AEROPOSTALE

Édouard Bobrowski



Hachette
littérature

Ln 27 Daurat (Didier)

AÉROPOSTALE

373

8° Lo 5. 103

DU MÊME AUTEUR

LE MAUVAIS CAS, roman, Julliard.
AUX URNES, CITOYENS..., récit, Flammarion.

Édouard Bobrowski

AÉROPOSTALE

Hachette
littérature

DL-05-12-1980-34989



Document de couverture : Bernard Fresson dans le rôle de Didier Daurat. Cl. FR3 - Pathé-Cinéma

© Hachette, 1980

Au pilote Rodier et au mécanicien Marty, premier équipage à payer de sa vie le service de l'aviation commerciale, le 2 octobre 1920, dans la tempête, au large de Port-Vendres.

INTRODUCTION

En mars 1967, à l'occasion de la préparation d'un film sur Saint-Exupéry pour l'O.R.T.F., j'ai rencontré Didier Daurat. Ce petit bonhomme en complet de confection me parut assez terne. A l'époque, j'ignorais presque tout de l'Aéropostale.

Un mois plus tard, je partais avec lui et une équipe de prises de vues pour une randonnée aérienne de 30 000 kilomètres effectuée en onze jours. J'avais décidé d'articuler mon film autour de Daurat en lui faisant endosser la personnalité de Saint-Exupéry. En quelques entretiens, en effet, j'avais découvert un homme passionnant, attachant et prestigieux justement par sa modestie.

Ces onze journées de tournage en Argentine, au Brésil, au Sénégal et en Mauritanie me permirent de connaître un professionnel exemplaire, se soumettant de bonne grâce aux exigences les plus éprouvantes ou les plus fastidieuses, le premier levé, le premier prêt à tourner, malgré le soleil accablant et ses soixante-dix-sept ans.

Je connus aussi un homme solidaire, s'identifiant au groupe dont il faisait partie. Il refusait d'assister aux réceptions que l'on offrait en son honneur et où l'on oubliait d'inviter tous les membres de l'équipe. Il ne se privait pas d'admonester vertement tel colonel de

l'armée de l'air française qui avait pris des libertés avec la prudence — sans doute pour l'épater — au-dessus du désert saharien.

Au retour de ce voyage, le besoin me vint d'en savoir plus sur l'Aéropostale et sur le rôle que Daurat y avait joué.

Lorsque celui-ci vit le film que j'avais réalisé avec lui, il m'encouragea à essayer de construire un scénario sur l'affaire de sa vie, c'est-à-dire l'Aéropostale précisément. Nous travaillâmes ensemble une année avec l'aide de Christine Chardin, une collaboratrice passionnée par l'homme et par le sujet. Jean Renac (qui dirigeait le service des archives de la compagnie Air France) nous permit d'accéder à une très riche documentation écrite et enregistrée qu'il avait patiemment réunie.

Pour ma part, j'avais décidé Didier Daurat à confier au magnétophone son propre récit de ce que fut la naissance de l'aviation commerciale. Je me souviendrai toujours de la première séance d'enregistrement dans la cuisine de son modeste pavillon de Montreuil, où « monsieur Daurat » faisait cuire des œufs sur le plat dans une poêle à l'émail ébréché. Ce fut aussi la dernière séance. Peu après, il était hospitalisé et mourait.

J'entrepris alors, avec une détermination qui devait beaucoup à l'amitié et au respect que j'éprouvais pour son principal artisan, de reconstituer le plus fidèlement possible l'histoire de l'Aéropostale.

Toujours avec Christine Chardin — et grâce au précieux soutien de Jean-Jacques Dubois et de Lucia Chauvin (tous deux travaillant au service des relations publiques d'Air France), j'ai pu parcourir plusieurs fois l'itinéraire de la Ligne en Afrique et en Amérique du Sud, allant jusqu'en Patagonie, gravissant la cordillère des Andes pour atteindre la laguna Diamante, volant au-dessus de la forêt vierge vers Asunción, parcourant la côte désertique de la Mauritanie... Partout, au seul mot d'Aéropostale, les autorités civiles, les armées de l'air et

parfois des particuliers de tous les pays reliés par la Ligne mettaient à notre disposition des places sur les lignes aériennes intérieures et, souvent, des avions militaires ou de tourisme, ou encore des véhicules tout terrain.

Onze années se sont écoulées depuis la mort de Didier Daurat. Avec FR 3 et Pathé-Cinéma, une évocation filmée de l'Aéropostale a pu enfin voir le jour. Elle jette une lumière contrastée sur ce que fut l'aventure de la naissance de l'aviation commerciale. Ce livre veut en éclairer les zones obscures et répond à la demande que, dans une de ses lettres, me faisait monsieur Daurat :

« ... Il convient que le scénario mette en lumière ce qui a réellement permis de donner une telle résonance à notre œuvre, c'est-à-dire que les incontestables succès des vedettes doivent simplement étayer et mettre en valeur le prodigieux travail anonyme et les résultats obtenus par l'équipe. »

I

TROIS HOMMES, UN AVION

L'aviation commerciale est née en 1917. Elle est née de la rencontre de plusieurs faits historiques, de préoccupations économiques et de la volonté de quelques hommes. Paradoxalement, elle a précédé l'apparition d'un matériel technique adapté. Didier Daurat, l'un des hommes qui l'ont créée, avait coutume de dire, en parlant de ceux qui l'ont faite avec lui : « Ils ont réalisé l'aviation commerciale sans avions commerciaux. »

L'aviation commerciale naît simultanément aux États-Unis et en Europe. Pour le vieux continent, c'est à la France qu'échoit le mérite, pour le « plus lourd que l'air », de dépasser le stade de l'engin sportif et de la machine de guerre.

