, a senti qu'il fallait choisir un idéal, un but à la vie nouvelle, qu'il allait être appelé à mener ; il détermine l'objectif vers lequel tendront, durant vingt ans, tous ses efforts : la ligne aérienne impériale France-Congo-Madagascar.

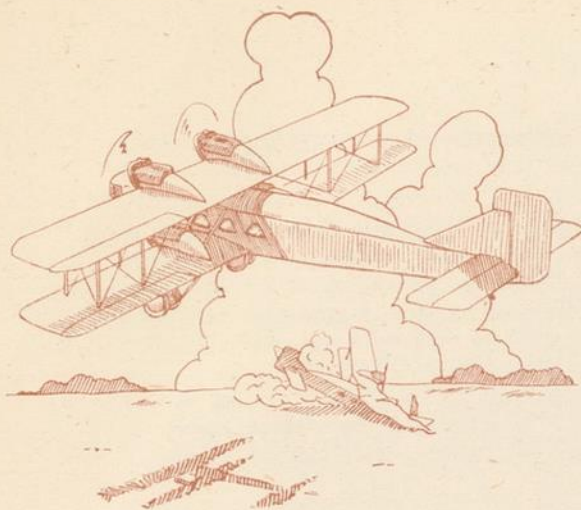
« L'aviation, a dit Mermoz, est comme toutes les grandes œuvres humaines, qui ont bouleversé le monde, née, avant tout d'une mystique ».

Le caractère même de Dagnaux l'appelait à vivre intensivement cette mystique-là.

Droit et fidèle, orgueilleux mais modeste, violent mais de cette force impétueuse devant laquelle aucun obstacle ne résiste, l'on a pu dire de lui qu'« il avait la timidité d'une jeune fille, la douceur d'un agneau mais, au combat ou au danger, un cœur de lion, une âme de feu, des nerts d'acier ».

Vuillemin, qui l'a ainsi jugé et qui s'y connaît en hommes, choisira celui-là parmi l'élite de l'escadrille des raids pour l'accompagner sur un second appareil au cours d'un vol de Paris au Caire, par Constantinople. Dagnaux a pour la première fois survolé la terre d'Afrique ; il est arrivé au seuil du désert.





Le continent et l'obstacle sont à sa taille ; son destin est tracé. Sitôt revenu, il veut connaître le Sahara, là où il va l'affronter et va jusqu'à In Salah.

En 1920, trois avions partis d'Alger, cap au sud, se perdent dans le vent de sable ; Vuillemin rallie le Niger, le général Laperrine tombe dans le Tanezrouf, Dagnaux a une panne dans les gorges d'Arak. Trois semaines il reste isolé dans le Hoggar ; la leçon lui a servi : il étudiera si soigneusement l'entretien du matériel de sa ligne et l'infrastructure du parcours qu'en cinq ans d'exploitation intensive, pas un équipage, pas un passager de la régie Air-Afrique ne connaîtra d'accident grave.

Il lui faut, avant d'affronter le désert, développer son entraînement de pilote et son habileté de navigateur ; Vuillemin, lui, a bien passé. Eh ! bien, soit ; durant trois ans Dagnaux accumulera les heures de vol et les missions fastidieuses ; enfin, en 1923, il se sent prêt ; un voyage Paris-Bucarest et retour dans la journée le confirme dans sa propre confiance en soi. Il fait un voyage de reconnaissance sur les confins algéro-tunisiens, puis établit le record de Paris-Stockholm-Oslo et retour. En octobre 1924, à bord de son avion d'armes Bréguet-Lorraine, il court la très dure coupe Lamblin et s'y classe brillamment.

Vuillemin, qui a préparé un raid vers le Tchad avec deux appareils et des équipages d'élite, connaît le rêve de Dagnaux et accepte de l'emmener. Tous deux sont à bord du « Jean Casale », Blériot 115, quadrimoteur de  $4 \times 180$  CV, tandis que le colonel de Goys, chef de mission, prend place à bord d'un appareil du même type, le « Roland Garros ».

L'ordre du Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique porte la prospection des itinéraires transafricains, notamment en direction de Madagascar jusqu'au Tchad et à l'Oubanghi ; retour par la côte atlantique.

Le lieutenant Pelletier d'Oisy et le commandant Le Prieur complétaient les équipages qui comptaient en outre quatre sous-officiers, dont Bésin, mécanicien inséparable de Pelletier d'Oisy.

Partis de Buc le 18 janvier 1925, ils durent, en raison de circonstances atmosphériques particulièrement défavorables, faire escale à Avord et à Perpignan. Le 22, ils touchaient Los Alacazarès, puis Oran, après une navigation remarquablement précise. Une première révision des moteurs, puis des

ennuis de pneumatiques les retardent à Colomb-Béchar, Beni-Abbès et Adrar. Enfin, le 5 février, les deux avions mettent le cap sur Gao, puis le 7 sur Niamey.

La première partie du voyage, l'étape saharienne, est heureusement, quoique péniblement, terminée. Après une révision très sérieuse des cellules et des moteurs, les deux Blériot sont sur la piste de Niamey, le 10 février, prêts au départ. Un peu avant 6 heures, les moteurs du « Jean Casale » sont mis en route.

Le « Roland Garros » roule sur la piste à quelques mètres en arrière, en dehors cependant de la poussière soulevée par le « Jean Casale ».

Soudain, Pelletier d'Oisy pousse un cri ; à 400 mètres devant et à quelques mètres de haut, le « Jean Casale » s'est mis en cabré, a glissé sur l'aile droite, pleins moteurs, et s'est écrasé dans un nuage.

Trop vite pour pouvoir réduire et interrompre son décollage, Pelletier d'Oisy arrache son appareil, vire très serré et, malgré sa lourde charge, revient se poser sur la piste ; c'est alors la course vers l'avion accidenté qu'ont déjà rejoint les rares spectateurs.

Debout près des débris du « Jean Casale », le capitaine Dagnaux tient à la main sa jambe brisée, sa jambe de bois, et, malgré le tragique de la situation, — Vuillemin gît inanimé sous la carlingue et Vendelle, le plus gravement touché, ne survivra que quelques heures à ses blessures, — de Goys et Pelletier d'Oisy ne peuvent que rire du sang-froid imperturbable avec lequel Dagnaux vérifie, non sans émotion, dans ses bagages, si son « pilon de rechange » a bien été préservé du choc fatal.

Mais les sourires se figent sur les lèvres, car Dagnaux, contemplant tristement les morceaux pitoyables de sa jambe brisée, dit à mi-voix : « Je m'y étais habitué, tout de même, elle avait fait une partie de la guerre avec moi. »

Le raid fut interrompu, car tout l'équipement radiotélégraphique se trouvait à bord du « Jean Casale » et Dagnaux, revenu à Paris, reprit ses cours de navigation à l'Ecole de l'Aéronautique de Versailles, poursuivant son entraînement en prenant part à toutes les compétitions militaires contre des rivaux de dix à douze ans ses cadets.

En 1926, la Perse ayant demandé à la France l'envoi d'une mission aéronautique, le commandant Dagnaux — il a été promu à ce grade à 34 ans — est désigné pour la diriger. Ce sera pour lui l'occasion d'un Paris-Téhéran et retour effectué dans de très belles conditions.

Cette fois, Dagnaux se sent prêt ; déjà deux appareils de l'Aéronautique maritime, pilotés par les lieutenants de vaisseau Guilbaud et Bernard, sont partis reconnaître un itinéraire jalonné par les





grands lacs et les cours d'eau africains. Guilbaud a dû abandonner, mais Bernard a atteint à la mi-novembre Majunga.

L'aviation militaire ne saurait être absente de cette lutte pacifique. Dagnaux et son mécanicien Dufert décollent de Villacoublay, le 26 novembre 1926, à bord de leur Bréguet-Renault n° 37 ; le mauvais temps retarde les premières étapes à Lyon, puis à Istres. A Alicante, c'est un douanier espagnol pointilleux qui, ayant découvert dans les

bagages du Commandant une caméra, exige après deux escales à Oran et Colomb-Béchar, Dagnaux ne peut décoller d'Adrar pour la traversée du Sahara que le 6 décembre.

Adrar-Gao est effectué sans escale, malgré un échauffement intempestif de l'huile. L'eau a atteint 85° en vol. Mais le lendemain, sur l'étape Gao-Zinder, le thermomètre qui est monté à 115° au décollage se maintiendra vers 90° durant le vol et Dagnaux, malgré les mauvais souvenirs que lui a laissés le terrain de Niamey, infléchit sa route vers le Niger et se pose sur la piste en bordure de laquelle s'était, deux ans plus tôt, écrasé le « Jean Casale ».

Il était dit que le Bréguet-Renault connaîtrait sur cette partie du parcours les pires obstacles ; une brume de sable qui l'aveugle et qui monte jusqu'à 1.700 mètres contraint Dagnaux à se poser à Maradi, puis à Tessoua. Enfin après trois étapes, à Zinder, Fort-Lamy et Fort-Archambault, Dagnaux atteint Bangui. Il est en Afrique Equatoriale Française. Pourtant, aucun terrain n'existant encore à Brazzaville, c'est à Kinchassa, sur la rive belge du Stanley-Pool, qu'il doit se poser. Il a subi le long du Congo d'effroyables tornades ; son avion sur un terrain de campagne à Luebo s'enlise sur la piste que les pluies ont transformé en marécage. Il faudra attendre quinze jours et ce ne sera que le 15 janvier qu'il pourra décoller de Broken-Hill vers le canal de Mozambique.

Sur le terrain trop petit, il endommage une aile au départ. Dufert va réparer durant trois jours et, le 18, Dagnaux se posera — le premier — sur le terrain portugais de Tête, qui porte encore aujourd'hui son nom. Le Gouverneur s'excuse fort mais, étant donné le peu de fréquence du passage des avions, — la piste vient tout juste d'être terminée, — il ne peut le ravitailler qu'en essence d'auto !

