

15 FR)

N° 36

Jeudi 31 Octobre 1946

JOURNAL DES VOYAGES

ET
DES

A
V
E
N
T
U
R
E
S

DE TERRE
DE MER
& DE L'AIR



CHRONIQUE PHILATÉLIQUE

par Henry HENLEY.

LE PROBLÈME DE LA SPÉCIALISATION

(Suite)

Se « spécialiser », c'est choisir quelques pays seulement et les collectionner de façon sérieuse.

Mais quels pays ?

Évidemment, la France s'impose.

C'est rendre hommage à une des plus belles collections du monde ; c'est plus encore : c'est prendre à cœur, avec le sourire, les intérêts du pays. Une œuvre nationale est-elle « momentanément gênée dans sa trésorerie », on fait appel (parallèlement à la planche à billets) à la « planche » à timbres. Et le collectionneur paie avec le sourire ! Il est bien le seul Français à en faire autant : peut-être est-ce pour cela qu'on le traite de timbré...

Comme tous les philatélistes « font » la France, l'originalité de la collection s'en ressent ; contrairement à ce que disent les marchands spécialistes de France (pourrait-on les critiquer de faire leur métier ?), il faut « faire autre chose ».

La collection idéale pourrait comprendre, outre la collection spécialisée de France, quelques pays étrangers, une sélection de séries ou de timbres de toutes les contrées formant un ensemble sinon esthétique, du moins homogène et intéressant et quelques colonies françaises.

Pour celles-ci, plusieurs combinaisons sont possibles. Voici quelques suggestions. Il existe un certain nombre d'ensemble rationnels. Le choix d'un de ces « groupes de colonies » est important.

Parmi les plus classiques, voici le groupe des colonies émettant toujours des timbres. Quinze en tout. Ceci pour ceux qui aiment les nouveautés et que ne rebutent pas les « vieux ».

1° Les quinze pays sont : A.-E. F., A.-O. F., Cameroun, Côte des Somalis, Guadeloupe, Guyane, Indochine, Madagascar, Martinique, Nouvelle-Calédonie, Océanie, Réunion, Saint-Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Inde.

2° Les trois colonies d'Afrique du Nord : Algérie, Tunisie, Maroc. On peut y rattacher l'A.-E. F. et l'A.-O. F., l'ensemble est assez séduisant.

3° Il y a aussi un certain nombre de pays qui vont par paire : Andorre et Monaco, Memel et Sarre, Gabon et Congo, Grand Liban et Syrie. On peut en prendre deux comme « appoint », bien que la collection complète de chacun de ces « tandems » constitue déjà un assez joli capital.

4° Prendre les huit colonies de l'A. O. F. n'émettant plus de timbres. Elles sont assez agréables, mais la dernière émission date de 1944 (ces colonies forment aujourd'hui l'A.-O. F., au point de vue philatélique). Le dernier timbre à coller sur l'album est souvent un « Sans R. F. » non émis à la colonie !

5° On peut aussi choisir un ensemble géographique comme : Martinique, Guyane, Guadeloupe, Réunion, Inini, Nouvelle-Calédonie, Océanie, Wallis, Grand Liban, Syrie, Alaouites, Alexandrette, etc..., Indochine, Inde, Annam et Tonkin, Canton, Cochinchine, etc...

(A suivre.)

TIMBRES - POSTE

Pour renseignements joindre T. P. 3 frs
J. RAFFIN, 82e V. - 5, r. Yvon-Villardeau, PARIS (16^e)

FAITES VOTRE CUISINE SUR COURANT LUMIÈRE

Chauffage intense - Dépense minime d'électricité
avec RICHAUD CALIFRÈGE RÉGLABLE
Établissements VOYBOIS
6, rue Héroid - LA GARENNE (Seine)
(Timbre pour réponse.)

Pt de Paris - Initiates Jours SMOCKS matelassé
et toutes sortes de broderies

Enseignements par correspondance
Brochure renseignements J. V. 5 frs
ÉCOLE MODERNE DE LA BRODERIE
73, Boulevard Jean-Brunhes - TOULOUSE

J. BERNARD
ACHAT - VENTE - ÉCHANGE
MANCOLLES FRANCE - COLONIES - EUROPE
166, rue de la Roquette-PARIS (XI^e)

MUSIQUE Cours par
correspondance
DIPLOMES - ENGAGEMENTS
RÉMY DEL GIR - 110, Bd Magenta - PARIS

Journal des Voyages

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

S. de GIVET

*

MEMBRES DU COMITÉ

Louis GIORGI, Rémy ROURE

RÉDACTION
ADMINISTRATION

12, Rue Hautefeuille, PARIS-6^e

Tél. : ODÉON 93-45

R. C. SEINE 304.165 B

ABONNEMENTS

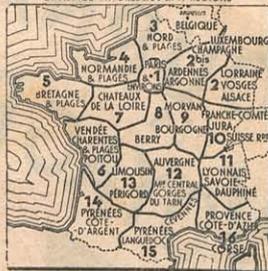
	Un an	six mois
France	700 frs	360 frs
Étranger : Union postale	800	425
Autres pays	850	475

Les abonnements partent du 1^{er} et du 15 de chaque mois.

Règlement par chèque bancaire, mandat-carte, mandat-lettre, chèque postal : Paris 4040-41.
Changement d'adresse. — Toute demande doit nous parvenir huit jours à l'avance accompagnée d'une bande d'abonnement et de la somme de 7 frs.

GUIDES ROUGES

LA FRANCE HISTORIQUE en 17 RÉGIONS



Éditions BANETON-THOLIER
10, bd du Temple, Paris (XI^e).

Guides parus :

- N° 2 bis. Champagne-Ardennes-Argonne-Luxembourg.
- N° 3. Nord et Belgique.
- N° 5. Bretagne.
- N° 6. Vendée-Charentes.
- N° 7. Châteaux de la Loire.
- N° 12. Auvergne.
- N° 13. Limousin.

Envol franco contre 85 frs.

Prochains guides à paraître :

- N° 8. Berry.
- N° 9. Morvan-Bourgogne.
- N° 11. Savoie-Dauphiné.
- N° 14. Pyrénées (Côte d'Argent).

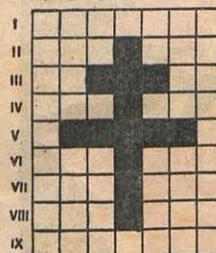
MOTS CROISÉS

Solution du problème n° 35.

Horizontalement : III. Ale. — IV. Titan. — V. Arène. — VI. Anesses.

Verticalement : 2. Tan. — 3. Aire. — 4. Balles. — 5. Lans (ânes). — 6. Née.

1 2 3 4 5 6 7



PROBLÈME N° 36

HORIZONTALEMENT : I. Écrivain français qu'on peut aisément confondre avec un moyen de transport. — II. Dans rectitude. Vit un monde changé à son réveil. — III. Deux lettres de nattes. Pronom personnel. — IV. Eau-de-vie de grain. Attire les gens aventureux. — VI. A l'intérieur du canon. Jeu d'hombre. — VII. Début de neuf. Plante officinale. — VIII. Production vinicole. Séché à la fumée, bien mal en point. — IX. Princes de l'église.

VERTICALEMENT : 1. Plat qui se mange froid. — 2. Préfixe. Ville du Turkménistan. — 3. Dans mite. — Rivière de France qui remonte à sa source. — 5. Centre d'une grande immigration. Logement d'une souris. — 6. Sans elle et sans raison, sans bon sens. On l'ouïdit. — 7. Oiseaux de proie.

PUBLICITÉ

PUBLICITÉ GÉNÉRALE :

CONSORTIUM d'ÉDITION et de PUBLICITÉ
8, r. de Port-Mahon, PARIS-2^e
Opéra 94.32

Agent exclusif pour l'Enseignement :
SOCIÉTÉ TECHNIQUE DE PUBLICITÉ
4, rue Hermel, PARIS-18^e
Montmartre 42.70

TRAINING COMMAND

JOURNAL

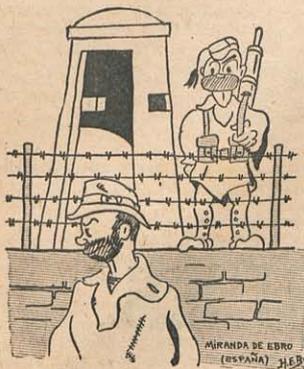
D'UN ÉLÈVE PILOTE FRANÇAIS AU CANADA



« What did you do in the war, Daddy
How did you help us to win ?

» Take off, Circuits and Bumps, dear
and going out of a spin... »

PRÉFACE



C'EST un village de dessin animé, argent et bleu sous les premières neiges, un village comme tant d'autres dans la chaîne pyrénéenne. Dans les rues désertes sonnent les boîtes de la patrouille allemande. Peter nettoie son browning, Raymond fait l'inventaire des vivres et je suis absorbé par l'étude de la carte. Certes, je connais la zone frontalière. Depuis septembre 1940, je suis passé plus de quinze fois en Espagne, avec des fortunes diverses : arrêté, évadé, arrêté, évadé encore, toujours miraculeusement échappé aux mains des « civils ». Mais c'était

plus à l'est, entre Cerbère et le Perthus. Je suis mal à l'aise dans cette contrée-ci, et pourtant il va falloir ne pas commettre d'erreurs : cette fois-ci, je pars sans idée de retour. C'est l'adieu à la France. Pour combien de temps ? L'aventure, qu'avec mes compagnons depuis deux ans je vis, aura demain une face nouvelle... J'évoque cette nuit à Perpignan où je disais à Peter : « Ça ne sera pas confortable, mais, pour sûr, ce sera intéressant ! » L'intérêt commence déjà. Pour arriver à cette maison où nous sommes cachés, nous avons dû glisser entre les patrouilles boches. Il y en aura encore demain matin sur la frontière.

A l'aube, nous parlons, perdons le village français. Quatre soldats en vert, au colot l'edelweiss des troupes de montagne, nous laissent passer sans histoire. Ont-ils deviné que, dans la poche, chacun de nous avait la main crispée sur la crosse d'un 7 mm. 65 ? Un ruisseau franchi... Espagne. Nous n'irons pas loin. Avant Tortelia, d'autres silhouettes vertes, coiffées celles-là de la « maquina de escribir » en toile cirée. Les gardes civils sont moins civils que leurs collègues germaniques. Ils nous arrêtent. Tirer ? A quoi bon ? Nous n'irons pas jusqu'à Gibraltar en laissant des cadavres dans les fossés ! Gentiment, nous nous laissons faire...

Trois semaines à Gérone : le temps d'acquiescer au contact des prisonniers politiques une solide dent contre Franco. Et nous voilà dirigés — trois jours de route, menottes aux mains et sans nourriture — sur la vieille Castille. Miranda de Ebro, camp de concentration, ciel de neige sur les peupliers, le froid, la faim, les poux, quatre mille internés de quarante nations... Nous y moisissons six mois, puis, un beau jour, l'ambassade britannique obtient notre libération. Les trois compagnons reprennent la route. Madrid d'abord, puis, terre promise soudain révélée : Gibraltar, les centaines de bateaux dans la rade, la Mission française où nous délirons presque de trouver un lieutenant du groupe Normandic qui nous parle des Forces Aériennes Françaises Libres... Ayant déjà servi dans l'aviation, nous y sommes admis d'office. Peter était mécanicien, Raymond, secrétaire et moi, radio, mais il est entendu que c'était un pis aller. Nous voulons devenir pilotes. Et, pour cela, il faut partir pour l'Angleterre.

Trois semaines après avoir franchi la porte barbelée de Miranda, nous sommes à Londres, à Camberley plus exactement, le grand camp à quelques milles de la capitale, où sont groupés les F. F. I. Un plateau boueux, déchéqueté par les chenilles des chars ; nous y apprenons les rudiments de l'anglais et de la navigation aérienne. Et Peter et moi, vieux militaires parmi tous ces jeunes arrivant de France, constituons la 15^e brigade d'élèves pilotes ; voici une vingtaine de camarades arrivant comme nous du pays occupé ; les uns par la Manche sur d'inraisemblables barcasses, tels Jean-Pierre ou Braouezec... par l'Espagne, Zaza, le Marquis, d'autres encore. Christian est venu de Marseille à Londres par Saïgon, Manille, Singapour, Brazzaville... Charles arrive de Damas par Rio de Janeiro, Jacques et Paul se sont engagés à New-York, René a fui Casablanca sur un hydravion américain, Doudou est parti de la Martinique sur une pirogue menée par deux nègres... Tous pourraient raconter les récits les plus extraordinaires en ne disant rien que leur histoire.

Dûment constituée, la 15^e débarque un matin à la gare de Waterloo. Nous allons passer trois semaines à Londres, logés à merveille en bordure de Regent's Park, à mon gré le plus plaisant jardin de Londres, recevant force inoculations et nous initiant aux mystères du « Drill » brillantique, sous les fenêtres mêmes de H.-G. Wells. Suffisamment dégrossis, on nous embarque pour le Yorkshire où, durant deux mois et demi, nous allons travailler d'arrache-pied les multiples aspects théoriques du vol : navigation, aérodynamique, météo... Epoque de concentration presque furieuse, avec de temps en temps une promenade à cheval dans les sous-bois rouges et gluants, au long des étangs morts aux couleurs si tendres... Pour éternes, des examens qui déjà éclaircissent nos rangs. Deux de la 15^e deviendront mitrailleurs et disparaissent de notre horizon. Raymond vient d'être opéré de l'appendicite et sera retardé d'un mois par cet incident.

Une nouvelle fois, nous traversons une partie de l'Angleterre. Voici Sywell, près de Northampton, paysage humide en gris et vert, cachant une chaumière à chaque creux de ses chemins mystérieux ; voici le petit aérodrome parsemé de minuscules « Tiger Molt » qui s'empresent de bourdonner dès la moindre éclaircie. Nous allons voler là quelques heures, non pour apprendre à piloter, mais pour permettre d'opérer une sélection rapide entre ceux qui resteront aux commandes et ceux qui seront destinés à devenir observateurs, navigateurs, bombardiers. Nous passons des examens... encore ! pratiques ceux-là. Oh ! la panique de ne pas arriver à atterrir, et dans le dernier tour de piste, jouant le tout pour le tout : « Puis-je essayer encore une fois, sir ? » « Boum ! c'est le contact avec la planète... Mais enfin j'ai réussi ! Nous sommes expédiés à Manchester, où nous attendons notre embarquement

pour le nouveau monde dans un camp immense et incroyablement boueux. Notre effectif diminue encore. Ceux qui sont jugés inaptes au pilotage vont apprendre à tenir leur rôle, celui de « l'intellectuel du bord, » comme l'écrira modestement l'un d'eux.

Un petit matin d'Écosse, beaucoup de brumes, de mouettes piaillant, de minuscules porte-avions. Nous glissons sur l'eau plate et noire de la Clyde ; devant nous, une masse énorme monte hors du réseau de gouletteites opaques. Le « biggest ship in the world », le Queen Elizabeth...

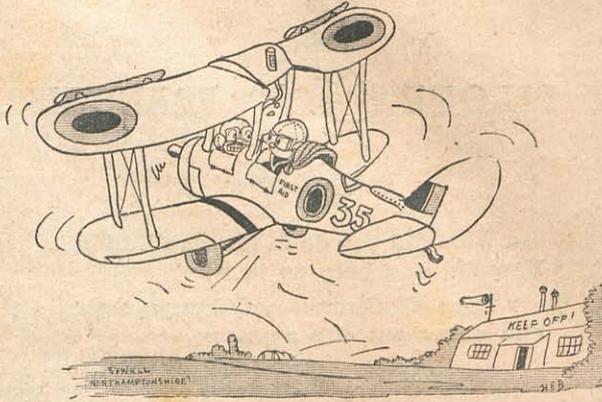
Une semaine plus tard, il paraît tout petit comme ayant franchi les « narrows », il s'avance dans la rade de New-York, face au geste vertical de la Liberté et la masse pyramide des gratte-ciel de Manhattan. Première nuit d'Amérique, restet des buildings dans l'Hudson et le ciel rose crevé du coup de sabre de l'Empire State...

