

MÉMOIRES

ROLAND GARROS

MÉMOIRES

suivi de

JOURNAL DE GUERRE

Préface de
PHILIPPE FOREST

Avant-propos et dossier de
JEAN-PIERRE LEFÈVRE-GARROS

PHÉBUS

© Libella, Paris, 2016.

I.S.B.N. : 978-2-7529-1051-6

PRÉFACE DE PHILIPPE FOREST

L'HOMME QUI EMBRESSAIT LES NUAGES

1

J'ai longtemps cru à une fable.

J'allais écrire : à une blague.

Sur la foi – si j'ose dire! – de quelques lignes de Blaise Cendrars dont la faculté à falsifier sa vie fut telle que, dans l'esprit du lecteur le mieux crédule, elle finit par jeter un doute même sur la plus authentique des anecdotes que l'écrivain rapporte.

Les lignes dont je parle se trouvent dans *Le Lotissement du ciel*, le dernier des grands textes de Cendrars et peut-être le plus sous-estimé, le plus insoupçonné des chefs-d'œuvre littéraires de notre vieux vingtième siècle. En 1949, le légendaire et lointain poète de *La Prose du Transsibérien* et de *Pâques à New-York* y mène à son terme l'entreprise autobiographique commencée par lui quatre ans plus tôt avec *L'Homme foudroyé*.

« Des Mémoires qui sont des Mémoires sans être des Mémoires », dit-il.

Dans son livre, Cendrars célèbre, des étoiles aux oiseaux en passant par les morts et les saints, tout ce qui est au ciel : ce ciel nouveau, né avec son siècle, où en quelques décennies se sont mis à tourner ces étranges objets nés de l'inventivité des hommes, que Clément Ader, paraît-il, fut le premier à baptiser

des « avions », merveilleuses machines qui portaient la promesse d'une paix enfin acquise entre des peuples partageant la même petite planète mais qui devinrent aussitôt les instruments d'une destruction comme la terre n'en avait encore jamais connu de semblable.

2

Nous sommes près de Carvin, dans le Pas-de-Calais, à l'époque de ce que l'on appelle la « drôle de guerre » que Cendrars suit comme correspondant auprès des forces britanniques. La First Brigade est en manœuvre, exposée à une hypothétique attaque de la Luftwaffe. L'auteur futur du *Lotissement du ciel* a de longues conversations avec un prêtre irlandais, l'aumônier des Welsh Fusiliers. Elles portent sur la légende de Joseph de Cupertino, moine italien que ses prouesses inégalées en matière de lévitation contribuèrent à canoniser, faisant de lui le saint patron des aviateurs. Par association d'idées, Cendrars se met à songer au *Journal* de Roland Garros et plus particulièrement à ses premières pages dans lesquelles le pionnier de l'aéronautique se rappelle comment enfant il rêvait déjà de voler.

« Ce *Journal*, écrit Cendrars en 1949, est toujours inédit. Garros l'a fait taper à cinq exemplaires et l'a remis personnellement à cinq de ses amis, pour la plupart de ses anciens compagnons d'aventures à La Nouvelle-Orléans, à Mexico, à La Havane, sous la condition expresse de ne jamais le publier ni de le communiquer à la presse. J'avais tout de même réussi à entrer en possession de l'un de ces cinq exemplaires mais il a disparu, ainsi que tous mes autres papiers, lors du pillage de ma maison des champs en Seine-et-Oise, fin juin 1940. Mon exemplaire était un manuscrit de deux cent quatre-vingt-six feuillets, soigneusement dactylographiés au recto et au verso, sur un papier de Hollande, d'un petit format écu, genre papier à lettres d'une femme du monde ou du demi, sans interligne,

sans paragraphes et sans marge aucune, de la dactylographie en bloc, du travail consistant, comme bétonné, sans une faute, sans une rature. De l'ouvrage bien faite. Je n'ai jamais vu un tel boulot. Raconter de qui je le tenais serait écrire un roman. Peut-être le ferai-je un jour; mais rien n'est moins certain.»

Ce roman, on s'en doute, Cendrars ne l'a jamais écrit. L'histoire promise en semble d'ailleurs si invraisemblable que le lecteur – ce fut mon sentiment – se trouve fort tenté d'imaginer qu'elle doit tout aux élucubrations de l'écrivain et que le mystérieux manuscrit qu'il prétend avoir reçu, lu et puis perdu a toutes les apparences d'une pure fiction : une sorte de livre-fantôme dépourvu de réalité et fabulé de toutes pièces afin d'alimenter la légende de son auteur supposé.

3

Pourtant, le *Journal* de Roland Garros existe bel et bien.

J'en ai sous les yeux la copie réalisée d'après l'exemplaire que détient le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. La dactylographie ne ressemble pas du tout à la description qu'en donne *Le Lotissement du Ciel*. La page de titre – qui nomme *Mémoires* ce que Cendrars appelle *Journal* – donne quelques indications sur le circuit que suivit le manuscrit. Il n'est guère moins romanesque que celui dont parle Cendrars. Les *Mémoires* de l'aviateur auraient été rédigés lors de sa longue captivité en Allemagne entre 1915 et 1918 et plus précisément dans les cellules des «camps de représailles» où son insubordination avait valu à Garros d'être envoyé. Le manuscrit lui en aurait été confisqué par ses geôliers qui l'auraient conservé après l'évasion de leur prisonnier. C'est auprès d'eux que l'aurait retrouvé un certain Jean Ajalbert.

Son nom ne dit plus grand-chose à quiconque mais il fut un écrivain en vue. À Saïgon, il avait fait la connaissance du

père du jeune aviateur, devenant ensuite l'ami de ce dernier et contribuant grandement à sa gloire posthume en signant en 1926 les deux volumes de sa *Passion de Roland Garros*. C'est donc à lui que nous devrions la découverte en Allemagne du *Journal* de l'aviateur dont Ajalbert aurait réalisé une copie afin de la remettre au père du pilote disparu. À en croire, en tout cas, la note figurant en tête du manuscrit que je lis... Ce qui ne correspond pas à ce qu'en dit *Le Lotissement du ciel* où Cendrars, certain qu'Ajalbert ne les avait pas lus, rêve ironiquement à ce que ce douteux hagiographe aurait pu faire des *Mémoires* de son héros si, comme lui, il les avait eus sous les yeux.

On s'y perd déjà ! Pourtant, on ne peut guère douter que Cendrars ait eu le texte en sa possession. Le résumé qu'il en donne est trop précis. « *Le Journal* de Garros, écrit-il, est le document le plus extraordinaire, et le plus pittoresque et le plus vivant que l'on puisse lire sur les débuts de l'aviation en France et à travers le monde. » Le lecteur en jugera mais c'est assez juste, je crois.

La preuve que Cendrars dit vrai et qu'il n'ignorait pas les souvenirs laissés par l'aviateur ? En tête de *Vol à Voile*, un autre de ses textes autobiographiques d'abord publié en 1932, il place en épigraphe – en regard d'un extrait de l'épître aux Corinthiens de saint Paul ! – une longue citation du *Journal* de l'aviateur qui en constitue l'incipit. Roland Garros s'y explique sur l'origine de sa vocation et la fait remonter aux rêves qu'il avait enfant et dans lesquels, sans le secours d'aucune machine mais par les seules ressources de son corps et de son esprit, il se voyait voler.

Il n'est pas donné à tous les hommes de voir se réaliser les rêves de leur enfance.

Particulièrement lorsque ces rêves furent aussi ceux du siècle au sein duquel ils grandirent.

Roland Garros reçut cette grâce – qui, comme toutes les autres, vient d'en haut. Il le reconnaît. Son exaltation, il la partagea avec tous les hommes, toutes les femmes de son âge qui, comme lui, s'émurent aux exploits des premiers inventeurs du ciel : « Je dirais encore ma passion d'enfant pour les chimères de Jules Verne ; mon enthousiasme de jeune homme pour les réalisations de Santos-Dumont, des Wright et des Voisin. Il est vrai qu'à cette époque, toute ma génération vibrait avec moi. »

L'utopie vraie qui accompagna il y a un peu plus de cent ans les débuts de l'aviation est déjà trop loin de nous désormais pour que nous la comprenions encore. Elle nous parle vaguement d'un temps où l'on croyait toujours au progrès, convaincu comme on l'était alors que la même marche en avant allait conduire l'humanité unanime vers une époque de prospérité, de liberté et de justice. Parce qu'ils incarnaient un esprit affranchi de la pesanteur, les pilotes passaient pour des pionniers et des prophètes, prométhéens hérauts d'une ère nouvelle où les vieilles frontières tracées sur la terre auraient cessé de séparer les Nations de sorte que tous les peuples puissent pacifiquement converser dans les airs.

D'une telle espérance témoignent les *Mémoires* de Roland Garros. Le récit couvre cinq petites années. Mais on les dirait chacune aussi longue qu'un siècle tant elles sont denses en événements et riches en nouveautés, donnant le sentiment que le temps s'accélère soudain. Au début – nous sommes en 1910 – Garros, aux commandes de sa frêle Demoiselle conçue par Santos-Dumont, peine à décoller de quelques mètres afin d'accomplir en rase-mottes un vague tour de piste susceptible d'épater les spectateurs peu exigeants de la province profonde où lui et ses amis exhibent leurs nouvelles machines. À la fin – c'est-à-dire seulement deux ans plus tard – son Blériot lui

permet de s'élever à quelque 5 000 mètres au-dessus du sol, d'arracher le record d'altitude, puis, sur son Morane-Saulnier, de traverser le premier la Méditerranée, accomplissant un exploit véridique avec lequel son nom s'inscrit à tout jamais dans l'Histoire entre ceux de Blériot et de Lindbergh et en lettres capitales d'une importance égale.

5

Mais les *Mémoires* de Roland Garros ont une valeur autre que purement documentaire. Sinon le livre n'intéresserait plus que les historiens de la défunte épopée aéronautique, si désuète désormais qu'elle nous paraît appartenir à une époque définitivement révolue.

Il s'agit d'un vrai roman, d'un roman vrai, celui de l'aviation naissante, tel que ce roman fut vécu par un individu tout entier voué par sa vocation à la pure passion de voler.

Dans ces pages, il n'est en effet question que d'avions. Quant au reste, Roland Garros n'en parle pas – ou presque. Qui voudra en savoir davantage sur l'existence du héros devra se reporter aux ouvrages que lui consacrèrent autrefois les biographes et au plus récent *Roland Garros, pionnier de l'aviation* de Jean-Pierre Lefèvre-Garros.

De son enfance lointaine – il est né à La Réunion et a grandi à Saïgon –, Garros ne dit rien sinon pour rappeler les rêves qui le ravissaient et auxquels il dut son désir de voler. Son récit débute lorsqu'à vingt ans, encore étudiant, les affaires qu'il fait dans le commerce automobile le mettent à la tête d'un petit pécule à l'aide duquel il acquiert son premier appareil. Tout se termine alors que la Première Guerre mondiale s'apprête à éclater – comme si Garros n'avait pas eu ensuite le cœur de pousser son récit davantage.