Le Renault cependant s'en contente jusqu'à Mozambique et le 21, traversant 650 kilomètres d'Océan Indien avec un avion terrestre, Dagnaux se pose à Majunga ; le Bréguet XIX est le premier avion à avoir atteint l'Île Rouge, en partant de France et après avoir traversé tout le Continent Noir. Ce voyage

de trois mois, qui devait se terminer en apothéose le 10 février 1927 sur le terrain d'Arivonimamo à 40 kilomètres à l'ouest de Tananarive, servira de base aux nombreux raids qui devaient avoir pour but Madagascar ; la ligne régulière ne devait pas utiliser — huit ans plus tard — d'autres escales. Au retour, Dagnaux devait malheureusement briser son Bréguet sur un banc de sable du Zambèze.

Les leçons de ce premier essai sont pourtant fructueuses et, sitôt son retour en France, le Commandant obtient un autre appareil. En 1928, il repart, mais, contraint de se poser dans la vallée du Rhône, il est grièvement blessé et ne doit la vie qu'à son mécanicien Treille, qui parvient à l'arracher des flammes.

Pourtant le succès est là, puisqu'il a pu passer. Afin d'avoir les coudées franches, le commandant Dagnaux quitte l'armée à la fin de 1928 et, le 1<sup>er</sup> décembre, fonde la Compagnie Transafricaine d'Aviation. Pour le seconder, il a choisi un pionnier des lignes impériales : Charles Poulin.

Cet ancien lieutenant de zouaves, qui avait terminé la guerre avec douze citations dans l'aviation de chasse et trois blessures, avait fait partie, dès 1918, de la première équipe des lignes Latécoère. Il est intimement mêlé à l'histoire des lignes Toulouse-Barcelone, Marseille-Alger, Oran-Alicante. Sitôt connu le projet de Dagnaux, il s'y est donné corps et âme ; durant douze ans il participera à tous les voyages d'expérience, à tous les dépannages dans le désert, — c'est lui qui, avec Pierre Viré comme passager, en 1932, retrouva Régimensi, perdu dans les gorges d'Arak, — et finira sa carrière comme chef d'exploitation du réseau d'Afrique en 1942.

Donc Dagnaux et Poulin connaissent leur affaire ; dans les moindres détails tout est prévu et lorsqu'après six ans d'efforts, — six ans durant lesquels aucune réalisation d'envergure n'aura été possible, — la ligne pourra démarrer pratiquement, l'infrastructure sera parfaitement au point et la sécurité totale.

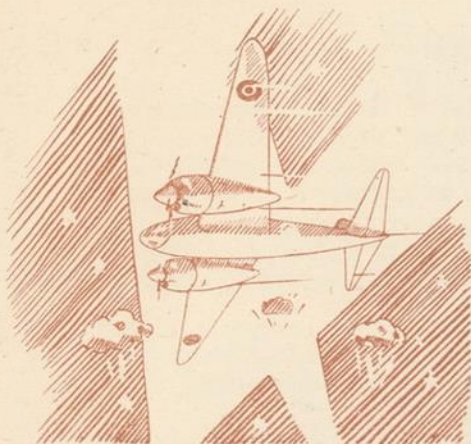
Durant ces six années de « point mort », vingt fois la Transafricaine manque de sombrer dans les multiples crises financières ou politiques de ces heures, les plus troubles de l'entre-deux guerres ; la foi et la persévérance du commandant Dagnaux ont raison de tous les obstacles et, le 30 mai 1934, la Transafricaine devenue Air-Afrique est élevée à la dignité de Régie d'Etat ; Jean Dagnaux en est nommé directeur et administrateur.

Une épopée nouvelle commençant, qui ne devait prendre fin qu'à l'armistice.

.....

Le 3 septembre 1939, le commandant Dagnaux, directeur de la régie Air-Afrique, qui avait, dès le 29 août, demandé à reprendre du service dans l'armée, trouvait dans son courrier officiel un pli





lui signifiant son maintien en affectation spéciale à la tête de sa Compagnie.

« L'affaire est lancée ; elle n'a plus besoin de moi », dit-il, et il entreprit des démarches auprès de son ami, le général Vuillemin, qui devait l'appeler à servir près de lui au Grand Quartier Général. Mais son caractère actif s'accommode mal du travail d'Etat-Major et, sur ses instances, il est affecté comme commandant en second du Groupement de Bombardement n° 9, que commande le colonel François. « Les belles heures du G-B-5 vont revivre, écrit-il à Vuillemin, et, sa cantine vivement bouclée, il part.

Il est opportun de rappeler ici que, amputé d'une jambe, plusieurs fois blessé et réformé 100 %, le commandant Dagnaux n'a jamais cessé de voler depuis 1915.

Sur les ordres de vol qu'on lui apporte, usant du droit du commandant de Groupement et de son adjoint de se placer en surnombre sur l'un de ses appareils, il s'inscrit le plus souvent possible ; ainsi, de jour et de nuit, il vole entre deux visites au Centre d'instruction de Mourmelon qu'il a créé en pleine guerre pour la mise au point de nouvelles méthodes destinées à renforcer l'efficacité de nos bombardiers. Dès que le groupe 2/34 eût touché ses premiers appareils modernes, les Amiot 351, dérivés du magnifique avion de record de Rossi, le colonel Dagnaux fut fidèle à cette formation.

Dès l'offensive du 10 mai, il effectua les missions les plus audacieuses ; le jour même, à la tête de huit escadrilles, qui sortirent trois fois dans la journée, il attaque d'importants objectifs ennemis dans la région du Munchen-Gladbach. Le 11 mai ; de nuit, il ramène sur un terrain de la formation son appareil touché par les éclatements de la D. C. A., et dont deux des équipiers sont blessés. Le 17 mai, au soir, il reçoit l'ordre d'envoyer un avion en mission offensive. Un peu après minuit, il décolle à bord du 31, avec le lieutenant-pilote Frémond, l'adjudant-mitrailleur Lavalley et le sergent-chef radio Regnault.

Dagnaux qui, l'avant-veille, s'est exposé au tir d'une batterie de D. C. A. dans ces parages, cherche à distinguer à travers la trappe vitrée de la cabine avant les mouvements des troupes ennemies qui marchent vers l'ouest. Soudain, l'Amiot est pris dans un faisceau de projecteurs et, avant que le pilote ait pu se dégager, un tir de Flok extrêmement dense se déclenche.

Pied à fond à gauche, volant gauche à fond et vivement projeté dans le tableau de bord, Frémond a piqué à mort, en virant serré. Un coup d'œil à l'altimètre au moment de la manœuvre :

600 mètres. Diable ! il ne faudrait pas s'amuser trop près du sol. Mais les projecteurs ne lâchent pas leur proie et la D. C. A. tire à nouveau. L'avion est criblé, les réservoirs de gauche et du centre du fuselage ont pris feu en quelques secondes ; Frémond appelle au téléphone de bord son équipage.

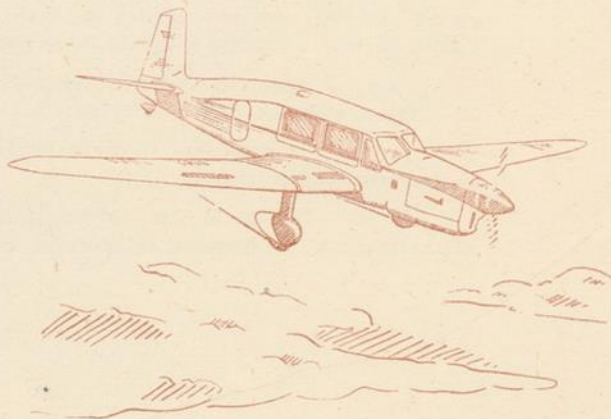
L'adjudant-mitrailleur Lavolley et le Colonel ne répondirent pas. Seul, le radio Regnault affirma qu'il était sain et sauf. Frémond, supposant le Colonel gravement atteint, réduisit à fond les deux moteurs, cabra l'appareil et ordonna : « Saute !... », puis ayant vu Regnault projeté à travers les flammes, il attendit une fraction de seconde pour le cas où son chef et son mitrailleur pourraient évacuer également le bord, mais l'avion, en perte de vitesse, partit en abattée et Frémond, larguant le couvre-habitacle du poste pilote, eut juste le temps de sauter.

L'Amiot pouvait être alors à 300 mètres ; presque aussitôt après l'ouverture de son parachute, le lieutenant Frémond entendit l'explosion sourde de l'appareil au sol, suivie de l'éclatement des bombes ; les deux parachutes furent brutalement soufflés par le déplacement d'air. Faits aussitôt prisonniers par les artilleurs qui les avaient abattus, Frémond et Regnault ne purent qu'examiner un moment l'énorme entonnoir rougeoyant où achevait de se consumer leur appareil et les corps de leurs coéquipiers.

C'était contre le porche d'une petite église du village de La Vallée aux Bleds ; au-dessus de la tombe de métal ardent, un grand Christ de pierre, mutilé par les éclats de bombes, étendait les bras comme pour accueillir dans sa gloire éternelle ceux dont les âmes étaient demeurées, invaincues, en plein ciel.



Tandis que le commandant Dagnaux traitait les détails de mise en exploitation de sa ligne Alger-Brazzaville, René Lefèvre, premier Français qui eut avec Jean Assolant traversé l'Atlantique-Nord, réglait à Londres, avec l'Air Ministry et les Imperial Airways, l'accord qui devait permettre au courrier de Madagascar, conduit à Broken-Hill, d'utiliser jusqu'à Paris la ligne britannique Londres-Le Cap. Il se rendit ensuite à Lisbonne, afin de traiter l'utilisation par ses avions des terrains de l'Afrique Orientale Portugaise.





Tout étant réglé du point de vue administratif, René Lefèvre, « ayant loué un franc par an » au Ministère de l'Air deux avions trimoteurs S. P. C. A. abandonnés dans les hangars d'Istres, décollait avec Jean Assolant pour Madagascar ; ils atterrissaient à Majunga le 12 juillet et assuraient le premier courrier Tananarive - Broken-Hill le 29.

Il faudra retracer pour l'histoire cette magnifique performance que réalisèrent jusqu'au 14 novembre 1935, date où la ligne Lefèvre fut raccordée à Elisabethville à la ligne Dagnaux, ces quatre hommes : Lefèvre, Assolant et leurs deux radios-mécaniciens, Chollé et Vye, ne disposant que de deux appareils et utilisant, lors de la révision de l'un d'eux, le petit avion de tourisme de Lefèvre, pour assurer quand même, avec une régularité absolue, le service au long des 2.776 kilomètres du parcours, comprenant le survol des 537 kilomètres du canal de Mozambique.