Nous n'avons pas le temps de nous y reconnaître. Nous voici déjà emmenés vers le nord. Le train avance entre les boulevards et les élargissements de Nouvelle-Angleterre et du Nouveau-Brunswick.

Lacs gelés, sous-bois silencieux fourrés de neige, c'est le Canada. Après un bref séjour à Moncton (Nouveau-Brunswick), nous arrêtons d'une quinzaine à flique des familles françaises, « Canajens », Kaléidoscope Sainte-Catherine, Côte des Cartier...

Elle puis cinq jours de route, du soleil. Québec, Ontario, des provinces entières glissent Et des villes : Port-Arthur, Portage la Prairie, Regina, de patelins ignorés, signalés rouge-brûlé dans un océan Un matin, c'est Calgary, éblouissant de blancheur, la toutes proches, le train Vancouver ; nous sommes au lûre ne fait que commencer !

STORMY-DOWN.



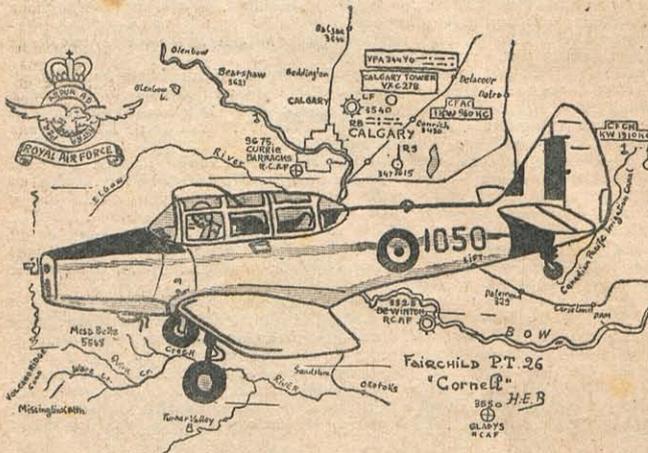
de fer plutôt, à la poursuite Manitoba, Saskatchewan, en arrière sous nos fenêtres. Fort-William, Winnipeg, Moose Jaw... et des centaines par la présence d'un élévateur plat de blé vert. Alberta : un quai de gare ligne mauve des Rocheuses continue seul sa route vers bout de notre voyage. L'aven-

Meknès, 194...

PREMIÈRE PARTIE

LE PAYS DES BLÉS

I



l'avion, féminin en anglais, comme le sont les bateaux. Et que *the gun*, c'est le moteur. Il aurait pu dire aussi, plus simplement : *Gun her*. Allons-y donc pour le décollage.

Le petit monoplan jaune, jaune comme la voiture du starter, les camions-citernes, les palissades et tout le matériel du *Train Command*, tourne sur la piste. La lumière verte se fait impatiente, scintille. Lentement, je me place au centre, bien dans l'axe de la bande miroitante.

La main crispée sur la manette des gaz avance. Une vie affolante naît dans l'appareil. Les chevaux sentent qu'on les charge d'un cavalier inexpérimenté et se rebellent en conséquence. Un avion agit de même. Il connaît le novice qui tremble aux commandes. On peut tout se permettre avec celui-là...

Embardée à gauche. Vite du pied à droite. D'où vient mon impuissance ? Il n'obéit pas, et nous courons, une roue sur les cailloux du bord de la piste, l'autre dans l'herbe. Puis, soudain, sans que j'y sois pour rien, il fonce vers la droite, la queue haute... tout fier de son indépendance. Une vraie bête, plus taquine que méchante, se riant de mes efforts. Un dernier choc. Nous sommes en l'air. Les choses deviennent aussitôt plus faciles. Je réduis légèrement les

gaz, me laisse aller contre le dossier du siège. Froid dans le dos : déjà ma chemise est trempée de sueur. Le moniteur se manifeste :

— Montez à cinq cents pieds et faites un virage en montant de quatre-vingt-dix degrés vers la gauche.

D'une inclinaison de tête, je signale « compris ». Je n'ose pas lacher le manche une seconde pour attraper l'entonnoir de caoutchouc dans lequel je pourrai lui répondre. Trop de problèmes m'absorbent encore après trois heures de vol pour me risquer à de belles audaces. Et, tout d'abord, un coup d'œil à l'altimètre : « Cinq cents... le terrain est à dix-huit cents... dix-huit et cinq... deux mille trois... encore cent pieds. »

Cette fois, je n'oublierai pas d'ouvrir les gaz à fond. Je

LA piste d'envol est une bande bleue, où l'air surchauffé semble devenu liquide. La voiture du starter est posée dans l'herbe, toute jaune, avec la tête de l'officier de contrôle comme une boule noire dans le dôme vitré.

Il braque sur nous sa lampe ; une lumière verte éclate, s'accroche au cercle imprécis de l'hélice. À gauche, le ciel est vide. De la pointe des pieds, je débloque les freins. D'un petit coup de reins en avant, l'appareil marque son désir de quitter le sol. La voie du moniteur m'arrive, déformée, à travers les tuyaux de l'aviophone.

— *She is all yours... Give her the gun!*

Je suis fait à cet argot aéronautique. Je sais que *her*, c'est

devrai régler le fléttner, le manche me pousse dans la main. Pas le temps. « Deux mille trois, virage à gauche. »

La prairie s'agrandit comme nous montons : terres ocre, cultures variant du vert pâle au roux. A l'ouest, la ligne des Rocheuses, mauves et bleues, encore créées deneige, supportent un ciel bleu pâle. Le ciel... S'il existait une poésie canadienne avant l'arrivée des Européens, nul auteur ne l'y a comparé à une voûte ou à une coupole. Il semble étendu dans tous les sens, ne se referme pas à l'horizon où flotte une brume de chaleur imperceptible. La nuit, les étoiles n'y semblent pas collées à une calotte, mais bien, comme elles le sont, étagées en profondeur dans l'infini. La cosmogonie des anciens n'aurait eu ici aucune chance d'existence. Et la Terre semble faite à la mesure de ce trou bleu sans fond. Comment situer les limites de ce continent ? Lorsque le Soleil descend sur la Colombie britannique, par delà la barrière des montagnes, il éclaire, de Calgary à Vancouver, un amas de pics, de vallées, de torrents et de forêts aussi large que la France entière et que les trains mettent vingt-quatre heures à parcourir. De l'autre côté... pendant cinq jours, les longs wagons de la *Canadian Pacific* ou de la *Canadian National* roulent entre les blés, les avoines et les lacs avant que de découvrir, au détour d'une tranchée, Halifax et l'Océan Atlantique. La chaîne de ces noms prestigieux : Alberta Saskatchewan, Manitoba... me donne le frisson de l'infini. L'esprit encore plein des aventures d'Espagne, je songe à ce que cela représenterait que d'avoir à traverser à pied un tel monde.

— Voyez-vous les lacs ? crie mon moniteur, juste au bout de l'aile droite.

Trois taches brunes craquelées de noir : les lacs sont desséchés, comme tant d'autres en cette région. Parfois, sous certains éclairages, leur fond de boue pierreuse scintille et l'on se dit avec surprise : « Tiens, les eaux sont revenues ? » L'instant d'après, on aperçoit une vache traversant la nappe irrégulière, et l'illusion s'efface. Mais ces trois prunelles sombres dans le vert des blés nous restent comme un précieux repère, et, de loin, on les guette, toujours content de voir leur alignement pointer vers la sécurité possible de la base.

— A six mille pieds, continue le maître, vous me ferez une vrille. Souvenez-vous de la dernière leçon : n'attendez pas trop avant de mettre du pied pour vous engager. Et, pour sortir, pied contraire à fond, puis marche en avant...

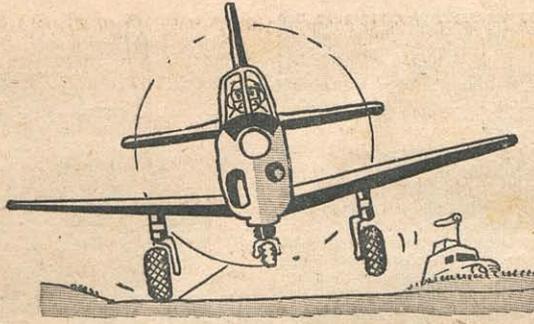
Bien des mots se perdent dans le vacarme du moteur et du vent, à travers aussi mon hésitation sur le sens de certaines expressions anglaises. Mais je sais d'avance ce qu'on attend de moi, et d'avoir vécu par avance tant de fois chaque geste me confirme le sens deviné.

Six mille pieds... l'effectue un virage complet. Il faut voir si, dessous, l'espace où nous allons tomber est libre !... Je me tourne autant que les bretelles le permettent. Sous le serretête et les lunettes teintées, un sourire accueille mon regard, un mouvement du menton signifiant : « Allez-y ! »

Un peu crispé, je ferme les gaz, tire à moi le manche pour briser la vitesse. De métal, l'air semble devenir coton. L'appareil mollit sous les mouvements des commandes ; il me semble que c'est lui qui se refuse à la chute, que cette douleur ressentie dans ma gorge vient de sa crainte. Je guettais ce moment : un grand coup de palonnier à droite. Tout bascule : les gros cumulus que nous longions disparaissent derrière l'empennage, les Rocheuses débouloignées jaillissent d'un bout de l'aile à l'autre, et les fermes, loin en dessous de nous, tournent, éclipsées par instant sous le capot, entraînant à toute volée le quadrillage des chemins de terre.

— Redressez !

C'est sans penser que j'envoie le pied gauche en avant, que de tout mon poids je pousse le manche. Le paysage se stabilise, la vitesse augmente. Tant bien que mal, je ramène à l'horizontale de notre trajectoire. La ressource me tesse au siège.



Décollage.

nous fait sentir les symptômes de la perte de vitesse, la vibration de l'appareil prêt à s'effondrer, on nous a montré la réponse, la parade au coup mortel. Il est aussi indispensable de connaître cela que de savoir atterrir.

Retour. Nous voici à mille pieds, longeant le terrain. Sous nos ailes, la rivière coule au fond d'une vallée étroite, qui, par moment, devient cañon. Bow River, rivière de l'Arc, pleine de tourbillons d'eau blanche, de troncs à la dérive et de remous continuels qui montent jusqu'à nous, secouant comme un bouchon notre petit « Cornell ».

Vérifications indispensables avant l'atterrissage. Correction altimétrique fermée ; un coup de pied pour débloquer les volets d'intrados, un regard de chaque côté, aux petits cadrans encastrés dans les ailes, qui m'indiquent le niveau de l'essence dans les réservoirs.

« N'oubliez pas les freins », énonce la voix. Je me maudis intérieurement. Que deviendrais-je le jour où je partirai seul, si cela arrive jamais ? Ne suis-je pas trop bête pour être lâché ? Trop bête — ce n'est pas cela, — mais, comme on peut ne pas être doué pour le dessin, ou pour la musique, ou être nul en math, peut-être ne suis-je pas doué pour le vol ? Et pourtant... mon amour pour cette vie si pleine d'efforts, d'anxiété, ne saurait me tromper.

Une vague nous heurte, nous soulève comme je vire au-dessus de la rivière ; la pente noire de sapins grimpe à notre rencontre. Face à nous, c'est le ruban clair de la piste, le vert sombre des grands hangars plats, les manches à air blanches frissonnant sur l'émeraude vive de l'herbe.

Les volets ouverts, l'appareil semble s'arrêter en l'air, et les fils télégraphiques, soudain montant sous le nez, m'apparaissent à chaque fois une toile d'araignée mise là pour nous prendre au piège.

Penché en avant, les bretelles tendues à fond, je guette le sol, enfin rendu au mouvement qu'avait figé l'altitude, glissant de plus en plus vite. En un éclair, je vois bondir en arrière le tas de charbon posé à la limite du terrain, les formes minces et jaunes de deux ou trois appareils attendant leur tour de décollage, et je souris une seconde de voir derrière leurs habitacles vitrés les têtes casquées des pilotes tourner brusquement pour suivre mon passage. Voici les grands chiffres, peints du même jaune, qui donnent la direction de la

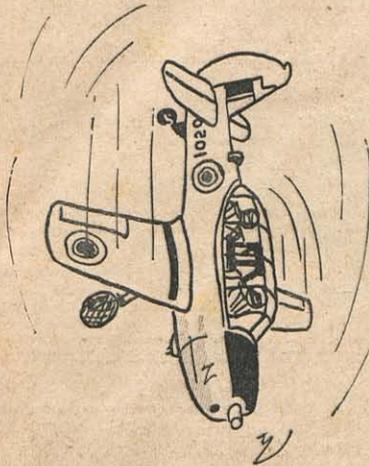
piste, aspirés sous le capot. Voici l'ombre cruciforme de mon avion qui glisse vers nous, la silhouette des jambes du train qui s'allonge à la rencontre de nos roues...

Je tire le manche, le sol se refuse... Trop tard ! Je sens le choc, le chuintement des pneus, dans ma main le mouvement des commandes qui me dit : « L'instructeur est là pour corriger ta faute... il n'y sera pourtant pas toujours ! »

La queue tombe, nous roulons de moins en moins vite. En bout de piste, nous tournons vers les hangars. Pendant que je relève les volets, la voix m'arrive encore : « Pas trop mal, cette fois... » Plus de soucis après une telle approbation. Je serai pilote ! La joie au cœur, je roule en larges zigzags vers la tour-vigie.

*

Je pose mon parachute sur un placard dans la salle claire et bruyante où nous passons la plus grande partie de notre temps. Le « Flight », c'est l'escadrille. Tout



La vrille...

d'abord cette pièce avec ses armoires grises emplies de nos équipements de vol, les tables peintes du même jaune que nos avions, de cette peinture qui sévit à travers l'Empire et sous tous les cieux britanniques dénonce de loin les néophytes, les panneaux encadrés de rouge vif, indiquant, forçant aux plus inattentifs les renseignements techniques : endurance, capacité des réservoirs, plafond, performance des appareils que nous pilotes.

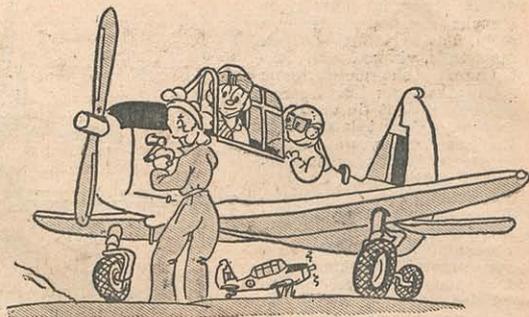
Là dedans, les élèves, une demi-douzaine d'Anglais, autant de Français, fumant, discutant, lisant les *Comies* à demi dissimulés sous les livres de cours seuls tolérés ici. Au fond, un guichet ouvert sur la salle des moniteurs, ouvert, surmonté sur le profil de Violetta. Violetta tient le compte de nos vols, se débat parmi les feuilles de consommation ; les cahiers moteurs, les innombrables « Forms » de la bureaucratie canadienne qui en vaut bien une autre. Violetta, chahutée par tous les instructeurs et poursuivant ses additions d'horaires sans s'occuper des joyeux drilles qui la pincent, l'embrassent dans le cou, lui cachent ses crayons... Violetta ne prête attention qu'au grand chef, le lieutenant John, dégingandé, aussi moustachu que l'exige la mode de la R. A. F., souriant et fougueux, au reste consciencieux en diable et préoccupé d'abord de faire voler ses poulains au maximum. Les autres ne se découragent pas des préférences de la belle « Tinekeeper ». Voici les insupportables, le lieutenant Fisher, mon instructeur, mince, distingué, « smart » en un mot, presque intraduisible, très jeune, avec un rire d'enfant et une allure de cabri comme il se dirige vers un avion, le casque lui battant les oreilles, parachute à l'épaule, en short et bas blancs comme un collégien sur le chemin de l'école.