Remarqué sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux où il s'essaye au maniement de sa Demoiselle, le pilote fait ses preuves à Cholet lors d'une exhibition qui lui vaut d'être invité à New York. On lui propose de se joindre au cirque volant dont la tournée va l'entraîner à travers les États-Unis et jusqu'au Mexique ou à Cuba. En 1911, il est de retour en Europe. Il y fait plus que bonne figure dans les courses aéronautiques qui rallient les capitales du Vieux Continent. Il repart pour le Nouveau Monde et s'illustre au Brésil. Revenu en France, il est de toutes les compétitions, de tous les meetings, brise à plusieurs reprises le record d'altitude, ouvre des routes nouvelles dans le ciel dont la plus fameuse est celle qui, en septembre 1913, lui fera franchir enfin la Méditerranée.

6

Tout cela se lit, comme on dit, à la manière d'un roman auquel rien ne manque de ce que le genre exige. Le jeune héros y fait modestement l'apprentissage de son art, triomphe des épreuves qui jonchent sa route, survit aux menaces multiples qu'il affronte. Il apporte la preuve de ses qualités physiques et morales, fait la démonstration de son talent, conquiert la gloire.

Son roman est aux dimensions du monde – mais d'un monde auquel la terre ne suffit plus, auquel il faut désormais l'azur. Il y a en lui un côté Jules Verne dont Roland Garros avait d'ailleurs bien conscience. Tout commence, comme il se doit, dans l'esprit de *Cinq semaines en ballon* et s'achève avec les inquiétants accents de *Robur le Conquérant*. Les tribulations de l'aviateur et de ses camarades sur les terres exotiques de l'Amérique évoquent irrésistiblement celles de Philéas Fogg et de Passepartout.

Le jeune aviateur, souligne Cendrars, « donne cent portraits d'extravagants qui se passionnèrent d'un seul coup pour les

choses de l'air et qui voulaient devenir pilotes : des cow-boys, des financiers, des mécanos, des ivrognes, des femmes, toutes plus ou moins toquées qui voulaient subir au moins le baptême de l'air et qui l'entraînaient dans toutes sortes d'aventures qui se terminaient généralement dans des bars aux fulgurants cocktails (les premiers!) que Garros énumère avec éblouissement». Il rapporte, ajoute toujours Cendrars, «la formation d'un pilote d'élite sorti indemne des mille et un risques courus et des innombrables chutes d'un casseur de bois».

Ce formidable feuilleton, haut en couleur, a pour héros des aviateurs à la fois casse-cous et cabotins, bricoleurs et acrobates qui multiplient leurs périlleux numéros dans le ciel. Sur d'improbables terrains improvisés au fin fond de la province française ou dans les États les plus périphériques de la grande Amérique, au Mexique où la guerre sévit, la foule se presse pour acclamer leurs exploits quand elle ne menace pas de les lyncher et d'incendier leurs appareils si la prestation offerte n'est pas à la hauteur des attentes suscitées par le spectacle – et du prix acquitté afin d'y assister. Ils courent le cachet et cassent les records, mènent une vie de funambules et de baladins tout en réussissant ce que personne avant eux n'avait osé entreprendre ou même imaginer. La pure passion du vol qui les possède a pris pour eux les proportions d'une addiction : «Le vol, avoue Garros, était devenu plus qu'une passion : un besoin. Il m'absorbait tout entier et je ne m'en privais pas sans en ressentir comme un déséquilibre physique.»

7

À une bonne histoire comme celle que raconte Garros, il faut une fatalité que le héros défie, dont il triomphe ou bien dont il périt. Elle ne manque pas.

La mort accompagne les aviateurs. Elle les frappe souvent. Comme ce 31 décembre 1910 quand John Moisant, l'ami et le

mentor de Garros, s'écrase sur la piste d'un terrain de Louisiane. Ses camarades viennent rendre un dernier hommage au pilote dont le corps est exposé dans sa combinaison de vol. «Les traits sont figés, relate Garros, avec une expression de calme infini, dans un vague sourire mystérieux. On croirait qu'il rêve, n'était-ce ce teint cadavérique et l'instinct animal qui nous avertit de la mort.» Garros médite devant cette image du sort qui, sans doute, l'attend lui aussi : «Une étrange impression se dégageait de cette scène. Voilà ce qui restait de cette nature indomptable, de cet orgueil inflexible, de cette audace folle. Une petite seconde avait contenu le dénouement de cette longue vie d'aventures, obscures ou brillantes. [...] Que pouvions-nous espérer, dans cette lutte quotidienne contre des dangers croissants, des terrains impossibles, des appareils usés? Le risque intoxiquait nos nerfs, devenait comme un poison nécessaire à notre hygiène. Le macabre nous était familier.»

Entendu à l'Opéra-Comique, un air de la *Lakmé* de Léo Delibes obsède le pilote et semble lui annoncer le dernier acte, forcément sanglant, de la tragédie qu'il joue sur la scène du monde sous un décor de ciel : «Mais, sur leurs têtes, Brahma/ A suspendu sa vengeance/ Et, quand elle éclatera,/ Ce sera la délivrance.» Même les songes enchantés de l'enfance contiennent déjà leur part d'angoisse. Le «vol-rêve», se souvient Garros, quand il était petit, se doublait du «vol-cauchemar». L'un était comme l'envers de l'autre. Et tous deux formulaient ensemble pour l'enfant la prophétie du destin dont il ne pourrait interminablement différer la sentence.

Tôt ou tard, pour le meilleur ou pour le pire, la vie vient vérifier le rêve qui l'annonçait. Le passé comprenait déjà obscurément tout ce que le présent offrirait. Le vol réel, lorsqu'il en fait enfin l'expérience, répète, redouble et confirme pour l'adulte l'idée que l'enfant s'en faisait dans ses songes, émerveillé et effaré, qui en savait déjà tout et présentait jusqu'à la façon dont il se briserait enfin. Il n'y a rien d'étonnant à ce que

le rêve se transforme en cauchemar. « En miroir, en énigme », selon le mot de Saint Paul cité par Cendrars, la chute réfléchit l'envol qu'elle annonce et avec laquelle mystérieusement il s'accomplit.

8

La conclusion manque toujours aux Mémoires que laissent les hommes. Le moment de la mort en est nécessairement absent. Le récit de Roland Garros s'interrompt à la veille de la guerre. Il est pourvu pourtant d'une sorte d'épilogue. Il s'agit du journal tenu par l'aviateur du 16 août 1914 au 18 avril 1915. Garros a rejoint les rangs de l'armée. Devenu pilote de guerre, il met toute son ingéniosité à élaborer un système destiné à permettre à une mitrailleuse fixée sur le fuselage de faire feu à travers le champ de rotation de l'hélice : révolution technique avec laquelle naît l'art moderne du combat aérien et que l'aviateur expérimente pour son propre compte sur le Morane-Saulnier aux commandes duquel son nouvel armement lui assure coup sur coup trois victoires. Mais, le 18 avril, l'appareil de Garros est contraint à se poser derrière les lignes ennemies. Le pilote met le feu à son avion sans parvenir pourtant à détruire son matériel que les ingénieurs allemands auront ainsi tout loisir d'étudier. Roland Garros n'aura de cesse de s'évader des camps de plus en plus rigoureux où on le retient prisonnier. Son histoire, dit-on, aurait inspiré à Renoir le scénario de sa *Grande Illusion*. Après plusieurs tentatives, l'aviateur réussit enfin à s'échapper, rejoint la France, reprend le combat et meurt enfin lorsque le 5 octobre 1918 son appareil se disloque en plein vol et puis va s'écraser sur le sol des Ardennes.

En un sens, puisqu'il fut le premier à être muni de l'armement qu'il exige, Roland Garros a inventé le combat dans le ciel. C'était le 1^{er} avril 1915. Il raconte comment dans les notes de son *Journal* et la vision d'horreur qui s'ensuivit : « [...] une immense flamme jaillit du moteur allemand et se

propage instantanément. Chose curieuse l'avion ne tombe pas mais décrit une immense spirale. Le spectacle est épouvantablement tragique, irréel. La descente s'accroît pendant 20 secondes et se termine par une chute de 200 mètres et un écrasement effroyable. Je regarde bien longtemps pour me convaincre qu'il ne s'agit pas d'un cauchemar [...]. Nous partons en auto pour voir les restes : un tas de morceaux carbonisés et deux cadavres nus et saignants.

« Les réservoirs étaient criblés, le passager avait une balle dans la tête. On n'a pas pu en relever d'autres vu l'état horrible des cadavres [...]. »

Garros conclut : « Ce succès est une immense joie pour moi. » Bien sûr, il est difficile de se défendre du sentiment que c'est à sa propre mort qu'« en miroir » Roland Garros assiste alors que le rêve aéronautique dans lequel l'humanité tout entière avait placé ses espoirs et qu'il avait si bien servi est autour de lui, avec lui, grâce à lui, en dépit de lui, en train de se muer en cauchemar.

9

Je ne sais pas trop comment l'on pourrait expliquer le lien si particulier qui unissait autrefois pilotes et poètes. Mais ce lien existe. Le seul nom de Saint-Exupéry suffit à l'attester. Il y eut bien d'autres écrivains qui, avant lui, avec lui, prirent fait et cause pour l'art nouveau de l'aviation. Il serait trop long de tous les citer ici. Cependant nommer au moins Cocteau s'impose. Il fut l'ami de Garros qui le prit à bord de son aéroplane comme le relate, en vers, *Le Cap de Bonne-Espérance*.

« Un univers nouveau/ chavire », écrit Cocteau. Il se peut après tout que ce soit le même désir de vertige que partagent pilotes et poètes : le monde sens dessus dessous où, tous repères perdus, on se retrouve ivre d'azur, affranchi des règles ordinaires qui prévalent sur terre, délesté du poids des

significations usuelles qui vous attachent au sol. Une révolution du regard s'opère qui refait toutes les choses nouvelles parmi lesquelles flottent le corps et l'esprit, semblablement soustraits aux vieilles exigences de la gravitation.

Le moment de la mort n'est pas nécessairement le moment le plus vrai d'une vie.

Plutôt que celle du guerrier, de l'apprenti-sorcier déchaînant les forces de destruction qui lui seraient finalement fatales, je crois que c'est une autre image qu'il faut retenir de Garros. Ses premières prouesses, du temps où il volait dans le ciel américain et excellait à jouer à cache-cache parmi les nuages pour le plus grand plaisir d'un public voyant resurgir son appareil dans le bleu et le blanc, lui avaient valu le surnom de « Cloud-Kisser ».

L'inverse est moins souvent vrai : mais un pilote peut être un poète. J'en veux pour preuve, parmi beaucoup d'autres, ces lignes dans lesquelles Roland Garros décrit le ciel comme si, depuis l'altitude où il le considère, il le comprenait enfin : « Je contemplais pour la première fois le spectacle éblouissant de la mer de nuages. Au-dessus, un ciel bleu d'une pureté idéale. À ma gauche, un soleil comme on n'en peut voir de la terre, car elle est toujours enveloppée de vapeurs imperceptibles qui tamisent les rayons lumineux, les décomposent ou les terminent. Là-haut c'était de la lumière vierge dans de l'air vierge. C'était une volupté de voir et de respirer.

« Je glissais sur les flots figés d'un océan d'argent. En descendant plus près, cette mer prenait du relief et se transformait en paysages étranges, chaos de rochers, de grottes, de vallées, de précipices. Mes ailes écrétaient des pics vertigineux, surplanaient des abîmes inondés de blancheur.

« Dans ma tête c'était un rêve qui se déroulait. Le souvenir de la vie ordinaire flottait lointain et flou. »

Embrassant les nuages, Roland Garros salue son siècle à l'aube et c'est encore un signe qu'il adresse à tous les hommes d'aujourd'hui si ceux-ci ne désespèrent pas du ciel.

