

Ayant épuisé l'essence de ses réservoirs, il se posa sur sa seule roue gauche et son aile droite toucha le sol si doucement qu'il en résulta un cheval de bois atténué. Ambulances et pompiers n'eurent point à intervenir.

Nous explorâmes le terrain pour rechercher l'obstacle cause de cet accident. Rien ne paraissait émerger mais finalement, à une centaine de mètres des fils barbelés limitant des champs incultes, nous découvrîmes une masse étendue. Touchée près de l'épaule, grièvement blessée par le choc, une vache gisait sur l'herbe pendant que plus loin d'autres paissaient tranquillement.

Les autorités militaires prirent des mesures contre le propriétaire de ces animaux et firent renforcer la clôture.

Et cette fois Reine put dire : "Ah! les vaches... "

Eloi Ville, le courageux coéquipier de Rozés dans le défrichement de la ligne Casablanca-Dakar, était chef d'aéropole à Porto Alegre. Tout en assurant de temps

à autre le courrier, il effectuait également des dépannages dans son secteur compris entre Pelotas et Florianopolis. Affable, il entretenait (les précieuses relations

avec les autorités locales du Rio Grande, relations délicates surtout au début de la révolution; de là devait partir le meneur d'hommes Getulio Vargas pour arriver à Rio-de-Janeiro comme chef du gouvernement.

A l'occasion d'un courrier vers Buenos Aires, j'eus comme passager M. et M^{me} Vargas et leurs deux filles; un LAT. XXVIII leur avait été réservé jusqu'à Porto Alegre. Transporter le président de la République brésilienne et sa famille était un honneur pour la ligne; notre LAT. XXVIII avait été préféré aux hydravions allemands de la Condor et aux Commodores américains des Nyrba ou Panair (lu Brésil. Un honneur non exempt de soucis, car en cette fin d'été les brumes étaient déjà fréquentes sur l'Argentine et le sud du Brésil; mais heureusement les terrains se présentèrent sous les roues aux heures prévues

Hélas! Eloi Ville était touché par un mal peu connu, il lui fallait subir une opération délicate et pour cela rentrer en France; nous ne devons plus le revoir vivant!

Venu parmi les premiers pour défricher les routes aériennes brésiennes, Victor Hamm, Alsacien, excellent pilote, le remplaça.

La nuit du 27 février allait allonger la liste noire.

Nos camarades pilotes Pierre Barbier et Victor Hamm ainsi que le radio Gourbeyre avaient pris le 109^e A.M.F.R.A. au départ de Buenos Aires; après avoir atterri à Montevideo, ils se dirigeaient vers Pelotas.

Une nuit noire, une visibilité brumeuse et peu à peu, les stratus s'épaississant, ils durent se rapprocher du sol. Rares foyers lumineux, trop distants les uns des autres et pour la plupart éteints à cette heure avancée de la nuit, les repères côtiers leur étaient de peu de secours. Ils se guidaient le long des plages sur les brisants des vagues et, de temps à autre, Gourbeyre transmettait quelques renseignements captés par les postes, au hasard des transmissions. En effet, en fin de nuit, les ondes longues passaient mal et des fréquences d'ondes courtes commençaient seulement à être utilisées suivant l'heure et le lieu, différentes avec chacun. Il arrivait

souvent que le poste le plus proche n'entendait pas l'avion alors qu'un autre éloigné de mille ou de quinze cents kilomètres le captait parfaitement. Des relais s'établissaient entre tous les postes de l'Aéropostale afin d'aider, si possible, l'équipage en difficulté.

De Rio je suivais avec anxiété la marche au ras de l'eau de nos camarades et je savais que, depuis une heure environ, Pelotas comme Montevideo étaient totalement dans la brume.

Une chance restait à l'avion, celle de se poser à Porto Alegre au point du jour dans une visibilité normale à cause du vent léger régnant dans la région.

" Nous avançons sans rien voir, le brouillard se fait de plus en plus dense... nous tournons au-dessus d'une parcelle de plage... "

Ce fut là le dernier message de Gourbeyre! Le reste de la nuit les opérateurs, le casque aux oreilles, les récepteurs poussés à fond d'intensité, restèrent à l'écoute espérant vainement arracher quelques mots au néant...

Dans la journée (les indigènes devaient trouver le long d'une plage déserte des vestiges de toile, de bois et de courrier. Nos camarades avaient touché l'eau de l'extrémité d'une aile et l'abîme liquide les avait engloutis non loin du rivage.

Profitant d'un convoi à Natal, je m'arrêtai dans les escales afin de connaître les difficultés de nos gens et leur donner les explications qu'ils souhaitaient.

C'est

ainsi que je séjournai vingt-quatre heures à Bahia où mon camarade Pivot terminait l'aménagement de l'aérodrome. Les installations récentes, poste radio et habitations du personnel en bâtiments préfabriqués, bois et fibrociment, apportaient un peu de confort dans l'isolement des terrains situés assez loin des villes et accessibles seulement par des chemins de terre détrempés par les pluies presque journalières en cette saison. Le terrain de Bahia était une longue bande défrichée parallèlement à la mer et en quelque sorte arrachée à la forêt vierge. Quand j'y arrivai, chacun était encore sous le coup d'une vive émotion : M^oe Pivot avait découvert un serpent corail gentiment endormi dans un angle de la salle d'eau. Malgré toutes les précautions prises ces dangereux reptiles arrivaient à s'introduire partout, ainsi à Jacarepagua on avait pu voir un matin un sucuru émerger du tube soutenant la manche à air au faite d'un hangar. Comment avait-il pu se hisser jusque-là? Mystère! Par contre il n'y avait pas eu de risques avec le boa long de six à sept mètres que les ouvriers du chantier de construction avait découvert un matin lové, endormi et repu au fond d'un grand trou triangulaire destiné à édifier les fondations d'un magasin. Vite, profitant du sommeil de ce monstre, on avait recouvert le trou d'un treillage métallique épais et de madriers entrecroisés. Personne, bien entendu, ne passait à proximité sans aller contempler ce curieux captif dont les mouvements faisaient s'envoler d'un arbre à l'autre des dizaines de perruches multicolores et jacassantes. Mais je continuai mon voyage vers Caravellas, cette ville traversée par une seule grande rue coupée de signaux lumineux et où aucune voiture ne s'aventurait, cette ville écrasée par la chaleur qui assommait bêtes et gens. Là aussi le terrain était éloigné et je compris mon ami Floret venu mettre au point le poste radio lorsqu'il m'affirma n'avoir aucune tentation de s'éloigner de l'aérodrome. Comme je comptais partir avec le courrier régulier passant dans la nuit, je décidai de rester auprès de Floret afin de suivre son travail; il faisait une chaleur lourde et humide sans le moindre souffle de vent. Enfermé dans le poste, mon camarade faisait fonctionner ses émetteurs pour répondre aux communications reçues et, à chaque mise en route du moteur alimentant le groupe électrogène, l'air semblait devenir irrespirable. Ire grosses gouttes de sueur roulaient sur nos visages. Regardant les treillages métalliques aux mailles serrées et oxydées qui bloquaient totalement les ouvertures, je demandai à Floret - Pourquoi n'ouvres-tu pas tout grand fenêtres et portes? cela créerait un appel d'air. Bien sûr, il y avait les moustiques! Quelques-uns voletaient dans la pièce, insensibles aux vaporisations insecticides qui n'asphyxiaient que nous. Mieux valait, me semblait-il, quelques piqûres à cette atmosphère étouffante. Sans un mot, Floret se dirigea vers la porte, l'ouvrit tout grande. Aussitôt un vol lourd de gros coléoptères noirs s'engouffra comme s'il avait attendu derrière le battant. Sur tout, cette véritable nuée s'abattit plutôt qu'elle ne se posa, maladroite et répugnante, hérissant mon épiderme d'Européen. Assis à nouveau à sa table, Floret transcrivait un message télégraphique; il venait d'entrer en contact avec l'appareil que nous attendions, il n'allait plus le lâcher. Imperturbable, pris par son travail, il écartait d'un geste imperceptible les scarabées tombés sur ses mains. Il y en avait partout et quand je me dirigeai vers la porte, mes pas, en glissant, écrasèrent dans un bruit désagréable quantité de ces envahissantes bestioles. Dehors, les frôlements étaient plus supportables. Je guettai l'atterrissage du courrier en pensant que bientôt j'allais être délivré, mais en pensant aussi que toute la nuit mon camarade veillerait sans se plaindre, conscient de l'importance de sa tâche! - Le boa de Bahia a disparu la nuit dernière. Ce fut la première phrase de Rolland qui pilotait le LAT. XXVI. Le serpent captif avait réussi à soulever treillage et madrier et à rejoindre sa forêt natale...