Son complice, le sergent Sheppard, le risque-tout de la bande, ancien officier cassé pour avoir fait du vol rasant sans autorisation, jovial, casse-cou, grand buveur et grand coureur de femmes, au demeurant le meilleur pilote du Flight, et orgueilleux possesseur d'une effrayante paire de moustaches rousses. A la fin du stage, après un culte formidable, il rase cet ornement agressif et se marie dans la même journée, ayant, déclare-t-il, décidé de changer de vie... Comment oublierai-je, parmi les organes de cet être collectif et aimé qu'est le Flight, la troupe de nos mécaniciennes ?

L'école est civile, et le personnel à terre est celui du temps de paix : la police, la cuisine, les cours au sol, l'entretien des bâtiments et des appareils a été laissé aux anciens titulaires de ces postes. Sous une petite véranda accolée à la salle des pilotes, elles attendent un signe pour venir lancer les moteurs, enlever les cales, refaire les pleins des avions de retour.

Dans leur antre, au mur tapissé de photos découpées à tous les magazines de cinéma, sous les sourires standard et les jambes nues des vedettes, elles se reposent entre les périodes tendues de leur dur travail, toujours prêtes à bondir avec un sourire quand l'un de nous, parachute au dos, traverse l'aire cimentée où les petites Cornella attendent en ligne.

Derrière l'élève pilote qui s'installe péniblement dans son cockpit, elles grimpent sur l'aile, l'aident à fixer le harnais. Celle-ci, que nous appelons « Shorty », vêtue comme ses compagnes d'un bleu de chauffe graisseux, est d'une taille démesurée et aggrave son apparence gigantesque en roulant sur ses mollets les jambes de son vêtement. L'universelle peinture jaune a servi à peindre dans le dos leurs surnoms, et les voici tachetées comme d'énormes salamandres. Celle-là,



Mécanicienne.

toute petite, cramponnée à une énorme manivelle qui l'entraîne presque dans son mouvement circulaire, c'est Sunny, la coquette de la bande, ses cheveux blonds noués d'un foulard rouge, les seins pointant sous un pull-over canari.

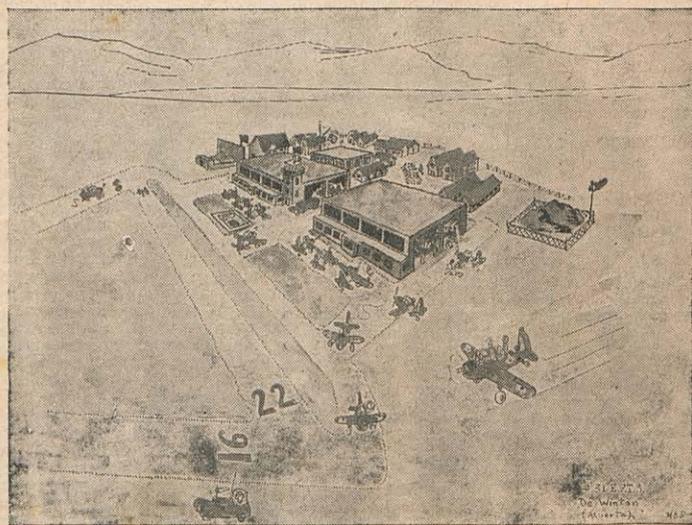
On a envie de lui dire : « Écarte-toi » et de la remplacer au démarrage. Mais elle rirait d'une proposition telle. Son travail lui plaît, et, aussi bien qu'un homme, elle dirige, de grands gestes, l'approche d'un appareil, ou brasse une hélice rétive. Au demeurant, consciente de son charme. A l'une des petites fêtes organisées périodiquement sur la base, elle sera élue « Reine de Beauté ». Amusante royauté, conquise sur les filles de ferme des environs et les autres employées de l'école.

Je n'aurai garde d'oublier celui qui reste après tout le personnage principal de notre histoire, l'animal capricieux qu'il faut apprendre à dompter, le petit dieu exigeant, cet exercice de toutes nos facultés, qui est, selon Hubvard, la condition même du bonheur : notre avion.

Le « Fairchild Cornell » est l'appareil le plus utilisé du monde pour l'entraînement élémentaire. C'est un monoplane à aile basse, net de ligne, plus semblable à un jouet qu'à un avion véritable avec sa petite hélice de bois, sa peinture bouton d'or, son nez noir, les cocardes tricolores sur les plans et le fuselage, le petit bruit clair des deux cents chevaux de son moteur Ranger. Dessiné aux États-Unis, la prévoyance du gouvernement canadien l'a pourvu d'une cabine fermée, sous la forme d'un long cockpit de plexiglass, qui permet aux élèves d'affronter les rigueurs de l'hiver. Pour le moment — nous sommes en juin, — nous rôtissons, dans cette véritable serre, sous les rayons d'un soleil trop généreux, et nous nous extasions devant le modèle américain, aux places protégées uniquement par deux minuscules pare-brise. La notice technique nous dit : « Dessiné pour la solidité, l'appareil supporte aisément les atterrissages brutaux des débutants. » A voir les bonds des élèves arrivant toujours sur la piste trop bas ou trop haut, trop vite ou trop lentement, on ne saurait louer plus qu'il ne faut le souci du constructeur d'établir un train à toute épreuve.

Henri BOURDENS.

(A suivre.)



Dans notre numéro 37 du 7 novembre, paraîtra :

« DÉCOUVERTE EN FORÊT »

Nouvelle inédite
de Marius Ary LEBLOND
(Prix Goncourt)

Dans le numéro 38 du 14 novembre, un roman d'agents secrets en Afrique :

« LES LIONS DU GOUBAN »

de René THOMASSET

dont les lecteurs ont apprécié le talent dans
FRANÇOISE ET LES CHERCHEURS D'OR

Dans ce même numéro du 14 novembre, nous donnerons la primeur d'une grande Nouvelle inédite de

René GRILLOT

Prix de la Littérature coloniale.
Prix du Roman d'Aventures

« ON A TUÉ UN CAIMAN »



Le suicide du CONDOR

LLS étaient, là, trois hommes regardant le ciel. Trois pauvres hommes éreintés par une rude journée. L'heure venait de prendre un peu de repos, une heure où bleuissait soudain le ciel couleur de soufre, pour virer au violet, puis à l'azur sombre rehaussé d'un poudrolement d'étoiles.

Je venais d'Europe avec tous les préjugés de Blanc en quête de fortune.

En dernière étape, j'avais traversé le Rio de la Plata en pirogue, j'étais escorté d'Indiens, mes payeurs, quand je me présentai à ces trois hommes.

Deux d'entre eux étaient Anglais, le troisième métis et capataz de l'endroit.

Je fus invité à sucer le maté, en attendant le repas du soir, composé de riz et de charqui.

Je venais de loin, et c'eût été à moi de donner des nouvelles et de raconter des histoires.

Mais, après ce voyage de plusieurs jours sur la Paraguay, dont il m'avait fallu remonter le courant d'Asuncion à Villa Concepcion, je voulais respirer. Je recherchais, dans la fraîcheur de la halte du soir, un instant de détente, hors de ces incendies venant d'en haut, d'en bas, voir de mon propre corps fatigué.

Toujours suant, j'étais las de perdre ma graisse sur terre, cette immense rôtissoire.

Le repas fut morne, les Anglais restaient taciturnes. Ils s'apprétaient à continuer leur route par delà le Riacho Negro.

Par contre, le capataz prenait à cœur de me faire les honneurs du pays.

Il se multipliait, décrivant, dans son sabir mitigé d'espagnol, la faune de l'endroit.

J'ai conscience d'avoir été un auditeur attentif. Je désirais

à la fois m'instruire dans la langue du pays et des mœurs carnassières dont il va falloir me garder.

Je l'écoutai avec un intérêt si marqué qu'il me promit, pour le lendemain, une prouesse inédite. Il s'agissait de capturer un condor, sans autres moyens que ses propres mains. La chose me paraissait tellement extraordinaire que je songeai à quelque mystification, un tour amusant pour se jouer d'un gringo. Cela ne me coûterait que quarante pesos, par faveur. Je topai en conclusion du marché, malgré l'état précaire de ma bourse.

Les Anglais avaient assisté impassibles à la scène. En avaient-ils seulement compris le sens ? Ils sellaient leurs chevaux, attendant le lever de la lune pour s'éloigner au petit trot.

Mon capataz, toujours prévenant, me conduisit au rancho, où un lit de sangles était destiné à l'hôte de passage.

Je m'installai pour la nuit dans cette baraque de planches située sur la berge du fleuve.

N'ayant ni briquet, ni allumettes, je possédais juste mon petit revolver d'Européen pour m'éclairer et me défendre.

J'étais légèrement pris de fièvre, et il m'avait été raconté tant d'histoires de singes, de pumas, de jaguars, de serpents et de léopards, qu'il y aurait eu un réel danger à forcer la porte de la mesure où j'allais reposer.

Après un « bueno-noche » sonore, mon capataz partit, je m'étendis tout habillé, et fermai les yeux, non sans avoir clos la porte et volets aussi minutieusement que possible.

Autour de moi, l'air se mit à vibrer et je commençai à subir la ronde impitoyable des moustiques.

C'est alors que le Toldo des Lenguas tout entier se mit à chanter.

Ce fut d'abord très doux, une mélodie plaintive et lancinante. Puis le chant s'amplifia dans la nuit, mêlé aux effluves lourds des oranges en fleurs :

— Héani, Héannah, Huerkla !...

C'était l'invocation à la blanche Phébé, dont ils scandaient le Huerkla de leur tam-tam au rythme dansant :



— Héani, Héannah, Huerkla !...

N'y tenant plus, la tête martelée, j'ouvris mes volets et restai cloué devant un spectacle féerique.

Dans un décor de verdure extravagante, la lune, déjà haute, plaquait sur la clairière sa lumière glauque et crue.

Au centre de l'éclaircie, limitée par l'ombre de la forêt et le scintillement mystérieux du fleuve, des Indiens hommes et femmes, beaux, jeunes et vigoureux, se livraient en grande pompe aux cérémonies d'une danse sacrée.

Tous, de la tribu des Lenguas, facile à reconnaître par la fembeta qui leur distend la lèvre inférieure. Ils portent de gros cercles en orgonc insérés au lobe de l'oreille.

Pour tout costume, à part la cabessera d'aigrettes et de spatules roses, ils avaient leurs corps souples et harmonieux, peintsurlurés aux plus vives couleurs.

Leur danse, très lente, s'exécutait religieusement rythmée, les armes à la main. Arcs, flèches et lances s'élevaient et retombaient en cadence.

Les flammes d'un grand feu mettaient subitement en relief la noblesse impérieuse d'une attitude, la beauté d'un geste, la perfection d'un torse. Je n'avais rien imaginé de pareil dans mes divagations les plus audacieuses.

Je regardais encore, quand, retirés depuis longtemps, ils buvaient et se reposaient, accroupis autour du brasier mourant.

Cette fantasmagorie subsistait devant mes yeux, lorsque, mes volets soigneusement fermés, je me recouchai, écoutant malgré moi les bruits apportés par la nuit.

Un troupeau de chèvres passait et repassait, gambadant sur une pile de tôles ondulées destinées à la mission. Les alligators menaient grand train, c'était l'époque de leurs amours.

Je m'assoupis, mon petit browning à portée de la main, mêlant, en des rêves incohérents, la danse des Indiens à de prodigieuses captures de condors. Quelques heures avant l'aube, le bruit insolite d'une charnière grinçant abrégéa mon sommeil. Le volet entr'ouvert glissait lentement, découvrant deux yeux lumineux, deux yeux verts émergés de la nuit, qui me regardaient fixement.

Sans réfléchir, je tirai au jugé. Le bruit mat d'un corps tombant au dehors se fit entendre, après quoi ce fut le silence. Le jour était proche ; dès les premières heures, j'ouvris largement porte et fenêtres.

Quelques gouttes de sang tachaient le sol, me rappelant à la réalité de cette première nuit passée dans le Gran Chaco.

Je priai une fillette indienne, jouant autour du rancho, d'aller chercher l'eau pour mes ablutions. Elle prit un bassin et courut l'emplir au fleuve.

Je la vis revenir : belle comme un bronze antique, portant haut des seins petits et durs comme des marbres.

La main aux hanches, sa démarche harmonieuse était équilibrée par le port du vase gracieusement posé sur sa tête.

Au petit déjeuner, un chat aux reins brisés vint se traîner à mes pieds. Je regardai, un peu confus, ses yeux de félin fixés sur moi. Je n'étais pas très fier de mon premier exploit cynégétique. Puis je cherchai le capataz. Il était parti de grand matin vers des préparatifs un peu mystérieux. Sa

femme, en me décernant le titre de « caraï », me pria de l'aller rejoindre au campo.

Les chevaux étaient prêts. De plus en plus intrigué, je me mis en selle sur une de ces récado de cow-boys recouverte d'une épaisse toison. Le péon Pablo Miranda, un métis guaraní, me montrait le chemin.

Nous chevauchâmes assez longtemps à travers la prairie, dont les hautes herbes dépassaient nos montures.

Pablo me racontait des histoires en un langage intraduisible, que punctuaient, seules compréhensibles, des invocations à Dieu et à tous les saints, incompatibles avec la plus élémentaire décence.

Finalement, nous nous arrêtâmes à l'orée d'une palmeraie. Au loin, quelques rapacés tournoyaient dans un ciel indigo.

La méfiance de ces oiseaux est telle qu'ils n'abordent une charogne qu'après avoir scruté longuement l'horizon. C'est alors que le marché conclu la veille me revint à la mémoire. Le péon mit pied à terre et m'invita d'en faire autant. Puis il me confia à voix basse qu'une vache morte étant dans la pampa, les condors allaient descendre, donnant ainsi beau choix au capataz. Nous approchant autant que possible, il me conseilla de m'allonger et de rester sous bois, aussi muet qu'immobile. Le vol de ces oiseaux, qui planent, virent, descendant en bolide, ou traversant lentement l'espace, a un pouvoir hypnotique.

Je regardais intensément leurs manœuvres incessantes. Ceux de petite espèce furent les premiers sur le festin convoité.

Les voici fouaillant déjà les viscères de l'animal crevé ; aussitôt suivi des plus gros seigneurs qui descendent en flèche pour prendre part au banquet.

Enfin, un condor, magnifique par la taille, vint se poser sur la vache éventrée.

De ses serres et de son bec, il plonge vigoureusement dans les tripes, dont il se repait avec voracité.

C'est alors qu'eut lieu un fait inexplicable : brouhaha, fuite éperdue, obscurcissement de coups d'ailes. Le condor, seul, est resté.

Il fait des efforts prodigieux pour entraîner sa proie, ses ailes battent, la carcasse est soulevée, mais aussitôt elle retombe et rebondit lourdement sur le sol.

Cependant, il ne lâche pas sa prise ; je vois le cou hideux et déplumé se tordre en une tentative désespérée.

Pablo exulte :

— *E pa pona !...* me crié-t-il.

Là-dessus il m'engage à le suivre dans un pas de course effréné.

A ma stupéfaction — je m'y attendais si peu, — le corps de la vache s'entr'ouvre et le capataz est devant moi. Il tient dans ses poings fermés les serres du condor, dont il a encapuchonné la tête.

— Don Luis Jorba est homme de parole, me dit-il. Je le félicite de la manière dont il a gagné sa gageure.

Don Luis se met à rire et me tient ce nouveau discours :

— Je voudrais, caraï, vous offrir ce rapace, cela vous serait un souvenir. Mais il nous faut tuer l'animal. Celui-ci étant roi parmi les oiseaux, ce geste nous portera malheur.

— Alors que voulez-vous faire ?

— Je veux lui rendre la liberté, de telle sorte que, de lui-même, il se suicidera.

Avant que j'aie pu m'interposer, le capataz, joignant le geste à la parole, lança le condor dans l'espace, après l'avoir aveuglé avec la pointe de sa navaja.