Aux États-Unis, la liaison postale aérienne de 5 000 kilomètres entre les rivages de l'Atlantique et ceux du Pacifique sera inaugurée le 15 mai 1918. En Europe, le jour de Noël de la même année, un avion postal reliera Toulouse à Barcelone : moins de 400 kilomètres en contournant les Pyrénées par Port-Vendres. Ce second exploit paraît dérisoire par rapport au premier. Et pourtant il marquera le point de départ d'une des plus haletantes aventures humaines de l'ère industrielle. La « Postale » américaine, conçue dans un cadre gran-

diose, mais national, formera des hommes d'une dimension mondiale, comme Charles Lindbergh, mais qui iront ailleurs glaner records et « premières ». La Ligne partie de Toulouse, en revanche, produira des Guillaumet, des Mermoz, des Saint-Exupéry qui, tous, accompliront leur destin dans une œuvre quotidiennement renouvelée qui les conduira jusqu'à Santiago du Chili. En même temps, avec eux, l'aviation de service internationale deviendra une réalité. C'est pourquoi, ce qui se passe en France, en 1917, marque la véritable naissance de l'aviation commerciale.

1917 est pour la France la quatrième année d'une guerre dont l'ampleur et la dureté lui assurent déjà le nom de « grande ». Malgré la récente entrée en guerre des Américains, la situation sur le front n'est pas brillante. Les offensives franco-britanniques échouent. Des mutineries se produisent au sein d'une armée française combattant dans des conditions inhumaines. Philippe Pétain va remplacer le général Nivelle à la tête de l'État-Major.

A l'autre bout de l'Europe, sur le front russe, c'est l'incertitude. En février et mars de graves événements se sont produits à Petrograd : des unités militaires se sont solidarisées avec les ouvriers et les paysans affamés qui réclament la paix et un nouvel ordre social. Le tsar Nicolas II a abdiqué. Lénine est rentré d'exil ; son programme immédiat tient en trois mots : « Le pain, la terre, la paix. » Mais les forces contre-révolutionnaires s'organisent. Lénine doit repartir en Finlande et c'est un social-démocrate nommé Kerenski qui prend la tête d'un gouvernement russe chancelant.

Ce souffle nouveau venu de l'Est balaie toute l'Europe, par-dessus les tranchées. En Autriche-Hongrie, les Tchèques et les Slaves du Sud réclament leur autonomie. Des craquements se font aussi entendre dans l'édifice autocratique de l'autre Empire central :

un parti social-démocrate indépendant déclare en Allemagne lutter contre la poursuite de la guerre ; les grèves se multiplient dans l'industrie d'armement.

La guerre, elle, continue, toujours aussi meurtrière, mais avec une sorte d'indécision. On dirait qu'elle reprend son souffle avant l'explication finale. Quelle que doive en être l'issue, il devient évident qu'elle ne pourra pas durer éternellement. Et, consciemment ou non, tout le monde pense à l'après-guerre.

C'est le cas d'un industriel de trente-quatre ans qui vient d'obtenir du ministère de la Guerre à Paris une commande proprement fabuleuse : mille avions Salmson à construire. Car si les aviateurs n'ont pas encore d'uniforme, si l'armée de l'air en tant que telle n'existe pas encore, ils sont des milliers de fantassins, de cavaliers, de chasseurs alpins, d'artilleurs, de marins, de sapeurs, de coloniaux, à porter sur le côté gauche de leur vareuse les ailes déployées de l'aviation militaire. Et, au-dessus des champs de bataille de France, les avions, tant français, anglais et américains qu'allemands se comptent par centaines. Quant aux appareils qui percutent le sol, abattus en combat aérien ou simplement victimes d'une panne, ils sont des dizaines tous les jours. Du moins les jours de beau temps, car la toute jeune guerre aérienne s'arrête avec les nuages et la pluie, faute de visibilité...

Le jeune industriel s'appelle Pierre-Georges Latécoère. A vingt-deux ans, il sort de l'École centrale, cette pépinière d'ingénieurs sûrs d'eux, dont la primauté dans le monde industriel français n'est battue en brèche que par les polytechniciens, les « X ». Il se retrouve à la tête de l'entreprise familiale, fondée à Bagnères-de-Bigorre par son père disparu prématurément. Il s'agit d'ateliers de scierie mécanique, une affaire en plein développement. Pierre-Georges, garçon sérieux et séduisant, est un ingénieur compétent. Tout le désigne excellent ges-

tionnaire, le parfait chef d'entreprise dans la meilleure tradition du XIX[e] siècle.

