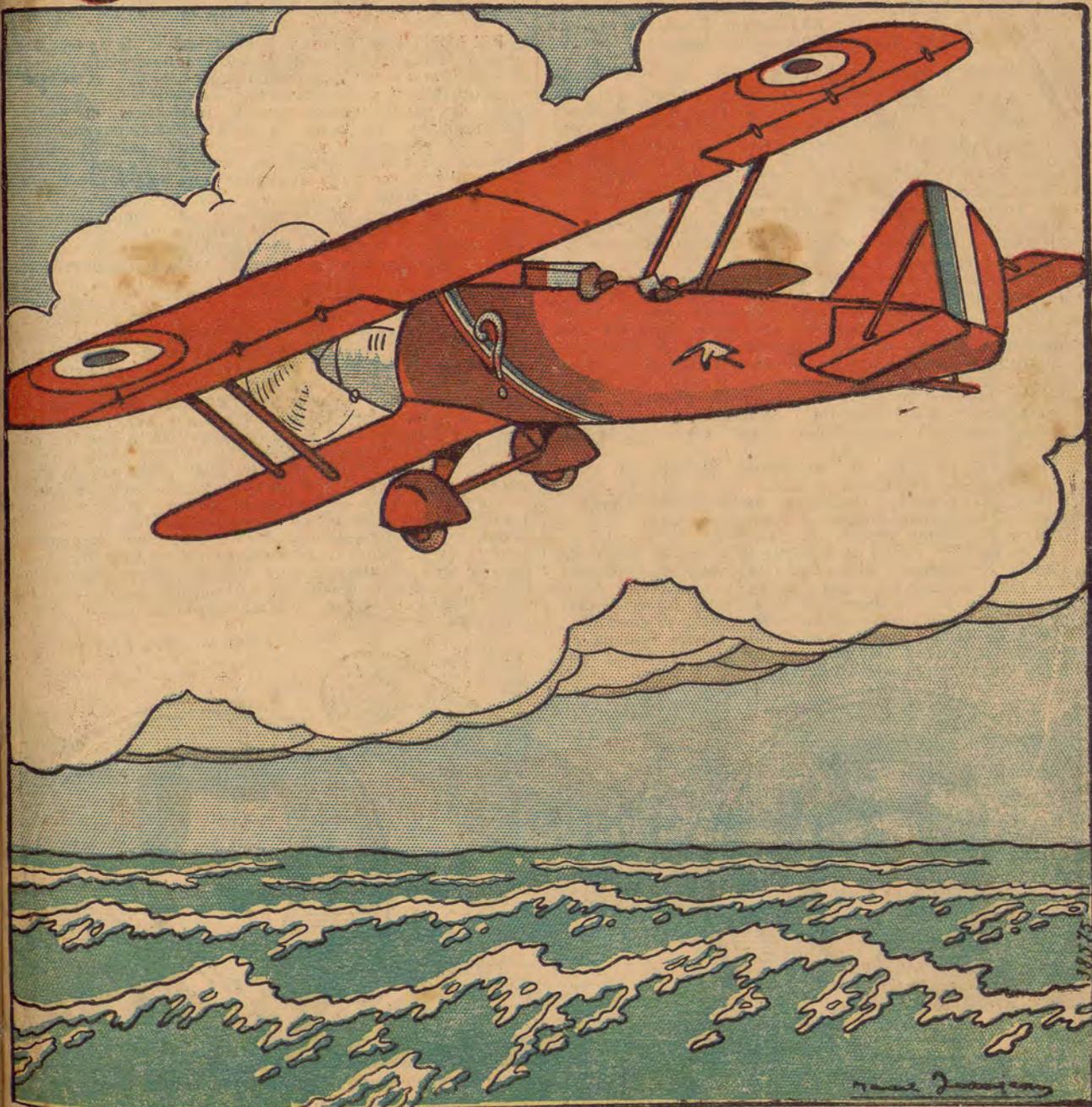




Journal des Garçons

BUREAUX : 1, rue Gazan, PARIS-XIV.



Seuls sur l'Atlantique...

LA VICTOIRE DES AILES FRANÇAISES (Voir l'histoire pages 8, 9 et 16.)
(COSTES ET BELLONTE)

LA VICTOIRE DES AILES FRANÇAISES



Le "Spirit of St. Louis,"
de Charles Lindbergh
New York-Paris (Mai 1927)

COSTES & BELLONTE

Le "Point d'Interrogation,"
de Costes et Bellonte
Paris-New York (Sept. 1930)

Le 1^{er} Septembre 1930, Costes et Bellonte quittaient le Bourget à 10 heures 55. Le 3 Septembre, à minuit 12, (heure de Paris) ils atterrissaient à Curtiss Field. Nous racontons plus loin les péripéties de ce raid admirable ; mais avant d'entrer dans le détail, il convient de présenter l'équipage qui, le premier, a magistralement accompli la traversée de l'Atlantique Nord, de capitale à capitale, dans le sens Europe-Amérique.

COSTES. — Dieudonné Costes est né à Caussade (Tarn-et-Garonne), le 4 Novembre 1893. Aviateur pendant la guerre, il fut envoyé en Orient où il obtint de nombreuses citations, gagna la médaille militaire, la légion d'honneur et les galons de lieutenant. Après avoir été l'as de l'armée d'Orient, Costes, la paix signée, passa dans l'aviation civile comme pilote de lignes. Il entra d'abord au service de la Compagnie Latécoère et fit Toulouse-Casablanca, après quoi il passa à l'Air-Union et fut affecté à la ligne Paris-Londres où il connut Bellonte, mécanicien d'élite. La Maison Bréguet se l'attacha ensuite.

Au cours de sa première tentative pour le record de distance avec Thierry, chef pilote de la maison Bréguet, son avion, gêné par la brume, s'abattit dans la Forêt Noire. Thierry grièvement blessé mourut dans les bras de Costes qui fut lui-même mis en prison et condamné à une forte amende par les Allemands. Malgré ce triste début, Costes ne se découragea pas. Devenu chef pilote de la maison Bréguet, il accomplit plusieurs raids sensationnels dont voici les principaux :

Paris-Assouan (4.100 km., sans escale avec de Vitrolles)

Paris-Djask avec le capitaine Rignot en 1926 (5.396 km) — record du monde.

Nouvelle tentative, la même année, avec Rignot Paris-Nijni Tajiksk (Russie d'Asie) (5.000 km).

Tour du monde avec le Brix en 1927.

L'an dernier, Costes et Bellonte battirent le record du monde de distance avec Paris-Tsisikar (Mandchourie) soit plus de 8.000 km. sans escale. C'est au retour de ce voyage que Costes accomplit le tour de force, jamais égalé depuis, de revenir d'Hanoï en 4 jours et demi.

Peu de temps après, avec Codos, Costes ramena en France le record de distance en circuit fermé par 8.029 km en 51 heures 19 de vol.

Une première tentative de Costes et de Bellonte sur l'Atlantique fut infructueuse. Gênés par le mauvais temps, les aviateurs firent demi-tour et rentrèrent à Villacoublay après avoir volé 5.000 km.

Enfin, le 1^{er} Septembre 1930, ce fut le vol splendide de Paris à New-York en 37 heures 14 minutes.

BELLONTE. — Maurice Bellonte est né le 25 Octobre 1896 à Méru, dans l'Oise. Il fut longtemps mécanicien à l'Air-Union ; mais, par son travail acharné, sa volonté indomptable, il sut s'élever bien au-dessus de sa condition. Il devint successivement navigateur et radiotélégraphiste. Au cours de sa carrière mouvementée, Bellonte accomplit plusieurs exploits remarquables. Plusieurs fois il lui arriva de sortir d'un avion en vol, de se glisser sur l'aile et d'aller faire une réparation à l'un des moteurs.

Une autre fois, l'avion qu'il montait tomba dans la Manche. Bellonte, jusqu'au dernier moment, avait manœuvré la T. S. F. et fut heureusement sauvé. Depuis quelque temps, Maurice Bellonte, est breveté pilote.

— *Lindbergh, nous voici!* Tels furent les premiers mots que Costes prononça, dit-on, aussitôt après avoir atterri sur le champ de Curtiss Field, le nouvel aérodrome de New-York. Magnifique réédition du célèbre : *La Fayette, nous voici!* par lequel le général Pershing salua la tombe de La Fayette lorsqu'arriva en France, en 1917 le premier contingent de soldats américains.

Le 21 Mai 1927, Charles Lindbergh avait, pour la première fois, réussi à voler de New-York à Paris, d'un seul bond par-dessus l'Océan. La France était encore à ce moment sous l'émotion qu'avait provoquée la disparition de Nungesser et de Coli, partis quelques jours auparavant à bord de l'avion Levasseur l'Oiseau blanc. Lindbergh fut accueilli en triomphateur. Cependant, si, depuis cette réussite admirable, d'autres équipages avaient eu le bonheur et l'audace de rééditer l'exploit dans le sens d'Amérique vers l'Europe, aucune tentative de vol direct sans escale par l'Atlantique Nord, dans le sens Europe-Amérique, n'avait réussi à réunir deux capitales.

(Voir la suite, page 6.)