AVANT-PROPOS
DE JEAN-PIERRE LEFÈVRE-GARROS

Cet ouvrage contient deux écrits de Roland Garros.

Le plus important par la taille et la forme est ce que beaucoup ont appelé les «Mémoires» ou le «Journal» de Roland Garros mais que l'auteur désignait plus modestement sous le simple nom de «Notes». Pour la première fois est publiée la version intégrale de ce document dans lequel Garros, alors prisonnier de guerre, se raconte sur des cahiers d'écolier, depuis la pénombre d'un cachot allemand, dans un style clair et précis, sous un mode souvent jubilatoire : un véritable roman, assure à juste titre Philippe Forest. En février 1918, lors de son évasion du camp de Magdeburg en compagnie du lieutenant Marchal (les deux hommes déguisés en officiers allemands pour pouvoir plus facilement passer les sentinelles), Roland avait bien d'autres préoccupations que d'emporter en plus de ses vêtements civils et autres accessoires sa demi-douzaine de cahiers, si bien qu'ils restèrent à Magdeburg. Après le décès de Roland et l'armistice du 11 novembre, ce n'est qu'à la suite des multiples interventions et démarches de l'ami Jean Ajalbert que les anciens geôliers consentirent à rassembler les effets de leur ancien pensionnaire dans une cantine, laquelle fut adressée au commandement de la SPA 26. De là, le bagage atterrit à la Malmaison, dont Ajalbert était alors le conservateur. Celui-ci découvrit avec émotion le récit palpitant des cinquante-neuf mois consacrés par Garros à l'aviation. Il couvre en effet la période qui va de 1909 à début août 1914. Mais plusieurs questions se posent, sans réponses officielles jusqu'à présent : qu'est devenu le manuscrit

lui-même? Peut-être dort-il encore dans le coffre d'un quelconque spéculateur? Quant aux quatre (ou cinq) copies, qui en a décidé la dactylographie? Pour ce qui est de la décision de le faire taper à la machine, il semble bien qu'Ajalbert soit à l'origine de cette opération. Pour ce qui est de leur répartition, selon l'historien de l'aviation Edmond Petit, Ajalbert disposait d'un exemplaire, celui qu'il a cédé à Charles Dollfus et qui désormais figure à l'inventaire du musée de l'Air du Bourget : c'est le nôtre. René Barrier et Georges Garros, le père de Roland, en auraient disposé chacun d'un. Edmond Petit signalait aussi la présence à Drouot le 26 mai 1961 d'un tapuscrit de 482 pages...

Le second document intitulé « Journal de guerre » (16 août 1914-17 avril 1915) a suivi un itinéraire différent. Il s'agit d'un véritable journal, écrit pratiquement au jour le jour par Garros et qui relate son passage à l'escadrille MS 23, puis à l'escadrille du camp retranché de Paris avec le récit de la longue mise au point du système de tir à travers le champ de rotation de l'hélice, puis son retour au front à la MS 26 ainsi que ses deux premières victoires obtenues grâce à son système de tir adapté sur son Morane Parasol. La troisième victoire n'est pas mentionnée, car une panne de moteur intervenue dans l'après-midi du 18 février l'oblige à se poser près de Hulste en Flandre occupée et il est capturé par les Allemands. Commence alors pour lui sa longue captivité et ses multiples tentatives d'évasion. Ce document sera pieusement conservé par son « fidèle mécano » Jules Hue, lequel en fera faire une copie manuscrite qu'il adressera le 9 mai 1932 à Jacques Mortane qui, lui, la déposera au musée de l'Air.

Après sa spectaculaire évasion, Clemenceau essaiera bien de garder à l'arrière Garros et ses immenses compétences. Un peu comme s'il avait honte d'avoir été si longtemps loin de la guerre, ce dernier refusera la proposition du Tigre et exigera de retourner au combat au sein de son ancienne escadrille.

La veille même de ses trente ans, après sa quatrième victoire, Roland Garros trouvera la mort le 5 octobre 1918 aux commandes de son SPAD n° 30 de l'escadrille des Cigognes

SPA 26, près de Saint-Morel, dans les Ardennes, dans des circonstances non encore élucidées à ce jour.

Son moteur et ses deux mitrailleuses Vickers, atrocement mutilées comme l'a été Garros lui-même lors de l'impact au sol, sont respectueusement exposés dans la grande salle du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

NOTE DE L'ÉDITEUR

Merci au musée de l'Air et de l'Espace de nous avoir communiqué les documents nécessaires à l'édition de ce texte.

Nous avons reproduit le tapuscrit déposé au Bourget par Jean Ajalbert dont Jean-Pierre Lefèvre-Garros retrace l'histoire. Pour de rares passages manquants, nous avons consulté une retranscription déposée au Bourget par M. Portermer le 9 juillet 1964.

Initialement, l'ouvrage n'était qu'en partie chapitré.

Roland Garros utilise très souvent points de suspension et guillemets pour mettre en relief une expression. Pour faciliter la lecture, nous avons choisi d'en supprimer une grande partie.

Les notes visent à apporter des repères au lecteur non spécialiste. Un dossier réalisé par Jean-Pierre Lefèvre-Garros propose en fin de volume un aperçu chronologique de la vie de Roland Garros et présente les personnalités qui ont marqué sa vie.

Louis Chevallier

Mémoires

LES DÉBUTS

I

Je pourrais croire à ma vocation. Dès le plus jeune âge j'ai souvent rêvé qu'il m'était donné de voler, sans machine, avec les seules ressources de mon corps.

Comment ? Il est difficile de l'expliquer. Je devais aspirer et retenir dans mes poumons le plus d'air possible, faire avec les bras des mouvements précipités très fatigants qui ressemblaient autant aux gestes du nageur qu'aux coups d'ailes de l'oiseau. Et je volais d'un vol tangent très pénible dans l'ascension, très agréable et très sûr dans la descente planée.

J'ai connu le vol-cauchemar et le vol-rêve.

Exemple de vol-cauchemar : je suis poursuivi par un taureau furieux, cerné contre un obstacle – un effort désespéré – je m'échappe... par la voie des airs.

Exemple de vol-rêve : par une nuit claire et calme, sans angoisse, mais avec une émotion très agréable, je sors par une fenêtre et je vole silencieusement au-dessus d'une ville éclairée (le plus souvent Nice), je m'arrête aux balcons, aux lucarnes des mansardes, je surprends les amoureux.

À une époque où j'étais sujet à des hallucinations assez fréquentes, je m'étonne de ne pas être une fois réellement sorti par la fenêtre tant l'illusion était forte.

Ce phénomène du rêve-vol est connu, paraît-il, de tous les physiologistes du sommeil.

Je cite néanmoins mon cas, parce que je fus assez surpris de constater plus tard une grande similitude entre mes premières sensations de pilote et des lointaines réminiscences.

Je dirais encore ma passion d'enfant pour les chimères de Jules Verne ; mon enthousiasme de jeune homme pour les réalisations de Santos-Dumont, des Wright et des Voisin. Il est vrai qu'à cette époque, toute ma génération vibrait avec moi.

Plus tard, j'assistai en extase à la première apothéose de Reims. J'aurais joué ma vie pour faire comme eux.

Mais le dernier soir, tout le monde eut le délire, les femmes pleuraient et rien, en somme, ne prouve que j'aie été plus enthousiasmé que les autres.

Cependant, ma destinée était fixée.

Hélas, les vocations ne sont pas toujours faciles à suivre.

Nous étions aux âges héroïques. Pour l'achat d'un aéroplane et les frais d'apprentissage, il fallait un capital de trente à cinquante mille francs. À moins de combinaisons, dont je n'avais pas la moindre idée.

Trente mille francs... pour un jeune étudiant vivant d'une modeste pension ; alors que les parents frémissaient au seul mot aviation.

Mais à vingt ans on ne doute de rien. En attendant l'occasion, je m'introduisis dans une maison d'automobiles ; j'entrepris de petites affaires, puis tout un commerce. J'eus un peu de chance ; et au salon aéronautique de 1909 je me trouvai à la tête d'une dizaine de mille francs liquides, acquis par mes propres moyens.

C'était peu. Mais les circonstances vinrent à mon secours.

Santos-Dumont venait d'accomplir des prouesses sur sa Demoiselle¹. La maison Clément-Bayard mit sur le marché des reproductions de cet appareil au prix de 7 500 francs. C'était une des nouveautés du Salon.

1. Le Brésilien Alberto Santos Dumont (1873-1932) construit à partir de 1898 des dirigeables puis des aéroplanes. Le 12 novembre 1906, il établit à Bagatelle les premiers records de l'aviation – durée (21 s 1/5), distance (220 m) et vitesse (41,292 km/h), montant à près de 6 mètres – avant de créer en 1907 le premier avion léger, la Demoiselle. (Sauf indication contraire, les notes sont de l'éditeur.)

Après quelques nuits d'hésitation fiévreuse, je suivis l'inspiration et passai commande d'une Demoiselle Clément-Bayard¹.

Tous mes amis me blâmèrent, surtout les plus raisonnables – pour une folie, je compromettais la situation enviable que je m'étais créée, à vingt ans.

Beaucoup ne prirent pas mes projets au sérieux. Ma famille, naturellement, ignorait tout, même le commerce d'automobiles... J'étais censé être étudiant en droit.

J'avais choisi la Demoiselle par nécessité, à cause de son prix. Mais elle me séduisait aussi par sa légèreté – j'avais d'instinct la phobie du poids.

Au moment où je signai ma commande, la maison Clément-Bayard en avait déjà enregistré une quarantaine – la première série était à peine en construction. On me prévint qu'il faudrait attendre deux ou trois mois.

Je passai cette période dans un rêve perpétuel. Je me figurais les difficultés de l'apprentissage ; je m'entraînais par l'imagination aux mouvements à faire. Le soir, dans mes insomnies, je me sentais partir, décoller, voler, avec un réalisme saisissant. Quelquefois, j'avais la vision de l'accident...

Cette faculté de vivre d'avance une épreuve se développa en moi et me fut utile par la suite. J'aurai l'occasion d'y revenir.

Il n'existait pas d'école pour la Demoiselle. Seul, Santos s'en était servi. Mais cela ne m'inquiétait pas : je me débrouillerais bien à Issy-les-Moulineaux et la proximité de ce champ me permettrait de ne pas trop délaisser mon commerce d'autos.

Il y eut un long retard dans la livraison. Pendant ce temps, je me formais une mentalité, je m'habituais facilement à l'idée de disparaître. Le grand point noir c'était l'accident stupide d'où l'on sort mutilé, après un long martyre... ou simplement, les embarras matériels : mon petit capital était à la merci d'un faux mouvement. À travers tout cela, je conservai la foi.

1. La Demoiselle n° XX, très difficile à piloter, fait 5,5 m d'envergure, 6,2 m de longueur, 10 m² de surface et 118 kg de poids à vide.

Ces complications mentales peuvent sembler puérides aujourd'hui. Au début de 1910, c'était autre chose. Et il ne s'agissait pas d'essayer, en amateur : je m'étais condamné à réussir.

Elle est curieuse, la joie que j'ai à me rappeler cette période de fièvre, pleine de l'attrait angoissant des premières aventures.