Entre 1905 et 1914, Latécoère poursuit avec la plus grande réussite l'œuvre de son père. En neuf ans, il est devenu un industriel important et prospère. Il a acquis de nouvelles usines à Montaudran, dans la banlieue de Toulouse. Il a pignon sur rue à Paris, boulevard Haussmann. Il a voyagé en Europe de l'Est et ramené des commandes de Hongrie et de Roumanie. Ses entreprises ont pour dix années de travail assuré, grâce notamment à d'importantes commandes de wagons pour la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

En août 1914, à la déclaration de guerre, la faiblesse de sa vue lui vaut d'être « affecté spécial ». Il a toujours porté binocle. Mais la situation de « planqué » ne convient guère à ce tempérament actif et généreux. Il s'engage comme deuxième classe dans l'artillerie. Il n'y restera que quatre mois. Un général l'entendant décrire avec précision les défauts d'une pièce tranchera : « Ce phénomène rendra plus de services à son pays à la tête d'une industrie qu'au cul d'un canon ! »

C'est ainsi que Pierre-Georges Latécoère se retrouve à la direction de ses usines. Rendra-t-il autant de services à lui-même qu'à son pays ? Certains l'accuseront d'avoir été parmi les profiteurs de la guerre mondiale. Le fait est qu'il fait partie, apparemment sans se poser de questions, du petit nombre des « marchands de canons ». Ses ateliers de Montaudran s'étendent à vue d'œil : leur client principal est le ministère de la Guerre. On y fabrique des obus de gros calibre et des plaques de blindage. Bientôt, à ces fabrications « classiques », viennent s'ajouter des pièces pour moteurs d'avions. Et, enfin, c'est la colossale commande : mille avions de combat Salmson.

A trente-quatre ans, Latécoère devient avionneur avec l'énergie et la ténacité qu'il montre en toute chose. Pendant deux mois, il travaille alternativement un jour sur deux à Paris et à Toulouse, passant toutes ses nuits dans un wagon-lit entre les deux villes. On dit à son sujet : « Quand les trains ne marcheront plus, on mettra un moteur au pied de son lit... »

Les ateliers de Montaudran vivent dorénavant par l'aviation et pour l'aviation. Toulouse, réputée jusque-là comme une cité aux traditions littéraires et artistiques, prend rang comme un des principaux centres en France de l'industrie aéronautique naissante.

Pendant que les Salmson sortent de ses usines agrandies, en avance sur les délais fixés, Latécoère, incapable de ne pas penser en termes de prospective, comme on dirait aujourd'hui, réfléchit à l'avenir. C'est bien beau de faire fortune en construisant des avions qui vont aller se perdre dans le feu de la bataille, au-dessus de la Picardie ou de la Champagne. Pour le moment, les débouchés pour l'aéronautique sont assurés. Mais qu'en sera-t-il, une fois la paix revenue, cette paix qui finira bien par conclure le massacre ? Que deviendront ces centaines, ces milliers d'appareils ? A quoi pourra bien servir toute cette infrastructure de fabrication, ces chaînes de montage ?

Pierre-Georges Latécoère entend que son industrie puisse continuer à tourner en temps de paix. Et, peu à peu, une idée germe dans son cerveau inventif : si les avions transportent des bombes, ils pourront bien transporter des marchandises, des passagers... et aussi, bien sûr ! du courrier : puisqu'il s'agit d'une denrée à la fois précieuse, devant être acheminée rapidement et surtout légère et peu encombrante... L'industriel de Toulouse se renseigne. Il apprend qu'aux États-Unis la poste aérienne est déjà à l'étude.

Alors, il n'hésite plus. D'ailleurs, a-t-il vraiment hésité ? Il parle de son idée à sa mère, une femme en apparence discrète, mais qui joue un rôle important dans les affaires de Latécoère. Depuis la mort de son mari, elle a consacré toute son énergie à aider son fils chéri dans ses entreprises. Et Pierre-Georges n'a qu'à se féliciter de l'active présence de sa mère à ses côtés, de ses conseils et de son appui.

La deuxième personne que Latécoère met au courant de ce qui devient rapidement un projet concret, c'est son meilleur, peut-être son seul véritable ami : Beppo de Massimi.

Les deux hommes sont pourtant bien dissemblables. Autant Latécoère est petit, sec, nerveux, toujours trottinant, autant Massimi est grand, bel homme, affable, élégant dans chacun de ses gestes. Le premier est un pur produit d'une bourgeoisie provinciale subitement enrichie par la révolution industrielle du XIX[e] siècle ; le second est un aristocrate authentique.

Beppo de Massimi est né à Naples en 1875. Il est donc de huit ans l'aîné de Latécoère. Lorsqu'il trouve dans son berceau une fortune sérieusement entamée, mais un titre de marquis tout à fait reconnu, sa ville natale a perdu depuis quinze ans déjà son rang de capitale du royaume des Deux-Siciles pour devenir une cité provinciale du tout nouveau royaume d'Italie.