En mai 1935, un Bloch 120 était mis à leur disposition par le Ministère de l'Air ; en août, un second arrivait à Tananarive ; le transport des passagers put être assuré.

En août 1937, la ligne Tananarive-Elisabethville était intégrée dans la régie Air-Afrique et René Lefèvre devenait sous-directeur de cette Compagnie, tandis que Jean Assolant prenait la direction du réseau intérieur de la Grande Ile.

En juillet 1938, un service était assuré jusqu'à La Réunion au cours d'un voyage d'essai du commandant Dagnaux, voyage qui n'eut pas de lendemain étant donné les difficultés d'infrastructure auxquelles l'on se heurta.

Lorsque l'armistice arrêta, sur la ligne Paris-Tananarive, le 300<sup>e</sup> courrier, le voyage était assuré par des Lockheed rapides en quatre jours, alors que le record toujours debout de Genin et Robert à bord de leur « Simoun » est de deux jours, neuf heures et quarante-deux minutes.

Après les événements de juin 1940, Assolant assura, avec l'essence stockée à Madagascar, les liaisons urgentes dans l'île et avec La Réunion.

Le capitaine Assolant tomba héroïquement, le 7 mai 1942, à bord de son appareil de chasse, en défendant Diégo-Suarez.

Tel est le bref historique de la liaison France-Madagascar à travers le Continent Noir ; son rôle prestigieux, économique et politique, en fait l'une des premières lignes impériales.





Arrivée du courrier aérien à Tananarive.





## Sur la ligne d'Extrême-Orient.

Nos possessions françaises d'Extrême-Orient sont entrées très tôt dans l'histoire de la navigation aérienne. C'est, en effet, en 1791 qu'une Montgolfière fut lancée à Saïgon et, en 1884, qu'une section d'aérostiers prenait part aux opérations de Bac-Ninh et de Hung-Hoa.

Si la Montgolfière avait été lancée dans un but éminemment pacifique par Mgr Pigneau de Behaine, évêque de Saïgon, à l'occasion du nouvel an annamite — le Têt — c'est bien dans un esprit d'utilisation militaire que les généraux Milliot et de Négrier firent de nombreuses observations à bord de « la Vigie » du lieutenant Jullien.

Le 15 décembre 1910, Van den Born s'envole de Saïgon à bord de son « Charognard », biplan Henri Farman, qui eut ainsi l'honneur d'être le premier avion à survoler le continent asiatique. Aussitôt, une section indochinoise de la Ligue Aérienne Française est créée ; le premier élève pilote de ce premier Aéro-Club colonial devait être le lieutenant de Beaumont, qui fut plus tard député de la Cochinchine, tandis que le lieutenant de vaisseau de Laborde — qui fut ensuite amiral — volait de Saïgon à Bien-Hoa et à Thu-Daumot.

Le 16 février 1913, Marc Pourpe et Georges Verminck commençaient une série de vols et d'exhibitions dans toute l'Indochine, ayant pour mécanicien l'Américain Raoul Lufbery, futur as de l'escadrille Lafayette, et, dès 1917, l'aviation militaire était représentée à Hanoï par une escadrille de Voisin.

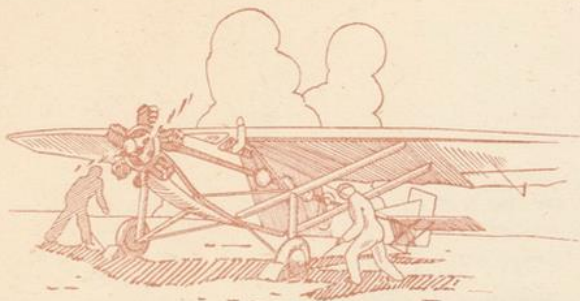
Lorsqu'en 1918 deux escadrilles de Bréguet XIV sont affectées à la colonie, les voyages à l'intérieur commencent, ainsi que les missions photographiques, qui vont être d'une grande utilité pour la mise à jour du cadastre. En 1921, la liaison par avion et hydravion est établie entre Saïgon et Hanoï, sur un parcours très difficile et, en 1922, le lieutenant Dumas, pilotant son avion d'armes, un Bréguet XIV-A-2, effectue les 1.300 kilomètres du parcours sans escale en huit heures de vol.

Le ciel indochinois est définitivement conquis.

Le problème de la liaison avec la Métropole restait cependant à résoudre. En France, de nombreux voyages vers l'Orient







sont entrepris car les raids pour le record de distance ne sauraient encore, à cette époque, être dirigés vers l'Atlantique,

En 1924 notamment, Pelletier d'Oisy et son fidèle mécanicien Bésin relient Paris à Tokio en deux mois, après 20.000 kilomètres survolés en cent vingt heures de vol.

Parti de Villacoublay le 24 avril, Pelletier d'Oisy avait posé les roues de son Bréguet XIX sur le terrain de Saïgon-Bien-Hoa le 11 mai, soit dix-sept jours plus tard.

Du 10 au 14 avril 1928, Costes et Le Brix, au cours de leur remarquable Tour de la Terre, réalisaient Hanoï-Paris en quatre jours et dix-huit heures. En novembre 1929, au retour de leur record de distance Paris-Tsitsikar, à bord du « Point d'Interrogation », Costes et Bellonte réduisaient à quatre jours et douze heures la durée de ce même parcours, mais il faut attendre le 3 janvier 1930 pour que soit inaugurée la première liaison régulière.

Après un très beau raid de Bailly, Réginensi et Marsot qui, sur un Farman 190, suivant les escales et l'horaire éventuel d'un avion courrier, avaient effectué Paris-Saïgon-Paris en dix-neuf jours dans le courant de 1929, Noguès, chef-pilote de l'Air-Orient, et Allègre, administrateur de cette Compagnie, effectuaient un voyage d'études sur Marseille-Saïgon-Hanoï.

Ce fut la première manifestation de la nouvelle Compagnie créée en février 1930 par la fusion d'Air-Asie, Compagnie qui exploitait le tronçon Saïgon-Bangkok, et Air-Union, ligne d'Orient qui, fondée dès 1927 pour l'exploitation de la ligne aérienne d'Indochine, assurait depuis juin 1929 le service Marseille-Beyrouth, et qui avait inauguré le 24 décembre suivant Damas-Bagdad.

Air-Asie avait, par un accord avec la Compagnie hollandaise K. L. M., réussi plusieurs liaisons postales ; c'est ainsi que les courriers de Saïgon du 19 décembre et de Marseille du 12 avaient mis dix jours pour effectuer le parcours.

La mission de Noguès avait pour but de reconnaître les escales de la ligne intégralement française, de préparer les conventions nécessaires et de choisir le meilleur parcours ; c'est d'après ses conclusions que fut décidée l'ouverture, le 1<sup>er</sup> janvier 1931, de la liaison régulière Marseille-Saïgon.

Le 17 janvier 1931, Noguès tint à assurer le premier courrier ; le matériel d'Air-Orient — des trimoteurs Farman — n'étant pas livré, la Compagnie dut louer à la K. L. M. un Fokker que cette Société utilisait déjà sur Amsterdam-Batavia. Cet appareil alla attendre à Damas les sacs de poste qui avaient quitté Paris le 16 et avaient été chargés le 17 à Marignane sur l'hydravion du service régulier hebdomadaire Marseille-Beyrouth.

Malgré le mauvais temps qui retarda à chaque escale le Cams de Pichodou, la « Syrie », le courrier put être embarqué le 22 janvier, à 3 h. 30 du matin, sur le trimoteur de Noguès et Launay qui, le mardi 27, à 14 heures, se posait sur le terrain de Saïgon, ayant réalisé en dix jours la première liaison postale régulière France-Indochine intégralement française. Bi-mensuelle tout d'abord, la liaison devint hebdomadaire le 5 mai 1932, et la durée du trajet fut bientôt réduite à sept jours puis à quatre.

A la fin de 1939, le courrier d'Extrême-Orient d'Air France, qui avait recueilli la brillante succession d'Air-Orient — à laquelle elle avait emprunté son emblème, l'Hippocampe ailé — touchait Hong-Kong 5 jours après avoir quitté Marignane.

« L'esprit » de cette ligne qu'avait créée Noguès, Tresch, Lacaze, Winckler était à l'unisson de celui qui avait animé les pionniers de la ligne Jean-Mermoz : Camoin, Méresse, Pichodou, Hennequin, Robin, Launay, Gambade, Lanata, leurs radios : Micheletti, Gloux, Péchard, Thomasset, les mécaniciens : Marsot, Pouliquen, Vérouil, Sabarots, et tant d'autres qui ont été formés au même creuset de la « ligne », d'où sont sortis les grands as de la liaison France-Amérique du Sud. Jugez-en plutôt.



Le 1<sup>er</sup> novembre 1928, Noguès engageait à l'Air Union-Lignes d'Orient un grand gaillard de 36 ans, maigre, osseux et efflanqué, dont le regard brûlait d'une flamme ardente et dont il devina immédiatement, avec son habitude de peseur d'hommes, qu'il lui fallait une besogne de bâtisseur.

Au-dessus du Siam, de l'Inde, de la Birmanie, Winckler, huit ans durant, traça les routes de l'air, les balisant et les jalonnant au sol de terrains de secours, sans cesser pour cela de voler au cours de nombreuses inspections de la partie orientale du réseau.

En février 1936, 220 courriers avaient survolé l'itinéraire préconisé dès 1930 par Noguès et Winckler, mais, à la suite de la chute d'un appareil dans la forêt birmane et de la nécessité d'éviter pour gagner un jour le crochet de la ligne par Bangkok, le chef-pilote décida de créer dans la jungle et la forêt des terrains de secours.

Une caravane anglo-saxonne avait bien déjà tenté en 1935 cette expérience, mais elle avait échoué et, décimée par les fauves et la maladie, elle n'avait pu qu'à grand'peine rallier la Chine ; son chef avait dénommé la « route impossible », le parcours de Mandalay au Tonkin.

