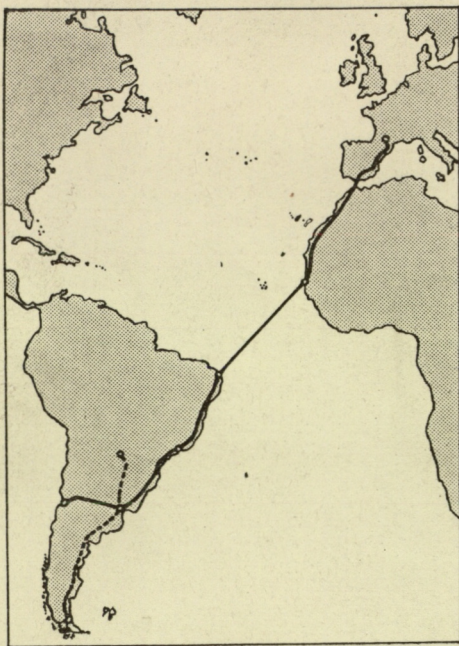


JEAN-GÉRARD FLEURY

LA LIGNE

DE MERMOZ, GUILLAUMET, SAINT EXUPÉRY
et de leurs compagnons d'épopée

édition revue et corrigée



nrf

GALLIMARD

REVUE DE LA



Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous pays, y compris la Russie.

Copyright by Librairie Gallimard, 1949.

à J. KESSEL.



PREMIÈRE PARTIE

LES HOMMES DE LA CHIMÈRE



I

L'ESCADRILLE DE TOULOUSE

... « Le bonheur de l'homme
n'est pas dans la liberté, mais
dans l'acceptation d'un devoir. »

ANDRÉ GIDE.

préface de *Vol de nuit*. 1931

1918 ! Les derniers échos des fanfares de l'Armistice s'étaient éteints. Après les défilés, l'ivresse des ovations, la frénésie des foules, après cet élan de joie immense où perçait, amer, le souvenir des compagnons perdus, ils se retrouvèrent dans les popotes d'escadrilles, désemparés, étrangement inactifs.

Ils commençaient à comprendre que la paix attendue avec tant d'impatience allait les disperser et rompre des liens dont ils avaient subi la rude et bienfaisante entrave. Une contrainte virile avait maîtrisé leurs faiblesses, avait fécondé en eux des vertus rares : le courage, l'honneur, la camaraderie dans le danger et dans la règle commune. Désormais livrés à eux-mêmes, soumis au flux et au reflux des soucis généreux et misérables, sauraient-ils rester vraiment des hommes ?

Quelques-uns, peu nombreux, demeuraient dans l'aviation militaire. Ils voleraient encore.

Les autres ? Ils songeaient mélancoliquement aux bureaux et aux boutiques, aux cages à poussière qui les retiendraient prisonniers après quatre ans de commerce avec le ciel.

— Et l'aviation civile ?

Personne n'y pensait... Les avions ne pouvaient se concevoir qu'avec leurs risques mortels et l'on voyait mal ces engins dan-

gereux, transportant de pacifiques voyageurs vers une panne certaine.

**

A cette même époque, dans un pauvre atelier de l'avenue du Maine, un garçon de dix-sept ans, aux cheveux bouclés, aux yeux profonds, écrivait des poèmes ou traçait d'un crayon adroit des esquisses qui révélaient une sensibilité aiguë. Sa mère, en rentrant le soir de l'hôpital, avant même d'enlever sa cape d'infirmière, l'embrassait longuement.

— Après ton service militaire, tu prendras un maître et je suis sûre que tu feras un grand, grand artiste, disait-elle.

Ce jeune homme s'appelait Jean Mermoz.

**

En septembre 1918, M. Latécoère, qui dirigeait une usine de wagons dans la banlieue toulousaine de Montaudran, transformée pendant la guerre en usine d'avions, présenta au gouvernement un projet de ligne commerciale d'une hardiesse telle que son exposé fut immédiatement classé parmi les utopies. Déjà l'idée d'une liaison aérienne régulière ne manquait pas d'audace, mais l'itinéraire proposé allait jusqu'à prévoir le passage à travers les lieux les moins franchissables du monde : les montagnes d'Espagne, le Sahara insoumis, l'Atlantique Sud, l'Amérique du Sud peu connue.