Pour le jeune Beppo, rapidement dévoré par la passion de l'art, de la littérature, des belles manières et d'une vie pétillante où l'on brasse avec désinvolture les idées les plus diverses, Naples devient vite un cadre étriqué. Dès qu'il a obtenu une licence ès lettres, une invitation d'un cousin vivant à Paris lui fournit l'occasion de découvrir les bords de la Seine. C'est le coup de foudre. Le jeune Napolitain devient passionnément parisien, comme beaucoup d'étrangers à cette époque qu'on appellera « belle ».

Il est vrai que le Paris du début du XX[e] siècle offre à Beppo de Massimi toutes les possibilités de faire ce qu'il aime par-dessus tout : briller. Étrange Paris que celui de la « belle époque ». Tout le monde parle du conflit qui menace — et qui finira par éclater. Pourquoi ? On ne le sait pas très bien. Les structures de la société industrielle craquent, des lézardes apparaissent dans sa belle façade, laissant entrevoir des soubassements dont le « beau monde » préférait jusque-là tout ignorer. L'affaire Dreyfus a rendu douloureusement tangible la notion de dignité de l'homme. Le syndicalisme et le socialisme donnent la parole à ceux que l'on croyait être des machines humaines : les travailleurs. Les idéologies prennent du corps et des couleurs pour répondre aux interrogations nouvelles.

On essaie bien de camoufler tout cela par une agitation de façade. On danse le french cancan. On se promène dans les allées du bois de Boulogne au volant de ces automobiles à pétrole qui soulèvent des nuages de poussière. On se passionne pour ces machines bizarres qui défient les lois de la pesanteur et pour ces fous volants qui les pilotent, qu'ils s'appellent Santos-Dumont ou Jules Védrines.

Jules Védrines justement a parmi ses élèves Beppo de Massimi. Le marquis napolitain a été tout de suite conquis par ce qui n'est alors qu'un sport, un sport coûteux, dangereux, bref un sport à la mode. Il tient à ajouter à sa réputation de séducteur, de cavalier élégant, d'excellent escrimeur, celle d'aviateur.

Quand éclate la guerre, Massimi n'hésite pas longtemps. Entre sa patrie d'origine, l'Italie, dont la politique paraît d'abord pencher plutôt en faveur des empires centraux, et sa patrie d'adoption et d'élection, il choisit. Il s'engage dans l'armée française et demande d'être affecté dans la seule arme qui lui semble convenir à son style et à son exubérance : l'aviation.

Mais le pilotage sportif sous la houlette de Védrines est une chose, les servitudes du front en sont une autre. Le marquis, coqueluche des salons parisiens, a bien du mal à se faire admettre dans une organisation guerrière où la discipline, même dans l'aviation, reste, suivant l'expression consacrée, la force principale. D'autant plus que ses talents de pilote ne semblent pas évidents et que son âge — la quarantaine — constitue un handicap certain. Il se trouve donc écarté des escadrilles d'« archanges » de la chasse pour rejoindre les unités chargées de l'observation ou du bombardement. En vérité, Massimi ne doit qu'à ses relations parisiennes de continuer à voler. Mais il vole comme observateur ou comme mitrailleur. Il montre dans les missions auxquelles il participe un courage reconnu par tous. Il est cependant distrait, négligent pour des détails matériels, au point d'avoir souvent des « pépins ». Les pilotes n'aiment pas tellement l'avoir pour équipier et ses missions se raréfient. Il se console, non sans une certaine amertume, en retrouvant, au cours de ses permissions, la vie brillante et futile des soirées parisiennes, les allées du Bois, les salles d'escrime et son ami Latécoère.

L'amitié entre Pierre-Georges Latécoère et Beppo de Massimi date de 1905, l'année même où l'ingénieur frais émoulu de Centrale se retrouve à la tête de l'entreprise paternelle de Bagnères-de-Bigorre.

A cette époque, Latécoère voue une grande admiration à Napoléon, modèle d'homme d'action. Et comme il met déjà beaucoup de méthode dans tout ce qu'il fait, il veut tout connaître sur l'Empereur des Français et passe ses loisirs à rechercher, chez les bouquinistes, des livres rares consacrés au Consulat et à l'Empire. C'est dans une de ces échoppes qu'un jour de 1905 il fait la rencontre de Beppo de Massimi.

Le marquis passait par là. Il flânait sur les quais de la rive gauche. Arrêté pour feuilleter quelques revues,

son regard est attiré par le manège de ce jeune homme à binocle, vêtu convenablement mais sans fantaisie, qui discute âprement avec le marchand le prix d'un ouvrage sur Napoléon. Latécoère possède la tranquille assurance du bourgeois qui connaît le prix des choses et n'entend pas se « laisser avoir ». Cette opiniâtreté à marchander agace un peu l'aristocrate, surtout de la part d'un tout jeune garçon. Massimi ne peut s'empêcher de jouer les grands seigneurs dédaigneux de l'argent : lui aussi aime les livres rares, mais il part du principe que le plaisir n'a pas de prix. Il intervient brusquement entre le bouquiniste et Latécoère en tranchant le débat. Il tend au marchand la somme que celui-ci réclamait et s'empare du livre convoité par le jeune centralien qui en reste médusé. Massimi éclate de rire. Il n'est pas fâché de la leçon qu'il croit avoir administrée à ce blanc-bec. Et comme il a bon cœur, il joue de l'autorité que lui ont conférée son geste et sa prestance pour inviter Latécoère au bistrot du coin.

