



**A GRANDS COUPS D'AILES
VERS
L'AFRIQUE
MISSIONNAIRE**



L. BRADFER, C.S.S.R.

Rédition par Henri Bradfer

Le Père Léon Bradfer, dit *Le Missionnaire volant*, raconte son aventure dans un livre paru en 1938 et intitulé :

A grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire

Partis d'Anvers le 22 octobre 1937, les aviateurs belges arrivèrent à Léopoldville le 6 novembre après soixante-douze heures et cinquante minutes de vol et dix mille kilomètres parcourus.

Je possède un exemplaire de ce livre devenu très rare et j'en ai numérisé les 23 chapitres et les photos.

J'ai ajouté, à la suite, les planches d'une bande dessinée parue dans le journal *Coeurs Vaillants* numéro 33 du 14 août 1960.

Bon voyage dans le passé et que de là haut, ce Saint Homme, un de mes parents éloignés, revive son aventure.

Contact :

Henri Bradfer

hb3g@orange.fr

Vos commentaires seront les bienvenus.

Villefranche de Rouergue, juillet 2016.

Je tiens à remercier particulièrement Dieter Becker qui a remarqué ce livre et a eu l'amabilité de me le réserver.

D'autre part, je tiens aussi à remercier Pierre Jarrige, historien et éditeur spécialisé dans les livres et les documents relatifs à l'aviation en Algérie, pour son aimable contribution à la mise en page et à la diffusion en ligne.

Publication gratuite - Vente interdite - Reproduction autorisée

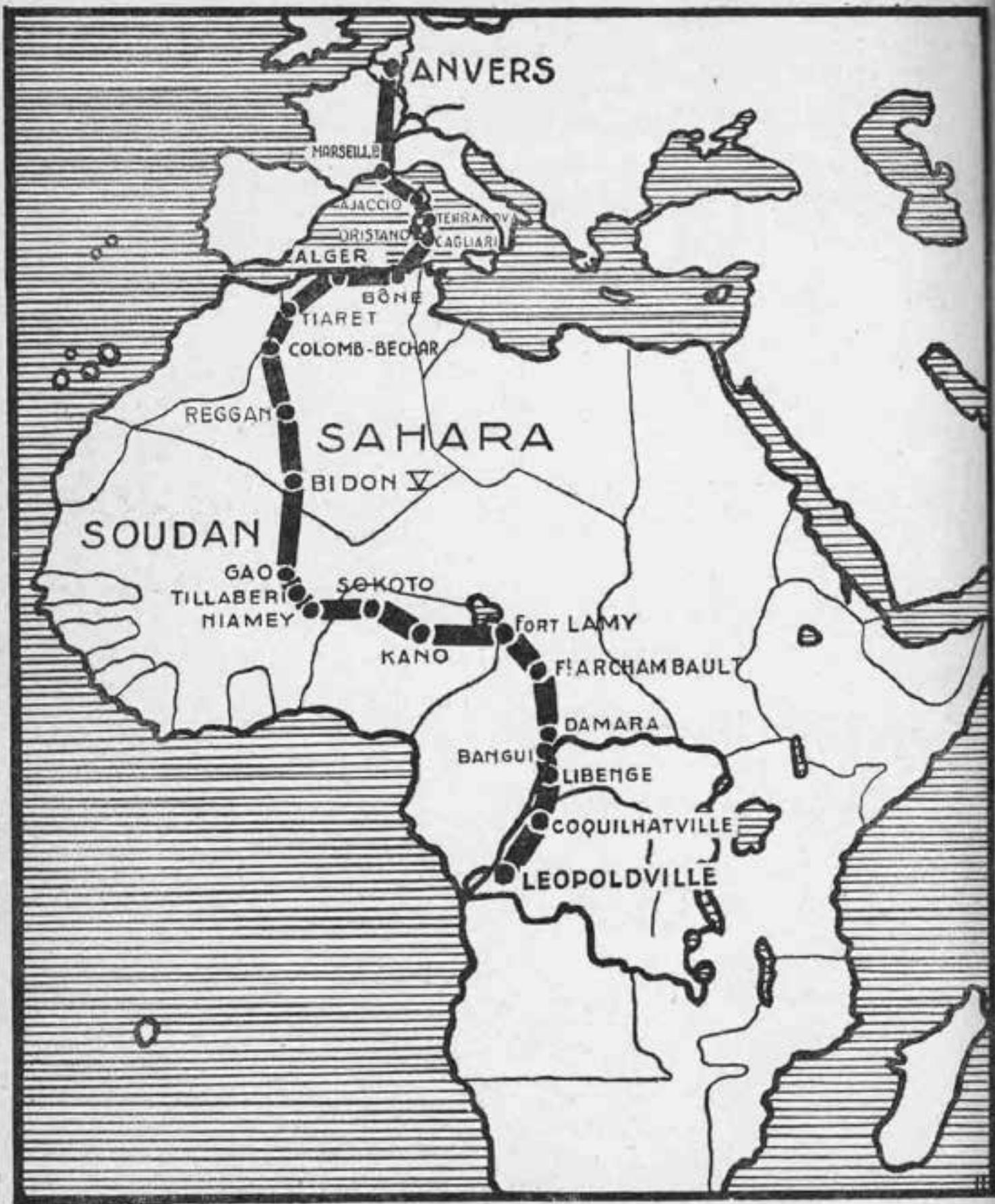
A grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire

par

L. BRADFER, Rédemptoriste,
Missionnaire-aviateur
avec la collaboration
de JOSEPH BOON, C. SS. R.,
et
d'YVES LENOIR

EDITE PAR L'ŒUVRE DU SERVICE AERIEN MISSIONNAIRE
— BEAUPATEAU - AMBERLOUP. —

1938



Sommaire

| | |
|---------------------------------------------------------------------|-----|
| Introduction (<i>Yves Lenoir</i>) | 1 |
| La tragédie des Missions..... | 9 |
| Un raid mouvementé..... | 15 |
| Awene..... | 28 |
| Le départ de l'expédition | 32 |
| Par la brume vers Marseille | 40 |
| Un atterrissage nocturne à Teranova..... | 49 |
| Vers Oristiano et Cagliari par des voies imprévues | 57 |
| Au-dessus de la mer vers l'Afrique | 65 |
| L'administration et le record de vitesse | 68 |
| Le siroco et une histoire de servant de messe | 72 |
| A dix mètres au-dessus de la chaîne de l'Atlas | 76 |
| Solitude | 80 |
| Le beau trajet vers Colomb-Béchar | 82 |
| A l'entrée du désert | 86 |
| A la conquête du désert | 90 |
| Vers le Tanezrouft, le désert de la soif | 94 |
| La nuit au royaume du silence | 97 |
| 2 000 kilomètres de désert franchis par les avions missionnaires .. | 102 |
| Gao... et l'invention de la poudre..... | 108 |
| Le départ du pilote Van Damme | 111 |
| Un combat aérien contre un ennemi redoutable | 114 |
| L'arrivée triomphale..... | 118 |
| Ce qu'en pensent les Noirs | 127 |
| Les résultats acquis | 131 |
| Epilogue - Le rude labeur des Pionniers (<i>Yves Lenoir</i>)..... | 142 |
| Notes (<i>Yves Lenoir</i>) | 146 |
| Bande dessinée de <i>Coeurs Vaillants</i> | 149 |



L. BRADFER, C.S.S.R.

Introduction

Le Père Léon Bradfer naquit à Houdrigny, petit hameau de Villers-la-Loue, près de Virton dans la Gaumne. L'histoire de ses ancêtres est empreinte d'une beauté toute patriarcale, comme les pages vénérables d'une vieille Bible. Le chef de la lignée portait le nom de *Simon*. Il était cultivateur et maître de forges. Il eut vingt-deux enfants, quatorze fils et huit filles, dont les surnoms savoureux et sympathiques ont été conservés dans la famille avec la plus grande vénération. C'est à la Fenderie, à côté d'Houdrigny, qu'il établit son foyer, berceau de la race. Tous ses fils devinrent cultivateurs et forgerons. C'étaient des esprits positifs et clairvoyants, des coeurs nobles ayant le sens du devoir, des paysans robustes, pleins de prudence et d'ingéniosité. Cette série peu commune de qualités vigoureuses se retrouvait chez les filles comme chez les garçons. La vaillance était pour ainsi dire forgée dans leur âme, comme dans l'âme du vieux Simon lui-même.

Les gens du village en étaient dans l'admiration, et comme le peuple aime à exprimer ses sentiments d'une manière énergique, ils en vinrent à surnommer le vieux Simon et ses enfants les *Bras-de-fer*. L'expression fit fortune et ne tarda pas à être abrégée en *Bradfer*.

La maison ancestrale est toujours mentionnée dans les archives communales de Villers-la-Loue sous la dénomination de : lieu dit *Bras-de-fer*. En face de leur demeure le vieux Simon et ses fils avaient établi une modeste usine, une clouterie ou *fenderie*. Derrière ce bâtiment la Chavratte roulait ses eaux tumultueuses, arrosant d'écume les pierres qui parsemaient son cours.

On travaillait de bon coeur chez les *Bras-de-fer*. Si les marteaux frappaient dur, les voix sonnaient clair et le carillon des enclumes accompagnait les chansons joyeuses des forgerons.

Note : Quand nous parlons de «forges» et de «forgerons», que le lecteur ne se méprenne pas sur le sens de ces termes. «Forgeron» ne désigne pas ici un maréchal-ferrant. Les forges très nombreuses disséminées à cette époque dans tout le Luxembourg étaient des établissements où l'on extrayait le fer pour le fondre et le travailler sur place. Fendre le fer consistait à réduire en verges le fer déjà mis en barres. D'où le nom de fenderie. Les fenderies sont les ancêtres de nos usines métallurgiques modernes. On remarquera de plus que la fenderie du «vieux Simon» finit par donner son nom au hameau où elle était installée.

Les jeunes filles cultivaient le lin et le chanvre, elles filaient le lin, le rouissaient, le broyaient et le teillaient, le roulaient en bobines et le confiaient enfin, pour le faire *panner*, au tisserand du village qui ne chôma jamais. Grâce à leurs mains habiles leurs grands frères étaient toujours vêtus de tiretaine. A la culture du lin et du chanvre ces courageuses femmes ajoutaient celle de la pomme de terre et du seigle, fournissant donc, outre le vêtement, une nourriture abondante et solide à cette robuste race de forgerons.

Du petit hameau de la Penderie les Bradfer se répandirent dans tout le pays environnant, ils établirent des forges dans le Luxembourg et les Ardennes françaises, en Alsace et en Lorraine, de Laclaireau à Nancy et jusqu'à Bar-le-Duc, de Longwy à Douzy et à Montherme retentissait le bruit de leurs chansons et de leurs marteaux. Autour des innombrables forges qu'ils installèrent, leurs descendants s'établirent à leur tour. Ils n'adoptèrent pas tous le métier ancestral, mais on retrouve chez tous la même vaillance, on en rencontre à Florenville, à Douzy, à Lacuisine, Ecouvieux, Stenay, Witry, Vielsalm, Tintigny, Breuvanne, Mons et Châtelet.

Ce fut un beau tapage parmi tous ces cousins et arrière-petits-cousins lorsqu'on apprit, il y a quelques années, qu'un vieil oncle, Jean-Baptiste, maître de forges et maire de la ville de Bar-le-Duc, venait de rendre son âme à Dieu en leur léguant une fortune colossale.

C'est dans ce même Houdrigny où Simon avait battu le fer à la façon d'un patriarche que naquit, le 28 décembre 1900, un de ses descendants en ligne directe, le Père Léon Bradfer. Dès 1847, le grand-père, puis le papa Bradfer s'étaient dévoués dans l'enseignement, à l'école du village. Le Père Bradfer était le second de cinq enfants. Sa soeur Sylvie, qui le suivait, fut d'abord institutrice puis, poussée par l'exemple de son frère, elle entra chez les Carmélites de Virton, offrant à Dieu pour son frère une vie de prière et de pénitence. Les cinq enfants furent élevés dans l'atmosphère d'énergie et de joie en honneur ! depuis l'époque des forgerons *Bras-de-fer*.

On leur inculqua le goût de l'étude et l'amour des champs. En dehors de ses fonctions d'instituteur, leur père exerçait la profession de géomètre-expert. Excellent cavalier, c'était ordinairement à cheval qu'il s'en allait faire de l'arpentage. Il parcourut ainsi toute la Gaume sur son cheval blanc anglais, une bête nerveuse que tous les habitants du pays connaissaient. Le petit Léon, bien des fois, accompagna son père dans ses randonnées.

Vaincre ou mourir fut toujours la devise de ces forgerons à l'âme de chevalier et cette énergie de fer, trempée au feu de l'Esprit-Saint, devait susciter un jour une âme d'apôtre, capable de réaliser pour Dieu une oeuvre grandiose.

La maman était une personne intelligente et clairvoyante. Elle continua, au foyer des Bradfer, cette tâche de gardienne fidèle exercée autrefois par les filles du vieux Simon : elle aussi filait le lin et le chanvre, elle s'occupait de couture et chantait à ses enfants de ces mélodies qui font naître dans l'imagination des petits tout un monde de merveilles. D'instinct elle devina dans son petit Léon un futur prêtre et l'enfant, déjà alors, lui confiait parfois :

— *Quand je serai grand, je m'en irai prêcher l'Évangile.*

Tandis que la maman rêvait de sacerdoce, le papa, un peu sceptique, se disait :

— *Je serais déjà très heureux s'il devenait instituteur comme son père et son grand-père !*

En attendant, la mère feuilletait avec l'enfant les revues de la Propagation de la Foi, lui montrant les gravures qui représentaient des petits chinois ou des petits nègres. Dès la première communion, cette vocation s'affirma. Léon fréquentait le collège Saint-Joseph à Virton, mais depuis l'âge de dix ans il songeait aux Pères Rédemptoristes qui avaient prêché la mission à Houdrigny. Son désir du sacerdoce ne l'empêchait d'ailleurs nullement d'être le plus charmant petit diable qu'on puisse imaginer et ses exploits sportifs firent frémir maintes fois ceux qui en furent les témoins. On se souvient encore dans le pays qu'il aimait dévaler une côte en vélo, les pieds ballants, le dos vers le guidon. Un type, quoi ! Un jour, dans le fenil, il se laissa glisser du haut d'un tas de foin et tomba si brusquement que son corps traversa le vieux plancher vermoulu et vint choir sur l'aire de la grange, où on le ramassa à moitié assommé. Une autre acrobatie, tentée sur une escarpolette, lui valut une cicatrice qui lui défigura le nez pour toujours, balafre glorieuse qui l'élève au niveau des forgerons nouveaux de la *fenderie* du vieux Simon.

Tous les jeudis et durant les vacances Léon accompagnait son père et son frère pour les aider dans les travaux d'arpentage. On jalonnait par tous les temps, par la neige et le froid, par le vent et la pluie et par les fortes chaleurs de l'été. C'est dans ces exercices que le futur Missionnaire allait puiser les connaissances techniques qui l'aideraient plus tard à faire le tracé et à réussir la construction de tant de routes au Congo. En 1916, Léon vint achever ses humanités au collège des Rédemptoristes établi dans le couvent de Saint-Trond.

Note : Un collège pour humanités classiques avait été fondé à Esschen, en 1911. Comme durant la guerre le bâtiment se trouvait au-delà des fils à haute tension qui délimitaient la frontière, on transféra le collège dans le couvent de Saint-Trond, en 1916. En 1919, il put regagner Esschen,

pour s'y établir définitivement dans ses propres locaux. En 1930, une seconde maison, réservée aux étudiants wallons, fut établie : le collège du Christ-Roi à Sirault.

Ce fut à cette époque, durant la guerre de 1914, alors que la maison paternelle se trouvait dans la zone d'étape allemande, que l'audacieux gamin tenta une expédition qui faillit lui coûter la vie. Empêché d'aller revoir ses parents, il dut se contenter d'aller passer ses vacances chez une tante demeurant en dehors de la zone d'étape.

Une fois installé chez la tante, un désir fou lui vint de revoir le foyer paternel. Il quitta furtivement le logis et, par d'interminables détours dans la forêt, après mille ruses inventées pour tromper la vigilance des sentinelles allemandes, il arriva à l'improviste chez lui. Le moment était mal choisi. En conflit avec l'ennemi pour une question de réquisitions, le père était menacé d'être fusillé, le frère risquait la déportation et la maison elle-même pouvait être incendiée. A ce moment précis arrivait un troisième larron, Léon, qui venait de franchir la ligne d'étape ! On dut le cacher. Le sang-froid du gamin et son agilité lui valurent d'échapper de justesse à l'ennemi pendant une perquisition. Puis ce fut, au bout de quelques semaines, le départ forcé : trente kilomètres à travers bois, à travers champs, par une nuit noire, le père marchant à cent mètres devant l'enfant pour le protéger, sur le *qui vive ?* des sentinelles et l'émoi des deux promeneurs nocturnes, blottis dans un hallier ou un ravin jusqu'à ce que l'alerte fût passée, la prière angoissée au pied d'un grand Christ, le long du chemin, puis l'adieu près d'un poteau libérateur, toutes ces émotions supportées avec courage avaient rallumé en eux la flamme du vieux maître de forges, Simon. Après sa poésie, Léon Bradfer entra au noviciat des Rédemptoristes, installé à cette époque à Beauplateau, puis il entra à Esschen, en 1919, pour y faire sa rhétorique. Les études le ramenèrent à Beauplateau.

Note : Il serait peu délicat de révéler ici le détail de la vie de prière et d'étude que mena à cette époque le Père Bradfer. Disons simplement que ce fut une période de fécond labour intellectuel et de vigoureux ascétisme. On nous permettra cependant de citer une anecdote qui situe magnifiquement notre personnage et qui fera mieux comprendre de quelle énergie sera capable l'ancien maître de forges, une fois qu'il mettra son courage au service des âmes. Les supérieurs avaient accordé au Frère Bradfer la permission d'aller travailler à la ferme pendant les jours de congé. Le plaisir favori du jeune religieux était de conduire la charrue, attelée de deux solides percherons. On dut bientôt lui retirer cette autorisation, non pour ménager sa santé, mais parce qu'il menait son attelage avec tant d'énergie qu'il éreintait les chevaux !....

Une interruption d'un an survint encore, provoquée par le service militaire : le religieux fut envoyé à Béverloo dans le camp des brancardiers. En 1925, le Père Léon Bradfer reçut à Beauplateau l'ordination sacerdotale en 1927, l'année où il terminait ses études de théologie, il reçut sa nomination de Missionnaire au Congo. En octobre de la même année, il entreprit à Bruxelles les études de médecine coloniale. En mars 1928, il s'embarqua pour le Congo, consacra encore six mois à la médecine coloniale en Afrique même, et rejoignit enfin le poste de Mangembo où il commença son apostolat.

C'est à Mangembo, en 1929, qu'il vit mourir dans des circonstances tragiques une jeune religieuse missionnaire. Cet incident, dont lui-même nous dira plus loin le détail, devint pour lui une obsession, car s'il avait pu disposer à ce moment d'un avion, il l'aurait certainement sauvée. Il rentra au pays le 28 mai 1935, épuisé par sept années d'apostolat et d'expéditions fatigantes à la recherche des âmes abandonnées. Revenu pour refaire ses forces, il ne se reposa pas longtemps, incapable de se résigner à l'inaction et toujours obsédé par l'idée qu'il aurait pu sauver la vie de cette religieuse s'il avait disposé d'un avion... Et s'il apprenait à piloter ?... Cette idée le hantait. Mais n'allait-on pas trouver son idée trop audacieuse ? Peut-être même extravagante ?

Le T. R. P. Camille Van de Steene, Supérieur Provincial des Rédemptoristes, s'était rendu compte, durant ses voyages au Congo pour visiter la Mission, de l'énormité des difficultés qui tenaient en échec le dévouement des Missionnaires : chemins impossibles, sentiers dans la brousse, expéditions dans les montagnes et par delà le fleuve, que de temps perdu et que de vies d'hommes usées avant l'âge ! Lui aussi se préoccupait du problème des moyens de transport pour les Missionnaires. La suggestion du Père Bradfer d'introduire l'aviation dans la Mission du Bas-Congo reçut auprès de lui un accueil favorable. Il tint même à couvrir de son autorité l'oeuvre dont le Père Bradfer serait le pionnier et qui allait ouvrir une époque nouvelle dans les annales des Missions.

Ce fut M. le chevalier Jules de Laminne, Président du Limburg Aviation Club, qui, avec une grande sollicitude pour l'oeuvre qu'il voyait poindre, orienta le Père Bradfer vers l'école d'aviation de Kiewit, près de Hasselt, qu'on venait de fonder. M. Guldentops, constructeur d'avions, fut heureux de mettre son matériel aéronautique à la disposition du Missionnaire. C'est sous sa direction, et sous la conduite sage et prudente du moniteur Debroux, de Liège, que le Père Bradfer s'exerça au champ d'aviation de Kiewit, depuis juin 1936 jusqu'en août de la même année, et qu'il conquit son brevet de pilote.

Note : Une anecdote charmante reste attachée au souvenir de ces premières heures d'entraînement de l'élève-pilote. Le dévouement inlassable et désintéressé de M. Debroux, autant que sa jovialité, avaient été d'un grand secours au Père Bradfer pour favoriser l'essor de ses ailes naissantes. Le jour où, pour la première fois, il osa « lâcher » son élève seul, M. Debroux alla se dissimuler dans un bosquet de sapins à proximité du terrain, afin de ne pas influencer le jeune pilote et de ne pas lui faire rater son premier atterrissage. Après quoi, maître et élève firent sauter la traditionnelle bouteille de Champagne qui les remit tous deux des émotions qu'ils avaient éprouvées.

Le Père Bradfer alla faire des exercices d'entraînement au champ d'aviation de Bierset, près de Liège, puis à Saint-Hubert. Enfin il se rendit à l'école d'aviation de l'Antwerp Aviation Club où il rencontra l'instructeur Georges Van Damme qui exerça bientôt une influence profonde sur sa formation d'aviateur. Le Père Bradfer fit également un raid avec M. Hansez, à bord du *Simoun*, l'avion avec lequel ce dernier, s'était perdu dans le désert quelques mois auparavant à une vitesse de trois cents kilomètres à l'heure.

Note : M. Guy Hansez est l'aviateur bien connu qui fit avec Mme Hansez-Fester le premier voyage Belgique-Congo sur avion de tourisme. Partis de l'aéroport d'Anvers, le 24 mars 1936, à 4 heures du matin, ils atteignirent Léopoldville après quatre jours et demi de voyage. C'était la première fois qu'un avion de tourisme traçait cette piste et M. Hansez avait voulu démontrer que le trajet Belgique-Congo était parfaitement réalisable avec des avions de tourisme.

Enfin, le nouveau pilote s'installa près de son couvent de Beauplateau, au champ d'aviation de Saint-Hubert, avec son premier avion personnel, un Caudron *Pélican*, le OO-RED. Dans l'entretemps, un jeune mécanicien, Edmond Dehart, fut engagé pour aider le Père Bradfer. Ayant travaillé pendant dix ans dans les ateliers techniques du champ d'aviation de Saint-Hubert, il s'en alla à l'école d'aviation d'Anvers afin d'y obtenir son brevet de pilote.

Ce fut d'Anvers que le Missionnaire-aviateur prit le départ pour un grand nombre de ses randonnées d'entraînement, il survola fréquemment tous les points de la Belgique, la mer du Nord et la Hollande. Durant cette période l'aviateur eut régulièrement pour compagnon son confrère le Père Boon, le dévoué collaborateur de son apostolat missionnaire. Le Père Boon est l'écrivain flamand bien connu, fondateur du mouvement du théâtre chrétien en Flandre et l'auteur d'un film sur l'aviation missionnaire. Le 11 août, les deux compagnons s'en allèrent à Haeren prendre à bord Mgr Cuvelier, Vicaire apostolique de Matadi, en congé pour raison de santé. L'évêque re-

cevrait ce jour-là son *baptême de l'air*. On le conduisit, avec le T. R. P. Van de Steene, Supérieur Provincial, à Saint-Hubert où eut lieu, le lendemain, la bénédiction de l'avion. Ce fut là sur le champ d'aviation, après la bénédiction, que Mgr Cuvelier et le Père Van de Steene accordèrent définitivement au Père Bradfer l'autorisation d'entreprendre le voyage du retour au Congo en avion. Les raisons qui provoquèrent cette décision étaient d'ordre pratique et économique : tout d'abord, la compagnie maritime qui acceptait de transporter par paquebot les deux avions du Père Bradfer et leur équipage réclamait pour ce transport la somme de cent mille francs. Ensuite, le Missionnaire-aviateur tenait à prouver que la distance du Congo à la métropole n'était pas l'obstacle infranchissable que d'aucuns s'imaginent : établir entre les deux une liaison rapide au service des Missions était le grand rêve qu'il portait dans son âme conquérante.

Le jour même on ramena Mgr Cuvelier à Bruxelles, après avoir accompli autour du clocher de Notre-Dame de Hal, pays natal de l'évêque, le pèlerinage cher aux aviateurs. L'atterrissage à l'aéroport de Haeren s'accomplit dans des conditions normales. Pourtant, dans la même soirée allait se produire un raid tragique, dont nous donnons le récit plus loin, et qui prouva au Père Bradfer, une chose qu'il avait constatée durant son premier séjour au Congo, c'est que la Providence veille d'une manière toute spéciale sur ses Missionnaires. Mais cet accident, qui aurait dû se terminer par une catastrophe, et dont le pilote et son passager sortirent indemnes, prouva en même temps à tous les techniciens de l'aviation qui en furent les témoins que le Missionnaire-aviateur avait une maîtrise de soi incomparable, qu'il possédait à fond la technique de son métier et qu'il avait acquis une expérience suffisante pour entreprendre la tâche de pionnier qu'on lui confiait.

Une autre fois encore le Père Bradfer devait constater cette intervention de la Providence en faveur de ses Missionnaires : un jour qu'il s'était perdu dans le brouillard, ne parvenant pas à trouver une issue et ayant à plusieurs reprises manqué de frôler la cime des arbres, il aperçut brusquement à travers une éclaircie l'aérodrome libérateur. Son premier geste, en sautant de la carlingue, fut de se jeter à genoux sur le gazon mouillé et de réciter, le front appuyé contre les haubans de son grand oiseau, un *Ave Maria* pour remercier Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, patronne des Missionnaires. Ce fut un des traits émouvants, déjà nombreux, qui remplissent la vie de ce courageux jeune prêtre...

L'épreuve d'ailleurs ne manqua pas de s'acharner contre son oeuvre. L'expédition vers le Congo avait été organisée comme premier voyage en vol groupé qui se ferait de la Belgique vers la colonie. M. Jeanty, avocat au Congo, habitué à faire le trajet Belgique-Congo sur son propre avion de tourisme, conduirait le groupe, pilotant son *Léopard Moth*. Le Père Bradfer dirigerait son nouvel appareil, le Caudron *Phalène* OO-MCE et Edmond Dehart piloterait le Caudron *Pélican* OO-RED. Le premier coup qui vint compromettre l'expédition fut l'accident survenu au *Pélican* pendant une randonnée d'entraînement. Le Père Bradfer disait son bréviaire au fond de l'appareil, tandis qu'Edmond Dehart tenait les commandes. Une intervention froide et décidée du Père Bradfer empêcha la catastrophe, le préservant de la mort, lui et son compagnon, mais l'appareil avait les ailes endommagées. Il put heureusement être échangé à l'usine contre un autre avion du même type, et le nouveau *Pélican* put prendre son vol sous le matricule OO-JHS, mais il fallut renoncer au voyage en groupe avec M. Jeanty. Le départ fut retardé d'une quinzaine de jours, l'instructeur Georges Van Damme voulut bien accepter de devenir le chef de l'expédition. Il prendrait place à bord du *Phalène*, aux côtés du Père Bradfer, tandis qu'Edmond Dehart piloterait le *Pélican* qui suivrait.

Note : Après deux années de captivité en Allemagne, Georges Van Damme entra à l'armée après la guerre et devint aviateur. Afin de se perfectionner, il alla s'exercer aux vols de nuit en France,

fit ensuite un séjour en Angleterre, à la Central Flying School, le centre de formation pour les instructeurs pilotes de la Royal Air Force, à Wittering (Northampton). Après quoi il collabora à l'organisation de notre école d'aviation militaire de Wevelgem et y devint instructeur. Il prit part à une mission dans l'Iran, où il contribua pendant deux ans à la formation de soixante aviateurs. En 1937, il quitta l'armée et fut nommé instructeur de l'école d'aviation civile de l'Antwerp Aviation Club qu'on venait de fonder à l'aéroport d'Anvers. L'instructeur Van Damme s'est signalé également par ses acrobaties aériennes et par les innombrables services qu'il a rendus à la cause de l'aviation.

Cet obstacle ne fut pas le seul : des contre-temps de toute nature vinrent déranger les préparatifs et contrarier l'équipage pendant l'expédition elle-même. Il serait fastidieux d'en donner le détail. On nous permettra cependant de mentionner les ennuis provoqués par les interminables formalités administratives, car il faut reconnaître qu'il n'existe pas encore une organisation politique internationale suffisamment mise au point pour faciliter une expédition de cette envergure. Nous songeons ici aux mesquineries des services des douanes et des administrations, à ces précautions poussées jusqu'à la niaiserie afin de se donner, d'un pays à l'autre, un surcroît de témoignages rassurants au sujet des voyageurs, à ces interminables heures d'attente imposées parfois aux aviateurs avant de leur rendre possible l'expédition d'un télégramme pourtant impatientement attendu au pays par tous ceux qui s'intéressaient à leur sort. C'est là, en gros, le résumé de certaines aventures sensationnelles ou simplement ridicules. S'il fallait faire le bilan de toutes les heures passées en pure perte de temps, on constaterait avec stupéfaction que l'empressement des administrations a réussi à allonger l'expédition Belgique-Congo de plusieurs jours.

Partis d'Anvers, le 22 octobre, les aviateurs arrivèrent à Léopoldville le 6 novembre. Ils comptaient soixante-douze heures et cinquante minutes de vol, avaient parcouru chacun dix mille kilomètres et avaient employé ensemble 4 500 litres d'essence et 170 litres d'huile. Désormais l'aviation-missionnaire est réalisée au Congo belge.

Dans l'entre-temps un religieux franciscain, le R. P. Van Ruytegem, qui a fait quatre ans de guerre et treize ans d'Apostolat au Congo, s'est fait inscrire également à l'école d'aviation d'Anvers, afin d'y conquérir son brevet de pilote sous la direction de M Van Damme. De même le Père Ildephonse, de la congrégation des Rédemptoristes comme le Père Bradfer, a obtenu son brevet de pilote, toujours sous la direction de M Van Damme, quelques semaines après que ce dernier fût rentré du Congo.

L'exploit de nos pionniers en appelle d'autres et invite ceux qui se sentent appelés à marcher sur leurs traces à contribuer au développement de l'aviation-missionnaire.

Il était nécessaire de donner au lecteur tous ces détails, afin qu'il pût suivre avec plus d'intérêt le récit captivant de cette entreprise courageuse du Père Bradfer, remplie d'événements sensationnels ou tragiques. L'énergie de ce Missionnaire, qui s'est mis au courant des choses de l'aviation et s'est emparé de cette technique moderne afin de la faire servir à la conquête des âmes, mérite toute notre admiration. Son oeuvre a d'ailleurs suscité la plus vive sympathie dans les milieux les plus divers.

En Allemagne, ce fut le Père Schulte qui donna l'exemple et qui introduisit l'avion dans les Missions.

Plus audacieux se montrera le Père Bradfer, qui pilotera lui-même son avion depuis son pays jusque dans sa Mission et organisera un vol groupé vers le Congo, ce qui n'était pas encore arrivé dans l'histoire de l'aviation.

On se souvient encore du premier voyage en avion vers le Congo, réalisé en 1936 par M. et Mme Hansez. Ceux-ci ont voulu démontrer que ce voyage en ligne directe au-dessus de la mer, du désert et des forêts vierges était possible avec un avion de tourisme. Il fallait des précédents sportifs de ce genre pour qu'il fût possible de tenter l'expérience au profit des Missions. Désormais le Père Bradfer pouvait, sans témérité, prendre son vol vers l'Afrique missionnaire.

D'avoir osé reprendre, dans un but d'apostolat, les performances de l'aviation de tourisme, c'est là l'originalité de son expédition, c'est en cela qu'il fut vraiment un pionnier, et tous les Missionnaires qui imiteront son geste courageux devront saluer en lui un chef de file,

Les pages qui suivent ont été écrites en partie d'après les relations orales ou manuscrites du T. R. P. Van de Steene, du Père Bradfer, de l'instructeur Van Damme et d'Edmond Dehart, en partie également d'après le récit du Père Boon, relatant les aventures vécues par lui en compagnie du pilote-missionnaire. Nous laissons la parole au Père Bradfer lui-même dans le chapitre 1 : *La Tragédie des Missions*. De plus, la relation complète du voyage, depuis Anvers jusqu'à Léopoldville, est due à sa plume alerte et pittoresque. Les autres chapitres sont du Père Boon, C. SS. R. Ils ont été traduits du flamand par nous et adaptés, sauf le chapitre 23 et l'épilogue, écrits par nous-mêmes.

Nous avons d'ailleurs conservé soigneusement tous les renseignements concernant l'aviation, tels qu'ils sont consignés dans le carnet de bord du voyage, et nous les avons reproduits avec la plus stricte fidélité. Nous sommes persuadés que les aviateurs et tous les amateurs d'aviation trouveront dans ce livre des aperçus de nature à les intéresser. Il est même curieux de constater que deux des observations faites durant cette expédition, notamment dans le désert du Soudan, constituent une rectification des données mentionnées sur les cartes des aviateurs. Ce livre consigne un fait qui est un événement dans l'histoire des Missions et qui ouvrira, nous n'en doutons pas, des horizons nouveaux pour tous ceux qu'intéresse le rude apostolat de ces terres lointaines.

Yves Lenoir.



Villiers-la-Loue.
Maison natale du P. Bradfer.



La mère du P. Bradfer.

M. Bradfer avec ses enfants et
petits-enfants autour de l'avion.



M. Bradfer à cheval.



Le père du missionnaire, après avoir survolé
tout le pays en compagnie de son fils.



La tragédie des Missions

Je le répéterai toujours : *Si nous avions eu un petit avion elle ne serait pas morte...*

C'était vers la fin de 1929. La Mission de Mangembo était éloignée de tout centre européen de cent soixante kilomètres. De plus, entre nous et le premier centre européen à notre portée, Thysville, coulait dans sa grandiose majesté la puissante nappe bleu-verdâtre des eaux du grand fleuve Congo : deux kilomètres de large à l'endroit où nous le traversions. Nous étions donc à la merci des pirogues capricieuses des noirs, ou arrêtés par cette infranchissable barrière.

Une jeune religieuse-missionnaire, des Filles de Marie de Pesches, Soeur Hélène, arrivée un mois plus tôt, pleine de santé et d'apostolique enthousiasme, gisait depuis trois jours sur un lit de douleur dans une de ces paillotes indigènes qui constituaient alors les habitations des Pères et des Soeurs. Que faire ? Le docteur ambulancier du territoire, dont le poste était à Luozi, c'est-à-dire à deux journées de marche par un pays impossible, ne pourrait arriver que quatre jours plus tard, dans la supposition improbable qu'on le trouverait chez lui. Courir à Thysville restait le seul recours : coûte que coûte, on la sauverait cette Soeur. Elle n'était pas venue sur ce champ d'apostolat pour y mourir si vite.

A six heures du matin, nous partions, le dévoué Frère Bruno et moi. Nous avions à traverser un pays des plus rudes, fait de collines à escalader presque à pic, de gorges au fond desquelles le piéton doit s'abîmer pour grimper l'instant d'après sur la crête d'en face, de sous-bois glissants et scabreux, de rivières encaissées à traverser en exercices d'acrobatie sur des baliveaux de résistance douteuse. Il y avait de la haute brousse chargée des pluies d'orage de la nuit et retombant de chaque côté du sentier trop étroit pour se décharger sur le passant transi. Nous avions chacun notre vélo, on s'en servirait au moins pour enfileur les quelques plateaux en ligne de crête, ainsi que les lacets sinueux des sentiers à flancs de coteaux. Pour le reste, on le porterait sur ses épaules. Qu'importait la fatigue, pourvu que l'on parvînt, n'importe comment ou à quel prix, à gagner quelques heures ? Le chemin était glissant et boueux. A partir de dix heures, sous les rayons d'un dévorant soleil d'équateur, non seulement ce sentier était séché, mais c'était nous qui l'abreuviions des flots de notre sueur.

Vers quatre heures de l'après-midi, nous arrivions au fleuve, il ne nous aurait pas fallu beaucoup plus de temps à pied. Nous n'en pouvions plus, les tartines que nous avions emportées le matin, et qui avaient subi les assauts combinés de la pluie, de la chaleur et de la transpiration de notre corps, ne consentaient pas à s'introduire dans un estomac dégoûté par l'accablement de la fatigue. Il fallait, pour les y décider, et pour achever aussi de détraquer ce pauvre estomac, les tremper dans l'eau du courant, où gigotaient à faible distance des crocodiles. Et nous le faisons par conviction, il ne s'agissait pas de laisser mourir cette pauvre Soeur.

Et nous criions à perte de voix pour appeler des payeurs, une heure plus tard ils arrivèrent. A cinq heures et demie, nous étions sur l'autre rive.

Vite, sortons la motocyclette de la remise où elle nous attend. Le frère Bruno, d'un coup nerveux, la met en marche, je saute derrière lui sur la seconde selle, et nous voilà partis à la garde de Dieu. Il sera minuit quand nous arriverons à Thysville. La piste qui vient d'être faite par les soins des agents de l'Etat est, pensons-nous, assez bonne. La montée du fleuve, longue de trois kilomètres à partir de la rive, se gravit en effet sans difficultés particulières, la route est très bien aménagée. Mais le soir tombe et il ne se passera plus un quart d'heure sans que l'obscurité soit à peu près complète, c'est l'habitude au Congo : la nature, tout comme les hommes, n'a que des brusqueries.

Nous brûlons vingt-cinq allumettes au moins sans parvenir à faire prendre notre lampe à mauvais carburant, enfin, une vague lueur se dessine. Nous nous remettons en route sous la protection d'En Haut, nous nous dirigeons davantage par la silhouette vaguement détachée des deux remparts de brousse se dressant de chaque côté du chemin que par la lueur de notre lanterne, nous tombons dans les ornières, nous nous relevons, nous faisons des sauts périlleux sur des ponts que nous n'avons remarqués qu'au son creux des madriers mal cloués mis en branle par les trépidations de notre machine. Pour comble de malheur, le sol est de nouveau détrempe en ces endroits, il y aura eu sans doute un orage dans l'après-midi. Impossible d'aller plus loin, d'ailleurs un examen du réservoir nous révèle qu'il n'y a plus une goutte d'essence. Il faudra laisser la moto sur le chemin jusqu'à demain matin et aller chercher un gîte au village que voilà, à Kinzinga. Et moi qui avais pensé ce matin en partant de la Mission que nous serions de retour au fleuve, avant le soir ! La triste perspective que nous avons devant nous ! Mon Dieu, permettez-vous donc que cette pauvre Soeur meure ainsi ? Et des larmes me coulèrent des yeux... *Oh ! vraiment, comme on s'attendrit en pays de mission !*

Il pouvait être dix heures du soir quand nous pénétrâmes dans le village, deci delà, entre les chimbeks ou sur le pas des portes, la flamme mourante des derniers feux écoutait les dernières bribes d'un récit. Les pipes éteintes, engainées déjà sur la hanche de leurs possesseurs, entre la ceinture du pagne et l'os iliaque, sommeillaient d'un juste sommeil.

— *Hé ! vous autres, appelez un peu le chef, il y a des Blancs qui veulent lui parler.*

Stupéfaction, suivie de l'échange accoutumé des formules et des gestes ordinaires du salut indigène, le chef arriva.

Nous demandâmes des bananes, de l'eau, une maison. Ce monde-là, qui se composa, en moins de deux minutes, d'une centaine de curieux, se fit tirer l'oreille, nous étions au beau milieu d'une population kibangiste, hostile à l'étranger. Enfin, un bassin d'eau trouble et plutôt sale, nous fut présenté. Effet de l'énervement provoqué par la fatigue et l'anxiété intérieure, je pris le bassin et le lançai, sous l'empire d'un réflexe déclenché avec une promptitude qui ne se fit pas attendre, à la figure des gens qui se permettaient cette inconcevable grossièreté.

— *Savez-vous bien que vous avez affaire à des hommes, et à des Blancs, et non pas à des chiens ? Chef, un peu vite, sinon, il y aura du grabuge ici.*

La résistance était vaincue.

Nous eûmes des bananes à manger, de l'eau pure à boire, des nattes pour nous étendre et une couverture pour nous couvrir. Nous envoyâmes un jeune homme choisi par le chef à la Mission protestante, à trente kilomètres, pour chercher quelques litres d'essence. Il devait marcher toute la nuit et être de retour le lendemain à l'aube. De toute la nuit, ni moi, ni mon compagnon ne fermâmes l'oeil. Des nuées de moustiques se payèrent à nos dépens le repas le plus plantureux. Aux premières lueurs, brisés, éreintés, les paupières lourdes, le visage et les mains constellés de piqûres rougeâtres, sans avoir le coeur d'essayer encore une banane ou un morceau de chikwangué, nous partîmes munis du bidon d'essence que notre messager venait d'apporter. Après avoir rejoint notre moto abandonnée sur le chemin, nous attaquâmes résolument les cent quatre kilomètres de mauvaise piste qu'il nous restait à franchir pour atteindre Thysville. Affreusement secoués par les contre-chocs sur cet interminable parcours, nous arrivâmes après bien des difficultés. Il était dix heures, Je courus me laver, j'empruntai une soutane à un confrère, et célébrai la sainte messe : j'étais resté à jeun. Puis je m'en fus en toute hâte chez le docteur, m'excusant de l'état négligé dans lequel je me trouvais, ce qu'il comprit d'ailleurs aisément. Je lui exposai l'objet de notre venue et la maladie inquiétante de la Soeur. J'emportai de chez ce serviable colonial

quelques conseils et des remèdes. Après quoi, mon compagnon et moi nous prîmes rapidement un petit repas improvisé : quelques pommes de terre réchauffées et un morceau de viande, mais harassés comme nous l'étions, nous mangions à longues dents. Seuls quelques verres de bière fraîche parvinrent à nous rendre un peu de vigueur. Nous repartîmes comme nous étions venus. Avec les mêmes cahotements douloureux que tantôt, notre retour s'effectua sans accroc notable. Nous nous arrêtâmes trois ou quatre fois en cours de route pour passer en dessous d'un pont et y éteindre notre soif et notre faim en buvant à longues gorgées, jusqu'à saturation, les eaux quelconques de très vulgaires ruisseaux.

Arrivés au fleuve, il n'y avait plus de raison de nous tuer deux, il suffisait qu'un seul d'entre nous continuât pour aller, porter le secours et la lueur de consolation attendue là-bas dans une consternation indescriptible. Il était sept heures du soir quand la pirogue me déposa de l'autre côté du fleuve sur le sable de la rive. J'y retrouvai nos deux fidèles compagnons de la veille, ils m'avaient préparé un bâton de marche et venaient d'allumer la lanterne à pétrole.

Sans perdre une demi-seconde nous nous mîmes en route : il fallait arriver, dussions-nous tomber en chemin. Je les admirai ces gars, quel beau dévouement, dont cependant ils savaient bien qu'ils n'avaient à attendre qu'un merci très ému et un peu plus de sympathie encore !

Fourbu, trébuchant aux reflets de notre falot, affamé à ne plus tenir debout, je marchais quand même, poussé par une force invisible et, dans cette nuit sombre et triste, il n'y avait plus que la pesante monotonie de pas alourdis succédant à d'autres pas, qui lançaient leur écho à travers l'impressionnant silence de la nature endormie. Tout avait été comme égalisé, nivelé par l'uniformité de ce sentiment d'angoisse profonde et de douloureuse anxiété qui me dominait. Il n'y avait plus ni montée ardue, ni descente abrupte, ni traversée 'dangereuse des rivières dans la nuit noire, ni cris effarants de léopards ou de chacals, ni aucune de toutes ces choses qui sont vécues avec une double intensité en d'autres circonstances. Je marchais, c'était tout, me demandant, parfois si j'arriverais au but, ne voulant à aucun prix m'arrêter et surtout m'asseoir sur le bord du sentier. Je ne me serais pas relevé, tellement j'étais à bout. Et la cadence de mes pas redisait en une mélodie ininterrompue la prière silencieuse que mon âme éplorée n'avait cessé, depuis bientôt deux jours et deux nuits, de diriger vers le ciel : *Mon Dieu, cet épi n'est pas mûr, épargnez-le. Mon Dieu, que la grande pitié de vos récoltes sans moissonneurs dirige votre faucille, ne la fauchez pas encore. Cependant, ô mon Dieu ! Si vous voulez une victime, et si c'est celle-là que vous vous êtes choisie, nous vous l'offrons.*

A six heures du matin, j'arrivais à la Mission, après onze heures consécutives de cette marche inhumaine. Je n'ai jamais compris comment cela avait été possible. Et je remerciai Dieu de m'être exercé autrefois, lorsque j'étais jeune étudiant, à braver les fatigues des longues marches dans nos riantes Ardennes, me coulant des jarrets d'airain et me ciselant une volonté de bronze. Deux jours et deux nuits, sans dormir, à peu près sans manger, sous des fatigues de forçat. J'avais les remèdes donnés par le docteur. Hélas ! la maladie, impitoyable, avait fait des progrès... .

Il était trop tard...

Avant son départ pour le Congo, Soeur Hélène avait écrit dans ses notes : *Mon grand désir, c'est d'aller par delà l'océan, dans la brousse africaine, au milieu des âmes abandonnées... Mon désir n'est pas d'y voir le fruit de mes efforts, ce n'est pas d'être «moissonneur», mais d'être «sèmeur»... et puis d'y mourir, de voir le Ciel s'ouvrir, de quitter cette terre d'exil ! Mon Dieu ! réalisez mon rêve : Etre Missionnaire.*

Le secret désir de mon coeur, qui toujours m'obsède et me poursuit, c'est de «mourir»...

Mourir à vingt ans, alors qu'il fait bon vivre, mourir alors que «la moisson est mûre et qu'il y a si peu d'ouvriers. Mourir au printemps de la vie, n'est-ce pas l'âge le plus beau pour mourir ? On ne cueille pas les lys alors qu'ils sont fanés, on les cueille « au printemps, tout frais et blancs. Mourir !... Jour à jamais béni, jour si longtemps attendu, jour si ardemment désiré, quand apparaîtras-tu ? Aurore, la plus belle de toutes les «aurores, que celle de ce jour ! ».

Et en effet, ce blanc lys, dans sa candide fraîcheur, se laissa cueillir pour orner *les parvis sacrés de la demeure céleste*, comme la Soeur l'écrivait elle-même, *pour aller près du Roi toujours beau*.

Le docteur du district en tournée dans la région, et qui vint plus tard dès qu'il eut connaissance de la situation, fut impuissant à conjurer le mal. Peu de temps après, Soeur Hélène partait pour le ciel, le 23 novembre, à vingt-trois ans. Il y avait sur la terre un Missionnaire en moins pour faire l'oeuvre si pressante de la grande moisson.

Hélas ! il faut bien le redire : *Si nous avions eu un avion, Soeur Hélène ne serait pas morte !...*



Le Père Léon Bradfer et l'instructeur Georges Van Damme

Mgr J. CUVELIER.





La tombe de Sœur Hélène à Mangembo.

Sœur Hélène.

Le P. Bradfer, lors de son premier séjour
à Mangembo, en compagnie du P. Ferain.



Un raid mouvementé

Le Père Bradfer, grâce à un travail acharné et persévérant, venait de réaliser une première tâche il avait conquis son brevet de pilote et avait réussi à se procurer deux avions destinés à sa Mission du Congo, le *Pélican* OO-RED et le *Phalène* OO-MCE. La générosité admirable d'un très grand nombre de bienfaiteurs, dont la sympathie agissante avait su comprendre le grand rêve du vaillant Missionnaire, lui avait valu ce don vraiment royal de deux appareils. Ce fut à bord du *Pélican* que le nouveau pilote allait entreprendre ses randonnées d'entraînement. On constata bientôt que le Père Bradfer se montrait parfait navigateur, qu'il se guidait avec la plus grande habileté au moyen de la boussole et qu'il piquait droit sur son but.

Le 11 août 1936, il avait prolongé ses exercices d'entraînement durant toute la journée, parcourant le pays en tout sens en compagnie du Père Boon, son ami. Partis de Saint Hubert, ils avaient survolé la Wallonie et la Flandre, l'Escaut, la Zélande et Flessingue. La journée avait été superbe, ils avaient joui, du haut de leur grand oiseau, de cet aspect particulier que prennent les choses, vues de si haut. La terre avait glissé sous leurs ailes tendues, offrant au regard son ordonnance paisible, les gerbes d'or de ses champs moissonnés, le riant crépi de ses fermes blanches et la silhouette vigilante de ses tours d'églises, montant la garde au milieu des maisons. Une fois qu'on s'est habitué au bruit du moteur, on commence à goûter la paix qui règne là-haut et l'on s'attarde à contempler les nuages, et les cours d'eaux qui serpentent le long du sol. La terre entière ne paraît plus être qu'une vaste féerie, un de ces paradis comme en rêvent les enfants : le royaume des jouets ! Et les pâtures défilent, carrés de verdure avec des vaches comme on en vend au bazar et des moutons entourant de petits moulins à vent - c'est la Zélande - la mer elle-même vous a un air bon enfant, unie et nullement méchante, avec des steamers pareils à d'inoffensifs petits bateaux.. Tout cela avait communiqué aux deux voyageurs une joie paisible, faite de la beauté des choses et du calme de l'immensité qui les entourait.

Vers le soir, ils avaient pris à bord, au champ d'aviation de Haeren, à Bruxelles, Mgr Cuvelier et le T. R. P. Provincial. Mgr Cuvelier allait recevoir le baptême de l'air. On se rendit à Saint-Hubert, où l'évêque-missionnaire bénirait l'avion le lendemain. Le voyage s'accomplit dans d'excellentes conditions, l'avion voguait doucement dans le calme du soir, comme un oiseau de rêve.

Le lendemain, s'accomplit très simplement la cérémonie de la bénédiction. Mgr Cuvelier manifesta le désir de retourner à Bruxelles dans l'après-midi. Durant le voyage du retour on survola Dinant, afin de faire jouir l'évêque du magnifique spectacle qu'offre la ville.

Puis on se dirigea sur Waterloo, et de là sur Hal, qu'on atteignit sans tarder. Les aviateurs ont introduit la belle coutume de faire, eux aussi, le pèlerinage à Notre-Dame, qui consiste à faire trois fois le tour du clocher avec leur avion. Mgr Cuvelier fut heureux de donner à sa ville natale une bénédiction silencieuse du haut de l'appareil. Les vieilles maisons propres se pressaient autour du clocher de pierre grise qui se détachait, lumineux, dans un paysage baigné par les lueurs d'un soleil qui descendait lentement vers le couchant. Et ce fut, pour le prélat ému, avec le défilé des ruelles tortueuses, l'évocation des souvenirs d'enfance, la maison natale, les jeux et les études, l'image de la Vierge, patronne de la cité. Il lui adressa une prière pour sa chère Mission du Congo dont son état de santé le séparait. Une prière également pour le Père Bradfer, dont le dévouement allait rendre la vie un peu moins rude aux Missionnaires.

L'avion atterrit à Haeren, afin de permettre à Mgr Cuvelier de rejoindre son couvent de Jette. Il pouvait être 7 heures 30 quand le Père Bradfer et le Père Boon remontèrent à bord afin de retourner dans les Ardennes.

Tout était en ordre. On fit un signe de Croix et on décolla.

Le Père Boon voulait profiter de la tranquillité du soir pour dire son bréviaire au fond de l'avion, un grand calme enveloppait la ville de Bruxelles. Au moment d'ouvrir son bréviaire, il fut frappé par la beauté du spectacle. La capitale glissait sous l'avion avec ses milliers de maisons bien alignées, ses monuments, ses avenues. Puis, ce furent les sites enchanteurs de la forêt de Soignes qui défilèrent à toute allure. Le Père s'attarda près de la fenêtre, le pouce posé entre les pages de son bréviaire. Il éprouvait une joie tranquille de se sentir emporté dans l'espace en jouissant de la fraîcheur du soir. Il dirait son bréviaire tout à l'heure. Il observait le paysage par la fenêtre de droite. Ses yeux, tout naturellement, rencontrèrent le train d'atterrissage et les barres soutenant la roue. Une chose le frappa :

— *Tiens, se dit-il, il y a un écrou peint en rouge !*

Cette constatation le laissa indifférent. Il continua à regarder, et remarqua autre chose :

— *C'est curieux, ce tube creux qui entoure cette barre paraît avoir glissé !*

Troisième constatation :

— *C'est étrange, la façon dont la roue est fixée !*

Ces détails le frappèrent parce qu'il avait regardé cent fois les roues durant les jours précédents, alors qu'il faisait des prises de vue du haut de l'avion, les roues formant en effet, au point de vue de l'image, un élément rythmique des plus intéressants dans un film. Il remarqua donc que la roue de droite présentait une anomalie. Il s'en alla regarder à gauche, l'autre roue avait sa position normale, tandis que celle de droite était couchée horizontalement sous le train d'atterrissage et l'un des deux tubes qui la fixaient était rompu. Tout cela prit un certain temps, le Père Boon observait ces particularités et c'était tout.

Son cerveau travaillait, il enregistrait ces détails sans soupçonner un danger, tout comme il observait qu'il y avait des meules de foin dans un champ, tandis que dans un autre champ il n'y en avait pas. Cela dura encore un moment, puis vint la réflexion :

— *Mais alors, comment ferons-nous pour atterrir au champ d'aviation de Saint-Hubert ?*

Une, inquiétude se fit jour, tandis qu'il songeait à ce moment critique :

— *Nous sera-t-il possible d'atterrir dans ces conditions ? L'avion va capoter !*

Cette perspective tragique le préoccupa longtemps, c'était une méditation angoissante, faite en pleine lucidité, plus effrayante qu'un affolement subit qui vous surprend à l'improviste.

Cette considération froide était une sensation qui le torturait comme une plaie qu'on déchire.

La conclusion finit par s'imposer à son esprit :

— *Il n'y a pas moyen d'atterrir ! Nous courons inévitablement à la catastrophe.*

Une seconde encore se passa - ou une minute peut-être ? ou beaucoup plus, il n'aurait pu le dire. Il avait l'impression que tout cela avait duré très longtemps, mais il se rendit compte alors qu'il devait avertir le Père Bradfer. Il le ferait calmement, d'un air très naturel, comme il le faisait lorsqu'il lui demandait où l'on était, ou lorsqu'il le priait de survoler encore un moment une localité. Il lui dit donc :

— *Père, il me semble que l'une des roues n'est pas en ordre.*

La réflexion fut faite d'une manière toute banale, comme s'il se fût agi d'un renseignement quelconque. Le Père était assis devant ses commandes avec cet air de réflexion méditative qui lui était familier dans ces moments-là. Son compagnon aimait le voir ainsi, sérieux et tranquille, tout absorbé par son travail de pilote. Très calme, il se leva pour regarder ce qu'on lui signalait,

comme si on lui avait montré une jolie petite ville ou un beau paysage. Il se rassit.

Dans son cerveau aux idées claires la constatation qu'il venait de faire devait évidemment passer aussitôt à la vision très nette de ce qui l'attendait. Il se tut, laissant peser sur son compagnon toute l'angoisse de ce silence qui semblait annoncer un arrêt de mort. Alors brusquement il décida :

— *Nous allons retourner et nous nous dirigerons sur Anvers.*

Il y avait dans sa voix quelque chose qui ne sonnait pas comme d'habitude et qui vint confirmer les craintes de son compagnon. Et puis, pourquoi renonçait-il à continuer vers Saint-Hubert, alors qu'on était à mi-route ? Il craignait donc qu'on ne disposât pas là-bas de moyens suffisants pour l'aider dans son atterrissage difficile ? Pourquoi ne s'arrêterait-il pas à Bruxelles, d'où il venait ? Sans doute parce qu'il connaissait mieux les particularités du champ d'aviation d'Anvers où Il était habitué d'atterrir. Il cherchait donc à diminuer ses risques, à s'entourer de garanties ? Donc, lui aussi redoutait un accident...

Déjà le crépuscule envahissait le paysage, comme un léger brouillard à demi transparent. Ce n'étaient pas encore les ténèbres, mais la lumière lentement se mourait, enveloppant les choses d'une vague brume aux contours imprécis. Le Père Boon eut l'impression que la situation était sans issue, il se mit à prier.