J'étouffais à Paris. Je sentis que ma présence indifférente n'empêcherait pas mon commerce de périliter; que d'ailleurs cela importait peu, à la veille de la Victoire ou de la Fin. Je décidai d'aller rejoindre dans le Midi des amis qui s'y étaient attardés – c'était au mois de mars 1910. Je partis par la route, dans ma petite voiture d'essai, une légère torpédo de sport, à deux places. Un mécanicien, à la solde de mes amis, profitait de ma place libre, et devait me rendre en route les petits services de son métier. Le pauvre homme regretta de n'avoir pas pris le train.

J'étais extrêmement entraîné à conduire; mon énervement chronique se traduisait par une allure de route qui devait mettre à la torture – je m'en rends compte – un paisible père de famille. Par-dessus le marché, j'étais distrait, au point d'oublier les obstacles.

Il en résultait des solutions improvisées qui achevaient de terroriser mon compagnon.

Nous ne connaissions la route, ni l'un ni l'autre – nous nous trompions constamment – il fallait revenir en arrière. Entre 3 et 4 heures de l'après-midi, nous étions néanmoins aux environs du village de Feurs, près de Saint-Étienne.

C'est là qu'ayant fait une embardée trop vive pour dépasser une charrette, mes roues de gauche se calèrent dans une ornière, et je vis avec horreur mon compagnon décrire dans l'air une courte parabole et atterrir sur la tête dans un champ labouré. Après la première seconde d'angoisse, je fus pris d'un fou rire nerveux. L'homme était trapu et sanguin. Il se releva en titubant et tourna vers moi un visage congestionné autant par la colère que par le choc. Ses yeux étaient exorbités, larmoyants. Il fit machinalement un pas vers moi.

Allait-il m'étrangler ? Les choses se passèrent mieux. Je lui demandai s'il avait du mal, il grommela une réponse, se calma assez vite et vint constater avec moi que nous étions sérieusement embourbés. Seul un bœuf ou un robuste cheval pouvait nous tirer de là. Nous trouvâmes le secours nécessaire dans une ferme voisine. Mais tout cela nous fit perdre deux heures.

Nous étions fatigués : je ne cherchai pas ce soir-là à dépasser Feurs. Un bon dîner et la promesse d'aller moins vite le lendemain rendirent à mon compagnon son humeur naturellement douce.

Dans la suite du voyage, mon moteur, dont j'avais négligé le graissage, grippa deux fois, et se refusa de lui-même aux excès de vitesse. Nous arrivâmes péniblement à Nice en deux journées et demie.

J'eus une très grande joie à retrouver le cadre de mes années de collègue : l'air parfumé, les fleurs, le soleil, et le bleu unique de la Méditerranée. J'allai voir mon collègue de Cannes, le lycée de Nice, les deux maisons où j'avais vécu, le vélodrome du Vallon des Fleurs. Je refis de longues promenades que j'avais faites jadis à bicyclette. Au seuil de l'aventure, j'étais ému de revoir ce beau pays où, enfant, j'avais envié tant de choses. Comme il serait bon de revenir là un jour *heureux*, dans l'ivresse d'un bel effort victorieux...

De chaque souvenir je recueillais une parcelle de courage ; chaque heure me rendait plus odieuse, plus impossible l'idée d'une existence médiocre, avec sa petite cuisine quotidienne. J'étais un peu exalté...

Un jour, un ami m'invita à Monte-Carlo. Il me fit visiter les salles de jeux. Je subis l'attraction troublante de ces tapis couverts d'or et de liasses, qu'on traite à coups de râteau. Là aussi le Risque exerçait sa fascination.

Mon ami s'était assis. Je m'approchai d'une table de trente et quarante, et suivis le jeu quelques instants.

J'avais sur moi les dix mille francs destinés à payer mon

appareil et divers frais. Je voulus essayer ma chance. Ce qui se passa fut une leçon et un avertissement : je misai d'emblée six fois de suite sans gagner, et comme, par esprit de méthode, j'avais suivi une martingale complexe, je fus en cinquante minutes à découvert de 2 400 francs. J'entrevis l'abîme... Le coup suivant coûtait 2 550 francs, le perdre, c'était tout compromettre. Je m'abstins. Alors la couleur que j'avais jouée six fois sortit. Je m'éloignai, un peu pâle sans doute, malgré mes efforts pour rester calme – n'était-ce pas là une petite partie auprès de celle que j'allais peut-être perdre bientôt? Je rejoignis mon ami et lui dis d'un ton dégagé, que j'avais fait de mauvaises affaires. La soirée fut charmante; un fin dîner à l'Hôtel de Parisme me laissa l'impression que la vie était belle, et quelques louis, bien peu de chose, auprès de la fortune que je méritais.

Pendant ce temps, mon suppléant de Paris réussissait quelques ventes heureuses qui me permirent de prolonger mon séjour sur la Côte d'Azur. Ces vacances me firent le plus grand bien et je rentrai à Paris le 30 avril – jour d'échéance – dans une forme physique et mentale très propice.

II

Je pris possession de mon appareil un après-midi. Je connus, à cette occasion, le brave père Legay, Mme Legay, gardiens du hangar Clément-Bayard ; le fidèle Romain, mécanicien, compagnon de mes premières armes, et quelques autres comparses.

Je m'installai dans l'appareil, pour m'accoutumer à la position, et répéter les mouvements que j'avais imaginés.

La main gauche manœuvrait le volant du gouvernail ; la droite, le levier de profondeur – celui de gauchissement était fixé au dos du pilote, contre l'épine dorsale, par une ceinture de cuir compliquée de bretelles ; le pied droit commandait un accélérateur. On était assis sur un simple cuir tendu à 10 centimètres du sol – et de la tête, on touchait les ailes. Une fois habitué à cette position, on s'y trouvait très bien.

Romain mettait les appareils au point pour le compte de la maison. Je lui recommandai de tenir tout prêt pour la première heure de beau temps – le temps était *beau*, lorsqu'au milieu du champ la fumée d'une cigarette montait au ciel selon une parfaite verticale. Autrement, c'était la *tempête*.

Ce jour-là, précisément, il faisait tempête et les élèves attendaient le calme du crépuscule pour s'aventurer sur la piste.

« Il n'y a que M. Audemars¹ qui ose sortir par ce vent-là », me dit le père Legay, au moment où je quittais le hangar. « Le voilà justement en panne, au bout du champ. » Et il m'expliqua que M. Audemars avait reçu son appareil depuis trois semaines. Il s'était mis à un entraînement opiniâtre, il avait fait des

1. Voir notice biographique en fin de volume.

progrès très rapides. « Il traverse le champ sans toucher terre », m'expliqua-t-il.

J'eus la curiosité de connaître M. Audemars : je le rejoignis auprès de son appareil.

C'était un petit homme, maigre, sec, aux membres fins et nerveux. Il était soigneusement chaussé, portait des guêtres, une culotte de sport de coupe élégante, un gilet spécial muni dans le dos du dispositif de gauchissement ; il tenait d'une minuscule main gantée un casque d'aviateur. L'ensemble était fort sale, couvert de taches d'huile et de poussière coagulée, qui allaient jusqu'à la figure, et faisaient mieux ressortir ses yeux ardents. Un tic particulier agitait les paupières bordées de cils très longs. Toute la physionomie exprimait une énergie tenace. Son mécanicien cherchait la panne ; lui, attentif, donnait de temps en temps une indication, ou questionnait d'un ton bref.

Si je l'avais connu, à ce moment, j'aurais compris qu'il était furieux ; et si j'avais connu la Demoiselle, j'aurais deviné pourquoi. À cette heure-là, ce devait bien être la dixième panne de l'après-midi.

M. Audemars me vit approcher, et son coup d'œil signifia clairement : « Encore un raseur. » Je me présentai néanmoins comme un nouveau débutant. Il fut poli, réservé, presque froid. Je me tins quelques minutes à l'écart, pour les laisser travailler, puis m'en allai discrètement, sans me douter, certes, que M. Audemars deviendrait un jour mon ami le plus intime.

Issy-les-Moulineaux, champ d'exercice militaire, n'était à notre disposition qu'à certaines heures – le matin, de l'aube jusqu'à 6 heures – puis de 10 heures à midi –, le soir, de 4 heures à la nuit. Personne ne songeait à sortir de 10 heures à midi dans les remous de chaleur. Il restait donc comme temps utile : l'aube et le crépuscule.

Ma première sortie eut lieu un soir, entre 6 et 7.

Il faisait beau*. Romain sortit mon appareil et l'apprêta.

* Voir la définition ci-dessus. (*Note de l'auteur.*)

J'ajustai ma ceinture de gauchissement et je m'assis dans l'appareil, tête nue et sans lunettes. Le levier de gauchissement fut fixé à mon dos. J'étais très ému, mais décidé. Je fis signe : « En route. » Romain lança l'hélice. Le moteur ne fonctionna pas. Il recommença plusieurs fois, sans résultat. On vérifia si j'avais bien mis le contact, si tout était en ordre. Romain redoubla d'efforts : une fois, deux fois... dix fois... Rien...

Pourtant le moteur avait très bien marché la veille, dans un essai au point fixe – depuis, on n'avait touché à rien.

À tout hasard, on démontra les bougies, pour les nettoyer. Cela prit quelques minutes. Pendant ce temps les badauds, attirés par le jaune criard de mon appareil neuf, avaient fait cercle autour de moi – leur nombre augmentait chaque minute. Je devais être pâle – cela inspira quelques plaisanteries aux titis les plus effrontés. Je n'avais pas quitté mon siège, l'essence me coulait goutte à goutte sur les pieds, par une fuite de tuyauterie.

Les bougies remontées, Romain s'escrima avec une énergie nouvelle – mais l'abominable moteur ne donna pas signe de vie.

J'étais au paroxysme de l'énervement. Je me sentais ridicule...

La foule, maintenant, m'entourait en rangs serrés, laissant juste un petit espace libre, en avant, dans lequel Romain s'agitait – je ne voyais plus le terrain, ni à gauche, ni à droite.

« Partira... partira pas », disaient des petites voix criardes, qui m'entraient dans les oreilles, comme des vrilles.

Romain, exténué, transpirant, cherchait, démontait au petit bonheur la magnéto, le carburateur, bousculait un gamin qui lui marchait sur les pieds.

Combien de temps dura cette comédie – je n'en sais rien. Mais je sais que d'un seul coup, une pétarade assourdissante couvrit les voix et je fus plongé dans un violent courant d'air. Il y eut une bousculade autour de l'appareil, et la figure épanouie et ruisselante de Romain apparut près de moi, sous l'aile droite. Il attendait le « Lâchez tout » pour le transmettre aux aides.

Mon cœur battait à tout rompre. J'avais la gorge serrée, les membres mous, paralysés d'émotion. Mais une pensée me dominait : j'étais en face de ce que j'avais décidé de faire ; il n'y avait pas à hésiter.

Un effort de volonté me rendit un peu de calme. Sur un signe, la tête de Romain disparut : je me sentis lâché...

Mes mouvements étaient incohérents – un coup d'accélérateur me fit faire un démarrage foudroyant. Je lâchai la pédale pour ralentir. À ce moment précis, je vis surgir à ma droite une énorme machine qui arrivait sur moi à une vitesse d'express... Elle n'était plus qu'à quelques mètres... Je n'avais aucun moyen de m'arrêter à temps... Un éclair de lucidité me fit faire la seule manœuvre raisonnable : j'accélérai de nouveau à fond, pour essayer de passer...