Réticent, Latécoère finit par accepter, impressionné et intrigué à la fois par la personnalité de Massimi. Le marquis, pour se faire pardonner, lui propose de lui revendre le livre au prix payé. C'est un jeu. Obstiné, Latécoère n'en offre que trois francs de moins. Il est têtu et surtout fort économe. Le livre demeure la propriété de Massimi comme une sorte de gage d'une amitié qui se transformera en une affection fraternelle. Le marquis napolitain fera découvrir à son cadet les plaisirs et les secrets du « Tout-Paris ». Le jeune ingénieur initiera son aîné aux raisonnements propres à l'ère industrielle, aux mécanismes économiques et financiers dont Massimi ne connaissait jusque-là que la théorie. Et, durant des années, le jeu se poursuivra entre eux à propos de ce livre que Latécoère voudra toujours payer trois francs de moins...

Au début de 1917, Beppo de Massimi est affecté à

l'escadrille C-227 relevant du Grand Quartier général. Il a le grade de sous-lieutenant et les ailes déployées de l'aviation ont été cousues sur sa vareuse de cavalier coupée par un des meilleurs tailleurs de Paris. L'escadrille est basée à La Cheppe, près de Châlons-sur-Marne. La mission des seize avions Letord la composant consiste à régler les tirs de l'artillerie à longue portée. Son emblème est une tête de Gaulois rouquin, due au dessin d'un certain lieutenant Duplessis. Celui-ci s'est inspiré pour son œuvre du nom et du visage du commandant de l'escadrille, le capitaine Roux, un géant artilleur venu à l'aviation.

A la C-227, Massimi fait la connaissance d'un lieutenant de vingt-six ans du nom de Didier Daurat. Cet ancien chasseur à pied a une solide réputation d'homme taciturne, peu enclin aux extravagances. Apparemment l'opposé du fougueux Napolitain. Et pourtant Daurat va devenir l'ami de Massimi et celui-ci va vouer à son cadet une admiration sincère.

Le monde de Didier Daurat n'a rien à voir avec celui de Pierre-Georges Latécoère ni avec celui de Beppo de Massimi. La bourgeoisie industrielle et l'aristocratie sont bien loin de la banlieue ouvrière de Montreuil-sous-Bois où, le 2 janvier 1891, la naissance d'un garçon vient agrandir la famille d'un chauffeur-mécanicien de la Compagnie du Gaz, un Auvergnat nommé Daurat, et de son épouse, venue de Lorraine. C'est un foyer très modeste, dont le souci principal sera d'assurer à ses enfants — et surtout à l'unique garçon — la possibilité de s'élever dans l'échelle sociale. Pour cela, on inculque au petit Didier la valeur du travail et de la persévérance, celle de la modestie et de la discipline. Son père se tient éloigné des mouvements revendicatifs qui commencent à donner une identité au monde ouvrier. Le souffle du XX^e^ siècle ne semble pas l'effleurer.

Didier est un garçon solide, assez doué. A l'école communale, l'instituteur est content de lui : il s'applique au travail et paraît surtout attiré par les sciences exactes. Aussi, à quinze ans, il va être admis comme boursier demi-pensionnaire à l'École d'horlogerie. Horloger... ouvrier d'abord... artisan ensuite... patron peut-être un jour... l'avenir de Didier semble tout tracé, à la grande satisfaction de ses parents. Il travaille dur et dépense son trop-plein d'énergie physique dans des courses cyclistes d'amateur entre Montreuil et Saint-Mandé.

En 1910, à dix-neuf ans, Didier Daurat est admis à l'École des Travaux publics. C'est plus que son père et sa mère n'espéraient. Grâce à l'éducation qu'ils lui ont donnée, grâce à l'instruction publique, grâce aussi à son intelligence et à son travail, le fils d'ouvrier va pénétrer par la porte étroite dans ce qu'il croit être la nouvelle aristocratie du prolétariat : la technique scientifique. Parmi ses condisciples, il compte un certain Jaeger qui s'illustrera plus tard dans la construction d'instruments de mesure. Comme à l'École d'horlogerie, Didier Daurat se donne tout entier à ses études. C'est la cosmographie qui l'attire le plus. Il dira plus tard que l'étude scientifique des courses des astres et son application mécanique, l'horlogerie, développent les notions d'harmonie et de hiérarchie, « également indispensables au commandement », ajoutera-t-il.