Grand roman d'aventures, par Claude RENAUDY

Résumé des chapitres précédents

À la mort de son oncle, Didier Laurent, mis en possession d'une fortune colossale, se découvre des cousins, dont il n'a jamais entendu parler. Il part donc pour le Canada, et, après de patientes recherches, les retrouve : Maryel l'accueille avec gratitude, mais Marc, qui rend sa famille de France responsable de tous leurs malheurs, ne veut rien lui devoir. Le jeune garçon, pour toucher une grosse prime, se joint donc à une expédition, que le gouvernement envoie à la recherche de deux autres missions, qui ont, successivement et mystérieusement, disparu. Il arrive le même sort à celle-là qu'aux premières. Didier, son ami Sylvain et quelques hommes énergiques partent donc à leur tour, dans le plus grand secret, pour la Terre de Melville, où, après toutes sortes d'aventures, ils retrouvent Marc, gravement malade, et la plupart de ses compagnons. Dans la nuit polaire, les deux expéditions réunies tentent de regagner les pays civilisés.

CHAPITRE XV (Suite.)

— Après la plaine blanche, une autre plaine blanche.

Inlassablement, les hommes se remplaçaient pour battre la piste, et les traîneaux couraient à travers les barrens-grounds, se dirigeant vaguement vers le sud-ouest.

— En remontant la Baks-River ou la Chesterfield-River, répétait Dick, nous devons atteindre Fort-Reliance sur le Grand Lac des Esclaves.

Et il montrait une superbe carte rose, verte et jaune, « préparée d'après les ordres de l'honorable Sydney A. Fisher » et éditée à Ottawa.



Mais les « habitants » et « les chavages (1) » haussaient les épaules. Tous les fleuves se ressemblent en hiver, et l'on ne sait plus dans quel sens ils coulent. C'est fort bien de faire des cartes avec de beaux noms, mais il faudrait aussi faire des routes dans le Grand Nord et planter partout des poteaux indicateurs!

Didier ne songeait qu'à une seule chose : ramener ces gens chez eux. Il s'occupait des malades, comptait les rations de vivres, distribuait aux chiens leur pemmican.

D'étranges mirages montaient à l'horizon, plus impressionnants que ceux du Sahara, et d'immenses forêts apparaissaient, puis s'évanouissaient, espoirs inaccessibles, laissant une traînée de cendre dans tous ces yeux fatigués à force de guetter une aube qui ne venait jamais.

Les nuits s'éclairaient pourtant. Une lueur rampait pendant quelques heures au-dessus des régions du Sud, et c'était grâce à elle qu'on se guidait maintenant.

Marc interrogeait en vain Didier :

— Cet or que tu m'as donné, d'où vient-il?

Didier secouait la tête et gardait son secret.

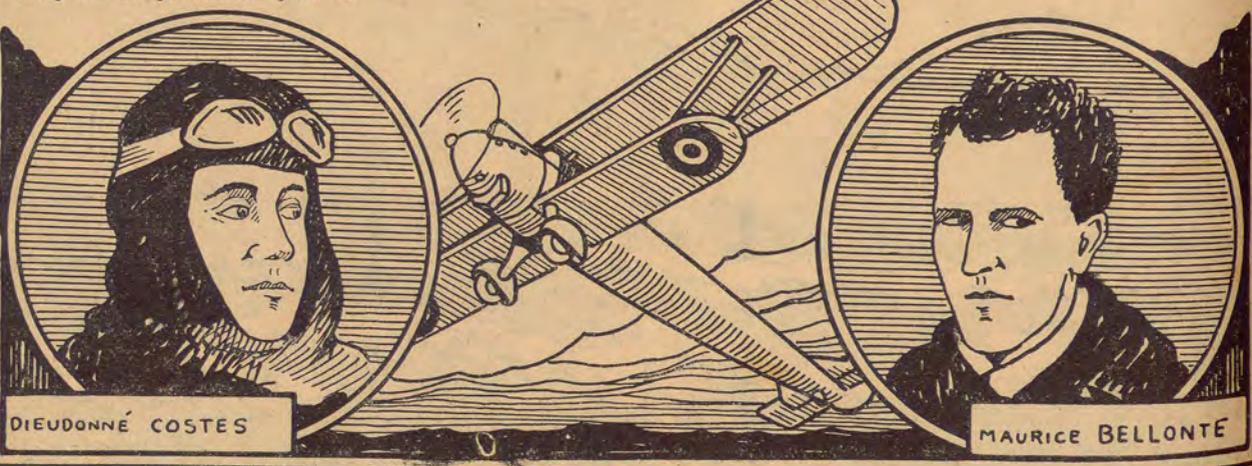
— Cela n'a aucune importance... L'or n'a que la valeur que nous lui donnons. Dans ton délire tu réclamas de l'or ; je t'en ai donné, voilà.

Les autres l'observaient avec une lueur de convoitise au fond des yeux, mais ils n'osaient rien dire, tant il en imposait à tous par son autorité et son énergie.

Ils savaient pourtant que, pendant la nuit où Tsawenhohi était mort, Didier avait découvert le Temple de l'Or, mais eux-mêmes ne reviendraient jamais sans doute à la Baie des Morses, et tout cela sombrait dans le passé.

Pour varier le menu, les trappeurs partaient souvent en chasse, et ils tuèrent ainsi plusieurs ours blancs, quelques

(1) Façon canadienne de prononcer le mot : sauvages.



DIEUDONNÉ COSTES

MAURICE BELLONTE

ABONNEMENTS : un an, 12 francs

Belgique (francs belges) .. 22 fr. 50 Suisse (francs suisses) .. 6 fr.
Union postale .. 25 fr. 50 Autres pays .. 30 fr.

rennes et même tout simplement des gélinottes (1). Ils aperçurent des caribous, mais les laissèrent en paix, car ce sont des bêtes trop difficiles à atteindre.

Didier n'en pouvait plus. N'ayant pas l'entraînement de ses compagnons, il souffrait du terrible mal de la raquette (2). Mais, à force de volonté, il cachait à tous sa fatigue, et il allait toujours dans la nuit inexorable, soutenu par cet unique espoir : atteindre le Fort Reliance.

Enfin, au moment où les vivres commençaient à s'épuiser, la longue caravane atteignit la lisière de la forêt septentrionale; puis bientôt un lac immense apparut, véritable mer intérieure, gelée d'un seul bloc comme un miroir.

Deux Indiens, qui tendaient des lacets, indiquèrent aux voyageurs le chemin le plus court pour arriver au Fort-Reliance, et ils regardaient avec respect le jeune chef de cette troupe qui avait l'allure d'une armée en retraite.

Le Canada tout entier suivait la fin du drame qui se jouait dans le Grand Nord, et les messages de T. S. F. qui paraissaient dans les journaux, puis couraient de bouche en bouche à travers les plaines et les bois.

Depuis un mois on attendait le retour de la mission à Fort-Reliance, et le bourgeois (3), entouré de tous les trappeurs et de toute la milice de la région, fit un accueil chaleureux aux arrivants.

Mais Marc et Didier, eux, ne virent que la fillette aux nattes brunes qui, au seuil du blockauss (4) leur tendait les bras, incapable de prononcer une parole.

Didier dut s'appuyer contre le montant de la porte, car tout tournait autour de lui. Des voix, qu'il était seul à entendre, montaient de la forêt, noire sous l'aube; toutes, elles répétaient :

— Tu as vaincu.

Il fit quelques pas dans la chambre, en s'accrochant aux meubles, puis il s'arrêta devant une vieille armoire à glace, qui, par on ne sait quel hasard, était venue échouer sous le 63° latitude nord.

Il contempla longuement son visage maigre et durci, ses yeux brillants d'une flamme nouvelle, et il ne se reconnut pas.

Alors il s'écroula sur le plancher... Il avait accompli sa tâche.

Didier a quitté le Canada comme un triomphateur, et maintenant, d'Halifax à Prince-Rupert, on ne dit plus : « le fils de Jean Laurent », mais « Didier Laurent, le vainqueur de la Terre de Melville ».

Beaugrand et Fabre ne sont, hélas! jamais revenus, et ils ont disparu dans ce grand mystère blanc qui en a englouti tant d'autres :

Hugh Willoughby, — Willem Barents, — Hudson, — John Franklin, — Andrée, — Amundsen, — Guilbaut et Cuverville...

La liste est longue et douloureuse, et, quand on félicite Didier, il secoue tristement la tête.



Il est ailleurs... là-bas, dans la steppe glacée...

plus où se trouvait le Temple de l'Or. Ce secret mourra avec lui.

Il rêve de consacrer sa vie à la recherche des microbes, et, plus tard, il fera, de l'usine Laurent, un second Institut Pasteur.

Quand on se moque de lui, il proteste en souriant : — Que voulez-vous, j'ai compris là-haut, sous le cercle polaire, l'inutilité de mon existence, et je veux désormais servir.

Un soir d'été où le vitrail de l'Annonciation flamboyait comme un ostensor, Didier est entré dans la grande cathédrale où il était venu, deux ans auparavant, chercher quel était son devoir...