Le condor, délivré, monta droit, cherchant le soleil. Il monta jusqu'à n'être plus qu'un point noir auréolé de roux, dans l'immensité du ciel embrasé.

Soudain, n'ayant trouvé que l'implacable nuit, il désira la mort, referma ses ailes et se laissa tomber.

Il s'écrasa, masse inerte à nos pieds, à l'endroit même où il avait pris son vertical essor.

16 mai 1944.

Jeanne MORLOT.

MADAGASCAR

PROVINCE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Tel est le sujet de l'exposition qui se tient actuellement à la Galerie de l'Agence des colonies, 27, avenue des Champs-Élysées.

Un choix judicieux de documents photographiques recréent pour nous l'ambiance exotique, tandis que l'on peut admirer les productions très originales de l'artisanat indigène : céramiques, tissus, dentelles, bois sculpté, dus à l'École d'art appliqué de Tananarive.

Allez-y nombreux et hâtez-vous, car l'exposition fermera ses portes le 30 novembre.

HISTOIRE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

I

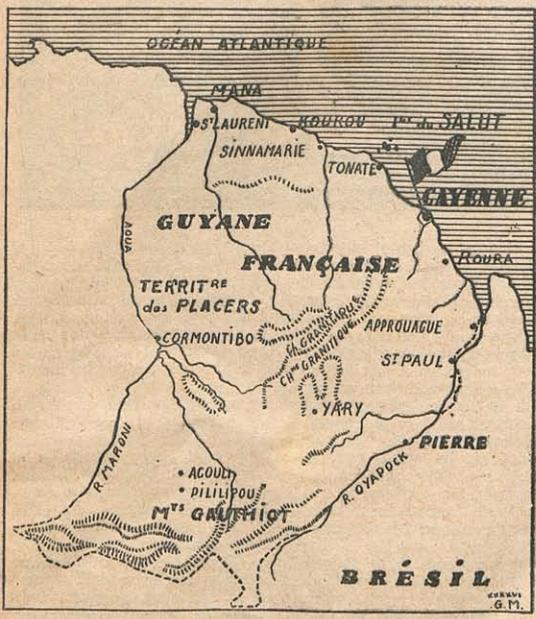
Doyenne de nos colonies

LA GUYANE

N'EST PAS ENCORE MISE EN VALEUR

par Jean PERRIGAULT

EL DORADO ! LE MIRAGE DE L'OR ATTIRE
LES CONQUÉRANTS DÈS LE XVI^e SIÈCLE



l'objectif d'une foule d'aventuriers, Sir Walter Raleigh à leur tête, dont aucun ne découvrit le lac.

1604. Adalbert de la Ravardière, cadet de Gascogne ruiné, mais plein d'audace, est envoyé par Henri IV vers la « France équinoxiale ». Il débarque dans l'île de Cuyenne, y plante le drapeau fleurdelysé sur la montagne des Tigres, fait de cette terre d'Amérique la première en date de toutes les colonies françaises et succombe, lui et les siens, dans une rencontre avec le terrible chef caraïbe, Auataïqary.

L'historien note, en 1626, l'installation à Sinnamary de Chandail et de Chambault, partis de Rouen avec vingt-six hommes, suivis par d'autres qui, en 1625, fonderont la ville de Cayenne. El Dorado, El Dorado !

Le sieur Poncet de Brétigny, qui hante les tavernes de Rouen, entend parler de l'Ouyana. Des armateurs à son projet prêtent une oreille cupide et le voilà bientôt à la tête de 300 truands et vagabonds qu'on embarque avec lui pour le pays du roi au Palais d'or. C'est en 1643. Ils traversent assez facilement l'Atlantique et mouillant dans la rade d'une île déserte où s'élèvera plus tard Cayenne. Deux ou trois êtres à peu près nus et mourant de faim les y accueillent ; les survivants des expéditions de 1626 et 1635. Les Indiens sont cruels ; soit, on va leur montrer à qui ils ont à faire. Œil pour œil. Les Indiens rendent malheureusement dent pour dent et, du massacre qu'ils font des Rouennais, il ne survit que vingt-cinq hommes.

Qu'à cela ne tienne : on armera mieux les engagés de la prochaine expédition, et il sera à eux, l'El Dorado. En 1652, la Compagnie des Douze Seigneurs expédie 400 hommes à Cayenne. Ils partent du Havre le 2 septembre et, quand, le 30, ils débarquent à la Guyane, ils ont déjà assassiné Roiville, un de leurs chefs. En décembre 1654, les survivants de l'expédition, décimée à son tour par les Indiens, s'enfuient à Surinam où les accueillent les Hollandais.

El Dorado, El Dorado ! Où les Français ont échoué, les Hollandais réussirent-ils ? Voilà maintenant les Bataves en Guyane, qui s'y maintiennent jusqu'à ce que les en chasse, l'an 1663, une expédition de 1 000 hommes, envoyée de France par la Grande Compagnie des Indes occidentales, laquelle a pris la suite de la Compagnie des Douze Seigneurs. Mais les Hollandais de revenir en force, si forts même qu'il faudra, pour les faire déguerpir, en 1676, l'amiral d'Estrées avec toute une escadre :

**Batavis cœsis
Cayana recuperata**

est-il écrit sur la médaille que Louis XIV fit graver pour commémorer ce fait d'armes.

Il apparut alors que l'on allait pouvoir commencer à exploiter, sinon l'or, auquel les sages avaient renoncé, du moins les autres richesses naturelles de la Guyane. Des flibustiers enrichis étaient venus s'installer à Cayenne. Des pirates s'étaient fait planteurs et dépensaient des fortunes. En 1685, on comptait déjà 1 500 esclaves noirs provenant de la côte d'Afrique et des colons que Colbert avait sortis des prisons et des bagnes de France. On cultivait le coton, le cacao, l'indigo, la canne à sucre, et c'était la prospérité, lorsque surgit Thomas l'Agnelet.

Si j'écris Thomas l'Agnelet et non Ducasse, c'est parce que vous avez lu le meilleur roman de Claude Farrère. Ducasse, alias Thomas l'Agnelet, écumait donc la côte quand, en 1688, le malheur de Cayenne voulut qu'il y fit escale, en route qu'il était vers Surinam, la voisine, où il avait un mot intéressé à dire aux riches Hollandais.

Beau parler, notre Ducasse n'a pas de peine à enrôler sous sa bannière les hommes valides de Cayenne. El Dorado, El Dorado !

SI Christophe Colomb ne découvrit les grandes terres du continent américain qu'au cours de son troisième voyage, le 1^{er} août 1498, ce fut dans le delta de l'Orénoque qu'allèrent s'ancrer ses caravelles. Deux ans plus tard, un compagnon du grand marin, l'Espagnol Vicente Yanez Pinzon, atterrissait à quelques centaines de milles dans le sud et reconnaissait le pays des Roucouyennes, Peaux-Rouges qui lui montrèrent, non sans fierté, le grand arbre protecteur de leur tribu : l'Ouyana. Du nom de ce totem, naquit celui de la Guyane.

Les Indiens Roucouyennes racontèrent à Pinzon qu'ils étaient descendus du ciel par un trou qu'y avait percé un orage accompagné d'une pluie d'or...

Cher XVI^e siècle, voici maintenant l'un de tes conquistadores, Pizarre, qui fait la conquête du Pérou. Les Peaux-Rouges qu'il capture sont bavards :

— Il y a, dans l'Est, lui dit l'un d'eux, un autre pays de forêts où l'un de nos princes Incas s'est réfugié avec une partie de ses trésors. C'est au bord du lac Pariné que s'élève son palais de métal. Pavé de pierres précieuses, le lac charrie tant de paillettes d'or qu'elles habillent ton corps si tu l'y baignes.

Manoa del Dorado ! Le pays des hommes dorés, on le situa dans l'Ouyana, ce qui valut à la Guyane, durant tout le XVI^e siècle, d'être



Hélas ! Thomas l'Agnelet, qui avait eu la langue trop longue, est fort mal accueilli par les Hollandais sur leurs gardes et devra fuir jusqu'aux Antilles avec tous les Français de la Guyane.

Enfin, arrive l'escadre du comte de Gennes. Nous sommes maintenant en 1695. On fonde le comté de Gennes sur les bords du Mahury et de l'Oyac. Puis vient le traité d'Utrecht (1713) qui fixe les limites de la Guyane française.

De plus en plus nombreux, y arrivent les esclaves africains. Le café y est cultivé depuis 1722. En 1740, la population compte 556 blancs, 4 634 noirs, plus les Indiens que l'on ne recense pas ; en 1752, la colonie exporte 80 363 livres de sucre, 17 919 livres de coton, 26 881 livres de café, 99 915 livres de cacao et 618 pieds courants de bois. C'est la fortune... Attendez, la catastrophe n'est pas loin.

Nous sommes en 1763. Le gouvernement royal, voulant réparer la perte du Canada cédé à l'Angleterre par le traité de Paris, conçoit le dessein de donner un grand développement à la colonisation agricole de la Guyane française, ce qui permettrait, éventuellement, de voler au secours des Antilles, si elles étaient menacées.

Ce sera aussi une affaire, une bonne affaire que patronnent Choiseul et le duc de Praslin, après s'être fait concéder pour eux et leurs descendants les territoires sur lesquels on la réalisera. Une affaire facile, car les colons, on les a sous la main : les anciens soldats à qui il suffit de raconter qu'ils feront rapidement fortune pour qu'ils s'enrôlent.

Il en faut 15 000. On les a, en quelques mois, et, à ceux qui sont célibataires, on recommande de se marier avant de s'embarquer pour Kourou, le territoire guyanais, situé entre le Maroni et le Kourou.

Les navires partent de Rochefort à une cadence accélérée.

Le grenadier La Fleur traîne par la ville, cherchant fortune, quand il rencontre une jeune cuisinière près d'une fontaine.

— La belle, fait La Fleur ne viendriez-vous pas avec moi pour Cayenne ?

— Il faudrait nous marier.

Incertain, ils entrent dans une église. Pas besoin de bans. Les prêtres ont ordre de marier au plus vite ceux qui vont aller à Cayenne. A l'église Saint-Louis, un prêtre achève sa messe et les unit.

La cuisinière rentre chez son maître :

— Je viens de me marier, dit-elle, et je pars ce soir pour Cayenne.

— Qu'est-ce que ce pays-là ?

— Oh ! monsieur, c'est une nouvelle découverte ; on y trouve des mines d'or et d'argent, des diamants, du café, du sucre et du coton, et, dans deux ans, on fait sa fortune.

Kourou, le district guyanais où débarquent les volontaires est riche surtout de marécages. Le chevalier de Préfontaine et l'intendant Thibaut de Champvallion y ont précédé les convois, dont le premier, qui comprend le gratin de l'expédition, ne trouvant sur place aucun logement et refusant d'ailleurs de s'en construire, campe tant bien que mal dans la plaine basse « désert aussi fréquenté que le jardin du Palais-Royal de dames à robes traînantes et de messieurs offrant le coup d'œil le plus galant et le plus magnifique », écrit un chroniqueur.

Il ne faut cependant pas quinze jours pour que l'on commence à mourir. Quand le deuxième convoi arrive, le premier est déjà décimé. Préfontaine, qui sent venir la catastrophe, impuissant à empêcher les autres départs de France, donne sa démission et laisse seul l'intendant qui, le malheureux, n'en peut mais. Disons, cependant, à sa décharge que le véritable organisateur, le responsable de l'expédition : Turgot — le frère du Grand, — a préféré jusqu'à ce jour, à la Guyane, la cour de Versailles, où il se pavane en dépensant ses 100 000 livres d'appointements. Mais Louis XV, tout de même, se fâche, et quand, sur la fin de 1764, Turgot débarque à Kourou, la misère, la peste et les fièvres ont mis en terre 12 000 personnes. Plus de registre, plus de police. Après avoir arrêté l'intendant, Turgot évacue les survivants sur les îles qu'on nomme du Salut. Là, le typhus les achève, et les quelques douzaines qu'il reste des 15 000 débarqués d'il y a quatorze mois, les capitaines des navires rentrant en France refusent de les prendre à leur bord par crainte de la contagion. Turgot échoue à la Bastille.

Nouvelle expédition en 1766 avec rien que 80 soldats. Au bout d'un an, ils sont tous morts.

La Guyane, néanmoins, en 1789, compte 2 000 Français, 2 000 mulâtres libres, 12 000 esclaves noirs et 2 000 Indiens civilisés, ce qui lui donne une population totale de 18 000 âmes, chiffre infime pour un territoire de 116 000 kilomètres carrés, disent les uns, de 91 000, affirment les autres, car le relevé topographique n'est pas entièrement terminé. Ils vivent dans les régions les plus saines et font, entre autres, de l'élevage. Leurs troupeaux comptent 5 477 bœufs et vaches, dont les premiers furent introduits par l'intendant Maillard, en 1766. On produit également du sucre, du tafia, du coton, du café, du cacao et, ayant renoncé au peuplement agricole européen, la colonie semble démarrer, quand, en 1794, le 14 juin, la Convention décrète l'émancipation des esclaves. Du coup, les 12 000 noirs désertent en masse les ateliers, brûlent des maisons, tuent des planteurs et se dispersent le long de la côte, ne vivant que de pêche et de chasse, comme en Afrique.

1797. Débarquent, à Cayenne, les 16 déportés du 18 fructidor, bientôt suivis de 400 autres proscrits. On y rencontre ainsi Carnot,

Pichegru, Collot d'Herbois, Billaud-Varenne, Tronson Ducoudray, Ramel, etc., parqués comme des bestiaux dans des locaux immondes. Le climat et la misère, ils les appellent la « quillotine sèche », mais tous n'y laissent pas la tête, et quelques-uns, avec Pichegru, reviennent la France.

Nous sommes en 1802. Bonaparte ayant rétabli l'esclavage et 4 à 5 000 noirs guyanais étant rentrés de la forêt chez leurs maîtres, le travail pourrait reprendre, s'il y avait un chef. Pourquoi ne serait-ce pas Pichegru qui déprêt maintenant dans une prison française ? Telle est la pensée de Bonaparte : « Allez le trouver dans sa prison, écrivez-lui à M. de Réal, dites-lui que je lui pardonne. Demandez-lui combien il lui faut d'hommes et de millions pour fonder une colonie à Cayenne (d'où il revient). Je les lui donnerai et il ira refaire sa gloire en rendant service à la France. » Malheureusement Pichegru meurt, et l'Angleterre, avec qui nous sommes en guerre, rend plus que difficiles les communications entre la France et la Guyane.

1824. Louis XVIII, à qui Louis XV n'a rien appris, tente une nouvelle aventure qui, cette fois, aura pour théâtre la région côtière de la Mana, dans le nord-est de la Guyane. On recrute, dans le jura, 3 familles de 27 personnes : les Pageoz, les Gibeauveau et les Briffe : « l'élite des paysans de la contrée », que l'on fait précéder par une section de sapeurs du génie chargés de leur construire des fermes. Elles arrivent, le 4 décembre, à la Mana et sont tellement émerveillées de trouver des maisons bien meublées, des terres déjà plantées en maïs, manioc, riz et bananiers, et du bétail dans les étables, qu'elles l'écrivent au pays natal, où 187 cultivateurs se font inscrire pour les rejoindre.

Deux ans s'écoulent. Des trois familles, seuls les Briffe continuent de travailler la terre, alors que les Pageoz et les Gibeauveau s'abandonnent à l'indolence et recourent à des expédients. Devenus un peu pêcheurs, un peu chasseurs, les voilà maintenant de se mettre à vendre à boire et à manger aux employés de l'Administration et aux Noirs. La misère les aigris. Bientôt les trois familles demandèrent à rentrer en France, en excitant de leur misère : « La culture de la terre, dans ce malheureux pays, écrivaient-elles au ministre, étant impraticables pour nos seules forces. » On leur donna satisfaction.