Après quatre années de service sur les lignes d'AirUnion, un autre de nos camarades, Camille Sautereau était entré à l'Aéropostale, tenté sans doute par l'aventure et par des ciex inconnus.

Son secteur fut tout d'abord Rio-Natal; de quoi oublier vite la vie et les occupations parisiennes! Un parcours de 2200 kilomètres, une côte toujours bordée par la forêt vierge, des habitants bronzés ou noirs, des rencontres surprenantes, de quoi satisfaire un esprit aventureux!

Ce jour-là Sautereau devait emmener jusqu'à Rio un passager éminent, quasi officiel, il s'agissait d'un révolutionnaire important. Dans des alternatives de ciel clair et d'orages rompant un peu la monotonie du parcours, le voyage se déroula selon le processus habituel. Souvent au cours de ces vols interminables la fatigue surpassait l'intérêt du paysage et Sautereau trouva sans doute qu'un passage dans une trombe d'eau n'était rien de plus qu'un dérivatif.

Passé Caravellas ce fut la nuit. Le pilote avait appris à la connaître, à ne plus tenir compte de ses embûches lorsque le courrier était dans la carlingue.

Victoria, au sud la nuit noire; quel temps faisait-il au-delà de cet horizon d'encre? il fallait y aller voir...

Aux approches du cap San Thomé, le vent plus fort secoua l'appareil d'une aile sur l'autre. Réflexes plus nerveux. Au sein de l'orage engloutissant bientôt la machine et ses occupants, une sarabande infernale, des communications radio quasi impossibles et, brusquement, trouant la nuit, deux, trois feux, ceux du terrain de secours de Campos.

Près de la cabane de planches et de tôles rouillées, Sautereau se posa. Il attendit là l'accalmie à l'abri de l'ouragan et au centre des éclairs éclatant de part et d'autre.

Le ménage des gardiens apporta la marmite de riz blanc dans laquelle chacun plongea sa cuillère de bois; quelques bananes clôturèrent ces agapes.

Le passager eut un hamac, Sautereau et le radio Floret laissèrent le second à la femme de leur hôte; pour se détendre, ils s'allongèrent sur des couvertures posées

à même le sol. Bientôt sous la lueur incertaine d'une lanterne à pétrole, la conversation faiblit mais Sautereau ne dormait pas, il bondit soudain quand un animal énorme passa à côté de lui; d'autres plus petits, glissèrent rapidement vers les lattes disjointes de la porte d'entrée.

Dans la cabane ce fut un branle-bas général, ces serpents, ce boa imposant allaient sans doute revenir!

Sautereau était effrayé mais tout autant stupéfait de voir ses hôtes rester calmes au milieu de ce vacarme. Ils expliquèrent tout naturellement à Floret seul capable

de traduire leur idiome

- C'est notre chien.

Comment savoir qu'en certains endroits isolés les indigènes ont l'habitude de capturer de gros serpents et de leur enlever leurs crochets pour les laisser par la suite engloutir tous les détritrus!

La familiarité de ces monstres ne fut pas du tout du goût de nos camarades qui achevèrent leur nuit sans trouver le sommeil. Finalement ils pensèrent que la carlingue de leur avion était encore un havre plus sûr que cette cabane et quand au petit matin ils reprirent leur vol, la tempête s'était éloignée...

Il est un souvenir que j'ai omis en évoquant l'arrivée de Mermoz à Natal après sa première traversée aérienne de l'Atlantique Sud. Aucune personnalité n'était là

pour l'accueillir, presque seuls l'attendaient

le chef d'escale, officier de marine chargé de la base avions et des avisos et moi-même qui devais repartir immédiatement après avoir repris le courrier.

Et pourtant, en cet instant inoubliable, un vieux phonographe égrena une Marseillaise éraillée mais quand même vibrante. A qui appartenait-il? Qui donc était l'auteur de cette manifestation de sympathie inattendue? Un ancien bagnard français vivant dans la région.

.l'en parle à présent parce que depuis ce jour ce bagnard patriote avait gagné l'amitié de mes camarades auxquels il rendait à l'occasion de menus services.

Quand j'eus besoin d'un gardien pour le terrain de secours de Marahü, entre Bahia et Caravellas, ils plaidèrent si chaleureusement sa cause que je donnai mon accord et des ordres pour qu'il embarquât un soir dans l'avion-courrier qui, exceptionnellement, ferait une brève escale à Marahü pour déposer ce passager.

Le pilote, ce jour-là, fut Camille Sautereau et si tout se passa bien, il n'en alla pas de même au voyage suivant. En effet, les choses se compliquèrent, au

moment

du retour sur Rio : Sautereau vit arriver quatre femmes chargées de troncs d'arbres humides et de forme particulière. Elles voulaient prendre place dans l'avion pour rejoindre leur ami le bagnard; ces quatre femmes étaient des lavandières qui d'ordinaire lavaient le linge juchées à cheval sur de gros troncs d'arbres flottant au bord de la lagune.

Sautereau eut bien de la peine à leur faire comprendre qu'il ne pouvait les emmener et, de retour à Rio, il me demanda à changer de secteur durant quelques semaines afin d'échapper à ces solliciteuses...

Le ciel, pourtant constellé d'étoiles, ne parvenait pas à éclairer la nuit. Sans doute le machiniste céleste était-il jaloux de notre activité, peut-être craignait-il qu'elle ne bouleverse son décor. Toujours est-il que ce voile opaque allait rendre plus périlleuse la mission de l'avion-courrier en route vers le nord. Le calme de cette nuit tropicale n'était que trompeuse apparence. L'atmosphère surchargée d'électricité était traversée de décharges pareilles à un bombardement colossal qui empêchaient toute lecture au son. Les trois quarts des mots lancés de l'avion échappaient aux oreilles exercées autant qu'acharnées des opérateurs.