Cette impossibilité tenta Winckler. Le 8 février 1936, il part à cheval d'Hanoï avec 60 coolies, seul Européen, accompagné du métis Drouot.



Cette expédition va avoir à se suffire à elle-même durant de longues semaines. Winckler, bien décidé à revenir, a prévu jusqu'au moindre détail ; comme on l'a prévenu que les coolies, atteints de cafard, abandonnaient la colonne et se perdaient dans la forêt, le chef-pilote a longtemps cherché ce qui pourrait les retenir d'une initiative aussi contraire à ses projets.

Un jour, à la terrasse d'un café d'Hanoï, les consommateurs virent avec stupéfaction Winckler déplier en un sursaut sa haute carcasse et filer vers le quartier chinois où il fit l'emplette d'un phonographe et de quarante disques ; il venait de réaliser que, dès qu'on embrayait le pick-up, les indigènes commençaient de stationner interminablement devant le café. Et chaque soir, après la fatigue de l'étape, ses 60 bonshommes se groupaient autour du phono que « Thomas-Capitaine » — ainsi avaient-ils surnommé Winckler — leur remontait inlassablement, alors que sa plus douce joie eut été de s'étendre sur son lit de camp et de « récupérer » pour pouvoir abattre la tâche du lendemain.

Accablé par la fièvre et la dysenterie, traversant durant quarante-cinq jours une région où aucun homme ne s'était aventuré avant lui, il tiendra quatre mois, et ce pilote qui, de son propre aveu, a horreur du bled, tracera la route jalonnée de pistes de secours, qui fera gagner vingt-quatre heures à sa ligne.

Winckler, pilote qui n'aime que le vol, s'est enfoncé dans la boue, l'humus, la végétation inextricable de la forêt tropicale. Le courage aéronautique est un éclat d'une minute qui brille en plein soleil. Comment juger l'humilité de cette tâche, en apparence sans grandeur, accomplie dans l'ombre, et longuement...

Epuisé, amaigri de 14 kilogs, la peau transpercée de milliers de piqûres de la faune grouillante de la jungle birmane, Winckler dut, après son retour à Mandalay, demander un congé et rentrer en Europe. Il mourut dans sa villa de La Ciotat, non loin des hangars qui avaient été le berceau de la ligne d'Extrême-Orient, le 29 décembre 1936, à l'heure où se posait sur le terrain d'Hanoï, après un voyage de 12.000 kilomètres, le 270<sup>e</sup> courrier France-Indochine.



J'ai voulu, au cours de cette étude des « lignes impériales », qui furent pour nos équipages et notre matériel le plus probant des bancs d'essai, donner une idée de l'œuvre magnifique réalisée et des hommes qui la menèrent à bien.

Américains et Allemands sur le réseau d'Amérique, Hollandais et Anglais sur celui d'Asie, Belges et Anglais sur le Continent Noir se sont trouvés en rivalité avec nos lignes ; partout, avec un matériel le plus souvent inférieur, une infrastructure réduite, aux débuts du moins, nos équipages marquèrent l'avantage de la régularité, de la sécurité et de la vitesse.

# Atlantique Nord

Plusieurs raisons ont éloigné l'aviation française des premiers vols records sur l'Océan Atlantique, et, avant toutes, le fait connu dès 1919 par les météorologues des deux mondes que la traversée d'Est en Ouest s'avérait beaucoup plus difficile que dans le sens Amérique-Europe.

Il ne faut donc pas s'étonner si les premiers succès enregistrés sur l'Atlantique-Nord concernent tous des tentatives de vol vers l'Est. Le commandeur américain Read, les Anglais Alcock et Brown, plus tard Lindbergh lui-même, profiteront du régime des vents et des conditions atmosphériques favorables.

Aussi la première tentative et le premier succès français furent-ils le fait d'équipages qui, renonçant à Paris - New-York, allèrent prendre leur départ aux Etats-Unis.

Nombreux sont les pilotes qui, dès 1919, rêvent du grand exploit qui inscrirait leur nom à côté de ceux de Blériot et de Garros ; parmi les plus connus, René Fonck, as des as, et Charles Nungesser, son rival le plus direct, ont décidé de tenter l'aventure.

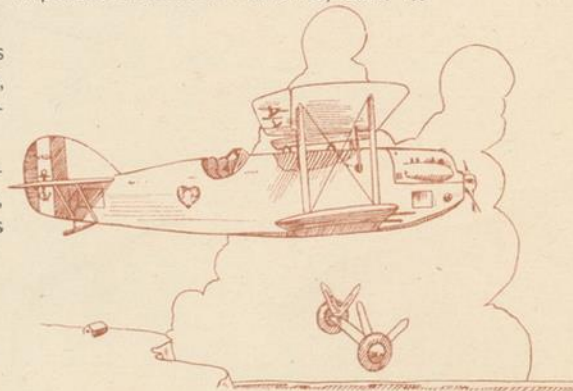
Fonck prend le départ de New-York, le 21 septembre 1926, à bord d'un Sikorsky ; au décollage, l'appareil trop lourdement chargé refuse l'envol et s'écrase en flammes ; le radio Clavier et le mécanicien Ismaïl sont carbonisés ; Fonck échappe de justesse à la mort.

1927, qui sera la grande année de l'Atlantique, voit deux tentatives françaises, qui, toutes deux, devaient se terminer tragiquement.

Le 5 mai, le capitaine de Saint-Roman et le lieutenant de vaisseau Mounayres décollent sans autorisation de Saint-Louis du Sénégal et disparaissent dans l'Atlantique-Sud. Trois jours plus tard, le 8 mai 1927, Nungesser et Coli quittent le Bourget à bord de leur amphibie Levasseur-Lorraine, dont ils larguent presque aussitôt le train d'atterrissage.

Tant d'étoiles sont montées depuis ces seize années au firmament de l'aéronautique mondiale que bien peu, en France, se souviennent encore du glorieux équipage qui décolla pour New-York dans la douce tiédeur de ce dimanche de printemps.

Nul ne possédait alors — Fonck excepté — de palmarès plus prestigieux que Charles Nungesser, l'as aux 45 victoires, le moniteur remarquable de l'école d'Orly, le virtuose inégalé des





meetings du nouveau monde. Coli, son compagnon, grand blessé de guerre et magnifique navigateur de grands raids, avait déjà effectué, autour de la Méditerranée, tant avec Sadi Lecointe qu'avec Roget, des randonnées qui resteront dans l'histoire de nos premières liaisons impériales.

Les recoupements des témoignages recueillis par les enquêteurs sont probants, leurs conclusions formelles. Signalé successivement en Irlande, à Terre-Neuve, au cap Race, où il fut repéré, sans doute possible, le 9 mai, à 10 heures du matin, l'« Oiseau Blanc » a passé. C'est très vraisemblablement dans l'après-midi de ce même jour, au moment où Nungesser et Coli, au-dessus de l'île du cap Breton, atteignaient le continent américain, que la tempête de neige, qui déchainait ses rafales sur l'embouchure du Saint-Laurent, eut raison du courageux équipage, épuisé déjà par plus de trente-sept heures de vol. A l'heure même où des télégrammes erronés et joyeux clamaient à travers le monde son amerissage à New-York, l'« Oiseau Blanc » s'enfonçait à jamais dans la brume et, comme dix ans plus tôt le Spad de Guynemer, entraît glorieux dans la légende.

Aujourd'hui que le temps, atténuant la virulence des polémistes, a permis à l'histoire de porter un jugement certain sur cette question, objet de tant de controverses, le doute n'est plus permis. C'est à ces deux Français qu'est due la première traversée sans escale de l'Atlantique-Nord.

Voici les preuves qui affirment cette victoire de nos ailes aussi indiscutable que celle d'Ader.

Vers 14 heures, le lundi 9 mai 1927, une vingtaine d'habitants du French Shore de Terre-Neuve ont entendu puis ont vu au-dessus des villages de Plaisance et de Fortune, un grand avion blanc qui se dirigeait de l'Est vers l'Ouest. L'un d'eux, chassant sur les hauteurs, à quelque 60 milles à l'intérieur, fut frappé par l'aspect de l'appareil : « un grand biplan blanc sans train d'atterrissage ». Ces témoins, auxquels le gouverneur de Saint-Pierre, M. Bensch, envoya comme enquêteur le capitaine Bechet, du stationnaire « Gouverneur Bangeac », confirmèrent leurs récits par écrit et les certifièrent par serment. Il fut établi aisément qu'aucun d'eux ne pouvait matériellement avoir connaissance du départ de l'avion. Nulle méprise ne pouvait avoir lieu avec un appareil anglais, canadien ou américain ; aucun n'avait pris l'air sur cette route et, d'ailleurs, la brume fut si épaisse le 9 mai sur tout le continent nord-américain, que nul avion ne décolla avant 19 heures dans un rayon de plus de 1.000 kilomètres de Terre-Neuve, ainsi que l'établit l'enquête qui engloba tous les terrains officiels sans exception.

C'est donc sur cette terre française de la Nouvelle-Ecosse, que Jacques Cartier avait si joliment dénommée « Acadie », que tombèrent, sans nul doute en vainqueurs, Nungesser et Coli.

Il ne nous reste d'eux, avec leur grand souvenir, que le train d'atterrissage de l'« Oiseau Blanc », largué peu après le départ au-dessus de Sarcelle, et, sur la falaise d'Etretat au point où ils quit-

tèrent notre sol, le monument de pierre grise que survoleront, lors de leur envol vers le Nouveau-Monde, les transatlantiques géants de l'avenir.

Le 21 mai, à 22 h. 19, Charles Lindbergh posait sur le terrain du Bourget les roues du « Spirit of Saint-Louis » décollé de New-York trente-trois heures plus tôt.

La France ne devait pas avant 1930 rendre à l'Amérique la visite glorieuse de Lindbergh. Au début de 1928, le capitaine de corvette Guilbaud, le lieutenant de vaisseau de Cuverville, préparaient pour la grande aventure un hydravion bimoteur puissant et robuste : le « Latham 47 ». Tout avait été prévu pour le succès du raid ; longtemps, Guilbaud, navigateur éminent, avait médité sur la carte de l'Atlantique-Nord la route favorable, puis le 18 juin 1928, le Latham décollait vers le pôle pour l'une des plus nobles missions qu'aït jamais suscité la solidarité humaine. Nous évoquerons sa tragédie.