Demi-échec vers 1830, avec Mère Javouhey, la supérieure des Sœurs de Saint-Joseph de Cluny, que Louis-Philippe devait plus tard traiter de « grand homme » à cause de son génie colonial et de son dévouement pour les lépreux. Mère Javouhey tente à Mana une nouvelle colonisation avec des enfants trouvés, mais elle doit vite renoncer à faire cultiver la terre par des Blancs et recruter sa main-d'œuvre parmi les Noirs.

Il se trouve cependant, en France, des gens sérieux à prétendre que le climat n'est pas malsain. L'un d'eux, M. Malouet, ordonnateur de la colonie, n'y avait-il pas rencontré un vieux soldat de Louis XIV, Jacques Blaisonneaux, alors âgé de cent dix ans ! Ce macrobite, que les Anglais eussent appelé « die hard », un dur à mourir, s'était installé là-bas après avoir été libéré du service militaire comme invalide. Il avait été successivement économe, ouvrier pour son propre compte, propriétaire d'esclaves, jusqu'à ce que, privé de la vue, abandonné et misérable, il eût été réduit à vivre de mendicité.

Deux vieilles négresses composaient sa société et le nourrissaient du produit de leur pêche et d'un petit jardin qu'elles cultivaient sur le bord du fleuve.

« Remarquez, dit M. Malouet, que cet homme n'a point atteint son grand âge dans l'île de Cayenne où il est reconnu que l'air est parfaitement sain, mais dans un canton dont aucune partie n'était défrichée, au milieu des forêts vierges et sous le vent des terres d'alluvion. Quel pays sera donc salubre si celui-là ne l'est pas, où l'on voit de tels exemples de longévité ! »

Ce à quoi l'amiral Duperré, ministre de la Marine, répondait en 1835, dans un rapport que j'ai eu l'honneur de retrouver : « En convenant, avec les auteurs de divers projets de colonisation à bras d'hommes de la Guyane, que le climat est sain, que l'Européen y supporte le travail de la terre, on peut mettre en doute que ce climat favorise jamais les germes d'une grande colonisation d'Européens. L'expérience semble indiquer, au contraire, que la population qui y serait conduite pour un tel objet ne pourrait s'y perpétuer qu'au moyen d'un recrutement indéfini. Peu d'années suffisent, en effet, pour diminuer les forces de l'homme ; le moral s'affaisse non moins promptement que le physique ; on existe encore, on continue le travail absolument nécessaire pour une existence animale, mais les ressorts sont épuisés et on ne saurait fonder, sur une société ainsi composée, l'espoir d'une population nombreuse, active et industrielle. »

Permettez-moi de dire tout de suite qu'on ne saurait mieux écrire, en 1946, à propos de la colonisation agricole de la Guyane par des Européens.

Bref, en 1848, il n'y avait guère, à la Guyane, que 1 000 ou 1 500 Blancs, faisant travailler environ 13 000 esclaves noirs, lorsque ceux-ci, enfin et pour toujours libérés, imitent leurs ancêtres de 1794 et ne veulent plus connaître que le « farniente ». C'est alors que l'on songe à les remplacer par de la main-d'œuvre pénale, mais avant de vous dire ce qu'elle dut, ou plutôt ce qu'elle ne dut pas aux bagnards, notre chère Guyane, je veux en terminer avec la question de la main-d'œuvre.

Si les premiers forçats abordèrent à la Guyane en 1854, leur arrivée coïncida avec la découverte de l'or : El Dorado, El Dorado ! qui fit se ruer vers les filons tout ce que la colonie comptait de citoyens : hommes et femmes, Blancs et Noirs. Le dernier coup était ainsi donné à la colonisation agricole.

On voulut alors imiter les Anglais. Dans l'île voisine de la Trinidad, ils avaient introduit près de 100 000 Hindous, de la caste des Parias, pour tenter de faire de cette île américaine une rivale de Ceylan. De 1866 à 1878, nous fîmes donc venir de l'Inde 8 471 pauvres diables, en 8 convois successifs. Les trois quarts d'entre eux ayant connu le même sort que les immigrants de Kourou, on dut rapatrier les survivants à la demande de l'Angleterre, qui nous avait permis de les recruter chez elle.

Et, maintenant, arrivons au bagne, à la honte de la Guyane, à son malheur qui va cesser, puisque le bagne ne va bientôt plus être le bagne, un décret-loi du 17 juin 1938 ayant mis fin à « la transportation » vers les territoires d'outre-mer des condamnés aux travaux forcés.

LA GUYANE N'A PAS MORALISÉ LES FORÇATS LES FORÇATS N'ONT PAS COLONISÉ LA GUYANE

Dans l'esprit de ceux qui la désignent, en 1864, pour recevoir les criminels, il s'agissait donc de procurer à la plus ancienne de nos colonies une main-d'œuvre destinée à lui permettre de mettre en valeur ses richesses qui, on le savait déjà, sont immenses.

L'exemple de l'Australie nous encourageait dans cette voie. L'Angleterre n'y avait-elle pas réussi une colonisation de tout premier ordre en y envoyant ses malfaiteurs qu'elle ne pouvait plus déporter au Maryland depuis l'émancipation des États-Unis d'Amérique ! C'est le 18 juin 1788 que les premiers 800 convicts britanniques — hommes, femmes et enfants — débarquent à Botany-Bay, en Australie, alors déserte, bien que fertile et de climat tempéré. Ils y jetèrent les fondements de Sydney, sous le commandement du gouverneur Phillip. Des 1793, les récoltes mettent la colonie à l'abri du besoin. En 1821, ils sont 33 150. La prospérité est même devenue telle qu'il s'est créée en Angleterre une « anti-transportation league », dont le but est de mettre un terme à toute nouvelle immigration de criminels, la colonie ayant maintenant assez de colons d'honnête espèce.

À la Nouvelle-Calédonie, dont j'espère bien vous entretenir un jour, même succès de 1863 à 1869, date à laquelle la France cessa d'envoyer de nouveaux condamnés à son bagne de Nouméa.

À la Guyane, succès total : des dizaines de milliers de bagnards qu'elle a reçus de 1864 à 1937, la colonie n'a guère tiré qu'une caserne, quelques bouts de routes, très peu d'élevage et peut-être encore moins de culture et de travail forestier : un apport pour ainsi dire inexistant. Les Guyanais attribuent cet échec au manque de plan et de méthodes, à la mauvaise qualité du personnel de surveillance, extrêmement difficile à recruter pour un métier peu relui-



Le chemin de fer de la colonie.

sant. Au lieu de l'employer à des travaux de colonisation, d'exploitation, on a fait du bagnard un fainéant mal traité, mal nourri et souvent malade. Le but du bagne : moraliser et coloniser, n'a pas même été approché.

On s'évadait d'ailleurs du bagne avec une facilité stupéfiante, dont Raymond Laubier vous a donné quelque idée dans le « Journal des Voyages » du 22 août (1).

Abordant chaque année, au nombre d'une centaine, dans l'île anglaise de Trinidad, les évadés gagnaient le Brésil, la Colombie, le Venezuela. De ce panier percé qu'était le bagne français ne cessait de fuir une pourriture qui contaminait tout le voisinage.

C'en était trop. De tous les pays de langue anglaise et de ceux de

(1) Aux Infernales Bouches du Dragon, pages 496 et 497.



PHOTO NYT

Drague abandonnée dans la brousse.

l'Amérique latine, les protestations affluaient. Un film, que j'ai pu voir moi-même là-bas, le rouge au front : « Hell's Island », l'île de l'Enfer (alias Cayenne), était projeté dans toutes les salles du nouveau monde, stigmatisant notre carence.

Que nous était-il possible de faire ? Non, et je prie que l'on me croie malgré tout ce qui a été écrit à ce sujet, non, le bagne de Cayenne n'était pas l'Enfer, mais, puisque l'on devait se reconnaître impuissants à maintenir à la Guyane les criminels découverts qui brûlaient de l'envie de la quitter, ne valut-il pas mieux supprimer la transportation des condamnés aux travaux forcés ? Le 17 juin 1933, un décret-loi fut enfin pris dans ce sens.

Huit ans après, c'est-à-dire en juin dernier, aucun transfert de condamnés n'ayant eu lieu depuis 1936-1937, il ne restait à la Guyane que 817 forçats en cours de peine, plus 500 relégués et 2 000 libérés. Deux cents libérés ont été rapatriés depuis le début de cette année. Les autres suivront, ainsi que les forçats et les relégués qui échouent dans nos maisons centrales ou dans des camps d'internement, où l'existence, ils le savent bien, sera encore moins agréable que là-bas. En attendant les bateaux nécessaires à leur retour en France, ils demeureront là-bas, bouches inutiles, bras inutilisés, parce que trop affaiblis, 10 p. 100 d'entre eux succomberont chaque année à la tuberculose : la guillotine sèche de l'époque. Seuls peut-être seront sauvés et pourront rendre quelques services les quelques douzaines de libérés sur qui veille l'Armée du Salut dans son foyer de Cayenne et sa ferme de Montjoly. Mais les moyens matériels de cette institution charitable sont bien faibles...

LA OU L'EUROPÉEN A ÉCHOUÉ L'ANTILLAIS DEVRAIT RÉUSSIR

Quel est l'avenir de la Guyane, lavée bientôt de cette souillure qu'a constitué pour elle le bagne ?

Étudions la carte du pays. Située entre 10°30 et 5°30 de latitude et 51°40 et 54°30 de longitude, notre colonie fait partie d'un immense plateau qui s'étend de l'Orénoque à l'Amazone.

Devant la côte marécageuse, plantée de palétuviers et de manguiers, jaillissent de l'Atlantique de nombreux îlets aux noms qui fleurissent l'aventure : le rocher de l'Enfant Perdu, les îles du Salut : l'île Royale, l'île Saint-Joseph et l'île du Diable, de sinistre réputation ; les îlots du Père et de la Mère, la Malingre, les Connétables.

Les agglomérations sont, sur la côte, deux villes : Cayenne, 11 700, et Saint-Laurent du Maroni, 2 500 habitants, plus une dizaine de communes, allant de Sinnamary, 2 000 âmes, à Kaw et Matoury, 200 âmes, en passant par Kourou, où vivent 620 personnes, dont quelques-unes descendent des survivants du grand désastre. C'est tout. Le dernier recensement de la Guyane n'a dénombré que 23 800 habitants libres.

Quittons la côte pour gagner la savane toute proche, qui ne recouvre pas moins de 300 000 hectares et jouit d'un climat assez sain. Trente mille boeufs pourraient y prospérer, mais, en l'an 1945, on n'en comptait que 2 952, c'est-à-dire moitié moins qu'en 1789 !

Il est vrai que la Savane, ce n'est plus la Guyane, mais l'Inini, un décret du 6 juin 1930 ayant divisé en deux notre vieille et pauvre Guyane : la colonie de la Guyane, comprenant les régions du littoral où se trouvent toutes les communes, et le territoire de l'Inini, avec tout le reste du pays.

C'est justement dans l'Inini que se situent, vraiment fabuleuses et dignes d'un El Dorado, les deux principales richesses, mal exploitées, de la Guyane : le bois et l'or.



SAINT-LAURENT DU MARONI.

Des confins de la Savane aux sommets encore mal connus des monts Tumux-Hamac, qui bordent la frontière brésilienne, ce n'est qu'une forêt vierge, sillonnée de 100 petits cours d'eau qui descendent vers l'Atlantique, comme les nervures d'une feuille. Si la France compte 25 espèces d'arbres, la forêt guyanaise en possède plus de 260 : bois précieux et bois ordinaires, d'une qualité toujours supérieure à celle des bois d'Europe et d'Afrique, et dont nous pourrions exporter chaque année plus de 200 000 tonnes pour l'ébénisterie, la construction, la tonnellerie et la pâte à papier, si nous nous décidions à les exploiter rationnellement. L'un d'eux, le bois de rose, fournit, par distillation, une essence absolument semblable à celle de l'Orient. Un autre, le balata, donne la gutta-percha.

Et voici l'or, à l'exploitation duquel on se livre depuis qu'en 1854. Le mineur brésilien Paulino en découvrit une pépite en arrachant un pied de salsepareille, dans une crique du haut Approuague, une rivière qui vient se jeter dans la mer, à quelque 100 kilomètres au sud de Cayenne. L'or, dit-on, porte malheur à ses premiers chercheurs. Paulino s'associera donc avec un vieux créole, Félix Couy, qui sera assassiné sur son placier, cependant que le Brésilien mourra dans le dénuement à l'hôpital de Cayenne. Mais, plus heureux, un portefaix, un maçon, un tonnelier et un palefrenier ramasseront quelques millions. Le métal dort au flanc de toutes les montagnes et dans le sable de toutes les rivières guyanaises. Voulez-vous les noms des « placers » souvent évocateurs d'acharnement : Saint-Elie (1873), Pas Trop tôt (1880), Enfin ! (1880), Awa (1882), Carséwens (1894), Inini (1901).

De 1854 à 1875, les aventuriers qui opèrent sur de multiples petits placers en extraient environ 400 kilos d'or par an. De 1875 à 1893, se créent des sociétés dont la production varie de 1 500 à 2 000 kilos.

En soixante et onze ans, de 1860 à 1931, la Guyane a produit 143 tonnes d'or, mais si elle le proclame à l'occasion de l'Exposition coloniale, elle doit avouer que 35 tonnes au moins ont été perdues par les techniques mauvaises. Mais, enfin, direz-vous, ces techniques, on peut les perfectionner ! Partout peut-être, mais pas en Guyane, hélas ! puisque la production d'or de notre colonie a été plus basse que jamais en 1945 : 641 kilos 694 grammes !

« Et pourtant les gisements de la Guyane sont les plus riches du monde après ceux du Transvaal. »

Point n'est besoin de vous répéter que c'est au manque de main-d'œuvre, agricole, forestière et minière, qu'est dû le non développement d'une terre riche de tant de trésors. Je vous ai dit l'inutilité des bagnards. Un seul de ces messieurs travaillait l'an dernier sur les placers, et, sans doute, y était-il... comptable. Quant aux chantiers de la forêt, le bagne ne leur fournissait la même année que moins d'une douzaine de travailleurs, onze si vous voulez que je précise. Le reste de la main-d'œuvre, celle-là libre, n'avait qu'un rendement médiocre, que l'administration attribuait, entre autres, « au mauvais état physique dû à la nourriture en quantité insuffisante et mal choisie, à l'alcoolisme : consommation, en 1944, de rhum, 2 383 hectolitres



CAYENNE. — La cathédrale.

PHOTO NYT

d'alcool pur, soit environ 4 800 hectolitres de liquide, c'est-à-dire 20 litres par personne (sans distinction d'âge ni de sexe), soit environ 60 litres par homme adulte ».

S'il est acquis que la colonie n'est pas tellement malsaine et que, même si elle l'était, les progrès de la science permettraient assez facilement de l'assainir, il semble cependant évident que le travailleur manuel européen s'épuise rapidement sous son climat. N'y a-t-il donc aucun moyen d'améliorer la situation de la Guyane ? Je suis allé le demander à des personnalités compétentes :

— Mais si, m'ont-elles répondu, le peuplement de la Guyane peut être réalisé si nous nous attaquons au problème courageusement et habilement.

« Certes, l'Européen n'est pas fait pour manier ici la pelle, la pioche ou la cognée : chef d'entreprise, chef de chantier, chef de culture, contremaitre, commerçant, employé, l'ambition du Français métropolitain ne doit pas s'orienter vers d'autres activités.

« Mais la population française qui doit aider au peuplement de la Guyane, point n'est besoin de lui faire traverser l'Atlantique. Elle est là, presque sur place, pour ainsi dire, à quelques centaines de milles marins de Cayenne, à la Guadeloupe et à la Martinique, attendant impatiemment le départ des bagnards qu'elle exècre, pour donner à la terre guyanaise, qui ressemble à la sienne, la prospérité qu'elle mérite depuis des siècles. Grande, en effet, est la misère des travailleurs noirs dans nos deux départements antillais surpeuplés. 223 habitants au kilomètre carré à la Martinique et 171 à la Guadeloupe, contre 0,3 à la Guyane, voilà une densité qui permet une émigration. Mais une émigration que je traiterai volontiers de scientifique et d'humaine, de citoyens français déjà acclimatés, à qui l'hygiène et le progrès industriel donneraient de grands moyens.