Plus de mille kilomètres entre les stations de Florianopolis et de Rio de Janeiro, c'était trop pour les ondes longues et la station intermédiaire de Santos restait muette parce qu'elle était aux mains des troupes révolutionnaires.

N'ayant pas la possibilité d'un atterrissage à Santos, car il eut signifié la captivité et l'arrêt des quelque dix mille lettres transportées, l'avion avançait en aveugle.

Il faisait noir, très noir là-haut pour le pilote qui tentait de poursuivre sa route. A droite la mer, à gauche les montagnes et les sierras envahies par la forêt vierge dont les arbres hauts de vingt à trente mètres prennent racine en bordure du rivage. Pas d'horizon, une forêt sombre comme la nuit, une eau tout aussi opaque et l'air surchargé de vapeur confondant tout.

Quelques phares, bien sûr! De minuscules feux côtiers à peine bons pour les pêcheurs mais qui n'étaient pratiquement d'aucun secours pour les pilotes puisqu'il fallait savoir où ils étaient pour les trouver. Le plus souvent, c'était à un contour de la côte que nous reconnaissons leur emplacement et, parce qu'alors nous regardions sous nous ou en arrière, nous les découvrons.

Tout cela évidemment, toutes ces embûches, tous ces problèmes faisaient partie des sacrifices librement consentis pour que vive la ligne, cette ligne exploitée avec un matériel trop ancien, ne pouvant plus soutenir la comparaison avec celui de nos concurrents américains ou allemands. Seules, la foi et l'abnégation des hommes palliaient ce handicap et assuraient la réussite.

Depuis plus de deux heures Couret volait dans cette obscurité; il ne se sentait pas à l'aise, il sentait le péril rôder autour de lui.

Brusquement, sans que rien l'eût fait prévoir, la brume fut présente et l'avion se trouva au sein d'un gros nuage, gris comme tout le reste. Vite il fallut descendre,

voler sans autre contrôle que le compas, redouter le spectre menaçant des montagnes que l'appareil alourdi par la charge d'essence et privé de guidage ne pourrait peut-être pas éviter. Vouloir continuer, n'était-ce pas une folie!

Déjà Couret avait réussi à se faufiler sous la nappe de brume, il se maintint à une cinquantaine de mètres au-dessus des brisants qui lui jalonnaient la côte et ne songea pas à revenir en arrière; la région parcourue était favorable aux formations brumeuses. Et puis, il y avait l'espoir qu'il ne s'agissait là que d'un nuage isolé,

car, par instants, le ciel réapparaissait mais toujours gris laiteux et très sombre.

Une heure s'écoula ainsi, très longue. Vers minuit, le radio Néri tendit à Couret par-dessus le capot un papier avec ces mots : " Ça ne passe pas. " Rien, pas la moindre indication de temps ou de route à espérer.

A travers éclaircies et nappes, Couret avait pu reprendre une altitude de quatre cents mètres, mais bientôt les nuages accumulés l'obligèrent à redescendre, à voler

au ras de l'eau en suivant la côte et en évitant les masses soudaines des rochers élevés.

Tout était danger dans cette progression aveugle un cap, une pointe, une île, un arbre. Aux rochers escarpés succéda une bande de sable parallèle à la mer,

dunes

ou lagunes d'où les eaux s'étaient retirées. Puis la terre fit défaut; Couret comprit qu'il traversait le rio Paranagua, ce fleuve boueux dont les rives jouent à cache-cache entre les racines des palétuviers. Au milieu, des îles émergent; trois à quatre kilomètres d'eau à franchir pour rejoindre la plus grande en se dirigeant au compas.

Couret en connaissait les rives basses, il espéra les atteindre sans encombre. Un coup d'oeil jeté à la hâte sur la carte lui indiqua un phare dans la région; il le chercha, le découvrit enfin et cette lueur insignifiante que seul un oeil exercé pouvait reconnaître fut le repère vers lequel il se dirigea.

Mais ce repère dépassé, Couret retrouva le noir absolu; sous lui des nappes basses et lourdes semblaient ramper sur le sol dur ou humide et toujours invisible.

" Le phare! ", pensa Couret en virant brusquement et dans l'opacité hostile il souhaita cette faible lueur. Par chance, il la redécouvrit et tel un gros papillon il frôla

de ses ailes la lumière réconfortante.

" Je ne peux continuer à frôler ainsi les rochers et les vagues! "

En effet, c'était jouer avec la mort; aussi, quand une ligne plus claire se présenta devant lui, Couret ferma les gaz, coupa le moteur. Presque immédiatement les

roues touchèrent le sol mou de la plage, ressautèrent, roulèrent jusqu'à l'arrêt brutal; la queue de l'appareil se leva puis retomba lourdement.

Un tronc d'arbre avait bloqué le train d'atterrissage mais les coffres arrière lourdement chargés venaient d'empêcher l'avion de capoter; toutefois le fuselage s'était rompu, les cordes à piano avaient cédé et les tubes s'étaient disjoints. Impossible de repartir!

Là-bas, une lueur indécise, une masse noire, un vieux fort portugais avec sa tour basse et crénelée au sommet de laquelle la sentinelle effrayée n'osait plus bouger.

Sur le pas de la porte, tout harnaché, le lieutenant qui commandait le détachement fut bientôt rejoint par ses hommes qui arrivèrent en courant avec fusils et cartouches. Tous croyaient qu'un avion des révoltés de São Paulo était venu pour les bombarder ou les faire prisonniers.

Après quelques minutes d'une conversation à distance, le lieutenant comprit qu'il avait affaire à des étrangers. Les craintes se dissipèrent et la situation s'éclaircit

tout à fait lorsqu'il eut reconnu l'avion postal. De belliqueux, les soldats devinrent serviables et compatissants.

- Nous disposons d'une barque. Dès le jour nous irons à Paraguana porter le message que vous voudrez bien rédiger. Il avait bien distingué les émissions des postes qui demandaient de leurs nouvelles, mais il était lui-même réduit au silence, car d'infructueux essais d'émission avaient déchargé ses accumulateurs.

A Rio, à Porto Alegre, à Florianopolis aucune onde n'arrivait plus aux écouteurs, le crépitement des décharges électriques couvrait tout, aucun signe d'espoir ne perçait

ce vacarme. Pourtant il était encore possible de voir apparaître entre les deux projecteurs braqués vers l'horizon, au-dessus du rectangle illuminé et balisé de lampes rouges, l'appareil arraché à la brume traîtresse mais chaque minute qui passait venait diminuer cette chance.

A 5 heures, aucune nouvelle n'étant parvenue, Janet, le chef d'aérodrome de Porto Alegre, se prépara à partir. D'après les renseignements des stations à l'écoute,

l'émission de l'avion avait cessé quatre heures après le départ. Logiquement, la panne ou l'arrêt forcé avait eu lieu à ce moment, c'était donc dans sa zone de surveillance et de dépannage que Couret s'était posé. J'autorisai Janet à partir sans délai.