Les bureaux répondirent à ce plan chimérique d'une manière poliment évasive.

L'industriel décida de passer à l'action. C'était un homme mince, aux yeux durs et résolu, aux manières sèches.

Le 25 décembre 1918, vêtu de cuir, il arriva sur le terrain de Montaudran avec un pilote.

— Nous allons joindre Toulouse à Barcelone, pour commencer, dit-il brièvement.

On le savait entêté, pourtant on protesta.

Beauté, Lemaître, Moraglia, officiers en mission à Montaudran, prêchèrent la raison.

— Vous prétendez franchir régulièrement des étapes de 300 et 400 kilomètres ? C'est insensé !... Les moteurs, après quelques heures de vol, ont besoin d'une révision. Nous l'avons bien vu sur le front.

— F...-moi la paix avec votre front, répliqua M. Latécoère. La guerre est finie. Vous voulez laisser pourrir vos appareils à la ferraille ? Ils ont porté des bombes, ils sauront bien porter du courrier... Nous irons d'abord au Maroc, puis jusqu'au Sénégal... et probablement aussi nous traverserons l'Atlantique... C'est un problème technique, nous le résoudrons... Vous croyez à la fin de l'aviation, moi, je vous dis que c'est son commencement.

On n'osait pas hausser les épaules devant un « patron » aussi emporté.

M. B. de Massimi, un ami d'enfance de M. Latécoère, libéré de son escadrille avec de glorieux états de service, avait été envoyé en Espagne avant même la fin des hostilités, pour négocier les autorisations de survol et de création de terrains. A grand'peine — le gouvernement de Madrid subissait des influences germaniques — elles avaient été obtenues.

Ce fut alors que M. Latécoère s'envola sous l'œil sceptique de quelques aviateurs de guerre qui hochaient la tête en murmurant :

— En voilà un qui va se casser la gu... !

L'avion arriva le jour même...

— Au travail, dit M. Latécoère en rentrant. Il faut maintenant pousser jusqu'à Alicante.

En quelques semaines, deux Salmson furent soigneusement équipés et munis de réservoirs supplémentaires. Le 25 février 1919, à l'aube, ils grondaient doucement sur l'aérodrome de Montaudran. Lemaître, qui emmenait M. de Massimi, décolla le premier, parvint à Barcelone, se ravitailla et mit le cap sur Alicante. On avait télégraphié à la municipalité de déblayer une bande de six cents mètres de longueur sur un plateau sud de la ville. Le pilote eut un sursaut, lorsqu'il découvrit l'emplacement délimité par des draps.

— Nom d'un chien ! grommela-t-il. Ils ont compris six cents mètres carrés. C'est un mouchoir de poche, ce terrain !

Lemaître s'efforça de se poser dans ses limites, mais l'appareil roula, les dépassa, buta contre les pierres et s'affaissa, le train en miettes. M. de Massimi sauta de la carlingue en épongeant son nez ensanglanté et, avec Lemaître, il écouta un discours de bienvenue, ponctué par les acclamations d'une foule chaleureuse : « La France, à peine victorieuse, lance ses ailes à la conquête d'une gloire pacifique. »

Pendant le moscatel d'honneur, tous deux scrutèrent le ciel avec inquiétude.

— Que font donc M. Latécoère et son pilote ? se demandaient-ils. En tout cas, essayons d'agrandir le terrain.

— Aidez-nous, dirent-ils aux officiels en jaquette.

Et avec eux, ils enlevèrent les cailloux.

Le pilote de Latécoère, excellent aviateur, mais myope, avait perdu ses lunettes dans un remous au-dessus des Pyrénées. Il avait dépassé Barcelone sans la voir et, à court d'essence, avait échoué sur une bande de sable de la presqu'île de Tortosa. Après avoir été quérir quelques bidons à plusieurs kilomètres, il avait poursuivi sa route.