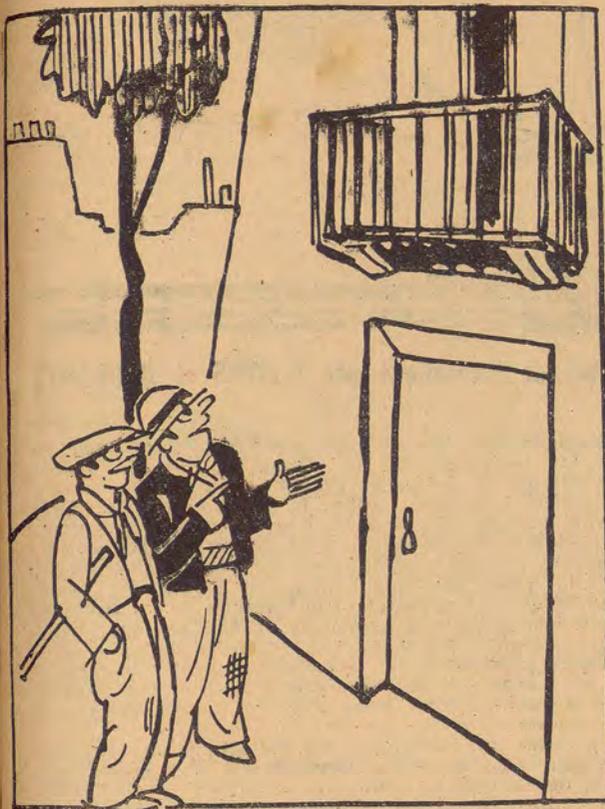
Les yeux fixés sur le vitrail embrasé, il a murmuré : — Mon Dieu, êtes-vous content de moi?

Dans le silence embaumé d'encens, une joie infinie est descendue vers lui. Il s'est senti plus fort, plus confiant, plus digne de poursuivre la lutte commencée dans la Terre de Melville. Sur la nouvelle page de vie qu'il vient de tourner, il espère n'écrire qu'un seul mot : « Volonté ».

FIN

(1) Poules des bois.
 (2) Souffrance intolérable dans les muscles du mollet.
 (3) Directeur d'un fort de traite pour les fourrures.
 (4) Maison de bois fortifiée.

LE BALCON



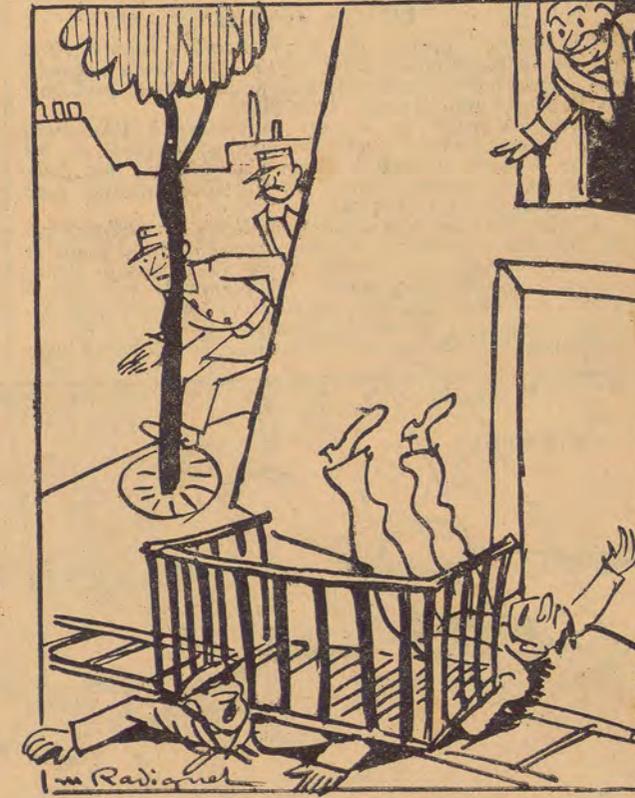
1. — Mon vieux Zidore, ici habite un honorable rentier, qui a la gentillesse de laisser ouverte sa fenêtre, fenêtre avec balcon facile à escalader. Allons chercher une échelle!



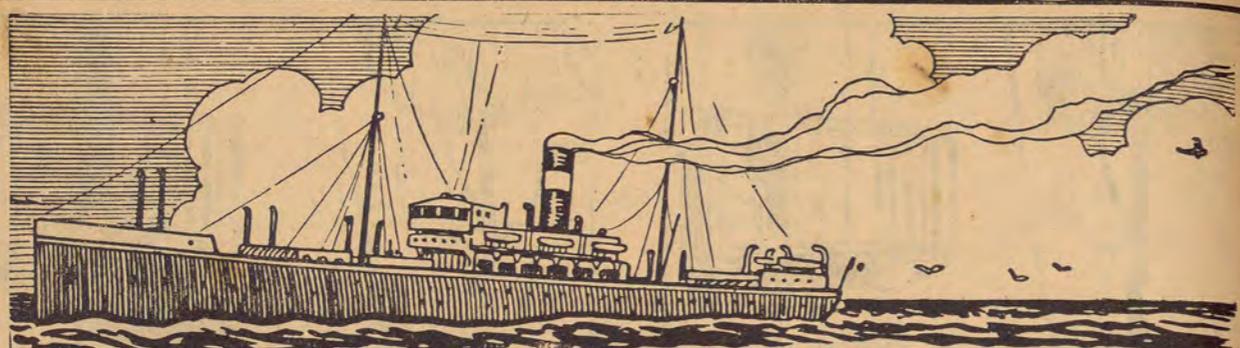
2. « Tiens bon l'échelle. J'entends notre homme qui rouille comme un tambour. Je vais pouvoir opérer en toute tranquillité et sans avoir le chagrin de l'éveiller.



3. « Ouille! le balcon se décroche!... Au secours! » (Le secours arrive sous forme d'agents.)



4. (Le rentier, réveillé, apparaît). — Ah! mes pauvres garçons, combien je m'excuse!... Si je dormais si tranquillement, c'est que, précisément, j'avais toute confiance en ce balcon qu'une pichenette suffisait à faire écrouler.



La traversée de l'Atlantique par COSTES et BELLONTE

La première traversée Europe-Amérique, sans escale, fut réalisée en août 1928, par l'avion allemand *Bremen*. Sans diminuer le mérite des aviateurs allemands, on peut dire que ce fut presque par miracle que leur appareil put poser ses roues sur la terre ferme à l'île de *Greenly* (Canada). Le *Bremen* était, en effet, presque entièrement déséparé, à bout d'essence, perdu dans la brume, et il fut détruit à l'atterrissage. Ce voyage, réussi de justesse, avait démontré quelles difficultés il restait à vaincre pour réaliser pleinement la traversée Est-Ouest.

Sur l'Atlantique Nord, les vents (les alizés) soufflent presque toujours dans le sens Amérique-Europe, tandis que c'est l'inverse dans l'Atlantique Sud (contre-alizés). Cette particularité rend la traversée terriblement difficile dans le sens Est-Ouest, car l'avion a, presque de bout en bout, à lutter contre un vent contraire. De plus, le temps n'est jamais complètement beau sur toute l'étendue de l'océan à la fois. Après le vol du *Bremen*, la jonction de capitale à capitale restait à faire. C'est à Costes et Bellonte, sur un appareil français muni d'un moteur français, que revient l'honneur d'avoir réalisé ce magnifique exploit.

L'Avion du Raid

Le célèbre appareil dénommé *Point d'Interrogation* est dû au constructeur bien connu : M. Louis Bréguet, qui creuse méthodiquement, depuis dix ans, le problème de l'avion à grand rayon d'action.

Dans les pages de *Pierrot* consacrées à l'Aviation, nous avons souvent parlé des avions *Bréguet*, et les fidèles lecteurs de cette rubrique savent que les deux appareils de reconnaissance de l'armée française sont le *Bréguet 19* et le *Potez 25*.

L'avion du raid transatlantique dérive du *Bréguet 19*. M. Bréguet a perfectionné peu à peu le type courant et a créé, d'abord, le *Bréguet grand raid* capable d'emporter 3.000 litres d'essence, qui permit le raid Paris-Tokio de *Pelletier d'Oisy* en 1924. Ce prototype, transformé à son tour, devint le *Bréguet Bidon* (4.000 litres), ainsi appelé parce que tout le centre du fuselage, entre

le moteur et le poste de pilotage, était occupé par un énorme réservoir. Ce fut l'avion célèbre du record Paris-Djask de Costes et Rignot et du tour du monde de Costes et le Brix. Enfin, le *Bidon* encore amélioré, devint le *Super-Bidon* actuel, type *Point d'Interrogation*.

L'avion a été commandé à la maison Bréguet par M. Coty, le directeur bien connu de plusieurs journaux, qui le paya 1.030.000 francs, et l'offrit à Costes, pour lui permettre de tenter la traversée de l'Atlantique. C'est donc grâce à la générosité de M. Coty que Costes a pu accomplir sa magnifique performance. Le célèbre aviateur possédait là un appareil vraiment remarquable où tout avait été minutieusement agencé pour écarter tout risque de panne. Nous allons en donner une rapide description.