L'avion continuait sa route. Un grand calme régnait. Le pilote et son passager gardaient le silence. Durant ces minutes, qui paraissaient interminables, une même idée s'imposait à leur esprit : la certitude qu'au moment de l'atterrissage il allait se produire quelque chose... quelque chose qui s'appellerait une catastrophe. Le Père Boon essayait vainement de se représenter comment on pouvait toucher terre dans des circonstances pareilles, mais il n'en avait aucune idée, faute d'expérience. Il devinait, sous la maîtrise apparente du Père Bradfer, une émotion terrible. Il revoyait l'épave du *Flamingo*, qui s'était écrasé en flammes à Beert-lez-Hal, quinze jours auparavant, et dont il avait vu les quatorze cadavres déchiquetés... Il apercevait des bois de sapins et encore des bois de sapins. Et le ciel, déjà assombri, augmentait son angoisse.

Soudain le Père Bradfer se mit à regarder de gauche et de droite, cherchant à se reconnaître.

— *Père, cria-t-il, savez-vous où nous sommes ?*

L'autre comprit à son air inquiet qu'on venait de perdre la bonne route - et le soir tombait. Le Père Boon se mit à chercher sans rien reconnaître. Mais il était évident qu'on n'était certainement pas en direction de Malines-Anvers. On n'apercevait que des bois de sapins et des étendues à perte de vue. Il eut, durant quelques secondes qui lui parurent interminables, l'impression qu'on éprouve lorsque, petit enfant, on se croit perdu. Quand tout à coup il découvrit un point de repère : le musée de Waterloo ! Le lion apparut également, debout sur sa butte. C'était une légère chance de salut. Dans l'angoisse brusque qui l'avait saisi, le Père Bradfer avait oublié de faire un demi-tour complet et de mettre le cap sur son point de départ.

Dieu sait où les malheureux se seraient égarés dans la nuit ! Le Père Boon remercia Dieu pour ce premier secours. Il remarqua que son pilote corrigeait l'erreur et repartait en ligne droite avec la plus entière assurance. Il lui demanda encore s'il parvenait à se repérer : l'autre dut sentir dans la voix de son ami un peu d'inquiétude et répondit avec fermeté qu'il était sur la bonne route.

Nos deux voyageurs ignoraient en ce moment qu'on les savait en danger et qu'on avait tout mis en oeuvre pour les secourir. On avait remarqué au champ d'aviation de Haeren, au moment où ils décollaient et tandis qu'ils survolaient la plaine, qu'une de leurs roues s'était détachée. L'accident devait s'être produit au moment précis où ils quittaient le sol, car ils n'avaient pas éprouvé le moindre choc qui pût mettre leur attention en éveil. Vainement avait on essayé, en voyant pendre

la roue, de leur faire comprendre par signes qu'ils avaient une avarie. Il y a presque toujours sur le terrain des gens qui vous font des signes d'amitié et vous souhaitent bon voyage au moment du départ. Les navigateurs avaient interprété les efforts qu'on faisait pour attirer leur attention comme le geste sympathique d'amis qui vous font leurs adieux. Désespérant de se faire comprendre, le personnel de l'aéroport avait fait sortir en toute hâte deux avions des hangars. Deux pilotes étaient montés à bord sans laisser aux moteurs le temps de chauffer puis, sans s'occuper de l'orientation du vent, ils avaient décollé à leur tour et la poursuite avait commencé, effarante et acharnée. Leur but était de rattraper le *Pélican*, de voler de compagnie avec lui, un de chaque côté, et de faire comprendre par signes au pilote qu'il courait un danger. Mais le *Pélican* avait atteint à ce moment une vitesse croisière de cent cinquante kilomètres à l'heure. Malgré leur poursuite fiévreuse les deux avions de secours n'avaient pu rejoindre l'oiseau blessé, ils avaient dû abandonner la partie et rebrousser chemin, laissant le malheureux *Pélican* se précipiter à toute allure vers la catastrophe. Dans le même temps, de l'aéroport de Haeren on avertissait le champ d'aviation de Saint-Hubert, mais sans grand espoir de trouver le moyen d'offrir à l'avion menacé un secours efficace. Quel signal pourrait-on lui donner ? Là-bas comme ici les deux voyageurs risquaient de prendre pour des signes d'amitié les avertissements qu'on essaierait de leur donner. On ne disposait pas là-bas des signaux d'alarme nécessaires pour un cas pareil, de plus la plaine n'était pas éclairée pendant la nuit.

Tandis qu'ils se préoccupaient toujours de venir en aide à l'appareil en détresse, ils l'aperçurent tout à coup qui passait à proximité de la plaine, filant droit sur Anvers. Les signaux, vite les signaux ! Anvers fut averti aussitôt :

— *Avion OO-RED en route vers Anvers, roue détachée, tenez-vous prêts ! Accident inévitable.*

A Anvers, panique à l'aéroport. On alerta le directeur qui venait de rentrer chez lui, le priant de revenir immédiatement. Très inquiet, le directeur, revint en toute hâte à la plaine.

Les deux religieux ignoraient complètement qu'ils étaient l'objet de tant de sollicitude angoissée et la cause de tous ces signaux fiévreux. Ils naviguaient calmement, tâchant tous deux de se dominer, malgré l'affreux souci qui les torturait.

Qu'allait-il leur arriver tout à l'heure ? Seraient-ils blessés ?,... De quelle manière ?... Estropiés peut-être ? Leurs mains leur permettraient-elles encore de dire la messe ? Et ces vitres ?... n'allaient-elles pas leur déchiqueter le visage ? Qu'advierait-il du Père Bradfer, rivé à ses commandes ?... N'était-ce pas fou d'entreprendre une oeuvre pareille ? Mais pourtant, si c'était pour sauver des âmes, était-ce encore de la folie ? Le Père Bradfer interrompit soudain les réflexions de son ami :

— *Nous allons dire notre chapelet.*

Les deux malheureux se rendirent de mieux en mieux compte de la gravité de leur situation, mais à cette sensation du danger qui approchait s'ajoutait pourtant quelque chose d'apaisant.

Le trajet paraissait long, les minutes ressemblaient à des heures, l'estimation de la durée avait perdu son sens.

Le Père Boon se demanda alors s'il n'essaierait pas de relever la tige rompue et la roue qui y était accrochée. Peut-être parviendrait-il à rétablir la roue dans sa position normale et l'atterrissage en deviendrait moins dangereux. Il communiqua son idée au Père Bradfer, qui l'approuva.

— *Oui, essayez.*

Il se mit à chercher dans la carlingue et découvrit une barre armée d'un crochet, ainsi qu'un marteau. Il les noua bout à bout avec des cordes qu'il avait en poche et tenta de redresser la tige

rompue au moyen du crochet. Le vent était évidemment d'une extrême violence, mais le danger décupla les forces du mécanicien improvisé. Il parvint, malgré le vent, à maintenir d'une main ferme l'instrument de fortune qui peut-être les sauverait. Hélas, son outil était trop court d'au moins soixante-quinze centimètres. Le Père Bradfer lui dit de se pencher au-dessus de la portière, il devait y avoir moyen d'atteindre la roue de cette manière. L'autre essaya, mais alors seulement la hauteur vertigineuse le frappa. Le pilote, remarquant son hésitation, insista :

— *Allez-y, penchez-vous plus fort, vous l'atteindrez sûrement.*

Le malheureux se demanda s'il n'était pas de son devoir de faire un nouvel effort. Si pourtant, grâce à cela, il parvenait à sauver l'infortuné pilote ?... Il tenta de se pencher davantage, mais se rendit compte qu'il courrait le risque d'être précipité dans le vide. Fallait-il courir ce risque ? Le danger qui les menacerait tous deux au moment de l'atterrissage était-il si grave que l'un des deux devait se sacrifier pour l'autre ? Un combat se livra en lui. Il essaya encore, mais sentit à nouveau que l'abîme voulait le happer. Il fit un geste désolé à son compagnon, qui lui dit de ne plus essayer, tout en paraissant convaincu que la chose était réalisable. Un sentiment de tristesse profonde accabla alors le pauvre homme à l'idée que c'était peut-être par manque d'adresse ou de sang-froid qu'il venait d'échouer, et qu'avec un peu plus d'audace il eût pu éviter l'affreux malheur qui allait irrémédiablement se produire. Dire qu'il aurait pu sauver le Père Bradfer...

Ce fut une sensation infiniment pénible. Lorsque plus tard le Père Bradfer put vérifier lui-même la chose, il fut le premier à reconnaître que cette tentative était absolument irréalisable.

Soudain le Père Bradfer dit à son compagnon :

— *Faites comme moi, attachez vous et enlevez vos lunettes.*

Le Père Boon s'exécuta. Ce fut un moment lugubre. Bien qu'il soit toujours utile de se servir des courroies qui permettent de s'attacher au siège pour prévenir les secousses violentes en cas d'intempérie, en fait, les deux amis n'avaient jamais dû recourir à ce moyen et s'étaient déplacés dans la carlingue avec aisance pendant tous leurs voyages. C'est ce qui donnait à la recommandation du Père Bradfer quelque chose de macabre. Qu'allait-il arriver ? De quelle manière allait-on toucher le sol avec ce train d'atterrissage détruit et cette roue renversée ?

L'avion pouvait capoter, s'aplatir au sol, prendre feu ! Le Père Boon alla s'asseoir à gauche, derrière le pilote, du côté de la roue qui n'était pas endommagée. Il craignait surtout les débris de verre, les fenêtres n'étant pas encore munies de vitres en *sécurité*. Il ouvrit les fenêtres autant qu'il put, le Père Bradfer fit la même chose.

On approchait. Le Père Boon demanda encore s'il ne valait pas mieux d'ouvrir les portières, afin qu'on pût sauter à terre immédiatement si la chose paraissait utile au moment de l'atterrissage. Comme on lui répondait que non, qu'il était préférable de laisser tout en ordre, il prit la résolution de ne plus dire un seul mot, de s'abstenir de tout conseil. N'étant qu'un profane dans les questions d'aviation, il jugea que le mieux était de se fier à son pilote et de ne rien dire ou faire qui pût le troubler. A la garde de Dieu et de la Sainte Vierge ! D'ailleurs on revenait d'un pèlerinage... Le Père Boon était devenu très calme et n'éprouvait plus la moindre inquiétude. Il distinguait déjà les terrains qui avoisinaient le champ d'aviation. Il étendit son manteau sur sa tête afin de se protéger contre les débris de verre, car il était persuadé que les vitres allaient voler en éclats.

Il aperçut l'aéroport. Il éprouva à la fois la plus vive émotion et la certitude absolue que tout se passerait très bien. Il eut même la tentation de communiquer ses impressions au Père Bradfer, mais il se domina, laissant son pilote à la garde de son ange gardien. La nuit était à peu près tombée, mais on y voyait encore suffisamment pour reconnaître le champ d'atterrissage. Le coup

d'oeil n'avait rien de rassurant. Le Père Boon aperçut un grand nombre de gens dispersés dans la plaine et qui semblaient scruter l'horizon. Il devina qu'on les savait en danger, l'attitude de ces hommes le prouvait. Soudain une fusée rouge monta très haut dans le ciel, au-dessus de l'avion, On savait donc tout ! Les deux amis se turent. Le Père Boon remarqua l'animation qui régnait sur la plaine, mais comme il avait retiré ses lunettes, il ne distinguait rien avec précision, si ce n'est la fusée rouge, là-haut, et près du sol le feu rouge du signal d'alarme. Un sentiment très humain lui réchauffa le coeur, la sensation du malheureux que menace une situation tragique, et qui sent autour de lui l'effort généreux d'autres êtres humains qui se portent à son secours.

Le moment critique est arrivé. Le Père Bradfer s'éloigne du terrain, alors qu'il le survolait déjà, décrit une large boucle, et revient à son point de départ, exécute une glissade sur l'aile, et se met à descendre. Il se dirige résolument vers le centre de la plaine, mais avec une maîtrise incomparable, lentement et sans le moindre heurt. Puis il couche légèrement son oiseau sur l'aile gauche et tout doucement, délicatement il caresse le sol de sa roue gauche, sur laquelle il vire comme s'il contournait une borne. L'aile gauche effleure légèrement le terrain, tandis que l'aile droite maintient en l'air la roue avariée... puis il stoppe. L'hélice tourne encore un moment, mais l'avion s'arrête en s'appuyant un instant sur l'aile gauche, puis lentement il s'incline à droite et se pose sur la roue détachée, avec un léger choc à peine perceptible.

Et c'est tout : pas la moindre égratignure pour l'équipage, ni le plus léger dommage pour l'appareil ! Les deux compagnons n'échangent qu'une parole :

— *Sauvés !... grâce à Dieu et à la Sainte Vierge.*

Ils sortirent de la carlingue, ne se figurant nullement qu'ils venaient d'exécuter une prouesse. Au même moment, ils aperçurent une dizaine d'hommes qui se précipitaient vers eux dans une agitation extraordinaire, fous d'inquiétude, et dont l'angoisse passa, mais là tout à coup, à la conscience que tout était sauvé. C'étaient des membres du personnel de l'aéroport, ils se mirent à féliciter chaleureusement le Père Bradfer. Ce fut, de leur part, une manifestation de sympathie si spontanée et si sincère qu'elle était un réconfort pour les deux hommes qui venaient de vivre cette aventure tragique.

Sur ces visages, maintenant joyeux, se lisait encore l'angoisse, et il était facile de se rendre compte, à voir leurs traits décomposés, qu'ils avaient suivi les péripéties du drame avec plus de fièvre que les deux rescapés. Ils n'en revenaient pas de les voir là au milieu d'eux, ces hommes qui leur avaient donné tant de soucis ! Et c'étaient de toutes parts, des questions témoignant du plus vif intérêt et des réflexions admiratives.

— *Quel magnifique atterrissage, Père !*

— *Et vous Père, vous devez en avoir eu des émotions ?*

La chaude sympathie de ces braves gens émut profondément les deux religieux. Ce n'est qu'en se voyant entourés de ces hommes armés de lanternes rouges, en voyant l'auto-tracteur préparé pour leur porter secours, qu'ils se rendirent compte qu'ils venaient d'échapper réellement à une catastrophe. Alors, voulant répondre à toute cette sympathie réconfortante, ils s'aperçurent qu'ils claquaient des dents...

La nuit avait complètement enveloppé la plaine.

On redressa l'avion et on en attacha provisoirement la roue pour le rouler jusqu'au hangar. Puis on s'empressa de téléphoner à Beauplateau pour annoncer que les rescapés se trouvaient sains et saufs à Anvers. Un coup de téléphone également au couvent d'Anvers, pour annoncer deux voyageurs inattendus.

Quand les deux religieux arrivèrent au couvent de la rue Houblonnière, ils furent accueillis par un bon vieux Frère qui était resté debout pour les recevoir. Le petit homme était tout affairé et s'excusait de n'avoir pu leur préparer un plantureux repas. Il avait rassemblé dare-dare ce qu'il avait pu trouver : du fromage, du pain et des fruits savoureux. Mais de ces humbles choses émanait la saveur des bienfaits de Dieu.

Le bon petit Frère ignorait tout du drame qui venait de se passer et n'en put rien lire sur le visage de ses convives. Sa charité si aimable n'en était que meilleure. Il ne cessait d'exprimer ses regrets de ne pouvoir leur offrir qu'un repas si modeste. Le lendemain encore il se lamentait auprès du Père Supérieur, parce qu'il n'avait pu faire mieux. Et sa bonté compatissante faisait du bien.

Dans le calme de sa cellule, très tard dans la nuit, le Père Boon put enfin dire son bréviaire, commencé dans la carlingue au-dessus de Bruxelles.



Les Caudron Phalène et Pélican à Anvers avant le départ



Le T. R. P. Van de Steene, C. SS. R. Sup. Pr

L'instructeur - pilote
Georges Van Damme.

Edmond Dehart.





Constructeur Van Damme et
le Père Edéphonse, C. S.S.R.,
missionnaire.

Le Père Van Ruytegem, O.F.M.,
missionnaire.

Dernier entretien du P. Bradfer
avec le P. Van Ruytegem, avant
le départ.

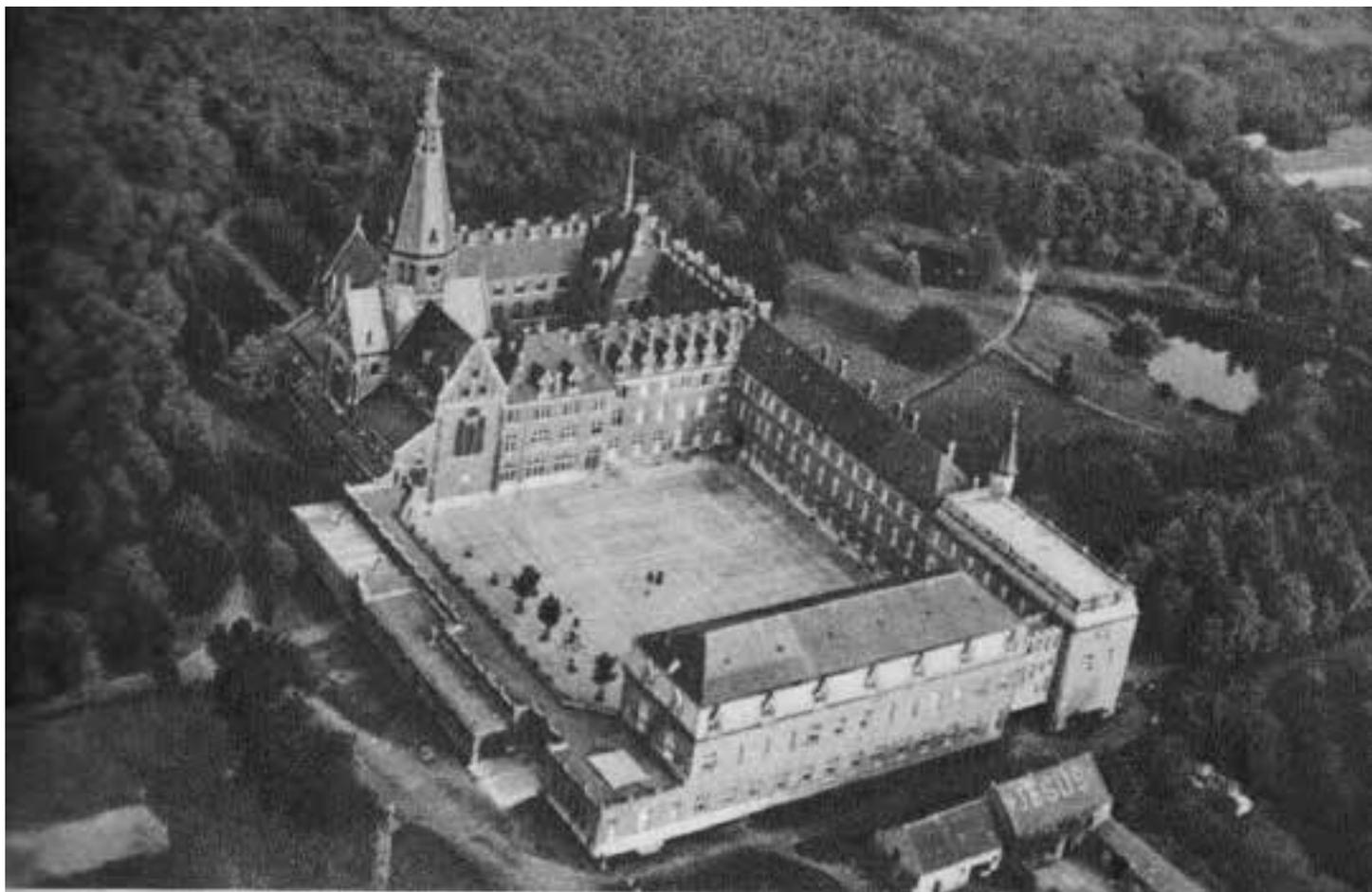


Le P. Bradfer, à bord d'un avion d'école, en compagnie de son premier moniteur, M. Debroux.

Le P. Bradfer à l'école de l'Antwerp Aviation Club.

À la plaine d'aviation de St-Hubert.



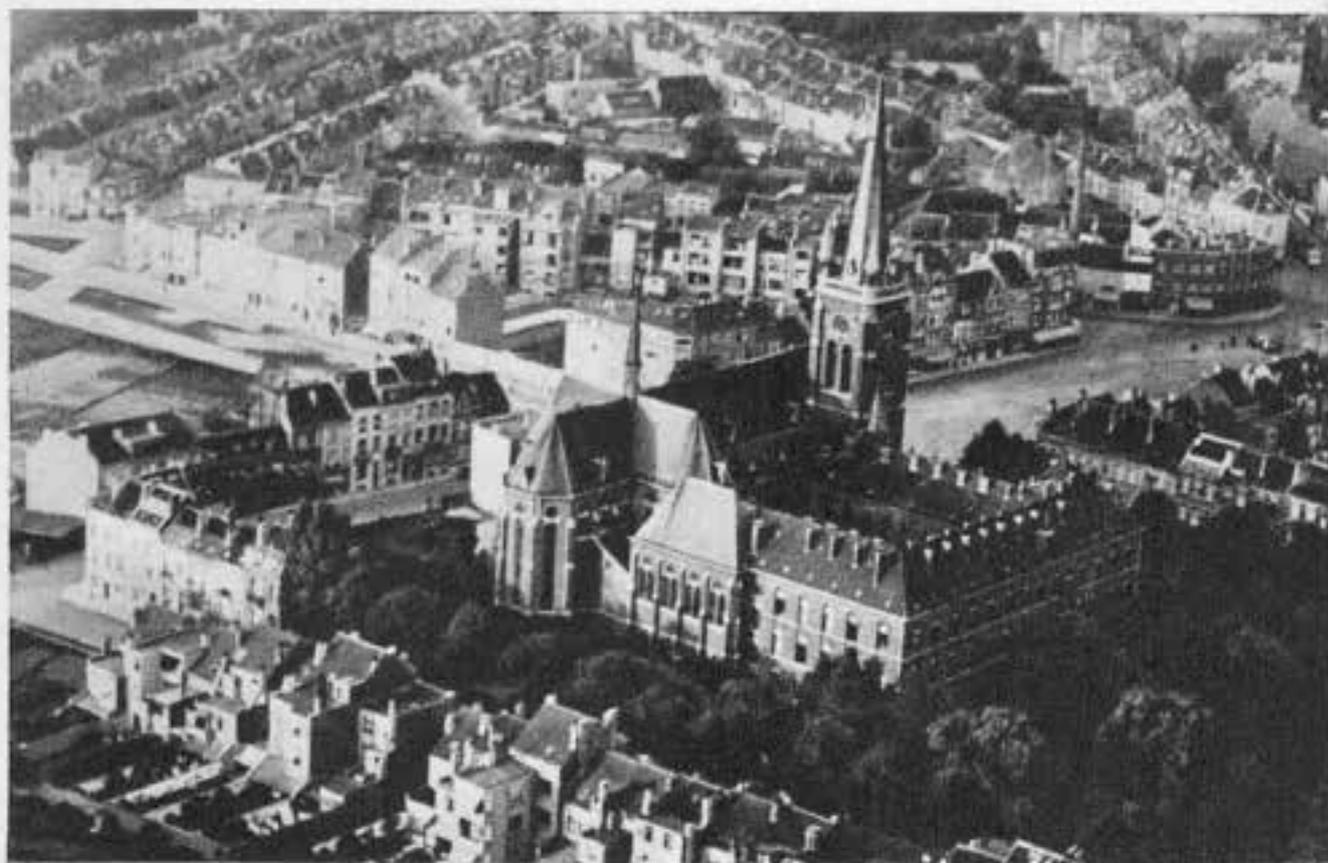
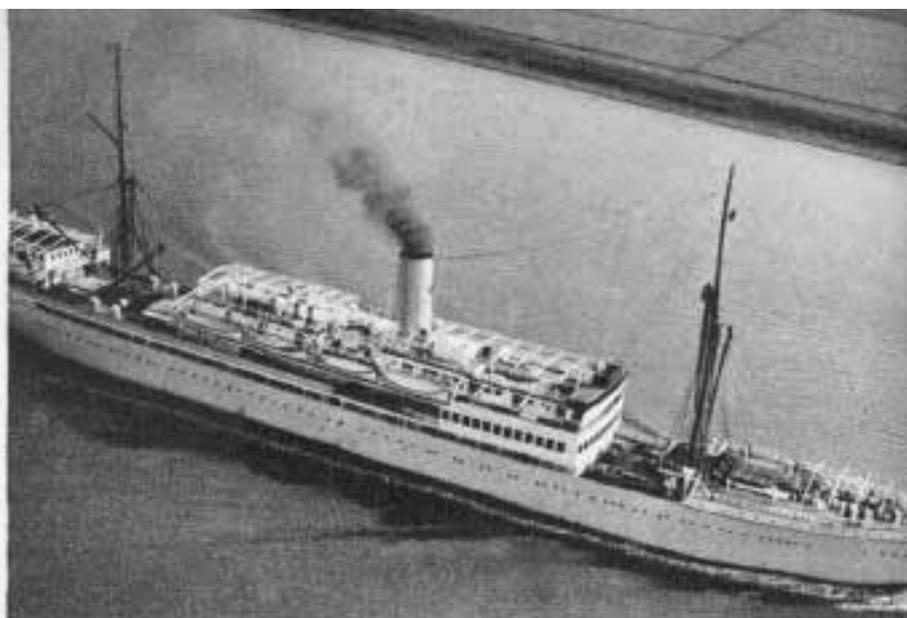


Le Collège du Cœur Eucharistique, à Esschen (PP. Rédemptoristes) où le P. Bradfer fit une partie de ses études.

Le couvent de Beauplâteau, où il reçut l'ordination sacerdotale.



Une promenade au-dessus de la malle congolaise emportant des religieuses missionnaires.
(Août 1937).



Le couvent de Jette, où séjourna Mgr Cuvelier après son retour définitif du Congo.

Hal, cité mariale, ville natale de Mgr Cuvelier.

Awenne

Nous parcourons en auto la route qui grimpe vers les hauteurs de Saint-Hubert, le long de l'immense forêt de Freyr. A droite, au sommet de cette côte qui paraît interminable, le champ d'aviation s'étend sur le plateau, tandis qu'en face de la voiture nous voyons poindre, émergeant de la cuvette où se cache la ville, les deux tours grises de la basilique. La ville elle-même apparaît alors peu à peu, comme les images d'un film qui se déroule, pendant que notre auto, prudemment, descend vers le coeur de la cité. Nous sortons de la ville et prenons à droite vers Grupont, nous traversons l'un des plus beaux sites de nos austères forêts des Ardennes.

Aux deux tiers de la route, nous prenons encore à droite, par des chemins raboteux, nous montons vers le joli village qui s'accroche là-bas aux flancs d'un coteau... et nous y sommes, c'est Awenne. Quand nous arrivâmes ce jour-là pour visiter les lieux de l'aventure, M. le Curé nous conduisit chez Olivier Adam, brigadier-forestier des bois d'Awenne, Machy et Mormont, qui certainement nous conterait toute l'affaire, puisqu'il en était le témoin principal. Olivier était justement chez lui. Il ne se fit pas prier et commença aussitôt son récit. Il raconte comme si nous connaissions toute l'histoire et tous les gens du pays.

— *Il faut voir cela sur place, dit-il, venez, je vous accompagne.*

Nous revoilà en route. Plus loin sur le chemin, le coteau s'incurve, formant une profonde cuvette. Le coup d'oeil est de toute beauté. On aperçoit au loin la crête des mamelons boisés de l'Ardenne qui s'étend vers Saint-Hubert, immense forêt sombre et sans soleil. Dans la cuvette, dont les pentes sont extrêmement tourmentées, il y a des coins sauvages qui ne reçoivent la lumière que deux heures par jour. Au fond de ce cratère sont tapies quelques maisons, flanquées de vieux noyers nouveaux. C'est là que l'accident s'est produit.

C'était le 8 septembre 1937. Vers 6 heures 50, le soir, les gens de Mormont, près d'Awenne, entendirent le ronflement d'un moteur, mais nul n'aperçut l'avion. Il y avait du brouillard. Alors se produisit un craquement formidable.

— *Un malheur vient d'arriver, dirent les gens.*

Ils se figuraient que ces craquements provenaient du moteur. M. Pigeon entendit à deux kilomètres de distance du bois qui craquait, puis des bruits de moteur, et puis... plus rien ! Et Joseph Wigny, un garde-forestier privé, l'avait entendu également. Il se dit :

— *C'est un avion qui vient de capoter.*

Il se dirigea immédiatement vers l'endroit d'où le bruit était parti, c'est à dire à cinq ou six cents mètres de distance. Il se mit à chercher dans les bois, sur les hauteurs, mais ne trouva rien. Il tira un coup de fusil en l'air, lorsque brusquement il entendit qu'on frappait trois coups. Puis, plus rien. Il pensa :

— *C'est l'équipage qui essaie de se dégager.*

Il tira un second coup de fusil et se dirigea vers l'endroit où l'on avait frappé les coups. Il ne trouva rien. Et cependant, il était arrivé à son insu jusqu'à cinquante mètres de l'avion. Il s'en retourna et téléphona à la gendarmerie. Dans l'entre-temps tous les gens de Mormont et d'Awenne étaient accourus dans ces parages. Il commençait à faire noir. Dans l'obscurité, ils n'avaient rien vu ni rencontré personne, si ce n'est deux voyageurs qui suivaient le chemin. Ceux-là on les avait aperçus. L'un portait la barbe et l'autre était un jeune homme. Jusque vers minuit, quarante à cinquante personnes continuèrent les recherches, un peu par esprit d'aventure, mais

aussi pour porter secours aux victimes de la catastrophe. Mais ce fut en vain. Ils durent finir par y renoncer. Pendant ce temps on était dans l'inquiétude à Beauplateau. Le Père Bradfer, qui avait annoncé son atterrissage pour 7 heures à Saint-Hubert, n'y était pas arrivé. A 9 heures, on était toujours sans nouvelles. Le Père Supérieur n'y comprenait rien et son inquiétude croissait. On alerta les différents aérodromes : le Père Bradfer ne s'était posé nulle part ! Le Club des Ailes de Saint-Hubert, fut averti. On se remet à téléphoner partout, on suppute le temps pendant lequel l'avion pourrait tenir l'air, on écoute, on inspecte à nouveau la plaine et les hangars : toujours rien. Alors le Père Supérieur se mit en prière pour l'équipage en détresse. Pendant qu'il priait, on fit de la lumière dans les corridors : c'était le Père Bradfer ! Il avait un bon sourire sur son visage sérieux. Pourtant, le coup était dur pour lui : avoir un accident pareil juste avant le départ pour le Congo ! Voici comment lui même avait fait le récit de l'accident : Il était assis sur le siège du fond et disait son bréviaire. Edmond pilotait, quand brusquement l'avion fut pris dans une nappe de brouillard. Prompt comme l'éclair, le Père Bradfer se précipita pour prendre les commandes. Trop tard ! On était bel et bien dans le *coton*, le plus redoutable ennemi des aviateurs. L'appareil est brusquement plongé dans l'obscurité, plus de point de repère !

Le Père Bradfer essaie de faire demi-tour : les aiguilles s'affolent, plus de contrôle possible ! Il discerne dans le brouillard, juste sous l'appareil, des cimes d'arbre : un bois de sapin. C'est le moment de jouer le tout pour le tout, la cime des sapins est flexible. Puisqu'il est impossible d'atteindre une plaine, c'est le meilleur endroit pour se poser avec quelque chance d'éviter la mort. Le Père coupe l'allumage et freine en frottant son avion contre la cime des sapins. Les pointes plient, craquent... ça va, on stoppe, la manoeuvre a réussi ! Mais le poids du moteur les entraîne, l'avion pique du nez entre les branches et se pose verticalement, queue en l'air.

— *Nous y sommes. Eh bien ! Edmond, rien de cassé ?*

— *Non Père, je ne crois pas. Un peu de sang au menton, une égratignure ! Mais j'ai le pied coincé.*

Le Père veut le dégager et tâche de défoncer le plancher. Celui-ci résiste. Alors le Père sort de la carlingue et prend un marteau dans ses outils. Trois coups énergiques sur le plancher de la cabine : Edmond est dégagé.

— *Nous viendrons prendre le tout demain.*

Là-dessus l'équipage était parti à pied par Mormont. Les deux voyageurs que les gens du pays avaient rencontrés, c'étaient eux, mais tout le monde ignorait que c'étaient les aviateurs. Parmi ces gens qui recherchaient les victimes de la catastrophe, nul ne soupçonnait que le grand gaillard barbu qui venait de passer avait courageusement pris sur lui la responsabilité et qu'il venait de sauver la vie de son jeune compagnon.

Tout en écoutant l'intéressant récit d'Olivier, nous examinons la cuvette dans laquelle l'avion s'était engagé, puis nous allons regarder sur les hauteurs. Seigneur ! Dans le fond, beaucoup plus bas que la crête des collines formant le bord du cratère, ils avaient dû frôler un noyer qui portait des éraflures. L'avion avait couru le risque d'aller s'écraser contre les parois de l'entonnoir. Une seule de ces parois, moins abrupte que les autres, remonte en pente, avec le chemin, vers le bois de Machy. Pour le malheureux aviateur qui se fourvoie dans ce lieu maudit, cette pente présente l'unique chance de salut, à condition que son avion parvienne à reprendre immédiatement de la hauteur. Or, ce chemin qui offre la seule issue possible, le Père Bradfer l'avait suivi en plein brouillard. Heureusement, cher Père, que les anges gardiens ne s'inquiètent pas du brouillard ! Mais au bout de ce *boyau de la mort* se trouve la sapinière de Machy... et c'est là, précisément, que vous avez risqué votre atterrissage forcé : cinquante mètres plus loin, vous alliez buter contre une infranchissable muraille de hêtres... et c'était de nouveau la catastrophe. Il n'y a pas à dire,

il y a une Providence toute spéciale pour les Missionnaires et Elle a des attentions plus délicates pour ceux qui ont le courage de sauver la vie des autres.

— *Alors, comment avez-vous découvert l'avion ?*

C'est la question que nous posons à Olivier tandis qu'il remonte avec nous le chemin qui conduit au bob de Machy.

— *J'avais organisé de grand matin une battue avec Wigny et un autre garde, Henri Lejeune. De solides gars de Mormont, Awenne et Grupont étaient venus nous aider. Nous avons cherché dans différentes directions. Ce ne fut qu'à 8 h heures que nos recherches aboutirent. C'est Wigny qui découvrit l'appareil, queue en l'air, entre les arbres. Il m'appela, je tirai deux coups de fusil et tous se rassemblèrent. Je me mis à inspecter l'épave : la carlingue était vide, les vitres brisées et l'équipage avait disparu. On se regarda bouche bée ! Une nouvelle battue fut organisée, dans un rayon de trois à quatre cents mètres, Mormont et Machy étant distants de dix minutes l'un de l'autre. Une heure plus tard un service d'autobus était organisé depuis Grupont, amenant les curieux pour le prix de trois francs. Il en vint des centaines. Sans la présence des gendarmes, on eût certainement dépecé la carlingue, restée intacte, pour la transformer en «souvenirs».*

Et voilà que brusquement le Père se trouva lui aussi dans la foule, en salopette. Il se mit à rire et demanda aux badauds ce qu'ils venaient faire là. Il était d'excellente humeur, lança quelques mots pour rire et - voulant sans doute qu'ils en eussent pour leur trois francs - raconta son aventure. Après quoi, il demanda qu'on l'aidât à dégager l'appareil. Je donnai l'ordre d'abattre les arbres autour de l'avion. Il fallut en enlever une cinquantaine pour permettre d'emmener l'appareil. On détacha les ailes. Il était une heure quand nous pûmes enfin mener la machine abîmée dans le chemin qui descend la colline. L'un des spectateurs, qui nous avait donné un coup de main, fut frappé de voir le brave Père faire toujours lui-même le plus gros de la besogne, travaillant depuis des heures avec sa bonne humeur communicative. Nous avions un ruisseau à faire traverser à l'avion. Cet homme alla se placer avec les pieds dans l'eau pour nous aider. Comme il y aurait eu moyen de se tirer d'affaire sans se mouiller les pieds, on s'étonna de son geste. Il répondit :

— *Qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour cet homme-là ?*

Cette parole nous alla au coeur, car c'était vrai, on aurait tout fait pour cet homme-là ! Nous étions toujours là, à l'endroit même où le OO-RED avait piqué du nez, lorsque dans le lointain une clochette annonça l'angélus de midi. Des bouts de triplex des ailes gisaient encore sur le sol... Nous nous attardions à rêver, songeant à ces ailes brisées et nous rappelant une parole que la femme d'Olivier nous avait citée : ce qui avait le plus frappé les gens dans le récit du Père, qu'on lui avait fait recommencer tant de fois, c'est qu'au moment de se poser sur la cime des sapins il avait dit :

— *A la garde de Dieu !*

Cette parole-là, on l'avait retenue dans le pays, et les gens la conservait dans leur coeur, avec beaucoup de sympathie fidèle pour le cher Missionnaire. Chers souvenirs également que ces petits bouts d'ailes du *Pélican* brisé. Que de fois le grand oiseau ne s'était-il pas élevé sur ces ailes tendues, très haut au-dessus de la terre et tout droit vers le soleil ! Il avait survolé les villes et les villages, la terre et la mer, et conquis les nuées, toujours plus haut, jusqu'à frôler d'autres cieux. Tu vas revivre, beau *Pélican*, avec des ailes neuves, et tu partiras vers la terre d'Afrique, portant là-bas le grand message de l'Évangile. Pars... à grands coups d'ailes ! Les vœux de tous ces braves coeurs t'accompagnent. Et tu emporteras dans ta terre lointaine le souvenir de ce joli pays où les gens ont un coeur d'or. Va, pars sans crainte, ils redisent pour toi le souhait que tu aimes :

— *A la garde de Dieu !*



Dans le bois de Machy, près
d'Arwenne.
L'avion, tel qu'il piqua du nez,
après avoir atterri sur les sapins;
photo prise après qu'on eût
abattu les arbres pour dégager
l'appareil.



Le P. Bradfer travaille avec
ardeur à son avion avarié.

Après avoir détaché les ailes,
on a redressé l'avion.



Le départ de l'expédition

C'est demain, mercredi 20 octobre 1937, que les deux avions-missionnaires partiront pour le Congo. Nous arrivons à Anvers à la nuit tombante. Autour de la gare centrale, dans la clarté des projecteurs et les feux rougeoyants des réclames lumineuses, se presse le tourbillon fiévreux de l'immense foule qui peuple la grande ville cosmopolite. Perdus dans cette foule qui passe, nous évoquons l'image du Père Bradfer, souriante et paisible, et les lueurs de la ville ne sont plus pour nous que les teintes pourpres d'une aurore qui verra partir, en plein soleil, les grandes ailes des oiseaux d'Afrique. Distracts par notre rêve, nous attendons sur un trottoir le moment de traverser la rue, et voici que passe, accompagné du T. R. P. Provincial, le Père Bradfer en auto. Il nous fait signe de la main, et nous le retrouvons peu après au couvent. Il a l'air fatigué, comme un homme accablé par des soucis trop lourds. Sa démarche est pesante. Nous lui en faisons la remarque et il ne s'en cache pas. Les préparatifs du départ l'ont extrêmement fatigué durant ces dernières semaines : démarches auprès des ambassades, soucis pour obtenir que les deux avions soient prêts à temps, études prolongées tard dans la nuit, les derniers jours surtout, pour préparer sur les cartes, en compagnie de M. Van Damme, l'immense voyage à travers l'Europe et l'Afrique. Ils s'en ira coucher tôt ce soir, afin d'être dispos demain, car il avoue qu'il n'en peut plus. Mais quand d'autres l'abordent, il reprend son inaltérable sourire. Les renseignements météorologiques sont défavorables ce soir-là. Un brouillard empêchera les aviateurs de partir de grand matin. Il faudra se résigner, dès la veille, à reporter de six heures et demie à neuf heures le moment du départ.

Le Père Bradfer nous demande de vouloir avertir Mgr Cuvelier qu'il lui sera possible, à cause de ce retard forcé, d'assister au départ. Nous avertissons également la presse de ce changement dans l'horaire. Voici les dispositions pour le voyage : le *Phalène* OO-MCE volera en tête. Le premier jour ce sera Edmond Dehart qui pilotera cet appareil, et l'instructeur Van Damme prendra place à côté de lui comme chef de l'expédition. Le Père Bradfer pilotera durant ce premier jour le *Pélican* OO-JHS et prendra à bord le T. R. P. Van de Steene, son Supérieur Provincial, qu'il conduira jusqu'à Marseille. De là ce dernier continuera par chemin de fer son voyage à Rome. Depuis Marseille le Père Bradfer pilotera l'avion de tête, le *Phalène*, tandis que Van Damme s'occupera de la navigation ou vice-versa, Edmond, lui, seul à bord du *Pélican*, suivra simplement le chef de file.

Ainsi s'accomplira le premier voyage en vol groupé Belgique-Congo.

Note : D'après le projet du Père Bradfer et de M. Van Damme, le voyage Anvers-Léopoldville était réparti sur huit jours. Premier jour : Lyon-Marseille-Canne-Bastia (Corse), deuxième jour : Bastia-Tunisie, troisième jour : Alger-Mascara-Aïn Séfra, quatrième jour : Colomb Bechar-Beni Abbès-Reggan, cinquième jour : depuis Reggan, traversée du désert dans toute son étendue, jusqu'à Ga, sixième jour : Gao-Niamey-Kano-Fort Lamy, septième jour : Fort Lamy-Bangui, huitième jour, Bangui-Coquilhatville-Léopoldville.

Le lendemain de très bonne heure le Père Bradfer célèbre la sainte messe. Dans le silence de l'église, la prière de quelques amis s'unit au sacrifice du Missionnaire. Nous arrivons vers sept heures à l'aéroport d'Anvers. Nous sommes reçus à l'entrée par M. Bradfer, déjà au poste. Quelques instants plus tard le Père Bradfer arrive à son tour. Il descend de voiture et embrasse son vieux père. Etreinte émouvante que celle de ces deux hommes, qui lisent chacun dans les yeux de l'autre la joie du sacrifice qu'ils vont accomplir tous deux pour la conversion des âmes. Peu de paroles, mais un rire joyeux à la pensée que le brouillard retardera jusqu'à neuf heures l'instant de la séparation.

Le Père Bradfer est vêtu simplement d'un costume civil, une tenue coloniale de toile grise. Aucun signe distinctif qui révélat le prêtre ou le religieux, son visage seul exprime la dignité du sacerdoce. Dans les hangars on procède à un dernier examen des avions. Les ouvriers scrutent et palpent les moteurs avec un intérêt plein de sympathie, il y a une réelle noblesse dans cette sollicitude des mécaniciens pour les grands oiseaux dont le sort dépend d'eux en partie.

Voici Edmond Dehart. Et voici l'instructeur Van Damme, accompagné de sa femme et de sa fille. Des amis arrivent également. On reconnaît parmi ceux-ci le célèbre aviateur Hansez, le héros d'un raid au Congo qui fit sensation. On reconnaît également plusieurs membres de l'Antwerp Aviation Club, dont le Père Bradfer faisait partie.

Une brume épaisse recouvre la plaine, cachant le soleil dont les rayons nous parviennent comme au travers d'un vitrail, lumière dans la pénombre de cette voûte brumeuse.

L'aire bétonnée ressemble au dallage d'une église. Il règne une atmosphère de calme et de mystère, comme dans une cathédrale, avant le premier jeu d'orgue d'une grande cérémonie.

Vers neuf heures arrive Mgr Cuvelier, accompagné du T. R. P. Van de Steene, Supérieur Provincial, et du R. P. Recteur du couvent de Beauplateau, Supérieur du Missionnaire-aviateur durant son séjour en Belgique.

Mgr Cuvelier procède à la bénédiction des deux avions, le *Pélican* OO-JHS et le *Phalène* OO-MCE. Cette cérémonie, bien que très simple, revêt un sens d'opportunité très profond et très émouvant. Tous les assistants s'en rendent compte. Dans le silence qui enveloppe la plaine, le vieux père du Missionnaire éclate brusquement en sanglots. Nous connaissons son âme vaillante, nous savons qu'il a donné sa fille au Carmel et que, pour la seconde fois, il voit partir son fils pour les Missions d'Afrique. Son émotion provient de sa joie et de sa légitime fierté autant que de son sacrifice, mais de voir cette tête blanche secouée par les sanglots nous émeut tous profondément. Il se domine pourtant, et bientôt reparaît sur son visage le sourire tranquille qui révèle sa grande âme.

Le brouillard ne s'est pas encore dissipé. Les services radio-météorologiques annoncent de la brume sur tout le parcours des aviateurs en Belgique et en France. Il faut donc patienter. On fait le chargement des deux avions. Le courrier d'abord : deux sacs postaux contenant les huit mille huit cents cartes qui seront renvoyées du Congo à tous ceux qui ont voulu garder un souvenir de cette première expédition missionnaire en vol groupé. Puis les innombrables cartes géographiques dont l'équipage aura besoin en cours de route. Des pièces de rechange, des casques, des bagages, le ravitaillement. Il est 10.30 heures. On attend les derniers météos de France. Mouvement soudain : le Père Provincial et le Père Bradfer paraissent, accompagnés de l'instructeur Van Damme et d'Edmond Dehart. Les renseignements sont plus rassurants, on pourra atteindre Lyon, mais ne pas pousser au-delà. Le voyage vers le Congo comptera donc dès maintenant un jour de plus. Le grand moment approche, le terrain s'anime d'allées et venues affairées. Les derniers adieux s'échangent, des poignées de mains silencieuses trahissent l'émotion soudaine des assistants, tandis que les moteurs, là-bas, déclenchent leur tonnerre.

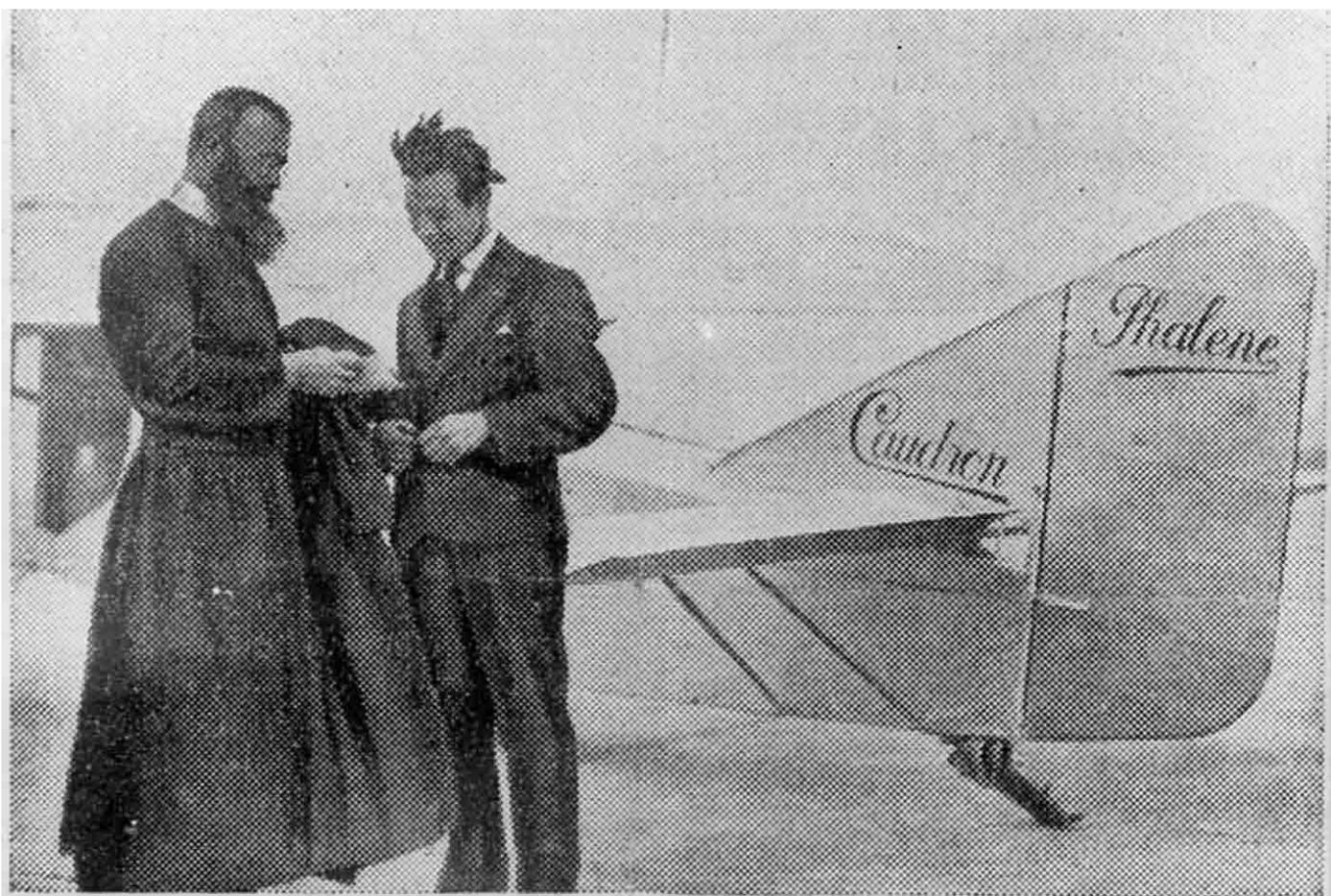
Le Père Bradfer se dirige vers son vieux père et, lentement, comme si l'émotion le rendait hésitant, il donne sa bénédiction au vieillard incliné. Alors, au souvenir de sa mère, morte quelques mois plus tôt, le Missionnaire se sent pris d'une violente émotion et va s'asseoir un moment au poste de pilotage. Mais il se ressaisit aussitôt, embrasse une dernière fois son père, puis, d'un pas ferme, se dirige vers son avion.

Le Père Provincial a déjà pris place à bord, son visage reflète une joie tranquille, car une grande idée se réalise aujourd'hui : l'Aviation missionnaire. Nous courons jusqu'à lui pour le saluer

une dernière fois. Une dernière poignée de mains au Père Bradfer également, avec nos vœux les plus ardents pour sa courageuse entreprise, nos adieux à M. Van Damme et à Edmond. Il est temps : en avant ! Mais voici des gens qui se précipitent, c'est Frans, le dévoué mécanicien. Il accourt avec sa femme et sa petite fille. Cet homme a passé des journées entières à travailler avec le Père Bradfer, côte à côte, comme avec un camarade. Il vient lui faire ses adieux. La maman tend l'enfant au Missionnaire qui donne sa bénédiction à la petite fille et l'embrasse. L'ouvrier est très ému, ce prêtre était son meilleur ami !

Au milieu des acclamations et des souhaits de bon voyage, signifiés par les mains tendues qui s'agitent avec force et frénésie, les deux oiseaux mécaniques s'éloignent posément et majestueusement pour aller prendre le départ et s'élancer vers le ciel. Dans l'enthousiasme général deux figures se détachent, également émouvantes : Mgr Cuvelier, très ému, qui voit partir avec mélancolie l'un de ses Missionnaires, tandis que lui-même, condamné irrémédiablement par la maladie, ne pourra plus jamais revoir sa chère Mission du Congo et le père de l'aviateur, le vieux papa Bradfer, toujours bien droit malgré son âge, et dont les yeux humides suivent avec intérêt, là-bas au bout de la plaine, les évolutions des deux avions qui vont bondir dans un instant.

Le *Phalène* décolle, puis le *Pélican*. Il est onze heures et cinq minutes. Les aviateurs saluent une dernière fois, en passant au-dessus d'eux, les amis qui les acclament puis, emportés vers les hauteurs, ils disparaissent bientôt dans la nappe de demi-brume qui plane encore à l'horizon.



Le départ du premier voyage aérien Belgique-Congo en vol de groupe a eu lieu mercredi à l'aérodrome de Deurne. Voici l'un des avions qui prend part au voyage, le *Phalène*, l'« avion missionnaire » du R. P. BRADFER que l'on voit ici donnant ses dernières instructions au pilote DEHART.



Les deux avions à l'aéroport d'Anvers, le matin avant le départ pour le Congo.

Le P. Bradfer en conversation avec son supérieur, le P. Desamory, de Beauplateau ; et le Frère Ildephonse, qui aidera le P. Bradfer comme aviateur dans le Bas-Congo.



L'équipage du raid Belgique-Congo, au moment du départ.



LE DÉPART.

Au premier plan, à gauche, le Frère Gabriel, dont le P. Bradfer se souviendra à Maison-Blanche...

Au fond, Mgr Cuvelier en conversation avec l'aviateur Hansez.

L'équipage, en compagnie de M. Hansez.

Le courageux père de l'aviateur-missionnaire.





LE DÉPART.

Mgr Cuvelier et le Père J. Boon en conversation avec Edmond Dehart.

M. Schellekens, secrétaire général de l'Antwerp Aviation Club, en conversation avec le T.R.P. Van de Steene, supérieur provincial.

Des amis et des journalistes.





Minutes émouvantes au moment
du départ : la bénédiction des
appareils par Mgr Cuvelier.



Le branle-bas du départ; le P. Bradfer se dirige vers son avion.



Les appareils au moment du décollage.



Le Phalène au-dessus de l'aérodrome, au moment où il vient de prendre son essor.



Par la brume vers Marseille

Le *Phalène* OO-MCE est en tête, piloté et conduit par mes compagnons, l'instructeur Van Damme et Edmond Dehart. Il doit avoir, paraît-il, une vitesse croisière légèrement inférieure à celle du *Pélican* OO-JHS que je pilote pour l'instant, bien qu'il nous ait été impossible d'étalonner ces vitesses respectives avant le départ.

Chaque avion a ses cartes. Je puis étudier et suivre à mon aise le profil de ma route et mon itinéraire, mais j'ai pour consigne aujourd'hui de rester à la remorque de mes compagnons. Je m'acquitte parfaitement de ce rôle sur tout le trajet d'Anvers à la frontière française et plus loin, durant une heure un quart environ de navigation au sein d'une atmosphère laiteuse et très brouillée.

La raison de cette docilité professionnelle, à laquelle je n'ai pas du tout été entraîné en aviation, est très simple : avec la meilleure volonté du monde je ne suis pas parvenu à repérer sur ma carte l'itinéraire suivi sur ce premier tronçon. Je me persuade aisément, en consultant les indications de la boussole, que la direction dans laquelle m'entraînent mes compagnons est évidemment la bonne, mais je constate aussi très nettement que les oscillations et déviations régulières du compas révèlent chez eux des hésitations sur la route exacte : eux aussi cherchent et pataugent un peu.

Et voilà que la visibilité devient subitement meilleure, sans être encore idéale. Je plonge mes regards scrutateurs sur des repères qui apparaissent avec netteté : trois grandes routes qui convergent, venant du nord-ouest, du nord et du nord-est, vers une agglomération importante, une rivière et un canal en bordure de la ville et perpendiculaires à notre route, un chemin de fer et encore deux grandes routes qui en partent vers le sud-ouest et le sud-est. Il n'y a pas de doute, c'est Rethel. D'ailleurs le temps écoulé depuis le départ, multiplié par la vitesse de croisière de nos avions, nous situe à hauteur de cette ville. Plus de doute possible, nos guides, probablement gênés par le brouillard, nous ont fait dévier à quinze kilomètres à droite de notre itinéraire Anvers-Lyon.

La précision avec laquelle j'ai réussi à naviguer bien des fois durant mes randonnées d'entraînement m'inspire confiance. Je fais instantanément le raisonnement que voici : ils n'ont pas encore repéré leur position, puisqu'ils continuent dans la direction de Reims. Je vais passer de leur droite à leur gauche, j'accélérerai et, en arrivant devant eux pour m'éloigner toujours plus vers la gauche, je leur ferai comprendre que j'ai trouvé la bonne route.

Ce raisonnement, que je regrette aujourd'hui, devait me jouer un mauvais tour. Je ne songeais pas que l'instructeur Van Damme faisait au même moment un raisonnement tout autre. Lui seul assumait la responsabilité de la direction durant cette première étape, j'avais pour consigne de suivre le *Phalène*. J'oubliais que Van Damme, comme militaire, ne broncherait pas sur ce principe élémentaire du vol groupé, qui veut que le chef de file soit seul responsable de la conduite de l'escadrille. D'ailleurs Van Damme, qui avait remarqué qu'Edmond déviait un peu vers la droite, corrigeait lui aussi l'erreur depuis le point de repère de Rethel. Ils m'ont raconté plus tard qu'ils n'avaient pas remarqué ma manoeuvre lorsque je suis passé à leur gauche et assez loin devant eux. Ils continuaient donc leur vol indépendant au moment où je les croyais à ma remorque et les deux avions se perdirent de vue.