Pilote, radio, mécanicien, bidons d'essence, caisse d'outils, vivres, eau potable furent chargés. Dans l'aube qui tardait à venir l'appareil décolla et tout se passa normalement pendant quatre heures, jusqu'au moment où le radio navigant lança un appel général pour signaler

" Vu avion en panne sur une petite plage en bordure océan, estuaire du rio Paranagua, le fuselage paraît tordu, allons att... "

Pourquoi cette émission brusquement interrompue? Les heures passèrent et les ondes demeurèrent muettes; enfin, à 2 heures de l'après-midi, en

provenance de Paranagua, un message nous apprit que Couret et Néri, pris par la brume, s'étaient posés dans l'Ilha do Mel, qu'ils étaient saufs et qu'ils attendaient du secours.

C'était une première tranquillité mais qu'était devenu l'autre avion?

La sonnerie du téléphone me fit bondir. Le commandant de l'aviation navale brésilienne m'informait qu'un bateau avait vu tomber à l'eau un avion ou un hydravion

au large de Paranagua.

- Avez-vous un appareil de ce côté? me demandat-il.

- Je vous appellerai dès que je serai en mesure de vous renseigner, dis-je, assommé par cette nouvelle.

La surprise passée, je me révoltai contre ce mauvais sort. Réflexion faite, qu'était ce bateau? Comment avait-il réagi en voyant l'accident? Un attaché de cabinet répondit

à mon coup de fil.

- ... J'espère que ce cargo ne s'est pas contenté de rester spectateur. Vous allez le lui demander. Eh bien, faites vite, s'il vous plaît, je suis impatient d'avoir des détails.

Je ne voulus pas sans autre précision informer la direction et l'attente reprit silencieuse et cruelle; elle dura jusqu'au début de l'après-midi.

- Oui, oui, je vous entends. Il a envoyé une barque à l'endroit où il avait aperçu une grande gerbe d'eau. Et qu'a-t-il pu sauver?... Comment rien! L'appareil tout entier avait coulé immédiatement. Mais enfin, mon commandant, c'est impossible, il s'agit d'un avion, pas d'un sous-marin! Surtout n'avisez pas la presse, je me

refuse à croire à cet accident; je me prépare et je me rends sur les lieux.

Mais il était trop tard pour décoller, la nuit était proche, elle comportait trop de risques et d'ailleurs trente minutes plus tard, un second télégramme arriva

" Avion dépanneur atterri normalement sur plage en pente et roule à la mer; retiré sans accident mais moteur inutilisable. Vous attendons demain première

heure

pour profiter marée basse. Janet. "

Nous respirâmes! C'était le mauvais sort, la malchance, mais ce n'était pas la catastrophe.

Le travail en perspective chassa la fatigue, chacun s'affaira pour préparer l'un des derniers avions mis en service, un LAT. XXVIII d'un tonnage et d'un moteur plus forts. Un moteur de rechange fut démonté pièce par pièce pour pouvoir être casé dans le coffre arrière, travail méticuleux à recommencer au montage et dans

quelles conditions! sur une plage ventilée avec le sable

pénétrant partout et risquant de se loger dans une canalisation vitale.

Nous décollâmes bien avant le jour et, après cinq heures d'un voyage à l'estime, la brume se dissipa peu avant Paranagua, nous laissant entrevoir la côte aux trois quarts découverte par la marée basse.

L'atterrissage réussi, aussitôt les pleins des réservoirs furent complétés pendant que le chargement était mis à terre et remplacé par le courrier.

Couret et Néri n'avaient pris aucun repos depuis leur départ de Buenos Aires il y avait trente-trois heures, mais ils furent bientôt à leur nouveau poste. L'hélice tourna, un adieu rapide à ceux qui restaient et le décollage sur la bande de sable déjà mordue par la marée montante.

Comme toujours un impératif avait primé : le courrier. A présent nous avons le temps de chercher à comprendre.

- Alors, Janet, que vous est-il arrivé? Je vois que vous avez pris un bain.

En effet, Janet était vêtue d'un pantalon militaire kaki trop court de trente centimètres au moins et d'une grande chemise à rayures vertes du genre de celles que les noirs aiment tant exhiber les jours de fête. Entre deux cocotiers ses vêtements séchaient, son pantalon aux jambes gonflées à l'horizontale et presque rigides faisait penser à une manche d'air. Cette plage, déserte sûrement depuis des siècles, avait pris l'aspect d'un véritable aérodrome.

La mine contrite, les bras ballants, Janet, grand athlète blond et sympathique, soupira

- Je suis désespéré! Malgré la brume, j'avais fait un heureux et rapide voyage et j'arrivai directement sur l'avion en panne sans perdre une minute, car je m'étais aperçu que la marée allait atteindre sa hauteur maximum. J'atterris droit devant moi sur une bande étroite, pris par le travers par le vent du large, et quand je touchai le sol je sentis la roue droite se freiner de plus en plus. Vous devez comprendre : la plage en pente, le plus gros poids portant sur cette roue, un cheval de bois et plus assez de vitesse pour avoir une action quel conque sur les gouvernes. J'eus à peine le temps de sauter de la carlingue, j'espérais qu'en me précipitant sur la queue, je ferais tourner l'appareil mais déjà l'eau m'arrivait au-dessus des genoux et je n'avais plus aucune force pour agir efficacement.

- Et Dorseto, votre radio?

- Le sommet de son casque émergeait à peine de la carlingue; il n'avait encore rien vu. Quand je lui avais fait signe que nous allions atterrir il communiquait encore et il n'avait pas eu le temps de remonter l'antenne auparavant. Tête baissée, il s'acharnait sur le rouet de plus en plus résistant puisque le long fil traînait déjà sur le sable.

- Alors?

- Eh bien, à mes cris il leva la tête, ses lunettes lui tombèrent du nez et il s'élança si maladroitement qu'il tomba dans l'eau la tête la première. Si nous ne l'avions repêché il y aurait sans doute encore, empêtré dans sa grosse combinaison fourrée. Il ressemblait à un cocasse bibendum, fit Janet en riant. Couret, Néri et ceux qui les entouraient avaient assisté à l'accident sans pouvoir intervenir, ils s'étaient précipités pour retenir l'appareil. Tous s'étaient mis à l'eau, civils ou soldats, et leurs efforts avaient pu ramener le monoplan sur la plage; en dehors des lunettes, du chapeau de paille et d'un soulier de Dorseto, rien n'avait été perdu.

L'échange des moteurs, le manchonnage des tubes cassés demanda quatre jours au bout desquels les deux équipages s'envolèrent en se tournant le dos. Ainsi se termina mon cent soixante-et-onzième dépannage.

Ce terrain si chèrement gagné nous étions en train de le perdre! La révolution de São Paulo venait de voir la victoire des troupes gouvernementales. Si la France avait équipé l'armée et l'aviation brésiliennes d'instructeurs et de matériel de valeur construit dans nos usines, Par contre elle n'avait pas été capable de livrer au gouvernement légal les munitions nécessaires aux canons et aux fusils. D'autres défaillances encore devaient contribuer à l'élimination de nos représentants et de nos productions. Le voyage de la comtesse de Noailles à qui j'eus l'honneur de faire admirer la perspective aérienne de la baie de Rio, nous rallia bien quelques amitiés, mais il était trop tard.