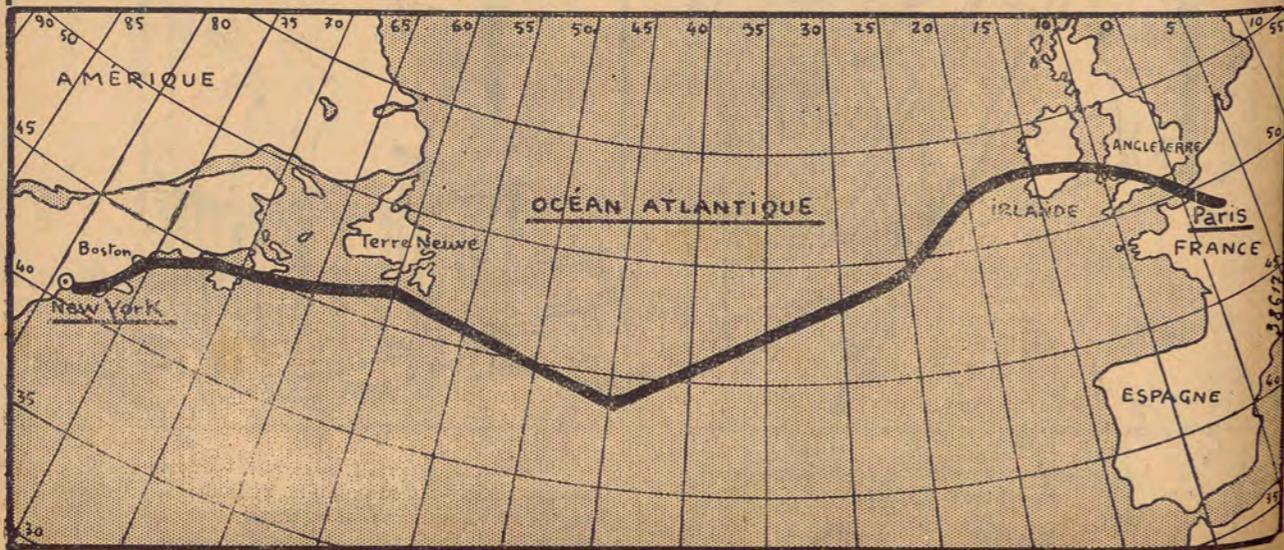
Le *Point d'Interrogation* est un sesquiplan (un plan et demi) dont la surface portante est plus grande que celle du *Bréguet 19* ordinaire.

Au milieu des ailes, au-dessus de la cabane (1) est disposé un plan de 2 mètres 40 sur lequel viennent s'adapter, de chaque côté, une aile de *limousine Bréguet 280 T* (2). Les plans sont réunis par deux mâts obliques en remplacement du mât unique du *Bréguet 19*.

Le fuselage a la même coupe que celui du *Bréguet 19* militaire ; il est construit en tubes de duralumin. Entre le moteur et la place du pilote se trouvent deux réservoirs accolés, d'une contenance totale de 2.990 litres. Dans le plan central se trouve une nourrice (réservoir supplémentaire) de 110 litres. Dans les ailes sont disposés 3 autres réservoirs, un de 195 litres et deux de 240 litres. Enfin, deux autres réservoirs larguables, en forme de flotteurs, étaient prévus. Ils devaient être fixés sous les ailes, à l'aplomb des mâts, mais, au dernier moment, Costes n'a pas eu besoin de les emporter pour son vol transatlantique, la quantité d'essence disponible dans les autres réservoirs ayant été jugée amplement suffisante. Au moment du décollage, le *Point d'Interrogation* emportait 5.270 litres d'essence.

(1) Tous ces termes ont été expliqués dans le petit cours d'aviation de *Pierrot*.
(2) Voir *Pierrot*, n° 37, page 2.

(Voir la suite, page 7.)



L'huile nécessaire au graissage du moteur était contenue dans deux réservoirs ayant une capacité totale de 220 litres. On voit que l'avion de Costes mérite bien son nom de *Super-Bidon*!

Le radiateur, placé à l'avant, est du type « à éclipse », c'est-à-dire qu'il peut être sorti ou rentré à volonté pour activer ou ralentir le refroidissement de l'eau dont la circulation régulière autour des cylindres empêche le moteur de gripper.

Toutes les tuyauteries d'essence, d'huile et d'eau sont montées avec un soin extrême. La circulation d'essence, notamment, est si ingénieusement disposée que, même en cas de panne de la pompe à essence, l'alimentation du moteur peut être assurée, jusqu'à épuisement total de tous les réservoirs, par le jeu d'une pompe à main à grand débit. Enfin, en cas d'accident, un simple geste du pilote suffit à ouvrir de larges soupapes capables de vidanger instantanément l'essence de tous les réservoirs. Cette précaution est indispensable sur un avion de raid, car une chute avec un appareil ainsi gorgé d'essence entraînerait fatalement l'incendie.

Le poste de pilotage et le poste de navigation sont très confortablement installés sur le *Point d'Interrogation*. Tout y est disposé afin que la surveillance de tous les appareils de bord puisse se faire sans fatigue, d'un seul coup d'œil, et que toutes les manœuvres puissent être exécutées avec facilité.

Le matériel de sauvetage se composait d'un parachute de siège pour Costes et d'un parachute dorsal pour Bellonte. Le *Point d'Interrogation* emportait aussi un petit canot pneumatique muni d'une paire d'avirons, une bouée pneumatique et un cerf-volant.

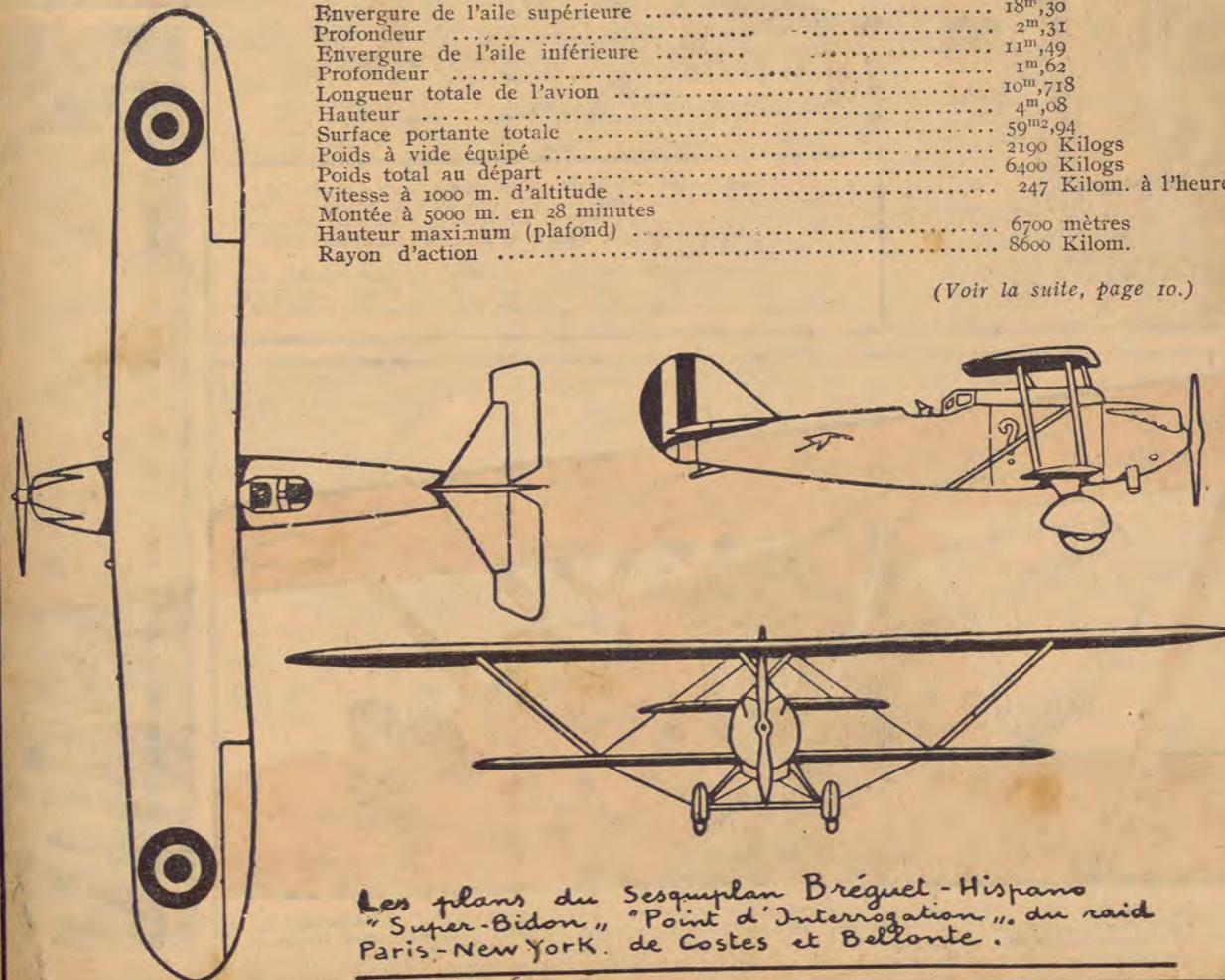
Des vivres étaient logés à portée de la main des deux aviateurs.

Durant leurs 37 heures de vol, Costes et Bellonte n'ont pas eu le temps de s'ennuyer : la surveillance des appareils de contrôle, le point à faire, les messages de T. S. F. à passer et à recevoir, tout cela réclamait leur attention continuelle.