Enfin, aidé par son passager, il vit Alicante, repéra le terrain, mais ne put distinguer le T indiquant le sens du vent. Il atterrit avec une forte brise dans le dos, dépassa la piste défri-chée et alla s'écraser contre les roches.

M. Latécoère enjamba les débris en frottant son front endolori.

— Ça ne s'est pas si mal passé, dit-il. Il va falloir réparer ces machines. Dans un mois, nous irons jusqu'au Maroc.

Il fallut, non pas un mois, mais moins de quinze jours, pour remettre en état un avion avec des pièces prélevées sur l'autre.

**

Le 19 mars, Lemaître et M. Latécoère décollaient de Toulouse, arrivaient le soir à Alicante, repartaient le 20 au matin et se posaient dans l'après-midi sur l'aérodrome de Rabat, bordé d'un liséré de curieux.

Le maréchal Lyautey, qui aimait les entreprises hardies, leur fit fête. L'industriel sortit de sa poche son projet de liaison régulière. Sans perdre une minute, le maréchal fit appeler le directeur des Postes chérifiennes.

— Il faut étudier cette idée, s'écria-t-il, et la réaliser. Préparez un contrat.

Dès le retour à Toulouse, l'ouverture des « Lignes Aériennes Latécoère » fut négociée avec le ministre des Travaux publics. L'armée céderait à la nouvelle compagnie quinze Bréguet XIV — Renault 300 CV, qui avaient révélé d'excellentes qualités de vol — pour l'époque — à la fin de la guerre.

On recruta quelques pilotes, M. de Massimi appela son chef d'escadrille, le capitaine Daurat, dont la renommée avait dé-

passé la 227 et que les aviateurs connaissaient pour le cran avec lequel il avait repéré la grosse Bertha.

Delrieu, qui avait descendu un Zeppelin sur les lignes, Domb-ray, ancien commandant de la N. 3, de l'héroïque escadrille des « Cigognes », le capitaine Beauté, formèrent le premier noyau d'hommes hardis que l'idée de M. Latécoère avait conquis.

Le capitaine Beauté, en choisissant au parc militaire d'Etampes les Bréguet XIV, surprit un aviateur qui exécutait des loopings sur le terrain.

« Je suis fait, pensa ce dernier à sa descente d'avion, pour peu que le capitaine fasse respecter le règlement. »

— Comment vous appelez-vous ? demanda Beauté.

— Vanier, de la Spad 57, affecté au parc d'Etampes depuis que l'escadrille est dissoute... Excusez-moi, mon capitaine, je faisais quelques pirouettes pour permettre aux camarades de prendre des photos.

— C'est bon. Voulez-vous exécuter une acrobatie aussi dangereuse, mais plus utile ?

Il lui expliqua ce que l'on préparait à Toulouse. Vanier accepta d'emblée. Il allait devenir un des meilleurs pilotes de ligne et sa modestie a régulièrement refusé toute publicité à des exploits qui s'étendent maintenant sur vingt ans de service continu.

— Vous descendrez un des appareils à Toulouse avec un camarade, continua le capitaine Beauté. Il s'appelle Dieudonné Costes. Vous le connaissez ?

Voler de Paris à Toulouse, c'était, en ce temps, une aventure. Le convoi des Bréguet XIV n'alla pas sans casse. Le capitaine Daurat, notamment, en panne d'alimentation, en cours de route, n'eut d'autre ressource que de ficher son appareil entre deux pins.

Sous l'œil impatient de M. Latécoère, il fallut, à Montaudran, réparer les trains et les plans cabossés, reviser les moteurs, procéder à des essais.

— Nous ne serons jamais prêts, grommelait l'industriel en arpentant fiévreusement les ateliers.