Après dix minutes de vol, j'eus beau sonder l'horizon, je ne parvins plus à les découvrir ni à savoir ce qu'ils étaient devenus. L'inquiétude gagna les deux équipages. Au loin, très loin, l'horizon me parut se voiler à nouveau : c'était le plateau de Langres, que des connaisseurs nous avaient décrit comme fréquemment noyé dans le brouillard et constituant une barrière à contourner et non pas à franchir. Tandis que Van Damme, à la vue du brouillard, s'inquiétait sérieusement de

notre sort, je n'eus plus qu'un souci : me procurer des renseignements météorologiques précis sur cette région que j'allais continuer à parcourir seul. Je rejoignis l'aérodrome militaire de Mourmelon-le-Grand où j'allai me poser.

Le Père Provincial n'y comprenait plus rien et était déjà préoccupé d'un rendez-vous qu'il allait manquer à Marseille. Le service météo, qui se mit avec une obligeance peu ordinaire à notre disposition, ne put nous fournir qu'une heure plus tard les renseignements désirés. Ceux-ci n'étaient pas encourageants : il n'y avait qu'un seul moyen de poursuivre notre route, c'était de contourner le plateau par Vitry-le-François, Saint-Dizier, Langres, et de rejoindre ainsi Dijon. C'était précisément, comme je l'appris le lendemain, ce que mes compagnons avaient spontanément exécuté en voyant le rideau baissé devant eux et cela sans perdre leur temps à aller consulter à terre des météo paresseuses.

Tandis que nous nous regardions à Mourmelon, eux voguaient à tire-d'aile vers Beaune. Un peu au-delà de cette ville, ils s'étaient trouvés à nouveau devant une nappe de brouillard qui voilait toute la région. Van Damme avait alors fait demi-tour jusqu'à Dijon, où il avait atterri à quatorze heures trente. Il s'était informé immédiatement à notre sujet, mais on n'avait pas le moindre renseignement concernant le *Pélican* ni le Père Bradfer. Ce moment avait été extrêmement pénible pour le dévoué M. Van Damme. Il fut hanté par la crainte que notre avion, perdu dans le brouillard, ne se fût fracassé contre un arbre. Il estima qu'il valait mieux poursuivre sa route, ailleurs on aurait peut-être des nouvelles de nous. Les renseignements météorologiques l'avertissaient qu'il lui était possible de naviguer au-dessus de la nappe de brume et qu'il arriverait à Lyon par temps clair. C'est ce qu'il fit.

Quant à nous, nous étions arrivés peu de temps après avec notre *Pélican* devant cette même nappe de brume opaque qui, à hauteur de Beaune, barrait la route et s'étendait à perte de vue sur la vallée de la Saône. L'aérodrome de Beaune nous tendait les bras à quelque vingt kilomètres, à l'ouest. Il semblait souverainement prudent d'aller s'y poser plutôt que de s'engager dans la direction de Lyon, au risque de trouver cette ville enveloppée de brume à la tombée du jour, sans autre recours qu'un atterrissage sans visibilité. C'est la décision que nous prîmes à notre grand regret.

Dans l'entre-temps, le *Phalène*, qui avait quitté Dijon à quinze heures trente, voguait vers Lyon. Nos avions jouaient à cache-cache. Nous étions à peine au sol qu'une communication téléphonique avec l'aérodrome de Lyon nous apprenait que deux aviateurs belges, sur Caudron *Phalène*, immatriculé OO-MCE, avaient quitté l'aérodrome de Dijon où ils avaient atterri, et étaient en route pour Lyon où on les attendait, qu'ils s'étaient informés de deux Missionnaires belges à bord d'un Caudron *Pélican*, immatriculé OO-JHS, et qu'on n'avait pu leur répondre, mais puisque nous étions ces aviateurs recherchés, descendus à l'aérodrome de Beaune, on les mettrait au courant dès leur atterrissage à Lyon. Nos compagnons allaient donc recevoir des nouvelles de nous ! Mais nous restions néanmoins bloqués par le brouillard à Beaune.

Note : Ce soir là, on reçut à Anvers les nouvelles communiquées par l'aéroport de Dijon : Van Damme et Dehart atterri à Lyon 16 h 46 sur *Phalène* OO-MCE. Père Bradfer atterri à Beaune manque. Motif situation atmosphérique.

La ville de Beaune est un amour de vieille ville française. D'abord, pour téléphoner près de l'aérodrome, il faut aller chez le gardien qui habite au cimetière, c'est un peu macabre. Mais ce gardien n'a pas une figure de revenant. Alors, quand vous demandez s'il y a moyen de loger, on vous répond qu'on ne sait pas trop, mais qu'on croit bien que oui. Vous partez avec vos valises à la main dans la direction de la ville et vous finissez par être rejoint par un ouvrier rentrant de son travail. Interpellé, il descend de vélo et, avec une obligeance italo-française, car il est italien de

naissance, il s'offre à vous conduire et vous conduit en effet, son vélo à la main, jusqu'à un couvent de religieuses hospitalières où, en Belgique, on pourrait vous loger mais où, en France, cela ne se fait pas. La bonne religieuse se récrie, se confond en excuses, vous renseigne sur un certain hôtel Saintt-Jean au centre de la vill, et elle se donne beaucoup de peine pour vous expliquer le chemin qui y conduit, mais en insistant bien pour vous engager à faire provision de courage parce qu'il y a plus d'un kilomètre à pied.

Arrivés au premier garage, vous vous informez sur la possibilité d'avoir un taxi, car vous n'êtes pas seul, vous avez un respectable compagnon que vous vous êtes engagé à transporter en avion et nullement à venir promener à pied dans les rues de la ville de Beaune et puis, tout en sachant bien que vous n'êtes pas encore à Marseille, vous vous demandez cependant si Marius n'est pas passé par Beaune pour faire de ce fameux kilomètre une histoire marseillaise. Il n'y a pas de taxi au garage, mais on peut vous en faire venir un par téléphone et on vous passe le cornet en vous indiquant le numéro. Le taxi va arriver dans une seconde, une demi-heure après, il n'est pas encore là, malgré vos insistances téléphoniques qui ont eu le don de mettre en colère la demoiselle des téléphones. Alors, vous vous décidez à partir à pied.

Voilà toutes choses et encore bien d'autres, que l'on rencontre à Beaune, et vous n'avez le droit d'en vouloir à personne, parce que c'est à Lyon que vous deviez aller atterrir, au lieu de venir importuner ces gens pacifiques. A l'hôtel Saint-Jean tout se passe comme d'ordinaire dans les hôtels, c'est-à-dire très bien, et nous fûmes fixés sur notre programme du lendemain en entendant la voix de M. Van Damme nous crier de Lyon, au bout du fil téléphonique que le point de ralliement était l'aérodrome de Marignane à Marseille où tous deux nous devions nous rendre au plus vite, selon que le permettraient les conditions météorologiques. Les saintes religieuses de l'Hôtel-Dieu, que l'on nous indiqua pour y dire notre messe, étaient privées de leur aumônier, parti pour Rome en pèlerinage. Elles crurent toutes suffoquer de dévotion en apprenant qu'elles allaient avoir la messe d'un Supérieur Provincial et recevoir la Sainte Communion des mains d'un Missionnaire congolais aviateur et c'est merveille qu'aucune ne trépassa ce jour-là.

A neuf heures, nous contemplions déjà avec désespoir l'aérodrome plongé dans un brouillard impénétrable à la vue et le Père Provincial, pensant à son voyage à Rome et à son rendez-vous à Marseille, courut en taxi à la gare pour prendre le premier train rapide qui passerait.

En cours de route, une méditation sur les vitesses comparées de l'avion et du train, malgré la différence des heures de départ, devait l'avoir ramené à de meilleurs sentiments, car vers dix heures il était de retour. A onze heures, nous apprenions téléphoniquement, avec un surcroît de déception, que le temps était moins bouché à Lyon qu'à Beaune et que nos compagnons venaient de prendre leur envol pour Marseille. Nous ne pûmes quitter Beaume qu'à deux heures et demie, ce qui eut pour conséquence peu souriante de nous obliger à atterrir à Montélimar, sur le Rhône, avant la tombée de la nuit, sans avoir pu atteindre Marseille où nos camarades trépignaient évidemment d'impatience en nous maudissant. A vrai dire, ils auraient dû se maudire eux-mêmes pour avoir perdu leur route à Rethel et m'avoir ainsi engagé à leur fausser compagnie.

Nous étions dans le midi de la France. Normalement, le temps devait être serein le lendemain matin. Nous prîmes la résolution de ne pas descendre en ville, pour ne pas nous éloigner de l'aérodrome, mais de chercher un logement, aussi précaire fût-il, au petit village d'Ancône, beaucoup plus rapproché. Cela nous permettrait de partir dès la pointe du jour pour aller reformer au plus vite, à Marseille, notre vol groupé qui n'aurait jamais du se dégroupier.

Je faisais viser le carnet de bord pour atterrissage, quand la sonnerie du réseau Marseille-Montélimar se mit à résonner.

— *Allô, ici l'instructeur Van Damme.*

— *Alors, oui, votre ami Bradfer vous écoute, faute de mieux. Quelles bonnes nouvelles ?*

— *Ça va mal. D'abord on vous attendait ici et puis, le commissaire de police nous fait aviser qu'il y a une demande de saisie du Phalène.*

Nous sommes en vilaine posture. Tantôt à l'atterrissage, nous avons été immédiatement encadrés et nous sommes descendus d'avion entre deux gendarmes :

— *Votre avion est un avion volé et il paraîtrait que vous êtes en instance de fuite avec cet avion d'autrui.*

A travers le fil, je me mis à rire en me représentant l'instructeur Van Damme et le *Troubadour* Edmond considérés, à cause de moi, comme des repris de justice se pavanant à Marseille avec un avion saisi. Je répondis :

— *C'est un roman que vous me contez là, mais je le connais par coeur, on verra toujours bien demain, ça se terminera comme tous les romans marseillais... par un éclat de rire !*

En réalité, voici ce qui était arrivé : M. Van Damme et Edmond avaient survolé avec le *Phalène* la vallée du Rhône jusqu'à Avignon. De là, ils avaient piqué, en ligne droite et à deux mille mètres d'altitude, sur Marseille-Marignane. Ils avaient atterri et roulaient encore *en taxi* sur le terrain, lorsqu'un groupe de messieurs s'était précipité vers eux. M. Van Damme s'étonnait de l'intérêt qu'on portait dans ce pays au voyage Belgique-Congo. A peine avait-il arrêté son moteur et ouvert la porte, que l'un des messieurs s'avancait vers lui.

— *D'où venez-vous ?*

— *De Belgique, Monsieur.*

— *En ligne directe ?*

— *Nous sommes partis, hier.*

— *Cet avion appartient à un religieux ?*

— *Oui Monsieur, au Père Bradfer.*

— *Très bien. Voici .*

Et retournant le col de son veston, qui portait l'insigne de la sûreté, il ajoutait :

— *Vous êtes à notre disposition. Cet avion est un avion volé, c'est un appareil camouflé, nous le saisissons. Veuillez nous suivre au commissariat.*

Et, flanqués de deux gendarmes, nos *troubadours* avaient dû se rendre au poste. Ils n'y comprenaient rien. M. Van Damme ricanait en lissant sa moustache et devisageait d'un air malicieux ses deux gardiens. L'aventure promettait d'être amusante. Edmond gardait le silence.

Un premier interrogatoire eut lieu immédiatement. M. Van Damme répondait aux questions avec une verve toute primesautière, mais ces messieurs du commissariat devaient, comme il convenait, garder leur attitude digne et sérieuse.

— *Voyons, dit enfin M. Van Damme, si vous nous permettiez d'aller dîner !...*

On leur avait accordé une heure pour aller se restaurer. Après quoi tous deux s'étaient présentés de nouveau au commissariat. Ces messieurs de la sûreté avaient un bon sourire, ils s'étaient aperçus sans tarder que les aviateurs étaient victimes d'une erreur et d'une méchanceté. Seulement, la procédure devait suivre son cours. La demande de saisie était venue du service de la Sûreté à Paris. Le Procureur de la République était intervenu dans l'affaire, de même que la Justice d'Aix. Il fallait évidemment un certain temps pour téléphoner à tous ces personnages, sans compter que le Père Bradfer lui-même n'était pas encore arrivé et qu'il possédait tous les papiers.

C'est à ce moment que l'instructeur Van Damme nous avait téléphoné à Montélimar et que notre rire sonore avait retenti à son oreille dans la salle austère du commissariat de police.

Tandis que l'équipage du *Phalène* jouait aux cartes ce soir-là à Marseille, nous partions, le Père Provincial et moi, vers Ancône, le village le plus rapproché du champ d'aviation de Montélimar. Nous traînions nos valises et nous étions encombrés de plus, cette fois, d'une valise chapeau contenant le nécessaire pour célébrer la messe du lendemain, car nous n'étions pas sûrs de trouver en ce *petit pays*, comme on dit là-bas, une église de paroisse. Le Père Provincial était très désappointé de tous ces retards qui dérangent grandement ses plans. Pour moi, j'étais gai comme un pinson, et je me sentais léger comme jamais de ma vie. Les écrasants soucis, les difficultés de tout genre, les contradictions et autres souffrances qui avaient été mon partage durant mon séjour en Belgique, surtout dans les derniers temps, tout cela s'était évanoui comme la neige fond au soleil. Et j'étais heureux de me sentir tout-à-coup libéré et de retomber brusquement, sans l'avoir voulu ni cherché, dans la diversité reposante et l'imprévu de l'aventure. Sans compter ce qu'on trouverait aujourd'hui à Ancône, le lendemain s'annonçait déjà agrémenté de débats.

A la lueur de lampes électriques pâlottes éclairant vaguement les rues du village, nous remarquâmes une maison parallèle à la route et séparée de celle-ci par une grille, il y avait des lumières. Un vieux curé en sortit, ferma les portes à double tour et s'avança à notre rencontre.

Nous voulions lui exposer notre petite situation, mais cette prétendue expédition en avion vers le Congo Belge lui semblait un peu difficile à saisir. Il y avait de quoi d'ailleurs : deux individus en soutane et se disant religieux, vous rencontrent à pied dans un petit village de France et vous affirment qu'ils s'en vont au Congo, et en avion je vous prie ! A cause de quoi ils viennent souper et loger à Ancône et se proposent d'y célébrer la Sainte Messe. Si nous avions dû ajouter que les deux autres - quels deux autres ? - que les deux autres étaient occupés à jouer aux cartes dans un hôtel à Marseille, le bon curé aurait certainement téléphoné, lui aussi, au Procureur de la République. Il nous pria d'entrer à la cure, afin qu'il pût à son aise éclaircir la question.

De ma vie, je n'ai vu curé si pauvre, soutane si râpée, si rapiécée, si loqueteuse, demeure si dépouillée de tout confort, entretien si négligé par l'impossibilité de payer le salaire à une servante ou à une cuisinière. Mais de ma vie non plus, je n'ai vu figure si vénérable de prêtre, conservant au sein de ce dénuement complet un souci évident de son ministère pastoral et du bien spirituel de ses ouailles.

Il nous raconta sa vie et son histoire d'ancien élève des Pères Rédemptoristes et les difficultés qu'il avait dû vaincre pour persévérer dans sa vocation de prêtre. Il nous parla de son action sacerdotale dans des paroisses où le sens chrétien baisse et comment beaucoup se laissent toucher et ramener dans le droit chemin par une bonhomie faite de zèle et par une patience inaltérable et exempte de sévérité. Et je le retrouvai, le soir, entouré d'une vingtaine de jeunes gens de la paroisse, parmi lesquels plusieurs premiers communiant qui pour rien au monde ne voudraient manquer à la réunion hebdomadaire chez le *Père Grand*, comme ils l'appellent. Je ne dis pas qu'au sein d'une misère matérielle comme celle-là on puisse jouir d'une grande considération, mais la sympathie est évidente pour quelqu'un qui, comme ce prêtre, reste un homme zélé et un homme de bien dans une si grande pauvreté.

Il nous renseigna avec une grande charité sur des gens où nous pourrions trouver à manger ce soir-là, puis il nous conduisit pour loger chez une brave et dévouée vieille demoiselle habitant avec sa mère. Il obtint de la charité de ces bonnes personnes qu'une chambre soit préparée pour nous deux, avec un lit et un matelas. Je laissai mon compagnon pour aller prendre chez Monsieur le curé les clefs de son église, afin de pouvoir dire la messe le lendemain très tôt. Quand nous

nous séparâmes, il me formula tous les voeux de pleine réussite dans mon apostolat missionnaire et me demanda, en guise d'adieu, de lui permettre de m'embrasser. Je fus sincèrement ému de la sympathie, de la charité et de la modestie de ce pauvre et vieux prêtre de campagne aux cheveux blancs, à la soutane démodée et au zèle ardent.

Tous ces incidents me distayaient et j'avais besoin de cette diversion qui était pour moi un vrai repos. Je commençais à ne plus avoir l'ombre d'une préoccupation pour la réussite de ce grand voyage aérien Belgique-Congo, dont il dépendait tant pour l'avenir et c'était bien là, à n'en pas douter, le but secret poursuivi par la Providence en nous ménageant tous ces contretemps et ces retards imprévus.

J'ai toujours constaté que mes calculs et mes prévisions humaines aboutissaient à des résultats diamétralement opposés, à ceux que j'avais envisagés et escomptés, notre vie doit être conduite, à travers toutes les obscurités et le mystère, par une raison supérieure d'infinie sagesse. Accepter cette conduite et l'aimer, c'est avoir trouvé la suprême pacification, de nos âmes.

Nous avons calculé qu'au soir du premier jour, le 20 octobre, nous serions avec nos deux avions au premier aérodrome de Corse, à Ajaccio ou à Bastia, à mille deux cent cinquante kilomètres à vol d'oiseau d'Anvers. Or, le 21 octobre au soir, nous n'étions pas encore à Marseille, nous nous étions séparés et de grosses affaires judiciaires allaient sans doute nous bloquer pendant plusieurs jours. Mon compagnon, le T. R. P. Provincial, dormait quand je rentrai à pas de loup dans la chambre qui nous avait été réservée. Je me faufilai doucement vers le matelas étendu à même le sol, fis une prière et m'endormis bientôt à mon tour du sommeil des bienheureux.

A trois heures du matin, nous étions debout, nous nous servîmes mutuellement la messe. A cinq heures et demie nous étions à l'aérodrome, c'est-à-dire avant l'aube. A sept heures et demie nous atterrissions à l'aéroport de Marseille-Marignane.

Nous voici donc au troisième jour de notre épopée, le vendredi 22 octobre. A notre arrivée au-dessus de l'étang de Berre, qui constitue la base d'hydravions de Marignane, comme l'aéroport est la base des avions terrestres, le ciel bleu méridional, reflété dans les eaux limpides de la base, était sillonné du vol lourd de ces gros oiseaux, s'essayant et évoluant en tous sens, glissant sur les eaux au ronflement prodigieux de leurs moteurs, montant dans l'espace, planant en douceur et silence, amerrissant en beauté, où s'abattant gauchement comme un de ces canards ou une de ces grosses oies qui s'enfoncent avec bruit dans les ondes de tout le poids de leur corps. Nous avions tournoyé au-dessus de cet étang et de l'immense champ d'atterrissage qui le borde, pour jouir de ces beautés. Dans l'entre-temps, j'avais jeté un coup d'oeil au sol pour y découvrir les minuscules silhouettes de nos amis qui devaient nous attendre avec l'impatience qu'on devine. Sur la plaine la plus grande que j'aie vue jusque maintenant, je fis un atterrissage quelconque, tout comme si la place pour atterrir m'avait fait défaut, et je fus obligé de remettre jusqu'à trois fois du moteur pour empêcher mon avion de faire les sauts de mouton périlleux auxquels ma prise de plaine négligente et distraite l'invitait.

Au sol, je dus rouler pendant des kilomètres pour arriver à des hangars, ce n'était pas là, c'était de l'autre côté de la plaine. Je la traversai, contrairement à toutes les consignes. Je vous ai dit que j'étais distrait, un individu me faisait des signaux désespérés que je ne voyais pas. Les hangars d'en face n'étaient pas non plus ceux-là, mais je devais rejoindre ceux qui se trouvaient tout au fond, en bordure de l'étang. J'avais envie de télégraphier au Ministre de l'Air pour les faire déplacer et rapprocher. Mais comme ce travail aurait demandé trop de temps et aurait retardé notre départ d'environ une année, jusqu'au 22 octobre 1938, il fallut se décider à s'orienter vers ces hangars qui étaient ceux de l'aviation civile, avec poste de météo, contrôle du port aérien, service

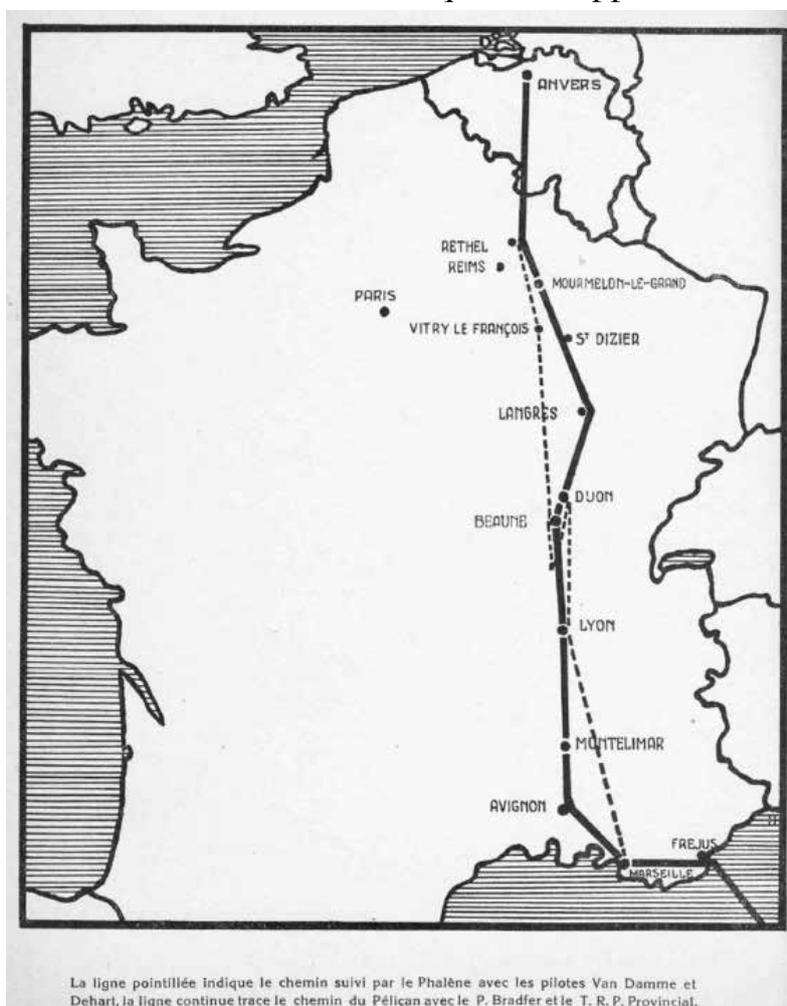
des douanes, etc... et bureau de police, vous savez, cette police qui m'attendait. Nos compagnons nous avaient aperçus et venaient à notre rencontre. On se mit à rire de part et d'autre.

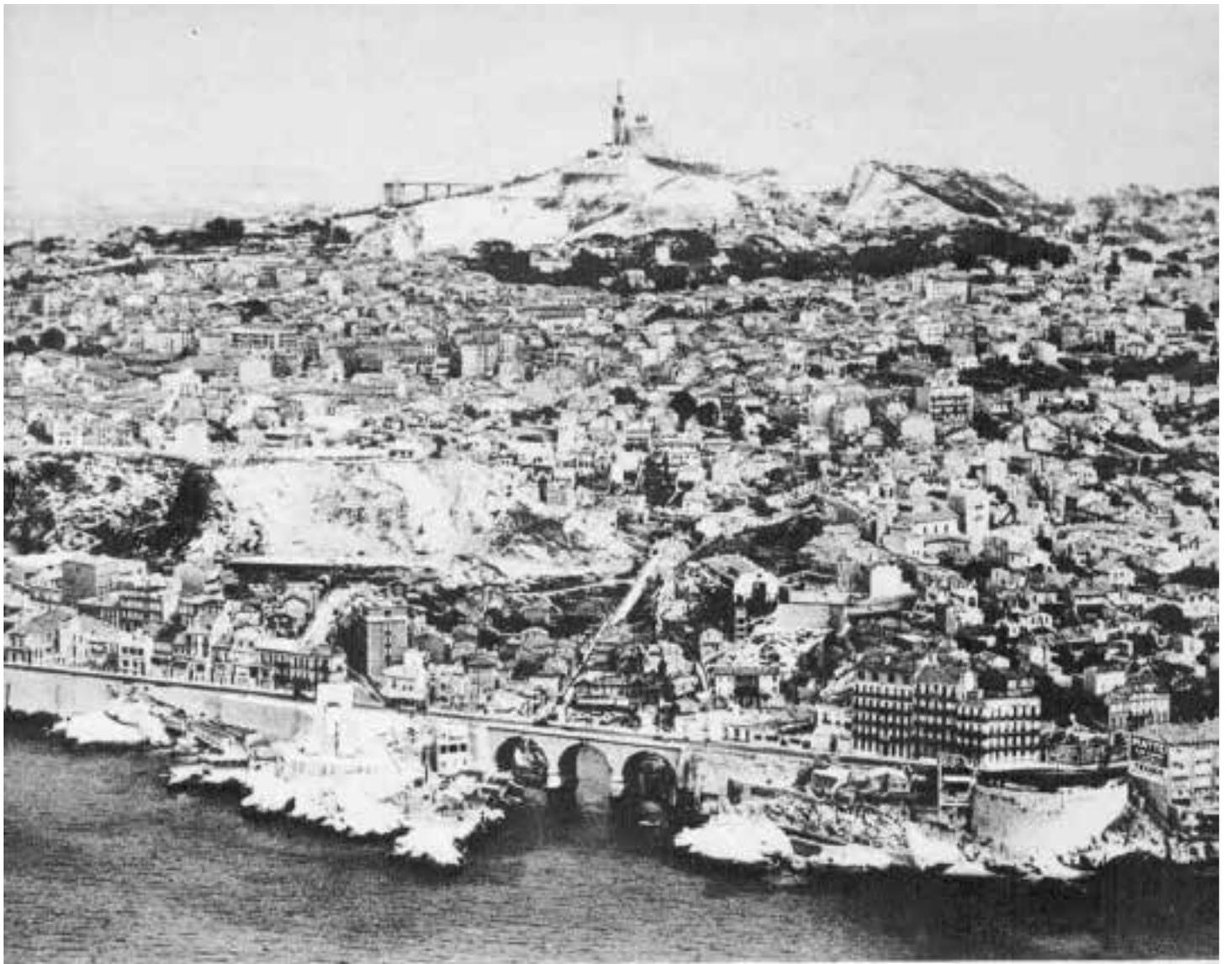
— *Vite*, dit M. Van Damme, *réglez vos démêlés avec la justice et filons au plus tôt vers la Corse pour rattraper le temps perdu !*

Je ne demandais pas mieux. Je pris congé du T. R. P. Provincial, après avoir reçu ses derniers conseils et ses ultimes encouragements. Un taxi l'emporta alors vers Marseille où il avait des affaires à régler avant de poursuivre sa route vers Rome.

Tandis que mes compagnons s'occupaient des carnets de bord, des livrets de ravitaillement en essence et en huile, de papiers de douane et des différentes formalités, je m'en allai régler mes affaires judiciaires. J'eus tôt fait de tirer au clair l'histoire de cette prétendue saisie de l'oiseau. Je trouvai ce fonctionnaire parfaitement disposé à m'entendre et suffisamment renseigné déjà sur la personne du plaignant par une communication télégraphique qui venait de lui parvenir du Ministère de l'Air. Il s'intéressa cependant, par conscience professionnelle, aux déclarations que je lui fis et en constitua le procès-verbal par écrit. Nous avons l'autorisation de partir avec nos deux avions.

Après avoir reçu nos météo sur la Corse, la Sardaigne et les côtes d'Afrique et après avoir pris un déjeuner sommaire, nous étions prêts à monter à bord - les moteurs tournaient déjà - quand on m'appella au téléphone. C'était le Club d'Anvers qui était en alerte ! On s'inquiétait là-bas, parce qu'on était sans nouvelles. Nos bons amis du Club avaient décidé de suivre avec sollicitude toutes les péripéties de notre voyage par l'intermédiaire de leur secrétariat. Or, voilà trois jours que je n'avais pas donné signe de vie ! Je m'expliquai et les rassurai, puis je m'empressai de rejoindre mes compagnons. Les hélices tournaient dans le soleil méditerranéen et nos oiseaux trépignaient d'impatience, les ailes tendues vers la mer. L'Afrique nous appelait.





Marseille.
Marignane. L'aéroport. (Air France).



Marseille. Château d'I. (Air France).



Un atterrissage nocturne à Terranova

Le vendredi 22 octobre, à onze heures précises, nous décollions sur le terrain de Marignane et nous prenions le cap plein est sur le golfe de Saint Raphaël-Fréjus. De là nous quitterions définitivement les côtes de France pour aborder la traversée de la Méditerranée vers l'île de Corse. Cette fois la consigne avait été rigoureusement donnée : notre ami Edmond, surnommé le *Troubadour*, en souvenir d'un conte persan que les initiés connaissent, devait nous suivre à peu de distance et légèrement sur la droite, seul dans son *Pélican*. Aucun souci d'orientation, de navigation ou de repérage sur des cartes. Nous les avions d'ailleurs toutes prises dans notre avion, le *Phalène*. Il devait simplement nous suivre. Si d'aventure il devait atterrir pour l'une ou l'autre raison, nous nous poserions également pour lui porter secours ou pour toute manoeuvre utile, car nous non plus nous ne le perdrons pas de vue. Nous avions tous trois revêtu nos ceintures de sauvetage pour ce raid au-dessus de la mer. Je pilotais, mon compagnon, l'instructeur Van Damme, inventeur et constructeur d'un dérivomètre non encore breveté que nous avions à bord, s'occuperait de la navigation. Et nous nous consulterions à notre aise à tout moment du parcours - car nous avions chacun nos cartes - afin d'obtenir une excellente navigation.

A douze heures cinq, nous sommes en mer à hauteur de Saint-Raphaël. Nous piquons droit vers l'endroit le plus rapproché de la côte de Corse, à 122° 5 de cap géographique, c'est à dire à 129° de cap magnétique. Nous corrigeons l'erreur de déviation renseignée par la compensation de notre compas et pour la première fois notre dérivomètre fonctionne sous les yeux attentifs de son constructeur-inventeur.

Nous suivons docilement les indications de nos instruments et nous volons très bas, car le temps est défavorable. Nous voguons entre les flots et un mélancolique plafond de nuages qui se traîne sur nos têtes. Le *Troubadour* suit fièrement, son petit coeur doit pourtant battre plus vite, car il n'a jamais affectionné la *flotte*. Parions qu'il a déjà resserré plus d'une fois les bretelles de sa ceinture de sauvetage ! Quelles seront donc ses impressions tout à l'heure quand, à mi-chemin entre les côtes de France et de Corse, l'atmosphère continuera à se charger de nuages et de brume qui nous obligeront à voler à cent mètres des flots !

Heureusement que le vent qui souffle nous donne l'assurance de voir l'horizon se dégager progressivement. Il ne fait pas agréable !

Après une heure et dix minutes de vol, par un temps qui vient de s'améliorer légèrement et qui découvre un horizon plus lointain, nous apercevons devant nous, en ligne droite, l'échancrure de l'île de Corse que nous avons visée sur la carte, au départ de Saint-Raphaël. Comme première navigation aux seuls instruments, c'est un succès ! L'avenir du voyage nous semble assuré.

Nous obliquons dès lors vers le sud, longeons sans y entrer le golfe de Porto, puis le golfe de Sagone, nous bondissons au-dessus du cap de Feno pour déboucher dans le golfe d'Ajaccio à la verticale de cette ville magnifique, patrie de Bonaparte, que nous admirons d'en haut. Puis nous nous dirigeons vers le champ d'atterrissage, tout proche, de Campo-del-Oro, où nous irons prendre un peu de repos et nous renseigner sur les conditions météorologiques de la Sardaigne.

Il est treize heures quarante-cinq quand les roues du *Phalène* touchent le sol sablonneux d'un terrain où nous nous posons avec une méfiance bien fondée, car il faut du moteur pour ne pas être freinés par l'ensablement et capoter. Le *Pélican* a suivi des yeux son frère aîné sans comprendre, car en dehors des indications de la carte aéronautique, on ne devinerait guère d'en haut qu'il y a là un aéroport. Il se pose à notre suite en douceur aussi. Un gardien noir très aimable nous

explique aussitôt que ceci est l'emplacement provisoire et que l'aérodrome futur est en voie d'aménagement. Nous constatons en effet qu'on exécute des travaux considérables de drainage, de remblayage et de nivellement dans la plaine toute proche qui se prolonge jusqu'au pied des montagnes.

On signe nos carnets de route et nous voudrions savoir quel temps il fait plus loin pour partir sans tarder dans la direction de Terranova, sur la côte nord-est de Sardaigne, où notre carte nous renseigne sur l'existence d'un terrain d'aviation. Mais il n'y a de poste de météorologie qu'à la base d'hydravions d'Ajaccio, à cinq kilomètres de là, pas de moyen de communication avec la ville. Alors que faire ? Un vélo est là que le gardien me présente très obligeamment. Je l'enfourche et me voilà à rouler sous une température déjà chaude à la poursuite de renseignements qui semblaient nous fuir. Le commandant de la base d'hydravions voulut s'intéresser à nous et tint à me ramener à la plaine. Nous ne fûmes ainsi prêts à partir qu'à quinze heures cinquante-trois. Une erreur de calcul, étant donné la longitude à laquelle nous nous trouvions, et plus encore la longitude de Terranova en Sardaigne, nous avait fait croire que le crépuscule ne tombait que vers cinq heures et demie, alors qu'en réalité il commençait à faire sombre vers cinq heures. On peut déjà deviner avec angoisse ce qui va se passer à notre atterrissage là-bas. Pour nous, nous étions loin de nous en douter.

La ligne droite, comme toujours en aviation, serait ici également le chemin tout indiqué. Mais il se fait que l'extrémité sud de la Corse, au cap Pertusato, et l'extrémité nord-est de la Sardaigne, du cap Testa jusqu'au cap Figari, sont des zones militaires interdites au survol jusqu'à des limites assez éloignées en terre et sur mer. Le couloir de passage se trouve à égale distance des deux îles, entre Bonifacio et San-Teresa-Gallura, et l'on est obligé de contourner les petites îles italiennes de Maddalena, Caprera et d'autres, pour rejoindre Terranova. Nous pensions avoir plus de temps qu'il n'en fallait pour accomplir ce détour. On nous avait d'ailleurs dit qu'à l'île Maddalena, en cas de besoin, il y avait un terrain de secours, or c'est une indication erronée. A l'île Maddalena, il n'y a que des rochers et des falaises très inhospitalières.

Arrivés, après plus d'une demi-heure de vol, au couloir susdit, nous eûmes tôt fait de constater avec un peu d'inquiétude d'abord, puis avec une réelle crainte, que la tombée du soir ne pouvait plus être très éloignée. Le soleil rougissait à l'horizon et, malgré notre altitude, s'approchait visiblement du déclin. Avions-nous donc mal calculé ? Il était trop tard pour revenir en arrière et rejoindre Ajaccio. De plus, le parcours de notre route nous avait suffisamment montré que nous ne trouverions aucun endroit pour atterrissage de campagne sans faire de la casse et risquer notre vie. Nous nous regardions ! Allons, pas d'hésitation, cent tours de plus au moteur pour gagner du terrain et fonçons droit sur l'île Maddalena, où on nous a indiqué un terrain de secours. Nous approchons, nous avons perdu de l'altitude pour mieux voir, nous scrutons tous les recoins de l'île : rien à voir qui ressemblât à une plaine, pas un pouce de terrain qui se prêtât aux manoeuvres d'un atterrissage si sommaire soit-il, mais un immense rocher déjà couvert d'ombre et des récifs sur lesquels la mer vient se briser. Spectacle sauvage et angoissant !

La situation devient critique. Il nous faut à tout prix continuer jusqu'à Terranova, c'est la seule issue, notre vie en dépend. Pauvre Edmond qui nous suit sans comprendre ! L'ombre envahit tout, un horizon lointain laisse traîner sur les flots une vague lumière sur laquelle s'acharnent d'immenses taches noires qui semblent sortir de l'abîme. Nous tenons tous deux, mon compagnon et moi, les yeux cramponnés à notre carte et au sol, pour repérer sans une seconde de retard les deux couloirs des vallées qu'il nous reste à franchir pour aboutir à Terranova, sans devoir reprendre de la hauteur et perdre inutilement un temps dont toutes les minutes valent de l'or.

C'est à peine si le soir tombé nous permet de lire nos cartes, nous n'en avons plus besoin du reste, nous avons vu l'endroit précis où l'aérodrome sauveur est inscrit : c'est là, peu après cette dernière montagne que nous devons longer, près de la ligne de chemin de fer, à proximité du golfe et de la ville.

Les contours généraux du sol se dessinent encore avec assez de netteté aux ultimes lueurs du crépuscule. Mettons de côté cette carte devenue inutile, elle s'est imprimée toute entière dans nos yeux et hâtons-nous. Dans trois ou quatre minutes nous y serons : quatre minutes bien longues. Une angoisse indescriptible m'envahissait, je pensais à Edmond qui nous suivait, et qui devait certainement être en proie à des sentiments bien tragiques. Sans doute nous avait-il voué une confiance illimitée, mais à cette heure si mystérieuse, dans l'impossibilité où il était de savoir si ce vol de nuit touchait à sa fin, ou s'il se prolongerait longtemps encore, que devait-il penser ? Ne devait-il pas tout craindre ? N'allait-il pas s'affoler ? M. Van Damme se faisait identiquement les mêmes réflexions, qu'il me répéta tout haut en ces termes :

— *Pour nous, ce n'est rien, j'ai l'expérience des vols de nuit et j'atterrirai toujours bien, mais que va faire Edmond ?*

Je voyais déjà le *Pélican* en pièces, à moitié écrasé au sol, et son pauvre pilote avec un bras cassé et une blessure au front. Puis, je me reprenais définitivement à la pensée, toute d'une confiance absolue, que des centaines de coeurs fervents en Belgique et au-delà s'élevaient tous les jours au ciel pour nous en une prière suppliante, pour demander et obtenir que notre entreprise missionnaire réussisse au mieux. C'était donc une certitude : nous ne courrions aucun danger. Et il n'arriverait exactement que ce que le Bon Dieu permettrait pour notre plus grand bien, et selon ses intentions infiniment sages et salutaires. Le calme parfait avait repris le dessus. Et voilà que des feux en grand nombre s'allument devant nous : c'était la ville de Terranova ! L'aérodrome devait donc être tout à côté. Mon compagnon remarqua au loin sur la droite d'autres lumières.

— *Ne serait-ce pas là-bas ?* dit-il, *le terrain est indiqué sur la droite de la ville.*

— *Non, non,* lui dis-je avec assurance, *c'est là devant nous, ici en dessous de nous, à cinq cents mètres... Vite, manoeuvrons pour l'atterrissage.*

On ne voyait que vaguement un terrain où il était impossible de distinguer autre chose qu'une bande allongée, bordée d'un côté d'un filet d'eau et de l'autre d'une rangée d'arbres élevés.

— *Alors, on se pose ici ?* me demande mon voisin.

— *Oui, oui, c'est le terrain d'atterrissage, allons-y face à la mer. S'il y a du vent, il ne peut venir que de là.*

Nous coupons le moteur, exécutons un long virage pour nous mettre face au champ, puis une glissade sur l'aile pour nous affaïsser au plus vite et nous y sommes à peu près, quand les yeux de lynx de notre chef-pilote découvrent que l'endroit où nous allons toucher le sol est une terre bosselée et cultivée.

— *Vite, du moteur et posons-nous plus loin.*

Et nous voilà en douceur à rouler sur un terrain très bon et très dur, très égal, où croît un excellent gazon de prairie. Nous gagnons vite la lisière du champ pour laisser l'espace libre au suivant. Nous sautons de la carlingue et fixons cet avion qui évolue encore. Que va-t-il se passer ? Lui aussi a coupé son moteur, il vire, fait une spirale, se rapproche du terrain. Il pique dans un plané visiblement trop accentué. Il est certain qu'il ne voit plus assez et que son appréciation visuelle est faussée. Il est pressé d'arriver au sol. Il y arrivera trop vite, il redresse légèrement son avion, mais trop peu.

Crac ! il est au sol, en dehors du champ, à l'endroit où nous voulions d'abord nous poser nous-mêmes. Il n'a pas rebondi, alors que normalement il aurait du faire un saut de mouton de dix mètres de haut. Il a redonné brusquement du moteur au moment du contact avec la terre et le voilà emporté à même le sol par la force de cette hélice qui le tire. On croirait de loin, dans cette obscurité, qu'il roule. C'est impossible, il est certain qu'il a fauché son train d'atterrissage. Et nous sommes là à regarder, sans distinguer, ce phénomène, quand nous le voyons faire un cheval de bois et se reposer à droite sur l'aile.

Pauvre *Pélican*, nous voilà beaux ! Enfin, l'essentiel c'est qu'Edmond soit indemne ! Il n'a rien, grâce à Dieu, mais il est très ému et un peu mortifié. Le côté droit du train d'atterrissage a été arraché net, le côté gauche est forcé, l'hélice, au moment de l'affaissement final, est venue toucher terre et a cassé une de ses pales. Tout le reste est intact.

Rien de grave donc... pour quelqu'un qui s'exercerait en Belgique à perfectionner ses atterrissages près d'une firme de construction d'avions. Mais nous partons pour le Congo en vol groupé et dans ces conditions il est autrement malencontreux d'attraper une *carafe* de ce genre sur un terrain de secours en Sardaigne, Campo-Di-Fortuna, comme nous entendons dire autour de nous en une langue mélodieuse.

Il était cinq heures dix. La nuit était à peu près tombée. Quinze postes militaires nous avaient aperçus et avaient signalé nos avions qui piquaient droit sur Terranova. Les autorités militaires de la base d'hydravions accoururent dare-dare à la rencontre des visiteurs insolites que nous étions. Nous leur paraissions particulièrement suspects pour avoir osé traverser à la nuit tombante une zone militaire avec des avions étrangers. Ils exigèrent nos passeports et firent examiner nos bagages au bureau de la douane, sous les yeux du commissaire de police.

Puis nous fûmes escortés jusqu'à un hôtel en ville. Et dans toute cette confusion, il fallait se débrouiller ! Je tâchai de leur expliquer, dans un latin qu'ils ne parvenaient pas à comprendre, que nous avions été pris par l'obscurité, que nous avions cherché vainement un terrain de secours à San Maddalena et que, nous trouvant dans une situation sans issue, force nous avait été, pour échapper à la mort, de traverser en ligne droite la zone interdite.

Grâce à des officiers qui connaissaient quelques bribes de français et à un commandant qui le parlait bien, grâce aussi à un garçon d'hôtel qui possédait parfaitement l'allemand, je vins à bout de mon discours latin. Et tout s'arrangea.

Note : A l'occasion d'un voyage ultérieur en Algérie, M. Van Damme parvint à expliquer l'énigme de cette prétendue plaine d'atterrissage de San Maddalena. D'Ajaccio une indication erronée avait dirigé les aviateurs sur l'île San-Maddalena, alors qu'il existe, dans le sud de la Sardaigne, un cap San-Maddalena où M. Van Damme découvrit en effet une vague ébauche de terrain de secours.

Restait la question du dépannage. Et d'abord celle de l'hélice.... Nous avons empaqueté soigneusement à Anvers tout ce qui pouvait nous être nécessaire ou utile en route, excepté l'hélice de réserve. A onze heures du soir, un télégramme partit pour l'Antwerp Aviation Club demandant de nous faire apporter en avion le lendemain, par M. Hansez, notre hélice de rechange.

Après une journée si mouvementée, nous méritions un peu de repos. Dans le silence de ma chambre d'hôtel, je me mis à dire mon chapelet, en méditant sur la volonté supérieure de la Providence qui menait notre voyage par des voies mystérieuses...

Le lendemain, je célébrai la Sainte Messe dans l'église la plus rapprochée, en actions de grâces pour tout ce qui s'était passé durant notre voyage mouvementé de la veille. Je promis à Monsignore

Cimino, curé de la paroisse, de venir chanter le salut, le soir, et de lui chanter le lendemain dimanche ses deux messes, puisque son vicaire était malade.

Quand j'arrivai au champ d'aviation, je fus agréablement surpris. Mes deux compagnons s'étaient rendus en inspection auprès de l'oiseau à la patte blessée, pour voir par quelle sorte de stratagème on parviendrait à le remettre sur pied. De plus, une grande activité régnait dans les ateliers de la base militaire d'hydravions où toutes les compétences avaient été mobilisées à notre service par la bienveillante et spontanée serviabilité du commandant. Un technicien avait même été rappelé de congé pour venir réparer notre train d'atterrissage. Il n'y avait pas de doute, tout irait parfaitement. Pour mettre le comble à notre joie, la réponse à notre télégramme de la veille nous parvint dans la matinée. Elle disait : *Hélice détournée d'Alger arrivera ce samedi à Ajaccio hydravion Air-France. En sortirez-vous ? Répondez.*

Voici ce qu'il s'était passé. Immédiatement après notre départ, on avait expédié d'Anvers à Alger l'hélice oubliée. A la suite de notre cri d'alarme, on avait entrepris des démarches durant la nuit même à Anvers pour la détourner de sa destination et la faire transporter par un hydravion de l'Air-France d'Alger à Ajaccio. C'était une solution idéale.

Nous irions la chercher avec le *Phalène*. L'après-midi, après un orage bien fourni, nous retournions à Ajaccio, M. Van Damme et moi, pour aller chercher notre hélice qui devait y arriver. Mais elle n'arrivait pas. On apprit alors que l'hélice avait quitté Anvers par chemin de fer, en destination de Marseille - étant donné que le chargement de la Sabena était complet - et qu'elle était sur le point de quitter Marseille pour rejoindre Alger par les services de l'Air-France. Nous donnâmes l'ordre de l'amener par hydravion à Ajaccio. Ce retard nous obligea à passer la nuit à Ajaccio, patrie de Bonaparte, où l'on parle français comme en France même, tandis qu'Edmond se morfondait en son hôtel de Terranova, où l'on ne parlait à son grand désespoir que l'italien ou l'allemand.

J'ignore comment les offices de monsieur le curé de Terranova se sont déroulés à mon défaut en ce dimanche 24 octobre, mais à Ajaccio on refusait de me laisser dire la messe.

Nous étions arrivés la veille à belle allure, dans la confiance que nous rentrerions le même soir et j'étais venu, comme on le pense, en aviateur. J'eus toutes les peines du monde pour me faire admettre comme un prêtre et un missionnaire authentique. Les preuves péremptoires de mon rang étaient restées à Terranova : soutane, col romain, bréviaire, celebret. Après avoir parlementé longtemps, je fus admis sur la foi de ma carte d'identité et de mon passeport à célébrer la Sainte Messe, mais le vieux curé ne se fit pas faute de me répéter avec sévérité que c'était bon pour une fois et uniquement parce que c'était dimanche.

A une heure de l'après-midi, nous étions rentrés, en possession de notre hélice, chez nos amis italiens, et encore sous le charme de l'accueil extraordinairement obligeant et courtois que nous avaient réservé les membres du club d'aviation d'Ajaccio et tout particulièrement leur sympathique moniteur M. Choron.

Le soir, le télégramme suivant partait pour Anvers : *Retardés samedi et dimanche à cause du JHS, avons de quoi réparer, continuons demain lundi sur l'Afrique.*

Lundi 25 octobre. On travaille ferme aux ateliers militaires pour réparer le train d'atterrissage du *Pélican*. Autant l'accueil de vendredi soir a été défiant, autant aujourd'hui nous sommes entourés d'aide et d'une sympathie grandissante. On a compris que nous étions dans la peine. A onze heures du matin, tout est prêt, le dernier écrou est serré, la dernière goupille est placée, la dernière couche d'émaillite est étendue. Tous nos papiers de douane et autres ont été réglés pour le départ, la protection météorologique nous a été remise, les pleins d'essence et d'huile sont faits.

Les règles de l'hospitalité la plus chevaleresque ont été observées à notre égard. On ne demande qu'une chose, c'est que le lieutenant qui a dirigé les travaux puisse faire un tour d'essai, en compagnie de M. Van Damme, dans le *Pélican* remis à neuf. L'essai est concluant. Ces messieurs sont plus heureux que nous du service qu'ils ont pu nous rendre. Et, en dehors du prix de l'essence qui nous a été livrée, on ne souffre pas que nous prononcions seulement le mot de paiement pour les travaux effectués et les services innombrables rendus durant ces jours. Si c'est ainsi qu'on reçoit les hôtes en terre italienne, je m'empresse de crier à tous mes collègues dans l'aviation :

— *Si un jour vous tombez en panne, allez choir en Italie.*

Cette chaude sympathie nous reconforta durant ces heures d'épreuve. J'ai raconté plus tard en congolais à nos séminaristes cet incident de notre voyage. En entendant le récit de cette générosité et de ce désintéressement dont nous avons été l'objet de la part de ces messieurs en terre étrangère, une salve d'applaudissements partit, toute faite d'admiration.

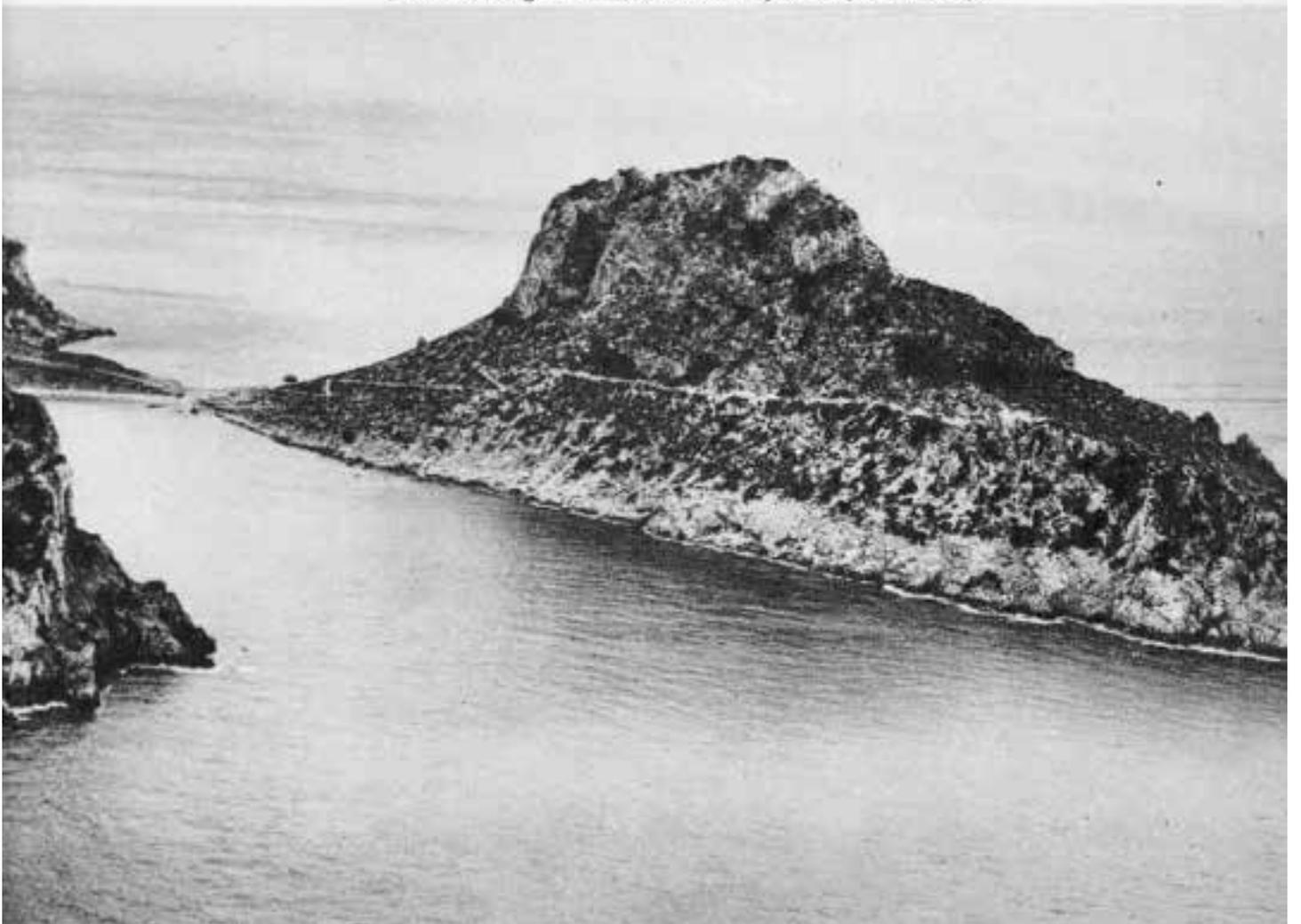
A onze heures vingt-cinq nous prîmes congé de nos amis pour partir à la conquête de nouveaux horizons. Nous avons inscrit dans nos carnets de bord : *De Terranova à Bône en Algérie, cinq cents kilomètres, en moins de quatre heures de vol.*

La route serait-elle enfin sans détours ?....





La Corse.
Les Iles Sanguinaires, en face d'Ajaccio. (Air France).





Les avions prêts au départ sur le champ d'aviation d'Ajaccio.
Ajaccio.



Verso Oristano et Cagliari

Nous traversons la Sardaigne. Le temps n'était pas des plus radieux. Nous longions de gros orages et nous les contournions. Les nuages se traînaient sur les pics. Nous nous fauillions dans la vallée qu'empruntait le chemin de fer en orientation sud-ouest, vers la côte ouest de l'île.

De là, nous longerions le littoral pour piquer droit sur l'Afrique. Edmond nous suivait, très fidèle, très vaillant, ne s'écartant pas, ne se faisant pas chercher ni tirer l'oreille. Nous voilà en bordure de la mer, direction sud. Nous frôlons à notre gauche le mont Urliga, élevé de mil quatre-vingts mètres et nous nous engageons au-dessus de superbes vallées habitées et fertiles. Nous survolons la ville très jolie de Cabras, que borde un lac aux eaux claires.

Le temps se gâte, on ne voit plus guère. Nous descendons à sept cents mètres, à cinq cents, à deux cents. Des nuages bas, de la bruine, de la pluie, et là-bas au-dessus de la mer, où nous devrions passer sur la pointe du cap Delia-Frasca, un vrai rideau impénétrable. Qu'allons-nous faire ? Faudra-t-il changer d'itinéraire et rentrer vers l'intérieur de l'île, pour s'orienter le long de la nouvelle vallée du chemin de fer, qui s'étale sous nos yeux au sud-est, vers la ville et le terrain d'atterrissage de Cagliari, au sud de la Sardaigne ? Mais ce Cagliari est de nouveau une zone militaire interdite au survol, et des plus strictes. Terranova, dans nos déboires, nous a bien accueillis, mais en sera-t-il de même là-bas, où on trouvera certainement que sous des allures innocentes nous nous permettons absolument trop de familiarités : nous allons être pris pour de dangereux espions. Pendant que nous discutons au sujet de la décision à prendre, non seulement le temps se gâtait et nous étions déjà en pleine pluie avec visibilité réduite au minimum, mais nous avons aussi oublié de contrôler la marche de notre compagnon. Edmond est-il là ? Un coup d'oeil, rien à voir. C'est à peine si l'on aperçoit vaguement la côte que nous avons abandonnée et nous sommes à cent mètres au-dessus de l'eau, en pleine mer. Une anxiété plus forte que toutes celles que nous avons vécues jusque là s'empare de nous.

Demi-tour, à la recherche d'Edmond. Demi-tour, demi-tour... jusqu'à l'endroit où nous l'avons repéré pour la dernière fois. Qu'est-il devenu ? Il n'est pas possible qu'il soit passé devant nous, ou à côté, sans que nous l'ayons vu. Il est donc derrière nous, ou il a dévié, ou il a lui-même fait demi-tour, ou bien, Dieu sait !..., ne serait-il pas... ? Mais non, c'est ridicule une supposition pareille... non, non, cela n'est pas possible, non, il ne lui est pas arrivé malheur !

Nous volons à tire-d'aile vers la côte en rase-mottes, dans l'atmosphère la moins brumeuse possible, pour permettre à Edmond de nous découvrir, dans l'hypothèse improbable qu'il serait encore à notre recherche. Mon compagnon et moi nous ne parlons plus, nous avons visiblement les mêmes préoccupations sinistres, inutile d'échanger par la parole des appréhensions qui nous sont communes. Nous scrutons l'horizon et il reste muet : rien, rien, rien... *Edmond est tombé à la mer !* pensai-je tout haut, avec dans la voix une intonation angoissée.