En août 1932, un deuil important nous avait frappés. Le navire postal " Aéro postale 2 ", parti de Dakar pour Natal, avait sombré corps et biens. Nos malheureux camarades marins avaient payé à l'océan leurs victoires sur le temps et les éléments déchaînés.

Profitant de ce que nous perdions pied, les Allemands faisaient de sérieux efforts pour égaler nos réussites; ils guignaient notre place. Depuis des mois déjà avec le " Graff Zeppelin ", superbe dirigeable moderne, dernier né de leur construction, ils assuraient des liaisons régulières entre l'Europe et l'Amérique du Sud. Un mât d'atterrissage édifié à Recife était leur terminus habituel en terre brésilienne.

Rio, la capitale, se trouvait lésé par cet abandon et les représentants allemands ayant eu des échos de cette déception, décidèrent que le " Graff Zeppelin " viendrait un jour jusqu'au terrain des Affonsos. Une fois l'autorisation obtenue, il fut question de barrières, d'entourage et même d'un droit d'entrée pour la foule qui ne devait pas manquer de se porter à l'arrivée spectaculaire du mastodonte.

Dans l'euphorie de la propagande, une invitation fut même adressée aux autorités militaires propriétaires du terrain. Cette maladresse fut fort mal accueillie! L'heure d'arrivée n'était point annoncée, elle allait dépendre de la durée du voyage Friedrichshafen-Recife, où le dirigeable se ravitaillait, puis Recife-Rio, selon les vents. Seule la date était à peu près certaine, celle du 16 septembre.

Ce matin-là les rues fourmillaient de curieux. En plein centre, dans l'avenida Rio-Branco, le journal " O globo " affichait en grosses lettres les informations qui lui parvenaient.

L'aéronef était en l'air, il avait tourné au large en fin de nuit pour se présenter à l'atterrissage peu après le lever du jour. Une légère couche de brume masquait le soleil, en atténuait les rayons; cela faisait l'affaire du commandant qui appréhendait beaucoup les pertes de gaz causées par une température élevée.

Enfin le bel engin apparut, l'atterrissage s'effectua lentement. Les militaires de la base aérienne, disposés aux emplacements prévus, se saisirent des filins brusquement déroulés à l'approche du sol. Un des premiers soldats cramponnés fut enlevé à une dizaine de mètres pour n'avoir pas lâché assez tôt l'amarre, alors qu'une légère saute de vent soulevait la grosse machine. Sans aucun mal, il revint au sol parmi la multitude qui s'agrippait aux rampes longeant la carlingue.

Le "Graff Zeppelin " était un énorme engin impressionnant par sa réalisation et aussi par sa vulnérabilité. Un tout petit sac de courrier de quelques kilos fut déchargé ostensiblement devant les rares caméras, y compris celle de notre ami René Brut, de Pathé-Journal, passager curieux et sympathique émergeant des en
traîlles de notre concurrent.

Mais un ordre soudain écourta les congratulations de bienvenue, il avait pour cause les quelques rayons de soleil perçant laborieusement l'écran brumeux. Alternativement les moteurs se mirent à ronfler, l'immense machine reprit l'air et disparut à l'horizon; elle ne devait plus revenir à Rio de Janeiro.

En octobre 1932, nous assistâmes à un curieux phénomène. Depuis une quinzaine de jours, l'atmosphère était saturée de poussières impalpables en suspension. Le soleil, ardent à cette époque, était voilé.

Et cette poussière pénétrait partout, recouvrait tout d'une mince pellicule. Entre Florianopolis, Santos et Rio de Janeiro, probablement à cause de l'humidité de l'air, ce phénomène semblait plus intense. Touchés avant nous, l'Argentine et le sud du Brésil n'avaient pas enregistré une pareille intensité.

Bien sûr, nous savions qu'il s'agissait des cendres projetées à très haute altitude par l'éruption du volcan Aconcagua dans la cordillère des Andes. Poussées par les vents, elles arrivaient maintenant dans nos régions et leur densité les rapprochait du sol.

En l'air, la visibilité, très restreinte en oblique, était trompeuse; cela nous rappelait les vents de sable de Mauritanie. Là-bas, lorsque le chargement le permettait, nous montions au-dessus de ce sable arraché au sol alors qu'ici les cendres descendaient du ciel après un voyage de deux à trois mille kilomètres, et plus l'on montait, plus la visibilité diminuait.

Un pilote venu six jours plus tôt de Buenos Aires partit avec le courrier de France. Nous le suivions par ses émissions radio, quand un message nous apprit qu'il faisait demi-tour en raison du manque de visibilité. Peu après midi, nouveau départ et nouveau retour! Le temps de refaire les pleins et l'approche de la nuit empêcha une nouvelle tentative.

Le lendemain, le même scénario se déroula; je m'arrachais les cheveux. Pouvais-je faire mieux que ce pilote? Sincèrement je le pensais mais, même si j'avais raison, il m'était difficile de froisser sa susceptibilité.

Au matin du troisième jour, je pris à part ce pilote

- J'ai confiance en vous, lui dis-je, mais n'oubliez pas que le courrier commande. Nous avons vaincu déjà bien des difficultés et celle-ci ne me paraît pas insurmontable.

- Je ferai mon possible.

Après quatre heures de vol, plus qu'il en fallait pour aller à Santos même par très mauvais temps, il réapparut. Alors j'informai la direction de Buenos Aires que ces dérobades me paraissaient anormales et qu'en cas de récurrence je comptais assurer moi-même le courrier.

Cette fois le pilote, que j'avais prévenu, avança droit devant lui; après deux heures trente, il annonça qu'il survolait Santos; il n'était donc plus qu'à quelques kilomètres de la belle plage qui nous servait d'aérodrome.

J'eus le tort de me réjouir trop vite; un message urgent m'avisa bientôt que la roulette de queue s'était cassée à l'atterrissage et que le pilote attendait d'être dépanné.

Départ immédiat, transbordement du courrier. Un courrier que je ne lâchai plus et que je conduisis à bon port.

Mermoz suivait les essais du trimoteur Couzinet avec lequel il devait se lancer à nouveau au-dessus de l'Atlantique Sud et tous nous attendions confiants dans les moyens de notre camarade et curieux d'apprécier les performances de cette nouvelle machine française.

Le 12 janvier 1933, le voyage jusqu'à Port Etienne renforça nos espoirs, et le 16 l'atterrissage à Natal après une traversée effectuée en quatorze heures trente provoqua

une véritable explosion de joie.

Le lendemain, de nombreuses personnalités aéronautiques brésiliennes et françaises se retrouvèrent au terrain des Affonsos pour attendre dans une exaltation grandissante l'arrivée du prestigieux équipage fait de Mermoz et Cartier, pilotes, de Manuel, radiotélégraphiste, de Jousse, mécanicien, et de Couzinet, constructeur.