Moins de six mois après la première reconnaissance aérienne sur le parcours Toulouse-Rabat, le 1^{er} septembre 1919, Didier Daurat emporta le premier courrier postal aérien vers le Maroc. Chaque semaine, Beauté, Domb-ray, Delrieu assurèrent la liaison à tour de rôle.

Les premiers voyages furent assez heureux, quoique entrecoupés de pannes de moteur qui n'étonnèrent personne. Elles étaient prévues. Les chefs de centre de Barcelone, Alicante et Malaga, pilotes choisis, montaient la garde au terrain, de jour et de nuit. Dès qu'un aviateur atterrissait en campagne, il courait au premier téléphone, appelait le chef le plus proche et lui décrivait l'emplacement le plus favorable pour se poser. Ce dernier devait généralement manœuvrer en acrobate sur un sol accidenté, transbordait le courrier et achevait l'étape.

Il n'y avait que demi-mal.

Mais, après une fin d'été lumineuse et chaude, les équipages rencontrèrent des paquets de brume sur les Pyrénées. Tantôt ils découvraient une trouée à travers les tourbillons de neige, tantôt ils survolaient Cerbère et longeaient la côte abrupte. En Espagne, ils débouchaient à peine dans la vallée de l'Ebre, que, brusquement assailli par de furieuses rafales, leur avion se soulevait, aspiré par un remous, s'engageait sur l'aile, résistait à l'action des commandes, tombait brutalement dans un trou d'air. Le pilote inquiet surveillait ses ailes qui ployaient sous l'effort, les haubans tendus à rompre... Premier contact avec le vent d'ouest, âpre, acharné.

A la fin du mois d'octobre, le ciel s'obscurcit. Entre Tarragone et Valence, dans le « trou aux orages », des nuées sombres s'entrechoquèrent, déversant des cataractes, noyant les reliefs du sol, les contours des montagnes.

Un jour, l'hélice de Beauté, rongée par la pluie, devint rapidement une pièce de bois incapable de fendre l'air; le pilote dut se poser dans un champ près d'Alicante. Dombray, averti, tenta aussitôt de le rejoindre. Pris dans le déluge, il subit le même sort, et atterrit à son tour.

Il téléphona à Toulouse :

— Apportez-nous des hélices neuves.

M. Latécoère fit apprêter deux appareils.

— Je vais voir ça...

Daurat et Vanier prirent place à bord du premier avion alourdi par deux hélices de secours attachées à chaque plan. Rodier, récemment engagé, piloterait, à bord du second appareil, MM. Latécoère et de Massimi. Ces derniers s'arrêteraient à Barcelone et rejoindraient le premier équipage le lendemain.

Dès qu'ils eurent dépassé Barcelone, Daurat comprit que, même en volant très bas, il ne pourrait suivre sa route. Le « plafond » était tombé. Une nappe grise cachait les arbres,

les collines. Plusieurs fois, une falaise surgit devant lui, qu'il évita de justesse par un brusque virage.

Il fallait « grimper », sinon le pilote percuterait avec son passager dans quelque obstacle invisible. Daurat tira sur le manche, lutta pendant de longues minutes, assailli par les remous, et émergea au-dessus de l'océan floconneux.

Ce geste marque une date.

Jusqu'alors l'aviateur restait rivé à la terre, qu'il ne devait jamais perdre de vue. Les missions de guerre se faisaient par beau temps et les avions restaient calfeutrés dans les hangars les jours de pluie.

Celui qui, sans radio, sans instruments de bord, s'enfonçait dans les nuages, aveuglé par les moites volutes et perdant le sens élémentaire de la direction, celui-là inaugurerait à tâtons une nouvelle méthode de navigation qui, peu à peu, se perfectionnerait, deviendrait le P. S. V. moderne avec ses rails invisibles : le guidage précis et mystérieux des ondes, sur des appareils transformés en usine, bardés de cadrans où s'inscrivent les moindres réflexes mécaniques.

Les deux hommes se fièrent à leur compas et mirent le cap vers Alicante. Après trois heures de vol, ils devaient être arrivés à la hauteur du petit port ibérique.