Pour en terminer avec l'appareil lui-même, donnons ses principales caractéristiques :

Envergure de l'aile supérieure	18 ^m ,30
Profondeur	2 ^m ,31
Envergure de l'aile inférieure	11 ^m ,49
Profondeur	1 ^m ,62
Longueur totale de l'avion	10 ^m ,718
Hauteur	4 ^m ,08
Surface portante totale	59 ^m 2,94
Poids à vide équipé	2190 Kilogs
Poids total au départ	6400 Kilogs
Vitesse à 1000 m. d'altitude	247 Kilom. à l'heure
Montée à 5000 m. en 28 minutes	6700 mètres
Hauteur maximum (plafond)	8600 Kilom.
Rayon d'action	

(Voir la suite, page 10.)



Les plans du Sesquiplan Bréguet-Hispano "Super-Bidon", "Point d'Interrogation", du raid Paris-New York, de Costes et Bellonte.

Le moteur

Si, comme nous venons de le voir, le Bréguet *Super-Bidon* est un chef-d'œuvre de construction, le moteur *Hispano-Suiza* de 650 C. V. — 12 NB qui l'équipe est une merveille de mécanique tout aussi admirable. Ce moteur a été établi par le plus célèbre de nos ingénieurs spécialisés dans le moteur d'automobile et d'aviation : M. Marc Birkigt, créateur des fameuses automobiles *Hispano-Suiza*.

C'est pendant la guerre que M. Birkigt s'attacha à l'étude des moteurs d'aviation. Le moteur *Hispano* dont il dota nos appareils de chasse nous permit de dominer l'aviation ennemie jusqu'à la fin des hostilités. C'est un moteur *Hispano* qui équipait l'avion de *Guymer*, celui de *Ponk* et ceux de tous nos as.

Depuis, c'est tout une gamme de moteurs remarquables que M. Birkigt a fournis à l'aviation française ; sa dernière création est le 650 C. V. à 12 cylindres en V type 12 NB du raid transatlantique, qui ne pèse que 625 grammes par C. V. (1)

Le moteur de Costes comporte un carburateur *Solex* pour deux cylindres : il possède donc six carburateurs. Le double allumage est assuré par deux magnétos allumant deux bougies par cylindre.

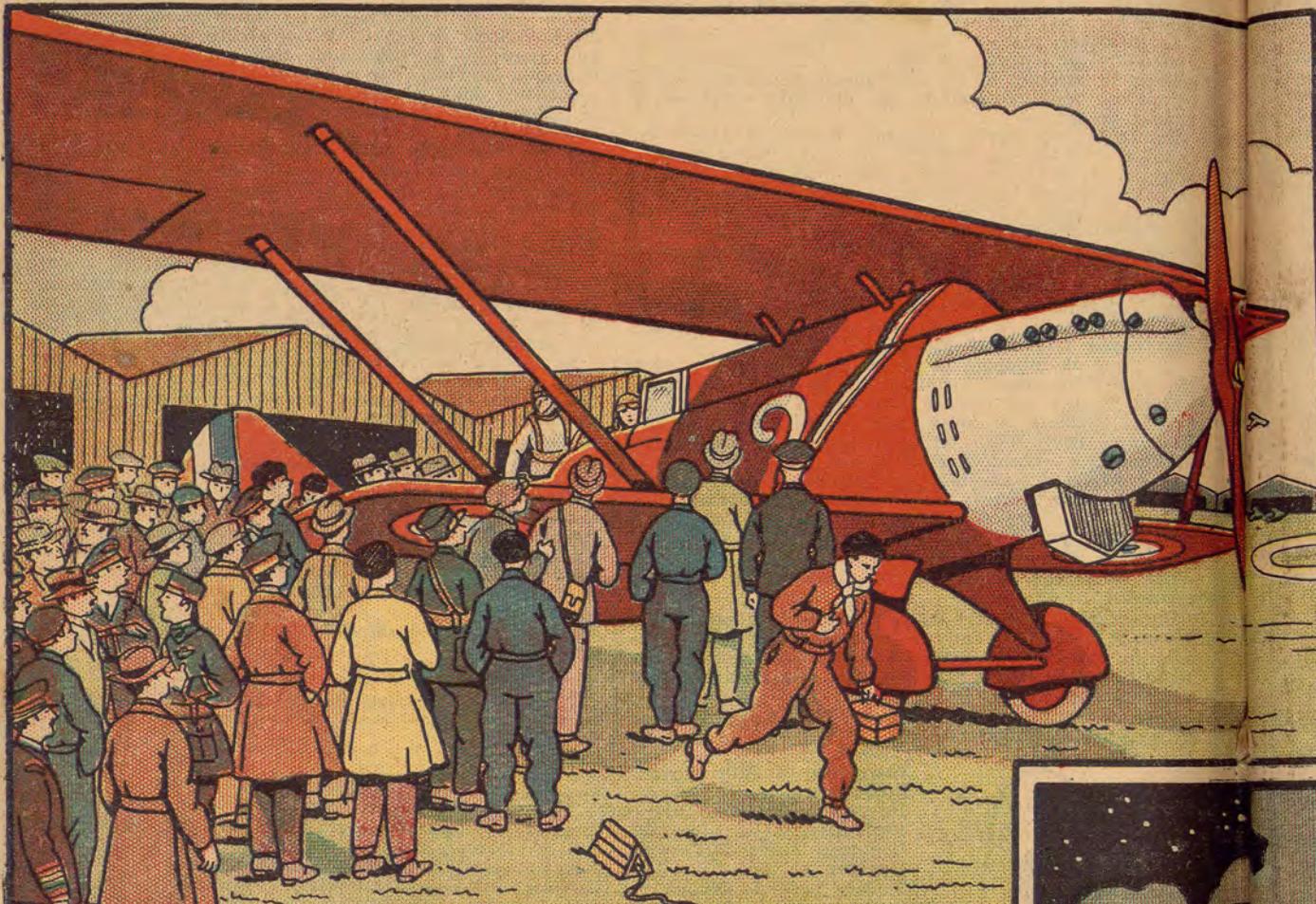
La préparation du Raid

Costes avait dans son appareil une confiance absolue. Il l'avait mis à une rude épreuve et n'avait jamais constaté la moindre défaillance. Par deux fois, le *Point d'Interrogation* a accompli une randonnée de plus de 8.000 kilomètres d'un seul vol, et, en ces deux occasions, le moteur avait tourné sans la moindre défaillance pendant plus de 50 heures (raid Paris-Tsisikar avec Bellonte et record de distance en circuit fermé avec Codos).

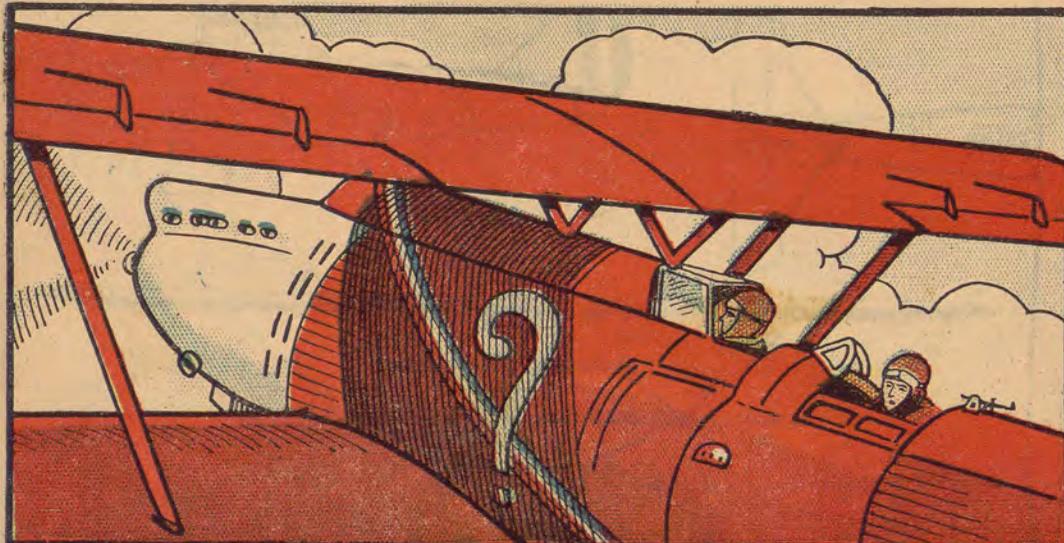
(1) Actuellement, M. Birkigt étudie un moteur en vue de la prochaine coupe *Schneider*, moteur dont la puissance dépassera de beaucoup les 1.000 C. V.