« Mais je dis encore qu'il faut, pour déterminer à partir pour la Guyane les quelques 10 000 Antillais qui lui sont indispensables, je dis qu'il faut que soit créé un climat favorable, que leur installation soit méticuleusement préparée, qu'ils soient certains d'être protégés dans leur santé et leur travail, qu'on leur donne, par exemple, les moyens d'abattre les géants de la forêt autrement qu'avec une serpette... qu'ils aient à leur disposition un outillage perfectionné. Là où l'Européen a échoué, l'Antillais devrait réussir.

L'or, l'essence de bois de roses, la banane, le sucre de canne, le rhum, le cacao, le café, la gomme de balata, les bois, et j'en passe, telles sont les productions que peuvent développer, à la Guyane, dans des proportions inouïes, nos courageux compatriotes noirs des Antilles. Souhaitons donc que le ministère de la France d'outre-mer se mette d'accord avec l'Administration pénitentiaire pour ramener vite en France, où ils achèveront leurs peines dans des maisons centrales et des camps d'internement, les bagnards dont la présence à la Guyane s'oppose à son développement.

Jean PERRIGAULT.



PHOTO NYT

CAYENNE. — Les bâtiments de l'Armée du Salut.

AVIONS A RÉACTION

“ Je me méfie
du
mur sonique ”

...
disait Geoffroy de HAVILLAND

UN APPAREIL QUI FIGURAIT ENCORE SUR LA LISTE SECRÈTE

TOUS les milieux aéronautiques commentent avec passion l'accident survenu il y a deux semaines au capitaine Geoffroy de Havilland, fils du célèbre constructeur britannique, qui vient de trouver la mort aux commandes du D. H. 108 « Whistling Boomerang », également appelé « Swallow », en survolant l'estuaire de la Tamise.

Le pilote avait décollé de l'aérodrome de Hatfield à 17 h. 30 avec assez d'essence pour voler pendant une heure. Son retour ne s'étant pas effectué dans les délais prévus, la R. A. F. entreprit des recherches qui permirent de découvrir les débris de l'avion dans le voisinage d'Egypt Bay. D'autre part, un fermier téléphonait à la police pour dire qu'il avait vu l'avion exploser en l'air et ses ailes se détacher.

Geoffroy de Havilland, âgé de trente-sept ans, était l'un des plus célèbres pilotes d'essai du Royaume-Uni. Fils de Sir G. de Havilland, chef de la célèbre firme de construction aérienne, il mit au point le premier des célèbres avions *Flamengo*, *Mosquito*, *Hornet*, *Vampire* et *Dove*. Le jeune frère de Geoffroy de Havilland, John, avait été tué, en août 1943, par suite d'une collision entre son « Mosquito » et un autre appareil.

Il était le seul pilote autorisé à voler sur le « Swallow », dont les performances exactes ne furent jamais dévoilées par le ministère de l'Air britannique, et qu'il présenta tout récemment au cours de l'exposition internationale de Radlett. Ce D. H. 108 « Hironde » était propulsé par un moteur à réaction mù par une turbine à gaz de 3 500 CV. Il devait servir de prototype expérimental à l'avion transatlantique géant « Brabazon IV », qui sera capable, disait-on, de transporter 60 passagers à 900 kilomètres-heure sur les lignes de long courrier. Pour gagner du temps, le D. H. 108 avait bénéficié des études aérodynamiques effectuées pour le compte du « Vampire », dont il possède le fuselage auquel ont été ajoutées de courtes ailes et un empennage vertical.

On révèle aujourd'hui que le métal employé dans la construction de cet appareil révolutionnaire est le « Nimonic 80 », produit à partir d'alliages « nimoniques », c'est-à-dire au nickel, auxquels on a ajouté du chrome et d'autres métaux en faible



PHOTO INTERPRESS

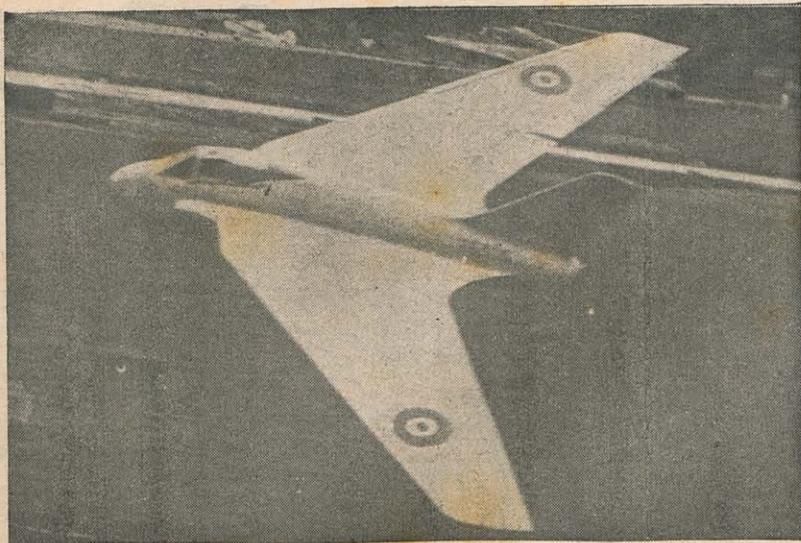
quantité. Une hélice faite avec ce métal a résisté à des épreuves dans lesquelles elle tournait à 15 000 tours à la minute, avec des pressions d'environ 2 tonnes et demi par centimètre carré et à des températures supérieures à 700° !

UN SÉRIEUX CONCURRENT POUR LE TITRE MONDIAL

La maison de Havilland avait envisagé, à l'origine, d'utiliser cette première « aile volante » à réaction pour des essais conduits à vitesse réduite et le dota, en conséquence, de bords de sécurité sur les bords d'attaque. Ce fut donc une surprise pour de nombreux techniciens lorsque l'Air Ministry annonça son intention de le donner comme participant au titre mondial de vitesse à Tangmere, où il devait prendre la place du « Gloster Meteor », dernier vainqueur en date. On précise à ce sujet que le group captain Donaldson, recordman du monde de vitesse depuis septembre dernier, avait lui-même constaté au cours de ses derniers vols de performance que son avion « dansait » à l'approche de la zone de compressibilité dangereuse.

En s'entraînant sur le « Swallow », Geoffroy de Havilland fit lui-même une constatation identique. « Je me méfie du mur sonique », dit-il à des amis, et je pense qu'il faudra encore modifier le profil des avions si l'on veut qu'ils se séparent assez vite des perturbations qu'ils provoquent. Si la vitesse de l'avion est, comme c'était le cas jusqu'à présent, inférieure à cette vitesse du son, il est évident que l'avion progresse dans un milieu qui a déjà été atteint par des vibrations. Ce milieu oppose au déplacement une résistance bien déterminée, que des expériences faites dans les souffleries ont permis de calculer en fonction de la vitesse. Si cette vitesse augmente et dépasse 1 200 kilomètres à l'heure, l'appareil avance dans un air neuf, qui offre une résistance régie par une loi différente de celle qui s'appliquait auparavant.

Il est assez probable que le D. H. 108 dépassa aux essais la vitesse de 1 000 kilomètres à l'heure. Ceci détermina la décision de l'Air Ministry de l'envoyer à Tangmere (Sussex), où se trouve l'escadrille de « Hautes vitesses » de la R. A. F. créée par le group captain Donaldson. Geoffroy de Havilland devait y conduire son appareil le lendemain du jour où se produisit le fatal accident.



Un passage de l'aile volante D. H. 108.

PHOTO KEYSTONE

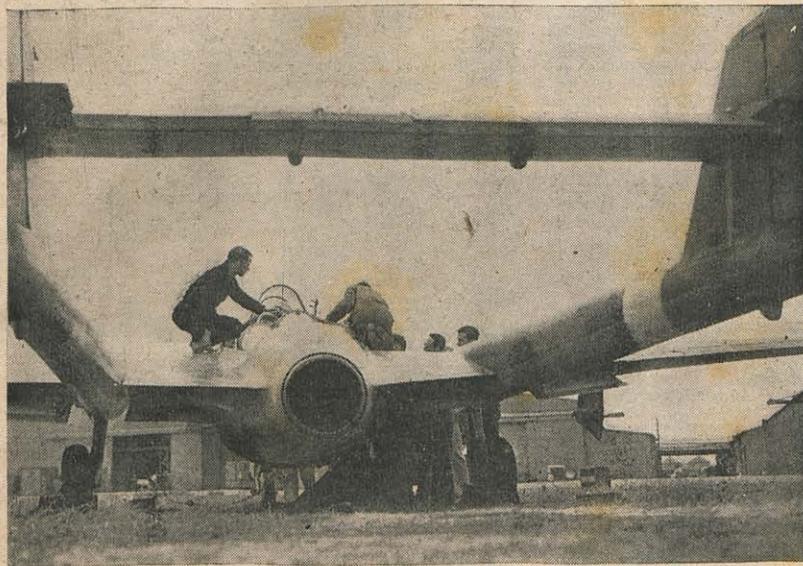


PHOTO MINISTERE BRITANNIQUE DE L'INFORMATION

Actuellement le plus rapide chasseur du monde, le VAMPIRE, avion à réaction qui équipe un grand nombre d'escadrilles de la R. A. F., fut mis au point par Geoffrey de HAVILLAND.

DES ROBOTS A LA PLACE DES PILOTES D'ESSAIS

On a retiré de la Tamise, pour les livrer aux experts, les débris du fuselage, des ailes et du réacteur du « Swallow », éparpillés sur plusieurs kilomètres. Et, comme ces divers éléments ne portent aucune trace d'incendie, les techniciens parlent ouvertement de « désagrégation » sous l'effet invisible de la compressibilité de l'air. Le corps du capitaine de Havilland a disparu. Il semble bien qu'il ait été réduit en cendres.

L'« observateur automatique » du D. H. 108, petite caméra fixée dans la carlingue, et qui photographiait les différentes indications des cadrans au cours du vol, vient d'être retrouvé intact dans les sables d'Egypt Bay. Mais il est peu probable que les enquêteurs fournissent, à ce sujet, la moindre indication qui pourrait éclairer le public sur les performances du « Swallow », dont on sait que le second exemplaire figure, lui aussi, sur la liste secrète de l'Air Ministry.

En attendant le résultat de l'enquête, Lord Winster, ministre de l'Air britannique, vient d'interdire, après accord avec

les hautes autorités de la R. A. F., toute nouvelle tentative contre le record mondial de vitesse. La première conséquence de cette mesure a été la dissolution du « High Speed Flight » de Tangmere, où s'expérimentaient, depuis trois mois, sous la direction des meilleurs spécialistes, les avions les plus rapides du monde. Dès à présent, il paraît certain que, pour épargner la vie de ses pilotes, la Grande-Bretagne — à l'exemple de l'Amérique — poursuivra dorénavant les essais à des vitesses se rapprochant de celle du son en utilisant des robots télécommandés. La prochaine tentative de ce genre aurait lieu en novembre à l'aide d'une fusée ailée Vickers, qu'un bombardier léger « Mosquito » larguera au-dessus de la mer. Les instruments enregistreurs seront installés sur l'appareil de telle façon qu'ils s'en détacheront automatiquement, une fois l'expérience terminée. En outre, ils seront conçus de manière à pouvoir tomber en cas d'accident, tout en conservant les chiffres enregistrés.

Procédé moins spectaculaire sans doute, mais qui évitera en tout cas de payer un tribut excessif au progrès aéronautique. Pour résoudre les nombreuses inconnues de la vitesse ultrasonique, des avions-laboratoires affronteront à notre place l'impalpable barrière.

ON VOUS OFFRE 7 MILLIONS POUR VOLER A 2 500 KM/HEURES

Une firme américaine, la Douglas Aircraft Company, annonce cependant la prochaine sortie d'un avion « transsonique » complètement équipé et muni d'une cabine réfrigérante pour pallier à l'échauffement considérable dû à la friction des parois contre l'air ambiant. Il s'agit de l'XS-3, actuellement placé sous la surveillance de l'aéronavale américaine sur un aérodrôme de Californie. Les ingénieurs attribuent à cet appareil une vitesse moyenne de 1 300 kilomètres à l'heure, mais ne désespèrent pas de doubler ce chiffre après une courte période de mise au point. Son profil de « poisson-fusée » lui permettra, disent-ils, de gagner, en quatre minutes, une altitude voisine de 50 kilomètres et d'atteindre aussitôt les plus lointains continents.

Certes, si l'hypothèse se vérifie, la porte des domaines transsoniques s'ouvrira au passage de cet oiseau d'Apocalypse. Mais l'XS-3 attend toujours son pilote. Et la Compagnie Douglas offre aujourd'hui 7 millions de francs à l'homme qui se jugera capable d'affronter la terrifiante vitesse que lui promet le monstrueux engin...

Maurice BONNEFOY.

La Croisière jaune, A l'angle du monde, Tabou, Prisonniers de la montagne, telles sont les différentes projections cinématographiques que nous présentera très bientôt le nouveau Ciné-Club « Voyages et Aventures ». Adhésions au Ciné-Club « Voyages et Aventures », 6, rue du Pas-de-la-Mule, Paris (3^e). Les films seront projetés dans une salle appropriée au 6, de la rue Récamier, Paris (6^e).

LES 2 ANCÊTRES

Il y a près de chez moi un tout petit lac nommé pompeusement le lac de Bajourix ; de gros rochers recouverts de lichens et de bruyères rendent ses abords difficiles, et les arbres qui le surplombent sont si hauts que c'est à peine si, en regardant dans ses eaux, on aperçoit le ciel. Le dimanche, c'est un lieu où se rencontrent les familles des fermes voisines, au hasard de leurs promenades dominicales ; mais, en semaine, le lac est résolument désert et rien ne vient plus troubler ses eaux dormantes.

Or ce jour-là, qui était un mardi, il y avait un attroupe-ment d'importance : des paysans, des paysannes, des bergers, venus là avec leurs troupeaux de vaches et de moutons. J'aperçus aussi le maire de la commune. Tout ce joli monde semblait être en proie à un grand émoi. On discutait, on riait, on se lamentait.

— Pensez donc, me cria un jeune gars, on vient de repêcher les deux ancêtres !

— Noyés ?

— Non, vivants, mais le maire dit qu'ils sont devenus fous !

Les deux ancêtres ? Ce sont les deux plus vieux paysans de toute la région. Inséparables dans leur passion commune, la pêche, on connaît leurs barbiges blanches à dix lieues à la ronde. Qu'il pleuve, ou qu'il neige, que l'orage éclate, ou que ce soit la canicule, si vous apercevez deux petits bonshommes à barbiges, la canne à pêche sur l'épaule, le vivier à la main, soyez sûr que ce sont les deux ancêtres.

En m'approchant, je les vis en effet tous les deux assis par terre, trempés jusqu'à la barbe. Ils ne semblaient pas très émotionnés et répondaient de bonne grâce aux multiples questions qu'on leur posait. De temps à autre, ils se passaient une bouteille d'eau-de-vie et, entre deux gorgées, poussaient de grands soupirs de satisfaction.

— Ils sont devenus fous, me confia le maire d'un air sceptique en m'attirant par le revers de ma veste ; savez-vous où ils étaient il y a seulement dix minutes ? Debout, au milieu du lac ! Je ne sais par quel miracle ils y sont parvenus. Il n'y a pas de barque, le lac est profond et, bien entendu, ils ne savent pas nager, à leur âge ! Il y a là un miracle que je ne conçois pas.

L'affaire devenait bien mystérieuse, et les paysans qui nous entouraient commencèrent à murmurer.