Mobilisé dans l'infanterie à la déclaration de la guerre, Daurat se distingue sur le front et obtient bientôt les galons d'officier. En plus de son courage, calme et résolu, son aptitude au commandement contribue à son ascension dans la hiérarchie militaire. Et c'est en tant que sous-lieutenant qu'il est assez grièvement blessé à Verdun au début de 1916 : il a plusieurs éclats d'obus dans la tête. On l'envoie en convalescence dans un des grands hôtels de Vichy réquisitionnés pour les blessés du front.

Paradoxalement, c'est dans ce décor vieillot de la célèbre ville d'eau que s'éveille sa vocation d'aviateur. Tout simplement. Dans le droit fil de son tempérament raisonné et méthodique.

Parmi la foule des convalescents, des cavaliers, des fantassins, des artilleurs, quelques aviateurs déambulent dans Vichy. D'abord, ils agacent Daurat par leurs airs supérieurs, par les récits plus ou moins exagérés qu'ils font de leurs exploits. Mais, peu à peu, le sous-lieutenant d'infanterie fait la part des choses. Il commence à entrevoir que la guerre, ce n'est pas toujours le froid, la pluie et l'angoisse d'une mort venant par surprise.

Il apprend ainsi qu'on peut faire la guerre au-dessus de la boue et des poux, dans un ciel clair, et surtout voir son adversaire face à face. Et l'attire encore davantage peut-être la part de mécanique qui entre dans le combat de l'aviateur. Ces machines volantes, auxquelles il ne s'était jamais intéressé auparavant, commencent à le fasciner. Finalement, pour assurer le maximum de chances de survie, sinon de victoire, au pilote, leurs moteurs doivent tourner comme des horloges...

Daurat se décide vite. En juin 1916 il demande sa mutation dans l'aviation. Elle est rapidement acceptée, compte tenu des états de service du jeune sous-lieutenant de chasseurs à pied, et, le 16 décembre de la même année, il passe son brevet de pilote. « C'est ma véritable naissance », dira-t-il plus tard, comme si jusqu'à vingt-six ans il avait fait fausse route dans l'ignorance de l'aviation. En même temps, il se voit promu au grade de lieutenant et décoré de la croix de guerre avec palmes. Sa première affectation le conduit à La Cheppe, à l'escadrille C-227 de reconnaissance et d'observation.

Le 30 mai 1917, le lieutenant Daurat pilote un Letord loin derrière les lignes allemandes. Il s'agit d'une mission de routine. Derrière lui, un mitrailleur surveille attentivement les environs, tandis qu'un observateur s'applique à prendre des clichés de la zone survolée. La coordination doit être parfaite entre l'observateur et le pilote, de manière à ce que les photographies soient prises dans un alignement satisfaisant.

Soudain, cinq chasseurs à croix noire, des L.V.G., apparaissent autour du Letord et ouvrent le feu. Daurat amorce un virage et cherche cette fois à synchroniser les mouvements de son avion avec les indications que lui hurle le mitrailleur qui riposte au tir des Allemands. Mais les cris du mitrailleur, comme l'aboiement de sa mitrailleuse, s'arrêtent brusquement. Daurat se retourne et voit le visage du mitrailleur affaissé contre le rebord du cockpit. Mort ? Blessé ? De toute façon, la survie de l'équipage tout entier ne dépend plus que de l'habileté du pilote.

Enchaînant les manœuvres les plus imprévisibles pour l'adversaire, Daurat essaie de ramener sa machine vers l'Ouest, vers les lignes françaises. Le moteur, poussé à plein régime, hurle. Mais les cinq allemands suivent, comme une meute de chiens harcelant un cerf épuisé. Daurat sent des balles crever la toile des ailes de son avion. Tout d'un coup, au vacarme des six moteurs et aux saccades des mitrailleuses ennemies vient s'ajouter un bruit supplémentaire, tout proche, comme si sa propre mitrailleuse était repartie. L'espace d'un éclair, Daurat se retourne et ce qu'il voit lui redonne de l'espoir. Le visage du mitrailleur a disparu à l'intérieur du cockpit, mais il a été remplacé par celui de l'observateur, le sous-lieutenant Huguenin, qui prenant le relais, tire tant qu'il peut en direction des avions allemands. Du coup, ceux-ci sont obligés de s'éloigner un peu et leurs tirs deviennent moins précis.

La mitrailleuse du Letord ne se taira qu'au-dessus

des lignes françaises. Les Allemands auront abandonné leur chasse. Mais, à l'atterrissage à La Cheppe, c'est le cadavre du sous-lieutenant Huguenin que l'on retirera du cockpit. Son sacrifice aura permis au mitrailleur blessé et au pilote d'avoir la vie sauve.

Quant à Daurat, sa conduite lui vaudra sa sixième citation à l'ordre de l'armée et le grade de chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire. L'ordre numéro 5293 du 14 juillet 1917 contiendra ce passage :

« ... a tenu tête héroïquement aux attaques de cinq avions ennemis. Grâce à son sang-froid et à son habileté a pu ramener dans nos lignes son appareil criblé de balles... »

A la C-227, le sous-lieutenant de Massimi n'est guère plus apprécié qu'il l'a été dans les autres formations où il a servi. Les clichés qu'il a ramenés des missions auxquelles il a participé ne sont pas convaincants ; certains ne sont même pas utilisables, manquant de netteté ou d'alignement. Aussi les pilotes essaient-ils de ne pas avoir le marquis dans leur équipage. Massimi ronge son frein.