Daurat décrivit des cercles au-dessus des nuages et chercha un « trou » qui lui permit de regagner la terre. N'en discernant aucun, il plongea dans la « crasse », regardant avec angoisse l'altimètre peu sûr de l'époque :

1.000 mètres... 700 mètres... 500 mètres... 300 mètres... 200 mètres... Rien... Toujours rien... Il s'attendait, crispé, à heurter la muraille montagnaise qui domine la ville.

Brusquement, le voile blanchâtre se déchira et découvrit l'étendue ardoisée de la mer soulevée par les crêtes d'écume de la houle. Les deux aviateurs avaient dérivé, trompés par les indications de leur compas dérégulé, et se trouvaient perdus en Méditerranée, avec un moteur sujet à de redoutables défaillances.

Une ligne sombre parut à l'horizon. Daurat hurla vers Vanier :

— La terre. Quelle veine !...

Vanier eut un large sourire qui, peu à peu, se figea : à mesure qu'ils approchaient, ils distinguaient de minuscules îlots où il était impossible d'atterrir.

— Nous sommes en pleine mer..., dit Vanier. Ce sont les Colombrettes.

Daurat vira et mit précipitamment le cap vers l'ouest. Ce fut une anxieuse et interminable attente. L'hélice rongée par la pluie vibrait. L'orage qui, au large, s'était calmé, reprenait et l'avion se « traînait » au ras des lames. Enfin, une masse indécise se profila, se dégagea de l'inférieure buée. Le pilote reconnut les environs de Valence. Des palmiers déchiquetés par la tempête gisaient dans des flaques d'eau. Une nappe luisante cachait les trous et les pièges des champs transformés en marécages.

— Il faut atterrir, décida Daurat.

L'avion roula enfin sur la bande de sable dur qui précède le jasant. A peines étaient-ils descendus de la carlingue, que les aviateurs s'arc-boutèrent et, tirant et poussant tour à tour, parvinrent à hisser l'avion au sommet de la plage. Comme le vent faisait rage, ils amarrèrent solidement l'appareil avec des cordes fixées à de lourds blocs de pierre. Puis, rassurés et exténués, ils demandèrent le chemin de la ville aux enfants accourus, se rendirent à l'hôtel et s'effondrèrent dans un lit.

Le lendemain, la pluie tintait monotone sur les toits.

— Allons voir notre machine et essayons de réparer l'hélice, dirent les deux aviateurs.

Daurat et Vanier revinrent vers le rivage, fouettés par les rafales glacées. Une marmaille effrontée les examinait curieusement. Tandis que les pilotes vérifiaient l'état de l'appareil, l'un des enfants les tira par la manche.

— *Aparato... Aparato...*, cria-t-il.

Ils haussèrent les épaules : on n'avait jamais vu un avion se promener par ce temps-là, et la plainte du vent était si violente que l'on n'aurait pu entendre le bruit du moteur.

Ils continuèrent leur travail, lorsqu'un gamin accourut, hors d'haleine, disant :

— *Un señor Frances* vous demande. Il est à votre hôtel.

Cette fois, ils plièrent leur sac à outils et regagnèrent la ville.

— Montez au premier, leur dit le portier. On vous attend.

Dans le couloir, ils butèrent contre une pile de vêtements mouillés, d'où coulaient des rigoles.

Ils frappèrent à une porte.

— Entrez, fit une voix chevrotante.

Le pilote Rodier, MM. Latécoère et de Massimi, en caleçons, le visage bleu de froid, claquant des dents, exécutaient une

gymnastique effrénée pour se réchauffer. Lorsque, une goutte d'*aguardiente* aidant, ils furent en état de parler, ils racontèrent leur aventure.

Ils avaient décollé le matin de Barcelone. Bientôt pris dans l'orage, Rodier avait dû s'écarter de la route droite et voler en mer, où le plafond était moins bas et où il ne risquait pas de s'écraser sur un obstacle embrumé. La pluie giclait sur le visage des trois hommes et obligeait souvent le pilote à se maintenir au ras des lames.