LA VICTOIRE DES AILES FRANÇAISES

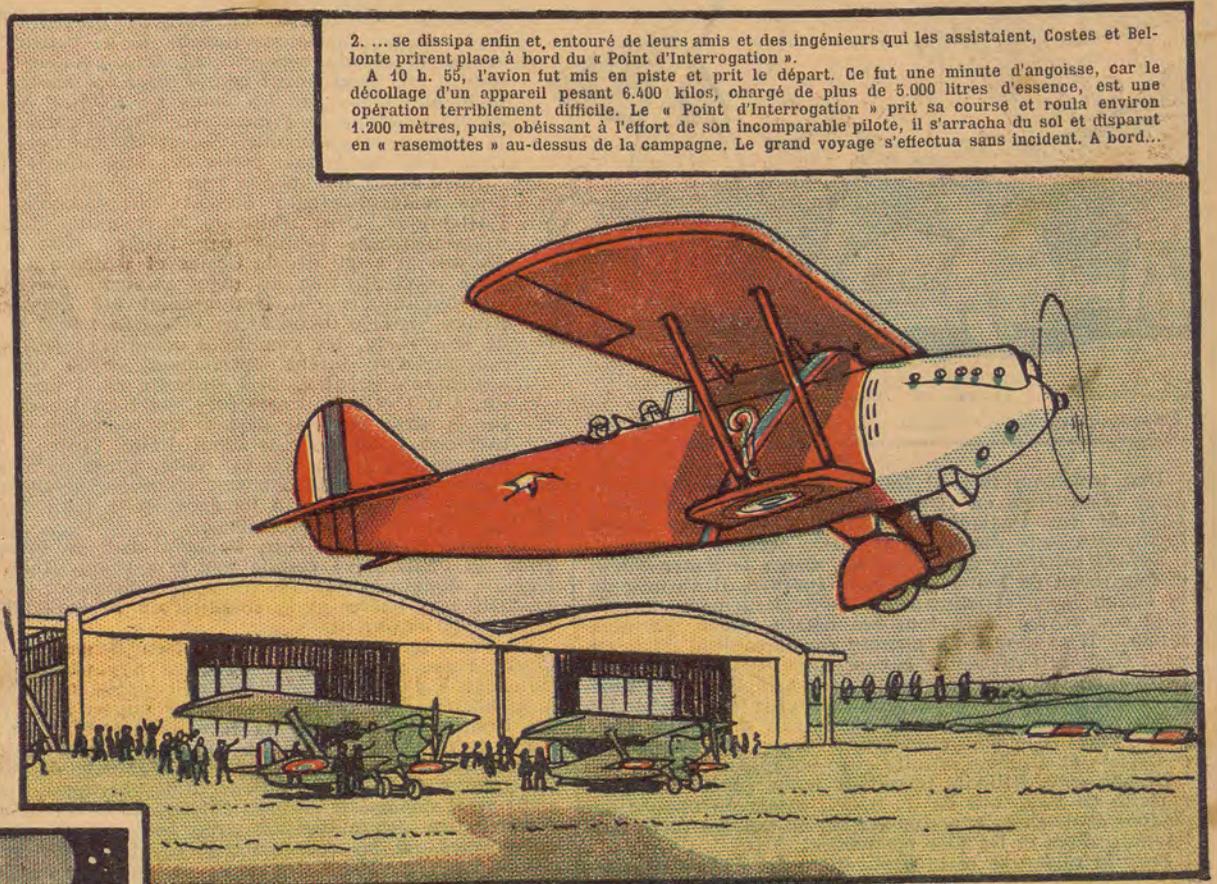
(COSTES BELLONTE)



1. Le 31 août, Costes et Bellonte, s'étant rendus, comme chaque jour, à l'Office national de Météorologie, eurent la surprise de trouver des indications favorables pour la grande traversée qu'ils projetaient. Le départ fut décidé pour le lendemain. Pendant la nuit, les mécaniciens firent le plein des réservoirs. Lorsque le jour parut, le matin du 1^{er} septembre, une brume épaisse couvrait le terrain du Bourget. On savait pourtant que le ciel était dégagé sur l'Océan, mais le départ était impossible. Vers 10 heures, le brouillard...



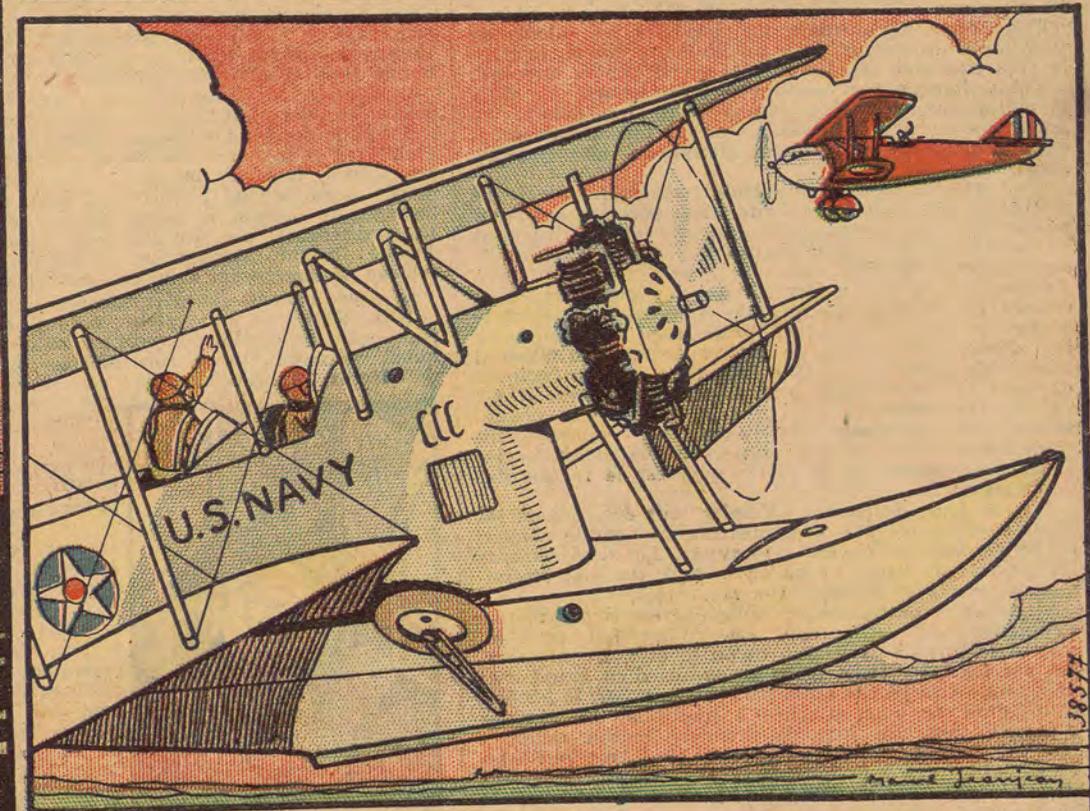
3. ... les soins de la navigation occupèrent tous les instants de l'équipage. Comme l'avaient annoncé les météorologistes, le temps était favorable au-dessus de l'Atlantique. Des zones de mauvais temps, signalées à l'avance, furent soigneusement contournées par l'avion transatlantique. Bellonte resta constamment en relations, par T.S.F., avec les navires qui se trouvaient sur le trajet. La nuit tout entière se passa au-dessus de l'Océan et le vaillant équipage put se diriger...



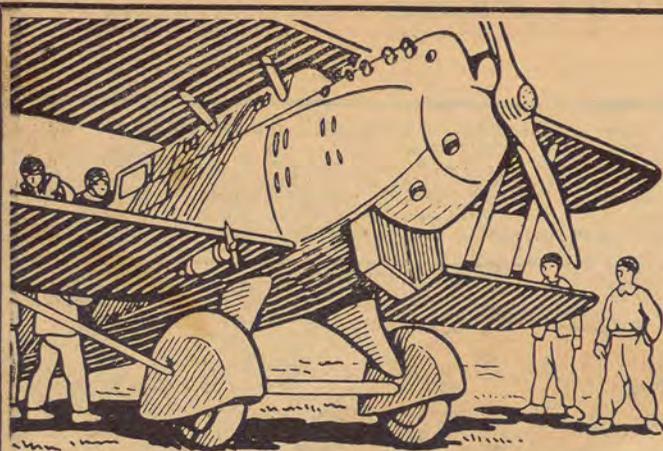
2. ... se dissipa enfin et, entouré de leurs amis et des ingénieurs qui les assistaient, Costes et Bellonte prirent place à bord du « Point d'Interrogation ». A 10 h. 55, l'avion fut mis en piste et prit le départ. Ce fut une minute d'angoisse, car le décollage d'un appareil pesant 6.400 kilos, chargé de plus de 5.000 litres d'essence, est une opération terriblement difficile. Le « Point d'Interrogation » prit sa course et roula environ 1.200 mètres, puis, obéissant à l'effort de son incomparable pilote, il s'arracha du sol et disparut en « rasemottes » au-dessus de la campagne. Le grand voyage s'effectua sans incident. A bord...



4. ... à l'aide des étoiles. Des navires, qui relevèrent la position de l'avion par radiométrie, lui précisèrent...



5. ... fréquemment sa position. Enfin, le lendemain, 2 septembre, à midi, Costes et Bellonte étaient signalés se dirigeant vers la Nouvelle-Ecosse. La côte américaine fut survolée peu après. La nouvelle que les aviateurs français approchaient du but souleva aux Etats-Unis un grand enthousiasme. De nombreux avions se portèrent à la rencontre du « Point d'interrogation ». Voici un avion amphibie, « Lening », garde-côte de la marine américaine, qui salue Costes et Bellonte.



L'avant du Bréguet Super-Bidon
(Remarquez le radiateur à éclipse.)

Une troisième fois, il lui fit fournir une course de 5.000 kilomètres, au cours de la tentative infructueuse qu'il fit sur l'Atlantique, lorsque le mauvais temps l'obligea à faire demi-tour en plein océan.