Et je me disais qu'une grande crainte subite, jointe à l'inexpérience dans une situation apparemment sans issue, pouvait très bien avoir causé cet affolement fatal. Pourquoi étions-nous donc partis de Belgique dans ces conditions de préparation trop précaire ? Pourquoi avons-nous commis cette imprudence, et cette folie, et ce coup de tête ? N'y aurait-il réellement pas eu moyen de faire transporter nos avions par bateau plutôt que d'entreprendre un raid aussi périlleux ? Et d'ailleurs, pourquoi avait-il fallu que je me misse en tête de faire de l'aviation ? Des gens sages ne m'avaient-ils pas dit que l'aviation missionnaire était une folie et une utopie ? Les insurmontables difficultés que je n'étais parvenu à surmonter que par l'effet du plus pur entêtement n'étaient-elles pas un

signe évident que j'aurais dû renoncer depuis longtemps déjà à tous ces plans ? Quel malheur épouvantable, décisif, sans remède ! Le *Pélican* perdu, corps et biens, avant même d'avoir quitté l'Europe ! Et Edmond, ce pauvre jeune homme, si plein d'enthousiasme et d'avenir, disparu à tout jamais ! Quelle triste chose ! Quel coup pour tous les êtres chers qu'il venait de quitter en Belgique ! Il était assuré sans doute, mais qu'est-ce qu'un demi-million pour une mère qui perd son enfant et pour une famille qui se voit privée d'un fils et d'un frère en qui elle avait mis tout son espoir ! Et moi-même, qu'allais-je devenir sous le poids d'une responsabilité pareille ?

Toutes ces pensées me traversaient l'esprit avec la rapidité de ces éclairs que je voyais devant moi sillonner et déchirer un ciel noirâtre et tout bouleversé. Ces réflexions bizarres n'avaient duré qu'une fraction de seconde, et mon compagnon n'avait entendu que cette unique parole lancée sous l'impression d'une peur irraisonnée : *Edmond est tombé à la mer !* Allons, me dit-il, visiblement anxieux lui-même :

— *Edmond est plus avisé que cela, il a fait demi-tour, et nous allons le rejoindre, piquez droit vers l'extrémité de cette montagne, c'est là que nous l'avons vu pour la dernière fois et tenez bien votre avion, il fait mauvais.*

Il pleuvait par instants, et nous traversions à cinquante mètres du sol, sous les secousses des bourrasques, ces rideaux de pluie nous fouettant en rafales. Nous avions le vent à peu près dans le dos, cela donnait à notre coursier aérien, à une telle proximité du sol, une allure vertigineuse d'ouragan déchaîné. Sans compter que nous avions trop peu d'altitude pour étendre au loin nos regards, la vue ne portait pas dans cette atmosphère surchargée.

— *Repérons bien nos terrains pour l'atterrissage, ajouta M. Van Damme, nous en aurons besoin tantôt pour nous-mêmes. Mais survolons la vallée en tous sens aussi longtemps que c'est possible, il faut que nous retrouvions Edmond.*

— *Le voilà, criai-je, il est à terre ! Voyez ce point blanc qui brille, non loin du lac, c'est lui !*

Ce n'était pas lui du tout, j'avais cru voir les reflets d'aluminium de l'avion, c'était une grande flaque d'eau qui donnait ces miroitements. Nous continuions à tourner, vent dans le dos, vent debout, vent de côté, projetés en tous sens, bousculés, angoissés. Nous avions au-dessous de nous de toute part quantité de terrains où l'atterrissage était possible, des prairies où paissaient deci delà quelques troupeaux de chèvres, des terres en jachère et couvertes d'une quelconque végétation de mauvaises herbes, de grands lopins de terre cultivable avec des broussailles clairsemées et courtes, tout cela comme le plus beau des billards, au moins en apparence.

Nous avions à peu près terminé le sondage de toute la plaine et nous allions décider de nous poser, quand mon compagnon aux yeux clairs, toujours lui, étendit le bras devant mes yeux en travers de la cabine, me montrant du doigt un objet. Je braquai avec avidité mes yeux dans cette direction. Il faisait plus clair, la pluie et les nuages se dissipaient progressivement.

— *Oui, c'est lui, le voilà, fis-je, en proie à une grande émotion, mon Dieu, il est sur le dos ! Il a capoté ! N'est-il pas en dessous de son appareil ?*

Nous arrivâmes au-dessus du *Pélican* à très basse altitude. Edmond était debout à côté de son appareil au milieu de quelques autres personnes, l'avion était dans sa position normale.

J'avais heureusement mal vu, Edmond avait peut-être fort bien atterri. *Deo gratias !*

Un tour de plaine à cette altitude réduite nous prouva que nous pourrions nous poser, prudemment sans doute mais sans danger, sur ce champ de fortune.

Et nous voilà ! Quel soulagement ! Par quelles transes nous venions de passer !

L'explication ne fut pas longue : Edmond nous avait perdu de vue par ce temps trop bouché et à cause de son trop grand éloignement. Au lieu de s'engager au-dessus de la mer dans ces conditions pour une traversée qui allait durer presque deux heures, il avait immédiatement et très sagement décidé de profiter des beaux terrains d'atterrissage qui lui tendaient les bras.

— *Félicitations, mon cher, vous êtes un as ! On a bien eu un peu la «frousse» pour vous, mais on est fier de vous. Seulement, jeune homme, vous êtes prié de nous serrer les talons d'un peu plus près désormais.*

— *Oui, mon Commandant*, répondit le *Troubadour*, avec une bonhomie et une assurance qui nous fit partir d'un rire de soulagement.

Une nouvelle fois nous revivions cet adage, devenu un des premiers principes en aviation, que : *Rien ne s'oublie si vite qu'un danger évité !*

Nous ne tenions guère à nous éterniser dans ces vallées enchanteresses de Cabras, d'Oristano et de Simaxis, dont je consultais les noms avec curiosité sur la belle carte anglaise au 1 000 000^{ème} que nous avaient procurée au départ d'Anvers les soins empressés de M. Hoebanckx, l'agent des Essences A. P. C. Je m'amusai même à déchiffrer sur cette carte le nom d'une petite île en face de nous, et qui s'appelait Issola-di-Mal-di-Ventre, c'est-à-dire l'île du *Mal de Ventre*. Je ne sais pas en quoi le nom, très peu poétique, de cet îlot qui a dix-huit mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer, peut être utile aux aviateurs, sinon pour les dérider en des moments d'ennui.

La vie me semblait de plus en plus drôle.

Nous allions, paraît-il, au Congo belge en avion et nous nous trouvions à parader avec nos deux Caudron dans ces plaines de la Sardaigne. Nous étions là comme des gens qui se sont trompés, et qui se croient dans la vallée de Josaphat pour y attendre le jugement dernier et la vie éternelle. Nous aurions pourtant mieux fait de voguer à pleines voiles vers les côtes d'Afrique. Ce n'était pas le désir de partir qui manquait. Mes compagnons étaient en conversation avec je ne sais qui. Moi, je n'avais aucune envie de recommencer à m'aboucher avec ces frimousses italo-saraignoises, grandes et petites qui, accourues processionnellement et à la débandade des agglomérations voisines, menaçaient de remplir la plaine comme une nuée de sauterelles. Cela ne m'intéressait pas du tout.

Tout ce monde paraissait pourtant très sympathique. J'étais maussade. Il fallut pourtant bien s'exécuter, il y avait des personnalités. Les deux bourgmestres d'Oristano et de Cabras, me furent présentés. Je m'empressai de leur rendre les hommages dus à leur rang et de leur soumettre les carnets de route des deux avions à viser et à signer, reconnaissance d'autorité et signe de déférence qui leur plut beaucoup. Et c'est ainsi que cette page du livre de bord, ornée déjà des signatures et cachets de Terranova, puis visée par les autorités communales de Cabras, et qui devait s'enjoliver encore le soir même à Cagliari, serait une des mieux remplies et des plus originales de tout notre voyage : *Visio atterare a Monserrato per cattivo tempo, il 25-10-37*. Et là-dessus nous étions libres de faire tout ce qu'il nous plaisait, excepté de nous livrer à une propagande antifasciste.

Il eût fallu pouvoir se décider tout de suite. Nous n'avions pas les éléments : il eût fallu savoir quel temps précis il faisait sur les côtes d'Afrique. Et nous risquions d'arriver trop tard. L'horizon n'était d'ailleurs pas entièrement nettoyé.

— *Oui*, dit notre guide devenu prudent, *si nous ne voulons pas rééditer l'atterrissage nocturne de Terranova, qui pourrait d'ailleurs être un amerrissage sur la Méditerranée en vue des côtes d'Algérie, et si d'autre part nous ne voulons pas prendre racine ici pendant une longue après-midi, nous devons nous informer des possibilités d'atterrissage dans le sud de la Sardaigne, le plus loin possible. Et puis, de là, demain à la pointe du jour, nous partirons par un beau temps qui ne*

nous quittera plus jusqu'au Congo. Nous mettrons les bouchées doubles. On «crachera dans ses mains», on se calera sur les sièges, et on «gazera». Il s'agit de rattraper le temps perdu.

Il prêchait à des convertis, nul plus que nous ne désirait doubler les étapes et regagner ces journées passées avec une désespérante lenteur. Mais Edmond autant que moi nous étions devenus très sceptiques :

— *Ne blaguez pas, M. Van Damme, votre programme est trop beau pour être vrai.*

Attendons les événements et nous ferons pour le mieux. Nous ne connaissons pas l'avenir. De fait, depuis notre départ d'Anvers, pas une seule de nos journées ne s'était déroulée comme elle avait été préparée et prévue.

Il n'y avait dans tout le sud de l'île que l'aérodrome de Cagliari. Nous savions bien que c'était une des zones militaires les plus strictement interdites du globe terrestre, mais nous avions tellement envie de partir et d'avancer un peu plus loin pour nous rapprocher un tant soit peu du but, que nous fîmes les innocents.

Un grand monsieur, très affable et d'une courtoisie remarquable, qui venait d'arriver en auto, et que nous connûmes pour être le Chevalier Nesti, le secrétaire de son Excellence le Préfet de Cagliari, nous fit savoir qu'il y avait à Cagliari un aérodrome militaire et celui-là était inabordable. L'autre aérodrome était un terrain de secours civil, ouvert même aux étrangers dans certains cas particuliers, moyennant autorisation préalable. Monsieur le Chevalier Nesti se mit obligeamment à notre disposition pour nous conduire à Cabras, éloigné de cinq kilomètres, aux fins de nous mettre en relation téléphonique avec le commandant de l'aéroport à Cagliari.

Monsieur Nesti est un homme très distingué, de conversation agréable et variée, parlant le français avec assez d'aisance et désirant qu'on lui parle latin pour la satisfaction de se rappeler ses études d'humanités anciennes. Je ne dis pas cela pour flatter le secrétaire de son Excellence le Préfet, mais parce que la compagnie de cet homme simple et digne à la fois, lettré, bon et charitable, m'a été très agréable. Je sais bien que le Chevalier Nesti lira ces lignes quand elles seront publiées, puisque je me ferai un plaisir et un devoir de les lui envoyer. Je regrette de n'avoir pas pris sur les lieux de notre atterrissage de campagne une belle photo où monsieur Nesti aurait figuré en bonne place.

Nous n'obtînmes au téléphone que d'excellents renseignements météorologiques sur la région de Cagliari et pour le reste, nous dit-on, soi-disant de la part du commandant de l'aéroport, il n'y avait aucune difficulté pour atterrir au terrain de secours de Monserrato. Nous ne comprenions rien à cette extraordinaire facilité qui nous était accordée, alors que nous aurions dû nous attendre à de grosses objections.

Donc, nous allions partir. Nous n'avions pas compté avec l'émotion non encore apaisée d'Edmond. La mine douteuse d'un horizon encore quelque peu troublé lui enleva toute assurance. Nous lui proposâmes, pour se remettre d'aplomb, de passer dans le *Phalène* que M. Van Damme piloterait et agrémenterait bonne humeur invincible, je prendrais place jusqu'à Cagliari dans le *Pélican*. Trois quart d'heure plus tard nous atterrissions à l'aérodrome de Monserrato, situé à vingt kilomètres environ du centre de la grande ville de Cagliari qui est, comme nous le savons, une zone militaire qu'aucun étranger n'a le droit d'approcher.

Il était deux heures un quart de l'après-midi quand le *Phalène* et le *Pélican*, en se posant l'un après l'autre sur le gazon desséché de cette plaine d'aviation, vinrent jeter l'émoi au milieu d'un troupeau de moutons occupés à paître paisiblement les quelques herbes qui s'y trouvaient encore. Ce fut la débandade, et une course affolée en tous sens. Aviateurs aussi bien que troupeau et berger

ne savaient plus que faire pour s'éviter les uns les autres. Ce fut le premier moment d'émotion, d'autres suivraient. Le gros morceau venait d'être pour les pauvres brebis apeurées, nous aurions notre tour. On peut expliquer que ces brebis se soient montrées si peu disciplinées, nous apprîmes bientôt que, non seulement Cagliari n'était pas habitué à recevoir la visite d'avions aux moteurs ronflants et aux vitesses d'atterrissage si grandes, mais que cette plaine était uniquement réservée à une école de formation pré-militaire de vol à voile où par conséquent évoluaient seuls, en douceur et avec grâce, d'inoffensifs et silencieux planeurs.

Quand nos avions vinrent prendre place l'un derrière l'autre, majestueusement et sans l'ombre d'une hésitation, devant les hangars, cet aplomb dut paraître à messieurs les Italiens morgue et impudence. Deux méprisables petits avions de tourisme, immatriculés sous des marques de nationalité belge, venant ainsi sans crier gare troubler ces solitudes sacrées et commettre l'inconcevable indiscretion de venir voir ce qui se passait en ces lieux, où s'organisait dans la force du secret la défense aérienne et navale du territoire ! Entre temps, durant l'espace d'une demi-heure environ, nous fûmes complètement négligés. Nous avions beau tendre à des sortes de gardiens nos carnets de route à viser pour trouver moyen de nous aboucher au moins avec quelqu'un. C'était peine inutile, on nous signifiait dans une langue, qui devait ressembler à de l'italien comme le breton ressemble au français, qu'il y avait d'autres responsables, et qu'ils étaient là-bas... Et de fait, là-bas il y avait de l'affairement et de l'émoi : nous voyions passer et repasser des silhouettes rapides derrière les hangars, les habitations des gardiens et le logis du chef d'aérodrome.

Notre arrivée insolite avait provoqué subitement un branle-bas général, comme si nous étions venus avec nos deux Caudron prendre la ville de Cagliari d'assaut. Et puis aussi, nous entendions des sonneries téléphoniques qui se précipitaient, des voix qui montaient... Nous nous regardions, nous aurions donné gros pour pouvoir reprendre en sourdine notre envol, et regagner sans coup férir les plaines d'Oristano et de là, le lendemain à l'aube, nous aurions eu champ libre pour nous échapper à notre aise vers les cieux d'Afrique qui nous attendaient depuis plusieurs jours et vers lesquels nos coeurs et nos ailes soupiraient. Une fois de plus, il n'y avait rien d'autre à faire qu'à patienter et faire bonne mine à mauvais jeu. Nous nous disions pour nous consoler : *Le Chevalier Nesti sera rentré ce soir de sa randonnée en auto, puisqu'il a même eu l'obligeance de nous inviter à dîner chez lui, si nous en avons les loisirs. Lui, du moins, sait dans quelles conditions nous avons dû interrompre à Oristano notre voyage vers l'Afrique et comment nous avons été amenés à l'orienter malgré nous vers Cagliari. Son témoignage fera foi sans doute. Tout n'est donc pas perdu.*

Je sortis mes cartes, mon rapporteur, ma règle à calcul et un beau crayon à mine rentrante et j'étais tout sur le fuselage du *Phalène*. En attendant la possibilité d'un arrangement, on pouvait déjà préparer le nouvel itinéraire et calculer de nouveaux caps. Je relus avec un brin d'amertume la page du cahier préparée le matin au départ : Terranova-Bonorva : 80 km en 32 minutes. Cap au compas : $231^\circ + 6^\circ + 3^\circ$. Tout y était : cap géographique, déclinaison magnétique, déviation, il n'y avait que l'erreur de dérive qui se corrigeait en vol à la lecture du dérivomètre. Bonorva-Portoscuso : 140 km en 56 minutes. Cap au compas : $194^\circ + 6^\circ + 4^\circ$. Portoscuso-Bône : 265 km en 1 heure 46. Cap au compas : $190^\circ + 6^\circ + 4^\circ$. Bône (Algérie). Aérodrome à 4 km au sud de la ville, environ 400 m sur 600 m, entre rivière et chemin de fer. Manche à vent sur hangar. Avertir douane. Attention aux poteaux téléphoniques au nord-est et au câble électrique du chemin de fer à l'ouest. Il s'agissait bien pour le moment de poteaux téléphoniques ou de câble électrique ! Tout le réseau téléphonique de Cagliari était en effervescence à cause de nous et il y avait, sans câble, beaucoup d'électricité dans l'air. Mes compagnons sortaient les valises et ce qui pouvait nous être nécessaire

pour la nuit, car nous allions sans aucun doute être conduits en lieu sûr et sous escorte, comme à Terranova le soir de notre arrivée. Ils prenaient les carnets de route et les carnets de passage en douane pour être prêts à les présenter à toute réquisition, ils bouclaient les portes des cabines pour laisser les avions et leur contenu en sûreté.

M. Van Damme ne parlait plus de mettre les bouchées doubles, ni de *cracher dans ses mains*, ni de se caler sur les sièges pour mieux *gazer*. Il faisait des réflexions très prosaïques et sans enthousiasme sur les jours qui passaient, sur un voyage qui n'avancait pas et sur le retour très prochain de l'avion Sabena qui devait le ramener en Belgique. Je ne disais rien, je grinçais des dents en silence, sans colère, sans exaspération, sans impatience, mais seulement avec une décision ferme d'aboutir et la certitude que notre expédition missionnaire réussirait. Plus il y a de difficultés et de contretemps, plus est grande l'assurance calme du succès et plus tenace aussi la conviction fortifiante que nous sommes conduits, à l'encontre de nos plans et vers le but, par plus Sage et plus Puissant que nous. Il faut un peu d'entraînement à cet état d'âme. Pour la cause de l'Eglise missionnaire et pour le triomphe de l'idée d'une aviation apostolique, restons acharnés à la tâche !

Je pris mon crayon à mine rentrante, je traçai sur la carte une ligne droite qui semblait fendre les flots de la Méditerranée, de Cagliari à Bône. J'y appliquai mon rapporteur, puis ma règle à calculer et je me contentai de noter : Bône cap compas $209^\circ + 6^\circ + 4^\circ = 219^\circ$, 300 km. Cette merveille de crayon noir, qui s'appelait aussi le *Pélikan* comme l'autre, avec la seule différence d'un k au lieu d'un c, et qui suçait ou crachait à plaisir la mine qu'il recelait dans son estomac, intéressait beaucoup les six ou sept curieux qui étaient venus m'entourer.

J'eus l'impression qu'il les intéressait presque trop. Brusquement, on vint m'appeler : la douane et la gendarmerie, en grande tenue, étaient là et désiraient nous voir. Je laissai tout, cartes, cahier, rapporteur, règle à calcul, et... crayon *Pelikan*.

Quand je revins, mon crayon noir *Pelikan*, jaloux sans doute de son grand frère, s'était envolé. Il fut inutile d'essayer d'interroger dans quelle direction il avait pris son essor. Tous ces garnements, habitués du vol à voile ou sans voile, prirent des façades contrites et humiliées, autant que souverainement étonnées. Personne n'avait rien vu, et ils se mirent à chercher avec zèle en fouillant le gazon où aurait pu tomber et se perdre mon beau crayon noir. Ce désagrément, qui à cause des circonstances dans lesquelles nous nous trouvions m'était très sensible et qui était le second du genre en terre de Sardaigne, me rappelait la boîte de vivres de réserve subtilisée dans l'avion d'Edmond par une série de jeunes traîneurs, nu-pieds et à la bohémienne, qui avaient envahi le terrain de secours de Terranova lors de notre atterrissage malencontreux et avaient ainsi exploité notre malheur.

Après la visite des douaniers et interrogatoire par un officier de police, j'étais allé me métamorphoser. Le fin M. Van Damme, qui doit en avoir vécu plus d'une dans sa vie d'aviateur, et qui avait cru voir que mon costume ecclésiastique faisait grande impression sur l'entourage à Terranova, m'en avait donné le conseil. Nous devons en effet nous attendre à comparaître encore et un représentant de la religion catholique peut compter être traité avec déférence sous le régime italien.

Je réapparus donc bientôt en soutane et manteau, sous la forme d'un Missionnaire bien moderne, aussi à l'aise quand il feuillette les pages de son bréviaire que lorsqu'il manie le stick de son avion personnel en partance pour les Missions d'Afrique. Cela m'attirait de la sympathie. Je le conçois du reste fort bien, une telle sympathie est fondée : le monde doit sentir que le prêtre, tout en restant au-dessus de lui par le spirituel, sait aborder avec sympathie tous les domaines du progrès matériel et y maintenir le prestige de l'Eglise.

Nous fûmes l'objet d'une parfaite affabilité de la part du commandant de l'aéroport militaire qui nous arriva en voiture vers cinq heures et demie du soir et qui s'exprimait, avec une dignité mêlée de familiarité, dans un français correct. La discipline rigoureuse qui régnait ici ne lui permettait pas de signer nos papiers de bord sans en avoir référé au préalable au Ministère de l'Air en Italie qui jugerait sans aucun doute, étant donné notre cas particulier, qu'il y avait lieu de nous autoriser à partir, mais qui était dans cette zone réservée seul compétent pour trancher. On pourrait procéder par télégrammes urgents, mais la multiplicité des différents services hiérarchiques qui auraient la chose en main à Rome ne laissait pas espérer une réponse avant deux ou trois jours. Le commandant écouta nos jérémiades avec intérêt, le temps perdu en France, le malencontreux accident de Terranova et les trois journées perdues là-bas, l'atterrissage forcé à Oristano qui nous avait menés ici - sans quoi nous serions à cet instant en Algérie - l'absolue nécessité dans laquelle nous nous trouvions, pour continuer notre entreprise, de conserver notre compagnon de route, au moins jusqu'après la traversée du Sahara, avant de croiser l'avion Sabena qui allait rentrer en Belgique, etc... etc...

— *A moins*, ajouta-t-il, *que je vous conduise chez le général qui a ici le commandement suprême de l'escadrille militaire et des aérodromes. Qui sait ? Il consentira peut-être à prendre sur lui la responsabilité de vous laisser partir avant d'en avoir référé à Rome.*

Et nous voilà dans la voiture du commandant. Une lueur d'espoir avait luit. M. Van Damme, un peu dégonflé, et Edmond suivraient avec un taxi qu'ils demanderaient par téléphone et on se retrouverait à l'Hôtel Moderne, en face de la gare.

J'avais mes pièces à conviction, mes cartes géographiques faisant foi des itinéraires suivis, les livres de bord, les carnets de passage en douane, les cartes d'identité de nous trois, les passeports. J'attendis une demi-heure dans une salle de ce bâtiment immense et somptueux qu'est l'Aéronautique militaire à Cagliari. Le commandant m'avait précédé chez le général avec tous mes documents.

Le sourire aux lèvres, il vint m'appeler pour m'introduire. Je fus reçu aimablement. Le général, qui était un homme de petite taille, au visage ouvert, aux yeux intelligents et au regard perçant, n'était pas en uniforme, ce qui lui donnait plutôt l'aspect d'un homme d'études dans son bureau. Il me tendit la main avec une nuance très nette de respect et de sympathie.

— *Bonjour, mon Père*, me dit-il simplement, *soyez le bienvenu ! Alors, vous partez pour les Missions d'Afrique avec des avions ?*

— *Oui, mon général, si vous voulez bien nous le permettre. Ce sont les premiers avions qui seront au service des Missions au Congo Belge.*

Et la conversation continua sur ce ton, mon interlocuteur s'intéressant à notre entreprise missionnaire, à ses modalités de réalisation, à nos espoirs de succès, pour finir par des félicitations chaleureuses pour une initiative si audacieuse et si conforme à notre époque moderne.

— *Au revoir, mon Père*, le commandant va mettre vos papiers en ordre pour que vous puissiez partir demain matin de bonne heure et l'on vous préparera à l'aérodrome une protection météorologique pour le trajet vers l'Algérie. Tous mes vœux !

J'éprouvais une joie très profonde. La bonté de cet homme, qui avait compris mon oeuvre missionnaire, me touchait très vivement. Je songeais à l'Afrique, mon champ d'apostolat. Demain je verrais donc enfin la *Terre Promise*.

Mais que devaient penser nos amis d'Anvers et de Belgique ? Un télégramme était parti de Cabras dans l'après-midi, pour annoncer l'atterrissage forcé à Oristano. Il en fallait un autre tout de suite,

pour annoncer l'arrivée de l'OO-MCE et de l'OO-JHS à Cagliari, ce qui démontrerait que cet atterrissage avait été sans conséquence, et pour avertir de notre départ du lendemain matin pour l'Afrique. Je courus au bureau des télégraphes. En sortant, je restai dans l'admiration devant une énorme et imposante statue de l'Immaculée Conception, érigée sur la place de la Poste. Toute de marbre blanc, et s'élevant sur son immense piédestal à une hauteur totale de plus de dix mètres, la Vierge terrassant le serpent domine tous les alentours et a visiblement pris sous protection cette belle cité moderne de trente mille habitants qui s'est consacrée à elle il y a quelque cinquante ans. Une importante inscription sous la statue rappelle cette consécration. Je pensai que les manifestations de la foi et de la piété catholiques à travers le monde sont bien touchantes et je confiai l'issue de notre voyage à Celle qui écrasa le démon.

A l'Hôtel Moderne je trouvai mes amis occupés à déchiffrer un interminable menu rédigé en langue italienne. Il fut décidé à l'unanimité, à cause des bonnes nouvelles que je rapportais de chez le général, qu'on prendrait de tout, depuis l'*Antipasto*, ou hors-d'oeuvre, jusqu'à la *Fessa di vitella* exclusivement. Ce dernier plat était réservé à notre seul Edmond, d'abord parce qu'il l'avait bien mérité ce jour-là, et puis pour nous permettre de lui décerner le beau nom de *Fesse-de-veau* qu'il retiendrait jusqu'au terme du voyage et qui nous amuserait beaucoup. La bonne humeur avait repris ses droits, la journée du lendemain s'annonçait au mieux: nous étions prêts à partir à la conquête du globe. Si nous avions dû envoyer ce soir-là un troisième télégramme à Anvers, nous l'aurions certainement libellé comme suit :

— *Moral équipage excellent.*



Au-dessus de la mer vers l'Afrique

Un taxi vint nous prendre à six heures précises du matin, c'est-à-dire à cinq heures de notre heure. Il faisait sombre, les nuages se bousculaient assez bas du côté de la Méditerranée, le temps était agité. Nous arrivâmes ainsi à l'aérodrome. Edmond n'avait pas parlé de tout le trajet, un peu parce qu'il dormait encore, un peu aussi parce que cette atmosphère maussade lui rappelait de fâcheux souvenirs.

Il avait été dit la veille qu'on mettrait *les bouchées double*. Et M. Van Damme tenait à son programme. Nous aurions déjà voulu être en l'air, et pouvoir pousser un *ouf* de délivrance. Cela ne tarda pas, je crois que ce jour-là, en guise d'acompte sans doute sur la chaleur des climats tropicaux que nous connaîtrions bientôt, nous négligeâmes à peu près de faire chauffer les moteurs. A 6 h 7 de notre heure nous tenions les airs. La feuille de météo qui nous avait été remise indiquait pour les côtes d'Algérie *Sereno* et une visibilité au sol d'environ vingt kilomètres. Cela s'améliorerait évidemment encore et nous aborderions l'Afrique par un temps radieux.

Le commandant nous avait indiqué, par un petit dessin tracé au crayon sur la carte, le couloir obligatoirement à suivre pour quitter la zone de Cagliari. Inutile de dire que le désir de rattraper le temps perdu nous poussait fortement à filer droit sur Bône, selon la ligne tracée la veille par nous-mêmes sur notre carte. Mais ces messieurs s'étaient montrés aimables à notre endroit. Ils avaient eux-mêmes des consignes rigoureuses à observer, le commandant, et surtout le général, avaient prouvé qu'ils n'agissaient pas par esprit de tracasserie. Leur brûler la politesse eût été un étrange procédé et une curieuse façon de les remercier de leur bon accueil.

Force nous fut donc de faire pendant plus de dix kilomètres un écart de 90° avec notre angle de route pour contourner le cap Saint-Elie et nous engager dans la Méditerranée en nous tenant à une assez longue distance de Cagliari et du cap Maddalena qui sont en zone défendue. Cela nous contrariait cependant, parce que le temps menaçait devant nous, dans cette direction du cap Carbonara.

Je pensais à Edmond et j'entrevois déjà l'éventualité d'un demi-tour, avec nouvel atterrissage à Cagliari, d'autant que ce demi-tour, cette fois, nous avions le devoir de ne plus l'attendre mais d'en prendre nous mêmes l'initiative, si les possibilités de poursuivre le voyage avec sécurité devenaient sérieusement douteuses. C'est à ce moment que me vint la tentation perfide de retourner à Ajaccio en Corse, puis à Marseille. Demain, nous serions en Belgique ! Notre plan devait se réaliser et se réaliserait, mais plus tard et d'une autre façon. J'eus honte de communiquer à mon compagnon de route ces idées baroques.

Il faisait très ouvert au-dessus de nous.

— *Si nous montions, dis-je, pour passer au-delà de cette couche nébuleuse qui veut absolument nous plaquer à la mer. Il fera serein là-haut et il fait tout de même beau en Algérie !*

— *Je veux bien*, répondit M. Van Damme.

En peu de temps nous avons atteint nos 2 000 mètres d'altitude. Edmond suivait.

J'avais calculé mentalement et réalisé au compas le nouvel angle de route qui devait nous ramener, par un crochet vers l'ouest, sur notre itinéraire initialement tracé à 219°. Ce devait être le moment, après dix-sept minutes de vol, de prendre ce cap calculé la veille et il faudrait le tenir avec précision jusqu'au bout pour arriver sans trop d'écart dans les environs de l'aérodrome de Bône. Car il ne pouvait être question aujourd'hui de lire l'erreur de dérive, la grandiose nappe neigeuse qui s'étalait à perte de vue sous nos yeux nous empêchait de voir la mer et ses vagues,

et de fixer un point de repère pour la lecture du dérivomètre. Le spectacle était magnifique. Avec une si admirable couche de moelleux coussins blancs à quelques centaines de mètres en dessous de soi, on pouvait franchement avoir la panne de moteur et s'affaisser dans le duvet, les ceintures de sauvetage que nous avions en bandoulière n'auraient même pas le plaisir de fonctionner sur les eaux bleues de la Méditerranée qui avaient disparu à nos yeux et n'existaient plus.

— *Tiens, dit mon compagnon, voilà une occasion unique pour faire une belle photo. Il n'y a plus ici de zones interdites, ni de consignes sur les appareils de photographie.*

Il sortit son Kodak *Retina*, se retourna, et se mit à faire au pilote du *Pélican*, par la portière, des signes désespérés pour lui persuader de s'approcher, tout en braquant dans sa direction l'objectif de son appareil.

— *Tenez-vous tranquille, Edmond va se demander ce qu'il se passe, il ne comprendra pas vos gestes et sera troublé.*

— *Et vous, tenez votre cap, et ne balancez pas ainsi votre avion, je suis sûr qu'il se demande encore plus ce que cela signifie. Laissez-moi faire, il faut que je le prenne au-dessus de cette mer de nuages, à plus de 2 000 mètres au-dessus de la mer réelle. Le voilà, il a compris, il arrive, il se rapproche... paf, ça y est, je l'ai !*

Nous voguions avec assurance, la confiance la plus entière avait repris le dessus. Et voilà que soudain quelques vagues déchirures dans le tapis uniforme et ondulé étendu sous nos ailes commencèrent à nous découvrir des lambeaux de la mer. Plus loin, les échancrures se faisaient plus larges et plus loin encore ce n'étaient plus que de fins débris de nuées blanches, éparpillées et flottant à l'aventure, qui paraissaient se confondre sur un horizon sans limites avec l'étendue miroitante des eaux de cette mer sans rivage. C'était moins poétique, on se sentait plus petit et plus à la merci des abîmes insondables qui pouvaient toujours nous engloutir. La parole si hardie et encourageante du Psaume n'était plus d'application : *Qui ponis nubem ascensum tuum... Toi qui prends pour char les nuées.* Il nous restait cependant cette autre que nous vivrions avec une intensité émouvante le lendemain au-dessus des montagnes de l'Atlas : *Qui ambulat super pennas ventorum... Toi qui t'avances sur les ailes du vent.*

Nous avions navigué pendant une demi-heure à peine, c'est-à-dire que nous avions parcouru environ une soixantaine de kilomètres, lorsque devant nous, dans le prolongement du nez de l'avion, il nous sembla à tous deux apercevoir une masse énorme, à une distance infinie qu'il nous était impossible d'apprécier, ce bloc s'estompait sur le fond uniforme et incolore d'une atmosphère sereine. Ce devait être un nuage. Mais il semblait figé au sol.

— *En voilà un qui a été placé là pour nous tracer notre route, ne vous semble-t-il pas ?* dis-je à mon compagnon.

— *Eh ! oui, dit-il, si on ne savait pas que c'est impossible à des distances pareilles, on jurerait que c'est la montagne de Bône, c'est le continent africain qui nous appelle à lui.*

J'avais la même idée, et pourtant cela me semblait une sottise. En Belgique, quand par un heureux hasard qui vous échoit deux ou trois fois l'an vous avez une visibilité de vingt à vingt-cinq kilomètres, vous sifflez comme un pinson sur sa branche et vous êtes prêt à faire le tour du monde en avion, sans vous donner la peine de faire un calcul de cap ou de distance, ou de points de repère, en d'autres mots, sans vous préoccuper de préparer votre voyage. Et voilà qu'à deux cent quarante kilomètres nous aurions vu le point d'arrivée, c'était impossible. J'ai toujours eu une grande confiance dans une navigation au compas faite avec soin et précision. Le fait que cette masse étrange se trouvait juste dans le prolongement de notre avion, et que je m'étais efforcé de

naviguer au compas en toute exactitude depuis le départ de Cagliari, me ramenait malgré moi à l'hypothèse du continent africain nous apparaissant déjà. La carte indiquait, légèrement à droite de Bône, un massif élevé de 1 008 mètres au-dessus du niveau de la mer. Eh bien, ce devait être cela. En tout cas, on irait droit dessus, et on verrait quoi.

Adieu compas ! Adieu dérivomètre ! Nous n'avons plus besoin de vous, nous voilà au seuil de pays nouveaux, où une luminosité fantastique va nous permettre de dévorer sans crainte les espaces et nous dédommager de la mélancolie et des appréhensions des tristes horizons brumeux de Belgique et de France. Il était 7 heures et quart, nous étions encore à cent soixante-dix kilomètres de Bône. La présence devant nous du massif de Bône ne faisait plus de doute : l'île de la Galite, sortant des eaux en forme de rocher à une hauteur de trois cent quatre-vingt onze mètres nous apparaissait nettement sur notre gauche, les contours de la côte se dessinaient parfaitement, ainsi que les lacs Melah et Oubeïra.

Nous étions en Afrique.



L'Administration... et le record de vitesse

Il est à peine 8 heures 45. Nous nous sommes posés sur la terre d'Afrique et nous n'avons, en atterrissant sur cet aérodrome inconnu, ni frôlé les poteaux téléphoniques contre lesquels notre manuel aérien Shell nous met en garde, ni arraché le câble électrique du train. Ça va bien !

Nous avons admiré au passage en vol plané, à la descente de nos 2 000 mètres d'altitude, la belle ville de Bône baignée par le golfe du même nom, aux maisons blanches toutes reluisantes de soleil, aux vastes rues bordées de verdure.

Maintenant, il s'agit d'exécuter le plan qui nous tient tant à coeur : il faut *gazer*. On fera le plein d'essence et d'huile. Les douaniers avertis d'avance signeront nos livres, et nous filerons. On atteindra ce soir Mascara, à huit-cents kilomètres de Bône, ou même Aïn-Séfra, à onze-cents kilomètres. Si on nous avait dit à ce moment que nous atteindrions Alger avec peine et que nous n'irions pas plus loin, nous nous serions arrachés les cheveux de désespoir, ou bien nous aurions dit définitivement et de commun accord : *C'est fini, retournons en Belgique ! C'est pourtant ce qui aurait lieu.* Nous ne dépasserions pas Alger ce mardi 26 octobre, et nous ne retournerions cependant pas en Belgique.

Les événements sont de curieux compères. Il faudrait pouvoir de temps à autre leur fausser compagnie pour leur jouer un bon tour et leur faire la leçon. Pendant que l'essence Stavano coulait à flots dans les réservoirs du *Pélican* et l'essence Shell dans ceux du *Phalène* et tandis que quelques bons bidons d'huile Aéroshell se déversaient dans le gosier tendu de ces deux oiseaux avides d'aérodynamisme, j'étais assis adossé au hangar, préparant mes cartes et étudiant le profil de ma route. Une belle ligne ? droite, en repérant le long de notre route les aérodromes de secours de Philippeville, de Djidjelli, de Bougie et de Maison-Blanche à Alger. Si nous voulions suivre cette ligne droite, qui selon toute vraisemblance devait être la plus courte, il nous fallait conserver nos ceintures de sauvetage, car de Djidjelli au cap Carbon nous traverserions le golfe de Bougie, à quelque vingt kilomètres de la côte. L'altitude maxima notée était de 1 465 mètres au djebel Toukra. En nous maintenant vers les 2 000 mètres, ou mieux 2 500 mètres, nous avons donc des chances de n'aller cogner aucun sommet de montagne et de ne pas importuner inutilement les habitants des vallées voisines en leur faisant dégringoler sur la tête les quartiers de roches décrochées au passage.

J'étais prêt, les avions aussi. Mais les douaniers restaient invisibles. Un avion de la ligne Air-Afrique, un bimoteur *Dragon*, faisant le service Alger-Tunis, vint atterrir, il déposa un sac de courrier, prit à bord quelques passagers qui attendaient et, sans plus de cérémonies, reprit les airs et s'envola sous nos yeux. Il n'y avait donc que nous, les maudits, les déshérités, les *tondus*, les *pelés*, qui devons attendre et bayer aux corneilles. Pourquoi cet ostracisme qui nous mettait au ban du monde des aviateurs ?

Le gardien de l'aérodrome, qui était un bon garçon et qui avait l'avantage d'être le tenancier d'une petite buvette, avait déjà répété plusieurs fois que la douane avait annoncé par téléphone son arrivée immédiate et qu'elle ne pouvait tarder. Toute l'erreur provenait de ce que Cagliari n'avait pas averti. Mais en tout cas, il nous invitait à entrer nous reposer et à goûter un instant de fraîcheur, car il faisait très chaud et le soleil était déjà haut.

Il n'y avait pas de doute, notre plan d'aujourd'hui était bel et bien raté, et les *bouchées doubles* de M. Van Damme allaient une nouvelle fois devenir des gorgées de biberon. Nous avons terminé un second déjeuner, digne complément de celui pris ce matin à l'Hôtel Moderne de Cagliari, et pas de trace de douaniers.

— *Allons, Edmond, malgré tous nos déboires, la vie est encore belle. On a ainsi l'occasion de s'acclimater progressivement, en se faisant chauffer le crâne au soleil d'Afrique tout doucement et en profitant de cette bonne brise qui se joue dans les branches des palmiers.*

— *On ne s'en fait pas ! Nous sommes en Afrique, répondit Edmond. Si on n'arrive pas au Congo cette année-ci, ce sera pour l'année prochaine.*

L'instructeur Van Damme faisait de grands yeux, mais comme il n'entend pas très bien d'une oreille, il avait compris la fin de la phrase et pensait qu'on allait recommencer le même raid l'année suivante.

— *En tout cas, plus par la Sardaigne, ni par Bône, s'écria-t-il.*

Tandis que nous nous taquinions pour passer le temps, ces messieurs de la douane surgirent. Nous dûmes subir les interminables formalités d'usage : marque des avions, type, pilotes, propriétaire, provenance, but du voyage, nationalité, nature des bagages, présence d'armes à feu, appareils photographiques, etc... etc...

Puis, quand on sut que ces appareils n'étaient pas plombés, ce fut tout un problème juridique à résoudre. Pouvait-on nous laisser partir ainsi ? Fallait-il plomber les appareils ou suffisait-il, selon que le suggérait le gardien, de les mettre, sous les yeux des douaniers, dans une soute à bagage à l'avant de l'avion où il était impossible de les atteindre en plein vol ? On téléphona au préfet de police, il jugea le cas épineux. Nous n'avions plus envie de répondre à aucune question. Nous nous demandions si on ne nous prenait pas pour des amateurs d'aventures, qui se promenaient en avion par pur dilettantisme, sans aucun but, sans autre rime ni raison que le divertissement des voyages, et qui aimaient autant partir pour l'escale suivante dans quinze jours que dans deux heures.

Au fin fond, ils n'avaient pas si mal jugé, il y avait longtemps que, dans mon for intérieur, je ne m'en faisais plus, et que j'avais abandonné l'exécution et la réussite de notre voyage missionnaire et tout le reste de ma vie, au soin de la Divine Providence qui conduirait toutes choses selon sa Sagesse et selon des vues qui nous restent toujours secrètes.

C'est en Belgique que j'avais pris cette décision irrévocable, à la suite de l'accident d'Awenne qui avait fait quelque bruit, puisqu'il avait abattu et fait craquer avec retentissement quelques cimes de sapins. J'en avais été littéralement anéanti au matériel et au moral. La voix d'un ami sincère, dont la compréhensive et très humaine sympathie n'est égalée que par la grande élévation de son âme, m'avait aisément persuadé de voir dans ce coup mystérieux l'intervention directe de la Divine Providence et de m'en remettre à son action, tout en laissant parler les hommes. Je m'en étais tenu inébranlablement à cette ligne de conduite et la réponse d'En Haut ne s'était pas fait attendre.

Quelques jours après, je sortais triomphant de cette terrible épreuve, plus fort non seulement au moral mais au matériel, et cela par une suite de conjonctures qui resteront toujours pour les quelques rares confidents qui les ont connues, une preuve quasi-miraculeuse et admirable de la fidélité de Dieu à soutenir les oeuvres que Lui-même a suscitées. J'étais donc en réalité bien indifférent à la manière très savante dont les douaniers de Bône, avec les lumières du préfet de police, allaient résoudre la question diplomatique de nos appareils photographiques et s'ils allaient y mettre une célérité de gazelle, ou une lenteur d'escargot. J'aimais autant leur entendre dire qu'ils avaient décidé de sortir les pellicules des appareils pour les envoyer à Tombouctou ou sur les rives du Mississipi, pour les faire développer chez un technicien-photographe de leur connaissance et qu'en attendant le retour des épreuves nous pourrions faire des excursions en barquette sur le golfe de Bône ou jouer au football sur la plaine d'atterrissage.

Toutefois, pour rester au diapason de la mentalité ambiante, je tenais à protester contre toutes ces vétilles et chinoïseries administratives, contre cette manie des épluchages et interprétations étroites de textes de loi qui perdaient de ce fait absolument tout leur sens, puisqu'au lieu d'aider la communauté et les administrés selon le but de toute loi, ils ne faisaient que mettre des bâtons dans les roues et causer des retards et des ennuis ridicules aux gens les mieux intentionnés que la terre ait jamais portés. Evidemment, ce n'était la faute ni des douaniers, ni du préfet, qui étaient plus ennuyés que nous, mais l'unique faute de l'impersonnelle et internationale ADMINISTRATION !...

On décida en fin de compte là-bas au bout du fil téléphonique qu'il fallait plomber les appareils photographiques. Nous avons entendu les douaniers se dire l'un à l'autre qu'ils n'avaient pas sur place de quoi plomber. Ils prirent donc congé, en nous promettant de nous faire renvoyer immédiatement, par une auto de service à l'aérodrome, les appareils plombés à la préfecture, dès que l'opération serait terminée, nous en avons donc encore tout au plus pour dix minutes.

— *Ce seront pour sûr des minutes qui datent de la création du monde*, dit M. Van Damme, désespéré, *la ville est à quatre kilomètres et demi d'ici. Aller et retour, cela fait neuf kilomètres. Calculez vous-mêmes... et puis, il y a le plombage des appareils. Nous serons encore ici dans deux heures.*

Il n'avait pas si mal dit : il était 11 heures 27 quand nous parvenions à décoller de cette colle d'aérodrome de Bône, après être rentrés en possession de nos appareils photographiques dûment plombés, et après avoir claqué les portes sans dire *au-revoir*.

Nous étions en l'air et piquions droit sur Alger. Le *Pélican* suivait docilement, mais d'assez loin, à cause de cette visibilité vraiment incroyable. Si nous avions décidé de suivre en louvoyant les sinuosités de la côte, nous aurions eu sans doute un voyage plus uniforme, mais plus régulier et plus calme. Nous voulions marcher droit, à travers tout, et survoler par ce beau temps exceptionnel les monts de Constantine et toute la chaîne des massifs de la Petite et de la Grande Kabylie.

Nous allions commencer, en toute propriété d'expression, l'étape la plus mouvementée de notre voyage, la plus grandiose aussi, dans cette beauté unique de la nature, la plus impressionnante, au-dessus de ces gorges sans fond coupées sans interruption dans les flancs abrupts de très hautes montagnes, la plus dangereuse, dans un pays géologiquement si tourmenté que l'aviateur le plus fin ne se poserait nulle part sans *casser du bois*, la plus agitée, dans une région où les cols rétrécis et les cirques des collines engendrent des courants ascendants et descendants d'une puissance inimaginable, avec ballottements effrayants en tous sens, aspirations subites vers de hautes altitudes, dépressions violentes vers le bas qui vous donnent la sensation d'une chute irrémédiable. En un mot, l'étape la plus décisive pour notre formation de pilotes. M. Van Damme reconnut du reste que durant les dix-sept années de sa vie d'aviateur il n'avait jamais été secoué de la sorte.

— *Je veux jurer*, dit-il, *que quelqu'un qui recevrait dans des circonstances pareilles son baptême de l'air en deviendrait fou.*

Comme ce n'était ni à Edmond, ni à moi, notre baptême de l'air, nous n'avions aucune raison spéciale de craindre pour l'avenir de notre équilibre mental.

Dans le golfe de Bougie, Edmond avait fait des loopings et des tonneaux, il avait été projeté à certains moments sur le sac de courrier placé sur le siège de droite, puis littéralement couché et n'ayant plus de contrôle sur le palonnier, que ses pieds n'atteignaient plus, à d'autres moments son avion était sucé en haut et emporté en quelques secondes de 2 500 à 3 000 mètres, tandis qu'il voyait le nôtre descendre vers la mer avec une rapidité effrayante.

Nous étions arrivés à hauteur des agglomérations de Guynemer, Mirabeau et Camp-du-Maréchal, sur la rivière Sébaou, lorsque nous décidâmes de briser notre ligne droite, pour suivre le cours de cette rivière jusqu'à son embouchure en contournant le djebel Bou-Béra, élevé de 593 mètres.

L'horizon au loin se brouillait comme sous l'effet d'une brume étrange à laquelle nos yeux n'étaient pas habitués et nous désirions, avant de nous engager dans la plaine de la Mitidja, suivre des repères infailibles que nous pourrions au besoin survoler à basse altitude pour arriver en toute sécurité à l'aérodrome d'Alger Maison-Blanche qui ne pouvait être éloigné de plus d'une demi-heure de vol. Nous y arrivâmes en effet sans encombre à trois heures de l'après-midi, dans une atmosphère désenchantée où la vue ne portait plus qu'à quatre ou cinq kilomètres. Des hommes se précipitèrent pour pousser notre avion dans les hangars. Edmond atterrit à son tour. Même hâte pour mettre son appareil à l'abri. Puis on referma immédiatement les portes des hangars. On nous dit que c'était le phénomène de la *brume sèche*, amenée depuis quelques heures des profondeurs du Sahara par le vent qui s'appelle le siroco. Un avion de transport annoncé de Laghouat, à trois cent cinquante kilomètres au sud, avait été empêché de venir. Cela pouvait très bien se dissiper, ou durer quelques jours.

Nous venions de mettre 3 h 35 pour faire un trajet de quatre cent vingt kilomètres à vol d'oiseau. Nous devons donc bien constater, à notre grand regret, que nous n'avions pas encore réalisé aujourd'hui le programme des *bouchées doubles*. Ce serait pour demain, si Dieu nous prêtait vie. Quoi qu'il en soit, les douaniers de Bône furent ce soir-là le sujet de nos conversations... et les héros de nos cauchemars.

Alger. L'aéroport. (Air France).



Le siroco... et une histoire de servant de messe

M. Van Damme et Edmond décidèrent très opportunément de s'occuper pendant les heures qui restaient libres, en cet après-midi du 26 octobre, d'une révision sommaire à faire subir aux avions à la station du Service Aviation Caudron installée ici même à l'aérodrome de Maison-Blanche. Il y avait un tuyau d'échappement à faire souder, des cuvettes de culbuteurs à remplir d'huile nouvelle, des réglages de soupapes à vérifier. Il fallait surtout une vérification attentive et éventuellement le remplacement, par des pièces authentiques, du train d'atterrissage. Celui-ci avait été reconstruit avec des moyens de fortune par nos amis de Terranova. C'était une occasion unique, puisqu'on se trouvait comme par enchantement chez des représentants officiels de Caudron. Je fus chargé d'aller m'enquérir, à un kilomètre de là, dans l'agglomération de Maison-Blanche, des possibilités de passer convenablement la nuit et aussi d'acheter pour mes acharnés travailleurs, et de rapporter au plus vite, quelques bons paquets de cigarettes algériennes.

Avant de quitter l'aérodrome - les cigarettes ne pressaient pas tant que cela - j'eus encore un long entretien avec le commandant Bernard, aviateur de renom, à qui des missions difficiles ont été confiées à plusieurs reprises par le haut commandement militaire de l'Algérie. J'appris ces détails par d'autres, car sa modestie, enveloppée de cette mélancolie qui auréole le front et les yeux de ceux qui ont beaucoup souffert, ne lui permettait pas de parler de lui-même. J'appris aussi que, parti en expédition dans les territoires sud-algériens, lui et des compagnons s'étaient perdus dans le Sahara et avaient été retrouvés plus de dix jours après, alors qu'ils en étaient réduits, avant de mourir, à s'ouvrir les veines et à sucer leur propre sang pour échapper à la torture, pire que la mort, d'une soif affolante. Il tenait à me donner, avec des détails soucieux d'exactitude, de nombreuses indications pour la traversée prudente de ce fameux désert de la soif qui se nomme le Tanezrouft, sur la manière de suivre la piste automobile, le moyen de consulter les balises, l'atterrissage le plus prompt en cas de panne ou de brume sèche.

Maison-Blanche est un très beau village à l'européenne, coupé par deux grandes routes qui se rencontrent en carrefour au milieu de l'agglomération, ainsi que par le chemin de fer d'Alger à Bougie. Maison-Blanche se trouve à dix ou douze kilomètres de Maison-Carrée, elle-même éloignée d'Alger de quinze kilomètres.

Par souci d'hospitalité française, on désirait nous conduire loger à Alger où nous trouverions toutes les commodités. Ce point de vue nous tentait très peu et notre seul souci était de nous tenir aussi rapprochés que possible du champ d'aviation afin de pouvoir, dès la première lueur de l'aube, sauter de notre lit aux sticks de nos avions, après avoir dit la Sainte Messe bien entendu. Car nous conservions la belle illusion qu'un jour nous finirions par réaliser le programme des journées bien remplies et des étapes à longue haleine. Une bienveillante auto me déposa à Maison-Blanche, à la porte d'un honnête café-restaurant, le seul du village. J'avais toutes nos valises, en plus de cette glorieuse petite malle-chapelle préparée la nuit du départ par le Frère Gabriel et que nous avions si vaillamment, quoique bien inutilement trimbalée déjà avec le T. R. P. Provincial, dans les rues d'Ancône-Montélimar, en France, lorsque nous étions en quête d'un gîte pour la seconde nuit de notre épopée.

La brave mère de famille, tenancière du café, me dit aussitôt qu'il serait possible d'avoir une chambre mais qu'il n'y aurait certainement pas trois lits. Me connaissant et connaissant les goûts de mes compagnons de route, je n'hésitai pas à répondre que c'était bien suffisant et que nous nous accommoderions fort bien de cette modeste situation. Je redescendis bientôt en soutane, et lorsque je demandai à la matrone s'il y avait au village une chapelle où je pourrais célébrer la

messe le lendemain, elle me dit avec grand respect qu'elle allait envoyer le gamin chercher la clef chez le garde-champêtre. En effet, le curé vient célébrer une fois tous les quinze jours, mais ne réside pas à Maison-Blanche, il habite à Fort-de-l'Eau, distant de dix kilomètres.

J'étais nommé curé de Maison-Blanche, au pays des palmiers, de la vigne, et des roses. Mon règne cependant durerait ce que durent les roses, l'espace d'un matin... J'allai voir si je trouverais à la sacristie de mon église de quoi dire la Sainte Messe. Des chandeliers sans cierges, une armoire vide d'ornements et un morceau de goupillon pour asperger à l'occasion les nouveaux mariés, c'était tout ce qu'il y avait. Il faut croire que monsieur le curé itinérant transporte avec lui de chapelle en chapelle le nécessaire pour les offices religieux. L'église elle-même était mieux en forme : convenablement soignée, très propre, l'autel pourvu du nécessaire. Des nappes, des chandeliers et un crucifix, des fleurs artificielles et un beau tabernacle. La pierre d'autel avec les saintes reliques faisait défaut, sans doute par souci d'éviter des manipulations indiscrettes et irrespectueuses. Le reste de la chapelle était à l'avenant et les statues des saints ne faisaient pas mauvaise figure sur leur piédestal. Pourtant saint Antoine doit avoir été très contrarié par la maladresse que je commis en sortant et en permettant à un coup de vent violent de pénétrer en trombe par la porte pour venir arracher de ses pieds le bouquet de fleurs en porcelaine qui s'y trouvait si bien à sa place. Très contrit moi-même, je ne pus que venir constater le désastre et je n'ai pas encore trouvé l'occasion d'en faire l'aveu à monsieur le curé de Fort-de-l'Eau.

Il me fallait donc ma valise-chapelle et tout ce qu'elle contenait. J'allai la chercher à notre café-restaurant qui était la maison voisine de l'église. Il faisait un vent de tempête, à pouvoir à peine se tenir debout. Il n'y avait que deux pas de la chapelle à la maison et j'avais déjà les yeux remplis de sable. Si c'était vrai ce qu'on nous avait dit du siroco, je pouvais m'appêter à rester curé de ma nouvelle paroisse jusqu'à la fin de la semaine, dimanche compris. Car ce genre de vent, charriant à des distances inouïes le sable en suspension très dense dans l'atmosphère, tombe rarement avant quatre ou cinq jours et il réduit la visibilité à deux ou trois kilomètres, ou moins encore. Il est au surplus inutile dans ces conditions de risquer d'ensabler les moteurs qui aspireraient par tous les orifices ces particules de pâte à roder et dont les jours seraient décidément comptés.

Je faillis envoyer séance tenante un télégramme au cher Frère Gabriel, le Congolais de vieille souche, procureur qui prépare les valises-chapelles des partants en cinq minutes, la nuit du départ. Je me dispenserai d'énumérer les articles qui composaient cette valise-chapelle, puisque j'y trouvai même une boîte de cartouches et des timbres-poste congolais, mais j'en relèverai les déficiences liturgiques, pour dépeindre la désolation dans laquelle vous pouvez m'imaginer à la constatation de ce qui me manquait. Au lieu d'aube, un surplus d'enfant de chœur qui me descendait à peu près jusqu'aux hanches, un ornement de couleur verte, sans le voile du calice pas de palle, pas de purificateurs, un ornement blanc sans manipule ni étole. Frère Gabriel, on sait bien qu'au Congo, ou en route vers le Congo, on ne doit pas se montrer exigeant, mais avouons tout de même, entre nous, qu'il y a un minimum requis. Pendant que vous y étiez, vous auriez aussi bien pu supprimer le calice.