Le vent sud retarda un peu l'avance du trimoteur avec lequel nos radios Baumard et Grousset gardaient le contact.

Le ciel formait son orage quotidien et le soleil déclinant teintait de violet pourpre le dessous des cumulus encore insignifiants. A l'approche de l'appareil, cet orage parut vouloir lui couper le chemin en éclatant juste au-dessus du terrain.

Mis au courant, Mermoz préféra effectuer une approche directe et sans tour de piste préalable, il se posa droit devant lui. Les roues touchèrent le sol herbeux des

Affonsos et le trimoteur disparut derrière le rideau de pluie qui, rapidement, gagnait toute la région.

Réfugiés dans le hangar au nord du terrain, nous attendions de le voir émerger de cet écran, mais les minutes passèrent et aucun bruit ne domina celui du clapotis. En voiture j'allai jusqu'à l'extrémité de la piste, l'Arc-en-Ciel en avait franchi les limites normalement utilisables; il gisait, enlisé dans les hautes herbes d'une

partie marécageuse. Je ramenai l'équipage pour le livrer aux ovations amicales.

Les deux jours qui suivirent, je les passai avec le chef mécanicien Guénard et toute notre équipe à sortir de son borbier la lourde et fragile machine. Chacun se

sentit récompensé quand le responsable, l'ingénieur Couzinet, prévenu de l'heureux résultat de nos efforts, vint au terrain pour hisser au-dessus de la carlingue les pavillons français et brésilien.

Echappant un instant à ses admirateurs, Mermoz m'informa, navré, que Didier Daurat avait quitté la direction de l'Aéropostale. D'autre part, André Bouilloux-Laffon fils, gravement accusé, allait passer devant les tribunaux. On parlait aussi de la constitution d'une nouvelle compagnie qui engloberait toutes les autres et dont, probablement, les dirigeants ignoraient tout de la Ligne et de son esprit.

Après quelques jours à Rio, Mermoz s'envola vers Buenos Aires et, partout où il se posa, l'accueil fut chaleureux. Ayant à son bord un passager supplémentaire,

M. Verdurant, directeur général de la compagnie, il revint à Rio en un vol sans escale de 2.200 kilomètres.

Le 11 au matin, la brume empêcha le décollage prévu au lever du jour; il fallait attendre une éclaircie. Juste en face du terrain, la "fonda", petit café fréquenté par

les militaires, ouvrait ses portes; Mermoz profita de ce répit pour prendre son petit déjeuner.

En souvenir des douze neufs sur le plat qu'il se fit alors préparer, quelques jours plus tard le patron changea l'enseigne de sa maison; on put lire au-dessus de sa

porte : " A Mermoz ".

Dans la soirée, l'Arc-en-Ciel atterrit à Natal. Il était prévu qu'il assurerait vers la France le courrier A.M.F.R.A. du 13 février. Lourdemment chargée, la machine roula difficilement sur le terrain agrandi depuis peu, les roues à pneus étroits s'enfoncèrent dans le sol détrempé par les pluies récentes rendant le décollage impossible. Ce fut par le bateau que l'équipage rentra en France et la traversée Natal-Praïa-Dakar ne put être effectuée que le 16 mai 1933.

Depuis quarante mois déjà, nous étions au Brésil et notre bébé né là-bas était âgé de dix-huit mois. Nous brûlions de l'envie de le montrer à ses grands-

parents.

Faisant suite à ma demande, notre directeur en Amérique (Lu Sud, Albert Tête, m'adressa dans les premiers jours de mai, la note m'accordant un congé de trois mois.

Mon remplaçant provisoire allait être Gabriel Thomas, pilote et chef d'escale à Buenos Aires.

L'Aurigny, à bord duquel nous avons embarqué, prit la mer par un bel après-midi. Le soleil baissant à l'horizon irisait la ville étalée au pied des collines sombres.

En haut du Corcovado, le Christ, débarrassé de la plus grande partie de ses échafaudages, trouait le ciel azuré de la blancheur de ses pierres neuves.

Magnifié par l'intense beauté de la nature, ce départ nous atteignait, nous étreignait, car nous laissions dans ce sillage frangé d'écume tant de souvenirs, tant d'émotions

et tant de joies...

Mon retour en France

Air France et ses incertitudes- Je retrouve Porto- Praïa- Qui commande?- Nouveaux projets

Nous avons fait la traversée avec le pilote Emler, sa femme et ses trois jeunes enfants qui, eux aussi, rentraient en France.

En quittant Emler au Havre, j'étais loin de penser que je ne reverrais plus ce camarade charmant, boute-entrain et fumeur de pipe invétéré. Une brève dépêche

devait m'informer quelques mois plus tard que l'avion qu'il pilotait avait embouti dans la nuit et les nuages un versant du Canigou. Le vent contraire avait été vraisemblablement la cause d'une erreur dans l'estime de route et l'absence de moyens de contrôle et de guidage n'avait pu lui permettre de se situer exactement.

Avec Emler, disparaissaient également son radio Guyomard et notre ami commun Riguelle, courageux et sympathique, depuis longtemps chef d'escale dans le sud, qui revenait en France pour un bref congé.

Le 30 juillet, c'est-à-dire deux jours avant la fin de mes vacances, n'ayant eu encore aucun contact avec les dirigeants de l'Aéropostale, je me présentai au directeur de la compagnie, M. Verdurant.

Son accueil fut entaché de mélancolie. Cet aimable directeur ne dirigeait plus rien, car l'Aéropostale venait d'être rattachée à l'ensemble des compagnies réunies

sous l'appellation nouvelle d'Air-France.

N'ayant pas séjourné à Paris depuis des années, je connaissais peu de monde aux bureaux des services aéronautiques. Avais-je besoin de relations et d'influences- Je ne venais pas en solliciteur! J'avais toujours fait mon travail correctement, consciencieusement et dans ma candeur je supposais que cela était suffisant pour déjouer les maléfices du sort.

Didier Daurat et Jean Mermoz avaient participé à la formation de la nouvelle Société, donc, il ne faisait aucun doute pour moi que ces deux hommes, le plus expérimenté des pilotes et le plus qualifié des chefs d'exploitation, occupaient à Air-France des postes en rapport avec les qualités dont ils avaient fait la preuve. J'ignorais que ces qualités même effrayaient et que Didier Daurat allait être éloigné de la scène sous le prétexte d'une mission à l'étranger.

Je fus reçu un jour par le directeur d'exploitation, un grand pilote que je ne connaissais pas auparavant. Je lui expliquai que j'attendais des ordres pour rejoindre

mon poste à Rio.

- Je ne puis prendre une décision immédiate, j'ai beaucoup à faire. Pour l'instant, prolongeons votre congé de quelques jours.

Mais les jours passèrent et même les semaines et l'inaction me pesait. En insistant beaucoup, j'obtins d'aller suivre le stage de Pilotage Sans Visibilité P.S.V. - méthode Rougerie, à l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Les cours donnés par les célèbres moniteurs Coupet, Burtin, Salel et Dessaloux m'amenèrent au début de l'hiver 1933, et à mon brevet de sortie. Convaincu de l'efficacité et de l'avenir de ce système et plutôt que de ne rien faire, je m'entendis avec le chef pilote moniteur Génin, d'Air-France, et devins son adjoint. Il assurait au Bourget l'entraînement au P.S.V. des équipages de la compagnie et ceci dans des conditions atmosphériques difficiles.