Hélas, le choc était inévitable : il fut terrible. Je me repliai sur moi-même et fermai les yeux – cela se passa tout à fait comme dans mes rêves. Je me retrouvai assis par terre, dans un nuage de poussière, environné de débris informes. À cent mètres de là, comme une ombre, je vis s'arrêter l'énorme biplan qui m'avait pris en écharpe.

Je me sentais abasourdi et lucide. Je ne souffrais pas, je n'étais pas blessé. Je sentais une grande fatigue, une grande indifférence.

On se précipita, on m'environna, on me pressa de questions. Romain avait vu le danger dès le départ. Il m'avait crié d'arrêter; je n'avais rien entendu. Tout cela ne serait pas arrivé sans cette foule qui nous avait masqué le terrain. Mon coup d'accélérateur m'avait sauvé : j'avais évité les roues et l'hélice du biplan d'une infime fraction de seconde – les plans principaux m'avaient accroché. Un dixième de seconde de plus, j'aurais passé.

J'entendis toutes ces réflexions avec une tranquillité inattendue. Je parlai peu et me dirigeai vers le hangar. J'y arrivai en même temps que le pilote du biplan : c'était Maurice Clément¹. Il était visiblement ému; il me demanda si je n'étais pas blessé, me dit qu'il était désolé de n'avoir pas pu m'éviter.

1. Un des fils d'Adolphe Clément, célèbre industriel, fabricant de pneumatiques, de cycles, d'automobiles, de dirigeables et d'aéroplanes, fondateur de Clément-Bayard et cofondateur de Clément-Talbot. En 1910, Santos Dumont ferme ses ateliers et autorise la reproduction de Demoiselles sans rémunération en contrepartie. Clément-Bayard reprend alors leur fabrication.

Je le remerciai et le quittai pour aller m'habiller dans la petite pièce qui servait de vestiaire. Mme Legay m'aida à me brosser, me dit que j'avais bien de la chance dans mon malheur. Je rentrai d'Issy-les-Moulineaux seul, par le bois de Boulogne, à l'heure paisible et délicieuse du crépuscule.

Cette catastrophe était une des éventualités prévues – je n'en étais donc pas surpris –, mais je m'étonnais de ne pas être abattu, désespéré. Qu'allais-je faire? Je n'en savais rien et pourtant je n'avais pas perdu confiance.

Je passai une soirée joyeuse avec mes camarades habituels – je leur racontai en plaisantant mes débuts –, une bonne nuit acheva de me remettre.

Le lendemain, je m'occupai de mes affaires jusqu'à 5 heures. À 5 heures et quart, j'étais à Issy, pour examiner sur place la situation.

Les débris avaient été rassemblés dans un coin. Seul le moteur restait utilisable : le reste était en miettes – aucune réparation n'était possible.

Un appareil neuf, sans moteur, devait valoir environ 4 000 francs – il n'y avait pas d'autre solution que de les trouver. Mais j'avais déjà fait le possible, en fait de miracles.

Je fus tiré de ces réflexions par l'arrivée de Maurice Clément – et voici ce que j'entendis, une minute plus tard :

– Oui, j'ai eu bien peur. J'ai cru que je vous avais tué. Et c'était bien un peu de ma faute. À propos : vous savez qu'il ne faut pas vous inquiéter pour votre appareil. Je suis responsable. Il vous sera remplacé, demain ou après-demain.

Je ne pouvais pas décemment lui sauter au cou et l'embrasser. D'ailleurs, quel geste, quelle parole aurait pu lui expliquer ma gratitude. Je le remerciai comme je pus, c'est-à-dire très mal – nous causâmes un instant –, puis il alla s'entraîner sur son biplan.

Je m'attardai à Issy jusqu'à la nuit ; le champ était en pleine animation – des appareils de tous systèmes le sillonnaient à des allures variées. Parmi eux trois ou quatre petites Demoiselles jaunes faisaient des zigzags capricieux et sautillants.

Seul, M. Audemars allait en lignes parfaitement droites d'un bout à l'autre du terrain, et les connaisseurs affirmaient qu'au milieu du parcours, il *volait*...

Je fis la connaissance ce soir-là de quelques nouveaux personnages. La joie me rendait plus communicatif qu'à mon habitude.

L'équipe des Demoiselles comprenait : M. Audemars, M. Versepuy¹, une étoile de moindre grandeur ; le cycliste Trousselier ; le photographe Meurisse ; Georges Sizaire et un ou deux autres, qu'on voyait rarement².

Romain était le mécanicien attitré de Maurice Clément ; mais c'était lui qui, avec deux ou trois aides, s'occupait de tout le monde. Il sortait les appareils, les mettait en route, courait de tous côtés ; resserrait un écrou, nettoyait une bougie, gonflait un pneu. De temps en temps il rentrait au hangar un oiseau blessé. À la fin de chaque séance Romain était exténué, mais il avait communiqué à tout le monde son inépuisable entrain.

Le silence succéda aux pétarades ; on échangea quelques impressions dont je tâchai de faire mon profit – puis je pris congé et rentrai avec plus d'espoir et de confiance que jamais.

Trois jours plus tard, j'étais l'heureux possesseur d'un splendide appareil neuf, et je me retrouvai un beau soir au hangar, pour essayer. Cette fois, je me sentis moins dépaysé, il n'y eut pas de badauds et le moteur partit au premier coup d'hélice.

Je n'avais peut-être pas tout le calme désirable, mais je n'étais pas paralysé.

On m'avait conseillé de rouler doucement jusqu'au coin du champ d'où partait la ligne droite traditionnelle. Justement,

1. Léon Versepuy passera son brevet de pilote (le n° 149) le 19 juillet 1910 en même temps que Roland Garros.

2. Louis Trousselier, cycliste, vainqueur du Tour de France et de Paris-Roubaix en 1905 ; Louis Meurisse, photographe belge et fondateur de l'agence Meurisse ; Georges Sizaire, pilote automobile et cofondateur du constructeur automobile Sizaire-Naudin.

M. Audemars s’y trouvait en panne – on lui remplaçait une roue qu’il venait de briser. J’étais à environ 300 mètres de lui. Je partis pour le rejoindre. Tout allait bien. Malgré moi j’accélérai un peu... puis davantage... Au milieu du parcours j’étais en pleine vitesse, et *en vol*, à plus d’un mètre au-dessus du sol... J’étais grisé. Je fis ainsi une centaine de mètres, sans toucher terre... Alors j’eus peur de ne pas m’arrêter à temps. Je lâchai l’accélérateur sans manœuvrer convenablement. Je touchai le sol un peu fort; une roue se brisa. Tout cela s’était passé en 15 secondes. J’étais radieux...

M. Audemars daigna faire les quelques pas qui nous séparaient, pour venir me complimenter. Mes débuts l’amusaient beaucoup, et un sourire malicieux avait remplacé son air sévère.

Outre ma roue brisée, j’avais un tube faussé. Il valait mieux remettre la suite des essais. D’ailleurs, j’étais content de moi, et je n’étais pas fâché de rester sur cette bonne impression.

Le soir, je ramenai M. Audemars, qui voulut bien accepter à dîner avec moi et mes camarades, et nous fêtâmes mon heureux début.

III

Le détail de mes sorties serait fastidieux. Les quatre premières furent à peu près semblables, c'est-à-dire qu'elles durèrent de dix secondes à deux minutes et se terminèrent invariablement par la rupture d'une roue.

Les roues étaient le point fragile de l'appareil – M. Audemars avait fait renforcer les siennes et malgré cela il en brisait quelquefois. Je suivis son exemple. La seule chose qui méritait d'être retenue est que je ne sortis jamais sans voler, ne fût-ce que cent mètres.

Pourtant, je ne sentis pas de suite ce qu'il fallait faire. Au quatrième essai, je n'avais réalisé aucun progrès; je commençais à douter de moi. C'est au cinquième que, brusquement, *je compris*.

Avant de parler de ce jour-là, je voudrais fixer quelques souvenirs de cette période d'apprentissage qui dura deux mois : deux mois de printemps et d'espoirs.

M. Audemars devint très vite un excellent camarade – nous nous voyions chaque jour. Pendant que je faisais mes affaires, il s'occupait des siennes : il dirigeait par correspondance un commerce de motocyclettes à Berlin.

Nos situations présentaient une curieuse analogie. M. Audemars était d'une bonne famille suisse, de Genève. Nous avons débuté dans la vie presque de la même façon, lutté contre les mêmes difficultés, dans la même ambiance – et maintenant nous allions vers les mêmes espoirs, avec la même mentalité. Nous étions bien placés pour nous comprendre. Les

jours de beau temps, je le ramenais d'Issy, les autres soirs, il me rejoignait dans mon magasin, avenue de la Grande-Armée.

Nous retrouvions à l'heure de l'apéritif, chez Cinzano, rue du 4 septembre, un groupe joyeux et sympathique dont c'était le point de ralliement. Après avoir réglé les consommations selon les résultats du poker d'as, on votait le programme de la soirée. La liste des restaurants habituels se composait surtout de petites boîtes qu'on s'ingéniait à dénicher dans Paris, et dont quelques-unes ont perdu depuis leur intimité et leur charme, pour devenir des maisons à la mode.

Le départ pour le restaurant était en général épique. Nous avions, en tout, deux petites voitures, dont la mienne, théoriquement à deux places. Et il s'agissait de transporter une douzaine de grands gaillards encombrants, sans compter parfois une ou deux jeunes personnes qui avaient eu le courage de se laisser inviter. On se casait comme on pouvait, sur les marchepieds, sur les coffres, sur les garde-boue, dans des positions invraisemblables.

Deux passagers tenaient à bras tendus des lampions de papier qui remplaçaient les lanternes absentes. Et ces deux grappes humaines roulaient sous l'œil malveillant des flics, vers la gargote montmartroise, le chant d'vin du centre, ou la guinguette des bords de la Seine. La gaîté générale était intarissable.

La mode du *skating* battait alors son plein : il y avait rue d'Amsterdam une salle très coquette où nous avions nos entrées parce que l'un de nos compagnons en était co-directeur.

Quelquefois, en guise de repos, nous passions la soirée « au château ». C'était une petite maison à un étage, comprenant six pièces et une cuisine et quelques recoins ; devant la maison, un jardinet inculte ; derrière, une cour minuscule. Le château était la demeure de trois de nos compagnons – mais il était rare d'y trouver à n'importe quelle heure moins de dix personnes installées comme chez soi, même en l'absence des maîtres.

C'était le temple de la camaraderie, le sanctuaire de la bonne humeur. On venait y déjeuner sans invitation – une vieille cuisinière courait à l'épicerie voisine, rapportait des œufs, une

boîte de sardines; on trouvait au fond d'un buffet une aile de poulet. Du reste «on pouvait apporter son manger».

Les soirs de réception, un piano d'un certain âge permettait de faire de la musique – un des habitués avait une voix superbe – mais le plus souvent on ne faisait que du bruit; on causait, on bridgeait, on fumait en dégustant des liqueurs.

Audemars et moi, ne fûmes pas parmi les intimes du château, mais nous y passâmes des heures charmantes, dont le souvenir est un de ceux qui me rappellent l'atmosphère bohème de cette époque.

Il y avait dans notre bande quelques enthousiastes de musique – ils m'entraînèrent à des auditions où je n'eusse jamais été moi-même. Mais une fois l'inertie surmontée, j'étais parmi les plus vibrants.