Dès sa disparition, un autre appareil est préparé : la « Frégate », Latécoère 28-Hispano Suiza, hydravion à flotteurs, monté par l'un des plus brillants officiers de notre aéronautique maritime, le lieutenant de vaisseau Paris. Le rayon d'action du Laté-28 permettra le vol en trois étapes par les Açores et les Bermudes. Une panne de moteur l'arrête aux Açores. Le Ministre de la Marine interdit la continuation du voyage.

Le 13 juin 1929, n'ayant pu avoir l'autorisation de partir de France, trois jeunes gars de chez nous, Assolant, Lefèvre et Lotti, décollent d'Old-Orchard avec leur Bernard-Hispano, survolent les Açores, gardent la liaison par radio avec les paquebots et, vingt-huit heures plus tard, se posent en Espagne, à Camillas, après avoir parcouru sans escale 5.200 kilomètres ; ce sont les premiers des nôtres vainqueurs de l'Océan que nous ayons pu fêter.

Enfin, le 1<sup>er</sup> septembre 1930, Costes et son mécanicien Bellonte, qui fait office de navigateur, partent du Bourget à 10 h. 54, à bord de leur Bréguet-Hispano de 6.400 kilogs. Suivant exactement le trajet conseillé par l'Office Météorologique, bien qu'il allonge légèrement la route, le grand équipage navigue sur le cap Loop (Irlande), dernier contact avec la terre européenne. Il le survole à 15 heures et ce n'est que le lendemain, 2 septembre, à 17 heures, qu'il relève à la pointe nord de la Nouvelle Ecosse le cap Canso, après vingt-six heures entre le ciel et l'eau. Trente-sept





heures après l'envol du Bourget, ils atterrissaient à Curtiss-Field, réalisant la première traversée sans escale effectuée d'Est en Ouest.

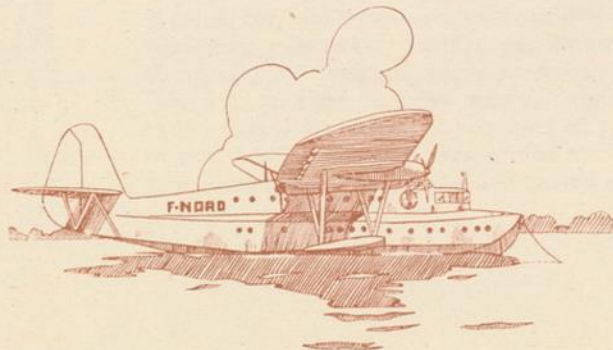
Costes était déjà le vainqueur de l'Atlantique-Sud et de plusieurs records du monde, il fut fêté sur les deux continents au cours d'un Tour d'Amitié, qui fut pour nos ailes la meilleure propagande.

Son succès fut suivi de ceux de Codos et Rossi, qui traversèrent dans les deux sens, à bord du « Joseph Le Brix » ; mais nous devons longtemps attendre la constitution d'Air France-Transatlantique, chargée de l'exploitation d'une ligne régulière et, plus longtemps encore, les essais.

La France s'était pourtant passionnée la première pour la résolution du grand problème ; dès 1920, le « Jacques-Cartier », de la Compagnie Générale Transatlantique, avait été mis dans l'Atlantique-Nord, au service de la science météorologique : il devait être relayé par le « Carimare ». Le 13 août 1928 l'hydravion du lieutenant de vaisseau Demougeot, catapulté de la plate-forme de « l'Île de France », faisait gagner vingt-quatre heures au courrier qu'il venait apporter à New-York ou au Havre la veille de l'arrivée du paquebot. Blériot avait mené une campagne pour l'utilisation, dès la même époque, d'îles flottantes ancrées dans l'Océan et qui auraient servi de relais aux transatlantiques aériens. Farman avait, des premiers, effectué les essais d'un strasphérique dont devaient dériver en 1939 des appareils qui eussent été susceptibles — l'un d'eux l'a démontré sur l'Atlantique-Sud le 13 octobre 1939 — de relier Paris à New-York entre 7.000 et 9.000 mètres ; nous avions le monopole d'escale aux Açores où Codos avait prospecté le terrain de Terceira ; nos constructeurs avaient sorti dès 1928 des appareils capables de réaliser le vol commercial, tel le Latécoère géant « Lieutenant de vaisseau Paris », mais une politique maladroite devait retarder jusqu'à 1938 nos vols expérimentaux et encore furent-ils effectués à bord des deux Latécoère 521, périmés à l'époque depuis six ans...

Notre industrie a réalisé depuis l'armistice deux types d'hydravions de gros tonnage susceptibles d'assurer le trafic intercontinental : le Latécoère 631 et le S. E. 200, tous deux de 70 tonnes.

Demain, sur les deux Atlantiques nous devons reprendre la première place.



# Cap au Nord

Si la France a eu peu de part à la conquête aérienne des régions polaires, c'est néanmoins dans le ciel du Grand-Nord que fut écrite, le 18 juin 1928, une des plus belles pages du mémorial de nos ailes.

Voici quinze ans, le lundi 18 juin 1928, un grand hydravion blanc aux cocardes frappées de l'ancre décollait de Tromsø, par très mauvais temps, cap au Nord. A son bord, un équipage de six hommes : quatre Français et deux Norvégiens.

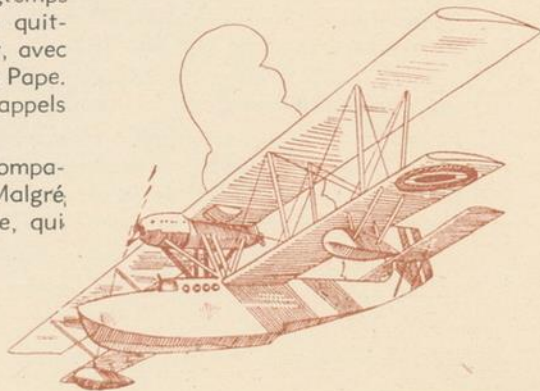
Le chef de bord est le capitaine de corvette Guilbaud qui, parti deux ans plus tôt pour Madagascar avec Bernard, n'avait pu atteindre le but par suite d'une panne, mais avait néanmoins terminé sa randonnée par un voyage remarquable de 23.000 kilomètres, effectuant une reconnaissance complète des grands cours d'eaux. Sous ses ordres, le lieutenant de vaisseau Cavalier de Cuverville, le premier-maître mécanicien Brazy, le second-maître radio Valette.

Pour présenter cet équipage, il n'est que de dire qu'il a été choisi, — et Dieu sait si parmi les volontaires, la sélection était ardue — pour monter l'appareil destiné à la traversée aérienne de l'Atlantique-Nord. Leurs passagers sont le grand explorateur norvégien Amundsen et son second Dietrichson.

Ces six hommes sont réunis au bord du cercle polaire en cet après-midi triste et froid d'été pour accomplir le geste le plus hautement chevaleresque, qui honore les fastes de l'aviation mondiale.

Le général italien Nobile, qui revenait avec Amundsen de son expédition heureuse au pôle Sud, avait voulu être le premier à toucher le pôle Nord. Le 5 mai 1928, le dirigeable « Italia », armé par ses soins et commandé par lui, venait se fixer au Spitzberg, au mât d'amarrage de la baie du Roi, installé, trois ans plus tôt, pour son « Norge » ; le 21, après avoir longtemps attendu des circonstances météorologiques favorables, l'« Italia » quittait sa base et piquait vers le Pôle. Il le survolait le 23 et y jetait, avec son drapeau national, une croix d'or offerte à cette intention par le Pape. Mais au cours de son voyage de retour il lançait, le 25 mai, des appels au secours donnant sa position.

Amundsen répondit le premier au S. O. S. de son compagnon de croisière et c'est à la France qu'il demanda un appareil. Malgré les lourdes dépenses engagées déjà pour le voyage transocéanique, qui





se trouvait retardé de ce fait et le désir de l'aviation française de répondre, dès que possible, au raid historique de Lindbergh, notre Ministre de la Marine mit aussitôt le Latham-47 et son équipage à la disposition de l'explorateur norvégien.

Averti le 14 juin, le capitaine de corvette Guilbaud disposa de quarante-huit heures pour apporter à son appareil les modifications indispensables ; en fait, une seule fut effectuée : l'installation d'un couvre-radiateur en peau de ballon.

La partie allait être dure ; Guilbaud en avertit ses compagnons qui maintinrent leur désir d'effectuer le vol malgré la possibilité laissée par le Ministère de réduire à quatre le nombre total des membres de l'équipage. La demande formulée le 12, l'ordre transmis le 14 à Guilbaud, l'hydravion décollait le 16 de Caudebec en Caux pour Bergen ; le 17, pour Tromsø ; le 18, pour le Grand-Nord...

Le Latham embarqua à Bergen Amundsen et Dietrichson, puis décolla pour Tromsø, dernière étape avant les solitudes boréales.

Le lundi 18 juin, le temps est bouché et la mer est grosse ; dans le bureau du poste radio de Tromsø, Amundsen et les deux officiers français ont attendu toute la journée un message favorable de la météo norvégienne. Vers 15 heures, après plusieurs autres, arrive seulement un radio de Nobile particulièrement pressant. Sans qu'ils aient eu besoin de parler pour se communiquer la même pensée. Amundsen et Guilbaud ont relevé simultanément leurs fronts penchés sur le Grand Routier de l'Océan Antarctique.

— On ne peut les laisser là-bas, dit Amundsen.

— A Dieu, vat..., répondit seulement Guilbaud.