— Mais puisqu'on vous dit qu'on a été sur le lac dans une *bénoïre*, répondit l'un des ancêtres.

— Une baignoire, coupa le maire, ils sont fous !

— Oui, une *bénoïre* ; bien sûr, on avait cloué des planches en-dessous, sans cela elle aurait coulé à pic, mais, au milieu



du lac, la *bénoïre* s'est échouée sur un banc de sable, puis elle a basculé et a sombré dans l'eau. Alors ! nous, on est resté sur le banc de sable avec de l'eau jusqu'aux genoux. C'est pour cela, monsieur le maire, qu'en nous voyant vous avez crié au miracle.

A ces mots, on éclata de rire. On entendit meugler, braire et aboyer. Seul le maire restait sérieux. Il semblait vexé, car on riait autant

de lui que des deux ancêtres.

— C'est simple, s'écria le maire, miracle ou pas miracle, si vous ne m'expliquez pas convenablement le coup de la baignoire, je vous ferai donner une contravention ! Car c'est interdit de pêcher ici !

Les deux ancêtres parurent décontenancés et ils se consultèrent du regard.

— Si vous avez une preuve, vous ne nous punirez pas ? dirent-ils alors.

— C'est d'accord.

— Eh bien ! voilà, commença l'un des deux ancêtres d'une voix contrainte, l'autre jour on passait tous les deux à côté du pré où vous menez paître vos bestiaux. On a vu qu'il y avait une vieille *bénoïre* qui servait d'abreuvoir. Alors on l'a pris. Allez-y, vous verrez, monsieur le maire, elle n'y est plus.

Le maire devint rouge de colère, mais il dut se contenir, car tout le monde le regardait en se mordant les lèvres pour ne pas rire.

Ce jour-là fut une date mémorable dans l'histoire de notre commune. Le maire perdit beaucoup de son autorité après cette aventure. Quant aux deux ancêtres, ils vivent toujours ensemble et pêchent quelquefois au bord du lac Bajourix, où leur blanche baignoire, tout comme Ophélie, disparut un jour dans les eaux tranquilles.

H. HENNEQUET.



LES ÉCUMIEURS

Roman inédit d'Édouard PEISSON



RÉSUMÉ DES FEUILLETONS PRÉCÉDENTS. — Connolly, après avoir dévoilé à Robert Billinger le complot que Mac Cormick avait monté contre lui, le ramène auprès de Margaret, sa femme, et de James Billinger, son fils, qu'il ne connaissait pas encore. Mais Robert Billinger veut reprendre la mer, malgré les menaces et les supplications de sa femme. Il part, en effet, pour trois ans. Margaret s'enfuit le lendemain de son départ. Il retrouve une vaste installation portuaire et comprend qu'il a été évincé de la baie. Tout en reprenant la contrebande, il recherche Margaret et James et apprend qu'ils vivent à Delta. Michel Connolly continue à mettre James Billinger au courant des événements survenus depuis sa fuite. Il lui remet les registres de Robert Billinger, qui, installé à Detroit, avait repris, en grand, la contrebande. En feuilletant les registres que lui a remis Connolly, James recule la prodigieuse activité de son père.

Troisième partie. — En 1910, la baie de la Désolation est devenue un énorme port, où affluent les navires du monde entier. James Billinger, à l'exemple de son père, y tente à son tour l'aventure. Mais, dès qu'il s'installe dans la baie de la Désolation, Mac Cormick fait vidanger les réservoirs de ses pétroliers de leur résidu de pétrole lourd, empoisonnant ainsi l'eau de la baie. Billinger est alors certain que c'est là la première manifestation de la volonté de Mac Cormick de le chasser de la baie. Il décide de répondre d'une manière fulgurante aux attaques de Mac Cormick.

Il réunit ses gens et leur annonce qu'il va couler un pétrolier appartenant à Mac Cormick. Il suffira pour cela de fausser le système de battage de la baie de la Désolation au moment où le navire longera les récifs de la côte. La guerre entre Mac Cormick et Billinger s'est rallumée. « Mais, pour mener à bien cette riposte, déclare Billinger, nous devons à tout prix nous rendre maître pendant quelques heures des deux ports, du pipe-line, en même temps que de la « valve ». Billinger donne alors à chacun de ses hommes une mission à accomplir. Grason et le Mexicain sont chargés d'allumer le feu rouge au-delà de l'écueil. En même temps, d'autres marins s'en vont détruire des feux existants déjà.

Il passa au sud de Delta et, peu après, au nord des Roches Plates, doublant le feu rouge. Il mit le cap au sud, ralentissant encore la vitesse du moteur. Quelques gouttes d'eau grumeleuse étaient tombées. Entre l'eau gris jaune et le ciel gris, les falaises, de part et d'autre de l'entrée, se distinguaient mal. Dans quelques heures, l'obscurité viendrait, qui s'épaissirait, favorable au trafic habituel des contrebandiers. Aucun d'eux n'y pensait.

Le grand canot navigua cap au sud, le long de l'écueil immergé, et Gracien et le Mexicain regardaient l'eau par

bâbord, cette partie de l'eau de la baie, qui, d'un lent mouvement, usait les roches sur lesquelles allait se jeter le Basse-Terre. Il leur semblait tendre un piège à une grosse bête méfiante et ils avaient tout à fait oublié le motif qui les poussait à attirer cette grosse bête dans la trappe.

Les pinasses appareillèrent peu avant la tombée de la nuit. Chacune suivit sa route, dont les autres ne se souciait pas. Le pilote assis à l'arrière fumait la pipe. Il était seul à bord et réglait l'allure du moteur sans quitter sa place. Elles disparurent et se confondirent avec celles

qui naviguaient d'une île à l'autre, d'une île à la terre, qui descendaient et remontaient le chenal, qui s'accostaient et se passaient les renseignements venus du grand port, venus du port de l'ouest et qui, ainsi, sur l'eau, allaient jusqu'à Billinger.

Le patron de l'une de ces pinasses avait mission d'éteindre les feux. L'important pour lui était que le courant de flux ne provoquât pas un fort ressac. Il n'aurait qu'à fermer quatre robinets, l'un après l'autre. D'abord, celui du feu rouge et, après s'être collété avec la grosse balise, il sauterait dans la pinasse et la lancerait vers les feux blancs.

Chacun avait sa tâche à remplir, chacun était un organe du mécanisme. A l'appareillage du Basse-Terre, une pinasse descendrait à toute allure la faille de l'ouest, qui, au croisement des chenaux, donnerait à une autre pinasse l'ordre d'arrêter la circulation dans la faille du nord.

Lorsque, après le croisement, le Basse-Terre, cap au sud, s'engagerait dans le grand chenal, une autre embarcation le devancerait qui rencontrerait l'homme chargé de faire l'obscurité et lui dirait : « Éteins ».

Chacun avait son propre souci. Pour celui-ci, c'était seulement d'arrêter le gaz ; pour ceux-là, de se déplacer et de faire surgir une flamme là où il n'y aurait pas dû en avoir.

*

Jusqu'à la nuit, malgré l'étrangeté de leurs occupations, personne n'aurait pu se douter que les gens de la rade se disposaient à couler un navire.

Au port pétrolier, Balranad avait bu, mangé, fumé des cigarettes, s'était entretenu avec les uns et les autres, avait ri, plaisanté, envoyé des émissaires.

Sur le plateau pierreux, les huit hommes — un groupe ici, le second groupe plus loin — avaient échangé des souvenirs, s'étaient fait part de leurs projets, avaient joué à escalader les rochers et à lancer des pierres dans l'eau.

Dans les maisons, on avait détruit à coups de hache et brûlé ce qui avait été amassé. On avait cuit le dernier repas, et, le cuisant, les femmes avaient chanté. Les mères avaient donné le sein aux nouveau-nés et ri de voir le lait engluier les lèvres roses.

La nuit venue, voilà que tous les cœurs se mirent à battre un peu plus vite et un peu plus fort, voilà que toutes les gorges se serrèrent, voilà qu'on n'entendit plus chanter, ni rire, qu'on ne s'appela plus d'une porte à l'autre, qu'on parla à voix basse.

Un grand silence se fit. Chacun fut envahi par une sorte de lourdeur. Balranad ne put demeurer plus de cinq minutes à la même place et il eut peur de se trahir. Il craignit de ne plus être maître de son esprit, de ne pas bien se faire comprendre et de ne pas bien comprendre.

Les deux groupes sur le plateau pierreux se rejoignirent et Howland affir-

ma qu'il aurait préféré se trouver au large; pourtant, pour ceux-ci, la besogne était terminée. Les mécaniciens des péniches vérifiaient les moteurs: s'ils n'allaient pas partir, le moment venu?

Avec la nuit était née l'angoisse. C'était un personnage qui, pour la première fois, se manifestait dans la baie et que Robert Billinger n'avait pas pris à la remorque avec le *Spinne*. Mais l'angoisse est dans le cœur de l'homme comme l'œuf de serpent dans la terre.

Après avoir navigué quelques minutes en direction du sud, Greacen vint sur bâbord. Peu après, le Mexicain et un matelot faisaient passer les grappins par-dessus la lisse.

Le grand canot ne se trouvait pas exactement là où il faudrait être.

Un peu plus tard, les pinasses confiées aux longs courriers prirent place dans le prolongement est-ouest des Roches Plates, et, pour rectifier leur position, les patrons durent un peu plus tard se faire des signaux.

La lumière de ce jour sans soleil s'était comme épaissie; la vue la pénétrait de plus en plus difficilement. Semblable à un acide, elle rongea et absorbait tout ce qu'elle baignait.

Les falaises disparurent, la côte autour de l'eau, les îles, les embarcations. Autour du grand canot et des pinasses, le cercle de visibilité se resserrait toujours davantage, et tout aurait été très bien si on avait navigué au large, sur le dos des lames, car ils étaient habitués à se trouver seuls, à être un petit groupe d'hommes séparé du reste du monde, à vivre épaule contre épaule, à sentir la dureté du bois dans le dos, et, derrière ce bois, il y a l'immensité de l'océan.

Mais il leur fallait couler le *Basse-Terre*.

Le chenal s'alluma, c'est-à-dire que la flamme, qui ne s'éteint pas, de chaque bouée commença à briller. Celles qui sont les plus fortes apparaissent d'abord, sans éclat, parce qu'il ne fait pas encore nuit, et se montrent, aussi, en premier, celles qui sont placées dans une ombre.

Presque tout de suite après, les autres sont visibles, non pas en même temps, non pas l'une à côté de l'autre, dans l'ordre, mais l'une après l'autre, très vite, et l'une ici et l'autre là, comme les étoiles dans le ciel.

Puis le verre du fanal des Roches Plates rougit.

Alors Greacen, le Mexicain et les longs courriers qui montaient les pinasses sentirent remuer en eux le petit serpent qui était sorti de l'œuf. Jusque-là, ils n'avaient pas eu le temps de s'occuper de l'angoisse. Il leur avait fallu repérer l'alignement des bouées, déraper les ancres, se déplacer, remouiller les grappins. Il leur avait fallu encore ajuster aux feux les tuyaux des bombes et voir si le gaz arrivait aux lanternes.

Des feux plus nombreux s'allumèrent, chacun entouré d'un halo rayonnant comme un ostensor d'or, au centre duquel se distinguait le foyer lumineux.

Chaque homme se tassa sur lui-même dans son coin. Chaque homme trembla un peu. Ils n'avaient plus rien à faire jusqu'à ce que le feu rouge, qui se développait dans la nuit, tout près d'eux, comme un énorme champignon vénénéux, s'éteignit.

LE CERCLE SE FERME

Le *Basse-Terre* avait quitté le port pétrolier, suivi la grande faille de l'ouest, était passé du chenal de l'ouest dans le grand chenal et avait mis le cap au sud.

C'était une énorme masse noire qui se

distingua mal de la nuit, avec seulement ses cinq feux: les deux de position, les deux des mâts et celui de poupe.

Sur la passerelle, il y en avait un autre, au-dessous de la rose des vents, qui était utile seulement au pilote pour fixer la route du navire.

Le pilote se tenait debout devant le compas. Il regardait les bouées à droite et à gauche, à un demi-mille en avant. Il voyait, dans leur lueur, se dessiner la silhouette du gaillard, et, lorsqu'il disait: « A droite cinq degrés », cette silhouette se déplaçait. Alors, parce que pendant quelques minutes il fallait suivre la même direction, il se penchait sur le compas, donnait un ordre: « Redressez » et interrogeait le timonier: « Quelle route? »

L'officier de quart allait du pilote au timonier dans sa cabane de bois close de tous côtés. Il soulevait le rideau. Il répétait au matelot les questions et les ordres du pilote. Il se penchait, lui aussi, sur un compas, pour contrôler. Puis il laissait retomber le rideau et se retrouvait sur la passerelle obscure, au centre du navire obscur, avec, tout autour de lui, tout autour du navire, des dizaines de feux et de lumières qu'il dominait.

Tandis que le navire passait, au bord de l'eau, le long du chemin désert qui longeait la rive ouest de Delta et même déjà embarquées dans les grands canots prêts à appareiller, des femmes se tenaient par la main, et les mains tremblaient. D'autres serraient contre la poitrine un enfant qui ne dormait pas, s'étant nourri d'un lait févreux.

L'une d'elles cria à un homme demeuré sur le seuil de la maison: « Répands l'essence maintenant et mets le feu. Il est temps de partir. »

Après avoir entendu le transmetteur d'ordres du pétrolier commander à la machine de tourner lentement, Balranad lança sa pinasse vers Delta. Au débouché de la faille de l'ouest, il coupa court à travers les bouées, franchissant des bancs de sable qui laissaient à l'embarcation une marge de trois pouces d'eau.

Il navigua comme s'il avait eu à ses trousses tous les diables du service des Douanes. Pourtant il prit soin d'amarrer la pinasse à un pieu avant de l'abandonner et de courir vers la maison du chef.

Il trouva Billinger assis dans son fauteuil.

— Le *Basse-Terre* est en marche, lui dit-il. Deux péniches bloquent la grande faille du nord. Tout s'est bien passé. Je n'ai pas eu besoin d'intervenir. Il n'a pas été utile de téléphoner ni de faire sauter les pompes sur le plateau.

— Fume et bois, lui répondit Billinger, lui tendant un cigare noir et désignant la bouteille d'eau-de-vie et un verre posés sur la table.

Après avoir avalé coup sur coup deux verres d'alcool et allumé le cigare, Balranad regarda autour de lui.

— Assieds-toi, lui dit Billinger. Nous avons le temps. A peine si on l'entend.

On ne l'entendait même pas, on le sentait. Ils avaient une si grande habitude de la baie qu'il leur était possible, même avant de l'entendre, de juger la distance à laquelle se trouvait un navire, de dire si ce navire descendait ou montait le chenal, s'il possédait une ou plusieurs machines, s'il était lancé à pleine vitesse ou s'il marchait au ralenti, s'il était chargé ou allégé.

D'autres hommes n'auraient pas été sensibles à la légère vibration de la maison de bois, dont les murs ne tremblaient pas davantage que la corde de piano qui depuis un moment déjà a été frappée par le marteau. Mais cet ébranlement à peine perceptible, ils le découvraient tout de

suite et d'abord en eux comme si l'eau percutée, tassée, repoussée, avait fait pression directement sur leur cœur. Un moment plus tard seulement, les doigts qui saisissaient un verre sur la table, parce qu'il était agité par de faibles et rapides secousses, hésitaient avant de se refermer sur lui. Plus tard encore, le son enfin formé frappait leur tympan.

Balranad s'assit. Vraiment il était fatigué. La veille, déjà, il s'était trouvé dans cette vaste pièce au milieu des cavaliers de la mer, écoutant les uns, écoutant les autres, écoutant le murmure assourdi qui s'élevait des gens de la rade assemblés autour de la maison. Depuis il n'avait pas eu un instant pour se poser; de deux fois il avait traversé la baie; de douze heures il n'avait pas quitté le port pétrolier. Ce n'était pas de veiller, de tenir la barre de la pinasse, de marcher sur le quai sans but apparent qui lui avaient enlevé sa force, mais de ruser, mais de se poser des questions, mais d'être angoissé, mais d'avoir à quitter cette eau, ce sable et cette vase où il était né.