Je n'oublierai jamais l'impression que me fit *Antar* de Rimski-Korsakov (monté à l'Odéon par Antoine); surtout à l'ouverture, ces premières notes graves, magiques, qui d'un coup vous jettent l'âme dans les profondeurs mystérieuses du désert, en attendant la ritournelle brodée de rêve du pâtre arabe.

Je retournai entendre *Antar* quatre fois de suite et je vécus quelques jours sous le charme (captivant) de ce beau conte oriental, dont le héros était mort d'enthousiasme, de foi et d'amour.

Entre autres pièces, à l'Opéra-Comique, nous entendîmes *Lakmé*¹. Je ne sais pourquoi ce passage :

Mais, sur leurs têtes, Brahma
A suspendu sa vengeance,
Et, quand elle éclatera,
Ce sera la délivrance.

resta longtemps sonore à mes oreilles.

1. Opéra de Léo Delibes sur un livret d'Edmond Gondinet et de Philippe Gille, d'après une nouvelle de Pierre Loti.

Par la suite, je ressentis souvent ce phénomène – chaque période de ma vie a son refrain, retenu au hasard – souvent une simple romance, ou une mélodie de tziganes ; les notes, le rythme m’en reviennent à tout instant ; et c’est comme un fond sur lequel mes pensées et mes sensations se détachent en relief (spécialement pendant les longues tensions nerveuses des courses). Et plus tard il me suffit d’entendre un de ces vieux airs, pour revivre aussitôt, non sans quelque mélancolie, toutes les sensations, toute l’atmosphère, de la période correspondante.

Le refrain d’Issy-les-Moulineaux fut l’air de *Lakmé*. Il devint obsédant et, machinalement, j’y adaptai ces mots idiots :

Et sur ma tête Baya(rd)
A mis son moteur – qui danse,
Et, quand il éclatera,
Ce sera la délivrance.

Audemars habitait un hôtel du centre de Paris. Les jours de *beau temps*, j’allais le chercher avant 4 heures du matin. Mais comme j’habitais à la Porte Dauphine, cette manœuvre était peu commode.

Il prit l’habitude de venir coucher dans ma garçonnière rue Lalo – d’abord sur un divan du boudoir – plus tard, dans mon propre lit, que je partageais avec lui. Nous nous endormions vers minuit, et l’impitoyable réveil nous arrachait au sommeil, trois heures après.

L’un des deux se levait, allait jusqu’à la fenêtre qui donnait sur une cour ; il écartait les rideaux et examinait les feuilles de « L’Arbre », pour voir si c’était la peine de se déranger. L’autre, anxieux, attendait le verdict :

– Rien à faire. Une vraie tempête.

Rassuré par cette déclaration, le deuxième se levait à son tour, faisait mine de vérifier, poussait parfois le zèle jusqu’à un « Vous croyez ? », dont l’autre s’inquiétait :

– C’est par rafales. Tout à l’heure, les branches du haut étaient ployées.

Alors chacun de se renfoncer dans les draps, avec des soupirs hypocrites, qui pouvaient exprimer aussi bien le soulagement que les regrets.

Mais il y eut des matins héroïques, où n'ayant pu évoquer le moindre frémissement de feuille, nous fûmes à Issy vers 4 heures.

Le temps d'ouvrir le hangar, de sortir les appareils, de se préparer, de se mettre en route, nous étions en piste à 5 heures ou 5 heures et demie. Il nous arriva de ne pas trouver nos mécanos à leur poste – eux aussi regardaient quelquefois les feuilles au moment d'une rafale. Ces jours-là, nous nous mettions en route mutuellement, avec l'aide du père Legay.

À 6 heures, il fallait évacuer le terrain ; c'était l'heure des exercices de cavalerie. Il y avait notamment une classe de trompettes qui étudiait tous les jours les mêmes sonneries, avec les mêmes fausses notes.

Alors nous nous précipitions chez Marie, tous ensemble, les quatre ou cinq élèves présents, Romain et ses aides, le père Legay ; chez Marie, c'était un petit cabaret pour charretiers, à 300 mètres du hangar – Marie était la servante. À cette heure matinale, il fallait souvent réveiller Marie, réclamer l'ouverture. Nous avions de solides appétits : on nous servait des œufs, du jambon aux cornichons, du café au lait, du petit vin blanc... Après cela, nous allions nous recoucher, rue Lalo ; ou nous montions sur le toit du hangar, d'où l'on dominait une partie de Paris : nous nous y étendions au soleil et nous somnolions, au son des clairons qui répétaient indéfiniment le même air à fausses notes.

Cette vie dura des premiers jours de mai aux premiers jours de juillet 1910. Pendant ce temps, je ne fis pour ma part qu'une douzaine de sorties réelles, en comptant les quatre premières, qui ne représentent pas, en tout, cinq minutes d'exercice.

Il peut paraître étonnant qu'en deux mois d'apprentissage je n'aie trouvé que douze occasions d'entraînement.

Mais il faut calculer que le beau temps ne se rencontrait pas plus d'une fois tous les trois jours ; que la Demoiselle était un appareil fragile et capricieux qui nous fit perdre de belles journées. Il ne faut pas oublier les petites défaillances matinales, les pannes de réveille-matin, etc. Je peux dire que mon apprentissage fut court, si l'on considère qu'il ne comporta pas, au total, trois heures d'entraînement réel.

Du reste, le seul fait d'avoir volé, sur la Demoiselle, nous fut compté comme une prouesse, à Audemars et à moi ; et nous pouvons presque nous prévaloir, d'avoir été, avec Santos-Dumont, les seuls pilotes de cet appareil.

Revenons à ma cinquième sortie.

C'était un soir. Le temps était particulièrement beau. J'eus cette fois la patience de rouler doucement jusqu'à la grande ligne droite. Mon ami Audemars m'avait livré la veille de précieux secrets : « Je viens de faire une remarque importante, m'avait-il dit. Pour se rétablir, il ne suffit pas de gaucher l'aile qui penche : il faut encore donner un coup de gouvernail, comme pour tourner du côté opposé à celui où l'on penche. » Et il avait ajouté : « Surtout gardez cela pour vous... c'est un secret. »

Telle était notre ignorance des principes les plus élémentaires.

Je partis donc progressivement, et il me resta assez de sang-froid, une fois décollé, pour essayer la manœuvre indiquée et subitement j'eus l'émouvante sensation d'avoir compris. Au lieu de revenir au sol, je me maintins dans l'air, à deux mètres de terre, s'il vous plaît. Je parcourus ainsi les 600 mètres de la ligne droite, d'une allure un peu ondulée peut-être, mais je terminai par un atterrissage normal – mon premier...

Je ne quittai pas mon siège ; je laissai tourner le moteur au ralenti. Romain accourut, rouge, essoufflé, exubérant. Il retourna l'appareil et je recommençai la grande ligne droite en sens inverse, avec le même succès. Je rééditai cette prouesse cinq fois de suite, et ne m'arrêtai que pour une malencontreuse fuite de radiateur. J'étais sauvé...

Audemars volait déjà depuis quelques jours. Il avait ébauché la veille un premier virage très large. Dès la séance suivante j'entrepris des arcs de cercle.

Audemars se pressa de passer son brevet¹, pour participer au meeting d'Angers – on avait accepté son engagement sous condition.

Un matin, nous allâmes donc chercher un commissaire de l'Aéro-Club, qui avait accepté un rendez-vous à 3 heures et demie.

Mais la Demoiselle fit des siennes ce jour-là, et il fallut remettre la séance.

Le lendemain, à la même heure, même comédie. Or, c'était le dernier jour utile. Audemars s'entêta. On répara la machine; on attendit la première heure permise – le vent s'était levé, aggravé de remous de chaleur. Rien n'arrêta l'enragé... Hélas, à la deuxième épreuve du brevet, l'appareil s'arrêta définitivement. On essaya en vain tous les moyens – Audemars crut son meeting perdu. J'eus la joie de lui éviter cet ennui en lui offrant ma Demoiselle. Il m'en garda la reconnaissance d'un homme peu habitué aux gestes désintéressés.

Il passa donc sa troisième épreuve, en nous donnant bien des émotions. Pendant le temps que nous avions perdu le terrain avait été envahi par une foule de curieux attirés par quelque arrivée sensationnelle de pilote connu. Nous vîmes avec terreur Audemars encore peu sûr de ses virages passer plusieurs fois à un mètre au-dessus des têtes, avec ce moteur qui avait en moyenne une panne toutes les demi-heures.

Et quelle danse, au milieu des remous... Le public inconscient, était ravi.

1. L'Aéro-club de France attribue 18 688 brevets de pilote de janvier 1909 à décembre 1921, dont 1754 brevets avant la déclaration de guerre. D'après la réglementation entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1910, il est demandé aux candidats d'effectuer trois circuits fermés de 5 kilomètres chacun avec atterrissage à moins de 150 mètres d'un point-repère et arrêt du moteur à chaque fois. Les épreuves seront ensuite adaptées aux progrès de l'aviation.

Enfin cette scène eut une fin heureuse – Audemars alla à Angers.

Il prit part successivement à tous les grands meetings européens : Juvisy, Toulouse, Bournemouth, Le Havre, Bordeaux, Milan, etc., et s'acquit rapidement une réputation d'adresse et d'incomparable énergie.

Pendant cette période, je ne le revis plus que de temps en temps, pendant de courts passages à Paris.

De mon côté, je fis encore deux ou trois sorties, puis je signai mon premier contrat d'exhibition, pour voler le 14 juillet 1910 à Cholet.

Les circonstances me détournèrent des meetings – sauf le cas spécial de New York; durant toute la première année de ma carrière, je ne fis que des exhibitions. Tandis qu'Audemars prenait dès le début sa place sur les scènes sportives.

IV

Le Comité des fêtes de Cholet avait confié l'organisation d'une petite fête d'aviation à une société nantaise : la Libellule. L'imprésario Albert Baré, créateur et directeur de la Libellule, se rendit sur place, à Issy, et engagea économiquement trois pilotes non brevetés, mais qui passaient pour avoir volé : Obre¹, Versepuy et moi. Nous devions fournir trois exhibitions.

J'ai conservé, à titre de curiosité, l'original sur papier timbré de ce premier contrat.

De nombreuses surcharges et ratures témoignent d'une âpre discussion et des précautions que je pris pour éviter les conflits alors fréquents entre aviateurs et organisateurs.

Il me fut impossible de passer mon brevet avant Cholet : des ennuis d'appareils m'obligèrent, moi aussi, à prendre des rendez-vous successifs avec le commissaire de l'Aéro-Club. Je partis finalement sans avoir pu terminer mes trois épreuves de cinq kilomètres.

J'arrivai à Cholet par la route, sur un de mes châssis, muni de deux baquets d'essais.

Mon vieil ami Jacques Quellennec² avait accepté de m'accompagner. J'étais heureux de le sentir près de moi, en cette circonstance intimidante.

1. Émile Obre passera son brevet de pilote (le n° 148) en même temps que Roland Garros.

2. Jacques Quellennec a connu Roland Garros aux H.E.C. Il présentera la première édition, incomplète, des *Mémoires* de son ami, chez Hachette en 1966.

Nous nous présentâmes couverts de boue à l'hôtel où l'on nous attendait. Le titre d'aviateur avait encore quelque prestige à cette époque, et nous fûmes fort bien reçus.