Pour ne pas faire attendre à l'infini mes amateurs de cigarettes aux ateliers Caudron de l'aérodrome, j'y retournai au plus vite, car le soir était tombé. Depuis près d'une heure on y chôlait. Le siroco, vilain coco, s'était amusé à secouer les fils électriques du réseau d'éclairage et quelques gentils courts-circuits avaient plongé toute l'agglomération et l'aérodrome dans l'obscurité. Tout s'arrangea cependant, la lumière refit son apparition. Les mécaniciens nous promirent d'achever le travail. Nous autres, nous irions chercher de quoi nous restaurer. Après quoi, je m'arrangerais pour aller jusqu'à Maison-Carrée, chez les Pères Blancs, Missionnaires d'Afrique, en cette im-

mense résidence enfouie dans des vignobles où ils ont maison généralice et maison mère, maison d'études supérieures, maison de noviciat et installation pour la fabrication des vins de messe et autres, connus sous le nom de *Vins de l'Harrach*. Je n'y allais pas pour tâcher de soutirer au Père Procureur ou au Père Cellerier un petit verre de leur vin, mais bien pour compléter la valise-chapelle du Frère Gabriel. Heureux encore étais-je d'avoir remarqué cette erreur ici, car ce n'était ni dans les oasis d'Adrar, ni dans les sables et les dunes du Grand Erg occidental, au Sahara, que ma liturgie déficiente aurait trouvé son compte.

Je rentrai à notre café-restaurant. On y faisait la causette avec toute la famille rassemblée. La brave maman fut très heureuse, après avoir écouté avec intérêt l'explication de notre présence à Maison-Blanche, ainsi que le but de notre voyage au Congo, de nous apprendre qu'on avait trouvé moyen de préparer deux chambres et trois lits et que nous pourrions aller nous reposer quand nous le voudrions. A quatre heures et demie du matin, je frappais à la porte de mes compagnons pour les éveiller. L'instructeur Van Damme m'avait dit :

— *Ne vous en faites pas pour la question du servant de messe, j'ai été acolyte dans mon jeune temps, et c'est là que j'ai appris à lamper de temps en temps en cachette une burette de vin de M. le curé. Je ne dis pas que je connais encore tout à la perfection, mais je m'en tirerai et puis, si vous avez un livre avec les répons, donnez-le à Edmond qui les lira.*

La messe commença à quatre heures trois-quarts. Au pied de l'autel, du côté gauche, M. Van Damme, droit comme un cierge, les mains croisées vers le sol, tête haute et très décidée, un peu ennuyé de ne pouvoir dialoguer avec le prêtre, mais bien sûr de pouvoir rendre service. Il semblait considérer cet acte liturgique comme faisant partie intégrante de l'expédition missionnaire aérienne dont il avait la conduite. Du côté droit, Edmond, également debout, très préoccupé de trouver les répons appropriés sans en lâcher la suite, la tête courbée sur son livre, ses grands cheveux de demoiselle à la mode tombant en mèche sur ce vade-mecum de l'enfant de chœur et lui barrant à moitié la vue. En somme, il se tirait fort bien d'affaire. Je l'avais entendu à d'autres époques faire retentir la basilique de Saint-Hubert des accents d'une voix très mélodieuse et je n'aurais pas cru alors que la même voix prononcerait avec tant d'aplomb, bien qu'avec quelques hésitations de lecture, les répliques liturgiques à l'autel.

Tout se passa très bien jusqu'à la fin de cette première messe servie avec beaucoup de bonne volonté par un personnel aussi dévoué qu'improvisé. La sonnette se fit entendre à peu près aux moments prescrits. Le *Sanctus* cependant passa, inaperçu, les coups de la Consécration furent réduits à leur minimum, les trois coups du *Domine non sum dignus* furent transférés à l'*Agnus Dei*. La présentation des burettes fut impeccable quant au temps et à la manière et élégante, le port du livre irréprochable. J'étais fier de l'équipage, qui se comportait avec la même aisance et le même naturel à terre qu'en l'air, à la chapelle, au restaurant ou sur les aérodromes. Ce sont des choses qui tiennent bien haut le moral d'une expédition du genre de la nôtre : de la bonne entente, de la serviabilité mutuelle et de la bonne humeur. La messe finie, je rangeai tout dans la malle-chapelle. Mais je fus touché de constater que je ne dus le faire que cette première fois. Dès le lendemain, et chaque jour qui suivit, M. Van Damme s'empressa avec un soin minutieux, de me débarrasser de ce travail, en casant lui-même tous les objets, le calice excepté, à leur place respective. Cette première messe de Maison-Blanche me laissera un bien bon souvenir de la serviabilité de mes compagnons. Je m'en voulais de devoir les réveiller si tôt en les privant d'un sommeil réparateur. Mais ils m'en auraient voulu de les laisser dormir en ce moment où la journée commençait pour moi : nous étions membres d'un seul et même équipage et nous devons avoir une part commune au programme complet de l'expédition. Que Dieu les en récompense !



Algier. Panorama : une partie de la ville. (Air France).

Les Montagnes de l'Atlas. (Photo Sabena).



A dix mètres au-dessus de la chaîne de l'Atlas

D'Alger à Colomb-Béchar, en rejoignant dans les environs de Bouktoub ou Mécheria, avant Aïn-Séfra, la ligne que suivent les avions de la Sabena, Belgique-Congo, et qui est précisément la ligne de chemin de fer d'Oran à Colomb-Béchar, il peut y avoir huit cent cinquante kilomètres. Aussi est-ce sans l'ombre d'une hésitation qu'en arrivant à l'aérodrome peu après six heures du matin, en ce mercredi 27 octobre, nous prîmes les carnets de route du MCE et du JHS pour y inscrire d'emblée le projet de route Alger-Colomb-Béchar, bien persuadés du reste que Colomb-Béchar, à l'entrée du désert, ne serait pas le terme de l'étape.

Nous étions confiants. Le siroco de la veille, qui avait semblé annoncer une avalanche généralisée de simoun sur les régions pré-désertiques vers lesquelles nous allions, avait été bien moins violent la nuit contre toute attente et cela semblait nous assurer un voyage sans inquiétude. A huit heures, nous étions encore à attendre des renseignements météorologiques satisfaisants du côté de l'Oranie et d'Aïn-Séfra. A huit heures et demie seulement, on nous laissait partir en nous recommandant une grande prudence. Prudence voulait dire à mots couverts : sachez bien que tous trois, vous êtes inexpérimentés dans ces climats perfides.

Prudence voulait dire : gare au siroco, il est traître. Prudence voulait dire : atterrissage, en cas de doute, sur le premier aérodrome, ou demi-tour sans hésiter. Prudence voulait dire enfin : n'espérez pas aller loin aujourd'hui.

A 8 h 35, nous étions dans les airs, mais non dans la sérénité. J'avais indiqué sur mon cahier de notes : Alger-Bouktoub : 400 km Cap : $221^{\circ} + 8^{\circ}$ - ? A 40 km ou quinze minutes de vol, altitude à survoler : 1 700 m. A 110 km Ou 45 minutes de vol. de vol, altitude : 1 500 m. A 130 km ou 50 minutes de vol, altitude : 1 800 m. Arrivée en 3 heures de vol, altitude : 1 000 m.

C'était tout, je m'étais dit : de Bouktoub à Colomb-Béchar, on suit le chemin de fer et on lit les altitudes carte en main, les caps aussi sont appréciables à l'oeil en vol, selon la direction générale sur la carte et d'après les indications du Guide Shell qu'un de nous deux consultera toujours. Il ne s'agit plus de faire là-bas de la navigation de précision au compas.

Nous avions aussi repéré sur notre carte et marqué au crayon bleu, les terrains d'atterrissages de Blida, de Médéa, de Boghari, de Vialar, de Tiaret, de Saïda, de Kralfallah, de Bouktoub et de Mecheria avant Aïn-Séfra. Nous pouvions en avoir besoin en cours de route. Toutefois, on ne pouvait pas nous garantir que Médéa, Boghari, Vialar, avaient avec certitude des plaines d'atterrissage, les cartes donnent parfois des renseignements fantaisistes dont il faut se défier. Quant à Tiaret, le chef-pilote nous promettait d'y trouver un magnifique aérodrome, avec possibilité de ravitaillement en huile et en essence, hangars, etc...

Au départ, nous prîmes la direction d'Alger pour avoir le temps de prendre une altitude suffisante avant de nous trouver nez à nez avec cette première montagne de l'Atlas qui s'élevait, comme je viens de le dire, à 1 700 mètres, alors que l'aérodrome de Maison-Blanche est à peu de chose près au niveau de la mer.

Après avoir donc survolé pendant une bonne dizaine de minutes, en tournoyant comme des aigles en quête d'une proie, la splendide vallée de l'Harrach qui baigne de ses eaux fécondes les vignobles des Pères Blancs, et après avoir pu contempler de ces hauteurs l'immense agglomération féérique d'Alger, avec ses 300 000 habitants, nous revînmes passer à plus de 1 000 mètres d'altitude à la verticale de l'aérodrome. Nous fîmes encore un signe d'adieu au bon café-restaurant qui nous avait hébergé la nuit, ainsi qu'à la chapelle de monsieur le curé de Fort-de-l'Eau, avec son saint

Antoine mécontent de son pot de fleur brisé et nous prîmes notre cap, droit vers les montagnes, qui nous seraient peut-être plus clémentes que celles de la veille.

Les plaines algériennes, vues de ces hauteurs, sont d'une beauté ravissante et le cachet de la fertilité y est imprimé jusque dans les moindres recoins. Il ne faisait pas clair, d'une clarté rayonnante, il ne faisait pas vraiment brumeux non plus, on distinguait suffisamment et à distance les contours des montagnes.

En altitude, à la hauteur précise à laquelle nous naviguions et que nous ne pouvions guère abandonner, le vent devait être très fort et devait souffler à peu près de la direction sud-ouest où nous allions, car nous volions depuis vingt-cinq minutes et nous n'avions pas encore atteint la première montagne, située d'après la carte à un quart d'heure de vol. Nous étions à 2 000 mètres, c'est-à-dire pas beaucoup au-dessus du sommet de la montagne, nous ferions bien de monter encore un peu plus haut.

Nous n'étions pas fort secoués, mais des courants rabattants devaient remplir ces parages, car les avions, mis dans une position cabrée modérée qui aurait dû leur assurer un excellent angle de montée, descendaient plutôt, comme nous l'indiquait l'aiguille de notre variomètre. Mais bientôt nous eûmes franchi le premier col et nous nous retrouvâmes au-dessus de nouvelles vallées, ce qui nous délivrait de ce souci des pics à éviter. Les points de repères, ligne de chemin de fer, routes, agglomérations, cours d'eau dont l'un avait un peu plus loin un barrage bien indiqué, tout cela apparaissait facilement et n'avait aucune peine à être identifié. C'était un atout dont nous avions besoin aujourd'hui. Car, sans compter que les secousses de l'atmosphère allaient commencer à se faire sentir en empêchant une lecture correcte du dérivomètre, nous avions oublié de nettoyer cet instrument dont la vitre sous le fuselage était couverte de projections d'huile impénétrables à la vue.

Nous avons volé pendant 1 heure 20 et nous n'avons pas effectué le trajet de trois-quarts d'heure de vol normal. Le vent qui nous contrarie doit donc être d'une extrême violence. Nous avons en vue une montagne de 1 500 mètres, séparée d'une autre sur la gauche par un léger affaissement, nous devrions régulièrement passer la cime de la première montagne mais un nuage se traîne à proximité et il ne faut pas, en s'y engageant, exposer Edmond à nous perdre de vue. Et puis, ce qui est plus sérieux, c'est que, ramant de toute la force de nos moteurs et en plein cabré, voilà que nos avions descendent malgré tout, ou se maintiennent à grand'peine en vol rectiligne.

Evidemment, nous étions chargés, mais c'était surtout la force des courants descendants qui devait être grande, il fallait donc, pour ne pas fatiguer inutilement les moteurs, viser l'échancrure des deux montagnes et se faufiler par cet enfoncement de la chaîne rocheuse vers les plaines et plateaux qui s'étendaient au loin devant nous. Nous nous demandons avec anxiété si nous parviendrons à nous hisser au-dessus du passage visé. Les avions ne montent pas et l'endroit critique approche. Si nous ne parvenons pas à reprendre de la hauteur, nous allons nous fracasser contre la chaîne de l'Atlas. Le chef-pilote Van Damme prend les commandes : pleins gaz ! Le *Phalène* s'allège un peu, tandis qu'un coup d'oeil jeté sur le *Pélican* nous le montre plus bas que nous. Réussira-t-il à passer au-dessus de la crête ? Nous voici dans la zone des courants ascendants provoqués par la proximité de la falaise. Nous sommes happés et emportés, nous montons, nous montons. Un dernier effort, une seconde d'angoisse : voici la montagne ! Un dernier bond et *hop* ! nous y sommes... nous passons à dix mètres au-dessus de l'obstacle. Le *Phalène*, qui nous suit, subit le même sort : il est aspiré par les courants, il monte. Courage, encore un peu ! Bravo, sauvé !... il franchit la muraille à vingt-cinq mètres. Et nous plongeons voluptueusement dans les profondes couches aériennes de la vallée du Cheliff, avions et pilotes, soulagés, vont y prendre leurs ébats.

Le pays a changé d'aspect. Terres incultes et inhabitées. De loin en loin quelques maisonnettes en terre grisâtre près desquelles on devine qu'un lopin de terre doit être semé de blé par les Indigènes. A peine quelques broussailles consentent-elles à pousser dans ce sol ingrat, jaunâtre, fait de pierrailles et de rugosités sablonno-rocailleuses. A certains endroits, le long surtout des oueds, ou lits de rivières asséchées, le sable paraît être quelque peu plus mouvant et un brin de verdure finirait par y être découvert. Il n'y a visiblement pas d'eau dans ce pays, sans doute seulement quelques pluies très espacées sur le cours de l'année. Y aurait-il deci delà l'un ou l'autre puits ? On ne le dirait pas, il faut cependant bien le croire puisqu'il y a quelques êtres humains et peut-être quelques troupeaux qui y vivent. Nous nous croyons déjà dans le désert, nous verrons dans quelques jours que le véritable désert est bien autre chose.

La question de notre route est devenue primordiale. Sans doute, en cas de besoin, on pourrait dans ces régions se poser à bien des endroits sans grand danger, ou sans danger du tout et il est piquant de se rendre compte que l'aviateur songe spontanément à la possibilité de se poser quand il commence à hésiter sur sa vraie route. La visibilité restait bonne, quoique au loin, très, très loin, les grands horizons n'étaient pas découverts. Comme repère, nous avions bien sur notre carte le grand oued Chélif, mentionné tantôt et nous voyions bien dans ces plaines dénudées et cahoteuses des formes de grands et larges serpents, couchés nonchalamment et tortueusement et qui devaient avoir été autrefois des lits de rivières. Il y en avait de très larges, il y en avait un qui nous paraissait bien devoir être l'oued Chélif lui-même par son importance et par sa position par rapport à notre angle de route, mais il y en avait d'autres à peu près parallèles, dont certains semblaient également assez importants. Il n'y en avait pas tant que cela sur nos cartes, certains étaient apparemment perpendiculaires, sans l'être en réalité. Allez-moi déterminer cela au juste, quand vous savez que l'erreur du courant de dérive à votre compas devrait être corrigée avec exactitude et que vous êtes incapable de le faire parce que votre dérivomètre est illisible. Allez-moi d'autre part vous fier à des appréciations personnelles d'un courant certainement très irrégulier par ce temps agité, alors que vous ne savez pas fixer un repère assez éloigné pour juger du sens dans lequel vous êtes emporté. J'avoue de bonne grâce que j'étais dérouté, ce n'était qu'un demi-mal, M. Van Damme avait la conduite et la responsabilité.

Si j'avais été seul, j'aurais appuyé d'une dizaine de degrés vers le sud. Notre navigateur, qui se demandait aussi que faire mais qui doit avoir un sens plus affiné des directions aériennes par l'effet de la compagnie des oiseaux qu'il a hanté de plus près et pendant si longtemps sous tous les cieux, préféra me faire appuyer légèrement vers l'ouest. Je me laissai docilement conduire et, gentiment, le palonnier partit à droite, entraînant le nez de l'avion dans le même sens. Je me rendis compte que cette conduite était de toute façon prudente, puisqu'elle nous permettait de rencontrer en un endroit quelconque, que nous identifierions après coup, la voie ferrée de Hardy, Tiaret, Mascara, ou Relizane. C'était là un bon cap de sécurité. Un bon point pour notre navigateur !

Nous partîmes d'un bon rire, et nous mangeâmes du chocolat. Nous aurions bientôt deux heures et demie de vol, nous aurions dû être bien plus loin que nous n'étions. Des plateaux se présentèrent devant nous, beaucoup plus réguliers, ils commençaient à être traversés en tous sens de pistes chamelières ou d'autres pistes, quelque chose nous disait qu'il y avait ici plus de vie et d'animation. Le sol nous apparut bientôt cultivable et effectivement cultivé, nous vîmes une route au loin, une agglomération, ou quelque chose qui y ressemblait, une ligne droite en partait, qui semblait tirée au cordeau. C'était Hardy, la ligne droite, c'était la voie ferrée de Tiaret et Mascara, bordée de poteaux téléphoniques. Les terres cultivables qui se déroulaient sous nos yeux étaient d'interminables champs de blé, récemment semé, et qui font la richesse de tout le Sud-Oranais. Nous aperçûmes des attelages de boeufs fendant la terre avec de magnifiques *doubles-Brabant*,

comme dans les contrées les plus agricoles et les plus fertiles de Belgique ou de France. Nous étions heureux de nous retrouver en pays habité et de pouvoir admirer le grand bienfait de la fécondité que Dieu donne à la terre.

Nous avons dû descendre pour mieux suivre nos repères et nous orienter. La visibilité avait notablement baissé, l'horizon s'était bouché, nous nous retrouvions devant le phénomène de la veille, la brume sèche. Elle n'enveloppait pas encore l'atmosphère que nous traversions, mais elle n'était plus très loin et elle s'épaississait. Tiaret se trouvait à notre droite, sur le chemin de fer. La prudence la plus élémentaire nous imposait de briser notre ligne et de nous diriger vers ce point, car nous savions que là nous pouvions atterrir. Le vent au sol devenait de plus en plus violent et faisait plier les arbres sous sa poussée, ce n'était pas sans raison que nous avions eu tant de peine à faire du chemin.

Il était 11 heures 45 quand nous nous posions sur le bel aérodrome de Tiaret. Nous avions fait environ deux cent soixante kilomètres en plus de trois heures. C'était tout simplement décourageant. Et ce n'était pas tout : y aurait-il moyen de reprendre notre vol aujourd'hui ? Le temps s'était brouillé.

J'ai eu dans ma vie l'occasion de vivre sur un pied de familiarité plus grande avec un vénérable Missionnaire à barbe blanche et au crâne dénudé. Homme de grand mérite, ayant une profonde expérience des hommes et des choses, je ne sais pourquoi j'en étais venu à l'appeler *mon oncle*. Il nous arrivait de deviser sur l'une ou l'autre grave question qui l'occupait beaucoup. Assis dans sa chaise-longue, une jambe reposant sur l'autre, il fumait sa cigarette avec beaucoup d'élégance et ne manquait pas de finesse dans ses réflexions. Quand la situation lui semblait embrouillée, il se levait de sa chaise, jetait le bout de cigarette qui lui restait et s'en allait, tout en appuyant la main sous la hanche droite et un peu en arrière, avec un *Aïe, mes rhumatismes*, puiser une nouvelle cigarette dans le paquet toujours ouvert sur la table.

Puis, avec un regard demi-prophétique, qui vous fixait à l'ardennaise et sans en avoir l'air, pour suivre dans vos yeux la réaction produite, la main gauche légèrement levée et tenant la cigarette encore sans feu, en un geste d'éloquence, il tirait la conclusion :

— *Ouè fils, ouè, ouè... comment tout cela va-t-il finir ?*

Nous venions d'aboutir par un temps anxieux à Tiaret avec nos deux avions missionnaires. Il y avait huit jours que nous étions partis de Belgique, nous avions volé vingt-deux heures, c'est-à-dire que nous avions en ces huit jours abattu la besogne de deux journées bien pleines, nous avions fait moins de trois mille kilomètres et il nous restait sept mille kilomètres à parcourir.

Adossé à la pompe Shell, de Tiaret, face aux hangars, où bon gré mal gré nous allions remiser nos *zincs*, je me rappelai la formule de *mon oncle* et je me surpris à dire comme lui, en regardant mes amis et compagnons de route :

— *Ouè, ouè... comment tout cela va-t-il finir ?*

— *Fils, donne-moi une allumette !* disait encore *mon oncle*.

Solitude

Nous étions bloqués une fois de plus. Mais nous ne pouvions pas rester à nous regarder entre nous sur cette plaine d'aviation de l'Oranie méridionale jusqu'à la fin des siècles. Je ne pouvais guère rester adossé à cette pompe Shell qui aurait fini par s'écrouler de lassitude, à la grande joie de la pompe Stavano, sa rivale. On pouvait toujours s'occuper des pleins d'essence et d'huile et il y avait moyen de le faire en évitant toute concurrence, puisqu'il y avait deux oiseaux qui avaient également soif.

Le gardien, un Berbère, était là et ne demandait que du travail. Il habite avec sa femme et ses enfants une hutte toute proche des hangars, sa plus forte occupation semble être de surveiller sa génisse qui paît tranquillement l'herbe de la plaine. La ville de Tiaret se trouvait à quelque douze kilomètres de là. Le gardien nous expliqua, dans un français dont il glanait dans ses souvenirs quelques bribes disparates, qu'il y avait moyen de téléphoner au président du club qui résidait en ville et il nous passa le cornet.

Il y avait dans ces vastes hangars de l'aérodrome six ou sept avions, de tourisme, d'école et militaires, cela semblait témoigner d'une assez belle activité aéronautique. Il y en avait un qui s'était retourné au sol lors d'un atterrissage par vent de tempête mais c'était là un détail, un *pépin*.

Notre coup de téléphone eut pour résultat d'amener à l'aérodrome, en moins d'une demi-heure, le dévoué mécanicien qui, avec son auto personnelle et en compagnie d'un garçon d'hôtel, nous apportait un des plus délicats déjeuners que nous eussions savourés en notre existence.

L'excellent club-house, avec ses vastes locaux, nous fut largement ouvert pour y prendre notre repas. Il y eut des apéritifs et toutes sortes d'autres bonnes choses, car le président était survenu avec quelques membres de marque et l'on voulait royalement recevoir ces aviateurs étrangers qui se donnaient la peine, en esprit de confraternité, de venir saluer leurs collègues au passage.

Nous avions cependant, dès l'entretien téléphonique, manifesté notre intention de partir au plus tôt, c'est-à-dire dès réception de renseignements météorologiques quelque peu rassurants du côté du Sud-Algérien. Il se fit que ces renseignements furent détestables au suprême degré, le siroco et la brume sèche bouleversant et obscurcissant toute l'atmosphère de sorte qu'il nous était impossible de lever l'ancre, fût-ce pour nous rendre à quarante ou cinquante kilomètres de là.

Cette circonstance qui continuait à contrarier sérieusement l'exécution de notre programme, fut une coïncidence qui eut au moins ce bon effet de nous obliger à passer l'après-midi en compagnie de nos nouveaux amis de Tiaret, nous eûmes tôt fait de constater, aux soins prévenants dont ils tinrent à nous entourer jusqu'au lendemain matin, au moment de notre départ, que nous leur aurions fait une grande injure en les quittant si tôt et en n'acceptant pas leur hospitalité si cordiale et si franche.

Je ne m'attarderai pas à décrire en détail le reste de la journée qui fut rendue très agréable par la délicatesse toute française de nos hôtes et tout spécialement par cette soirée qui groupa autour de nous à l'hôtel, en une réunion intime et amicale, tous les membres du club. Est-il besoin de dire que toutes ces attentions, si empressées fussent-elles, ne pouvaient être à même de nous enlever du pied la fameuse épine qui nous torturait, et qui se traduisait concrètement en cette question de *mon oncle* : *Comment cela finira-t-il ? ...* Oui, comment se terminerait notre expédition missionnaire ? C'était un problème missionnaire, pas autre chose. Il fallait donc, pour le résoudre, s'adresser avec une confiance absolue à la patronne des Missionnaires qui a promis de faire tomber sur la terre *une pluie de roses*, sainte Thérèse de l'Enfant-Jésus.

Quand je remontai à ma chambre dans l'hôtel, après avoir été déposer à destination de la Belgique le huitième télégramme depuis notre départ, j'étais rempli de cette pensée que l'aide ne pouvait nous venir que d'En Haut. Après tout, nous n'étions pas un groupe de touristes ordinaires, sans autre but que le divertissement et le plaisir des voyages, nous poursuivions avec effort une entreprise missionnaire très haute, que Rome voyait avec bienveillance et que les premières autorités ecclésiastiques encourageaient et saluaient de leur vœux de succès pour le prestige croissant de l'Eglise en nos temps modernes. Et si Dieu veut parfois l'épreuve et les difficultés, Il veut aussi et surtout la réussite définitive des oeuvres qu'il a inspirées.

— *Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, priez pour nous !* murmurai-je avec confiance, à genoux sur le plancher de ma chambre, face au balcon qui dominait la Grand'place où grouillait en foule innombrable un mélange d'Arabes, de Berbères et d'autres Indigènes de tout âge et de tout accoutrement.

Et je pensais à une autre *Petite Thérèse*, celle-là aussi derrière les murs sanctifiants d'un Carmel, et qui m'était unie par les liens du sang les plus proches, ma soeur aînée que j'avais quittée dans l'émotion et de douces larmes, au souvenir de notre mère chérie envolée au ciel et qui m'avait promis de nous suivre par le souvenir et la prière.

Je pensais à tant d'amis sincères, en Belgique et au Congo, qui priaient et qui faisaient prier. Je me souvenais de mon passage à Profondeville, en Belgique, peu de temps avant mon départ, et d'une relique insigne de sainte Thérèse de l'Enfant Jésus qui m'y avait été remise, avec l'intention très précise d'assurer une protection efficace au grand voyage missionnaire.

Cette relique miraculeuse, je l'avais toujours sur moi. Je songeais au Carmel de Lisieux qui avait bien voulu s'intéresser d'une manière toute spéciale à notre expédition missionnaire et qui priait pour nous. Je songeais à cette lettre que m'avait adressée la propre soeur de Sainte Thérèse pour me promettre ses meilleures prières pour mon voyage. Et ma prière se fit confiante :

— *Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, Patronne des Missionnaires, faites tomber sur notre route une pluie de roses !*

Je répétais cette prière doucement et avec une grande conviction. Pourquoi dès lors me préoccuper encore de la réponse à l'énervante question : *Comment cela finira-t-il ?*

Tout se passerait très bien, car un nouveau guide conduirait la caravane et mènerait nos avions vers le Continent Noir, vers le pays des âmes.

Et j'écrivis des lettres à mes amis d'Europe.

La nuit était tombée. Mes doigts, lentement, glissaient sur les grains de mon rosaire...

Et durant cette même nuit, sainte Thérèse sema de roses les chemins du désert.

Le beau trajet vers Colomb-Béchar

Le lendemain, jeudi 28 octobre, après une nuit reposante et après avoir dit la messe de grand matin avec l'aide de mes infatigables servants de la veille, dans une chambre d'hôtel bien dégagée, nous constatons avec un incroyable plaisir qu'une pluie torrentielle et orageuse était tombée. Il n'en fallait pas plus pour bien nettoyer l'atmosphère et en expulser définitivement tout reste de brume sèche. Cette pluie inattendue et subite était regardée comme un phénomène dans ces régions. Cette fois nous allions partir.

Mon cahier était prêt, mes cartes étaient traversées de part en part par la ligne brisée d'un itinéraire à plusieurs angles, des flèches au crayon bleu indiquaient les altitudes les plus proches sur la droite comme sur la gauche, sur la ligne à suivre des traits transversaux disaient le chemin à parcourir de demi-heure en demi-heure. J'avais fait ces préparatifs hier encore, très tard dans la nuit, après mes lettres pour l'Europe. J'avais donc inscrit : Tiaret-Kralfallah : 239°, 140 km. Kralfallah-Mecheria : 214°, 120 km. Mecheria-Aïn Séfra (coude du chemin de fer) : 201°, 85 km. Aïn Séfra-Colomb Béchar, le long du chemin de fer, 230 km. Total : Tiaret-Colomb Béchar en 4 heures et demi. C'était très beau sur le papier, ce serait bien plus beau encore dans l'air pur et la sérénité des cieux.

Notre fidèle mécanicien nous cueillait avec sa voiture à six heures du matin à la porte de l'hôtel. En sortant de la ville, un peu à l'écart, il nous faisait remarquer les imposantes installations de la Jumenterie militaire qui fournit aux troupes coloniales marocaines, algériennes et tunisiennes, ces magnifiques contingents de cavalerie légère que tout le monde admire. Nous mêmes, la veille, à notre entrée dans la ville, nous avons pu contempler avec ravissement un défilé de ces élégants cavaliers berbères et arabes, ils montaient de si jolis coursiers, si fins, si nerveux, des bêtes de race, du pur sang ! Si la poursuite la plus prompte de notre voyage n'avait pas été une hantise, sans nul doute j'aurais proposé à mes compagnons une visite complète de cet élevage unique dans cette colonie française.

Le club de Tiaret, bien représenté, voulait nous faire honneur jusqu'au dernier moment en nous escortant jusqu'à l'aérodrome et en ne nous lançant le dernier *Farewell* qu'à l'instant où nous quitterions le sol de l'Oranie.

A 6 heures 40 exactement, sur un gazon lourd et gluant, tout chargé de paquets boueux, les deux oiseaux couraient à pleins poumons l'un derrière l'autre sur la distance d'un kilomètre environ avant de parvenir à se *décoller*. La plaine a, je crois, treize cents mètres de longueur, mais elle est en montée légère dans le sens dans lequel nous courions, face au vent, et a le désavantage, comme la région elle-même, de se trouver perchée à plus de mille mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer, ce qui réduit la portance de l'air et peut rendre très difficile certains départs d'avions bien chargés.

Nous avons fait un signe amical à ces messieurs en passant une dernière fois, en vol, devant les hangars d'où ils nous suivaient des yeux, jeté un dernier coup d'oeil sur cette ville vraiment belle que nous survolions en bordure, et c'était fini, on ne parlerait plus de Tiaret, sinon pour se souvenir du bon accueil que nous y avons reçu. Et j'ai maintenant une appréhension très forte, et comme une vision subconsciente de l'inutilité de l'effort que je vais déployer pour décrire la portion du voyage qui commence :

Tiaret-Colomb Béchar. Ce fut une merveille d'aisance, d'agrément, de régularité, et de féerique beauté. Que dire de plus ? Je voudrais me contenter de transcrire du carnet de route :

Atterrissage à Colomb-Bechar à 12 h 20. Au lieu de 4 heures et demie prévues, nous avons donc volé sur ce parcours pendant 5 heures 40 ! Cela provenait de ce que le vent debout, que nous avions au départ de Tiaret, ne nous avait quittés que vers Méchéria ou plus loin. Mais il ne nous avait ni secoués, ni incommodés d'aucune façon, et il était prévu que même dans la supposition où nous serions arrivés à Colomb-Béchar à onze heures, comme nous l'espérions d'abord, notre itinéraire ultérieur n'en aurait tout de même pas été changé, ni avancé.

Je noterai cependant, pour encadrer ce gentil voyage de quelques précisions techniques et autres, que de Tiaret à Kralfallah nous n'avions guère à compter sur des repères infailibles, sinon peut-être et avec discrétion, pendant les cinquante premiers kilomètres, où nous pouvions identifier l'un ou l'autre oued, ou une agglomération assez reconnaissable par sa position relative. Le reste devait se faire au compas, techniquement un beau travail de navigateur aérien. Et cela non plus ne nous allait pas mal, c'était dans ce but qu'un dérivomètre nouveau modèle avait été construit, sans brevet, aux ateliers de l'Antwerp Aviation Club quelques jours avant le départ. Et l'on n'avait pas oublié aujourd'hui d'essayer sous le fuselage les projections d'huile pour en permettre la lecture. Le résultat fut, après le survol durant trois quarts d'heure de régions uniformes et de steppes piquées d'arbrisseaux éparpillés, l'arrivée sur Kralfallah, tout droit devant le nez de l'avion, avec la précision rectiligne d'un ramier qui regagne son nid.

— *Bravo, Monsieur Van Damme !*

Nous diminuâmes notre cap de 25° et en avant sur Mecheria, en tenant en vue le chemin de fer à voie métrique, qui s'y rend à peu près en ligne droite et qui contourne cette jolie agglomération en frôlant les bases de la montagne qui lui envoie l'ombre de ses 1 720 mètres d'altitude. Cela, ce sont des repères visibles et la vue de nouveau porte à des distances incalculables. A quoi bon chercher encore une orientation ? Nous apercevons déjà les deux montagnes d'Aïn-Séfra, l'une à droite de notre route, de 2 338 mètres de hauteur, l'autre à notre gauche, de 1 992 mètres. Nous passerons par Le Kreider, par Bouktoub, par El-Buid, par Mecheria. Tout cela, ce sont des noms comme il y en a par millions sur le globe terrestre.

Nous survolerons des sables arides qui nous feront de nouveau penser au désert vers lequel nous allons à pas de géants. C'est bien joli et le plus joli de tout, c'est que nous avançons avec confiance, avec assurance, le coeur léger, l'oeil clair, et la main sûre. Mon compagnon a pris une photo, que de tout coeur je lui souhaite réussite, du train de Colomb-Béchar à Oran qui passe précisément à notre droite en ce moment. Il tâchera plus loin de prendre la très coquette ville de Méchéria, avec comme fond les flancs de la montagne à laquelle elle s'adosse.

Avant d'arriver à Méchéria nous voyons une camionnette qui file à toute allure sur la piste vers Bouktoub, elle a l'air d'une voiture d'enfant. Plus loin, ce sont des caravanes de méharistes. Sur la plaine d'aviation de Méchéria, une cinquantaine de chameaux font les paresseux, tandis que d'autres passent leur chemin, il ne faudrait pas aller leur atterrir sur la bosse. Diminuons encore notre cap de 13° et partons vers Aïn-Séfra, ou plutôt vers le crochet que fait la voie ferrée à l'endroit où, en quittant cette ville, elle cherche à s'échapper de l'étreinte des montagnes qui veulent l'enserrer et qu'elle viendra contourner et longer en suivant de merveilleux oueds des plus pittoresques.

Nous y sommes bientôt, maintenant nous avons quitté les plaines, nous nous engageons dans des régions montagneuses, rocheuses, chaotiques, dans l'Atlas proprement dit et les monts des Ksour. C'est beau, sauvage, grandiose. M. Van Damme tâche encore de prendre des photos. Je ne vous en dis pas plus, en aviation, quand on s'amuse à prendre des photos, c'est un signe que *ça gaze* et qu'on n'a pas d'autre souci. Plus même le souci d'Edmond. Soyez tranquille, il est là, il suit.

Il balance son *zinc* et fait de l'équilibrisme pour passer le temps. Il a eu la naïveté de revêtir son gros *cuir* au départ de Tiaret, car il faisait froid ce matin, et le voilà obligé de faire des acrobaties bien qualifiées pour s'en dépouiller en vol, seul dans son avion, afin de ne pas étouffer de chaleur. Mais soyons sans préoccupation pour lui, c'est un as ! Il a l'expérience de ces acrobaties depuis le golfe de Bougie.

Nous venons de dépasser Aïn-Séfra et nous voilà en route vers Colomb-Béchar, la fameuse ligne du Tanezrouft ou désert de la soif. Comme l'indique le Guide Shell, l'itinéraire est excellemment balisé pour l'aviation par la voie ferrée métrique qui relie ces deux villes.

Nous suivons sur la carte, au sol, et dans le Guide, les indications réciproques pour les confronter. Ça marche, ça vole, ça file : l'air est pur, la route est large. Nous apercevons depuis la gare de Duveyrier, au nord de la voie ferrée, une ligne de cinq collines orientées ouest-est et séparant l'immense palmeraie de Figuig de Béni-Ounif, dont l'agglomération se voit de loin.

Le sol, en général très tourmenté depuis Aïn-Séfra, devient moins accidenté. Ces régions, bien que très arides, sont encore habitées, ce n'est pas le vrai désert. La piste suivie par les caravanes se déroule, large, vaste et bien visible, magnifiquement kilométrée de cent en cent mètres par d'énormes monceaux de pierres amassées là par les soins d'une administration vigilante. Nous approchons d'un centre militaire : c'est manifeste. On aperçoit de très loin les palmeraies de Ouadka, ainsi que celles de Colomb-Béchar et les deux villes, celle des Européens et celle des Indigènes.

Nous prenons quelques photos de cette localité si curieuse dont les maisons blanches se détachent, telles d'innombrables fleurs de lys semées sur le fond brun et jaune d'étendues sablonneuses sans limites.

Et nous y sommes. Nous avons parcouru près de six cents kilomètres et il est 12 heures 20.

Nous avons donc mis 5 heures 40 au lieu de 4 heures 30 à cause du vent debout qui nous a contrariés jusqu'à Méchéria. Mais le jour n'est pas très avancé, nous allons partir, après ravitaillement, pour Béni-Abbès. Ce soir, nous visiterons l'ermitage du saint Père de Foucauld, où nous dirons une prière. Ce sera notre pèlerinage au désert.

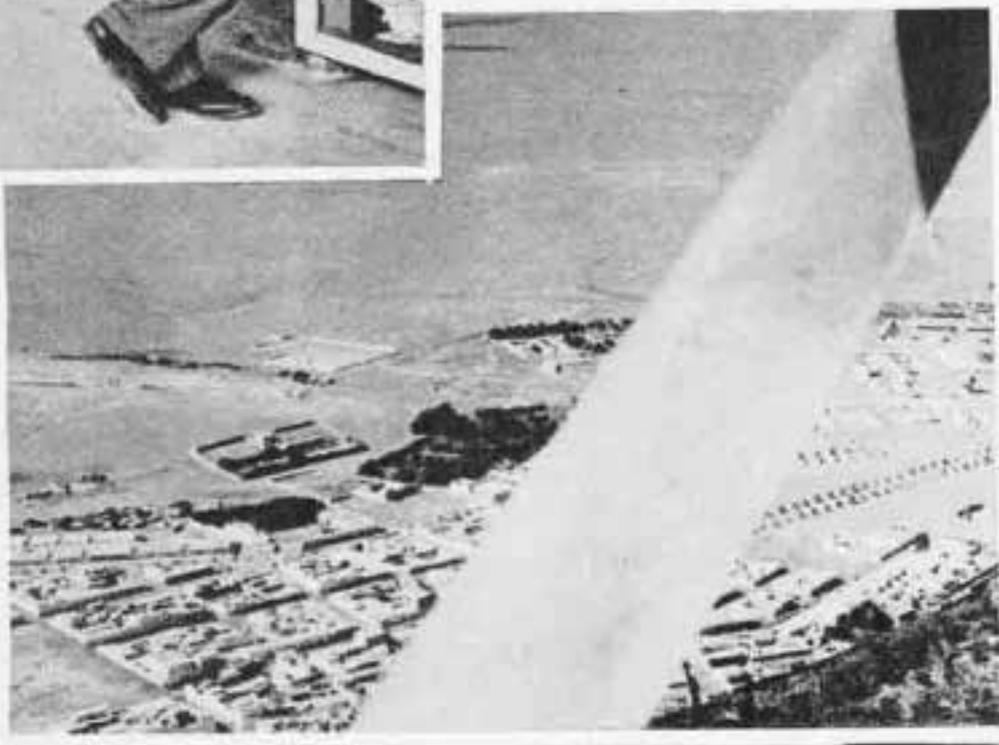
Le programme des journées bien remplies commence donc enfin à se réaliser. Quand je vous disais que Sainte Thérèse, patronne de l'équipage, avait semé des roses !



Souvenirs de Tiaret.

Colomb-Bechar.

Aïn-Sefra.



A l'entrée du désert

L'essence coule dans les réservoirs, pendant que nous cassons la croûte sur les provisions emportées de Tiaret. Puis, assis sur le sable, qui sur cette plaine sans fin reluit comme des morceaux de diamant étalés au soleil, portant mes lunettes à verres fumés, pour éviter la réverbération déjà forte, j'ai tôt fait de tirer quelques traits sur ma carte et d'y relever un cap en direction de Béni-Abbès, pour autant que cela peut-être utile. Et nous allons partir.

Mais il faudrait de l'huile, et nous ne voulons que de l'Aéroshell. Le représentant arrive, c'est le gérant de la Compagnie Générale Transsaharienne. Partons ! Nos carnets de route, remis tantôt aux autorités, sont certainement signés et nos autorisations de traversée du Sahara en vol groupé vont sans doute nous être remises...

— *Moi, je n'ai aucun papier pour vous autres*, nous dit le représentant de l'APC (*American Petroleum Company*) qui est en même temps capitaine dans l'aviation militaire.

— *Quoi ? vous n'avez pas de papiers pour nous ? Et nos autorisations de survol des régions désertiques, ce ne sont pas des papiers, cela ? S'il n'en faut plus, nous ne demandons pas mieux. Ce ne sont certainement pas ces papiers dans nos poches qui nous aideront beaucoup à traverser le Sahara avec plus d'aisance ou de rapidité. Mais enfin, depuis notre départ d'Anvers nous savons que ces papiers sont prêts, entre vos mains, et qu'ils n'attendent que notre arrivée pour nous être remis. Nous étions annoncés pour le 23 octobre, et nous sommes au 28 aujourd'hui !*

Car nous sommes tous comme cela, quand nous entendons et écoutons de nos deux oreilles tendues une nouvelle désagréable, nous sommes bien persuadés que nous avons mal compris, ou que du moins en reposant la question il y aura moyen de changer la situation.

— *Messieurs, calmez-vous. Il faudra que vous voyiez le commandant du poste et chef de l'annexe. Et vous comprenez que ces messieurs ne seront visibles en leurs bureaux qu'à partir de deux heures.*

— *Nom de nom ! cela valait bien la peine d'aller si vite ce matin. Enfin, ce n'est pas la première fois que nous avons des difficultés et on commence un peu à s'y faire. N'empêche que ceci, c'est une «tuile». Mais ne perdons pas notre bonne humeur. Allez ! les oiseaux, rentrez les «zincs», nous filons à Colomb-Béchar. Adieu, Béni-Abbès, déjà inscrit sur le livre de bord !*

— *Nom de nom !... me souffla à l'oreille, et en style militaire, l'instructeur Van Damme, si on ne se retenait pas, on leur casserait volontiers quelque chose, hein, Père ?*

— *Ne vous en faites pas, Monsieur Van Damme, souvenez-vous que nous sommes en France et que «chez nous en France» tout finit par s'arranger.*

— *Ah ! ça, Père, j'aime bien cette réflexion, rappelez-vous donc ces bougres de douaniers de Bône, comme si ce n'était pas en France, cela !*

— *En France et pas en France. Là-bas, à Bône, c'était l'Algérie toute pure et rien que cela, ici, en ce poste militaire du Sud-Algérien, nous allons avoir affaire avec de galants officiers français, soyez-en sûr.*

Le capitaine était charmant et il avait une qualité appréciable : il tenait à montrer qu'il était capitaine et commandant du poste, mais là, vous savez, à la française toujours, c'est-à-dire très aimablement. Il aimait à relever que nous autres, étrangers et venant de loin, avec la bonne et très pure intention d'aller plus loin encore vers le centre de l'Afrique où nous appelait des devoirs missionnaires ou autres, nous semblions nous figurer que le Sahara n'était rien qu'une des nombreuses étapes de notre voyage, alors que c'était en réalité une barrière considérée, il y a peu de temps encore, comme à peu près infranchissable, etc... etc...

Nous donnions raison au commandant sur toute la ligne, nous disions *amen* à toutes ses paroles. — *D'ailleurs, ajoutait-il, il n'y avait que le Gouverneur Général de l'Algérie qui était habilité par le Ministre des Colonies ou le Ministre de l'Intérieur pour accorder ces autorisations, après examen des antécédents des pilotes, ainsi que des conditions techniques et possibilités des appareils.* Cette fois, nous n'étions plus d'accord. Van Damme s'avança :

— *Pilote et instructeur militaire depuis dix-sept ans, brevet de premier degré de la Royal Air Force en Angleterre, chargé de mission aéronautique pendant deux ans en Perse...*

Décliner ainsi quelques titres ne pouvait que faire bonne impression. J'aurais voulu en faire autant, mais il eût fallu inventer et je ne sais pas le faire ainsi au pied levé. On aurait dû nous avertir !... Nous aurions préparé un boniment carabiné. Edmond ne disait rien, mais pensait à part lui :

— *Moi, j'ai bien suivi le chef de file jusqu'ici, j'en ferai autant à travers le Sahara.*

Je fis remarquer que depuis plus de deux mois nous avons introduit, par deux voies distinctes, à savoir par voie officielle du Ministère de l'Air belge et par voie privée d'une compagnie représentée à Colomb-Béchar, les demandes d'autorisation prévues. Il nous avait été répondu que nous trouverions tout réglé à notre arrivée. En effet, le capitaine se rappela qu'une demande était parvenue concernant trois avions, sous la conduite de Maître Jeanty sur un avion *Léopard Moth* :

— *Je ne vois qu'une solution, c'est de télégraphier au Gouverneur Général à Alger qui répondra... ou qui ne répondra pas. Alors, messieurs, vous serez nos hôtes.*

Puis, se reprenant :

— *Mais, je vois que ça ne vous agrée guère, attendez voir, on va vous arranger ça... Eh ! toi, là, planton, tu ne sais pas si le colonel est à son bureau ? Messieurs, soyez tranquilles, je vous ferai donner réponse, où que vous soyez.*

Le résultat final fut la communication téléphonique à l'hôtel transsaharien que le colonel prenait tout sur lui et accordait l'autorisation de traverser le Sahara, à condition que nous passions un contrat de dépannage avec la Compagnie Générale Transsaharienne organisée pour cela.

Trop de coureurs d'aventures avaient passé par ici pour aller se perdre dans le Sahara, imposant des risques terribles aux équipes de sauvetage dont l'expédition se terminait parfois d'une manière tragique.

En plus des conditions du contrat de dépannage, nous avions à emporter un ravitaillement suffisant et un matériel de secours. Des vivres de réserve, tels que biscottes et lait condensé, une provision d'eau potable : six litres par personne et par quatre cents kilomètres. Comme nous avions à franchir douze cents kilomètres pour atteindre Gao et que nous n'avions que des cruchons de quinze litres, on nous imposa plusieurs cruchons supplémentaires de trois litres. Il nous fallait également une quantité suffisante d'essence et d'huile, des armes pour nous défendre en cas de besoin, un matériel d'amarrage et de campement etc. Un capitaine de l'aviation fut chargé d'inspecter en détail nos avions. Nous étions encore une fois sauvés. Demain le grand jour, le jour de gloire, demain le jour de triomphe ! Demain le djebel Béchar contemplerait notre envol et verrait nos oiseaux s'éloigner vers des cieux au flamboyant soleil, demain, des oasis rassasiant nos yeux nous parleraient de vie calme à l'ombre des palmiers, demain une piste tant bien que mal jalonnée et plus ou moins visible, se déroulant à l'infini sur le sable fin ou sur le reg rocailleux, constituerait notre seul guide.

Demain, c'était sûr, nous allions voler ferme par un désert de mort vers le pays de la vie. Demain, c'était décidé, ou bien nous mordions la poussière, ou bien c'était à *bouchées doubles* que nous croquions le Sahara. Plus rien désormais ne pouvait entraver nos ailes missionnaires.



Mecheria.



Colomb-Bechar.



Autre coup d'œil sur Mecheria.

Le train entre Oran et Colomb-Bechar.



A la conquête du désert

Colomb-Béchar, quatre heures du matin. Mes acolytes sont au poste. La Sainte Messe commence, au seuil du désert.

Memento, Domine... Souvenez-vous, Seigneur, de tous les païens de l'immense Afrique.

Nous arrivons très tôt à l'aérodrome. Colomb-Béchar dort encore et déjà l'hélice tourne, dans les premières lueurs de l'aube.

A 6 h 25 nous décollons. Nos grands oiseaux, avides d'espace, foncent tout droit dans l'immensité du ciel. Et dire que, hier, nous battions la semelle d'un bureau à l'autre en quête d'autorisation de survol du Sahara ! Hier, c'était le fourmillement des nomades, arabes et berbères, sur la place du marché et l'inexprimable chaos de ces ventes et achats de tout ce qu'on peut imaginer : tentures, coussins, sparteries, statuettes, légumes, sandales, bijoux, tapis, armes. Et dans cet indescriptible tohu-bohu gisaient de mélancoliques chameaux, étendus nonchalamment sur le sable de la place, les pattes repliées et le corps ramassé sous leurs bosses épineuses. Hier, c'étaient les douaniers et leurs interventions *empressées*, c'étaient les *vitesses foudroyantes* des administrations et les attentes prolongées devant les guichets du télégraphe. Hier... mais à quoi bon parler d'hier !

Aujourd'hui, c'est le ronflement de nos moteurs à travers les espaces, aujourd'hui, le vrombissement d'une hélice qui s'enfonce avec avidité dans les couches fluides de l'atmosphère, aujourd'hui, le sifflement strident des haubans... et tout à l'heure, ce sera le doux bruissement des ailes glissant en vol plané jusqu'à l'effleurement du sol où l'on reprendra haleine.

Hier, c'était la *tuile*... aujourd'hui, c'est la conquête.

L'air est pur, le soleil est clair, nous dévorons l'espace. Nous avons dépassé depuis longtemps le poste militaire de Ménouarar, en suivant des yeux depuis Colomb-Béchar la piste tracée par les caravanes. Rectiligne dans les plaines, sinueuse dans les collines, elle est pourtant si visible qu'elle n'engendre aucune préoccupation d'itinéraire à chercher. Nous sommes à hauteur du féérique poste de Tarhit, que nous brûlons sans faire le détour que nécessiterait son survol. En suivant la piste nous nous dirigerions vers Igli, le long des oueds Zousfana et Saoura, en contournant l'immense massif de dunes qui constitue le Grand Erg Occidental.

Mais le vol en ces régions, et par ce temps radieux est si commode, si aisé, si primitivement simpliste, que nous décidons de quitter la piste pour piquer sur Béni-Abbès où nous irons survoler la tombe du Père de Foucauld. C'est en vue de Tarhit, où nous sommes, que nous calculons un cap au compas pour effectuer les cent quarante kilomètres qui nous séparent de Béni-Abbès, et nous voici au-dessus du massif magnifique des dunes poussiéreuses et vermeilles du Grand Erg. Nous arrivons à Béni-Abbès au bout de notre ligne, comme un point sur un I.

Paysage de toute beauté ! Panorama grandiose ! Vue aérienne rare de ce village d'une blancheur éclatante, entouré de hautes dunes et bordé d'une vaste palmeraie. Le poste militaire qui domine cet ensemble est un remarquable monument d'architecture militaire. Le lit desséché et très important de la Saoura s'étend dans la vallée en bordure du village et de l'oasis et c'est lui qui, le long de la piste et la traversant parfois, nous servira de guide jusqu'à Kerzaz et Adrar, après la rencontre de l'oued Messaoud. Un peu en retrait, en direction du massif des dunes du Grand Erg, et non loin du terrain d'aviation, se trouve l'ermitage célèbre du Père de Foucauld que nous aurions dû visiter hier soir et où j'aurais donné gros pour célébrer la Sainte Messe de ce matin.

Les mécomptes dus aux difficultés administratives d'hier nous ont obligés à renoncer à ce projet et ne nous laissent guère le temps d'atterrir ici aujourd'hui. Nous poursuivons notre course. Nous

sommes déjà dans la direction d'Adrar et de Reggan. *Ça gaze !* La piste est jalonnée de nombreux guemiras ou tas de pierres élevées en bordure. L'oued Saoura s'aligne sous nos yeux de concert avec la piste. Nous voilà à Guerzim, petit village de couleur brune, puis à Kerzaz, plus important. A part ces vagues signes, révélateurs de vies humaines éparpillées de loin en loin, c'est la désolation : des plateaux rocailloux, des chaînes de collines entre lesquelles se faufile la piste automobile, et de temps à autre un lac salé asséché qui se dessine parfaitement, tel le sebkra El-Melah que nous longeons à l'ouest après Kerzaz. A perte de vue et en tous sens, pas un brin de végétation n'apparaît sur les flancs dénudés de ces plateaux rocheux et de teinte noirâtre, ni sur les crêtes des dunes montagneuses, aux sables mouvants. Il n'y a que la verdure de quelques palmiers croissant le long des puits pour reposer l'oeil. *Ça gaze !* Nous approchons d'Adrar.

On croirait se retrouver brusquement au pays d'une vie intense. Adrar n'est qu'une vallée sans limites où croissent en très grand nombre, et disséminées en tous sens, de jolies et vastes palmeraies. Nous passons, sans atterrir, à côté de l'aérodrome sablonneux. La petite localité saharienne offre un joli coup d'oeil, avec sa ville à l'européenne et sa cité indigène formant un ensemble d'un rouge vif, à demi dissimulé sous la verdure. Et nous filons, le bec tendu, comme des oiseaux migrateurs. La piste est bien visible, l'atmosphère est d'une extraordinaire transparence. À notre droite, au loin, une suite de palmeraies échelonnées nous conduirait malgré nous au poste de Reggan. Aussi les cent quarante-six kilomètres qui nous en séparent sont ils rapidement franchis.

11 heures 10 : nos oiseaux motorisés frôlent légèrement le reg dur du terrain, on dirait qu'ils ont peur de se brûler les extrémités au contact de ce sable littéralement cuit sous un soleil torride.

Ouf ! ouff ! et oufff !... qu'il fait chaud au sol de Reggan ! Nous sommes à l'avant-veille du mois de novembre, en Belgique, ce sont les frimas d'automne. Le plein désert, le désert pur, s'étend là devant nous.

Beni-Abbès, où vécut et mourut
le Père Charles de Foucauld.
Au-dessus : vue d'ensemble ;
à gauche, près des palmiers, se
trouve l'ermitage où le Père de
Foucauld fut massacré.



En bas :
Bordj et poste militaire. (Air France).



Dunes de sable au-delà de Beni-Abbès. On voit très distinctement la piste suivie par les caravanes.



Reggan : un auto-camion de la Transsaharienne.



L'avion de la Sabena qui ramena M. Van Damme.



Adrar.

Poste militaire. (Photo de Madame Hanscz-Fester).



Vers le Tanezrouft, le désert de la soif

Au *Bordj René Estienne*, de la Compagnie Générale Transsaharienne et qui n'est rien moins qu'un hôtel moderne des mieux fournis, un des meilleurs déjeuners nous attend. Nous ne pouvons en croire nos oreilles quand le tenancier, et représentant de la Compagnie Transsaharienne, vient nous inviter à nous mettre à table quand nous le désirerions. Pour le coup, voilà ce qui s'appelle un *service*, et bien organisé. Ce sont des surprises qu'on ne rencontre qu'en Afrique, et en Afrique française, sur les pistes dites inhospitalières du Sahara. Quand on voit cela on est porté à prendre à la lettre cette phrase d'un écrivain, voulant magnifier les efforts gigantesques accomplis par la France, lorsqu'il dit : *Le Sahara a cessé d'être, et pour toujours, un désert*. A Reggan, il y a un poste émetteur de T.S.F., ce qui permet l'envoi de télégrammes. Si vous voulez déposer du courrier, affranchissez-le et soyez sûr qu'il sera expédié sans tarder. C'est unique au monde ! S'il nous avait été possible, en cet après-midi du 29 octobre, d'atteindre un campement désertique plus avancé que Bidon V, à cinq cent dix kilomètres de Reggan, nous ne nous serions pas attardés deux heures comme nous le fîmes. Mais il était inutile de nous presser. Au delà de Bidon V, nous n'avions plus d'étape. Il fallait donc, bon gré mal gré, et nonobstant notre désir de *gazer*, nous contenter de ce terminus aujourd'hui. Ce fameux Bidon V, à dénomination si étrange, est un lieu de campement et une base de ravitaillement, en pleine région désertique. Ce n'est pas un lieu habité. Toute vie, humaine, animale ou végétale, s'est implacablement retirée de ces parages de mort. Seul un gardien indigène y séjourne, dans la solitude la plus complète, du mois d'octobre au mois de mai.

Cette base, jetée comme un relais, entre Reggan, à cinq cent dix kilomètres, et Gao, le premier centre important du Soudan, à huit cents kilomètres, fut ainsi nommée par une expédition organisée en 1923 par la Compagnie Transsaharienne et qui, à son voyage de retour du Soudan, décida de laisser de loin en loin sur sa route, comme premier balisage, des bidons vides. Le campement qui nous occupe est installé au cinquième de ces bidons, d'où son nom de Bidon V.