Depuis trois ans qu'il avait en mains le Super-Bidon, Costes rêvait de tenter la grande épreuve. Il s'y prit de la bonne façon : patiemment, méticuleusement, il prépara son voyage dans tous ses détails, même les plus infimes. Il se livra à un nombre considérable d'essais en vol : étude minutieuse de la consommation aux différents régimes de vol, examen attentif de la température la plus favorable à la carburation, essais de vitesse et recherche de la meilleure moyenne de route aux différentes altitudes, etc. Chaque observation était soigneusement consignée et discutée ensuite avec les ingénieurs.

De son côté, Bellonte travaillait ferme : mise au point parfaite de l'appareil de T. S. F., essais de navigation de jour et de nuit, expérimentation en vol des méthodes les plus sûres et les plus commodes.

Pour le raid, une carte particulière fut établie d'après une méthode nouvelle de représentation de la surface terrestre due à M. Louis Kahn, du Ministère de l'Air.

Cette carte a l'avantage de simplifier les calculs de position et de fournir, pour un itinéraire donné, le tracé le plus conforme au chemin réel sur la sphère terrestre.

Enfin, lorsque tout se trouva prêt, lorsque les difficultés même les plus improbables, les détails en apparence les plus insignifiants eurent été attentivement examinés, Costes et Bellonte attendirent une embellie sur l'Atlantique.

C'est alors que l'Office National de Météorologie fit merveille. Et pourtant, faute des énormes capitaux nécessaires, les moyens d'investigation dont disposent nos météorologistes sont encore loin d'être aussi puissants qu'il le faudrait.

Cependant, grâce à l'excellence des méthodes, à la science des savants chargés de coordonner et d'interpréter les indications reçues, grâce aussi à la collaboration d'un grand nombre de navires pourvus du matériel nécessaire pour faire des observations météorologiques et pour les transmettre aux stations terrestres, il est possible de suivre d'assez près la marche des phénomènes atmosphériques sur l'océan, de connaître les perturbations dont ils s'accompagnent, de délimiter les zones dangereuses et de savoir quel est le régime des vents ici ou là.

Chaque jour, des cartes spéciales sont dressées où les vents sont figurés par de petites flèches dont le nombre de barbes indique la vitesse moyenne. Les déplacements des centres de haute ou de basse pression sont attentivement suivis et reportés sur ces cartes.

Si cette surveillance continue des conditions météorologiques sur l'Atlantique est aujourd'hui possible, c'est à l'effort de la France qu'on le doit. Depuis 1921, des spécialistes d'élite, (sous les ordres d'un grand chef dont on ne dira jamais assez tout le mérite, M. le général Delcambre) se sont attachés à multiplier les moyens d'investigation. En 1922, la première liaison radiométéo fut organisée entre l'Europe et l'Amérique. La transmission des renseignements s'est considérablement perfectionnée depuis que la France a obtenu, à Washington, que tous les renseignements météorologiques fussent transmis sur ondes courtes. Actuellement, deux fois par jour, cent observations sont recueillies sur la côte américaine et diffusées.

Durant le voyage du Point d'Interrogation, Costes et Bellonte reçurent par T. S. F. des renseignements précieux, notamment du Jacques Cartier, navire école de la Marine marchande. Si ce bateau a pu rendre de grands services aux deux aviateurs, c'est qu'il a été précisément équipé pour les observations météorologiques par les soins de l'Office National de Météorologie de France avec l'appui généreux de la Compagnie Générale Transatlantique qui s'est chargée d'une grande partie des frais nécessaires.

Nous avons dit que, le jour du départ, les conditions météorologiques étaient exceptionnelles sur l'Atlantique. C'est d'ailleurs la communication des renseignements fournis par l'Office National de Météorologie qui décida Costes et Bellonte à partir.

La confiance que les deux aviateurs accordèrent aux indications qui leur avaient été données se trouva justifiée d'une façon éclatante : tout le long de leur route, les conditions atmosphériques qu'ils rencontrèrent furent exactement celles qui leur avaient été prédites, et l'itinéraire suivi par Costes fut, à très peu de choses près, celui qu'il avait tracé sur la carte avant le départ. On remarque que cet itinéraire n'est pas une ligne droite. Costes a donc volontairement allongé sa route. C'est qu'il a dû contourner des zones de mauvais temps dangereuses qui lui avaient été signalées à l'avance, et se tenir dans le lit des vents les plus favorables.

Au moment du décollage, Bellonte avait en mains la carte de l'Atlantique établie par le système Kahn sur laquelle était reportée la situation météorologique du 31 Août à 13 heures et la situation du 1^{er} Septembre à 1 heure du matin.

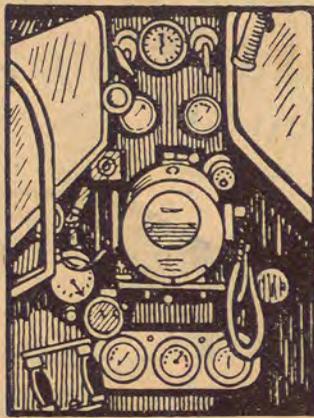
En cours de route, à 18 heures 30, en plein Atlantique, Costes reçut par radio la situation des perturbations signalées à l'Office de Météorologie après son départ. A 22 heures, il en reçut une autre, à minuit il fut avisé des derniers renseignements recueillis ; c'est à ce moment qu'il entra en liaison avec le bateau-école le Jacques Cartier qui, à son tour, tint l'équipage de l'avion au courant de ses observations atmosphériques. Enfin, après avoir dépassé le Jacques Cartier, Costes et Bellonte entrèrent en communication avec les stations côtières américaines qui les renseignèrent régulièrement. Ainsi, tout le long du voyage, les ondes invisibles ne cessèrent d'apporter aux navigateurs de l'air des indications sur l'état du ciel et le régime des vents. Parfaitement renseigné, Costes n'hésita pas à traverser des régions brumeuses, parce qu'il savait qu'il trouverait le beau temps aussitôt ces zones franchies.

La dernière partie du raid fut la plus dure. Grâce à son habileté à piloter, aux instruments, Costes réussit à passer.

Avant le départ, un tableau de marche précis avait été établi : à telle heure l'avion devait être exactement à tel endroit, il devait marcher à une vitesse de tant, il devait avoir un vent Nord-Est de tant, subir une dérive de tant de degrés, il devait lui rester encore tant de litres d'essence, etc. Et ceci pour chaque heure, pour chaque instant, suivant un graphique rigoureux. Ce tableau de marche fut suivi de point en point.

Lorsque l'année dernière Costes tenta la traversée et fit demi-tour en plein océan, c'est justement parce que les conditions qu'il rencontra ne lui permettaient plus de suivre son tableau de marche qu'il se décida à revenir. Sa consommation d'essence n'était pas exactement ce qu'elle aurait dû être, sa vitesse se trouva modifiée par le vent. Aussi, ce jour-là, Costes, en grand pilote, n'hésita pas. Il ne se dit pas qu'il fallait « courir la chance », que peut-être cela allait s'arranger ! Dès qu'il vit qu'il était dans l'impossibilité de suivre strictement son tableau de marche, il fit demi-tour. Ce trait de sagesse et de sang-froid est peut-être plus admirable encore que la réussite de la seconde tentative.

Cette fois-ci, Costes put suivre son fameux tableau de marche et c'est ce qui le mena à la victoire.



Intérieur du poste de pilotage.

(Voir la suite page 11.)

On voit, en définitive, quelle somme de travail représente la réussite triomphale du Point d'Interrogation. On a écrit un peu partout, bien à la légère, que Costes et Bellonte avaient eu de la chance. Certes il y a, dans toute entreprise humaine, une part imprévisible. Pourtant, attribuer le succès des deux aviateurs uniquement à la chance, comme certains l'ont fait, est une absurdité et une injustice, car c'est présenter les deux grands as comme deux étonnés qui auraient simplement eu l'audace de tenter un grand coup.

La réalité est bien différente. Si Costes et Bellonte ont réussi c'est parce qu'ils ont, au préalable, « bûché » — comme on dit au collège — tous les détails du voyage, ils les ont creusés, retournés en tous sens, examinés, pour ainsi dire, à la loupe.

Dix ans de calculs et d'expériences de la part du constructeur de l'avion et du créateur du moteur, trois ans de lente préparation de la part du premier pilote du monde, dix ans de labeur de la part des savants de l'Office National de Météorologie pour mettre au point les méthodes qui ont permis les prévisions précises sans lesquelles le raid eût été une folie.

Voilà en réalité de quoi est fait le magnifique exploit de Costes et Bellonte : travail opiniâtre, effort soutenu, rigueur inflexible. C'est de là qu'est sorti le succès.

Jamais peut-être l'AVENTURE, c'est-à-dire le coup de tête dans le vide, le saut dans l'inconnu de ceux qui s'imaginent que la bonne étoile suffit à tout, n'a été aussi parfaitement absente d'un acte d'audace. Ou plutôt si, il y en a un autre d'où l'aventure fut aussi sagement exclue : c'est le raid magnifique de Lindbergh en 1927. Lui aussi avait tout prévu, tout étudié, tout passé au crible de son expérience professionnelle.