Quelques minutes plus tard, le Latham-47 s'enfonçait à jamais dans le grand silence blanc ; il était 15 h. 55. Trois fois dans la soirée l'équipage donna de ses nouvelles ; les opérateurs à l'écoute crurent entendre une fois encore, vers 19 heures, une émission faible et indistincte sur l'indicatif de Valette.. Ce ne fut que trois mois plus tard que l'on retrouva un flotteur de l'hydravion et un réservoir qui avait été découpé et travaillé, pour remplacer sans doute le flotteur arraché. Amundsen et les nôtres, posés sur l'Océan glacial, ont donc lutté jusqu'au bout avant de s'avouer vaincus par les éléments. L'on ne connaîtra jamais les étapes de leur sacrifice.

C'est entre la pointe sud du Spitzberg et le cap Nord que dut se poser le Latham, dans les parages de l'île aux Ours.

Un monument à Mouchanps, village de Vendée, où naquit le commandant Guilbaud, un autre à Caudebec en Caux, commémorent l'odyssée glorieuse des héros du Latham. A Tromsø, devant une plaque qui marque le point de leur dernier envol, une cérémonie se déroule chaque année ; sur la proue de deux hydravions de notre marine sont inscrits les noms de Guilbaud et de Cuverville.

# *Toujours plus haut, toujours plus vite, toujours plus loin.*

La France, qui institua les premiers records, fut, durant un quart de siècle, en tête du palmarès international tant dans la catégorie vitesse et altitude, que dans celles de la distance ou des performances établies sur des parcours particuliers.

S'il en faut croire les Ecritures, le premier record d'altitude et de distance fut établi, quelque neuf siècles avant notre ère, par le prophète Elie qui, enlevé sur un char de feu, monta jusqu'aux nuées.

Depuis, les records ont, dans toutes les branches de l'activité humaine, suscité une noble émulation, génératrice de progrès ; l'aviation française dans cette course héroïque et glorieuse fut toujours au premier rang.

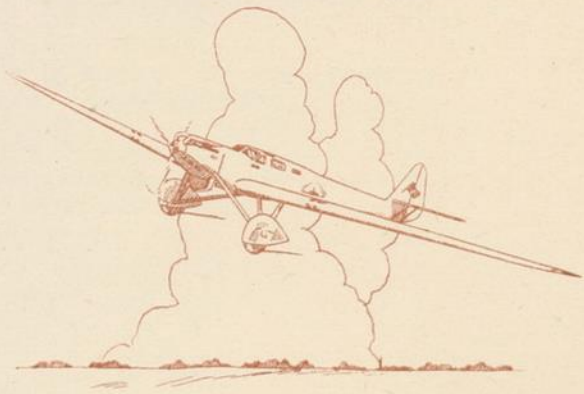
C'est près de trois mille ans après l'exploit biblique évoqué plus haut qu'Henry Farman, le 13 janvier 1908, volait à une dizaine de mètres de haut et bouclait en Europe le premier kilomètre.

Les noms de Legagneux, Morane, Garros, Sadi-Lecointe, puis, plus récemment, Delmotte, Lemoine, Costes, Codos, Rossi, Maryse Hilz ont durant les vingt-cinq dernières années figuré bien souvent au tableau d'honneur de la Fédération Aéronautique Internationale.

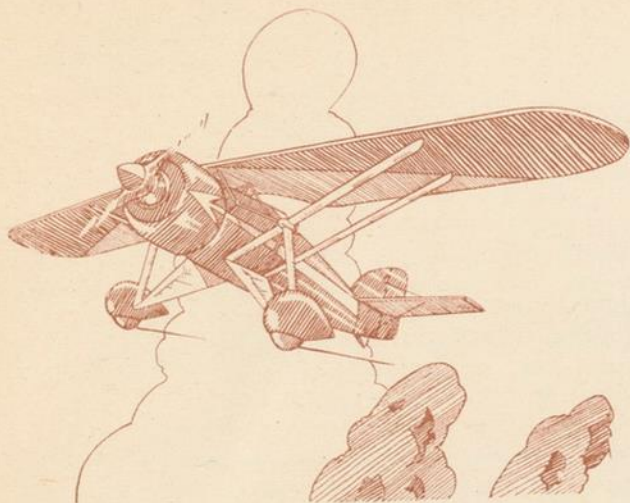
Le rendement des moteurs, l'adaptation des hélices, la finesse des cellules n'ont atteint aujourd'hui un tel degré de perfection que grâce aux études entreprises par les ingénieurs de toutes les nations rivalisant pour la conquête des trophées internationaux.

Dans cette course aux records, nous ne citerons que les grandes étapes qui furent — presque toutes — remportées par nos pilotes.

Le palmarès des performances internationales s'ouvre, comme nous l'avons vu, le 12 novembre 1906, date à laquelle les records de durée, de distance et de vitesse furent simultanément établis par Santos-Dumont, au cours du vol de Bagatelle. Celui de l'altitude devait être contrôlé officiellement pour la première fois lors de la Grande Semaine de Champagne de 1909 où Latham, le 29 août, monta à 155 mètres. Il demeura presque exclusivement la propriété de nos pilotes jusqu'à la Grande-Guerre, à







la veille de laquelle Legagneux le détenait avec 6.120 mètres. Sadi-Lecointe, Lemoine, Détré devaient quatre fois depuis le ramener en France, mais aujourd'hui nous ne possédons plus au palmarès de l'altitude que la performance remarquable de Maryse Hilz, qui y est inscrite depuis le 23 juin 1936 : 14.310 mètres.

A la suite du record de vitesse de Santos-Dumont, la première performance régulièrement enregistrée fut celle de Paul Tissandier, qui atteignit, le 20 mai 1909, sur un biplan Wright, 54 km. 840 sur une base étalonnée. Blériot, Latham, Morane, Leblanc, Nieuport, Prévost attachent leur nom à ce trophée qui ne fut, avant la Grande Guerre, détenu qu'une seule fois — et pour fort peu de jours — par l'Américain Glenn Curtiss en 1910.

Le 29 septembre 1913, à Reims, Maurice Prévost, courant la Coupe Gordon-Bennett, dépasse pour la première fois les 200 à l'heure ; il avait atteint 203 km/h 850, chiffre que six ans plus tard Sadi-Lecointe devait porter, le 7 février 1920, à plus de 275 km/h. Un ardent duel entre Jean Casale, Bernard de Romanet et Sadi-Lecointe fit changer en deux mois le record quatre fois de mains : le 12 décembre 1920, Sadi-Lecointe avait atteint 313 km/h.

Après de nombreuses tentatives françaises et étrangères, le record du monde de vitesse sur base pour appareil terrestre avait aux U. S. A. dépassé les 400 à l'heure lorsque, le 11 décembre 1924, l'adjudant Bonnet sur un appareil Ferbois, dessiné par l'ingénieur Hubert, et muni d'un moteur Hispano, atteignait 448 kilomètres à l'heure. Seuls, les hydravions anglais et italiens, spécialement conçus pour la Coupe Schneider, devaient durant neuf ans atteindre et dépasser une telle vitesse. Delmotte, le 25 décembre 1934, ramenait en France le record que James Weddel avait battu en septembre 1933.

Un appareil remarquable construit d'après les précieux enseignements tirés des tentatives de Delmotte avait été construit par la Maison Caudron-Renault et devait dépasser les 620 à l'heure : il fut détruit au cours d'un vol record en 1937.

Dans le domaine de la distance, le vol de Lemaître et Arrachart, homologué comme premier record de distance en ligne droite, relia Paris à Villa-Cisneros en 1925 sur 3.200 kilomètres. Battu de nombreuses fois par des Français — et toujours par le même appareil, le Bréguet XIX — ce record en 1927 revint à Lindbergh à la suite de son historique New-York - Paris. Costes, Codos, Rossi, Le Brix,

s'attaquèrent avec succès au record de distance et à celui de la durée, ayant ainsi un rôle prépondérant dans la création des appareils modernes à grand rayon d'action.

A l'occasion du vol merveilleux autour de la terre de Costes et Le Brix, le Président du Conseil Municipal de Paris, les recevant à l'Hôtel de Ville, avait concrétisé dans une formule saisissante ce progrès issu des records : « Ce qui est sport aujourd'hui sera transport demain », disait-il.

C'est ainsi que la Coupe Deutsch de la Meurthe et les records de Delmotte ont permis la mise au point de moteurs de petite cylindrée et des cellules absolument remarquables, qui font l'honneur de l'Industrie française moderne. Rappelons à ce sujet les vols de Michel Détroyat en Amérique à bord du Caudron de vitesse de Delmotte, vols au cours desquels il remporta toutes les épreuves dans lesquelles il était engagé... et ce, contre des appareils deux fois plus puissants.

A la veille de la guerre, les grands records de parcours étaient de 57 heures sur Paris-Tananarive, de 34 heures sur Berlin-Hanoï, de 20 heures sur New-York-Berlin, ce qui donne une idée des durées des vols réguliers de demain.

Comme le disait Vigny, qui ne pensait pourtant qu'au chemin de fer :

« La terre est rétrécie par notre expérience

« Et l'Equateur n'est plus qu'un anneau trop étroit. »

L'aviation française, avec Japy, Bailly, Réginensi, Goulette, Lallouette, Lefèvre et tant d'autres, aura pour beaucoup contribué au défrichage des grandes routes internationales de l'Air.

Mermoz, Costes et Le Brix sur l'Atlantique-Sud, Costes, Bellonte, Codos et Kossi sur l'Atlantique-Nord, furent les pionniers de la liaison aérienne entre l'Ancien et le Nouveau Monde.

S'il fallait choisir parmi tant de glorieuses performances celle qui a le plus fait pour le rayonnement de notre aviation à travers le monde, nous désignerions, sans doute possible, le Tour du Monde de Costes et Le Brix, qui, du 10 octobre 1927 au 14 avril 1928, promènèrent sur 57.000 kilomètres les cocardes du « Nungesser-et-Coli », et qui après 342 heures de vol au-dessus de l'Europe, de l'Afrique, de l'Atlantique, des Deux-Amériques et de l'Asie, joignirent Tokio à Paris en six jours.