Rodier, ayant perdu de vue la côte, s'efforçait de la rejoindre, aveuglé par les trombes, lorsque soudain le moteur s'arrêta.

— Cramponnez-vous, cria Rodier dans un réflexe vain.

Ses passagers voyaient la mer se rapprocher à toute allure. Ils ne bronchèrent pas. Sans doute, songèrent-ils à ces mille choses futiles ou baroques qui encombrèrent la pensée à l'instant des grandes catastrophes.

Un cri de Rodier les tira de leur stupeur.

— La plage est là, nous sommes sauvés !

Prolongeant de tout son effort le vol plané du Salmson, l'adroit pilote parvint à poser ses roues sur le sable, où elles se brisèrent.

— Nous sommes « vernis », répétait Rodier, sans égard pour les superstitions d'alors qui voulaient qu'on ne parlât jamais de la chance...

En grelottant devant un brasero qu'il s'était difficilement procuré — l'Espagne n'admet d'autre chauffage que celui du soleil — M. Latécoère réfléchissait.

Et ce jour-là, cette ligne d'Amérique du Sud qui, depuis des mois, vivait dans son cerveau, fut bien menacée. Pour la première fois, son créateur fut pris de doutes :

— Cette entreprise est-elle possible ? Nous devrions être engloutis. N'est-ce pas un miracle que nos deux équipes soient ici ? Ce miracle se renouvellera-t-il chaque semaine ?

Mais le lendemain, lorsqu'il croisa le regard de ses hommes, il comprit qu'ils étaient tous pris dans l'engrenage mystérieux d'une œuvre qui dépassait leur raisonnement, que déjà une foi, une religion naissaient, et qu'ils étaient prisonniers d'une règle encore obscure.

— Il faut repartir, dit-il, et porter le courrier.

Le Salmson avait été endommagé au cours de son atterrissage mouvementé. On répara l'hélice du Bréguet XIV, on tailla le

bois, l'on s'efforça de lui rendre le profil coupant et régulier nécessaire à son fonctionnement.

Le jour était déjà avancé lorsque cette tâche fut achevée.

— En route, déclara M. Latécoère, que Daurat devait prendre à son bord avec M. de Massimi.

— Mais, protesta le pilote expérimenté, nous serons dans la nuit avant d'atteindre Alicante...

— Qu'est-ce que vous voulez que cela me fasse ? hurla l'industriel repris par sa frénésie.

L'obscurité les surprit dans les montagnes. A grand'peine, Daurat, les yeux écarquillés, scrutait les crêtes opaques, s'efforçant de reconnaître leurs contours. Au loin, il discerna le scintillement d'Alicante et la masse sombre de sa citadelle. Il se dirigea au jugé vers le plateau où se trouvait le terrain. Les orages en avaient fait un lac. Après avoir tournoyé pendant quelques instants, il réduisit la vitesse et se posa adroitement sur le sol détrempé qui freina la course de l'appareil.

Impatient, M. Latécoère sauta aussitôt à terre et poussa un juron. Il s'était enfoncé dans la boue jusqu'à mi-jambe. Pendant une bonne demi-heure, il maugréa, tandis que Daurat poussait sa machine vers un abri. Enfin, des phares éclairèrent la route. Le consul de France et l'alcade, prévenus par le bruit du moteur, venaient vers les pilotes, suivis d'admirateurs qui acclamaient leur exploit.

Il avait fallu une confiance voisine de l'inconscience pour le réaliser.

Bien des pilotes engagés dans les semaines qui suivirent et chargés de « faire le courrier » ne partagèrent pas un enthousiasme aussi aveugle. Ils firent demi-tour devant le front des orages et dirent à l'aérodrome :

— Jamais, pendant la guerre, on ne nous a fait faire un tel boulot...

— C'est de la folie furieuse...

— C'est le casse-gueule organisé...