Il est d'autant plus surpris lorsque le lieutenant Daurat, tout auréolé encore des circonstances de son retour mouvementé du 30 mai, lui propose tout simplement de prendre la place du sous-lieutenant Huguenin, de devenir son coéquipier.

— Je vous prie de m'excuser, lui dit-il : je ne sais rien faire...

Daurat le regarde avec un soupçon de sourire sous sa courte moustache sombre. Il lui répond :

— Je vais vous apprendre.

Et il entreprend, effectivement, d'expliquer à Massimi le fonctionnement, les réactions d'un moteur d'avion, le démontage d'une mitrailleuse, les réflexes de synchronisation nécessaires entre le pilote et l'observateur pour que les plaques sensibles de l'appareil photo-

graphique de l'avion enregistrent des renseignements immédiatement utilisables par les artilleurs. Les deux hommes passent ainsi des soirées dans les hangars ou dans le laboratoire. Daurat emmène son « élève » en mission et les résultats qu'ils rapportent sont jugés tout à fait convenables. Peu à peu se crée entre eux un esprit d'équipage et, à l'escadrille, l'ostracisme dont semblait frappé Massimi s'efface comme par enchantement.

Pourquoi Daurat s'attache-t-il ainsi à aider un homme aussi dissemblable de lui, de seize ans son aîné ? Parce que, déjà, l'idée d'aviation s'associe chez lui étroitement à la notion d'effort collectif, de responsabilité partagée, à l'esprit d'équipe. Il ne peut pas supporter de voir un des aviateurs de l'escadrille demeurer inutilisé, constituer un poids mort. Son souci premier est de l'intégrer à l'unité dont il fait partie, d'autant plus que, par-delà les « pépins » qui lui arrivaient trop souvent, Massimi l'a impressionné par son courage, par sa volonté de servir la France et par sa générosité. En le prenant en main, Daurat révèle déjà son extraordinaire instinct pour détecter les hommes capables d'actions désintéressées et suivies, ce même instinct qui, plus tard, en retenant avec lui des personnages aussi dissemblables que Saint-Exupéry, Guillaumet, Mermoz, Reine, Delaunay ou Lécrivain, lui permettra de bâtir une œuvre collective sans précédent.

Pour sa part, l'« aristocrate boulevardier » accepte de se salir les mains à trifouiller dans les moteurs d'avion, à démonter et à remonter des mitrailleuses. Il découvre aussi la camaraderie des mécaniciens de l'escadrille. Et, avec son intelligence aiguë, il sait juger la valeur de chef, d'organisateur, que révèle Daurat par son attitude à son égard. Il saura s'en souvenir.

De ceux qui seront les « pionniers de l'impossible »,

de ceux qui feront « l'aviation commerciale sans avions commerciaux », nous connaissons donc les trois principaux : Latécoère, Massimi, Daurat. Il manque cependant quelque chose d'essentiel : un avion, même s'il n'a rien de commercial. Lui aussi se révèle en cette année 1917.

C'est un biplan, il ne paie pas de mine. Un peu Daurat avec ses allures d'officier de réserve, dans sa vareuse trop grande pour lui. Il a été baptisé Breguet XIV et équipé d'un moteur Renault de 300 chevaux, qui lui permet de voler à une altitude considérable pour l'époque. Il possède un étrange tuyau d'échappement dressé au-dessus du capot qui fait penser à une corne de rhinocéros. Il a aussi une particularité invisible à première vue, mais très importante : il comporte des pièces fabriquées dans un métal nouveau, le duralumin, un alliage à la fois léger et de haute résistance mécanique.

Des Breguet XIV viennent à la C-227 remplacer les Letord. Les qualités d'endurance, de maniabilité et de solidité du nouvel avion séduisent tout de suite Daurat. Massimi partage son enthousiasme et, au cours d'une permission à Paris, il en parle en termes dithyrambiques à Latécoère.

— Qu'a-t-il de spécial, ce Breguet ? interroge Latécoère sceptique et légèrement irrité en tant qu'avionneur concurrent de Breguet.

— Beaucoup de choses, mais surtout des pièces en duralumin, répond Massimi avec assurance.

Latécoère penche la tête pour le regarder pardessus ses besicles, un peu ironique :

— Bigre ! Te voilà devenu ingénieur... Comment sais-tu ça ?

— C'est mon pilote, mon coéquipier qui me l'a expliqué. Le lieutenant Daurat. Un type très intéressant.

II

« ON ÉCRIT TOUS LES JOURS... »

L'été 1918 ne ressemble pas à celui de 1917. La guerre dure toujours, mais, cette fois, on en sent la fin toute proche. Sur le front de l'Est, d'ailleurs, les canons se sont tus. La toute jeune République des Soviets a signé la paix. Ce qui se passe en Russie, devenue la « patrie des travailleurs », a de profondes répercussions dans le reste de l'Europe et l'on se demande, dans les capitales du vieux monde capitaliste, si le nouvel ennemi n'est pas le pays de Lénine...