La virtuosité aérienne, dont nous avons déjà évoqué la grande utilité, a connu en France de célèbres adeptes et c'est l'un des nôtres, le capitaine Fleurquin, qui disait : « L'on considère trop souvent encore comme une excentricité cette maîtrise aérienne, qui apprend avant tout à se mouvoir dans l'air en toute sécurité. Garros, cherchant à innover une figure nouvelle, ne faisait que progresser dans l'art du pilotage, il se rapprochait du vol. Il n'y a pas, en effet, deux sortes de vol ; c'est pour nous comme pour les oiseaux l'utilisation de l'air dans toutes ses dimensions. La restreindre aux évolutions indispensables pour se déplacer, c'est la limiter à des balbutiements. »



L'aviation féminine, qui avait vu le jour en France avec Thérèse Peltier et la baronne de La Roche, fut depuis représentée chez nous par Adrienne Bolland, qui fut la première femme à traverser, en 1921, la Cordillère des Andes ; Maryse Hiltz, qui détient encore le record féminin d'altitude ; Maryse Bastié, dont le record de pilote seule à bord 37 heures tient toujours ; Madeleine Charnaux, Marthe Richer ; Marie Marvingt, qui s'est consacrée à l'aviation sanitaire, beaucoup d'autres dont nous voudrions symboliser le courage souriant dans une brève évocation d'Hélène Boucher.

Le 24 janvier 1932, les rares curieux qui flânaient en cet après-midi maussade d'hiver sur le terrain du Bourget, virent se poser après le tour de piste réglementaire, un petit biplan aux ailes bleu ciel et argent, à l'immatriculation britannique, qui vint rouler, sitôt atterri, vers les hangars d'Air-Union. Une grande jeune fille descendit du biplace, sortit du siège avant une petite valise, et, enlevant son serre-tête, secoua d'un geste brusque des mèches rebelles : « Monsieur Bardel », demanda-t-elle au mécanicien, qui venait de placer les cales sous les roues du Moth-Cipsy — et comme Henry Bardel, directeur d'Air-Union, s'approchait, elle lui montra d'un geste de fierté heureuse le petit avion : « Voilà le coucou, dit-elle. N'est-ce pas qu'il est beau », puis avec une moue mutine : « Vous aurez bien un coin pour lui sous les ailes de ces gros-là », et elle désignait les lourdes limousines bleues Bréguet-280, alors en service et sur les capotages desquelles brillait leur nom « Rapid-Azur ».

Hélène Boucher, jeune pilote de 24 ans, brevetée sept mois à peine auparavant à l'Aéro-Club des Landes, première élève de l'Ecole que venait de créer à Mont-de-Marsan Henri Farbos, se présentait pour la première fois « en vol » sur le terrain du Bourget. En trois ans d'une carrière éblouissante, elle allait devenir l'un de nos grands as ; lorsqu'elle tombera, en plein vol, le 30 novembre 1934, elle détiendra quatre records internationaux et sera la femme la plus rapide du monde.

Après de nombreux vols à travers toute la France avec son Moth, vols qui ont pour premier but de lui faire totaliser les cent heures indispensables pour se présenter au brevet de transport public qu'elle vise, Hélène Boucher trouve son appareil trop lent, bien sûr ; elle dira de lui que c'est un avion de père de famille — et ambitionne de posséder un « zinc » de grand tourisme, avec lequel elle pourra se lancer sur les traces de ses rivales françaises et étrangères, sur les grandes routes du globe. Trois de nos compatriotes en 1933 possèdent le brevet de transport public : les deux Maryse et Adrienne Bolland. Hélène Boucher, qui ne compte pas le centième de leurs états de service, ni de leurs heures de vol, enlève le brevet et part pour l'Indochine à bord d'un nouvel avion.



Mais sa machine n'est pas au point et elle échoue à 100 kilomètres à l'ouest de Bagdad.

Première du classement féminin des douze heures d'Angers, recordwoman d'altitude pour avion léger, Hélène est présentée à Détrouy, qui accepte d'être son moniteur d'acrobatie et va en faire bientôt l'une de nos meilleures spécialistes. Mais son Destin est d'être pilote de vitesse et, en juin 1934, présentée à M. Caudron, elle devient pilote de cette Maison.

Dès lors, sous la direction de Delmotte, elle va, sur les bolides de la Coupe Deutsch, glaner une moisson de records et, parmi eux, celui de la vitesse pure sur la base de 3 kilomètres à Istres.

Le mercredi 8 août 1934, après avoir reconnu le circuit à bord de son Rafale F-AMBV — celui-là même avec lequel elle avait fait son premier vol sur avion de vitesse et avec lequel elle devait accomplir le dernier, — Hélène Boucher décollait pour la première fois l'avion du record, le C-450 n° 13, avec lequel Arnoux avait gagné cette même année la Coupe Deutsch. A 17 h. 20, elle décollait à nouveau et, après deux heures et demie de vol sur les 20 tours du circuit de 50 kilomètres, elle atterrissait, ayant d'un seul coup d'aile battu trois records du monde, dont elle enlevait l'un à Arnoux, qui l'avait établi sur le même avion au cours de la deuxième manche de la Coupe Deutsch.

Le 12 août, après avoir atteint la veille 428 kilomètres à l'heure, elle se remettait en piste et portait à 445 kilomètres le record détenu par l'Américaine May Haizlip, à bord d'un avion de 540 CV.

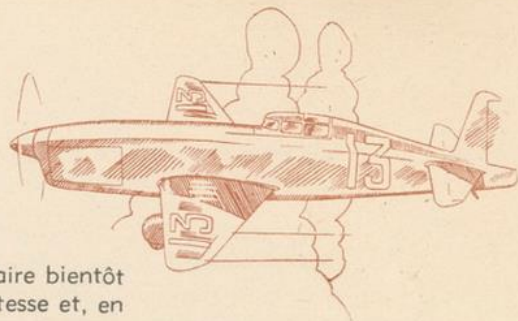
Elle était la femme la plus rapide du monde et déjà Delmotte se préparait à lâcher sa brillante élève sur le C-460 de haute vitesse, avec lequel il devait tenter lui-même le record des appareils terrestres, lorsque le 30 novembre 1934, après avoir fait au Salon de l'Aviation, les honneurs du stand de sa Maison, Hélène Boucher décida de présenter à des acheteurs étrangers les « Rafales ».

Dans cette intention elle voulait reprendre en main ces appareils abandonnés depuis quelques semaines ; à 15 heures, sur le terrain de Guyancourt, Delmotte, Fouquet, d'autres camarades suivaient des yeux l'avion bleu dans le ciel chargé de lourds nuages noirs.

Au cours de son atterrissage, comme elle prenait son dernier virage, après avoir, comme il se doit, sorti ses volets de freinage, l'avion partit en perte de vitesse et s'écrasa au sol en bordure de la piste.

Le 4 décembre 1934, dans la chapelle Saint-Louis des Invalides, le cercueil blanc d'Hélène Boucher était exposé. Les drapeaux de la voûte sacrée se penchaient pour la première fois sur un cercueil de femme : celui d'une jeune fille de 26 ans, qui avait apporté à son pays six records du monde et dont les ailes s'étaient fermées dans un dernier geste d'amour passionné de son métier.

La citation qui décernait à Hélène Boucher la croix de la Légion d'honneur rappelait celle de





# Plein ciel

Voici quelques années, en pleine rivalité franco-allemande sur la ligne de l'Atlantique-Sud, un journaliste français fut reçu par le Directeur de la Compagnie Deutsch Luft-Hansa ; celui-ci lui fit part des projets et des réalisations en cours, qui allaient assurer, disait-il, la prédominance certaine de sa Compagnie sur ce parcours.

— Mais alors, s'inquiéta notre compatriote, pourquoi nous craignez-vous au point de rechercher notre alliance ?

Von Gablentz hésita, surpris, puis répondit d'un élan :

— Il est exact que j'ai l'infrastructure, le matériel, l'appui total de mon gouvernement ; mais vous, vous avez Mermoz...

Mermoz, contre toute attente, sauva sa ligne...

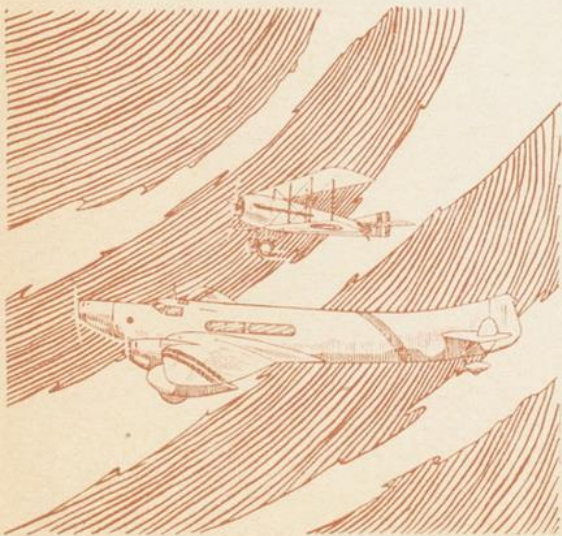
Nous n'avons plus Mermoz, mais nous possédons la plus belle richesse, en effet ; celle qui, à travers notre histoire, a si souvent sauvé les situations les plus compromises : les hommes.

Hommes de l'épopée, hommes de la légende, comme les a nommés Fleury : les pilotes de France.

Et lorsque nous prononçons ces mots, nous voyons surgir, du Mémorial prestigieux de nos Ailes, les deux grandes figures qui symbolisent nos aviateurs militaires et civils : Guynemer et Mermoz.

Guynemer, le plus pur symbole des qualités de notre race, eut une carrière fulgurante et brève, dont le grand public n'a retenu que la gloire de l'as et le nimbe mystérieux qui entourait la disparition du héros ; pourtant sa leçon est plus haute encore.

« Faire face », telle fut sa doctrine de vie ; faire face jusque dans la mort, tenir bon dans les heures douloureuses, afin de préparer le renouveau magnifique dans lequel nous devons mettre tous nos espoirs. S'élever au-dessus des contingences qui minimisent ou entravent trop souvent nos pauvres existences terre-



à-terre, persévérer dans nos efforts sans nous laisser décourager par les échecs ni retarder par les luttes stériles. Guynemer avait rencontré, sur la route de la gloire, tous les obstacles ; sa volonté indomptable avait seule pu les surmonter.