Dès lors, sur Fokker, j'effectuai des vols journaliers dans la brume, le givrage et les nuages fréquents en cette saison. Chaque jour je me sentais plus entraîné, plus sûr de moi; j'emmagasinais des connaissances que bien peu possédaient et que beaucoup allaient envier.

Les appareils de pilotage sans visibilité ? ils allaient paraître plus tard bien rudimentaires ? se résumaient à un appareil Pionner à aiguilles et bille mobiles indiquant si l'avion penchait ou dérivait dans un virage, à un niveau dans l'axe longitudinal donnant une position de la machine et enfin à la lecture du compas qui, pour être précise, nécessitait beaucoup d'attention et d'entraînement.

Ne disposant comme moyen de guidage que de la radiotélégraphie, ondes moyennes, l'opérateur devait cesser toute communication lorsque les difficultés atmosphériques obligeaient les avions de ligne à avoir recours aux directives du Bourget.

Un jour de décembre nous avions six pilotes à l'entraînement; les nuages nous noyaient lorsque le poste de radio cessa de fonctionner. C'était la panne boutons tournés; l'inspection des fusibles ne donna rien.

La position était dangereuse. Génin prit les commandes et chercha à retrouver le sol. Givrage intense, provision d'essence réduite! De quoi trouver le temps long, de quoi éprouver une anxiété justifiée. Deux mois plus tôt une telle situation aurait été considérée comme perdue.

Après différents essais de descente à basse altitude, le sol apparut à moins de cinquante mètres, indistinct à travers l'écran de givre qui brouillait le pare-brise. Il fallut sauter les ligues de force, éviter les cheminées des maisons élevées et les collines de Montreuil pour retrouver, après une course d'obstacles de plus de trente minutes, le terrain du Bourget.

C'est à la maîtrise de Génin que nous (Mines) notre bon retour!

Et les jours passaient et j'attendais toujours une décision que la mort de Maurice Noguès, victime de l'accident de l'Emeraude le 15 janvier 1934, n'allait pas faciliter.

Devenu directeur de l'exploitation, M. Foa me fit les mêmes promesses de retour au Brésil sans toutefois préciser une date.

Sans doute mon insistance lassait-elle ceux auxquels je m'adressais, je m'en rendis compte et quand en mars 1934 on me proposa une mission, je l'acceptai avec joie...

Avec opiniâtreté, Mermoz maintenait les services d'Amérique du Sud et avait obtenu du Ministère de l'Air la possibilité d'effectuer quelques traversées commerciales de l'Atlantique sud avec l'Arc-en-Ciel.

Une meilleure connaissance de la machine, le souvenir de ses avatars au retour du premier voyage l'avaient amené à envisager l'atterrissage dans l'île Fernando de Noronha et également aux îles du Cap-Vert, mais dans ces deux étapes possibles aucun terrain n'était reconnu et utilisable.

La mission, pour laquelle on me désigna en mars 1934, fut justement d'en trouver et d'en aménager un près de Porto Praïa dans l'archipel du Cap-Vert et, si possible, non loin de l'emplacement de l'hydrobase que j'avais équipée quelques années auparavant.

Ce fut muni de pleins pouvoirs pour acheter, vendre, prendre option sur tout terrain pouvant convenir, que je m'embarquai à Lisbonne sur un cargo mixte desservant le Portugal, les îles du Cap-Vert et l'Angola. J'eus la chance, à Porto Praïa, d'y retrouver comme Gouverneur le colonel avec lequel j'avais sympathisé lors de mon premier séjour en 1928.

- Eh bien, Monsieur Vanier, j'attends toujours vos hydravions, me dit-il gentiment.

Je lui avais presque promis des passages réguliers et il n'avait vu se poser dans l'hydroport que le Cams Lieutenant de Vaisseau Paris qui devait capoter avec le pilote Leclair à sa deuxième ou troisième traversée, le Dornier géant D.O.X. de Christians en 1932, puis, plus récemment, le Lockheed Sirius des époux Lindberg.

- Il s'agit cette fois d'utiliser des avions terrestres, tri- ou quadrimoteurs, expliquai-je au colonel, et pour cela il faut un terrain.

- Nos îles n'offrent pas de grandes plaines, sauf peut-être celle de Mayo... Située à l'ouest de Santiago, on l'appelait également pile du Sel. Quasi désertique, sans port, sans communication avec l'extérieur, elle n'offrait pratiquement aucune ressource.

Je commençai par sillonner l'île Santiago à bord de la puissante motocyclette de Gervais, l'électricien de la base, un garçon dévoué et débrouillard, tout heureux de se dépenser en activités nouvelles, de rompre avec la routine habituelle et la solitude.

Dévalant les ravins, dérapant dans la boue ou la poussière des chemins de terre, nous revenions bredouille.! de nos explorations. Ce n'était partout que vallées étroites ou sommets volcaniques et seul, à la rigueur, un endroit proche de Porto Praia pouvait être utilisé. C'était le sommet d'un promontoire, arrondi, presque plat, mais dont il fallait enlever des pierres parfois: énormes, tombées du ciel lors des éruptions, remplir les trous et niveler le tout.

Pour accéder à ce terrain où je me rendais avec Gervais dont j'avais fait mon chef de chantier, il nous fallait une route utilisable, en cas de besoin, par les deux ou trois taxis disponibles en ville et plus tard par les transports éventuels de passagers ou de ravitaillement, y compris l'essence indispensable. Un sentier muletier conduisait au sommet de la colline, cinquante mètres environ au-dessus des alentours immédiats; restait à le rendre praticable.

Nous embauchâmes des dizaines de femmes, une centaine parfois, et quelques hommes pour les travaux les plus durs. La pipe à la bouche pour la plupart, les femmes travaillaient sans arrêt. Un ancien bidon à essence de dix-huit litres sur la tête leur servait à transporter la terre, les pierres, le sable ou l'eau. Les hommes, par contre, flânaient.

Je traçai la route montant au terrain, je délimitai l'espace qu'il fallait aplanir pour permettre à un avion de se poser sans risques dans le sens des vents dominants. Je surveillai, conseillai, aidai et maugréai souvent contre l'incompréhension de nos terrassières, mais quand même le travail avança.

Au bout de deux mois, une surface de près de 1 200 mètres de long, en forme d'X ou de deux triangles réunis par les sommets, fut disponible. L'étranglement réduisait la largeur au centre à cent mètres environ et des traits blancs dessinés à la chaux délimitaient le tout.

La concession nous étant accordée gratuitement, le prix de revient total fut de 43000 francs.

Une fois le travail bien en cours, je décidai de me rendre dans l'île de Mayo déjà visitée en 1928. Je savais que Mermoz et de Verneuil, sur le Biarritz de Couzinet, avaient atterri sur la saline en 1933, qu'ils avaient jugé l'endroit favorable et qu'un terrain de secours pouvait y être envisagé.