Les deux autres pilotes étaient arrivés, ainsi que les mécaniciens. Tout était prêt. Je connaissais Versepuy, pour l'avoir vu plusieurs fois à Issy – sur le terrain et chez Marie.

J'avais vaguement rencontré Obre. Tous deux étaient de bons vivants, ainsi que Baré : nous formâmes dès le premier dîner un groupe cordial – qui savait rendre hommage aux crus d'Anjou.

Après le dîner nous nous mîmes en quête de lieux de plaisir et découvrimés le music-hall – moyennant trois francs, la meilleure avant-scène fut à nous. Et c'est là que nous fut révélée par une indescriptible comique cette inoubliable chanson qui resta le triomphe de Versepuy :

Est-elle – belonde ?

Nul ne – le sait...

Ha... Ha... – Ha... Ha...

De par le monde... etc.

Après une grasse matinée et un déjeuner bien arrosé – ce début naturel de toute journée d'exhibition – nous arrivâmes au champ vers 2 heures et demie, en pleine forme.

Au premier coup d'œil l'aspect des drapeaux nous frappa désagréablement. Ces emblèmes tricolores affectaient une allure tendue, frétilante, qui ne laissait aucun doute sur l'état de l'atmosphère : c'était la tempête, dans toute son horreur.

Cependant, chacun eut la pudeur de dissimuler ses sentiments intimes et se retira dans son hangar pour se préparer.

Le public s'amassa nombreux derrière les barrières, et l'heure officielle du premier vol arriva.

Les membres du comité nous entouraient, inquiets...

– Croyez-vous que tout ira bien ?

– Mais oui, répondais-je ; ce vent va certainement se calmer... tout à l'heure...

– Alors, il y a trop de vent pour le moment ?

– Ma foi, il vaudrait mieux attendre un peu.

Certes, «il valait mieux».

Avec l'heure qui s'avavançait l'inquiétude devint plus nerveuse.

Quel rôle ingrat que celui du comité des fêtes d'une petite ville de province.

Des corvées, du travail non rétribué, des tracas de toutes sortes; et pour récompense le mécontentement obstiné et les critiques aigres des ennemis politiques. Charmante sinécure.

En attendant mieux, nous montrâmes... nos bonnes intentions. L'apparition des appareils sur le terrain provoqua des manifestations approuvatives – les mécaniciens prirent une attitude affairée. Au bout d'un quart d'heure, on mit en marche un premier moteur, puis un deuxième. Chacun de ces événements fut salué de démonstrations encourageantes.

Nous gagnâmes deux heures. Mais le temps ne fit que se gêner tout à fait. Versepuy, Obre et moi en arrivâmes aux plus franches confidences : il n'y avait vraiment rien à faire.

On ne pouvait s'en tirer que diplomatiquement. Nous présentâmes au comité la thèse suivante :

Nous avions espéré vainement – le temps loin de s'améliorer était devenu dangereux. Nous étions prêts à en courir les risques – mais nous faisons remarquer qu'un accident pouvait compromettre la journée suivante, la principale, celle du 14 juillet.

Il y eut délibération. Certains ne manquèrent pas de rappeler qu'ils avaient combattu le projet de cette fête d'aviation, d'autres, qu'ils avaient préconisé l'engagement d'un pilote connu.

Enfin, le président Moudoux sut rallier son monde au parti le plus sage.

D'abord il ne fallait pas pousser des jeunes gens à risquer leur vie. Ensuite il ne fallait pas se décourager à la première difficulté, ni compromettre la journée du 14 juillet. On ne pouvait rien contre les éléments. Le public choletais serait assez raisonnable, assez averti pour admettre que l'aviation est tributaire des éléments.

Au surplus, les aviateurs pouvaient prouver leur bonne volonté en roulant un peu sur le terrain.

De cela, en effet, nous étions capables. Obre partit le premier et fit quelques tours, à 20 à l'heure. Son moteur faisait un bruit infernal ; le monoplan traînait sa longue queue, d'une allure sautillante et penchée, grotesque...

Je me mis en piste avec Versepuy : nous fûmes aussi lamentables.

La foule ne se privait pas de nous adresser mille quolibets plus ou moins spirituels.

Heureusement, quelques gouttes de pluie vinrent à notre aide, pour terminer cette journée sans scandale.

Nous regagnâmes l'hôtel, le plus discrètement possible, un peu accablés.

Mais le même soir, la bonne humeur et l'entrain avaient repris ; Versepuy fut intarissable de plaisanteries sur notre aventure. Nous prendrions bientôt une revanche.

La presse locale publia nos explications et rendit hommage au courage malheureux. On attendit le 14 juillet.

Ce fut un vrai jour de 14 juillet, ensoleillé, radieux.

À deux heures, nous trouvâmes le champ déjà encerclé de public.

Tout s'annonçait bien – cependant j'avais le trac. Le comité était nerveux.

Nous fîmes encore traîner un peu les préparatifs, pour laisser tomber la brise des heures chaudes. On sentait la méfiance d'un public déjà déçu une fois.

Enfin je sentis le moment venu de faire quelque chose et j'annonçai le premier vol.

Les bons yeux du président exprimaient en même temps sa joie et une certaine anxiété paternelle. Il s'approcha et me dit : « Je vous remercie. Mais soyez prudent. » Dans la foule un silence se fit. Je pris ma place. Romain lança l'hélice, je démarrai à plein moteur... D'un coup de levier résolu, je m'enlevai... Hélas, le moteur ne *donnait* pas. La machine revint au sol.

Avant les barrières, je lâchai l'accélérateur et freinai des deux mains sur les roues. Je me retournai sans sortir de l'appareil, par une manœuvre récemment apprise et qui consistait à immobiliser la roue gauche en la tenant à pleines mains, tandis qu'on accélérât, jusqu'au moment où l'appareil levait la queue et pivotait sur la roue bloquée. Il fallait faire attention de ne pas trop accélérer et de tenir convenablement le levier de profondeur, sous peine de capotage.

Je revins au hangar, cette fois sans le moindre bond, car je n'avais plus l'appoint d'un léger vent debout.

La foule avait salué mon décollage d'un cri de joie, une joie fugitive, maintenant, on hésitait à siffler.

Je fournis des explications – il fallait vérifier mon moteur. Les autres pouvaient partir.

Obre se mit en piste : du 20 à l'heure et des zigzags...

On lança Versepuy, qui ne songeait plus à la galéjade. Le vent de l'hélice fit voler quelques chapeaux. L'appareil lâché démarra, fit un bond salué du « Ah... » de 8 000 poitrines. Puis, comme un acrobate qui a pris son élan, il plongeait, piqua un coin d'aile dans le sol et accomplit un soleil... éblouissant...

Des femmes poussèrent des cris aigus. Les mécaniciens se précipitèrent, suivis des membres du comité. Le brave père Moudoux se lamentait. Le service d'ordre contenait à peine la foule.

Avant qu'on l'eût rejoint Versepuy s'était dégagé et tout en se tâtant les côtes il considérait le désastre. Il avait retrouvé sa verve et se lança dans une ténébreuse histoire de trou d'air ou de remous-tourbillons... Il paraissait presque heureux, débarassé... Notre situation, à nous qui restions, était plus désagréable que jamais.

Obre reprit sa triste promenade à 20 à l'heure. Il passait à quelques mètres du public et le bruit du moteur l'empêchait fort heureusement d'entendre les huées.

Enfin je me remis en piste ; je m'acharnai plein de rage impuissante, profitant de la moindre bosse qui me faisait rebondir. Tout trac, toute appréhension avait disparu – mais de ma machine épuisée, il n'y avait rien à tirer, rien...

Au bout de dix minutes de ce manège, je m'arrêtai devant mon hangar et déclarai que j'avais fait mon possible. On se débarrassa comme on put du public.

Nous attendîmes dans un hangar que la route de Cholet fût moins encombrée et le crépuscule assez sombre... Moment pénible...

Versepuy était le moins affecté : l'accident lui avait en quelque sorte sauvé l'honneur. Il nous arracha les premiers sourires. Obre lui donna la réplique : sa seule ambition était que tout s'arrangeât sans violence. Petit à petit la gaîté revint. Nous évoquions les mines déconfites de ces messieurs du comité, leurs questions affolées, nos réponses hypocrites, les quolibets des paysans et le spectacle ridicule que nous avions offert à 8 000 spectateurs.

Tout cela nous fit rire, dès que nous fûmes décidés à ne pas en pleurer.

Nous rentrâmes à l'hôtel incognito. La patronne eut des politesses cruelles : « Eh bien Messieurs, il paraît que vous n'avez pas eu de chance tantôt? »

Nous nous vengeâmes sur le dîner.

Ce soir-là, ayant entendu une fois de plus « Est-elle – belonde..., etc. », nous errions sur la place comme des âmes en peine, lorsque notre attention fut attirée par des groupes de femmes qui entraient dans l'église. Versepuy et moi nous approchâmes machinalement : que pouvait-il se passer à cette heure dans ce Saint Lieu, alors que toutes les maisons environnantes étaient déjà plongées dans la plus profonde obscurité? Par curiosité, nous entrâmes aussi – était-ce mal d'aller à l'Église en sortant du café-concert? Peut-être. Mais je prends le ciel à témoin que nous n'avions pas la moindre mauvaise intention et que notre attitude fut irréprochable. Nous restâmes à part, dans un silence respectueux, dans un coin discret. Les prières commencèrent. Les fidèles (exclusivement des femmes) récitèrent un premier chapelet à la suite du curé qui entamait en solo les Pater et les Ave. Au bout de deux minutes, nous serions volontiers partis, sans

la crainte de déranger les autres et de nous faire remarquer. Le chapelet fini, le curé commença sans transition un sermon. Ce fut une violente harangue contre les mauvais chrétiens qui, au lieu de venir à Vêpres le dimanche, perdent l'après-midi à regarder quelques pantins (*sic*) se traîner le postérieur dans l'herbe.

Le brave curé ne faisait rien pour cacher que l'inspiration lui venait de notre présence et les plus effrontées des bigotes tournaient vers nous des regards pleins de malice. Versepuy me poussa le coude en étouffant un fou rire. L'orage passa, les prières recommencèrent ; nous nous retirâmes sur la pointe des pieds.

Le lendemain eurent lieu nos règlements de compte.

Le comité nous avait donné rendez-vous ainsi qu'à Baré chez le président Moudoux.

Lorsque nous arrivâmes, ces messieurs étaient déjà réunis. Il y eut d'abord un silence gêné. Toutes les physionomies reflétaient le mécontentement, le dépit – celle du président, seulement de la tristesse.

Pour eux cette fête avait été un grand désastre – les jaloux, les adversaires politiques en faisaient un scandale. La presse quoique modérée, avait enregistré l'échec complet et le mécontentement public.

Malgré cela, on ne nous adressa aucun reproche – l'amabilité innée du président mit même de la cordialité dans la conversation.

Nos contrats définissaient les cas de force majeure d'une façon si large qu'ils nous enlevaient toute responsabilité, et nos cachets nous étaient dus. Il ne pouvait y avoir, il n'y eut aucune discussion.

Mais j'étais touché de l'attitude du comité ; il m'était pénible de quitter Cholet sur cette piteuse aventure ; je ne pus m'empêcher de leur faire la proposition suivante : j'irais à Paris, je me procurerais un appareil neuf, et j'offrirais aux Choletais une véritable exhibition, pour les dédommager des déceptions passées.

Obre se joignit à moi – Versepuy, retenu par un engagement antérieur, regretta de ne pouvoir suivre notre exemple.