— Je suis né ici, moi aussi, dit Billinger. Il y a en dans les grands canots prêts à appareiller, et qui, comme toi et comme moi, sont nés ici. Il y a Webster, fils de Webster. Il y a Pirisi, fils de Pirisi. Toi qui n'as pas de famille, tu viendras avec moi, tu embarqueras dans mon grand canot.

LA FIN AU PROCHAIN NUMÉRO





QUI ne connaissait le vieux Sellim dans le village ? Il passait pour un philosophe. Bien plus, on affirmait que c'était un saint. On lui accordait facilement le pouvoir d'un magicien.

Un jour, il réussit à sauver un enfant agonisant. La nouvelle parcourut le douar à la vitesse d'une fusée. C'était suffisant pour créer la légende.

De ce moment, on ne lui parlait plus qu'avec déférence. D'où était-il ? D'où venait-il ? Nul ne le savait. Au reste, personne ne se le demandait. Il habitait à quelques kilomètres en dehors du village et ne s'y rendait que les jours de grandes circonstances.

Le vieux Sellim semblait n'attacher aucune importance aux murmures adorateurs qu'il faisait naître autour de lui. Il restait hautain, sinon indifférent. Quelques-uns lui reprochaient son langage énigmatique, distant, à quoi ses fidèles répliquaient que c'était le propre des mystiques.

On allait même jusqu'à dire, sur un ton qui n'admettait aucun doute, qu'il était protégé par les « Djinn » et, par ce fait, possédait le secret de l'invisibilité.

D'aucuns ne se vantaient de l'avoir vu à la terrasse d'un café maure. Si, par hasard, une allusion était faite sur sa vie intime, on ne tardait pas à remettre en place le mécréant qui eût avancé pareille audace. En un mot, le vieux Sellim incarnait le symbole de la vertu, du savoir et de la sagesse...

*

Pour ma part, je demeurais sceptique.

Je décidai d'en parler à ma mère. Au premier mot, son enthousiasme me laissa consterné. Elle cultivait, comme tout le monde, un respect absolu pour cet honorable « Ouali ». Ma mère comprenait mon esprit indépendant, partageait même quelques-unes de mes idées, malgré leur incompatibilité avec nos coutumes, mais n'admettait pas la moindre inconvenance tendant à détruire le prestige d'un homme aussi vénérable que le Marabout de Souk-el-Had...

Quand elle vit que j'étais rebelle à ses opinions, elle me fit jurer de ne plus répéter, du moins sur cet air narquois, le nom du vieux Sellim ; car, m'assurant-elle, il était également doué d'intuition et pouvait nous jeter un sort. Comme je sentais son regard chargé d'inquiétudes, je repris une attitude confiante et promis de ne plus en reparler...

Des semaines s'écoulèrent.

*

On n'avait pas revu le vieux Sellim depuis quelques jours. On s'alarmait. Les plus hardis disaient que le Diable l'avait étranglé. D'autres plus réservés prétendaient que c'était sa période de jeûne et que, durant tout ce temps, il préférerait rester dans sa cabane, solitaire comme le pèlerin qui demeure des nuits et des jours entiers dans le désert pour mieux se rapprocher dans ses méditations du visage d'Allah !

*

Mes vacances approchaient à leur fin. Il me fallait regagner Alger, où mes études m'appelaient. Mais une force obscure m'incitait à connaître le vieux Sellim.

Un matin, je partis de très bonne heure. Je craignais qu'un habitant du village ne me remarquât et ne me suivit. J'endossai le burnous bleu de mon père. Il faisait froid à claquer des dents.

L'aube brumeuse se levait à peine. Le ciel ne se distinguait pas. Un vent violent gémissait par instant. L'envie de retourner à la maison m'effleura. Je dus sourire pour me prouver que je n'avais aucune appréhension du danger. De véritables terreurs me gagnaient. Pratiquement, il m'était impossible de changer d'idée. Revenir sans assouvir ma soif d'apprendre, c'eût été partie remise. J'étais attiré par la cabane du vieux Sellim...

Je finis par l'apercevoir du haut d'un tertre...

De loin, elle ressemblait à une bicoque abandonnée. Elle était faite de pierres disparates, de briques et de planches qui lui donnaient un aspect de vétusté misérable. Quelques squelettes d'arbres l'entouraient. Des ferrailles de tout genre, des objets hétéroclites jonchaient la terre çà et là. L'endroit était nu et convenait admirablement à la solitude que rien ne semblait troubler.

Je n'eusse guère prévu un coin plus désert pour un ascète qui s'adonnerait à la contemplation de la nature.

Hâtivement, je préparai une excuse. Demander un talisman ? Ou jouer au malade imaginaire ? Qu'importe, l'essentiel était de le voir !

J'approchai prudemment. La porte était fermée. J'hésitai un instant. Je frappai une fois... deux fois...

Un chien grogna hargneusement à l'intérieur. J'entendis aussitôt une voix qui lui ordonnait de se taire.

Je fus soulagé, je frappai encore... J'entraï... Un silence profond enveloppa la salle.

— O cheik Sellim !

Seul le chien ronchonnait vaguement. Je devinai que la personne observait le silence tout en l'empêchant d'aboyer.

Je ne me souciais plus de rien. Je pénétraï dans la chambre. Les persiennes fermées ne laissaient entrer qu'une faible lumière du jour ; de sorte qu'une demi-obscurité flottait encore. Le chien, de temps à autre, étouffait une sorte de râle. Pourquoi le mutisme obstiné du gardien ?

— O cheik Sellim !

J'éprouvai l'impression d'être guetté, et cela m'inspirait une frayeur sans cesse croissante. Sans hésiter, je fis fonctionner ma lampe...

Je vis alors, debout contre le mur, une jeune femme voilée qui me dévisageait anxieusement. Je ne pus m'empêcher d'admirer ses cils noirs naturellement dessinés par le khôl. Ses yeux immenses me fixaient avec une surprise craintive. L'expression du regard me fascinait par son intensité. Une sorte de solennité se dégageait de cette silhouette mystérieuse dont je ne voyais que les yeux et le front.

Je promenais les rayons de ma lampe dans tous les sens. Un chandelier sur une grosse caisse... un plateau de cuivre sur la cheminée composaient le seul ameublement de l'unique pièce.

Mon silence me plongea dans une confusion insupportable. Voyant sans doute l'étendue de mon trouble que je n'arrivais pas à dominer, la jeune femme murmura comme si elle récitait une prière.

— Ne reste pas là, ô mon frère !

Je cherchais à réagir, à surmonter les flots de pensées qui m'assaillaient à la vue de cette étrange apparition. Je restai subjugué, ravi par le son de sa voix si musicale, pénétrante et douce. Soudain, obéissant à je ne sais quelle puissance intérieure, je demandai impérieusement.

— Qui es-tu ?

— Il m'est défendu de parler !

— Le vieux Sellim n'a ni mère, ni sœur, ni femme... Qui es-tu ?

— Qui t'a permis d'entrer ?

— Je désire parler au cheik Sellim.

— Il ne reçoit jamais chez lui, répondit-elle.

Mais j'insistai :

— Je veux savoir qui tu es.

Pour toute réponse, elle baissa les paupières.

— Ne crains rien, ma sœur, au nom du saint des saints !

A cette promesse, elle parut se rassurer. Elle releva la tête et me regarda longuement comme pour me permettre de lire en son regard, où je crus distinguer un sillage sombre de tristesse et de mélancolie, tant de choses qu'elle ne devait pas révéler.

Pourtant je ne me décidais pas à partir.

Elle m'enchaînait, m'attirait violemment. Elle représentait, pour moi, une espèce de rêve impossible à réaliser. Cœur vierge habitée à la claustration forcée et dont la nature sauvage ne soupçonnait rien des innombrables ressources de l'existence libre ! Elle était visiblement émue et se trahissait par ces regards tourmentés.

— Dis-moi ton prénom, suppliai-je... Je ne l'oublierai jamais.

Je remarquai l'éclair furtif qui passa dans son expression.

— Jamais ? Je m'appelle Khadra...

Un silence lourd... oppressant... Je m'approchai... Jusque-là, je m'étais tenu loin d'elle... Nos yeux se rencontrèrent...

— Donne-moi quelque chose de toi, Khadra... pour me souvenir...

D'abord incédée, elle sortit sa main frissonnante du haïk qui la recouvrait, puis me tendit un collier composé d'étoiles ciselées, émaillées de rouge et de bleu et reliées entre elle par des chaînons gris.

Quel sentiment d'exaltation me poussa à poser mes lèvres sur cette main tiède et lisse qui se tendait dans un geste hiératique d'offrande ?

Il me semblait respirer toute l'haleine de cette âme incon nue et fermée pour moi. J'éprouvai un bien-être qui tenait de l'extase.

— Je voudrais te revoir, lui dis-je.

— Peut-être, mais pars vite, maintenant.

Il me devint impossible d'insister. Je la quittai brusquement. Personne dehors. La même terrible solitude s'étendait partout. Je pris un chemin le long de la rivière. Il était peu fréquenté à cette heure-ci. Le vent sifflait avec rage... Des souffles me glaçaient le front... et je me sentis envahi par un malaise indéfinissable.

Après une heure de marche, j'aperçus les premières maisons. C'était jour de marché. Une foule bigarrée circulait dans tous les sens. Sans me retourner, je hâtai le pas, pressé de me retrouver seul...

Le lendemain de ma visite à la cabane du vieux Sellim, ma mère pénétra en coup de vent dans ma chambre. Elle se lamentait et proférait des prières interminables.

— Le pauvre sidi Sellim ! Empoisonné ! On a trouvé son corps ce matin près de la rivière ! Tu devrais aller voir, tout le village est sur pied !

Je fus stupéfait. Ma mère, sincèrement affligée, ne cessait de lever les bras au ciel en signe de compassion. Était-ce possible ? J'eus l'envie de lui raconter mon aventure, puis, me ravisant, je questionnai :

— Qui l'a tué ?

— Est-ce que je sais ?

Je ne pouvais croire à l'idée que Khadra était mêlée à ce crime. Mais, au juste, quel rôle jouait-elle dans ce drame ? Je pensais l'apprendre, sitôt sorti, en interrogeant quelques fellahs. Personne ne soupçonnait la présence de Khadra. Tout le monde se perdait en conjectures. La police s'était bien rendue à sa demeure, mais sans résultat ; l'affaire du vieux Sellim fut rapidement classée.

Peu à peu, son souvenir s'effaça de toutes les mémoires...

*

L'image de Khadra m'obsédait toujours. Je voyais ses yeux se voiler dans une attitude mélancolique et résignée. A diverses reprises, j'étais revenu dans la cabane, animé vainement, chaque fois, d'un nouvel espoir. Par moment, j'étais assuré qu'elle allait surgir de l'ombre, et j'attendais...

Puis, lentement, sa silhouette fondit, glissant au fond de mon passé comme une traînée de neige...

Pourtant, un soir que je passai près de la mosquée, j'entendis un homme assurer à ses auditeurs que le vieux Sellim lui avait acheté, le jour même de son arrivée au douar, un haïk de femme, lequel recouvrait son cadavre...

Instinctivement je pressai le collier dans ma poche. Je savais que je ne reverrais plus Khadra, qu'elle était partie pour toujours avec son secret...

Aboub ABA.

VILAIN CROCODILE !

LES paisibles Vazimbas, debout sur le rivage, regardaient s'approcher la flottille venue du Levant.

Ces premiers habitants de Madagascar, isolés du reste de l'univers, menaient la vie tranquille des pasteurs d'autrefois.

Ils ignoraient qu'il y eût, après le grand large, d'autres terres encore où des hommes vivaient. Ils étaient confiants, ayant le cœur tranquille et joyeux de fêter les hôtes envoyés par le ciel.

... De leurs esquifs grossiers, les navigateurs descendaient. Ils étaient plus petits que les Vazimbas, et leur teint olivâtre, leur regard farouche, les rendaient inquiétants. M'Pango, cependant, le roi de la tribu, vint à leur rencontre :

— Soyez les bienvenus, ô frères du soleil, messagers de ce dieu. Daignez, sous notre toit, entrer vous reposer. Voici N'Zianza, la reine, mon épouse, voici mon fils, le prince M'Pinguï, qui régnera plus tard.

« Ces gens que voilà sont tous mes amis, et je suis M'Pango, leur roi, c'est-à-dire un frère très aimé qui doit consulter. Je vous offre ces fleurs pour rafraîchir vos fronts, ces colliers de coquilles pour orner vos poitrines. L'eau fraîche de nos sources rejoindra vos lèvres. Nous choisirons pour vous le riz de nos champs. Les dieux béniront la pêche de nos hommes et vous goûterez les plus fins poissons qu'ils nous rapporteront. Nos cochons de lait, rôtis aux aromates, seront le festin que nous ferons ce soir. Nos filles danseront aux sons de la flûte pour égayer

vos yeux, et nos jeunes gens feront résonner leurs tam-tams joyeux. Entrez, étrangers, en passant notre seuil, vous deviendrez nos frères... »

Les navigateurs semblaient étonnés de pareil accueil. Ils avaient, d'abord, d'un geste rapide, porté la main droite à leur ceinture d'écorce comme pour saisir la massue pendante à leur côté. Mais, s'étant ravisés, ils poussèrent en avant le plus grand d'entre eux, qui répondit au roi :

— Le salut soit sur toi, ainsi que sur ton peuple. Nous venons de très loin. P-P-Phou est mon nom ; Sumaira est ma patrie. Ceux-ci sont mes amis. Un furieux volcan, soufflant feu et flamme, a détruit nos foyers. Nos biens ont péri. Nous sommes partis, errant à l'aventure par les plaines de l'océan, allant d'un îlot à quelque récif, cherchant vainement une terre accueillante...

— Cette terre est la vôtre. Restez avec nous.

— Nous le remercions. Ton langage diffère quelque peu du nôtre... Sans doute tes ancêtres venaient de nos côtes ?... et peut-être le temps a-t-il altéré la langue de nos pères ?...

— Les pères de mes pères habitaient ce pays et je n'ai jamais su d'où leurs pères venaient... Mais entrez, je vous prie, dans ma demeure ; vous y serez chez vous...

Les étrangers entrèrent dans la case du roi.

Hélas ! M'Pango ignorait le mensonge et la laideur des âmes que ce vice a salies...

Qu'il y eût des cannibales, il l'ignorait aussi...

Or, les marins perdus étaient des pirates, affreux anthropophages courant les archipels de la Malaisie à la recherche de proies humaines dont ils se nourrissaient. Poussés par les vents, ces coupeurs de têtes avaient dérivé vers la côte malgache, et ils se promettaient, entre eux, d'en exterminer les confiants habitants pour les dévorer.

Bien que gavés, repus de tendres porcelets et d'ignames, les odieux corsaires se levèrent, la nuit, pour tuer M'Pinguï, le jeune prince noir qui les mangèrent tout crus.

... Au matin, vainement, M'Pango appela son fils, criant à tous échos. Vainement aussi, la reine N'Zianza pleura et pria, tout comme les Vazimbas cherchèrent l'enfant au bord du rivage, au creux des rochers, au fond du vallon. M'Pinguï n'était plus.

Les vilains cannibales, craignant qu'on soupçonnât leur affreux forfait, semblaient prendre part à l'affliction commune. Mais ces traîtres, en eux-mêmes, se moquaient de la douleur des pauvres parents... Quand des larmes coulerent de leurs yeux hypocrites les dieux des Madécasses rugirent de fureur. Le ciel se rembrunit. Un cyclone effrayant balaya le rivage, souleva la vallée, roula vers le fleuve des monstres hideux. C'étaient les cannibales, changés en crocodiles...

PAGWADGI.