Vers quatre heures de l'après-midi, avec Gervais et sa moto, nous prîmes place dans une barque de pêche de dix-huit mètres sur deux mètres cinquante environ.

En direction du nord-ouest, nous partîmes à la rencontre des alizés, forts en cette saison, nous éloignant d'une île, nous approchant de l'autre et faisant le contraire

la minute d'après. Le vent soufflait à plus de quarante kilomètres/heure; courtes, pas très creuses, les vagues faisaient danser sans arrêt notre lourd esquif et nous devions nous cramponner pour ne pas glisser ou être projetés à la mer.

L'estomac vacillant, à la nuit, nous essayâmes de faire bonne contenance devant les deux marins indigènes qui préparaient un brouet aux relents d'huile frite. Le patron alluma une lanterne fumeuse et à peine visible pour nous, la plaça au-dessus du compas encastré, cloué sur une planche polie par l'usure; je me demandai à quoi pouvait bien servir cet invisible feu de position. Il n'y a que la foi qui sauve, n'est-il pas vrai!

Et ce compas dont la rose n'arrivait pas à suivre les soubresauts de la barque!

- Depuis quand est-il en place? demandai-je au patron.

- Depuis 1900, Monsieur, à la mise à l'eau de l'embarcation .

Cette précision n'avait d'ailleurs aucune importance! Nous naviguâmes toute la nuit d'un côté à l'autre, essayant à chaque bordée de gagner un peu sur le vent qui nous dérivait et le jour finit par se lever lentement. Le disque jaune du soleil creusa le relief et les sinuosités de l'île du Sel.

Il nous fallut deux heures encore pour frôler la côte au hasard d'une bordée et pour que notre marin put se saisir d'une corde pendue à une potence au pied du rocher de débarquement. Les vagues venaient s'y briser, l'accostage fut difficile. On nous hissa comme de vulgaires sacs de sel par cette poulie servant à charger

les barques.

Je me rendis aussitôt auprès de l'autorité locale afin de lui expliquer le but de ma mission, cependant que les indigènes, inhabitués à de telles visites,

s'attroupaient. Les pétarades de la moto provoquèrent un étonnement proche de la panique, enfants et adultes n'avaient jamais vu un tel engin. Il n'y avait dans l'île qu'une seule auto, une vieille Ford, roulant sans pneus sur le sable ou dans les salines asséchées, car il n'existait là aucune route.

Avec Gervais, je me rendis à l'endroit reconnu six ans plus tôt : une surface plane un peu en retrait de la zone côtière, fréquemment inondée, mais dont le sol résistant de sable durci par le sel et le soleil faisait un aérodrome idéal.

Nous séjournâmes huit jours dans l'île, le temps de recevoir par un second voyage de notre barque les chevrons, les tôles ondulées, les clous et le ciment nécessaires à l'édification d'une bâtisse destinée à entreposer les fûts d'essence de deux cents litres amenés par le dépanneur Becfigue.

Ce débarquement remontant à deux semaines était toujours considéré à Mayo comme un grand exploit de nos marins. Le Becfigue avait déposé au moyen de la poulie un officier du bord chargé de recruter des hommes et des femmes et de les conduire en bordure de mer à hauteur du futur terrain. Pendant ce temps le dépanneur s'était approché le plus possible du rivage pour jeter par-dessus bord et confier au flux les bidons. Le 31 juillet suivant, Mermoz, Dabry, Gimé et

Collenot quittèrent Natal à 5 h 05 et se posèrent à Praia à 19 h 40, provoquant une liesse générale. Le temps de faire les pleins et de prendre un bref repos, en pleine nuit, Mermoz repartait droit sur Villa Cisnéros et regagnait une partie du temps que l'escale de Praia lui avait fait perdre. Un autre appareil prit le relais,

cette liaison fut établie dans un temps record.

En plus du courrier régulier, fut transporté, pour la première fois, le courrier aérien du Cap-Vert à destination du Portugal... et aussi les plis qui m'étaient destinés

et que je reçus avec joie.

A mon retour, félicitations et primes ne me donnèrent pas satisfaction; j'étais pilote et non entrepreneur de travaux publics. Je voulais bien être < bâtisseur ",

mais pas au sens propre du mot.

Paul Vachet, adjoint à la direction, m'assurait de son amitié agissante, mais il semblait ne pouvoir aboutir. Un jour que je sollicitais à nouveau un travail compatible avec mes possibilités, on me proposa d'aller chercher à Prague un Fokker, de le convoier à Paris et au Havre où il devait être démonté puis expédié à Buenos Aires.

Il était question de faire avec cet appareil la liaison aérienne Natal-Fernando de Noronha, parallèlement à celle effectuée sur le tronçon Saint-Louis du Sénégal

Porto Praia, ceci afin de réduire d'autant les traversées des bateaux.

Immédiatement, je sollicitai non seulement d'aller chercher le Fokker aux ateliers de Prague qui le révisaient, mais aussi d'être désigné pour assurer les liaisons

Natal-Fernando de Noronha. Après tant d'incertitudes, la promesse formelle du directeur me réconforta.

Les ateliers tchécoslovaques n'ayant pas encore terminé leur révision, je poussai jusqu'à Vienne et Bucarest avec mes anciens camarades Dumesnil, transfuge de l'Aéropostale, et les radios Fontaine et Henry.

parfaire l'entraînement de leurs équipages tant civils que militaires. Par contre, même sur les parcours de l'Aéropostale, le soir arrêtaient les modernes trimoteurs Dewoitine. Avions-nous tant lutté de nuit comme de jour sur de fragiles machines pour en arriver là!

- Nous ne croyons pas nécessaire d'ajouter aux difficultés présentes les risques et le travail important d'une innovation de ce genre, répondit-on à Didier Daurat lorsqu'il présenta son projet d'établir un réseau aérien intérieur.

Alors, Daurat pensa à accepter l'aide de Louis Renault pour créer avec son ami, M. de Massimi, une Société nouvelle.

Durant mon attente forcée, je rencontrais de temps à autre mon ancien directeur. Il nous arrivait tout naturellement d'envisager l'avenir et non pas dans le sens d'une inaction imposée mais bien dans celui de servir à nouveau une cause chère et pour laquelle nous avions donné déjà le meilleur de nous-même.

Un jour, Daurat m'annonça que ses projets étaient sur le point d'aboutir, qu'ils allaient prendre corps sous le nom de < Air Bleu ". Allait-il me proposer de faire

partie de sa nouvelle équipe? Je me posais cette question avec espoir et anxiété, car, sachant combien était net son jugement et précise sa connaissance des hommes, je ne doutais pas du succès et je brûlais d'en être. Cette proposition, Daurat me la fit et bien entendu, j'acceptai avec enthousiasme. Le directeur d'Air France à qui j'annonçai mon désir de démissionner refusa son accord et des semaines d'insistance ne purent le fléchir; il me fallut finalement lui confirmer ma décision par lettre recommandée. Pourtant, quand je le revis pour recevoir le certificat que j'avais sollicité, son amicale poignée de mains et la double page d'éloges qu'il me remit me firent comprendre qu'il approuvait ma décision.

FIN