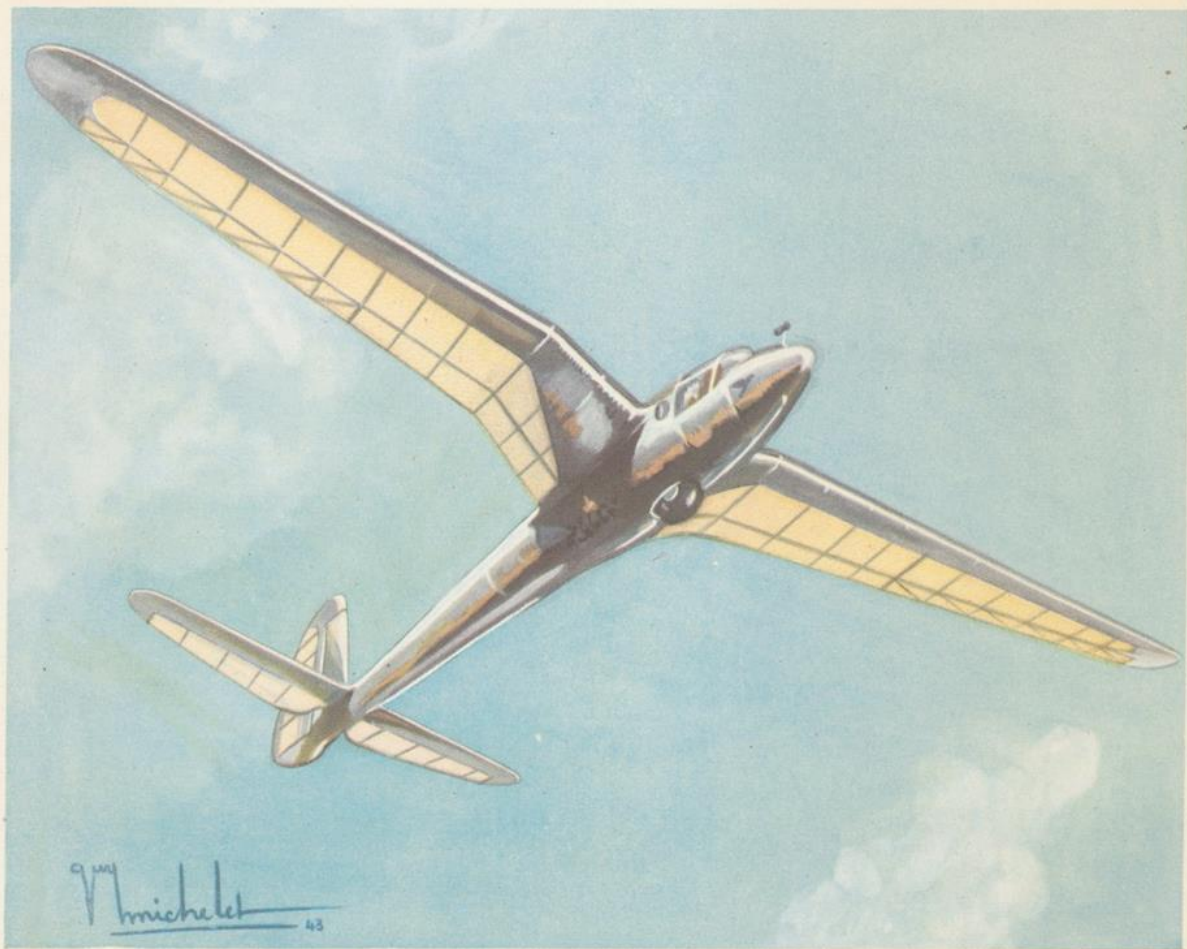
Puis Jean Mermoz, l'Archange radieux, dont la prestigieuse silhouette se dresse devant ceux qui regardent loin et haut devant eux, se découpant comme une figure de proue sur la grande route du ciel. Car il fut autre chose qu'un grand pilote et qu'un pionnier incomparable, il fut celui dont l'esprit animera nos ailes tant qu'il y aura en France des pilotes dignes de ce nom. « L'aviation, comme toutes les grandes œuvres humaines qui ont bouleversé le monde, est née avant tout d'une mystique », disait-il.

C'est cette mystique de l'aviation, école sociale, de l'aviation formatrice, qu'il a exposée peu de jours avant sa disparition dans les lignes, que nous avons voulu mettre en tête de ces pages.

Guynemer et Mermoz sont entrés vivants dans la Légende des Ailes, mais ils nous ont laissé, à nous, le véritable gage de leur immortalité : leur pensée.

ET CETTE PENSEE, NOBLE ET HAUTE, VIVIFIANTE ET PURE, CE DEVRA ETRE NOTRE  
ROLE DE LA FAIRE VIVRE.





Vol à voile.





## Envoi

Le monde doit à la France la plupart des initiatives et des perfectionnements qui ont marqué les grandes étapes du progrès dans l'histoire de l'Aéronautique mondiale.

Lorsque vous entendrez parler d'aviation autour de vous et dénigrer l'une des plus belles œuvres dont puisse s'enorgueillir notre race, relisez ces quelques pages.

Volontairement dépourvues de tout lyrisme et de toute littérature, elles veulent être avant tout un témoignage.

En dehors des grands noms, dont vous avez pu apprendre ou retrouver ici l'évocation, pensez que la photographie aérienne date de Nadar, que le double-moteur fut conçu en 1919 chez Bréguet, les freins aérodynamiques devenus les volets d'intrados ont été inventés par Le Boloch, le gauchissement découvert par Mouillard, et « le manche à balai » par Esnault-Pelterie, le compresseur par Waseige et le phare hertzien par Valoris, que les premiers voyages en P. S. V. accomplis sur les lignes sont l'œuvre de Genin et de Lafannechère, que la sonde aérienne est un procédé Dubois-Laboureur, et que mille inventions, revenues de l'étranger sous des noms plus ou moins exotiques, sont du plus pur patrimoine français.

SONGEZ AUSSI QUE VOUS ETES DE LA RACE DONT EST ISSUE LA LIGNEE DES GUYNEMER ET DES MERMOZ, QUE VOTRE PREMIER DEVOIR EST DE RESTER DIGNES D'EUX. LA GRANDE LEGENDE DES AILES COMPTERA ENCORE DE NOMBREUX ET SPLENDIDES CHAPITRES QU'IL NOUS APPARTIENT D'ECRIRE, ET JE NE CROIS PAS QU'IL PUISSE Y AVOIR, DE NOS JOURS, UN PLUS NOBLE IDEAL, POUR SERVIR SON PAYS, QUE DE SERVIR SON AVIATION.

Dans le renouveau mondial, notre place, quels que soient les événements à venir, dépendra en grande partie du potentiel de la nation.

L'esprit aéronautique mis au service de l'esprit national doit être l'un des leviers les plus puissants, qui permettront de replacer notre France à son rang dans le monde.

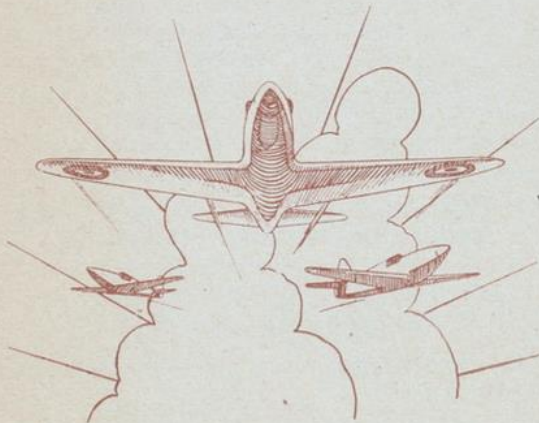
Comme l'a dit le poète :

L'homme a rejoint l'oiseau, qui longtemps l'a bravé  
Au captif éternel des Ailes ont poussé.  
Un jour, il atteindra quelque monde inconnu  
Régé par d'autres lois, soumis à d'autres règles  
Vengeant sans le savoir l'aïeul barbare et nu  
Qui regardait monter les Aigles.

C'est à vous, Jeunes de France, que je dédie cette histoire du passé de nos ailes, gage précieux de l'avenir.

C'est à l'avant-garde du progrès que nous devons marcher désormais, car en l'état actuel de la science, l'avenir nous réserve sans nul doute de merveilleuses aurores ; il ne tient qu'à nous de saluer leurs premiers rayons embrasant notre drapeau.

René de NARBONNE.





## Table des Matières

---

|                                                          | Pages |
|----------------------------------------------------------|-------|
| Prologue .. .. .                                         | 3     |
| Citation de GUYNEMER et Testament de Jean MERMOZ .. .. . | 5     |

### LIVRE I

Illustrations par A. Brénet

|                         |   |
|-------------------------|---|
| LES CONQUERANTS .. .. . | 7 |
|-------------------------|---|



### LIVRE II

Illustrations de Marcel Jeanjean

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| LES COCARDES .. .. .                       | 37 |
| Les débuts de l'aviation militaire .. .. . | 39 |
| Les Ailes dans la tourmente .. .. .        | 41 |
| Cocardes sur l'Empire .. .. .              | 49 |
| La Passion des Ailes .. .. .               | 53 |

\*  
\*\*

## LIVRE III

Illustrations de Guy Michelet et Marcel Jeanjean

|                                                                  | Pages |
|------------------------------------------------------------------|-------|
| L'ESSOR .....                                                    | 57    |
| A la Conquête du Globe .....                                     |       |
| I Les défricheurs .....                                          | 59    |
| II Ciel d'Europe .....                                           | 62    |
| III Ciel d'Empire .....                                          | 65    |
| Atlantique-Nord .....                                            | 85    |
| Cap au Nord .....                                                | 89    |
| Toujours plus haut, toujours plus vite, toujours plus loin ..... | 91    |

\*  
\*\*

|                  |    |
|------------------|----|
| Plein Ciel ..... | 97 |
|------------------|----|

\*  
\*\*

|             |    |
|-------------|----|
| Envoi ..... | 99 |
|-------------|----|

---

Hors textes en couleurs, d'après les gouaches et aquarelles des peintres de l'Air :  
Boutillier, A. Brenet, Lucien Cavé, Geo Ham, Marcel Jeanjean, P. Lengellé et Guy Michelet.















Cette page est une annexe au :

*[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)*