Le plein d'essence et d'huile est fait dans les deux avions. Nous pouvons prendre notre envol. Il est 13 h 12. Reggan est la dernière palmeraie, le dernier centre habité sur cette ligne du Tanezrouft. Nous sommes à peine en l'air et en direction sud que partout, à l'infini, une seule et uniforme chose s'offre à nos regards : le sable. Nous savons que c'est en général un reg de sable dur, rarement du sable fin, toujours un terrain uni et roulant. Nous avons devant nous et à notre libre disposition, un champ d'aviation de cinq cents kilomètres d'étendue. On voudrait bien en porter quelques tranches avec soi jusqu'au Congo où il ne sera pas toujours facile de trouver de quoi atterrir.

Tout notre itinéraire est balisé pour l'aviation, c'est-à-dire que des maisonnettes en tôle, peintes de blanc et dont le toit est en accent circonflexe, sont placées en bordure de la piste avec un espacement moyen de dix kilomètres. De plus, chaque balise est précédée et suivie, à environ cent mètres, d'un panneau dont la fonction est d'indiquer, en prolongement avec la balise, l'angle de la piste et la direction à suivre. Ces panneaux sont des tôles blanches fixées à plat sur le sol.

Notre chef d'expédition s'est mis au poste de pilotage et a pris les commandes, il faut qu'il voie par expérience ce que c'est que de lorgner la piste sur la gauche. Vous devinez s'il a envie de recommencer plus tard une traversée du Sahara !... Moi, je m'occuperai des balises à pointer soigneusement, des pistes perpendiculaires à contrôler, et de surveiller Edmond. Nous *gazons*.

Cette piste, on la voudrait légèrement mieux marquée. Représentez-vous ce que peut être la trace d'un camion-automobile foulant cette terre sablonneuse deux ou trois fois par semaine. On la

voit cependant, mais pas assez pour permettre à l'attention de se relâcher une seconde. Si nous sommes deux, ce n'est d'ailleurs pas pour rien. Le défaut capital de ces balises, si précieuses et si indispensables pour le reste, c'est d'être trop espacées. Il est normalement impossible, en quittant la première balise, d'apercevoir la seconde, et ainsi de suite. Je veux bien que le rôle des panneaux est d'indiquer la direction de la balise suivante, mais nous constaterons tantôt, et à plusieurs reprises, que balise et panneau ont été arrachés par une tempête de sable et transportés à plusieurs centaines de mètres où ils sont à moitié ensevelis. Ce n'est plus alors la balise qui indique la piste, c'est la piste fidèlement suivie qui indique l'ancien et vrai emplacement de la balise.

Je fais remarquer à mon compagnon qu'Edmond, docilement et très sagement, nous suit à une distance moyenne de quelques centaines de mètres.

— *Je crois bien, me fait-il en riant finement, il n'a garde de nous lâcher maintenant !*

Je commence à pointer : 11^{ème} balise à 2 h. 7 40, 12^{ème} balise à 2 h 12 10, 13^{ème} balise à 2 h 16 15, 14^{ème} balise à 2 h 20 30, 15^{ème} balise à 2 h 25, 16^{ème} balise à 2 h 29. Je retrouve à cet endroit sur mon cahier la note suivante : Camionnette blanche entre la 16^{ème} et la 17^{ème} balise, à 2 h 31. Cette camionnette, à nous décrite par le gérant de l'hôtel de la Compagnie Générale Transsaharienne, était attendue à Reggan depuis la veille et l'on n'en avait aucune nouvelle. Il nous avait donc demandé de vouloir repérer aussi exactement que possible l'endroit où nous la trouverions et de la signaler dès notre arrivée à Gao. Il était servi, le brave, mais sa camionnette roulait à toute allure, emportant derrière elle un beau nuage de poussière et elle arriverait sans doute à destination de Reggan vers les 5 heures, puisqu'elle avait encore cent soixante-deux kilomètres à faire. Elle irait aussi y signaler notre passage, car nous avions piqué droit sur elle, à très basse altitude, pour nous faire reconnaître, selon la règle imposée à tous les voyageurs des régions désertiques. Ces précautions facilitent les recherches, en cas de non-arrivée à temps au terme du voyage. Mais, question d'arriver au terme de notre voyage, et d'y arriver à temps, nous y réussissons. Car nous dévorons les espaces et, les unes après les autres, comme des poteaux téléphoniques devant la portière d'un train, ou les arbres des grandes routes vus du volant d'une auto, les balises défilent sans interruption, un peu moins vite, bien entendu, car toute comparaison cloche. Et ce sable brunâtre, surchauffé aux rayons du soleil, nous éblouirait sans nos lunettes à verres fumés. Du sable, des balises, un trait à peu près rectiligne au sol que nous survolons entre trois cents et cinq cents mètres, en cherchant l'altitude de visibilité idéale. Du sable, des balises, un trait vaguement tracé ! Du sable, des balises, une piste ! Du sable, des balises, une ligne à terre ! Comme diversion, pendant plusieurs heures, c'est médiocre ! Et je continue à noter : 32^{ème} balise à 3 h 33, 33^{ème} balise à 3 h 37, 34^{ème} balise à 3 h 41, 35^{ème} balise à 3 h 45, 36^{ème} balise à 3 h 48.

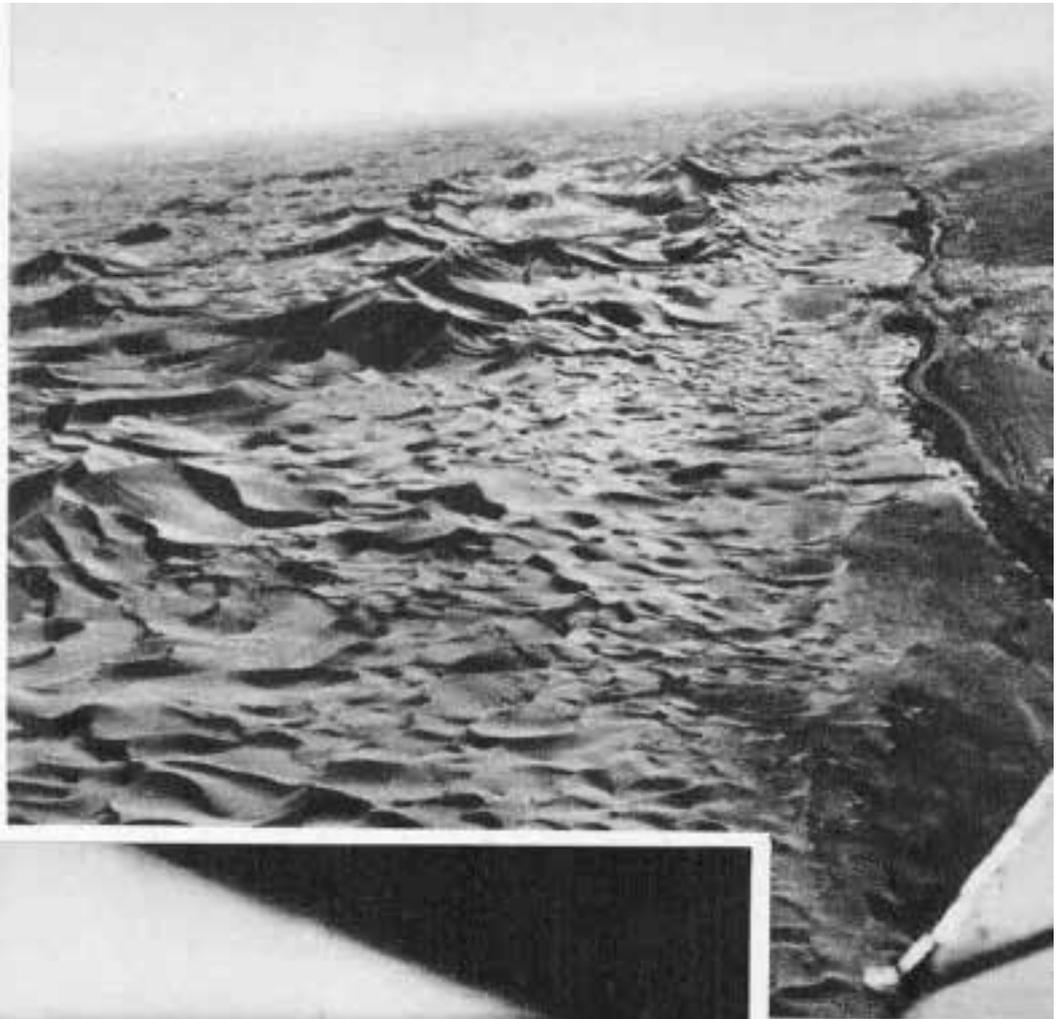
Nous constatons que nous mettons une moyenne de moins de quatre minutes pour aller d'une balise à l'autre, ce qui continuait à nous donner une moyenne horaire de plus de cent cinquante kilomètres à l'heure. Nous avons donc un léger vent en poupe. Nous savions que de cette façon, à l'approche de la 51^{ème} balise, nous devions nous apprêter à atterrir à l'Etat Indépendant de Bidon V. *Ça gaze !* restait toujours la formule adoptée au départ. Nous voilà à la 45^{ème} balise à 4 h 22. Il y a là deux camions vides qui attendent Dieu sait quel secours. Ils sont connus de leur propriétaire et le gérant de la Transsaharienne nous les a signalés au départ de Reggan, en nous demandant de ne pas nous en inquiéter. Dormez en paix, messieurs les camions, reposez-vous de vos grandes fatigues !

Encore six balises et nous y seront. Il sera 4 h 45 selon toute vraisemblance. Notre précieux Guide Shell nous donne, dans son Tableau des levers et couchers du soleil, le moyen de savoir d'après longitude et latitude, à quelle heure finit le jour à Bidon V. Je calcule : 5 h 20. Il est 4 h 43

exactement quand nous passons, au ralenti, à la verticale du fameux phare Général-Vuillemin, de trente-deux mètres de haut, installé là en 1935 pour dépanner de nuit les aviateurs égarés dans ces parages. *Terre ! Terre !...* Trois jours, disait Colomb, et je vous donne un monde. *Trois minutes*, dit Van Damme, *et le désert est à nous.*

Trois minutes plus tard, en conquérants d'un nouveau monde, nous posons le pied au coeur du Tanezrouft, le désert de la soif. Nous prenions possession, sans coup férir, de la Ville-Forte de Bidon V.

Le Tanezrouft, le redoutable désert de la soif, dont les sables mouvants ressemblent aux vagues de la mer.



La nuit au royaume du silence

Rois sans sujets, nous pouvions régner sans crainte de rivalité. La Ville-Libre de Bidon V a pour drapeau une manche à air, ses larges boulevards sont ceux de l'infini, sa rue principale longe une balise d'aviation, sa Place du Silence est ornée d'une pompe à essence pour les automobilistes, ses grands hôtels - gîtes d'étape si confortables - sont d'anciens autocars et son plus beau monument est une pompe à essence pour les aviateurs... Son terrain d'aviation n'a pas de limites.

Le personnel de la station avait été doublé, c'est la chose qui nous frappa le plus, et de prime abord. Les gardiens indigènes étaient deux au lieu d'un. L'un était un Berbère de Reggan, l'autre un Soudanais de Gao, sur le Niger. Grande fut leur joie en apprenant que nous passions la nuit à Bidon V. Les avions furent vite amarrés par leurs soins et, avec notre prompt collaboration, on ajouta cinquante litres d'essence dans chaque avion. Nous sortîmes des cabines et des valises de quoi faire notre repas du soir. Dans l'entre-temps, la nuit était tombée, non toutefois sans que nous ayons pu prendre l'une ou l'autre photo.

Il faisait chaud dans ces carrosseries de voitures qui constituent tout le campement, et dans lesquelles sont aménagées des couchettes confortables. Une table portative trouva vite sa place à l'extérieur, au coin de la baraque où soufflait une des plus délicieuses brises qui eussent jamais rafraîchi le désert, un vrai souffle de brise maritime... On commença à se regarder tous les trois avec une satisfaction turbulente, les langues se délièrent et chacun fit ses réflexions. On se tapota les épaules mutuellement... Nous étions contents de notre journée, heureux de nous trouver tout-à-coup maîtres du désert et de l'univers.

Pour moi, j'admire ceux qui font de la traversée du désert une entreprise héroïque et infiniment scabreuse. Tout le reste de notre voyage a été bien plus compliqué, plus lent, plus risqué, que cette dernière étape d'aujourd'hui.

— *Oui, fit M. Van Damme, mais nous sommes des «as» à part, nous sommes guidés par une étoile bien spéciale et qui continue à être mystérieuse. Dans des conditions normales, en des journées où régulièrement nous devrions avancer et faire du chemin, surgit une infinité d'accrocs, de contretemps, de difficultés de tout genre qui nous font piétiner sur place, contrarient nos plans et semblent vouloir anéantir nos projets. Tandis qu'aux étapes difficiles, nous franchissons les obstacles.*

J'étais bien de cet avis que notre étoile nous conduisait en toute sécurité, selon notre but missionnaire, comme les Mages dans les déserts d'Orient, à la recherche du Rédempteur.

— *Bien, bien, pas tant de philosophie, s'il vous plaît. Il est entendu que le monde va à l'envers depuis que nous sommes en route. Ne vous avais-je pas prédit, dit M. Van Damme, que nous aurions de la pluie à Bidon V ?*

En effet, dans un pays où il pleut une fois tous les dix ans, quelques gouttes étaient tombées à notre arrivée, ce qui avait fait triompher notre chef d'expédition qui, depuis plusieurs jours, en voyant les contradictions de tout genre auxquelles notre voyage était en butte, avait pris des allures de prophète et avait répété avec insistance qu'il pleuvrait à Bidon V pour compléter la gamme de ces bizarreries.

— *Oui, raison et pas raison, raison, si quelques secondes d'une vague bruine poussiéreuse et à peine humide peuvent s'appeler de la pluie. Sans quoi, vous n'avez pas raison, vous êtes un mauvais prophète. Vous aviez dit aussi à Edmond que nous verrions dans le Sud-Algérien des hommes demi-blancs et demi-noir et cela n'est pas vrai. Moi aussi, j'ai bien regardé. Et vous*

n'aviez pas dit si la ligne de démarcation du blanc et du noir devait être verticale ou horizontale... Ça n'est pas sérieux !

— *Allez, allez, ne blaguez pas ainsi, dit Edmond. Moi j'ai entendu dans le Sud-Algérien des gens qui disaient bel et bien blanc et noir. Rappelez-vous ce chauffeur qui nous pilotait dans les rues Colomb-Béchar et qui voulait parier qu'il grimperait les flancs du djebel Béchar avec sa Citroën en moins de dix minutes, puis ajoutait qu'il ne pourrait pas le faire à ce moment-là parce que son tacot n'était pas une auto-chenille et qu'il y manquait quelques chevaux-vapeurs ?*

— *Laissez bien tranquille cet âne de chauffeur et ne retournez pas à Colomb-Béchar. Pour en revenir au Sahara, moi je pense à ces gens qui vous prétendent survoler la piste à une dizaine ou à une vingtaine de mètres d'altitude, par visibilité très réduite et chaleur suffocante, et cela pendant des heures...*

— *De fameux hâbleurs que ceux-là ! Nous venons bien de voir par expérience ce que c'est que de survoler et de surveiller le tracé flou et douteux de cette piste, au-dessus de cette uniformité sablonneuse et étincelante, pendant trois heures successives. Nous étions à quatre ou cinq cents mètres, ce qui nous permettait un coup d'oeil relativement reposant sur le prolongement de cette piste et au loin. Non, il y en a qui blaguent absolument trop.*

— *Question de s'entendre : le Sahara, ce n'est pas «sur la terre». Alors, on peut se permettre de raconter quelques histoires qui seront sans contrôle et que personne ne croira, il est certain que des gens qui voleraient dans ces conditions seraient plaqués au sol avec leur appareil en moins d'un quart d'heure de cet effort inhumain : fatigue, éblouissement, hantise du chemin mal défini...*

— *Certainement, et si par miracle ils tenaient le coup plus d'un quart d'heure, je vous jure qu'ils en deviendraient fous, conclut M. Van Damme.*

— *Oh là, là... N'avez-vous pas faim, vous autres ? ... Allez, attaquons, mes enfants !*

Il y avait de tout dans ces provisions emportées de Colomb-Béchar : des biscuits, du pain, des boîtes de lait condensé et sucré, de la saucisse, des bananes, du fromage, une bouteille de vin et... de l'eau, ces trois bidons de seize litres que la législation impose à tous les voyageurs dans les régions désertiques. Jamais repas ne reçut meilleur accueil. Nous avions de l'appétit et il y avait à manger autant d'entrain et de bonne humeur qu'il y en avait eu durant la journée à voler à tire-d'aile. Tout contribuait à rendre ce repas agréable : la nourriture, le moral qui était au-dessus de toute atteinte, mais aussi le cadre pittoresque et unique au monde qui nous entourait. Au milieu de la table, la lanterne à pétrole du gardien brillait dans cette nuit grandiose, éclairant trois figures farouchement égayées.

La lueur de la lanterne était projetée sur le coin blanchâtre de l'ancien *Car* qui allait nous servir de maison. Au-dessus de nos têtes les étoiles scintillaient, mais la lune était invisible. On n'apercevait rien d'autre dans cette sombre nuit. Autour de nous, jusqu'à l'infini, un silence de tombeau. Les deux gardiens, dans la balise qui leur sert de cabane et d'abri, rêvaient sans doute à Allah qui est dieu, et à Mahomet son prophète, car nous n'aurions pu remarquer leur présence ou leur proximité. Le sinistre Ali-Baba et ses compagnons n'avait pas dû composer un groupe mieux réussi que nous trois en ce moment. Tout cela nous amusait beaucoup.

— *Une idée, dit M. Van Damme, nous allons laisser des traces de notre passage ici.*

Et prenant un crayon aniline, il traça sur la paroi humectée du *Car* la phrase suivante :

— *Premier raid aérien missionnaire Belgique-Congo.*

Suivaient nos trois noms, la date : le 29 octobre 1937, et nos signatures. Nous avions le coeur en fête. La voix mélodieuse et fine d'Edmond fit retentir les échos du désert de chants harmonieux

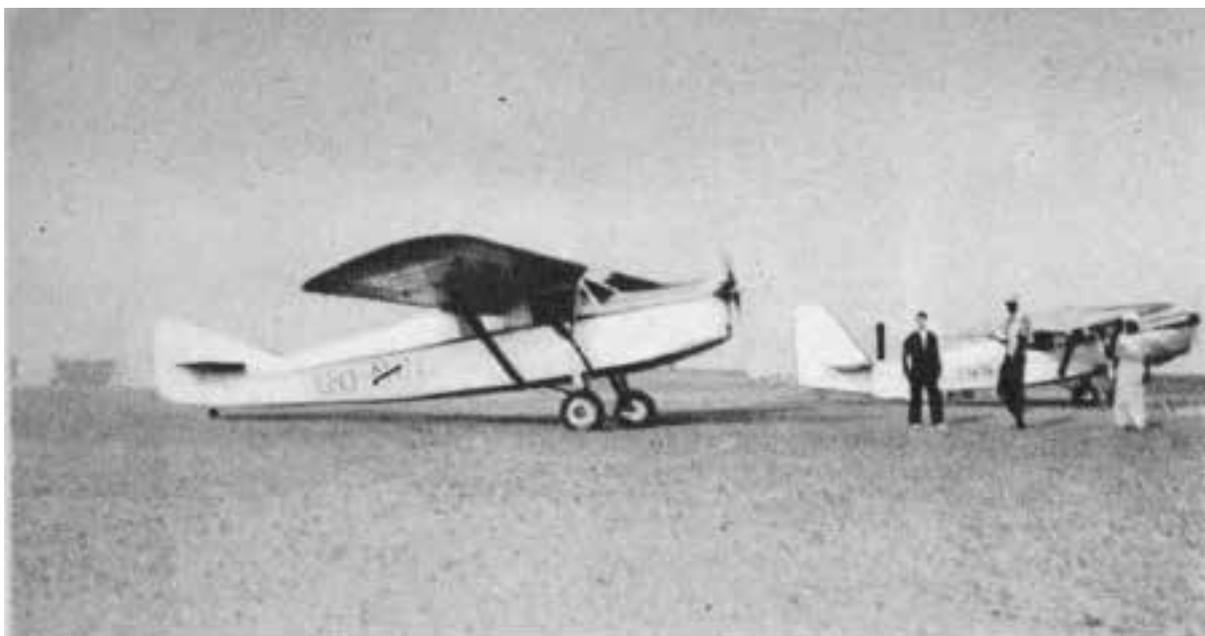
et doux. C'était céleste. Les gardiens lentement s'approchèrent, subjugués. Nous étions nous-mêmes sous le charme. Et les voix lointaines de la nuit, du fond des solitudes, nous renvoyaient des murmures pleins de mystère.

Soirée de Bidon V, unique en notre vie, longtemps nous garderons ton émouvant souvenir ! Nous nous préparions à aller prendre un repos que personne ne nous disputerait, ni moustiques, ni maringouins, ni bestioles d'aucune sorte, puisqu'il n'y a en ces lieux pas l'ombre, même lointaine, d'une vie quelconque, ni à plus forte raison pas de cris de léopards ou de mugissements de buffles, ni chants rauques de danseurs indigènes au son des tam-tams. Ce serait un calme absolu et parfait. Avant de nous coucher, nous écrivions des cartes postales, un peu dans toutes les directions, nous les déposerions demain à Gao.

Mais les lois de l'hospitalité n'eussent pas été complètes, si les gardiens ne nous eussent présenté à boire un soporifique de leur fabrication, un thé qui procure de doux rêves et vous assure la protection d'Allah. Les deux pauvres diables qui passent six mois dans ce relais solitaire s'étaient montrés si heureux d'avoir des invités ce soir-là qu'il eût été cruel de refuser. Bien volontiers, par curiosité et par courtoisie, nous vidâmes chacun à notre tour le minuscule verre qui nous était offert. Le pire, c'est qu'il fallut récidiver jusqu'à trois fois, ainsi que le voulait la coutume sacro-sainte. Ce jus ne méritait pourtant guère l'honneur d'une seconde tournée.

Nous aussi, nous avions dans nos réserves, si soigneusement casées au départ d'Anvers par des coeurs charitables, un cordial des plus rafraîchissants : une bouteille du plus authentique Pernod que la terre ait jamais vu. Il fallait ouvrir la bouteille qui sans cela arriverait avec nous intacte à Léopoldville. Il fallait boire du Pernod à la santé de notre cher M. Van Damme, chef d'expédition, qui demain nous laisserait orphelins et nous quitterait pour rentrer en Belgique, à la santé d'Edmond, qui se montrait si vaillant et si décidé, à la réussite du reste de notre voyage qui ne nous laissait pas sans quelque appréhension. Il fallait célébrer le désert qui nous avait été hospitalier... et faire passer le goût du thé berbère que nous venions d'ingurgiter.

Bidon V, soirée au désert, souvenirs inoubliables !



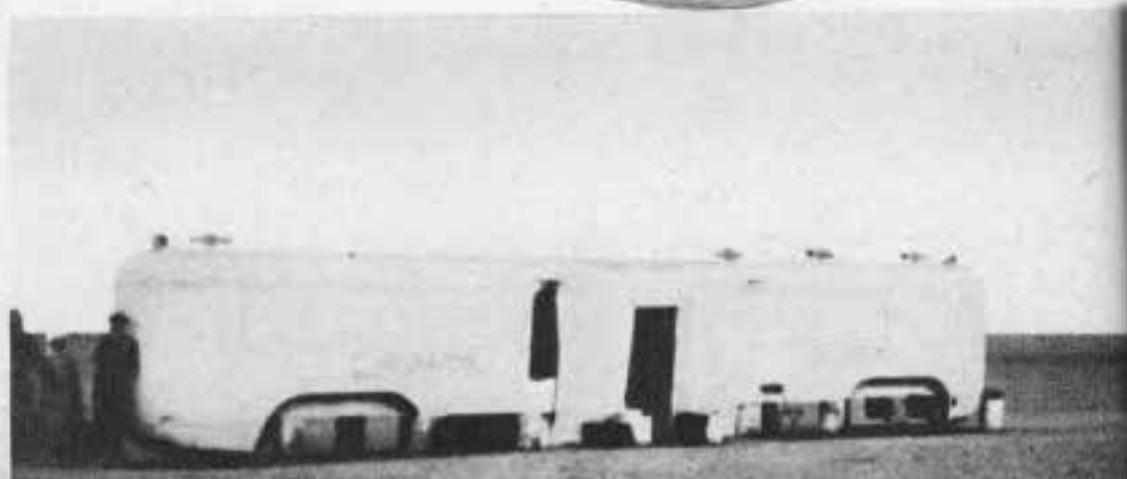
Bidon V. Les avions viennent d'atterrir. Les deux gardiens du poste, en compagnie des aviateurs Van Damme et Dehart.



La tour Vuillemin, phare pour les aviateurs dans la solitude du désert.



Les autocars transformés, l'unique abri de l'endroit. Le P. Bradfer y célébra la Sainte Messe en plein désert, la première peut-être depuis l'origine du monde.



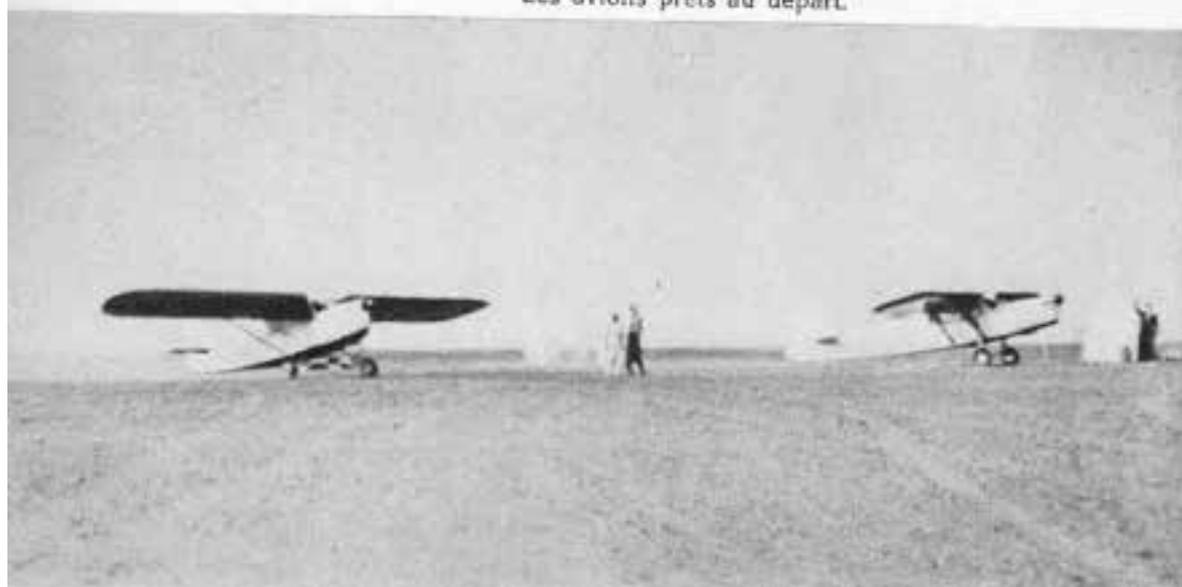


Avant de quitter Bidon V. Entente fraternelle.



Le P. Bradfer, après la messe célébrée au cœur du désert.

Les avions prêts au départ.



2 000 km de désert franchis par les avions missionnaires

Les moteurs ronflent déjà sur la Grand'place de Bidon V. La sonnerie de notre réveil nous a fait bondir de nos couchettes de fort bonne heure. J'ai dit la Sainte Messe dans ce cadre d'impressionnante et universelle solitude... La première peut-être qui se disait en ces lieux depuis la Rédemption du monde.

Après la messe les gardiens m'ont appelé marabout.

Partons avant que le soleil ne monte et achevons au plus vite la traversée, angoissante malgré tout, de ce désert. Huit cents kilomètres nous séparent de Gao, au Soudan, dont cent cinquante kilomètres seulement jusqu'à la frontière soudano-saharienne, car il n'y a pas que le désert saharien, il y a aussi le désert soudanais.

Avant de monter dans nos voitures et de prendre congé, nous avons encore pu faire quelques photos de cet illustre base de Bidon V que nous allons quitter. Les cadavres desséchés d'un héron, d'hirondelles et d'autres oiseaux qui sont venus s'égarer là, attirés sans doute par la lueur nocturne du phare, et y mourir, y figureront.

Notre chef-pilote continue à prendre les commandes. Il le faut, pour me laisser les mains libres et me permettre de faire, en vol, les calculs techniques qu'exigerai cette nouvelle étape. J'avais marqué dans mon cahier de préparation des voyages : 30 octobre : Bidon V- Gao, 790 km en 5 h 20. Départ : 5 h 45. Arrivée : 11 h. Après 335 km ou 2 heures de vol, prendre un cap.

Ce n'était cependant pas après le Pernod d'hier soir que j'avais tracé ces annotations. Mais il se fit qu'au lieu de 5 h 45 pour l'heure de départ, il était 6 h 5 quand nous partîmes.

Je retrouve dans mon cahier toutes les inscriptions des balises rencontrées et l'heure précise. Nous nous rappelons que Bidon V représente la balise 51. Après le décollage et le tour de plaine pour revenir à la verticale au-dessus de l'aérodrome, je pointe : Balise 51 à 6 h 51.

Et nous continuerons ainsi dans notre progression en direction plein sud. Balise 52 à 6 h 54, balise 53 à 6 h 58, balise 54 à 7 h 2. Ici la piste s'incurve vers l'ouest, suivant l'indication très exacte de la carte et le sens de direction donné par le panneau après la balise au sol. Elle reprendra d'ailleurs bientôt insensiblement la direction sud. Balise 55 à 7 h 6, balise 56 à 7 h 9 et ainsi de suite jusqu'à la balise 66 à 7 h 48, à la frontière du Soudan.

Nous avons donc parcouru ces cent cinquante premiers kilomètres en un peu moins d'une heure, nous marchons bien, on peut à juste titre reprendre la formule *ça gaze*. Mais attention ! À partir d'ici va commencer un nouveau type de balises à claire-voie, beaucoup moins visibles que les balises du type Algérie rencontrées jusqu'à maintenant. Il n'y aura plus de panneaux de direction avant et après chaque balise, ces balises ne sont plus toujours en bordure de la piste et enfin, chose qui compliquera davantage leur découverte, une légère végétation d'arbustes va gêner la vue. Et en effet, le résultat de ce changement ne se fait pas attendre, à la balise 69, à l'endroit précis où doit partir l'embranchement d'une piste peu visible allant vers Tessalit à l'est, toute trace de piste disparaît à la traversée d'un oued qui la coupe perpendiculairement.

Note : Les balises du Sahara sont du type Vuillemin, d'après le nom de l'explorateur français, celles du Soudan portent le nom de balises A.O.F. - balises type Afrique Orientale Française.

Et de l'autre côté de l'oued, plus rien à voir qui indiquât avec assez d'assurance les traces d'une piste entre les arbustes éparpillés. Nous avons dépassé la balise, mais les yeux fiévreusement tendus de toutes parts j'ai, avec la spontanéité d'un réflexe infailible au moment du danger, repéré sa situation exacte par rapport à l'oued que nous venons de traverser, à un autre oued que

nous longeons, à telle touffe d'arbustes dont la position est bien caractéristique. J'ai, d'autre part, depuis longtemps dans les yeux, cette courbe légèrement oblique vers l'ouest que doit faire notre piste balisée. Mon compagnon, deux fois déjà en une seconde, m'a demandé si on allait faire demi-tour pour reprendre la balise et repérer la piste. J'ai répondu : non, sans hésiter, car j'ai, figé dans les yeux, le repérage exact de la balise passée et je suis sûr de la direction de la balise suivante. Encore une minute et si nous ne voyons rien, nous reviendrons nous poser. Et les minutes, toutes d'angoisse, semblent des siècles, car chaque minute représente une distance de plusieurs kilomètres qui pourrait être fatale. Mais, revoilà la piste et, quelques centaines de mètres plus loin, la balise 70. Sauvés ! Il est 8 h 1.

Nous respirions de nouveau à l'aise. N'eût été le second avion qui nous suivait toujours et qui ne comptait que sur nous pour aller son chemin, nous aurions certainement pu, sans grand inconvénient, faire un demi-tour et venir voltiger au-dessus de la balise où nous avons perdu la piste de vue. Mais j'avais malgré moi la conscience aiguë de l'embarras dans lequel cette manoeuvre insolite ne manquerait pas de mettre Edmond qui pouvait se passer de ces émotions.

Une seconde fois, la piste nous joue le même tour. *Attention ! Attention !* est le cri réciproque et spontané, les yeux se crispent. La voilà ! Nous y sommes. Mais la balise 80 reste invisible. Nous apercevons la balise 81 à 8 h 43, la balise 82 à 8 h 46 et la balise 83 à 8 h 51. La balise 84 est impossible à découvrir. Il y a deux heures que nous volons, et nous avons passé de la balise 51 à la balise 83, trente-deux balises bien comptées : trois cent vingt kilomètres en deux heures, ou cent soixante kilomètres à l'heure. *Ça gaze !* Et on y va toujours. Balise 85 à 8 h 59, balise 86 à 9 h 4, en 5 minutes, balise 87 à 9 h 9, en 4 minutes, balise 88 à 9 h 13, en 4 minutes et 10 secondes, balise 89 à 9 h 18, en 4 minutes et 50 secondes, balise 90 à 9 h 22, en 4 minutes.

Tout semble aller normalement, nous devons avoir dépassé la région d'Aguelock et nous apercevons parfaitement à l'est, dans le lointain, le massif montagneux de l'Adrar des Iforhas. On nous a conseillé en Belgique de prendre un cap à partir de cet endroit et d'aller droit, avec une marge de quelques degrés de sécurité ouest, vers le Niger, à droite de Gao. Je calcule, je trace ma ligne : voilà du 193° géographique + 9° magnétique + 4° de déviation, on verra la dérive en route s'il y a lieu. Nous devons ainsi aboutir aux environs du mont Tondibi sur le Niger, entre Gao et Bourem. Impossible de rater ce formidable repère du Niger, même avec une erreur éventuelle de cinquante kilomètres vers Bourem, le coude du Niger, ou de cinquante kilomètres vers Gao, centre qu'on ne peut dépasser sans le remarquer. Nous quittons donc volontairement la piste à hauteur de la balise 91, que nous ne voyons pas, mais qui doit-être à proximité puisqu'il est exactement 9 h 27.

Nous partons à du 210° au compas. J'aurais dû remarquer que, brusquement, depuis les cinq dernières balises pointées, nous ne faisons plus du cent soixante kilomètres à l'heure, comme durant les deux premières heures du trajet, mais seulement du cent trente-deux kilomètres à l'heure, puisque nous avons fait ces cinquante derniers kilomètres en vingt-deux minutes trente secondes et que ma règle à calcul pouvait me renseigner sur le résultat immédiat de cette opération très simple. Je ne le remarquai pas. De plus, par une distraction impardonnable et qui ne put être machinée que par le diable lui-même, je crus avoir mesuré la distance qui nous séparait à ce moment du Niger et qui était effectivement de deux cent soixante-dix kilomètres à vol d'oiseau selon la carte. En réalité, et par un mirage que je ne m'explique pas encore, je pris le chiffre cent quatre-vingt treize, que je venais d'écrire en gros caractères aniline sur mon cahier, pour le nombre de kilomètres, alors que c'était le cap géographique que je venais de calculer. Je fis ma proportion. Cela me donnait, à raison d'une moyenne de cent cinquante kilomètres à l'heure, une durée de vol de 1 h 17. Nous serions donc au Niger vers 10 h 45. Je le renseignai sur mon cahier,

et dormis sur mes lauriers, persuadé que mes calculs non seulement étaient terminés, mais qu'ils étaient impeccables. J'aurais dû calculer deux cent soixante-dix kilomètres à du cent trente-deux kilomètres à l'heure, ce qui m'aurait donné 2 h 28 de vol, soit 11 h 55 comme heure d'arrivée au Niger, et environ 12 h 15 à Gao.

Nous atterrissions en effet à Gao à 12 h 10 précises, par la voie imprévue que voici : nous fîmes une navigation correcte, j'en répons, mais faussée par les bases défectueuses du calcul initial. Vers 10 h 35, bien convaincu que nous approchions du Niger, qu'on aurait d'ailleurs déjà dû apercevoir avec ses méandres, ses îlots, et surtout son importance de grand fleuve, je regardais, je cherchais et je m'étonnais. Le singe de la fable aussi cherchait, regardait et s'étonnait de ne rien voir sur l'écran de son cinéma : il avait oublié d'allumer la lanterne ! Moi, j'avais oublié de calculer juste. Notre cap et notre itinéraire devaient nous amener, un peu plus qu'à mi-chemin, à frôler la piste balisée au coude qu'elle fait vers l'ouest, entre les puits de Tabrichat et d'In-Tassit. Je me croyais au Niger, je me disais que depuis longtemps nous avions passé cette courbe de la piste sans la voir, parce que déviés légèrement sur la droite. Or, voilà que tout-à-coup, M. Van Damme, qui s'en était remis à moi et à mes indications pour ce tronçon de la route, me dit :

— *Je vois là une piste que nous longerons un peu, quelle est cette piste ?*

J'étais incapable de lui répondre. Je n'en voyais aucune trace sur la carte, dans la région où je croyais me trouver.

— *De mieux en mieux, dit Van Damme, non seulement cette piste est bien marquée et semble fréquentée, mais elle est balisée. Qu'est-ce que cela veut dire ?*

Et voilà que cette piste s'infléchit vers le plein sud, puis même faiblement vers le sud-sud-est. La brousse arbustive que nous survolons est déjà un peu plus touffue et plus fournie en diverses sortes de végétations, tout en restant relativement aride. Aurions-nous dépassé Gao ?

Il était 10 heures 20, et mes calculs, que je ne songeais même pas à vérifier, indiquaient : 10 heures 45, arrivée au Niger !

— *En tout cas, une chose est bien certaine, dit le chef-pilote, c'est que nous ne quittons plus cette piste, elle nous mènera toujours quelque part et nous sommes dans une direction générale excellente.*

J'étais fort ennuyé d'un tel mystère, mais en mon for intérieur je me disais :

— *Il a rudement raison, le patron !*

Des puits se succédèrent, plus nombreux. Des pistes chamelières commencèrent à se multiplier, nous allions toujours vers le sud. La direction sud-sud-ouest revint, puis un coude plein sud-ouest, à un puits où se concentraient des ouers et un grand nombre de pistes d'importance très différente. C'était le puits de Gangaber. Notre piste principale était devenue un boulevard... Nous étions à Gao ! Lorsque vers 10 h 35 je croyais avoir dépassé Gao, nous étions en réalité aux deux-tiers du chemin, entre Aguelock et Gao, et nous venions d'arriver, selon notre cap bien suivi, aux environs du puits d'In-Tassit. Ce sont mes faux calculs qui nous avaient déroutés.

À 12 h 10 nous nous posions sur l'immense aérodrome de Gao. On venait de le débrousser et d'en brûler les herbes. J'eus encore le temps de mettre mon appareil au point et de prendre, sous un soleil torride et un ciel de feu, le *Pélican* qui venait de toucher terre et accourait à nous, joyeux, dans le lointain.

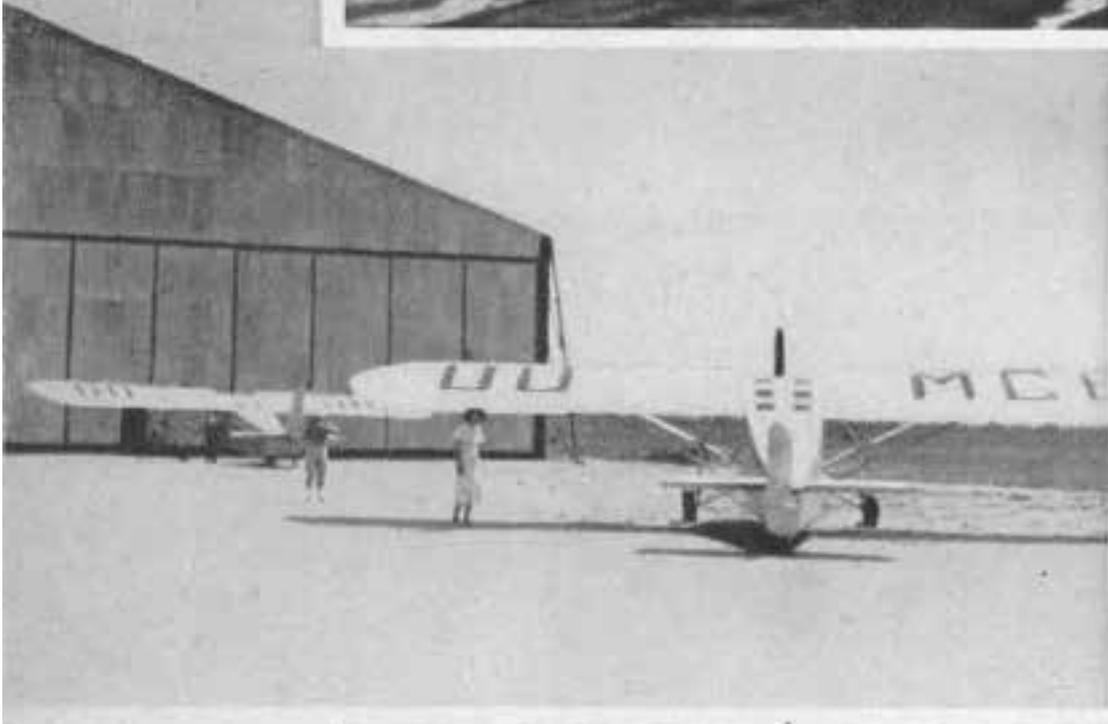
Hourrah ! le désert est vaincu ! Deux mille cent kilomètres de Colomb-Béchar, de l'Algérie prédésertique à Gao, premier centre habité du Soudan, en 13 heures 35.

Vivent les avions missionnaires !

Le Niger entre Gao et Niamey.



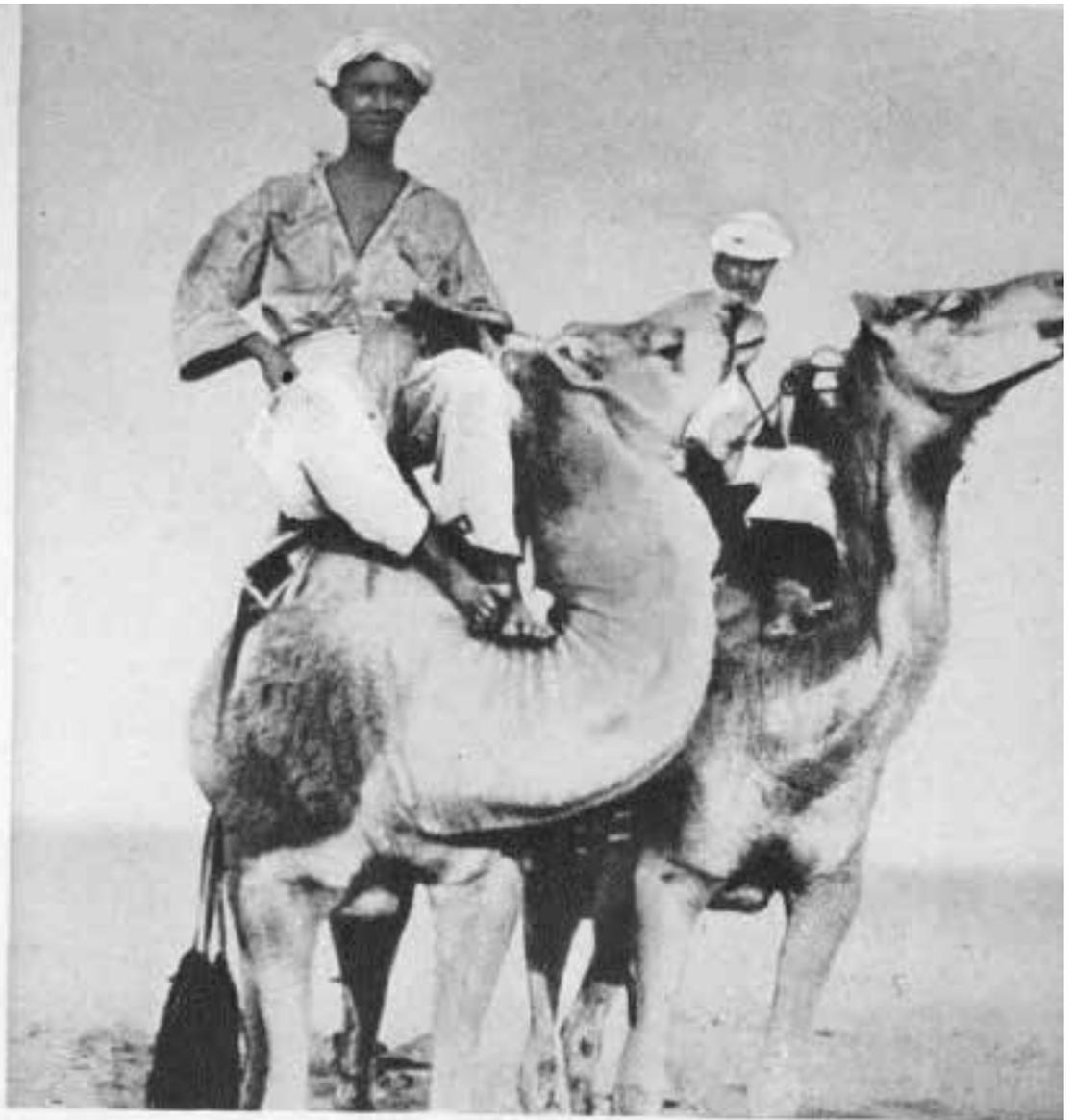
L'arrivée à Gao.



L'atterrissage du Pélican à Gao.



Gao. (Photo Sabena).





Le Niger à Gao et types
Touaregs.
(Photo supérieure de
Madame Hansez-Fester).

Gao et l'invention de la poudre

Le casque colonial ne nous quittera plus désormais, nous sommes en pays tropical. Mais, quelqu'un qui pourrait nous quitter, et plus vite que nous ne le voudrions, c'est notre compagnon et guide, l'instructeur Van Damme.

Nous sommes au samedi. L'avion Sabena Congo-Belgique est parti hier, vendredi, de Léopoldville. Son horaire régulier doit vraisemblablement l'amener à Niamey ou à Gao demain dimanche dans la journée. Il doit sans doute être, ce soir, à Fort-Lamy, au Tchad, qu'il nous est évidemment impossible d'atteindre aujourd'hui puisque nous en sommes encore séparés par une distance de mille neuf cents kilomètres environ. Reste à savoir si cet avion fait habituellement escale à Niamey et quand il y arrive.

Nous n'avons pas faim, nous serions volontiers repartis tout de suite et aurions continué à dévorer les trois-quarts du globe. Rien à faire, il fallait aller en ville, à six kilomètres de la plaine, et prendre chez le représentant de la Générale Transsaharienne des informations sûres au sujet de cet avion Sabena. Nous menâmes nos oiseaux aux hangars.

De la plaine à la ville, dans cette camionnette couverte de la Transsaharienne, genre autobus Sabena-Anvers, et qui fait des bonds d'un demi-mètre de haut à chaque enfoncement de terrain, sur cette route en latérite durcie et desséchée au soleil, vous vous épongez comme vous pouvez avec la manche de votre veston. Vous n'osez même pas soulever l'extrémité du casque, tellement la réverbération à ces heures du midi est violente. Pour le reste, vous tâchez d'admirer. Il y a des arbustes épineux des deux côtés de la route et un peu partout, c'est déjà quelque chose. Et puis, il y a des troupeaux d'ânes qui paissent cette petite brousse épineuse et les mercoubas, et qui s'enfuient en levant la queue lorsqu'ils ont votre *Car* transsaharien à leurs trousses.

Il y a donc de quoi admirer. Nous avons juré d'être de retour à l'aérodrome avant deux heures, car nous savons que quatre cents kilomètres nous séparent de Niamey et que le plein d'essence et d'huile nous prendra un peu de temps. Il faut, pour éviter tout inconvénient à l'arrivée là-bas et à l'atterrissage, que nous puissions décoller à 2 h 30. Nous atterrirons ainsi vers 5 h 15 à Niamey, où le soleil se couche peu avant 5 h 30. Question maintenant de réaliser notre programme. Les coloniaux sont affables à Gao et l'affabilité, qui est une si belle qualité et qui a le don de rendre la vie si souriante, cause parfois de gros mécomptes, car c'est le sourire aux lèvres qu'elle absorbe le précieux temps des gens pressés, tout comme une sangsue absorberait votre sang.

On va d'abord chez le chef de poste pour faire signer les papiers de bord. Puis, il y a la douane de l'A.O.F. (Afrique Orientale Française). Vous êtes les bienvenus, ce n'est pas cela ! Vous êtes reçus à *la coloniale*. Mais, je viens de vous le dire, quand on est vraiment pressé, on tient si peu au petit ou au grand verre, si rafraîchissant soit-il. Puis, on va dîner à l'Hôtel de la Transsaharienne, ça dure.

Après, il y aura le télégramme à Anvers... D'ailleurs, ces gens de Belgique, pourquoi leur faut-il des télégrammes tous les jours ? Ils finissent par nous donner sur les nerfs. Est-ce que, par hasard, ils ne savent donc pas qu'on est pressé et qu'on étouffe ici à Gao et qu'à cause de leur télégramme le plein d'essence ne sera pas fait avant trois heures et qu'on aura des ennuis et qu'on risquera de devoir faire tantôt un atterrissage de campagne à cause d'eux et qu'on s'exposera à *casser du bois* et que M. Van Damme pourrait bien ainsi rater l'avion Sabena, et que... et que... oui, oui, parfaitement... Et ce fichu indigène, ce noir de luxe de l'Administration des Postes et Télégraphes de Gao, qui ne connaît rien à son service ! Bien entendu, il n'y a pas de sa faute, et nous avons

tort de nous énerver, on lui a donné trop de travail à la fois : d'abord, toutes ces cartes écrites hier soir à Bidon V et qu'il doit affranchir et timbrer. Et puis, vous autres, croyez-vous que ce soit si facile d'envoyer un télégramme en Belgique ? Il faut d'abord savoir où se trouve la Belgique. Et croyez moi, dans certains coins de l'A.O.F. on ne sait pas exactement quel peut bien être ce pays. Soyez fiers maintenant de votre village, vous petits Belges qui lisez ces horreurs ! Alors, quand on a fini par repérer Anvers (lisez An ver) dans le Bottin des télégraphes, il faut évidemment encore calculer la taxe de votre télégramme.

Je suis à ce guichet depuis une demi-heure et j'ai envie de me sauver. Malheureusement, j'ai donné un pourboire pour que tous ces lascars se pressent. J'avais cru pouvoir hâter les opérations de cette façon-là, mal m'en a pris. Pendant ce temps, le fonctionnaire blanc est survenu et il a demandé à son équipe ce qui se passait, puis il s'est mis à chercher lui-même. Vous comprenez que dans la position fautive et très embarrassante où vous vous trouvez, il n'y a pas moyen de leur fausser compagnie et de filer par la tangente : on vous ferait poursuivre pour vous mettre dans une maison de santé.

A ce moment, bondissant du *Car* de la Transsaharienne qui stationne à cent mètres, surgit l'explorateur Van Damme.

— *Eh bien ! Père, qu'est-ce que vous faites ici ? Il est deux heures et demie.*

— *Bon, je suis content que vous veniez, vous ! Regardez-moi ces baudets, ça ne sait pas expédier un télégramme et ça n'a pas le courage de l'avouer et ça ne prétend pas vous rendre l'argent. Pourquoi ne m'avez-vous pas tantôt, on aurait mieux fait de déposer le télégramme, ce soir, à Niamey. Nous serions partis depuis longtemps.*

Décidément, j'en voulais à tout le monde, je n'avais pourtant pas mangé de la vache enragée. On finit par sortir de ce bureau de Poste. Nous longeâmes en *Car* bien des rues de cette cité commerçante si animée et si intéressante, grouillant d'Indigènes de tout genre qui arrivent de tous les points du pays en caravanes pour vendre leurs produits ou se livrer à des trocs de toute espèce. Les plus remarquables sont les Touareg, peuple berbère du Sahara central. Ils ont la face voilée par le litham, ou bande d'étoffe qui leur recouvre la bouche et l'extrémité du nez. Cette sévérité féroce, dans un climat si chaud, les trouve inflexibles. Ils ne seraient plus purs et auraient contracté des souillures intérieures s'ils s'étaient permis de respirer l'air libre et les poussières d'une route foulée par des impurs. M. Van Damme me reproche de ne pas avoir apporté mon appareil photographique. Je lui reproche de m'avoir fait déposer un télégramme qui nous a mangé toute notre après-midi. Des petits chevaux et des ânes remplissent les places et les abords des rues, chargés pour le départ d'une caravane, ou attendant leur charge.

Il sera 3 h 15 quand, à l'aérodrome, nous serons prêts au départ. Alors que ferons-nous ? Va-t-on partir, maintenant qu'il est certainement impossible d'atteindre Niamey ? Fichu télégramme ! Ils n'en recevront plus de si tôt ! Oui, nous allons partir. Deux terrains de secours sur notre itinéraire nous y invitent, Ansongo, à quatre-vingt quinze kilomètres, et Tillabéri, à trois cent vingt kilomètres.

L'avion Sabena, ayant un jour de retard, n'arrivera à Niamey que le lundi 1^{er} novembre vers onze heures du matin. Nous avons donc tout le temps. Nous allons quitter le Soudan pour arriver dans la colonie du Niger. Nous suivrons et admirerons à notre aise durant tout le trajet ce fleuve aux sinuosités innombrables, se répandant en largeur dans ce pays plat, encerclant des îlots, baignant des langues de terre où se sont établis de nombreux et beaux villages attirés par la fécondité d'un sol toujours arrosé. Les plantations que l'on aperçoit sont des cultures de mil. La brousse est dense et couverte d'arbustes.

Nous survolons bientôt Ansongo qui est une ville pittoresque, avec en bordure un terrain d'atterrissage de secours qui ne se détache pas très bien. En cours de route déjà, et plus loin encore, se trouvent des pistes d'atterrissage, environ de trente en trente kilomètres. Elles se distinguent au fait qu'elles sont aménagées sur la route automobile elle-même, formant une bande de terrain débroussée et nettoyée de chaque côté de celle-ci. Elles peuvent avoir comme dimensions cinq cents mètres sur cinquante. Nous continuons. Nous irons à Tillabéri. Vers cinq heures, devant le crépuscule qui approchait à pas lents, mais sûrs, une vague angoisse se mit à nous désespérer de nouveau. Nous nous prenions à douter de la proximité de Tillabéri et de la valeur de ce terrain que nous ne parviendrions peut-être pas à découvrir dans cette brousse uniforme. Le cartographe nous semblait avoir un peu pataugé dans ces îlots marécageux et avoir eu de la peine à identifier et à différencier tous ces méandres du Niger. Alors, où était exactement Tillabéri ?

— *Donc, Père, pas d'hésitation n'est-ce pas ! On se pose sur le premier terrain qu'on voit, quand bien même ce serait une île du Niger.*

Nous avons à peine échangé nos réflexions que nous aperçûmes devant nous, au milieu de la végétation ordinaire de la brousse et des arbustes, l'enclave grisâtre du terrain de Tillabéri, bien dégagée et fraîchement débroussée. Quelques minutes plus tard, nous étions au sol, contents de notre journée, heureux de voir notre moral à tous trois se maintenir et notre voyage progresser.

Quant à l'hospitalité qui nous attendait en ce village indigène du Niger, nous nous en soucions très peu. C'est sans difficulté aucune que nous aurions passé dans nos avions, et tout en les gardant, une excellente nuit.

Nous amarrions déjà nos charrettes aériennes quand un jeune cavalier arriva au trot, suivi par d'autres. Puis des troupes de curieux de tout âge accoururent. Nous en apprîmes que le commandant allait arriver sans retard avec sa voiture et c'est ainsi que nous sûmes que Tillabéri était un poste d'Administrateur Territorial résident. Nous nous étonnions de voir ces Noirs enfourcher si lestement leurs chevaux et les manier avec grande dextérité. Nous fûmes plus étonnés encore d'apprendre que ces montures leur appartenaient et que dans ce pays, outre les chevaux, on faisait un assez important élevage de gros bétail.

Nous fûmes de la part de M. l'Administrateur Territorial de Tillabéri, ainsi que de ses deux adjoints et de la femme d'un de ceux-ci, l'objet de la plus aimable réception qui puisse se concevoir : du colonial tout plein ! Il s'agissait bien de loger dans nos avions !...

L'accueil fut charmant dans ce joli poste que l'Administration coloniale française était venue nicher sur ces rives du Niger. J'avais eu soin d'emporter de l'avion la bouteille de Pernod, souvenir de Bidon V. Les langues se délièrent et la conversation s'égaya. Nous nous souviendrons longtemps encore de ce coin de terre nigérienne et Tillabéri restera dans notre mémoire.