Cette proposition fut accueillie avec reconnaissance et nous rendit la sympathie du comité.

Il fut convenu que j'écrirais moi-même une lettre d'explications au public. La presse régionale la publia le lendemain, avec l'annonce de la nouvelle exhibition.

Je partis le même soir pour Paris, avec Obre, qui allait chercher un moteur plus puissant.

J'étais loin de posséder les quelque 7 000 francs qu'il aurait fallu payer pour un appareil neuf. Il fallait cependant m'en procurer un. Ma première visite fut pour le Directeur de la maison Clément-Bayard. Je m'efforçai de l'intéresser à mon malheur – malgré tous mes soins, ma Demoiselle refusait de voler à un moment fâcheux ; il en résultait un préjudice pour moi, une mauvaise note pour la marque.

Mon interlocuteur me laissa sentir qu'il soupçonnait ma propre inexpérience d'être la véritable cause de mes déboires, ce qui ne l'incitait guère à me sacrifier un appareil neuf. Enfin je dus être persuasif car après une longue discussion j'obtins le compromis suivant : on me vendait un appareil à crédit, avec promesse d'en annuler la facture à mes premières actions d'éclat. Je n'en demandais pas davantage. L'appareil neuf fut expédié à Cholet sans retard, et 48 heures plus tard, je repartis moi-même.

La journée du vendredi se passa à déballer la Demoiselle et à la monter. Je travaillais vaguement avec les mécaniciens ; quand il faisait trop chaud nous allions boire une bouteille d'Anjou chez « Maman », une bonne vieille qui tenait cabaret dans une petite maison voisine. « Maman » était pleine de prévenance. Quand je voulais être tranquille, elle m'offrait sa propre chambre en guise de cabinet particulier. Elle nous combla de friandises et de petits plats de sa façon.

L'appareil fut prêt le samedi après-midi. À 5 heures, profitant d'un temps superbe, je réussis un brillant essai. Je

ne volai que 5 minutes – pour ménager le moteur – à 30 ou 40 mètres de haut, avec des virages et un atterrissage que n'eût pas désavoué Santos lui-même... Et la Demoiselle fut aussitôt enfermée dans son hangar, avec les soins dus à un objet précieux. J'étais joyeux et confiant : le temps resterait beau – je le sentais... Cette fois je tenais ma revanche.

La journée décisive s'annonça magnifique. Je me sentis si rassuré, si libre d'esprit qu'après le déjeuner je me laissai inviter à une partie de tennis par des jeunes gens et des jeunes filles dont j'avais fait la connaissance sur le champ. Je jouai plein d'entrain jusqu'à l'heure du premier vol – j'arrivai même à l'aérodrome un peu en retard. Le public attendait.

Sans perdre un instant, je me mis en piste ; le moteur pétarada, et à la stupéfaction de ceux qui attendaient les préparatifs habituels, je bondis dans l'air...

Pendant une dizaine de minutes, j'évoluai dans tous les sens, montant à une cinquantaine de mètres, redescendant à raser le sol, repartant. Suspendu comme je l'étais, sous mes ailes, je voyais s'agiter chapeaux et mouchoirs. Le comité formait un petit groupe animé.

L'atterrissage fut réussi – je roulai doucement jusqu'au hangar.

Dès que mon moteur fut arrêté, j'entendis – pour la première fois – les bravos et les acclamations de la foule.

Je fus entouré – ces messieurs rayonnaient, le président avait les larmes aux yeux. On m'accabla de compliments et de vigoureuses poignées de main. On m'entraîna au buffet pour boire une coupe de champagne : je déclarai ma préférence pour le vin d'Anjou et ce fut un nouveau titre à la sympathie des Choletais.

Puis il fallut penser à la suite du programme – ce fut au tour d'Obre. Il n'avait pas eu le temps d'essayer son nouveau moteur. Il fit quelques lignes droites infructueuses, comme les jours précédents – seulement un peu plus vite et avec beaucoup plus de bruit. Cette démonstration prit fin dans une collision avec les palissades – il y eut des cris de panique dans la foule.

Mais personne n'était blessé, sauf le grand oiseau, qui avait perdu son hélice et un morceau d'aile.

Resté seul dans l'arène, je fis encore deux vols – le succès et le petit vin d'Anjou m'avaient mis en verve – je me surpassai. Du reste, le vol de la Demoiselle était naturellement impressionnant par l'extrême mobilité, la légèreté, la vitesse.

Le président Moudoux ne savait comment exprimer la reconnaissance du comité. Il m'embrassa avec émotion et me dit : «Vous nous avez sauvé l'honneur.»

Le même soir je signai avec Baré, pour voler la semaine suivante à Rennes, un contrat deux fois plus avantageux que le premier.

Je quittai Cholet le lendemain. J'y laissai le souvenir de mes débuts, de mes premières satisfactions professionnelles, et d'autres souvenirs charmants. J'y laissai aussi de bonnes amitiés – Cholet devait me porter bonheur.

Nous partîmes Baré et moi sur mon châssis d'essais.

Nous avons donné rendez-vous à Rennes, aux mécanos, qui devaient suivre mon appareil, et à Obre, qui s'était fait engager, sous condition de voler.

Il pleuvait un peu. En l'absence de toute carrosserie, nous étions couverts d'éclaboussures. En outre, si le châssis était neuf, les pneus d'essais de la maison Garros ne l'étaient guère et crevaient volontiers.

Nous passâmes quelques heures à Nantes – on y préparait un grand meeting. Baré offrit mes services. Mais je ne pus m'entendre avec le comité, j'étais aussi exigeant qu'inconnu.

Le soir nous arrivâmes à Rennes.

Cinq pilotes participèrent aux fêtes de Rennes. L'étoile de ce team était Busson¹ (sur Blériot moteur Clerget) – connu pour avoir doublé la tour Eiffel, le deuxième, après le comte de Lambert². Les autres étaient : Paul de Lesseps, sur biplan Sommer; Dufour³, sur cellulaire Voisin, Obre et moi.

Le premier jour, par beau temps, les performances furent les suivantes :

De Lesseps : partit, fit une longue ligne droite sans dépasser de beaucoup la hauteur des arbres ; on le vit accomplir un large virage, hors du champ ; puis il disparut. Il revint en automobile deux heures plus tard, la tête enfouie dans un énorme pansement. Il avait mis son appareil en miettes.

Obre : fit une impétueuse ligne droite au sol, suivie d'un décollage macabre, et d'un écrasement complet – le tout, en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire.

Dufour : fit à la faveur du calme crépusculaire quelques tours de piste assez souples, ras du sol.

Busson : fit deux vols d'une correction un peu monotone.

Je réussis deux vols. J'allais prendre un troisième départ, lorsqu'en roulant je voulus pivoter sur une roue, comme

1. Guillaume Busson (brevet 121).

2. Pionnier des hydroglisseurs et de l'aviation, le comte Charles de Lambert est le premier pilote à survoler une grande ville en traversant Paris le 18 octobre 1909 sur un Wright. Il bat par la même occasion le record de hauteur. Émile Dubonnet est le deuxième aviateur à traverser la capitale mais à l'altitude réduite de 50 à 100 mètres.

3. Paul de Lesseps (brevet 134) ; Jean Dufour (brevet 96).

d'habitude. Mais un coup d'accélérateur un peu nerveux mit la Demoiselle en pylône – l'hélice se brisa.

La deuxième exhibition fut dramatique. La séance s'ouvrit par un temps menaçant et déjà agité. Je laissai la parole aux aînés, Busson et Dufour – mais ils hésitèrent, perdirent du temps. J'annonçai un vol. Mon appareil fut apprêté, j'y pris place, Romain lança l'hélice. Pendant une demi-heure, il fit de vains efforts. La pluie commença, en fines gouttes. On rentra la Demoiselle au hangar – le public attendait sous les parapluies et commençait à siffler.

Le maire (M. Janvier) vint me demander si je ne préférerais pas renoncer « puisque le temps n'était pas favorable ». J'étais horriblement énervé : je répondis que « le temps était excellent », ce qui fit sourire Busson.

J'avais l'air de jouer une comédie connue : la panne opportune. Cette idée m'était insupportable. Romain s'escrima plus d'une heure encore. Le temps était devenu tout à fait mauvais, orageux. La plupart des spectateurs étaient partis.

Mais sous mon hangar, je ne me doutais même pas de ces choses. Je ne songeais qu'à voler ; je m'exagérais l'ironie et la malice que je sentais autour de moi, et j'étais fou de rage.

Cependant il faudrait bientôt se résigner, renoncer...

À la dernière minute, sans raison apparente, le moteur partit. Certes, on ne s'y attendait plus. Il y eut de l'étonnement, de l'émotion... On vint me dire qu'il faisait réellement mauvais dehors, et que mes camarades estimaient que c'était une folie de vouloir voler en plein orage. Je ne voulus même pas écouter ce qu'on me disait : je repoussai brutalement ces donneurs de conseils qui se moquaient de moi l'instant précédent.

Je refusai de laisser arrêter le moteur, criai à Romain de me sortir tel quel.

Aussitôt hors du hangar, j'accélérai à fond, décollai sur place, dans le vent. D'un bond, je fus à 50 mètres de haut. J'étais si énervé que je fis un tour de piste avant de me rendre compte que j'étais secoué, ballotté dans tous les sens, comme

un bouchon sur une eau agitée. Mes ailes se tordaient – je les sentais craquer. Je luttais, les dents serrées, les nerfs tendus, pendant 5 minutes. Alors se passa une chose effrayante : d'un coup je me sentis soulevé, projeté vers le ciel, avec mon appareil, dans une position incompréhensible. Je vis les arbres pendre, la tête en bas... Mais presque immédiatement, j'eus la sensation de me réveiller d'un cauchemar. Je me retrouvai volant normalement, un peu plus bas et dans une *direction diamétralement opposée*. J'étais abruti... Je manœuvrai machinalement pour me remettre en face de l'atterrissage et je revins au sol sans incident, grâce à l'abri des tribunes et des arbres. Je m'arrêtai à quelques mètres du hangar. On accourut. Mes deux mécanos pleuraient.

On était pâle. Le maître, M. Janvier, m'embrassa (encore).

Personne ne songea à prolonger la séance. Le meeting de Rennes était terminé.

J'étais enchanté de cette nouvelle existence, un peu romanesque. Je ne pensais plus aux corvées et aux embarras du commerce d'automobiles. Baré me proposa une combinaison. Il s'agissait d'organiser nous-mêmes une semaine à Saint-Malo, Dinard.

J'avais de la sympathie pour mon imprésario – c'était un compagnon plein d'entrain. Il avait vécu des années d'aventure en Amérique et en avait gardé l'habitude de s'accommoder de tout, de se débrouiller partout.

J'acceptai sa proposition. Nous partîmes, toujours par la route, précédant les mécanos et l'appareil.

À Saint-Malo, nous nous heurtâmes à la difficulté de trouver un terrain. La plage était à marée basse, un aérodrome idéal : mais il était impossible d'y organiser une recette. Il fallut se contenter d'un petit champ triangulaire, et faire enclore de planches à nos frais. Ce terrain était à peine *possible* : exigu, entouré d'arbres, de maisons, de fils télégraphiques.

La première exhibition de Saint-Malo ne fut pas encourageante – la recette dépassa à peine les frais. J'endommageai mon appareil après un vol de quelques secondes.