Car, au début, ce fut parmi les aviateurs que l'on trouva les plus grands détracteurs de l'aviation. Ils connaissaient la fragilité des organes de leurs appareils encore rudimentaires, les caprices d'une mécanique encore incertaine. Le spectre sanglant ou calciné d'un camarade personnifiait chacune des catastrophes possibles. D'horribles visions les hantaient : celle de la panne au décollage, l'écrasement fatal avec une machine devenue inerte, celle de l'atterrissage sur un terrain de fortune,

du capotage, de l'essence qui, se répand avant que l'on ait eu le temps de couper le contact... et le feu...

Ils toisaient, étonnés, les voyageurs qui se disputaient les deux places disponibles.

Un pilote, en panne près de Sagunte, se tournait furieux vers ses passagers, après une manœuvre laborieuse sur une plage étroite, et les apostrophait ainsi :

— En montagne, vous étiez fichus... Pourquoi diable voulez-vous monter en avion ? Ça vous avancera bien quand vous serez morts...

D'autres encore, pleins de fantaisie, ne se préoccupaient pas de l'horaire et s'envolaient sans attendre la poste. Certains, en rentrant le soir chez eux, regardaient le ciel :

— Le temps sera mauvais demain... Je ferai la grasse matinée...

Il fallait des coups de téléphone impérieux pour les décider à apparaître au terrain, où ils grommelaient :

— Temps de cochon !... Pas à mettre le nez dehors !... Ils sont tous sonnés !...

Pendant cet hiver 1919-1920 et le suivant, le courrier resta fréquemment en panne pendant plusieurs jours à Tanger ou à Tarifa.

— Le mauvais temps nous arrête, expliquaient les pilotes. Et ils prenaient le train pour visiter une ville voisine.

Le bateau finissait par rattraper le courrier aérien et le dépassait parfois.

*
**

Seuls, M. Latécoère et sa première équipe, poussés par une certitude, luttèrent.

Chaque panne — et Dieu sait s'il en survenait ! — était une leçon méditée, commentée, approfondie. Les premiers voyages dans la pluie enseignèrent qu'il fallait blinder les hélices. Le matériel de guerre utilisé par brèves intermittences et par beau temps révélait des faiblesses dans l'effort soutenu de la ligne. Les ruptures de vilebrequins et de bielles manifestaient la fragilité des métaux employés. On fit appel à des techniciens pour construire des pièces plus résistantes.

Parmi ce petit groupe résolu, un homme se détacha.

Didier Daurat gardait l'empreinte du temps, proche encore, où, chef d'escadrille, il était comptable de vies humaines.



AVIATION

ANDRÉ DUBOIS LA CHARTRE

FORTUNE DES AIRS

AMELIA EARHART

PLAISIR DES AILES
DERNIER VOL

JEAN-GÉRARD FLEURY

LA LIGNE

(Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry et leurs compagnons d'épopée)

ROBERT GASTAMBIDE

L'ENVOL

J. KESSEL

L'ÉQUIPAGE

LE REPOS DE L'ÉQUIPAGE
VENT DE SABLE
MERMOZ

JULES ROY

LA VALLÉE HEUREUSE
CHANTS ET PRIÈRES POUR DES PILOTES
COMME UN MAUVAIS ANGE

A. DE SAINT-EXUPÉRY

COURRIER SUD
VOL DE NUIT

(préface d'André Gide)

TERRE DES HOMMES | PILOTE DE GUERRE

PIERRE VIRÉ

T. V. B.

FORTUNE DE MER



ÉDITIONS RELIÉES

J. KESSEL

MERMOZ

L'ÉQUIPAGE

A. DE SAINT-EXUPÉRY

VOL DE NUIT
TERRE DES HOMMES

COURRIER SUD
PILOTE DE GUERRE



ÉDITIONS POUR LA JEUNESSE

(grand format, nombreuses illustrations, éditions reliées et brochées)

J. KESSEL

MERMOZ

(illustrations de Roger Parry)

J.-G. FLEURY

LA LIGNE

*(illustrations d'Yvonne Préveraud
de Sonnevile)*