Le départ du pilote Van Damme

La nuit a été à peu près bonne, un peu énervante cependant. Sur les paillasses de ces lits de camp dressés à l'extérieur, en face du Niger, on s'est retourné plus d'une fois pour chercher sur une autre oreille un sommeil introuvable. Le sifflement des moustiques, fâchés de ne pouvoir atteindre leurs proies, maintenait autour de nos moustiquaires un bourdonnement assez semblable au bruit uniformément monotone d'une machine à coudre. Et, bien que nous soyons installés à l'extérieur, il n'y a pas d'air du tout dans ces pays à température lourde jusqu'au coeur de la nuit. On est fatigué, on n'est qu'à moitié reposé. Serait-ce une raison pour ne pas se presser ?

Voilà le jour qui commence à poindre. La Sainte Messe fut dite, ce jour-là, comme les jours précédents, dans le cadre pittoresque de l'endroit où nous nous trouvions et servie par mes fidèles acolytes. Vers sept heures et demie, très affablement congédiés par les autorités du poste de Tillabéri qui nous conduisirent jusqu'à la plaine et assistèrent à notre départ, nous prenions notre envol pour Niamey où nous arrivions trois quarts d'heure plus tard.

Le soleil était rude sur l'immense aérodrome de Niamey. On ne savait pas tenir en place et tous cherchaient un peu d'ombre. Il n'y avait de toute façon pas moyen de garer nos deux oiseaux, force était de les laisser griller au sol. Un bimoteur *Goéland* qui avait voulu se payer le luxe d'un atterrissage sans sortir ses pattes, occupait, piteusement démantibulé, la moitié des hangars.

Un second *Goéland* venait d'arriver de la côte et occupait environ l'autre moitié. Nous étions à goûter un brin d'ombre et de brise dans l'habitation du chef d'escale, tandis que nous prenions un délicieux et bien inoffensif rafraîchissement. Nous allions discuter ensemble le programme de la journée. Edmond ne parlait guère, ce qui semblait insolite, quand tout à coup il se prit à dire :
— *Je ne sais pas ce que j'ai, mais je me sens indisposé.*

Il avait de fait les yeux ternes et avait perdu tout enthousiasme et toute jovialité. Signe précurseur bien authentique d'un malaise plus grand qui allait survenir. Il put s'étendre sur un lit pour se reposer. Il se remettrait peut-être assez vite de cette fatigue passagère... Le programme de la journée était tout tracé : la prudence nous imposait de donner le temps à notre malade de se soigner. Nous passerions à Niamey la journée et la nuit. Demain, 1^{er} novembre, on verrait ce qu'il y aurait lieu de décider. Nous avions eu depuis notre départ d'Europe bien des ennuis et des retards, mais nous n'avions pas dû compter avec les traîtres fourberies d'un climat trompeur. Les santés étaient restées bonnes et le moral bien haut. Mais voilà, les derniers jours avaient été fort irréguliers. Des demi-repas engloutis à la vaille-que-vaille et au plus vite, des nuits trop courtes et pas toujours très reposantes, de sérieuses fatigues, puis subitement, depuis hier midi à Gao, ce climat tropical absolument inexorable pour un jeune tempérament qui le subit pour la première fois. C'était un coup dont il ne fallait pas s'étonner. Mais alors, allions-nous devoir lutter maintenant avec cet ennemi redoutable qu'est le climat africain ? Que deviendrait notre voyage déjà si prolongé ? Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, sauvez les ailes missionnaires !

Lundi, 1^{er} novembre, jour de la Toussaint... sous la chaleur des tropiques. Notre compagnon a passé une bonne nuit. Il est remis du choc un peu brutal que lui a fait subir le soleil, si radieux et si beau, mais un peu vif et rude, de l'Afrique. Cette journée et cette nuit passées à l'excellent hôtel de la Compagnie Transsaharienne lui ont procuré, en même temps qu'une bienfaisante tranquillité, l'efficace réconfort moral de la présence d'un ami, prolongée pendant vingt-quatre heures encore. M. Van Damme va nous quitter. Il s'est montré paternel et amical, il a fait des recommandations de prudence. Au lieu de redire sa formule des *bouchées doubles*, il a dit plusieurs fois :

— *A partir de maintenant, allez-y à pas lents et sûrs, faites de petites étapes, ce qui importe, c'est d'arriver. Songez que de l'heureuse issue de votre voyage dépend le succès et l'avenir de votre entreprise d'aviation missionnaire. Ne compromettez pas, par un désir intempestif d'arriver quelques heures plus tôt, l'épanouissement d'une grande oeuvre qui a coûté déjà tant de travaux et de peines.*

Tout cela avait été dit la veille, et à plusieurs reprises, et sous différentes formes d'expression. C'était aujourd'hui qu'on allait se quitter. On pensa spontanément à cette séparation durant la dernière messe qui se dit encore ce jour-là comme les jours précédents et ce fut un premier moment d'émotion. Ce cher M. Van Domine m'écrira plus tard, après son retour en Belgique, et tout en distribuant ses *chaleureuses, félicitations pour la finale du voyage qui a été menée de main de maître* :

— *J'avais le coeur bien gros, à Niamey, de vous laisser partir vers l'inconnu, et de ne pas pouvoir poursuivre cette belle randonnée...*

Oui, nous avons tous le coeur bien gros. Je dois à la vérité de dire que je n'avais aucune crainte pour la suite du voyage, mais la séparation m'allait personnellement très loin. Un dernier examen avant le décollage révéla que le plan de dérive du MCE avait perdu un de ses boulons d'attache au fuselage. Il fallut déballer, fouiller, choisir et attacher.

La serviabilité des mécaniciens de l'aérodrome et du brave mécanicien du *Goéland* nous fut d'un grand secours. Et puis, ces anémomètres qui ne donnaient plus aucune indication de vitesse ! Des araignées étaient venues, la nuit, tisser leurs toiles dans la trompe, il fallut découvrir ce mystère.

A neuf heures, nous étions prêts. Restait le plus difficile : dire au revoir et partir le coeur léger. Dire au revoir, c'était possible, partir le coeur léger, cela n'irait guère. Il aurait cependant fallu en donner l'impression. Eh bien, je sentis à ce moment, d'une façon très vive, combien je m'étais attaché à cet homme sympathiquement dévoué, entraînant, jovial, à ce véritable ami qu'est l'instructeur Van Damme. Il nous avait formés et préparés, avec une sollicitude patiente, à cette tâche que nous allions désormais assumer seuls et sans guide, il avait été heureux de nous accompagner et son rêve avait été de nous conduire à bon port au terme de notre voyage. Retardé par les nombreux obstacles dont notre route avait été semée, il devait nous abandonner sans avoir pu réaliser son beau programme. Il était, lui aussi, très ému, comme je le remarquai quand il s'approcha pour prendre congé. Spontanément et mus tous deux par une pensée commune et un sentiment secret d'affection mutuelle, nous nous jetâmes dans les bras l'un de l'autre pour nous serrer bien fort, coeur contre coeur, et pour nous embrasser avec une sincère émotion : nous ne disions rien. Pour ma part, je ne pus refouler mes larmes en traçant sur le front incliné de mon ami ce signe de bénédiction qu'il sollicitait de ma main sacerdotale, comme dernier témoignage de notre attachement. Et pendant ce geste au-dessus de sa tête, je pensais à Mme Van Damme qui attendait avec impatience son cher époux et qui serait heureuse d'apprendre que je le lui renvoyais sain et sauf, selon la pressante recommandation qu'elle m'en avait faite dans un moment d'affectueuse angoisse, lorsqu'elle me disait :

— *Je vous le confie, gardez-le bien, Père !*

Les moteurs ronflaient, il était plus que temps de partir...

— *Bon voyage !...*

— *Bon retour !...*

Il était 9 heures 37, nous volions vers Kano, en Nigeria anglaise.

Niamey, le soleil brûle... on adopte la tenue coloniale.

On photographie pour la dernière fois M. Van Damme, qui retourne avec la Sabena.



Un combat aérien contre un ennemi redoutable

Nous étions seuls désormais. Je pilotais le *Phalène*, Edmond me suivait avec le *Pélican*. Nos grands oiseaux insoucians fendaient l'air, heureux de dévorer l'espace, mais notre coeur était dans la peine... Une joie pourtant, malgré notre chagrin : la Terre Promise approchait, je reverrai bientôt mes chers Noirs !

Le pays que nous survolons est beau dans son uniformité : verdoyant, peu accidenté, coupé de routes et de pistes, agrémenté de villages aux huttes nombreuses, bien que ces agglomérations soient au début encore assez clairsemées.

Dosso, poste de la dernière subdivision administrative avant la frontière, est vite atteint. Cette localité possède une plaine d'atterrissage visible, et elle est très repérable à l'aboutissant des trois grandes routes qui viennent s'y rejoindre.

De Dosso, on prend le long du parallèle 13° le cap géographique de 90°, c'est-à-dire plein est, vers Sokoto, première localité importante de la Nigeria, que l'on doit atteindre après une heure et demie environ. Il faut bien tenir son cap à la boussole si on ne veut pas avoir de mésaventure, car les grands repères bien identifiables au sol sont peu nombreux ou nuls jusqu'à l'approche de Sokoto où la rivière importante du même nom, coulant dans une large plaine, oriente le vol vers un fouillis de villages innombrables qui entourent la ville. Plusieurs grandes routes, aboutissant également à l'agglomération européenne, constituent une excellente indication et enfin, la plaine d'aviation, marquant une large tache bien dégagée au milieu de ce maquis de maisons, d'arbres et de routes, attire de loin les regards. Il était 12 heures 15, continuer immédiatement et sans escale vers Kano n'eut pas été un tour de force. Mais nous n'avions plus le programme des *bouchées doubles* et j'aimais de revoir Edmond et de connaître ses impressions après cette première étape dont le chef d'expédition avait changé. Encore fallait-il savoir, pour ne pas commettre d'imprudence, si les forces ne l'avaient pas de nouveau trahi et s'il se sentait physiquement capable de poursuivre la route ! Tout allait bien, nous constatâmes de part et d'autre que le moral était bon. Edmond était radieux, il trouvait que c'était plus facile que jamais, depuis qu'on n'était plus pressé. Au sol, il faisait chaud en ce plein midi tropical, sur une plaine entourée de végétation et où ne soufflait pas la moindre brise. Les larges ailes de nos oiseaux n'étaient pas trop vastes pour nous procurer un peu d'ombre. La foule envahit bientôt cette plaine où il est rare sans doute de voir des avions atterrir, puis des soldats indigènes, beaux, imposants, fiers dans leur haute stature, bien à l'anglaise, puis une auto amenant le docteur et les autorités du poste. Il aurait fallu notre compagnon des jours précédents pour débrouiller cela à la perfection, car M. Van Damme parle couramment l'anglais depuis son séjour au Royaume Britannique pour y prendre ses brevets de haute voltige aérienne. Les autorités coloniales de Sokoto sont très affables, les Noirs paraissent extraordinairement disciplinés. On a l'impression d'une colonie très avancée en civilisation, esprit de travail, aisance. Le pays survolé depuis la frontière nous a paru très peuplé et nous ne remarquons ici aucun indice apparent de pauvreté ou de misère. Il est 13 heures 20 quand, après avoir grignoté quelques biscuits, bu une gorgée d'eau et pris quelques photos, nous repartons pour atteindre Kano avant la tombée du soir. La chose est aisément possible, puisque nous n'en sommes guère séparés que par une distance de quatre cents kilomètres à vol d'oiseau. Un premier cap de 116° nous amènera presque infailliblement sur le tronçon du chemin de fer de Kaura-Namoda à Gusau que nous couperons légèrement de biais, puis un cap de 104° nous conduira sur la droite de Kano vers ces grandes routes et ce chemin de fer qui mènent à la ville dont l'étendue considérable ne peut échapper à la vue.

Kano est une ville anglaise assez importante, flanquée d'une cité indigène immense. L'aérodrome, qui est vaste, est superbement aménagé et se compose de deux pistes qui se coupent perpendiculairement en forme de croix. Il n'y a pas de hangars, les avions de passage logent à la belle étoile, gardés par deux policiers en bel uniforme et qui doivent avoir à eux deux plus de quatre mètres de haut, comme taille, c'est joli. Mais ils n'ont pas l'air farouche, ils sont plutôt gênés de leur taille. Il y a à Kano quelques bons hôtels, mais il y fait chaud et lourd. Et dès qu'on y arrive, après avoir parcouru dans une magnifique limousine privée, qui a eu l'obligeance de vous prendre, les sept kilomètres qui vous séparent de la ville, on a d'emblée l'impression que cette nouvelle nuit sera consacrée aux moustiques et à la transpiration.

Le lendemain matin, nous étions de bonne heure à l'aérodrome, transportés par les soins d'une camionnette qui assure le service des Impérial Airways et dont un avion avec passagers allait aussi partir vers Fort-Lamy et le Soudan anglo-égyptien.

Nous aurions dû partir à sept heures du matin or il sera plus de onze heures avant que nous ne soyons en mesure de décoller. Ce n'est pas bien grave puisque, de toute façon, notre intention était de ne pas dépasser Fort-Lamy, au lac Tchad, en cette journée du mardi 2 novembre. Un écrou du tuyau d'échappement du Renault avait sauté et la base du tuyau lui-même était fendue. Ce n'était pas, à la rigueur, un désastre qui pouvait nous empêcher de partir, ni une panne absolument dangereuse. Mais la sécurité, en aviation, exige qu'on veille aux moindres avaries. Et nous voilà donc, avec l'aide du seul mécanicien noir qui était visible en cet aérodrome, à démonter le dessous du capotage du moteur, à dévisser les écrous du tuyau avarié, à faire bien des acrobaties pour parvenir à introduire dans la fente un peu de clingéritt qui, bien serrée, suffirait à nous permettre d'atteindre Fort-Lamy en toute tranquillité. Le mécanicien noir, un Musulman de la plus pure espèce qui essayait en vain de remettre ses écrous et de les engager sur le filet des tire-fonds, se prenait à réciter, en alternance de versets et de répons avec un de ses compagnons, toute une litanie d'invocations à Allah, le Tout-Puissant.

A 11 heures 20, nous pouvions partir. De Kano à Fort-Lamy, il y a huit cents kilomètres par la route. Il y a des terrains de secours à Azare, à Putiskum, à Maiduguri. On peut *gazer*. Nous parcourons ce trajet en 5 heures 15 de vol. Beau temps, visibilité lumineuse, grande route à suivre très aisément et sans faire de gros détours jusqu'à Maiduguri, c'est-à-dire jusqu'à plus des trois-quarts de la distance totale.

Il y avait moyen de dormir au stick de son avion sans courir grand risque de s'égarer. Et c'est ce qui faillit arriver. La fatigue des jours précédents, les nuits peu reposantes, la longue et énervante matinée passée à Kano en plein soleil pour essayer d'ajuster ce tuyau d'échappement, tout cela nous avait rendus somnolents. Après une heure de vol, je ne résistais plus au sommeil qui m'envahissait. Je faisais des inclinations brusques et disgracieuses de tête à tous les saints du paradis et de temps à autre c'était l'avion qui les faisait à ma place. Je me remuais sur mon siège, je me pinçais dans les bras et dans les mollets pour me tenir éveillé, je me cognais la tête contre les parois de la cabine : rien n'y faisait. Je passai au-dessus d'Azare sans voir le terrain de secours, je ne sais donc pas avec certitude s'il existe et un aviateur éveillé se chargera sans doute un jour ou l'autre de s'en assurer. Cette lutte en l'air, avec un ennemi aussi tenace qui prétend vous assiéger, est terrible. Si j'avais été seul, je crois que j'aurais envisagé un atterrissage de campagne à l'un ou l'autre endroit plus ou moins dégagé, dans ce pays de petite brousse et de cultures de mil, ou bien sur la piste pour automobiles. Notre altitude de 2 000 mètres me rassurait, même dans l'éventualité d'une bonne pirouette, j'aurais eu le temps de me réveiller parfaitement et de reprendre mon équilibre avant d'arriver au sol. D'ailleurs, n'exagérons rien, il ne pouvait être

question de pirouette de ce genre, l'état de somnolence était grand, mais il ne pouvait entraîner un sommeil complet avec ses conséquences fatales.

Nous approchions de Maiduguri où un vaste aérodrome nous invitait à descendre pour nous refaire de nos fatigues. Malheureusement pour cet aérodrome, cette envie envahissante de dormir, qui avait duré pendant deux heures et demie, commençait à s'évaporer et à se dissiper. Je m'en réjouis fortement, car rien ne m'attirait spécialement vers cette localité, la dernière en territoire anglais avant la frontière française. Je préférais arriver à Fort-Lamy, pour entreprendre dès le lendemain matin la bonne étape qui s'indiquait et qui devrait être la dernière avant le Congo Belge, celle de Fort-Lamy à Bangui.

Si j'avais su alors, comme je l'appris dès l'atterrissage, que mon compagnon était en proie aux mêmes difficultés et livrait lui aussi une lutte atroce à notre ennemi commun, je n'aurais pas hésité à changer mes plans et notre itinéraire. En effet, nous aurions aussi bien pu partir le lendemain de Maiduguri, directement vers Fort-Archambault, sans passer par Fort-Lamy, ou même vers Batangafo, ce qui aurait écourté la distance totale de notre trajet.

A partir de Maiduguri, la route n'est plus aussi visible et toute trace en disparaît définitivement, ou à peu près, au delà de Dikwa dans le couloir du Cameroun anglais. La difficulté se prolonge, en s'accroissant, dans la région marécageuse qui forme la bande du Cameroun français vers le lac Tchad. On est donc bien obligé dans ces parages de reprendre un peu de navigation technique au compas. Toutefois, pas l'ombre d'une appréhension ne peut vous effleurer quant au terme de votre route. Le confluent du fleuve Chari et de son affluent important, le Logone, constitue un repère formidable que même une mauvaise visibilité ne permet pas de rater. Et nous voilà à Fort-Lamy, chez nos amis les Français. Il est 16 heures 35. Notre voyage s'est bien passé, nous progressons toujours. Il faudra penser à en aviser Anvers qui, depuis Gao, n'a plus eu de nos nouvelles. Dimanche, à Niamey, impossible d'envoyer un télégramme, les bureaux étaient fermés. Même embarras, hier à Kano, jour de la Toussaint.

Mais aujourd'hui, n'est-il pas déjà un peu tard ? En effet, après les pleins d'essence et d'huile et quelques autres préparatifs pour le lendemain, nous arrivons en ville vers six heures : trop tard... plus moyen de correspondre ! N'avais-je pas juré, dans un moment de dépit, à Gao, qu'ils ne recevraient plus de sitôt de nos nouvelles ? Malgré moi, ma résolution perverse de ne plus donner signe de vie se réalisait. Il y a dans la vie de ces coïncidences inattendues. Mais en Belgique, comme je l'appris plus tard, l'inquiétude croissait. On était depuis trois jours sans nouvelles, on pria l'Antwerp Aviation Club de commencer les recherches. Le service de nuit des téléphones fut alerté et des télégrammes furent expédiés durant la nuit pour Gao et Coquilhatville.

De ces deux centres devaient partir les recherches. Nous étions au 2 novembre, Jour des Morts. On pria au pays pour tous les défunts, pour tous les disparus... On pria pour nous !... Moi aussi, dans la lointaine Afrique, je priais pour les morts, pour ma maman défunte, pour tous ceux qui suivaient avec anxiété les péripéties de notre dur voyage. 2 novembre, Jour des Ames ! Je priais pour toutes les âmes qui imploraient le ciel en faveur de notre expédition apostolique. Je priais pour les âmes de nos païens qui attendaient dans les ténèbres la lumière du grand Message que leur apporteraient nos ailes missionnaires.



Fort-Lamy: huttes indigènes. (Photo de Madame Hansez-Fest)

Sokoto,
1 novembre à midi.



L'arrivée triomphale

Il ne fait pas frais du tout à Fort-Lamy, et il n'y manque pas de moustiques pour agrémenter votre recherche infructueuse d'un sommeil réparateur. Ce qui veut dire qu'une fois de plus on a très mal dormi. Pourtant, à quatre heures du matin nous sommes debout. Notre volonté d'arriver au but tant désiré et sans trop de retard, nous soutient puissamment.

A 6 heures 25 exactement, nos avions ont quitté le sol et nous dominons du haut de nos perchoirs des plaines illimitées, couvertes de petite brousse arbustive à travers laquelle se jouent comme d'énormes serpents le sinueux Chari et son frère puîné le Logone. En cours de route, il y a comme terrain d'atterrissage de secours Massénya, Bousso, Fort-Archambault, Kabo, Batangafo, Bouka, Maradi, Bogangolo et Damara. La question de navigation ne se pose plus, avec ces fleuves que l'on maintient toujours en vue, à une distance plus ou moins grande, pour ne pas suivre toutes leurs sinuosités. A 10 heures 15 nous sommes à Fort-Archambault. On se posera pour respirer un peu. Un large tour de plaine nous découvre le joli panorama de cette modeste cité coloniale, enfouie dans la verdure au bord du Chari aux eaux resplendissantes de soleil. Les vastes hangars de l'aérodrome nous apparaissent et le champ d'atterrissage lui-même qui est très grand, mais dont seule la piste spéciale aménagée dans le sens des vents dominants est entretenue et parfaitement utilisable.

L'aimable chef d'escale et sa femme nous reçurent agréablement. Une autre dame, une compatriote, la seule Belge de ce poste en pleine Afrique française, accourut nous saluer, amenée dans une voiturette poussée par deux Noirs. Deux messieurs de la Mission protestante anglaise firent de même et s'intéressèrent beaucoup à notre entreprise. Ces Anglais sont galants. A l'escale on nous présenta un rafraîchissement. Notre compatriote accepta volontiers de se charger de l'expédition d'un télégramme pour le club d'Anvers, car nous étions au mercredi et depuis le samedi nous n'avions plus rien envoyé. J'y annonçais notre continuation vers Bangui et le retour de M. Van Damme, parti le lundi de Niamey avec l'avion Sabena. Puis il fallut se reposer un peu en s'étendant une demi-heure sur un lit de camp. Cela ferait du bien à Edmond qui tenait cependant le coup sous ce soleil torride et assommant. Et enfin, malgré nos excuses et nos protestations, nous dûmes accepter de l'hospitalité sans borne de ces Français de partager leur repas du midi.

A 12 heures 50, nous repartions. D'Archambault à Batangafo, qui possède un terrain d'atterrissage, et qui est niché dans la boucle si caractéristique de la grande rivière Bahr-Sara, on n'a aucune raison plausible pour s'amuser à chercher des repères. On marche au cap 184°, qui nous conduira droit sur Batangafo, ou à peu de chose près, et nous rectifierons aisément la minime erreur que nous aurons peut-être commise, car à une cinquantaine de kilomètres de distance, par visibilité normale, le coude recherché de la Bahr-Sara nous apparaîtra avec netteté. Et nous voilà à la verticale de Batangafo, au-dessus du terrain de secours.

D'ici à Bangui, il n'y a plus l'ombre d'une hésitation possible. Il n'y a qu'à suivre la route pour automobiles, en coupant de temps à autre, pour raccourcir un peu les crochets trop prononcés qu'elle peut faire. Cette route est d'une façon générale très visible. Et c'est ainsi que je pus indiquer sur mon cahier, en une écriture négligée et rapide : Batangafo-Bangui : 350 km en 2 heures 20, route plein sud. Les ruisseaux, les rivières, la brousse verdoyante, les forêts, quelques rares collines, tout cela passe sous nos yeux avec uniformité, mais toujours en beauté, car le ciel est clair et serein et l'avenir nous sourit. Edmond suit, il tient sa place, bien à gauche, et en arrière, on n'a plus besoin pour le voir de se tordre le cou ni de plier l'avion en deux.

Quel beau pays ! On dirait notre Bas-Congo, sans tous ses accidents de terrain et ses successions interminables de collines et de vallées, de montagnes et de gorges profondes. Voilà Bouka, et sa piste d'atterrissage. Continuons encore un peu et voilà Maradi et sort terrain de secours. Encore, et voilà Bogangolo.

Le ciel se couvre à l'horizon, devant nous et légèrement sur la droite : un orage ! Il n'a pas l'air généralisé et il ne semble pas, par la tache d'encre classique qui barbouille tout le ciel et s'approche avec impétuosité, annoncer une tornade. Ce n'est donc qu'un demi-mal. Toutefois, soyons prudents et ayons l'oeil ouvert ! Bangui n'est plus qu'à une bonne heure de vol et il n'est que quatre heures de l'après-midi ! Dommage tout de même si on ne peut pas y arriver !

Ça se gête, la visibilité se voile d'une vague brume lointaine, c'est un peu l'impression d'une toile moustiquaire qu'on vous aurait tendue devant les yeux. Vous y voyez encore assez, mais vous ne distinguez plus très bien. Là-bas, à dix kilomètres sur la droite et en avant, un nuage vient de crever, il pleut : c'est le rideau impénétrable à la vue, et il s'avance, quoique lentement. Allons, cinquante tours de plus au moteur ! A Oamara, sur notre route, pas loin d'ici, il y a un terrain de secours. On y arrivera.

Et j'aperçois au bout du nez de l'avion, dans une atmosphère indécise, au milieu d'alternances de brousse, de bosquets, de palmeraies, une agglomération plus grosse que les autres. Elle semble se trouver à l'aboutissant de notre route, à un endroit où elle en coupe une autre à la perpendiculaire. Ce ne peut être que Damara. Déjà je pique, tandis qu'Edmond reste suspendu dans les hautes sphères où il s'est laissé distancer durant le dernier quart d'heure. Mais je l'aperçois toujours, donc lui aussi me voit et il suivra. Il aura vite compris, car l'horizon de Bangui reste voilé.

Nous sommes à Damara. Une bande de femmes, occupées à nettoyer la piste d'atterrissage, s'enfuient comme une envolée d'oiseaux, au ronflement des machines aériennes qui approchent et évoluent déjà au-dessus de leurs têtes. Quelques secondes après, les hautes herbes de la plaine s'écartent et s'inclinent sous le glissement des oiseaux mécaniques qui les fauchent sans pitié de leur hélice tournant à plein moteur sur ces plaines inconnues et si abondamment fournies d'une haute végétation herbeuse. Tout est très bien, puisque nous sommes au sol sans encombre ni ennui, il en est temps d'ailleurs, car dans une demi-heure l'orage sera là, impitoyable et dru.

Nous fûmes très surpris de voir survenir une torpédo Ford qui se faufilait avec dextérité et une étonnante agilité, par un sentier tortueux et entouré de haute brousse, jusqu'à quelques pas du centre de la piste où nous avions ramené nos avions. C'était le chef de Subdivision, résident à Damara et qui assure la prospection itinérante dans ce territoire de l'Ubangi.

Après avoir amarré les avions qui furent séance tenante confiés à la garde nocturne de deux soldats indigènes du poste, nous partîmes à la résidence où, souriante, la femme du chef de poste attendait les voyageurs aériens qui voulaient bien s'arrêter en ces parages et peupler pour quelques heures la solitude à laquelle sont voués tous les fonctionnaires coloniaux en brousse. Je n'ai pas oublié une des premières questions que me posa la maîtresse du logis :

— *Mon Père, avez-vous du pain ? Je suis confuse de devoir vous poser cette question. Nous avons ce qu'il faut pour le reste, mais le pain doit nous venir de Bangui, parce que notre boy ne parvient pas à le réussir et les camions qui nous en fournissent ne passent pas régulièrement. Nous n'avons plus rien reçu depuis plusieurs jours.*

— *Madame, croyez bien que l'on connaît la vie de brousse, ses imprévus et ses privations, on a vécu cette vie. Nous comprenons sans peine. D'ailleurs, nous devons avoir au fond de la cabine d'un des deux avions une croûte de pain qui nous est restée de notre déjeuner à Bidon V, dans*

le Sahara. Ce pain vient de Colomb-Béchar dans le Sud-Algérien et je crois que nous en avons encore pris un petit à Fort-Lamy ce matin, celui-là sera un peu plus frais...

– Vous me mettez à l’aise, mon Père. J’espère ainsi, en mettant nos richesses en commun, parvenir à vous restaurer tous deux.

La soirée fut agréable, bien qu’interrompue par une pluie torrentielle avec vent de tempête, éclairs fulgurants et tonnerre d’une violence inouïe, à ébranler toutes les assises des cieux. Edmond était effaré. Nous le tranquillisions par le sourire et l’assurance que s’il restait au Congo il en verrait bien d’autres encore... Tout se calma bientôt. La soirée se prolongea dans une bonne et reposante intimité, cela nous rappelait Tillabéri.

Le gîte d’étape en pisé et en chaume, réservé au Gouverneur en tournée, fut mis à notre disposition pour la nuit et deux lits de camp y furent prestement dressés par les soldats et les boys. La nuit fut bonne, d’assez bonne heure nous nous levâmes pour dire la Sainte Messe dans notre habitation princière. Nous n’avions pas lieu de nous presser outre mesure, car à cette époque de transition entre la saison des pluies et la saison sèche l’horizon flottait habituellement dans des bancs de brume et de nuages durant les premières heures du jour.

A 8 h 30, après un déjeuner jovial et substantiel, reconduits par le chef de poste et sa femme jusqu’à la plaine, nous disions adieu à Damara et voguions vers Bangui, que nous devions atteindre en moins d’une demi-heure, ce jeudi 4 novembre. Nous étions en l’air, nous enfilions la route d’auto à basse altitude. Il y aurait évidemment moyen de se faufiler sous les nuages assez bas et entre les quelques collines qui nous séparaient de Bangui, ou bien de les contourner. Tout allait bien, quand tout-à-coup, me retournant, je ne vis plus mon compagnon. Je regarde en vain de l’autre côté. Je balance mon avion, rien à voir ! Demi tour et voyons ce qu’il est devenu... En sondant l’horizon sur ce fond nuageux, je découvris l’oiseau : il retournait à son nid de Damara. Je mis mon moteur à deux mille deux cents tours. Cinq minutes seulement nous séparaient de notre point de départ. Les deux oiseaux retouchèrent le sol de Damara à peu près en même temps.

– Eh bien, Edmond ?

– Je ne suis pas bien, Père, j’ai comme des éblouissements et je me sens fiévreux.

– Alors, il n’y a pas à hésiter. Mais il fallait le dire ! Repartons au poste, où vous vous reposerez.

Toute la matinée fut consacrée au repos de notre malade sur son lit de camp dans la maison, style indigène, de M. le Gouverneur. Une piqûre que lui fit donner le chef de poste par son infirmier noir ne put que lui faire du bien.

Et après un dîner réconfortant, nous crûmes que l’instant était propice au départ. A 3 h 15 nous atterrissions à Bangui et nous serions de suite partis pour Libenge, la première escale du Congo Belge, s’il n’avait pas été prudent de faire souder selon toutes les règles de l’art le tuyau d’échappement du *Pélican*, fendillé en plusieurs endroits, en profitant ainsi des secours en personnel et en matériel que présente cet aérodrome renommé des Forces Aériennes Françaises. En effet, le lieutenant commandant l’escadrille de l’Afrique Equatoriale Française nous reçut avec grande obligeance, nous assurant que nous étions impatientement attendus.

Il donna des ordres pour que les mécaniciens fussent distraits de tout autre travail et mis immédiatement à notre disposition. Une réparation soignée fut effectuée en peu de temps dans ces hangars et ateliers si bien achalandés et outillés. Seuls des blancs qualifiés opèrent ces genres de travaux, et pas un Noir, quel qu’il soit, ne met la main à un avion.

– C’est que c’est nous autres qui devons voler sur ces zincs après, fit le sergent en guise de conclusion, et comme explication péremptoire de cette forme de prudence qui peut paraître extrême.

Le soir de ce même jeudi 4 novembre, tandis que nous nous trouvions à la Mission des Pères du Saint-Esprit où nous passerions une nuit excellente, M. Van Damme arrivait à Bruxelles avec l'avion Sabena. Mon père l'attendait en même temps que sa famille et des amis. M. Van Damme pâlit lorsqu'on lui demanda avec inquiétude des nouvelles d'Edmond et de moi-même. Il y eut un silence pénible et douloureux... personne n'avait des nouvelles ! Aucun télégramme n'était arrivé depuis notre aventure au bureau du télégraphe, à Gao. Et tandis que l'angoisse humaine croissait, on se tourna davantage vers Dieu.

Le lendemain matin, je disais la messe du premier vendredi du mois dans cette imposante et grandiose cathédrale, tout récemment bâtie par les soins du Vicaire Apostolique qui n'hésita pas, pour relever le prestige des Missions catholiques dans ce coin de l'Afrique, à y consacrer toutes les ressources recueillies durant son dernier congé grâce aux libéralités des catholiques de France. Nous nous trouvions au seuil du Congo Belge. Aujourd'hui même nous y entrerions. Nous avons dû attendre jusqu'à neuf heures du matin environ. Un brouillard de saison sèche a brouillé la situation atmosphérique et un peu aussi nos plans et prévisions. Nous n'arriverons pas à Léopoldville aujourd'hui. Il y a 1 275 kilomètres à franchir à vol d'oiseau. Peu importe, nous arriverons toujours au Congo Belge, chez nous. Ou plutôt nous y sommes, nous y voilà, nous sommes arrivés *Hourrah ! Hourrah !* Les ailes missionnaires planent désormais dans le ciel congolais. Car, en ces quelques instants qui viennent de s'écouler depuis le décollage à 8 h 45, nous, avons survolé l'agglomération de Bangui et franchi le fleuve Oubangui qui constitue la frontière franco-belge. Et maintenant, droit vers le sud. Le ciel, tout en étant bien clair, est bourré de gros nuages qui se bousculent, s'agitent, et ne laissent pas que d'être inquiétants pour le reste du voyage. Mais Libenge est à deux pas. Là-bas, en terre belge, chez nous nous déciderons ce qu'il y a à faire. Et voilà ! Nous nous laissons glisser sur une excellente et longue piste d'atterrissage, au bord d'une agglomération européenne enfouie dans des forêts sans lisières. C'est Libenge... il est 9 h 22.

Nous ressentons à ce moment un sentiment de joie intense et une satisfaction intime que rien ne peut traduire. Pour moi, j'admire en silence les insondables et mystérieux desseins de la Divine Providence et dans mon âme exultante et ravie une seule pensée surnage et absorbe mon esprit : Une oeuvre immense est accomplie !

Un mobile missionnaire nous a attelés à cette énorme besogne, la confiance la plus pure a soutenu nos efforts. Le résultat est là, tangible, l'exemple aussi demandant à être suivi.

Merci à Dieu, qui inspire et qui soutient, merci à la Sainte Vierge, à Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, patronne des Missionnaires et des Missions !

Merci à tous ceux qui, en Belgique, constitués ou non en charge, ont su voir grand et haut et loin et ont eu à coeur d'encourager toujours. Et dans ce domaine, un merci affectueusement respectueux et empreint d'une infinie vénération au T. R. P. Van de Steene, Provincial des Rédemptoristes belges. Merci aux amis sincères, qui ont maintenu jusqu'au bout leur fraternelle et reconfortante sympathie, dans un esprit de désintéressement parfait et de compréhensive charité. A l'un d'eux surtout qui m'est particulièrement cher et qui se reconnaîtra sous ces lignes. Merci à tous mes bienfaiteurs qui m'ont financièrement permis d'atteindre ce grand résultat, à deux surtout d'entre eux qui eux aussi se retrouveront ici et qui ont collaboré à l'oeuvre avec une élévation de vues vraiment extraordinaire ! Merci à l'Antwerp Aviation Club, dont les membres nous ont aidés, avec un dévouement sans borne, à préparer cette longue et difficile expédition et nous ont suivis durant tout le trajet avec une inlassable sollicitude, en maintenant le contact entre nous et nos familles par l'intermédiaire de leur secrétariat. Merci à tous ceux et à toutes celles qui ont prié pour le succès final de cette initiative missionnaire, inaugurée par un si long et si périlleux voyage.

Merci à tous ! Car il est bien sûr qu'une grande oeuvre est accomplie.

Nous sommes donc entrés au Congo Belge, en ce premier vendredi du mois, sous la protection très efficace du Sacré-Coeur de Jésus, demain samedi, nous aborderons Léopoldville, terme de notre voyage, sous les auspices maternelles de la Très Sainte Vierge Marie.

Comment ne pas retracer l'accueil à Libenge et l'affabilité de tous, du chef d'escale et de son entourage, du Père Supérieur de la Mission des Pères Capucins, de l'inoubliable Père Fulbert, du Commissaire de police, des douaniers ?...

Comment ne pas nous souvenir de cette visite hâtive de la Mission, de ce dernier télégramme envoyé à Anvers, avec le laconique *tout va bien à bord*, de ce repas de midi pris dans une atmosphère d'hilarité et de bonhomie bien belges !

Comment oublier ce départ triomphal à douze heures précises au milieu des acclamations ? Et le survol du fleuve Oubangui, entouré de toutes parts et jusqu'à perte de vue et comme noyé par l'effrayante forêt équatoriale ?

Et notre arrivée à Coquilhatville, sur l'équateur, au coeur du Congo, à 3 h 10 ?

Comment ne pas rapporter la chaleureuse réception chez les Pères du Sacré-Coeur à Coquilhatville où nous passâmes la nuit et notre voyage du lendemain, avec départ à 7 h 05 du matin, notre envolée au-dessus de la belle Mission des Lazaristes, à Bikoro, sur le Lac Tumba, notre passage le long du magnifique et immense lac Léopold II, la courbe que nous fîmes, au nord de la Fimi, en évitant, à plus de cinquante kilomètres, l'aérodrome de Banningville où nous étions, paraît-il, attendus ?

Comment ne pas redire cette fuite accélérée vers Kwamouth, par un bon vent arrière, et les menaces d'orage et de temps agité à l'approche de Léopoldville ?

Depuis notre entrée en territoire belge, notre passage était salué d'acclamations : c'était une marche triomphale. Tout cela était bien beau ! Mais rien ne fut si beau que l'arrivée elle-même. C'était le couronnement d'un laborieux voyage ! C'était le sceau empreint par la main du Très-Haut sur l'oeuvre réalisée, et qui la marquait du signe de la fécondité ! Le samedi 6 novembre, à midi, les avions missionnaires, comme de grands oiseaux, se posèrent avec grâce sur les pelouses de notre capitale !

L'oeuvre était accomplie. Léopoldville nous réserva un accueil enthousiaste. Nous fûmes reçus au milieu des ovations. Un délégué du Gouverneur Général de la colonie se trouvait là pour nous recevoir. Le R. P. Alphonse Van den Bosch, remplaçant de Mgr Cuvelier, nous attendait également, entourés de plusieurs de nos confrères. Les Pères de Scheut et de nombreux coloniaux étaient accourus. Edmond et moi nous reçûmes de toute cette foule sympathique les félicitations les plus chaleureuses. Le Délégué Apostolique, Mgr Dellepiane, n'était pas en ce moment à Léopoldville. Il rentrait lui-même de voyage et se trouvait à bord du paquebot qui le ramenait au Congo. Mais dans l'après-midi, nous fûmes reçus à bras ouverts par son secrétaire, Mgr Reggio, qui nous accueillit avec un large sourire et s'écria :

– *Vivent les ailes missionnaires !*

Notre grand raid apostolique venait de se terminer et la Providence avait permis que nos ailes triomphantes pussent atteindre heureusement le terme du voyage, pour le bien des Missions et le prestige de l'Eglise.

Nos deux avions comptaient chacun soixante-douze heures et cinquante minutes de vol.



Fort-Archambault. (Photo Sabena).

Fort-Lamy, le lac Tchad.





Damara.



L'administrateur et sa femme
qui réservèrent aux aviateurs
l'accueil le plus aimable.

Bangui. Le fleuve Ubangui.





Première photo du P. Bradfer après son arrivée à Léopoldville.

Le Pélican passant au-dessus du fleuve Congo au moment où il pénètre dans notre colonie. (Photo prise par le P. Bradfer à bord de son avion, le Phalène).





La région du Bas-Congo, aux environs de Thysville.

Au-dessus des nuages, pendant le trajet de Thysville à Mangembo.



Ce qu'en pensent les Noirs

Et maintenant que j'ai usé ma plume et qu'elle est devenue languissante à vous conter cette épopée missionnaire, j'aimerais autant que d'autres plumes, plus alertes, continuent à vous dire ce qui resterait à dire. C'est par cette phrase modeste que le Père Bradfer termine l'émouvant récit de son extraordinaire aventure. Quand on songe que l'homme qui a su écrire ces pages si profondément humaines, où l'humour se mêle au tragique, et les jolies descriptions aux observations techniques les plus rigoureuses, quand on songe que le même homme s'occupait dans le même temps de la construction de deux hangars pour ses avions et du défrichement de plusieurs plaines d'atterrissage, on reste confondu ! Que le Père Bradfer ait usé sa plume à retracer les dix mille kilomètres du trajet Anvers-Léopoldville, nous le croyons sans peine, et nous sommes persuadés que ses amis, qui sont légion, sont tout disposés à se cotiser pour lui en offrir une autre, le jour où il voudra nous faire l'agréable surprise de nous écrire encore quelque beau livre sur son intéressante Mission du Congo. Mais quand il nous dit qu'il cède la place à des plumes plus alertes, il nous permettra de sourire... ce n'est plus de la modestie, c'est de l'humour. Nous eussions lu certes, avec le plus vif intérêt, les pages décrivant l'attitude des Noirs devant ces oiseaux étranges, qui excitaient en eux la curiosité la plus intense, en même temps qu'une crainte superstitieuse, jusqu'à prendre le Père Bradfer pour un sorcier ! Avec la facilité qu'il a pour relever le côté piquant d'une situation, le Père Bradfer nous eût certainement décrit quelques scènes d'une saveur et d'un pittoresque très réussis. Nous nous contenterons donc d'une page moins alerte, mais la saveur congolaise ne lui manquera pas, puisqu'elle est écrite par un Noir même. Composée avec moins d'art, bien que dans un français qui fait honneur à l'élève et à ses maîtres, ce récit n'en est pas moins intéressant, car il reproduit, pris sur le vif à la façon d'un reportage radiophonique, les émotions des Indigènes à l'arrivée des avions. Une immense clameur, répétée par l'écho des montagnes, précède les grands oiseaux mécaniques, révélant leur passage d'une localité à l'autre. Puis on les voit poindre, ils sont là, ils atterrissent... et le ronflement des moteurs est noyé dans les hurlements que pousse la sympathique population d'un village. Mais donnons la parole à Albert Nkunku, élève du petit séminaire de Nkolo. Il nous dira lui-même, dans une lettre adressée au Supérieur Provincial des Pères Rédemptoristes, les impressions de ses compatriotes. Nous en publions le texte intégral, malgré ses légères gaucheries, afin de n'en pas diminuer la saveur.

— Vous serez content peut-être de savoir la joie que nous avons éprouvée le jour de l'arrivée du Père Léon à la Mission de Nkolo et celle que nous éprouvons de temps en temps en voyant les avions voler au-dessus de nous. Il ne nous est pas possible de vous raconter toutes nos impressions de cette journée qui a paru si merveilleuse, si extraordinaire et même mystérieuse, comme disaient les gens du village. Cependant, j'essayerai d'en traduire quelques-unes. Nous avons appris que le Père Léon était en train d'apprendre à piloter l'avion, notre première pensée fut qu'il allait avoir un avion pour faciliter ses courses apostoliques au Congo, ce pays montagneux, et dont le climat est très chaud et très rude... On nous annonça bientôt qu'il avait reçu ses brevets et qu'il allait venir avec deux avions, ce qui fit tressaillir nos coeurs d'allégresse. Finalement, le R. P. Directeur nous dit qu'il quittait l'Europe avec ses deux avions, l'un piloté par lui-même et l'autre par Monsieur Dehart et que, cinq ou six jours après, il serait ici au Congo. Ces dernières paroles furent suivies d'un applaudissement formidable. Le Père nous recommanda de prier beaucoup pour lui pendant ces jours, car le voyage que venait d'entreprendre le Père Léon était très grand et dangereux, à travers l'immense désert du Sahara. Et, en ces jours, au séminaire, à la Mission et aux alentours, on ne parlait que du Père Léon et de ses avions. Comme beaucoup

d'entre nous n'avaient jamais vu un avion de près, ils se disaient : «Ah ! nous allons voir enfin le «ndeke», l'avion, dont on parle beaucoup, et qui va au-dessus des nuages».

Et ainsi absorbés dans toutes sortes de réflexions, certains ont oublié peut-être à faire une petite prière, et c'est très probable aussi que certains profitaient de l'occasion pour dire un «Ave».

A la fin, notre joie se mêla de tristesse, après que les cinq jours étaient passés. Nous pensions alors qu'un malheur était arrivé, ou bien qu'il avait perdu le chemin, ou bien que les moteurs ne marchaient pas et peut-être une pièce cassée, etc... Bref, tous genres de suppositions envahirent notre esprit jusqu'au moment où le journal annonça que le Père Léon était arrivé à Niamey. Mais, cependant, le 6 novembre, le Bon Dieu combla nos coeurs des sentiments de réjouissance, lorsque nous entendîmes dire qu'il était arrivé à Léopoldville d'où le lendemain, le 7, il serait à Nkoio. Ah ! tout le monde rendit une action de grâce à Dieu. Mais, on ne savait pas exactement dans quel moment il allait arriver. De telle sorte que, dès la veille, on était déjà inquiet, on voyait dans l'imagination l'avion qui arrive et le Père Léon qui saluait... Quant à la nuit, elle nous a paru deux fois plus longue qu'à l'ordinaire à cause de l'impatience. On ne rêvait qu'à l'avion. Le matin, notre impatience et notre inquiétude se multiplièrent, au moindre bruit que faisait l'auto de Monsieur le Directeur de l'I. N. E. À. C. ou de la J. V. L. venant à la messe du dimanche, tous se tournaient du côté de Léopoldville, prêtant l'oreille, les yeux grands ouverts, cherchant à travers les nuages qui couvraient à l'horizon, et on ne découvrait aucune apparence d'oiseaux, puis après quelque temps on voyait l'auto arriver. Cette scène se répéta plusieurs fois avant et après la grand'messe et au cours de la journée. A la Mission, la messe finie, tous s'étaient rendus immédiatement chez eux prendre un morceau de chikwangue et pour revenir attendre l'avion. Mais, midi passé, on commençait à s'ennuyer et dire qu'il n'allait pas venir ce jour-là. Au séminaire, nous suivions l'ordre du jour comme si le Père Directeur ne nous avait pas annoncé quelque chose d'intéressant, mais, nous avions tout le temps les oreilles redressées, comme celles d'un léopard affamé en chasse, au moindre sifflement que faisait un courant d'air. Vers 2 h 10 nous étions en train de dire notre chapelet en particulier, tout était en silence et les Pères étaient occupés avec l'Administrateur. Le temps était beau, pas de nuages, quand tout-à-coup un hurrah terrible, accompagné de clameurs, de cris, et même de pleurs d'enfants, retentit dans les villages qui se trouvent du côté de Thysville, alors tout se réveilla. Nous autres, nous ne pouvions continuer la récitation de notre chapelet. Le Père Directeur sortit de chez lui et vint voir, à la Mission, tous firent de même : tous, les nez en l'air, cherchaient la cause des clameurs. Après quelques minutes, on entendit le ronflement du moteur d'avion et on découvrit à l'horizon deux grands oiseaux planant et lançant sur la région un grand bruit et qui s'avançaient directement vers nous. Une minute après ils étaient déjà sur nos têtes en train de tourner. Alors, les enfants de la Mission à leur tour firent entendre un hurra. Au même instant, dans le garage, trois autos ronflèrent, en sortirent, et les Pères et les Frères y prirent place, et se dirigèrent vers une plaine d'atterrissage qui se trouve à dix kilomètres de la Mission et une bande d'hommes les suivit. Et les avions aussi prirent la même direction. Nous, assemblés dans la cour, nous nous regardâmes attendant un mot du Père Directeur. A peine eût-il fait signe de partir qu'une course s'engagea entre les séminaristes, ils se faufilèrent à travers la foule en mouvement et gagnèrent les devants, quelques uns parvinrent à arriver les premiers. Enfin, nous avons parcouru les dix kilomètres en 40 minutes ! Les abords des avions étaient tellement remplis de monde qu'on n'aurait pas pu voir le Père Léon s'il n'avait pas une longue taille. Oh ! la foule était extraordinaire et nous n'avons pas pu le saluer ce jour-là. Ah ! nous avons bien remercié le Bon Dieu de ce qu'il était arrivé sain et sauf. Arrivés là, la grandeur de ces machines qui planent dans les airs aussi bien que des

oiseaux, nous frappa le plus. Là-dessus, beaucoup disaient que les Blancs étaient des sorciers et que dans quelque temps ils sauraient créer des hommes et qu'ils ne mourraient plus et que le fait de voir ces énormes machines voler était un miracle que les Blancs faisaient, etc... surtout, les gens des villages croient fermement aujourd'hui que le Père Léon emploie des fétiches pour faire voler ses appareils. Vers quatre heures à peu près nous étions de retour mais, à mi-chemin, un orage éclata et nous força de courir de nouveau. Et la plupart étaient mouillés.

En huit jours, on avait terminé une magnifique plaine à la Mission même. La première fois que l'avion y était descendu, des villages voisins, garçons et filles, hommes et femmes, tous pleins d'admiration, accourraient en criant : « Mindele - Les blancs ne vont plus mourir ! ». Ah ! ce qu'ils faisaient du vacarme ! En effet, le Père Léon, n'avait pas été à l'autre plaine parce qu'elle est assez loin. Ce jour-là, comme la plaine se trouve à peu près à 200 mètres du séminaire, à l'étude de 1 heure il nous a été difficile d'appliquer notre attention à nos matières. Mais, après deux ou trois jours c'était fini, on n'entendait presque personne à la plaine, même les enfants de la Mission. Le jour où le Père Léon est venu nous raconter son voyage et ses aventures en suivant sur la carte : il nous a dit aussi les parties les plus importantes de l'avion, mais ce qui importe surtout est l'hélice. Et il nous a expliqué aussi comment l'avion peut tourner à gauche et à droite, monter et descendre. Tout cela nous a amusés beaucoup. Après tout, nous pensions aussi que personne des Noirs ne pourrait aller en avion, et que c'était réservé aux Blancs, mais, le P. Léon enleva cette idée de la tête, lorsque dans un voyage de Mangembo à Nkolo il emmena trois Noirs de chez nous. Mangembo est à 185 km de Nkolo en suivant le chemin d'auto et l'avion fait 150 km en une heure. Ah ! nous avons été contents de voir que les Noirs aussi pouvaient aller en avion. Nous aussi, quand l'occasion se présentera, nous y monterons ! Voici, T.R.P. Provincial, nos petits événements d'ici et, pour mettre fin à notre conversation, les petits Congolais vous souhaitent une bonne et sainte année 1938 ! Albert Nkunku.

N'est-ce pas charmant ?... Les *petits Congolais*, si heureux de voir que les noirs pouvaient aussi aller en avion, ne s'arrêteront d'ailleurs pas à mi-chemin. On eût souhaité pourtant deux, trois traits de plume pour fixer dans nos mémoires la scène des trois Noirs s'installant crânement dans le beau *zinc* tout neuf. Ce qu'il doit y en avoir eu du monde pour venir voir ça ! Et ce qu'ils auront été fiers, les gens de Nkolo, de s'en aller à Mangembo en pareil équipage !

Qu'on s'imagine des bourgeois de chez nous partant avec l'avion Sabena pour aller prendre l'apéritif à Londres ! Ce qu'on en ferait des yeux ronds dans le quartier ! Albert Nkunku espérait fermement qu'il aurait lui-aussi son petit tour d'avion ! Il obtint du Père Bradfer une promesse... et patienta. Mais sans déposer les armes notre *petit Congolais* revint à la charge dès qu'il crut l'occasion favorable. Nous publions ici un passage de la seconde lettre d'Albert qui décrit les impressions qu'il éprouva durant ce mémorable voyage et relate les questions curieuses que lui posèrent les Noirs dès son atterrissage :

— *Vers 9 heures 40 tout était prêt. Le moteur fut mis en marche et ronflait. Tous les quatre nous prîmes place dans l'avion, le pilote et Frère Léonard au-devant, moi et le Père Directeur derrière. Alors moi tout nerveux en souriant et de faire d'abord le signe de la Croix et de m'asseoir, et de mettre vite la ceinture autour de moi, et de tenir fortement, car je croyais que l'avion faisait un choc brusque quand il avançait. Quant au pilote ayant donné du gaz nécessaire, il met la machine en marche. Quand elle avance on a l'impression que l'on glisse comme sur de la glace, puis insensiblement on se voyait en train de balancer dans les airs. L'avion prit alors la direction de Kinzundu. Mais lorsque nous atteignîmes une hauteur de 1 200 mètres, je remarquai que l'avion faisait le mouvement d'un bois mort qui flottait sur le courant d'une rivière. Le Père Directeur*

qui était à côté de moi m'expliqua que c'étaient des trous d'air qui faisaient flotter l'avion. Quand vous voulez parler à celui qui est à côté de vous, vous devez crier comme si vous parlez à quelqu'un qui est à cent pas de vous. Pendant que nous étions en l'air j'avais l'impression de voir plus clair que lorsque j'étais sur la terre. Les hommes étaient devenus très courts et très petits, les moutons et les chèvres ressemblent aux lapins en grosseur, les poules aux moineaux, dans la plaine de Nkolo on ne voyait plus de collines, tout était plat. Les montagnes étaient comme des collines. Et la verdure de cette plaine me paraissait d'une beauté inouïe et me plaisait beaucoup. Tout avait changé de forme et était devenu très petit.

Au bruit du moteur, à Kinzundu tout le monde accourait à la plaine. Au moment d'atterrissage un nouveau spectacle frappa mes yeux et attira mon attention, toute la terre me semblait se soulever et s'envoler avec nous et comme si nous allions nous cogner contre elle.

Lorsque nous atterrîmes, je me voyais comme si j'étais descendu dans un trou, ma vue s'accourcit et je ne vis plus grand'chose. Lorsque nous avons mis pied à terre tout le monde s'approcha de nous et salua. Mais quand ils m'ont vu sortir de l'avion ils étaient tous étonnés, en effet c'était la première fois qu'ils avaient vu un Noir monter dans l'avion. Ils s'approchèrent autour de moi et me chargèrent de mille questions, je vais en traduire quelques-unes qui m'ont intéressé le plus. La plus générale de toutes fut : si j'avais éprouvé de la joie là-haut et si j'avais eu peur. A cette dernière je réponds que je n'avais pas du tout eu peur et que j'étais comme dans une auto. On me demande si nous avons été là où aboutit le ciel et si nous avons touché le ciel. L'un d'eux m'imposa une question qui m'avait fait sourire : «Est-ce que vous avez vu le Bon Dieu, ou du moins vous avez été chez lui» dit-il. Un autre à son tour me demande ce qu'il y a au ciel et qu'est-ce que cette sorte d'étoffe bleue que l'on voit, etc... Les uns me suppliaient de leur raconter ce que nous avons vu dans les airs, mais comme je ne disais rien, les autres leur dirent de me laisser tranquille, car les Pères l'ont défendu de rien dire, qu'ils disaient. «Lui-même va devenir prêtre de sorte que vous avez beau lui demander, il ne vous dira rien». Et tous affirmèrent que c'était évident. D'ailleurs continua un autre, il ne peut pas raconter les sortilèges qu'il apprend. Alors moi j'essayai de leur dire l'une ou l'autre chose, mais beaucoup avaient l'air de ne pas me croire. Vers 11 h 45 nous sommes partis de Kinzundu, dans 20 minutes nous étions à Nkolo et on m'y demanda les mêmes questions que celles des gens de Kinzundu. Ah ! j'ai été très content d'aller en avion. Enfin voici le petit événement qui m'a beaucoup amusé et je vous quitte, mon Révérend Père Provincial. Albert Nkunku.

L'écrivain en herbe n'a rien oublié, ni la peur du choc au moment de l'envol, ni la description du trajet, ni les questions curieuses après l'atterrissage. Tout cela est délicieux et révèle une observation juste et soignée du détail pittoresque. Ce qui est inattendu, c'est de lui voir comparer le décollage à une glissade sur de la glace. Pour un habitant des régions équatoriales, voilà qui est original ! La scène de l'atterrissage est charmante : l'étonnement des Noirs et leurs questions naïves font sourire.

— *Qu'y a-t-il au ciel, et qu'est-ce que cette sorte d'étoffe bleue que l'on voit ?*

Et comme Albert ne peut répondre à tout, on en conclut qu'étant futur prêtre, il ne peut raconter les sortilèges qu'on lui apprend. Voilà notre séminariste devenu apprenti sorcier !