Quoi qu'il en soit, la situation sur le front français change radicalement. Les troupes américaines arrivent maintenant en nombre ; le général Foch est à la tête des armées alliées. Il attaque sur la Marne et vers Amiens. Le 8 août 1918 sera le « jour noir de l'armée allemande » et les chefs militaires prussiens exigeront du Kaiser une demande d'armistice.

Didier Daurat et Beppo de Massimi ne sont plus dans la même escadrille. Promu capitaine, nommé commandant d'une nouvelle escadrille de bombardement, la BR 231, Daurat participe intensément aux opérations offensives alliées. Au cours d'une mission, il découvre, à une centaine de kilomètres au nord-est de Paris, l'emplacement de la « grosse Bertha », dont les obus occasionnent depuis plusieurs semaines des dégâts assez

importants dans la capitale. Peu après, il se retrouve, à la suite d'une vaste action de bombardement, seul survivant des dix-neuf pilotes de l'escadrille. Survivant, mais sérieusement blessé à la main droite. Il réussit à ramener son avion tout en tenant le bras touché tendu vers le ciel, évitant ainsi une hémorragie trop importante. Il n'en reste pas moins qu'à peine atterri, il s'écroule sans connaissance. Il se retrouve de nouveau à l'hôpital, avec maintenant huit citations, mais sans escadrille.

Pendant ce temps, à Paris, Pierre-Georges Latécoère, qui sent la paix venir, se hâte de concrétiser ses projets. Avec Massimi, il met au point un plan tellement ambitieux qu'il en paraîtra utopique lorsque, le 7 septembre 1918, l'industriel le soumettra au sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, Jacques Dumesnil.

Ce plan, le voici : il s'agit de créer une ligne aérienne régulière entre la France et l'Argentine : 12 500 kilomètres de Toulouse à Buenos Aires, alors que le premier vol en ligne droite de plus de mille kilomètres, considéré comme un exploit, n'a eu lieu que le 20 juin 1916...

Tous les détails de ce projet sont révolutionnaires pour l'époque. D'abord la notion même de ligne aérienne régulière, alors que l'avion est presque encore synonyme d'engin fantasque, capricieux, sujet à toutes sortes d'influences imprévisibles : le temps, la médiocre fiabilité des moteurs, l'exigence de terrains plats pour décoller et atterrir ; et aussi l'humeur et la forme des pilotes, qui se considèrent comme des êtres supérieurs, à part, pour lesquels l'exploit individuel est une sorte de religion, cependant que les notions de régularité, d'assiduité, de prévoyance, semblent ravalées au rang de basses préoccupations terriennes, dont, précisément, ils se sont affranchis en partant à la conquête du ciel.

A qui veut l'entendre — à commencer par son ami

Massimi — Latécoère affirme que ses avions iront à Buenos Aires en quatre jours, et cela avant trois ou quatre ans. Au moment où il le dit, il faut au minimum vingt-trois jours pour effectuer le trajet. Aussi se garde-t-il de claironner les mêmes objectifs à court terme en soumettant ses études au ministre Dumesnil. Plus modestement, il prévoit sept jours pour joindre Toulouse à la capitale argentine. Il tient compte, en effet, de l'obstacle insurmontable, dans l'état du moment de la technique aéronautique, que représente l'Atlantique Sud. En attendant que l'avion puisse franchir l'Océan, le transport du courrier d'Afrique en Amérique sera assuré par des bâtiments rapides spéciaux ; pourquoi pas des avisos de la Marine nationale rendus disponibles par la fin des hostilités ? Ces bateaux pourront, par exemple, circuler entre les îles du Cap-Vert, au large de Dakar, et l'îlot Fernando de Noronha, au large de la ville brésilienne de Natal.

Mis à part ce secteur maritime, sur tout le reste de la future Ligne de Latécoère, le courrier voyagera uniquement par voie aérienne : treize heures de vol de Toulouse à Casablanca ; un jour et demi de Casablanca à Dakar ; six heures d'hydravion, au-dessus de l'océan, de Dakar aux îles du Cap-Vert. Ensuite, après l'intermède des avisos, un autre hydravion, parti de Fernando de Noronha, mettra cinq heures pour joindre Recife, au Brésil ; de là, quatorze heures d'avion jusqu'à Rio de Janeiro ; enfin une dernière étape de quinze heures de Rio à Buenos Aires.

Tout cela paraît relativement simple. Et pourtant... il suffit de reporter le tracé de cette Ligne sur la carte de n'importe quel atlas d'écolier pour, comme Jacques Dumesnil, parler d'utopie. Entre Toulouse et l'Espagne, il y a la barrière des Pyrénées, dont les pics se dressent jusqu'à deux ou trois mille mètres d'altitude et dont le climat est on ne peut plus instable. Il y a ensuite la péninsule Ibérique, elle-même sujette à de brusques variations de temps, à des tempêtes violen-