Et là-dessus, il prend congé, dans une formule à la fois respectueuse et familière : ... *et je vous quitte, mon Révérend Père Provincial.* Et il vous tire sa révérence... Cher apprenti sorcier, puissiez-vous devenir *sorcier* tout à fait, à la façon du Père Bradfer ! Nos vœux vous accompagnent. Votre sacerdoce rayonnera sur vos frères noirs, vous leur parlerez de ce ciel qui les intéresse tant. et de nouvelles chrétientés surgiront dans la terre congolaise.

Les résultats acquis

Après son magnifique raid Anvers-Léopoldville, le Père Bradfer ne prit guère le temps de se reposer. Avec la même volonté tenace d'aboutir, il entreprit, dès le lendemain de son arrivée, l'organisation de son oeuvre au Congo même. Il fit d'abord une série de vols de reconnaissance au-dessus de tout le district qui lui permirent de se rendre compte des particularités des différents terrains d'atterrissage possibles et qui prouvèrent à tous les Missionnaires combien l'avion rendait simples et faciles les voyages les plus laborieux. Le trajet de Léopoldville à Thysville qui exigeait une demi-journée de voyage, fut franchi en une heure. De Thysville à Nkolo, l'avion mit sept minutes, alors qu'une auto le fait en deux heures.

Au bout de deux mois et demi, deux hangars furent construits sous la direction du Missionnaire et treize plaines d'aviation étaient préparées. De plus, il existait déjà le long de la ligne Sabena de Léopoldville à Borna, une dizaine de terrains de secours. Parmi ces treize champs d'aviation, certains sont des terrains modèles, d'autres sont simplement de bonnes pistes d'atterrissage. Besogne écrasante, mais résultat certainement encourageant !

Du 13 au 25 novembre, le Père Bradfer visita tous les postes de la Mission, à pied, en auto, en moto ou en pirogue, afin de tout examiner et de diriger lui-même l'établissement des champs d'aviation. Dans certains endroits il se contenta de donner les instructions nécessaires et de désigner un Père qui dirigerait les travaux. Le Père Bradfer venait alors survoler le terrain pour se rendre compte de l'état des travaux et voir si l'atterrissage était possible. A Nkolo, à côté de la Mission, on réussit à établir une plaine d'aviation vraiment remarquable. La brousse et les arbustes furent soigneusement enlevés et la plaine fut entièrement nivelée sous la direction technique de M. Rijpens, directeur de l'I. N. E. A. C., grand ami et voisin des Pères, amateur fervent d'aviation et pilote lui-même. Cette plaine a six cent trente mètres de long sur soixante mètres de large.

Note : Comme les vents soufflent toujours dans la même direction au Congo, il suffit de veiller à la longueur des terrains d'atterrissage, mais il n'y a guère d'inconvénient à se contenter d'une soixantaine de mètres en largeur. Par contre dans nos pays, à cause de l'extrême variation dans l'orientation des vents, il est nécessaire de donner à nos plaines une étendue suffisante dans les deux sens

Les enfants de la Mission y semèrent l'herbe exotique très belle appelée *paspalon*, qui a la propriété d'empêcher la croissance de la brousse et de la mauvaise herbe. Un grand cercle peint à la chaux sert de point de repère et indique le centre du terrain, avec l'inscription très lisible : Nkolo. Ce terrain se trouve sur 14° 26' 52" de latitude sud.

A mesure que les terrains d'atterrissage étaient prêts, l'avion commençait à réaliser le but missionnaire auquel il était destiné. Le carnet de bord du Père Bradfer témoigne à ce sujet de l'activité apostolique du service aérien. Le Père Alphonse Van den Bosch, le remplaçant du Vicaire Apostolique, se sert de l'avion pour ses visites dans tout le district de la Mission. Un Missionnaire, épuisé par plusieurs années de fatigants labeurs, devait rentrer au pays. Il lui fallait faire deux journées de voyage pour atteindre le port d'embarquement. Il eût fallu qu'il allât en moto jusqu'à Luozi, en pirogue jusqu'à Kinganga, en auto jusqu'à Lufu, en chemin de fer jusqu'à Matadi. Le Père Bradfer le conduisit en une heure et demie jusqu'au paquebot. Le carnet de bord révèle, au 27 novembre 1937, le premier voyage à Mangembo. Le Père Bradfer lui-même écrivit au sujet de ce voyage une lettre dont nous transcrivons le passage suivant, qui fait allusion à la tragédie des Missions. *Voilà donc ce fameux Mangembo, ce coin inaccessible où de courageux Missionnaires*

vivent isolés du reste de leurs confrères pendant des mois et des années, séparés par cette barrière du grand fleuve, n'ayant plus que d'éreintants sentiers indigènes ou des pistes d'automobiles devenues inutilisables par manque d'entretien. Ce Mangembo, que les Supérieurs eux-mêmes, effrayés devant les difficultés inouïes et la longueur et la fatigue des voyages, hésitent à visiter, ce Mangembo que l'on a aimé et où l'on a vu mourir dans l'isolement de précieuses vies, le voilà donc, par une merveille incroyable, relié en quelques instants par un invisible pont aérien au reste de la Mission. Est-il besoin de le dire ! Ce furent des ovations formidables de toute une population noire à la vue de l'oiseau descendant du ciel et se posant, gracieusement et sans l'apparence de fatigue, sur cette nouvelle plaine. Et je pensais, en mettant le pied à terre, à l'endroit même où s'était trouvée la Mission provisoire et où nous avions vécu heureux sous le chaume des chimbecks : Combien de fois ne sommes-nous pas rentrés ici de courses apostoliques, ou de plus longs voyages, fatigués, à bout, n'ayant plus une goutte de sueur en réserve ! Aujourd'hui, quel changement ! Il y a une heure, nous étions à Nkolo à converser avec les confrères, il y a deux heures, nous étions à Matadi. Nous sommes à Mangembo, après un minuscule voyage qui n'a eu que des charmes et qui nous amène sans l'ombre de fatigue à destination. Les Pères, ainsi que les religieuses, Soeurs de Pesches, s'associèrent avec une satisfaction et un bonheur bien sentis à la joie universelle. Pour moi, je trouvai un moment pour aller revoir la tombe de Soeur Hélène, et y réciter une prière fervente.

Ce sont les religieuses de la Congrégation des Filles de Marie, de Pesches, qui avaient vu mourir Soeur Hélène loin de tout secours, qui eurent les premières l'honneur d'employer l'avion dans un but apostolique. Le Père Bradfer conduisit la Soeur Supérieure, accompagnée d'une autre religieuse, de Mangembo à Bandakani où les Soeurs désiraient depuis longtemps établir une seconde fondation. Le voyage aller et retour dura en tout environ quatre heures. Il suffit d'une courte après-midi pour faire le trajet, choisir l'emplacement de la nouvelle fondation et s'en retourner paisiblement avec un maximum de confort. Il eût fallu normalement deux jours de voyage pour se rendre à destination en chaise à porteur et les nombreuses difficultés rencontrées en chemin eussent imposé un repos d'une journée à Bandakani même. Il eût fallu alors un second trajet de deux jours pour retourner au point de départ. Bref, une expédition de cinq jours sans compter les fatigues, les frais et la perte de temps. Quatre heures en avion ! Ces chiffres font réfléchir ! Les autres Congrégations de religieuses missionnaires adoptèrent sans tarder le nouveau moyen de transport.

Aux débuts si encourageants du Service Aérien Missionnaire s'ajouterait bientôt une page émouvante. L'événement se passa les 27 et 28 janvier 1938. Le Père Bradfer s'occupait de l'achèvement de la toiture du hangar de Nkolo lorsqu'arriva en auto le Père Lauwers, venant de la Mission de Ngom-be, située à quatre-vingts kilomètres de Nkolo. Un enfant d'un an était mortellement malade et deux médecins avaient émis l'avis que seul un transfert par avion à l'hôpital de Léopoldville pouvait le sauver. Le Père Bradfer décida de mettre tout en oeuvre pour tenter de sauver l'enfant. C'était d'ailleurs dans le but de pouvoir transporter des malades perdus dans les postes lointains de la Mission qu'il était arrivé au Congo avec un avion sanitaire.

Note : La cabine du Caudron Pélican est ainsi disposée que deux des sièges peuvent être transformés instantanément en une excellente couchette pour malade.

L'enfant en question était le fils d'un agronome de l'Etat, M. Geurts. Les parents habitaient, disait-on, dans la région de Luozi, aux environs des Missions protestantes de Kibunzi et de Kinkenge. Les renseignements n'étaient pas plus précis. Le Père Bradfer se rendrait donc à Bandakani où il avait déjà établi un terrain d'atterrissage. Il irait en passant survoler Luozi, pour y jeter un message

lesté priant les parents de se rendre avec leur petit malade à Bandakani où l'avion les attendrait. Le Père Bradfer partit immédiatement à bord de son *Pélican*, dont les ailes rapides ne tardèrent pas à franchir l'immense barrière du fleuve Congo, nappe majestueuse, large de plusieurs kilomètres, coupant le nord du sud. L'avion seul, jusqu'à présent, traverse le fleuve sans difficulté dans cette région. Mais voici un deuxième obstacle : un gros orage, dont les éclairs forment un rideau de feu autrement redoutable que les eaux du fleuve. Le Père Bradfer contourne l'orage, pour se trouver devant un troisième ennemi, le massif du Bangu, montagne mystérieuse encore inexplorée, dont les sommets sont toujours noyés dans des nuages bas qui en gardent jalousement le secret. Le Père Bradfer monte à 2 500 mètres et passe au-dessus des nuages. Et maintenant, le cap sur Luozi, puis l'atterrissage à Bandakani. L'aviateur y apprend que l'enfant se trouve à Kinkenge, à huit heures de Bandakani. Il ne reste plus qu'une seule ressource, c'est d'envoyer immédiatement à Kinkenge un messenger qui marchera toute la nuit. Durant cette même nuit, des messagers partaient de Kinkenge dans différentes directions, car on avait perçu un bruit de moteur dans les environs et on croyait avec raison que l'avion du Père Bradfer avait passé. On espérait qu'au moins un des messagers découvrirait l'avion : c'est ce qui arriva à Bandakani. Le message annonçait qu'un champ d'atterrissage avait été préparé à Kinkenge et que le Père Bradfer pouvait donc y atterrir. On avait, en effet, rassemblé deux cent cinquante hommes, accourus de douze villages, afin d'activer les travaux. Grâce à cela on était parvenu, au bout de quelques heures, à établir un terrain de secours. Le Père Bouckaert qui venait de convertir deux villages protestants et était arrivé dans la localité, avait dirigé ce travail urgent, de concert avec M. Geurts. Une supplique du père accompagnait le message adressé au Père Bradfer, ainsi qu'un certificat d'un médecin de l'Etat, M. Vilen. Le docteur attestait la gravité de la situation : c'était pour l'enfant une question de vie ou de mort. Le messenger noir accompagnerait le Père Bradfer, disait le message. Quand le Père Bradfer demanda au Noir s'il n'avait pas peur, l'homme répondit :

— *Tu es un homme comme moi et je suis un homme comme toi. Si tu oses entrer là-dedans et si tu n'as pas peur, j'ose entrer également et je ne crains pas non plus.*

Et, à la stupéfaction de tous les Noirs, le messenger monta à bord. Un quart d'heure plus tard, l'avion survolait la vieille Mission protestante de Kinkenge. Le Père Bradfer se figurait difficilement comment on avait pu établir une piste d'atterrissage dans un pays pareil : on n'apercevait que des côtes escarpées et les parois tourmentées des montagnes. Le Noir fit un geste : là-bas ! De fait, il y avait là une troupe de gens, et un homme qui allait et venait en courant, pour indiquer la direction du vent. Le terrain semblait trop petit. Le pilote voulut voir de plus près et descendit, passa près du sol et remonta. Impossible d'atterrir sur cette piste trop courte.

Nouvelle tentative, déjà les roues frôlaient le sol, mais il fallut remettre du moteur pour ne pas aller s'accrocher dans les broussailles, au bout de la piste. L'avion évoluait de nouveau dans les hauteurs, mais les deux essais avaient permis au pilote de constater que la piste offrait au début une rampe assez forte. Cette rampe l'aiderait peut-être ! Puisqu'une vie humaine était en cause, on pouvait tenter une nouvelle fois l'atterrissage. En toute autre circonstance l'aviateur serait reparti depuis longtemps. Il se servirait de cette rampe pour ralentir la vitesse de son coursier, et envoya le Noir se coucher dans le fond de la carlingue, pour rendre plus facile le contact avec le sol. Il descend, les roues touchent terre, une brève course en *taxi... stop !* On était juste au bout de la piste ! Un hurrah enthousiaste s'éleva de la foule. Des coloniaux se trouvaient là, émus par cette prouesse du courageux Missionnaire, tandis qu'au bout de la plaine, de solides porteurs amenaient la maman avec son petit malade. Quand elle fut en présence du Père Bradfer, elle ne put retenir ses larmes.

— *Mon Père*, dit-elle en sanglotant, *je suis si heureuse que vous soyez venu !*

Tous prirent place à bord de l'avion, le père, la mère, et le bébé d'un an, atteint de pneumonie purulente, avec une complication qui exigeait une intervention chirurgicale urgente. Les moyens de transport ordinaires eussent provoqués la mort, avait déclaré le médecin. En avant maintenant, sans tarder ! Dans l'émotion générale, le petit Pierre, le frère aîné, demanda :

— *Est-il vrai, maman, que nous allons voler comme les oiseaux ?*

— *Oui, petit*, dit la mère en pleurant, *sois bien sage et ne touche à rien !*

On décolla, tandis que la foule, émue, saluait. Et les voilà en route ! Que ne ferait pas une mère pour son enfant !... Un quart d'heure plus tard, l'avion atterrissait à Bandakani, il était midi. Puis, départ pour Ngombe où l'on arriva à une heure dix. On consulta le médecin qui conseilla de poursuivre le voyage sans tarder. A deux heures quinze, l'avion atterrissait sur le champ d'aviation de Léopoldville. L'enfant fut transporté immédiatement à la clinique Elisabeth. Il est sauvé aujourd'hui. Sans l'avion, il était condamné ! Ce fut une journée glorieuse pour l'aviateur missionnaire.

L'admiration fut générale, en Afrique comme en Europe. La presse, même noncatholique et anticatholique, fut unanime dans ses éloges.

Trois semaines plus tard il y avait une nouvelle vie à sauver, mais cette fois il s'agissait d'un Missionnaire se trouvant dans la brousse. Une deuxième page d'héroïsme allait s'ajouter à la tragédie des Missions. Le 19 février, le Père Valère De Block avait quitté le poste de Kimpangu, sur la frontière portugaise, pour aller en mission. Il se rendit d'abord à Luvaka, à cinquante-deux kilomètres de Kimpangu. Il devait y rouvrir l'école et agrandir la chapelle. Il se sentait malade. Le lendemain, il accomplit cependant toute sa besogne, s'acquitta des offices divins, eut un long entretien avec le cathéchiste principal sur la situation et l'apostolat dans les villages environnants. Mais la fièvre montait, la quinine elle-même ne parvint pas à la couper. Le Père dut se coucher et envoya, de nuit, un messenger au Supérieur de Kimpangu. Des religieuses partirent immédiatement avec l'auto-camion d'un ami de là Mission, M. Rufino, un Portugais, qui avait offert de les conduire auprès du malade. Le cas était grave, il s'agissait d'une maladie tropicale qui avait tué déjà bien des victimes. M. Rufino poursuivit sa course jusqu'à Moerbeke-Kwilu, à trente-huit kilomètres de là, pour y chercher un médecin. Quand celui-ci arriva, il défendit de transporter le malade, les fatigues du voyage pouvant provoquer la mort. *Et si on le transportait en avion ?* demanda-t-on. *Ceci est différent ! Vous parlez de l'avion du Père Bradfer ? Si la chose était possible, ce serait une solution idéale ! Si vous parvenez à atteindre le Père, demandez qu'il vienne demain soir. Si l'atmosphère est entièrement calme, il peut transporter le malade à l'hôpital de Kisantu. Je vais, en attendant, donner au malade les soins nécessaires, mais il n'y a pas un médecin qui pourrait répondre de la guérison dans cet endroit où l'on ne dispose pas des moyens nécessaires. Personnellement, je me sentirais délivré d'une lourde responsabilité, si le malade pouvait être transporté dans une clinique. Mais comment le Père Bradfer pourra-t-il atterrir ici ?* Le Père Schillings s'efforça d'obtenir par la station de Moerbeke une communication avec la station de Nkolo-Dethieu. Le Père Bradfer apprit sans tarder la nouvelle alarmante. Il fallait à tout prix sauver le malade, mourir à trente ans, c'est trop tôt pour un Missionnaire ! Alors, en avant ! Il fallait préparer une plaine d'atterrissage. On commencerait le lendemain matin, car le soir tombait déjà. Durant la nuit, les Pères Ferain et Lèbe quittèrent Nkolo avec une vieille auto, qui avait porté autrefois le titre de Chevrolet 4 cylindres, modèle 28. Atteinte par la *limite d'âge*, la bagnole démobolisée avait porté successivement les titres glorieux de *Poste volante* et de *Lumbwa*, (*l'oiseau de nuit*), à cause des services qu'elle avait rendus pour d'autres randonnées du même

genre dans les cas d'extrême nécessité, roulant docilement sa vieille bosse sur ces routes raboteuses qui avaient détruit plus d'une voiture. Le voyage, cette fois, n'aurait rien de réjouissant ! A deux heures du matin, la voiture tomba en panne. On était encore à quatre heures de Luvaka ! Tant pis ! on ferait le reste à pied ! Par de mauvais chemin escaladant les coteaux, les Pères firent ces quatre heures de marche, depuis Tunda, où la vieille voiture avait succombé, jusqu'à Luvaka, luttant contre le sommeil, la fatigue et la soif, mais sans boire pourtant, afin de pouvoir dire la messe en arrivant. Ils rencontrèrent en chemin un chauffeur noir, victime lui aussi d'une panne sur la fameuse route de Kimpangu, et qui passait son temps, depuis trois semaines, à se reposer à côté de sa voiture. Après quelques mots échangés avec les Missionnaires, il leur annonça qu'il pousserai une pointe jusqu'à l'épave du *Lumbwa*, pour aller voir. Les Pères continuèrent leur chemin. Ils avaient atteint Luvaka, lorsque la *Poste volante* y arriva à son tour, conduite par le chauffeur noir qui avait découvert la cause de la panne, avait réparé le moteur, et rapportait leur voiture aux Pères. Politesse noire tout à fait charmante. Le Père Bradfer, lui, avait célébré le Saint Sacrifice de très bonne heure à Nkolo et avait offert au Bon Dieu toutes les difficultés qui surgiraient durant cette journée. Après avoir attendu des nouvelles jusqu'à dix heures, il décida de monter en avion et d'aller voir s'il y avait moyen d'atterrir. Il se dirigea vers Luvaka. Un grand nombre de gens travaillaient à la plaine. Au ronflement de l'avion ils se dispersèrent comme une volée de moineaux. Le Père vola plus bas mais on lui fit signe de ne pas atterrir, c'était trop dangereux ! C'est ce qu'il avait remarqué, lui aussi, mais il examina attentivement le terrain en continuant à le survoler. Alors, à nouveau, il passa très bas, coupa un instant le moteur et cria, de très près, qu'il allait à Kimpangu. Et il alla attendre là-bas, sur le champ d'aviation.

A Luvaka même l'histoire se corsait. Le médecin, qui était allé chercher des remèdes, était tombé en panne, lui aussi, sur les routes perfectionnées du Congo. Il fallut aller le délivrer avec le fameux *lumbwa* ! Le Père Bradfer revint à Luvaka vers quatre heures de l'après-midi. La plaine était prête ! L'avion put atterrir sans difficulté. Les Pères Ferain et Lèbe, venus de Nkolo, avaient fait exécuter tous les travaux qu'exige une bonne plaine d'atterrissage. Quand les noirs aperçurent le grand oiseau mécanique, ils eurent tôt fait d'oublier le malade. Le Père Bradfer se trouvait devant la hutte. Il entra et voulut badiner mais il fut pris soudain d'une violente émotion. Le malade se cachait le visage sous les draps, afin qu'on ne le vît pas pleurer... Mourir si jeune, sur l'immense champ d'apostolat !... Le Père Bradfer ne put contenir plus longtemps son émotion, il y a des sentiments d'une telle délicatesse dans ces hommes à la volonté de fer ! Avec les soins les plus attentifs le jeune Missionnaire malade fut transporté jusqu'à l'avion, spectacle touchant, qui fit dire à certains Noirs : *Comme ils s'aiment les uns les autres !*... Le Père Bradfer pilota son avion, chargé de son précieux fardeau, avec d'innombrables précautions. Il se sentait heureux à l'idée qu'il arrachait à la mort un Missionnaire. Au-dessus de l'hôpital de la Fomulac, à Kisantu, il jeta une lettre demandant qu'on vienne chercher le malade avec une autoambulance à Boko, à neuf kilomètres de Kisantu. Le médecin de Kisantu était au poste avec son aide. Le Père Bradfer donna au Missionnaire malade une petite croix sur le front et remonta en avion. Il repartit vers Nkolo. Tandis qu'il survolait les forêts, un *Magnificat* de reconnaissance chantait dans son cœur.

Il remerciait Notre Dame du Perpétuel Secours, dont l'image se trouvait devant lui dans la carlingue, cette image que venaient regarder curieusement, de tout l'étonnement de leurs petits nez aplatis, les petits Congolais qui se pressaient sur chaque terrain d'atterrissage. Il priait et remerciait, le cœur gonflé de joie et de peine, à cause de son rude labeur de pionnier. Il avait donc sauvé un enfant et un Missionnaire, deux des êtres qui sont le plus chers à Dieu, deux privilégiés de son cœur .



L'Inkisi, rivière, près de Kisantu.

Le cours tourmenté du fleuve Congo, près de Matadi.

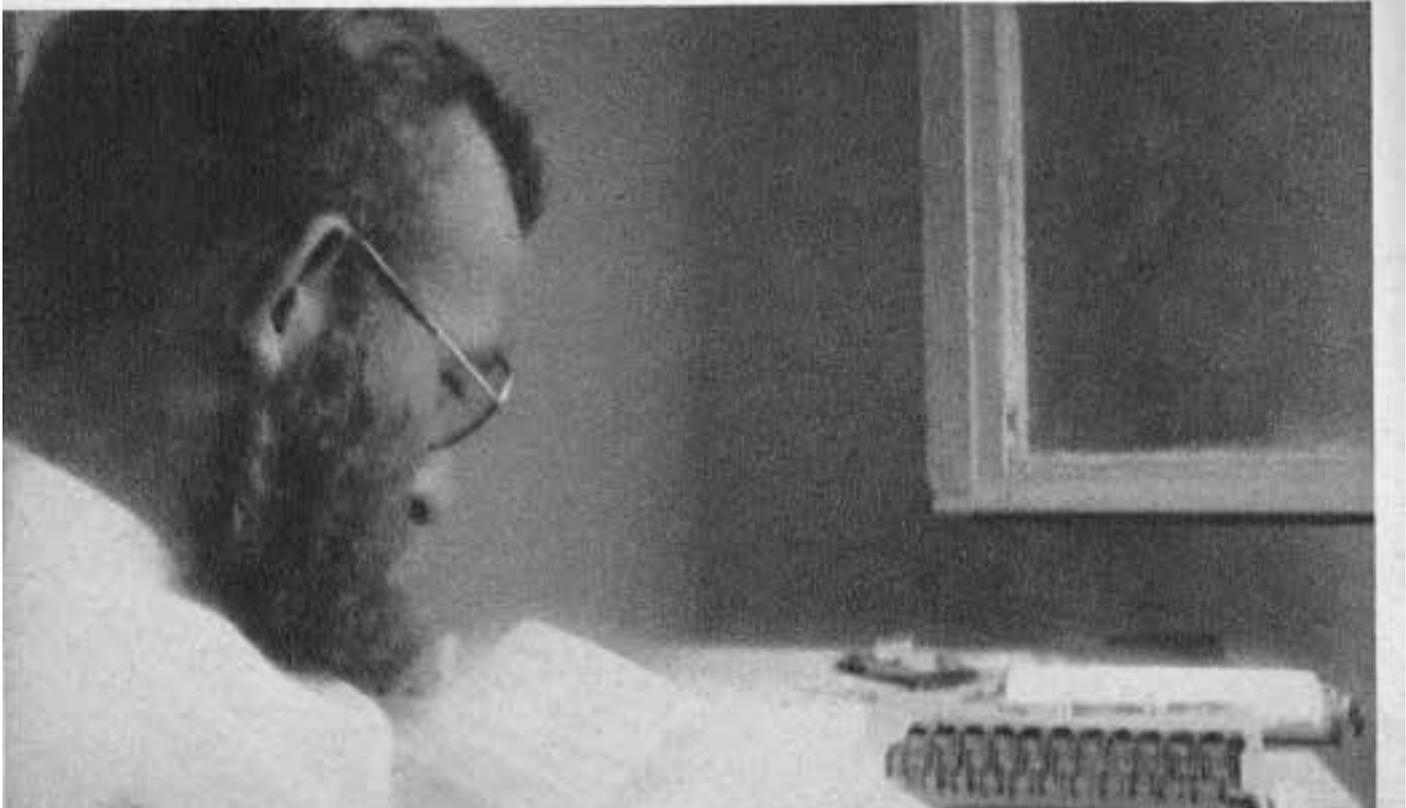


AFRIQUE EQUATORIALE FRANÇAISE



Territoire du Vicariat apostolique de Matadi, dans le Bas-Congo. — Les points entourés d'un cercle représentent les champs d'aviation établis par le P. Bradfer, près des postes de mission. Le district est traversé par le fleuve Congo.

Le P. Bradfer tapant à la machine la relation de son voyage.





La mission de Nsona Mbata.

La mission de Kazangulu.





Edmond Dehart lors de son arrivée à Léopoldville (à droite le P. Ferain).



Les Sœurs de Kionzo, avant leur "baptême".

La Sœur Supérieure de Kionzo en route vers le champ d'aviation.

Edmond Dehart devant les hangars de la Sabena à Léopoldville.



Le P. Bradfer chez les Pères de Scheut à Léopoldville, le soir de son arrivée.



En route avec un missionnaire.



Thysville. La mission.



Le plateau de Kisantu (Mission des PP. Jésuites).



Le grand séminaire de Mayidi.



Le Frère Léonard se rendant en auto au champ d'aviation, où il aide le P. Bradfer.

Religieuses, au cours d'un voyage en avion.



Le Père Bradfer, sur le champ d'aviation de Nkolo, pendant les travaux du défrichage.



Edmond Dehart, au début de son séjour au Congo.

Les sœurs de Mangembo, arrivées par avion à Bandakani pour y établir une nouvelle fondation.



Epilogue - Le rude labeur des Pionniers

Quand d'immenses foules s'assemblent, à l'occasion de quelque meeting d'aviation, pour acclamer les acrobaties des vedettes, elles commettent peut-être, sans y penser, un peu d'injustice envers tant d'autres aviateurs dont le courage anonyme brave chaque jour les dangers des intempéries, les aléas de leur profession et les risques des vols de nuit.

Si les aviateurs aiment leur métier, c'est qu'ils y voient autre chose qu'un moyen facile d'étonner le public. Leur idéal n'est point celui des champions de boxe ! Et quand un équipage tombe ou disparaît sans laisser de trace, tous les pilotes savent que leur propre sécurité est faite partiellement des expériences douloureuses de leurs camarades. Ceux qui desservent une ligne n'ignorent pas que la route qu'ils arpentent chaque jour représente un ou plusieurs sacrifices. Ils admirent, sans jalousie, les efforts de ces hommes dont le courage tenace a rendu possible l'organisation d'un service régulier, de ces défricheurs de l'air qui ouvrirent la voie aux autres, de ces pionniers dont la plus grande gloire fut, bien souvent, de mourir à la peine. Le pilote français Guillaumet, parlant de son ami Mermoz, disparu dans l'Atlantique en décembre 1936, exprime très bien cette pensée : *Le Sahara, la Cordillère, l'Atlantique, que de souvenirs communs ! Et pourtant, comme cela paraît facile maintenant à ses successeurs.* (Mermoz *Mes vols* Editions Ernest Flammarion 1937).

Comme cela paraît facile !... Si un pilote qui a contribué à établir des lignes nouvelles, au prix de difficultés inouïes, peut dire cela à des collègues bénéficiant des expériences d'un prédécesseur, à combien plus forte raison ne pourrait-on pas nous appliquer cette parole - mais avec quelle pointe d'ironie ! - à nous profanes qui faisons de la stratégie en chambre. Nous nous étonnons qu'un pilote aille se jeter sur une cheminée, alors qu'il y a tant de place à côté ! L'objection du brouillard elle-même nous trouve intraitables, il suffisait de consulter l'altimètre et de voler plus haut ! Et après cet argument, que nous croyons péremptoire, nous considérons l'adversaire comme définitivement enfoncé. Mais l'adversaire aurait le droit de sourire, puisque le brouillard peut déranger les instruments de bord ! Cité dans Mermoz, *Mes Vols*, Edition Ernest Flammarion, 1937.

Comme cela paraît facile !... Mermoz lui-même ne trouve pas grâce à nos yeux, Mermoz qui accomplissait sa vingt-quatrième traversée de l'Atlantique, Mermoz, inspecteur général et pilote de la compagnie Air France, Mermoz, chef de bord de la *Croix-du-Sud* dont l'équipage comprenait un second pilote, un mécanicien, un navigateur et un radiotélégraphiste, Mermoz se contente de nous annoncer : *Coupons moteur arrière droit...* Après quoi, Mermoz garde le silence. Pas de signal de détresse, aucun SOS. Et voilà le monde plongé dans la stupeur, voilà les commentaires qui vont leur train ! Il n'est pas mort, voyons !... Un pilote comme lui !... Il en a vu bien d'autres !... Il avait la radio à bord, il aurait dit quelque chose !... *Coupons moteur arrière droit !...* Les flots de l'Atlantique n'ont jamais expliqué le mystère... jamais la moindre épave n'est venue encourager les recherches. A quelque huit cents kilomètres des côtes d'Afrique, endroit approximatif d'où fut lancé le dernier message, les flots indifférents regardent le ciel que Mermoz ne traversera plus...

Comme cela paraît facile !... Nous trouvons naturel que les avions de la Sabena fassent le service régulier entre la Belgique et le Congo, nous leur confions notre courrier, qui met cinq jours pour arriver à destination, mais nous oublions que c'est notre compatriote, le lieutenant Thieffry, qui fit le premier cette liaison entre la métropole et la colonie, en 1925, à bord d'un trimoteur de construction belge, le *Princesse Marie-José*. A cette époque, le Sahara n'était pas encore traversé par une piste balisée, le ravitaillement en essence n'était pas assuré tout le long du parcours, le survol du désert était une entreprise redoutable. Après avoir, été bloqué plusieurs fois en route, obligé d'attendre qu'une caravane de chameaux lui apportât de l'essence ou qu'un petit vapeur

très primitif remontât le cours du Logone pour lui rendre le même service, obligé, à deux autres reprises, de faire allonger le terrain d'atterrissage pour parvenir à décoller avec les six mille cinq cents kilos de son trimoteur, le lieutenant Thieffry atteignit victorieusement Léopoldville après cinquante et un jours de voyage, couvrant de gloire nos ailes belges.

En 1927, deux autres de nos compatriotes, les lieutenants Medaets et Verhaegen, tentèrent à leur tour le raid Belgique-Congo. Leur avion, le *Reine Elisabeth*, fut abattu par le mauvais temps à la Ferté-sur-Aube, devant le plateau de Langres, en France, et les deux aviateurs furent tués.

Thieffry reprit leur projet d'établir une liaison en quatre étapes entre la Belgique et sa colonie et entreprit, en 1928, son second raid vers le Congo, à bord du *Princesse Astrid*. Thieffry, qui avait vaincu le désert et avait triomphé de la forêt équatoriale, Thieffry fut bloqué par un impénétrable mur de brouillard, trois quarts d'heure après son départ de Bruxelles et dut faire un atterrissage brusqué près de la frontière française, non loin de Givet. Son appareil eut les ailes brisées et le raid fut interrompu.

En 1929, Thieffry tenta pour la troisième fois l'expédition Belgique-Congo. Son avion capota peu après son départ de Deurne-Anvers. Il gagna alors le Congo par la voie maritime. Il devait effectuer des essais de liaison dans la colonie même. Voulant créer une ligne entre Albertville et le lac Tanganyka, il prit le départ le 9 avril 1929. La première tentative de décollage manqua. Un deuxième essai, tenté le 11 avril, réussit parfaitement. En cours de route l'équipage fut surpris par une violente tornade et, en voulant atterrir, l'avion capota dans les marécages, au bord du lac, près de Kibanga. Le mécanicien ne fut que blessé, mais on retira des débris de l'appareil, à trois cents mètres de la rive, les cadavres de Thieffry et de son pilote.

Note : Nous remercions vivement le service de renseignements de La Libre Belgique, qui nous fournit très aimablement quelques précisions sur les différents raids du lieutenant Thieffry.

Comme cela paraît facile !... Les pionniers de notre grand raid missionnaire, après avoir vaincu tant d'obstacles, après avoir connu la gloire d'une arrivée triomphale, durent subir, eux aussi, le choc d'une terrible épreuve. Par deux fois, à quinze jours d'intervalle, la mort les toucha. Le 19 mars 1938, sur la plaine d'aviation de Dila, le Père Bradfer fut victime d'un accident tragique. Bien que lancé à toute allure, son avion ne put atteindre une vitesse suffisante, il rasa le sol un moment, puis s'accrocha dans les broussailles, au-delà de la plaine, et s'écrasa. Le Père Bradfer, qui avait eu le temps de s'arc-bouter, subit une violente commotion et perdit connaissance, tandis que son compagnon, le Frère François de Corswarem, était tué sur le coup.

Deux semaines plus tard, le 1^{er} avril, sur le terrain d'aviation de Haeren-Bruxelles, l'instructeur Van Damme, le dévoué chef d'expédition du voyage missionnaire Anvers-Léopoldville, était tué à son tour, au moment où il prenait le départ avec l'avion stratosphérique, le trimoteur Renard R. 35. En évoquant ces deux décollages tragiques, nous ne pouvons nous empêcher de citer une parole saisissante du lieutenant Thieffry : *Je fais de l'aviation depuis dix ans, mais à chaque décollage, j'ai un petit serrement de coeur qui s'évanouit dès que je sens l'avion libéré du sol.* N'oublions pas que Thieffry a fait de l'aviation pendant la guerre, qu'il a participé aux combats aériens, c'est un soldat qui parle ! Avocat au barreau de Bruxelles, il y reçut la toge après la tourmente. Sa parole n'a rien d'exalté, son beau livre : *En avion de Bruxelles au Congo-Belge* est tout empreint de mesure. Et pourtant, ce lettré qui a une âme vaillante avoue qu'il éprouve un serrement de coeur à chaque décollage ! Puis, citant un cas difficile qui a exigé qu'on allongeât la plaine, il ajoute : *Enfin, la morsure de l'air sur nos ailes arrache nos roues à la glèbe, et nous passons de justesse au-dessus de la cime des arbres...* Vous entendez ? *Nous passons de justesse...*

Nous songeons également aux cinquante-trois essais que dut faire Mermoz pour parvenir à décoller, lorsque pour la première fois, il voulut refaire en sens inverse la traversée de l'Atlantique avec son hydravion, essayant vainement pendant plusieurs jours de quitter la surface de l'eau. C'était à Natal, au Brésil : *A la onzième tentative de la journée*, dit-il, *en bras de chemises aux commandes, la sueur perlant sur le front, mon attention était concentrée à un tel point que je crispais les mains sur le volant et serrais les mâchoires.*

Comme cela paraît facile !... Et tandis que nous épiloguions, nous profanes, sur la meilleure manière de décoller et d'atterrir, le Père Bradfer, lentement, revenait à lui... et s'étonnait de vivre encore. Il devait, peu à peu, se faire à l'idée que le bon et dévoué Frère François avait quitté la terre.

Il apprenait, quelques jours plus tard, que son ami si dévoué et si cher, son chef d'expédition du grand raid africain, Georges Van Damme, était tombé, lui aussi, en voulant prendre son élan vers le ciel. Alors le Père Bradfer eut l'impression que sa pauvre tête endolorie se brouillait, il n'aurait su dire si c'était le délire qui le prenait ou si c'était un rêve... mais il vit à ce moment le calvaire, il vit une oeuvre splendide qui finissait par un échec apparent, il vit des hommes qui s'en allaient tout tristes et qui disaient : *Nous avons cru en lui et voici que tout est fini.* Et sur la Croix, il y avait un homme qui souffrait, un homme qu'il croyait connaître et dont il ne retrouvait plus le nom... Et des voix lointaines semblaient parvenir jusqu'à la Croix, portées sur les ailes du vent, les voix de tous les pionniers disparus, les voix de tous ceux qui se sont sacrifiés pour une grande cause... et ces voix, moqueuses, sifflaient à ses oreilles : *Comme cela paraît facile !...*

Et tandis que ces voix sifflaient... et que nous épiloguions, en amateurs, sur la meilleure manière de décoller ou d'atterrir... une petite fille, pendant le dîner de sa première communion, faisait une collecte et envoyait soixante francs *pour raccommoder l'avion du Père Bradfer...* Chère petite fille inconnue, votre geste simple et spontané nous est une leçon car votre petit coeur d'enfant a saisi immédiatement qu'il fallait, avant tout, témoigner un peu de sympathie affectueuse à l'homme courageux que le malheur avait touché.

Parmi l'immense multitude qui avait suivi avec passion les péripéties du raid Anvers-Léopoldville, certains se détournent maintenant du héros de leurs rêves, mais voici qu'une petite fille vient remettre tout au point. Une petite fille qui fait sa première communion peut *raccommoder* tant de choses !... un foyer désuni... les avions d'un Missionnaire... et l'âme raisonneuse des vieux grognons que nous sommes si souvent...

Avec le geste frais de cette petite fille en robe blanche le cauchemar se dissipe et les voix qui sifflaient, moqueuses, se sont tues, cédant la place au grand rêve d'apostolat. Puisque ces ailes sont des ailes missionnaires, quoi d'étonnant qu'elles soient marquées du Signe de la Croix !

Nous nous inclinons avec respect devant le malheur qui a touché le courageux pilote-missionnaire. Nous lui souhaitons courage et confiance, persuadés que l'épreuve rendra son oeuvre plus féconde.

Nous nous associons au geste plein de respectueuse sympathie des quatre cents Noirs qui ont accompagné jusqu'à sa dernière demeure le Frère François de Corswarem, ancien combattant et religieux missionnaire. Son sacrifice, uni à celui de Soeur Hélène, sera certainement agréé par le bon Dieu, et attirera des faveurs spéciales sur le champ d'apostolat du Congo Belge.

Enfin, comment ne pas évoquer ici la physionomie si attachante du pilote-instructeur Georges Van Damme, ancien moniteur militaire de Wevelghem et chef de bord du raid missionnaire Anvers-Léopoldville ?

Nous venions d'écrire la courte notice biographique insérée dans l'introduction du présent volume et résumant les grandes étapes de sa carrière, quand nous arriva la nouvelle de l'accident fatal

qui venait de l'emporter. Durant l'un de ses derniers vols, il avait fait une promenade aérienne, en compagnie de ses deux enfants, au-dessus du couvent d'Esschen, afin d'y jeter un message lesté à l'adresse du Père Boon.

Nous relisons en ce moment les notes qu'il traça d'une écriture énergique et claire pour préciser certains détails techniques dans le manuscrit du Père Bradfer. La Providence avait ses vues en mettant ces deux hommes sur le chemin l'un de l'autre. Une amitié très profonde naquit entre eux et, tandis que l'instructeur exerçait une influence considérable sur la formation technique de son élève, il en subissait l'influence sacerdotale. Ce fut son dévouement à la cause de l'aviation missionnaire qui lui valut de pouvoir paraître devant Dieu, ennobli, par ce contact de plusieurs mois avec une âme d'élite qui éleva la sienne et la prépara à cette rencontre suprême dont, ni l'un ni l'autre n'avaient cru l'échéance aussi proche.

Tandis que le pilote Van Damme s'écrasait avec l'avion stratosphérique, presque immédiatement après le départ, tandis que l'ingénieur Renard, pionnier lui aussi, et comme écrasé lui-même, venait constater l'anéantissement de son oeuvre et la mort du courageux pilote, le Père Bradfer voyait s'ajouter à ses épreuves la disparition de celui qui l'avait aidé à lancer son nouvel apostolat. Vraiment, quel concours de circonstances tragiques...

Non, il n'était pas possible de refermer ce livre sans accomplir ce pieux pèlerinage au calvaire des pionniers ! Nous pleurons le pilote Van Damme, mais nous ressentons en même temps une légitime fierté et nous voudrions lui appliquer la parole énergique de Mermoz : *L'accident, pour nous, c'est de mourir de maladie*. Le Bon Dieu lui ménagea une ultime faveur, il lui envoya le fils d'un général, M. l'abbé Lemercier, pour lui donner l'extrême-onction. Ce courageux prêtre, vicaire à Sainte-Suzanne, accourut immédiatement et pénétra dans la carlingue éventrée, quelques minutes après la catastrophe. La scène fut impressionnante, dans l'épave anéantie, la lumière brûlait toujours et un homme, fou de douleur, arrivé avant le prêtre et ne pouvant se résoudre à l'évidence, suppliait Van Damme de lui répondre quelque chose...

A titre posthume, le Roi éleva le pilote Van Damme au rang de Chevalier de l'Ordre de Léopold. Puisse notre jeunesse ne point perdre le bénéfice des émotions généreuses qu'elle aura éprouvées au contact de ces âmes énergiques. Puisse le Maître de la moisson trouver parmi elle des coeurs d'apôtres décidés à continuer l'oeuvre de nos pionniers, des âmes ardentes dont les rêves d'apostolat s'enfuient, dès maintenant, à *grands coups d'ailes, vers l'Afrique missionnaire !*

Yves Lenoir.

Notes

La première partie de ces notes ne s'adresse qu'à ceux de nos lecteurs qui ne sont point familiarisés avec les choses de l'aviation. Elle leur permettra de suivre avec plus de facilité le récit du Père Bradfer, car ils trouveront ici, résumés très simplement, les moyens qu'emploient les aviateurs pour parcourir, sans s'égarer, les routes aériennes. Nous y avons ajouté quelques expressions typiques ou plaisantes, empruntées au vocabulaire des as. La seconde partie n'intéressera probablement que les professionnels, car elle relate certaines erreurs géographiques relevées par l'équipage du raid Anvers-Léopoldville, erreurs que les pilotes, navigateurs et cartographes peuvent avoir intérêt à connaître.

I - Les aviateurs, comme les marins, doivent se diriger d'après la carte, la boussole et le cap. Les uns et les autres sont des navigateurs. Ce qu'on aperçoit au sol, du haut d'un avion, peut servir de point de repère pour corriger les déviations éventuelles, mais ne dispense pas un pilote de préparer son voyage ni de tenir compte des indications de ses instruments de bord. L'équipage d'un grand avion comprendra toujours, en plus des pilotes, du mécanicien et du radiotélégraphiste, un navigateur. Suivant la conception américaine, le navigateur seul est responsable de la direction du vaisseau aérien. Suivant la conception européenne, c'est le chef-pilote qui assume cette responsabilité. Bien entendu, dans les petits avions, comme les appareils de tourisme, où le pilote est seul à bord comme technicien, ce pilote sera en même temps navigateur. Voici donc ce que fait un aviateur qui se met en route :

1 - Avant le départ, il trace à la règle sur une carte une ligne droite, allant du point du départ au point d'atterrissage. Il pose ensuite sur la carte un rapporteur transparent, qui lui permettra de trouver l'orientation de cette ligne. Par exemple, si on trace une ligne de Cagliari, en Sardaigne, vers Bône, en Algérie, cette ligne formera avec les méridiens qui la coupent un angle moyen de 209 degrés (209°). C'est ce qu'on appelle le cap géographique.

2 - Une fois qu'il est en route, l'aviateur, comme le marin, consulte sa boussole. Mais l'aiguille aimantée de la boussole subit en réalité une certaine déviation. Ainsi, dans le cas cité, si on se guidait uniquement d'après les indications de la boussole, en naviguant sur 209° on n'aboutirait pas à Bône. Il est donc nécessaire de savoir de combien la boussole dévie du cap exact. Cette déviation n'est pas constante en tout point de la surface du globe. Elle présente des variations qui sont tantôt périodiques, tantôt irrégulières. Les variations régulières sont diurnes, annuelles et séculaires. Dans notre pays, cette déviation est d'environ - 8° 30' actuellement. Dans l'exemple donné, elle est de - 6°. On retranchera donc du cap exact cette différence (valeur algébrique) et on obtient ainsi le cap au compas. Pour atteindre Bône, on calculera donc : $209^\circ - (-6^\circ)$, ce qui devient : $209^\circ + 6^\circ = 215^\circ$. La déviation magnétique dont il est ici question est appelée déclinaison. Elle dépend donc, en un point donné de la surface du globe, de l'angle que font entre elles, en ce point, les directions du pôle géographique et du pôle magnétique.

3 - Ce n'est pas tout : la partie métallique de l'avion, si elle comprend des pièces en matériaux magnétiques, peut déranger l'aiguille aimantée de la boussole et la détourner de sa direction vers le nord. C'est ce qu'on appelle la déviation. Celle-ci est déterminée pratiquement, pour un avion donné, au moment où on y installe la boussole. Les déviations relevées ne sont donc valables que pour cet avion, et la boussole montée sur cet avion. Elles sont indiquées sur un tableau et varient suivant le cap que l'on fait prendre à l'avion. Il faut donc consulter ce tableau et tenir compte, en calculant un cap, de la déviation correspondante, comme on l'a fait pour la déclinaison. En appliquant ce nouveau calcul au trajet Cagliari-Bône, déjà proposé comme exemple, on constate

qu'au cap calculé plus haut, 215° , le tableau des déviations porte -4° , déviation qui doit entrer dans notre calcul de cap comme second correctif. On obtiendra donc la somme algébrique suivante : $209^\circ - (-6^\circ) - (-4^\circ)$, ce qui devient $209^\circ + 6^\circ + 4^\circ = 219^\circ$. Ce sera donc, en fait, sur 219° qu'on mettra la boussole pour atteindre Bône. S'il n'y a pas de vent du tout, l'avion piquera à peu près droit sur Bône, à condition qu'on fasse une navigation correcte. La déviation n'est donc pas autre chose que le résultat de l'influence exercée sur la boussole par les pièces métalliques et magnétiques de l'avion. M. Boel, inspecteur aux Services Techniques, se fit un plaisir, en même temps qu'un devoir d'apostolat, de dresser pour les avions du Père Bradfer des tableaux précis des déviations magnétiques.

4 - Enfin, l'aviateur doit tenir compte de l'influence du vent. Si le vent prend l'avion de côté, il l'écarte de sa route. Comme le vent forme alors un angle par rapport au sens suivi par l'avion, on appelle cela l'angle de dérive. Le pilote corrige en cours de route l'erreur de dérive en consultant son dérivomètre. Le dérivomètre ne constitue pas nécessairement un appareil spécial. Nos aviateurs militaires se contentent souvent de faire peindre sur les ailes de leur avion une série de lignes s'ouvrant en éventail suivant des angles connus de part et d'autre de l'axe de l'avion, et rayonnant autour d'un point où peut se placer l'œil du navigateur. Un point de repère au sol, une maison par exemple, défilera entre deux de ces lignes ou suivant l'une d'elles d'une manière déterminée par rapport à la route suivie. Si le défilé des points de repère change de direction par rapport à ces mêmes lignes, c'est que l'avion a dévié. Quant aux appareils spéciaux servant à calculer la dérive, il en existe différents types. L'instructeur Van Damme installa dans l'avion du Père Bradfer un dérivomètre de son invention, non encore breveté, mais fort simple. Une ouverture vitrée, ménagée dans le plancher de l'avion permet au pilote de surveiller les objets qui défilent sous l'avion. Sur un cadran en demi-lune, gradué, une aiguille mobile peut être déplacée de manière à amener les objets à défiler parallèlement à l'aiguille et à ses guides latéraux. La manière d'estimer alors l'angle de dérive est la même que pour le procédé expliqué tout à l'heure au moyen des lignes divergentes peintes sur les ailes.

Après ces quelques renseignements techniques, il convient de citer au lecteur quelques-unes des expressions les plus courantes de l'argot des aviateurs.

Le Père Bradfer en emploie l'une ou l'autre dont nous donnons ici la signification et nous en ajoutons quelques-unes qui pourraient intéresser le public. Les aviateurs parleront rarement, entre eux, d'un avion, mais bien d'un *zinc* ou d'un *bac*. *Capoter* c'est se retourner sur le dos à l'atterrissage. *Se mettre en pylône*, c'est se mettre sur le nez. *Faire un cheval de bois*, c'est décrire brutalement, sans pouvoir l'empêcher, un arc de court rayon au sol, ce mouvement peut cependant être voulu, comme manoeuvre d'évitement. *Faire un saut de mouton* (ou *encaisser un coup de raquette*) c'est rebondir en atterrissant. Voler très bas se dit : *voler en rase-mottes*. *Faire des loopings* veut dire : faire des boucles, une boucle étant la manoeuvre au cours de laquelle l'avion décrit une trajectoire sensiblement circulaire et voisine d'un plan vertical. *Faire des tonneaux* signifie : faire tourner l'avion par tours complets autour de son axe longitudinal ou faire un ou plusieurs tours de vrille horizontale. La vrille peut être accidentelle ou volontaire. Dans cette évolution, l'avion tourne sensiblement autour de son axe longitudinal, mais en piqué vertical. *Tomber en carafe* se dit d'une panne de moteur exigeant l'atterrissage, *rester en carafe*, désigne une panne de moteur sur le terrain. *Sonner le taxi* veut dire atterrir durement. *Casser du bois*, désigne un accident qui endommage l'appareil, mais il existe une expression plus amusante pour signifier la même chose, abîmer son avion se dit donc : *ratatiner le taxi*. Enfin, voler pleins gaz, s'appelle : *voler pleine gomme...* ou mieux encore : *mettre toute la sauce!..* N'est-ce pas, qu'il est savoureux, le vocabulaire de nos as ?

II - Dans la relation de son voyage, le Père Bradfer fait la remarque suivante : *Je signalerai ici, pour enlever tout doute éventuel à ceux qui effectueraient le même trajet, et qui se serviraient également de l'indispensable et excellent Guide Shell, que celui-ci, à la page 184, indique par une erreur manifeste le kilométrage 460, au lieu de 360, à l'endroit où il annonce les dunes de l'Erg El-Hofer, qui s'aperçoivent de très loin, dont la teinte claire tranche sur le sol, et qui s'étendent à l'Est et à l'Ouest de la piste. Ce ne peut-être, du reste, qu'une simple faute d'impression, une erreur de typographie.*

Un autre erreur est signalée par le Père Bradfer au sujet du balisage dans le désert du Soudan : *Le Guide Shell indique fort exactement, page 191, l'embranchement de la piste de Tessalit, au kilomètre 180, à partir de Bidon V, c'est-à-dire à la balise 69, tandis que la carte au 1/1 000 000^{ème} vous force de placer cet embranchement à la balise 68. Cette carte comporte certaines autres erreurs qui se constatent aisément, mais malheureusement trop tard, lorsqu'on divise la piste en portions de 1 centimètre chacune, ce qui doit représenter, étant donné l'échelle, une distance effective au sol de 10 kilomètres. On verra alors qu'il n'y a, sur la carte ainsi répartie, que de la place pour 73 balises à partir de Bidon V, alors qu'il en faut 97 sur ce parcours de 790 kilomètres. Et il est remarquable que ces différentes erreurs sont toutes totalisées à partir de la frontière du Soudan, vers Gao, tandis que la piste du Sahara, de Reggan à la frontière, est conforme à toutes les indications, tant du Guide Shell, très soigneusement mis au point, que du pays lui-même vu d'en haut. La première erreur est donc à la balise 68, qui, comme je l'ai dit, ne se trouve pas à sa place sur la carte. Une seconde erreur est à relever entre les balises 78, 80 et autres, alors que d'après la carte la balise 79 doit venir prendre place après la traversée par la piste de plusieurs oueds, elle se place au contraire avant la traversée de ces oueds, au kilomètre 280 à partir de Bidon V, c'est donc entre les balises 70 et 79 que se trouve l'erreur sur la carte. C'est une lacune de 30 kilomètres environ. Une troisième erreur doit se trouver après Tabankort et Tabrichat, sur le parcours du puits de In-Tassit à Gao, et elle doit être de l'ordre de 20 kilomètres. Il est possible que l'explication de ces défauts sur la carte se trouve dans le fait que la piste ferait au sol, à certains endroits, de nombreuses sinuosités qui allongeraient considérablement son parcours, et que ces détours et ces boucles ne seraient pas reportés sur la carte, dès lors, celle-ci, par des traits plus ou moins rectilignes, donnerait nécessairement une piste beaucoup plus courte qu'elle ne l'est en réalité. Mais cette explication me paraît insuffisante, en effet, entre la balise 67 et 69, il n'y a pas de sinuosités pareilles, et entre In-Tassit et Gao il n'y en a guère. Il serait opportun d'effectuer un contrôle. Ce sont des choses anodines pour un lecteur, ou peut-être pour un cartographe de bureau, pour un aviateur en traversée effective de ces régions désertiques, ce sont des choses qui peuvent devenir troublantes. Et pour dire toute notre pensée, nous serait-il permis d'exprimer le voeu de voir le si précieux Guide Shell compléter sa documentation, et rendre à ceux qui s'en serviraient un signalé service, en joignant à chaque portion, de parcours décrit sur ses différents itinéraires, le fragment de carte correspondant, qui illustrerait d'une façon frappante les indications si fouillées, malgré leur sobriété apparente, de ces descriptions ! Cette carte serait au 1/1 000 000^{ème}, ou même, si la chose était possible, au 1/500 000^{ème}, elle serait particulièrement soignée. Le Père Bradfer a signalé à diverses reprises, dans son ouvrage, l'amabilité des officiers-aviateurs italiens et français qu'il rencontra durant son raid Anvers-Léopoldville. Qu'il nous soit permis de relever ici l'accueil extrêmement aimable dont nous fûmes l'objet auprès des officiers de notre Aéronautique Militaire belge. Nous songeons surtout à l'un d'entre eux, qui eut la bonté de revoir les présentes Notes. Nous respectons son désir de ne point voir son nom cité, mais nous ne pouvons nous empêcher de lui exprimer, tout en lui gardant l'incognito, notre plus vive reconnaissance.*

**Bande dessinée parue dans *Coeurs Vaillants*
n° 33 du 14 août 1960**





un mariage
lucide.



MA BONNE MÈRE
ON VA ENCORE ALLER
DANS LE DEL D'AFRI-
QUE AUJOURD'HUI!



Et bientôt



A l'écoute des
annonces de
la radio, il
a décidé de



LUMBAWA!
LUMBAWA!

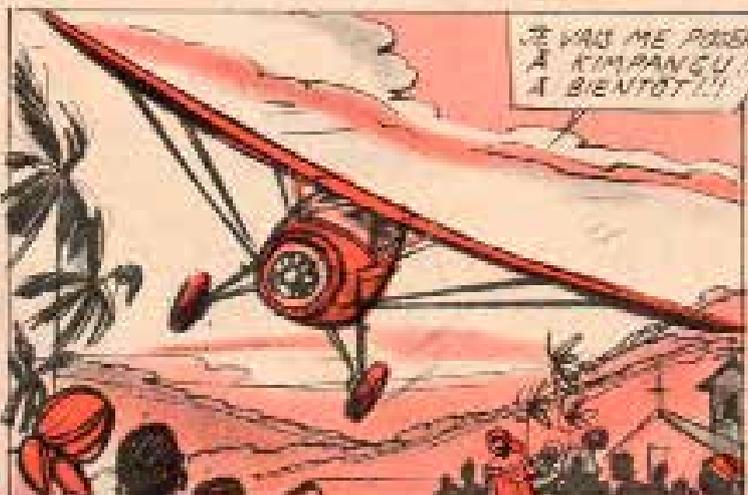
ÇA ME M'A PAS
L'AM FANFOU
JE VAIS OUBLI-
GER D'ÊTRE UN
PEU PLUS...
VIVONS ÇA!



AINSI IMPOSSIBLE D'AT-
TERRER SUR CE MOU-
CHON DE POCHÉ!



NI FAUT... SI JE
COUPE LES GAZ
Ils m'enten-
dront crier!



JE VAIS ME POSER
À KIMPANGU...
À BIENTÔT!!!



COURAGE PÈRE
VALÈRE! CE
PÈRE BRASIER
SERÀ LÀ DANS
L'ARRÉ-MIDI.