Cela, on ne le répètera jamais assez : dans des exploits comme ceux de Lindbergh ou de Costes et Bellonte, il n'y a pas de place pour l'aventure. Elle n'est bonne que dans les romans où tout s'arrange miraculeusement parce que l'auteur tire les ficelles et escamote les difficultés réelles. Les vrais hommes d'action ont la tête solide, ils savent tenir en bride leur imagination, leur vanité, leur enthousiasme même. Au-dessus de l'Atlantique, Costes ne perdait pas de temps à se dire : le monde entier suit mon vol ; je serai félicité, décoré, fêté, admiré par les plus grands de la terre ; je suis un héros !

Il savait que ce ne sont là que balivernes et il se disait très sagement, l'œil fixé sur ses instruments de bord : combien ai-je encore de litres d'essence dans mes réservoirs ? Est-ce que mon moteur ne chauffe pas trop ? Suis-je toujours bien dans les conditions de mon tableau de marche ?... Et c'est pour cela qu'il est arrivé.

Le calme de Costes, son absence absolue de nervosité, sa certitude paisible d'homme qui sait qu'il a mis tous les facteurs humains dans son jeu, rien ne peut mettre cela en lumière comme ce petit fait : le matin du départ, au Bourget, entouré de tous ses amis qu'exaltaient l'approche du moment pathétique, pendant que les mécaniciens faisaient le plein d'essence, quelques heures à peine avant de prendre son vol. Costes est tout simplement allé dormir dans une salle écartée.

Sentez-vous bien tout ce qu'il y a d'admirable dans le caractère d'un homme qui peut dormir bien tranquillement avant de s'élancer au-dessus de l'Atlantique ?

A l'heure du départ, Costes avait fait rigoureusement toute sa tâche. Le reste était du ressort de la Providence. Et ce reste-là aussi est autre chose que de la chance.

Voici un tout petit détail peu connu, recueilli dans un journal de province :

Le père et la mère de Dieudonné Costes, petits cultivateurs à X..., ont passé la nuit entière du Grand Vol en prières dans la modeste église de leur village, et c'est en rentrant chez eux, à l'aube, qu'ils ont appris la glorieuse nouvelle.

Ainsi, au bout de la science de tous les ingénieurs et des météorologistes, au bout de l'effort réfléchi de deux héros, lorsque tous ont magnifiquement donné toute leur mesure, lorsque chacun a fait tout, absolument tout ce qui dépendait de lui et que le sort en est enfin jeté, il y a ce sublime prolongement d'une humble église de village où, durant toute une nuit, deux vieillards sont en prières...

Non, décidément, ni la Chance, ni l'Aventure n'ont rien à faire ici : et c'est précisément là ce qui donne au raid de Costes et de Bellonte sa vraie portée.

Voici ce qu'a écrit à ce sujet, dans Les Ailes, M. Louis Bréguet, l'éminent constructeur du Point d'Interrogation : « Je n'hésite pas à considérer, pour ma part, le vol sans escale de Paris à New-York comme une expérience de liaison aérienne entre l'Ancien et le Nouveau Monde qui fournit déjà d'utiles et précieux enseignements pour la

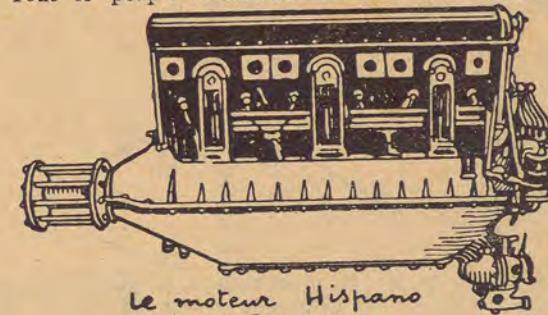
réalisation future de la liaison commerciale et régulière, à laquelle j'ai moi-même consacré une part importante de mes efforts depuis une dizaine d'années. »

La somme des expériences accumulées avant, pendant et après le raid de Costes et Bellonte fournit désormais une base sur laquelle on devra s'appuyer pour résoudre le grand problème des communications aériennes régulières sur l'Atlantique. Car, dans un avenir peut-être pas très lointain, des avions transatlantiques franchiront l'océan : c'est là une certitude absolue.

Ce qui fait la grandeur et la beauté de l'aviation, c'est justement que le sensationnel devient très vite possibilité courante. Ce qui était hier performance exceptionnelle sera demain une réalité de tous les jours.

La répercussion de la victoire de Costes et de Bellonte a été immense dans le monde entier et plus particulièrement en Amérique. On sait quel triomphe fut l'arrivée des deux aviateurs français à New-York et leur réception à Washington par M. Hoover, président des Etats-Unis. Ce triomphe, Costes et Bellonte l'ont connu partout à travers l'immense Amérique, lors de la fameuse tournée de l'Amitié, au cours de laquelle ils visitèrent successivement toutes les villes importantes de la grande République qui réclamaient l'honneur de voir et fêter nos compatriotes. Grâce à Costes et à Bellonte, une vague d'enthousiasme déferla sur l'Amérique entière. Partout, les techniciens s'étonnèrent devant cette merveille de mécanique qu'est le Point d'Interrogation et partout la foule acclamait les premiers vainqueurs de l'Océan. Ce tour de l'Amitié fit plus, pour le rapprochement de la France et des Etats-Unis, que toutes les conférences diplomatiques.

Tout le peuple Américain semblait soulevé par ce



Le moteur Hispano de 650 C.V.

grand souffle d'enthousiasme généreux qui, aux jours de nos dangers et de nos malheurs, l'avait amené à nos côtés, pendant la grande guerre, par-dessus l'Atlantique.

En de semblables circonstances, lors de l'arrivée de Lindbergh, la France avait connu ce même tressaillement d'admiration. Costes et Bellonte ont, pour ainsi dire, rétabli de peuple à peuple, ce courant direct que, seules, les grandes actions peuvent faire naître.

Le retour en France de Costes et de Bellonte fut une marche triomphale. Le Havre reçut d'abord les deux aviateurs à leur arrivée. L'avion fut débarqué et remonté. C'est par la voie des airs que Costes et Bellonte gagnèrent Le Bourget où les attendaient le Ministre de l'Air, toutes les notabilités de l'Aéronautique et une foule immense.

En automobile, les héros de l'Atlantique gagnèrent Paris et l'Hôtel de Ville où une grande cérémonie était organisée en leur honneur. Puis ils se rendirent à l'Élysée où le Président de la République remit à Costes la cravate de Commandeur de la Légion d'honneur et à Bellonte, la rosette d'officier.

Le lendemain, Costes ramenait le Point d'Interrogation à Villacoublay, au hangar même qu'il avait quitté à la veille du grand départ.

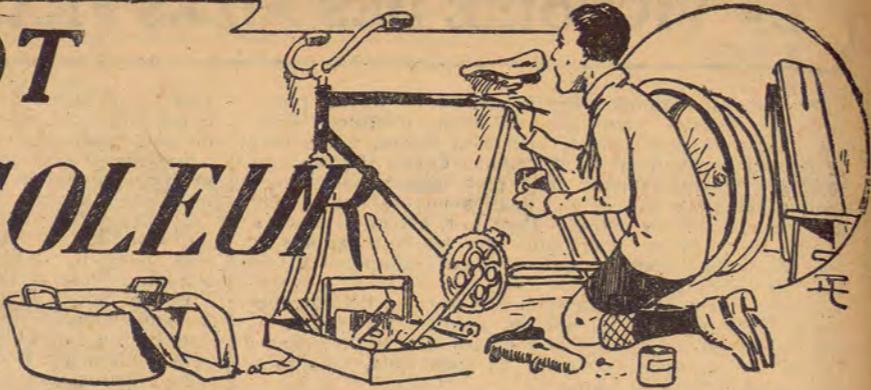
Le grand exploit était accompli. L'oiseau de toile et de métal, net, intact, sans une souillure, retrouvait son abri : Un simple petit changement pourtant : une seconde bande tricolore — la bande qui est la marque des records du monde — barrait maintenant obliquement le fuselage, parallèlement à la première rapportée de Mandchourie l'année dernière.

Et cette petite bande-là signifiait qu'un autre record avait été battu.

Ce record, le plus envié de tous, marque une grande date dans l'Histoire de l'Aviation : c'est celui dont tant de héros ont eu la hantise jusqu'à sacrifier leur vie. Ce record-là, c'est l'Atlantique traversé d'un coup d'aile, de bout en bout.

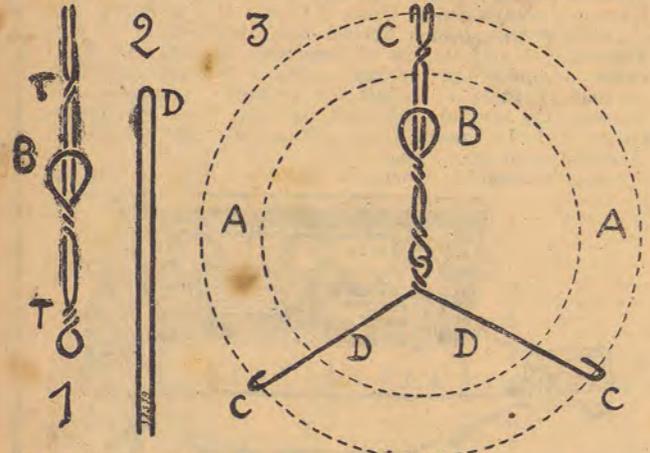
Marcel JEANJEAN

PIERROT BRICOLEUR



POUR SUSPENDRE PLATS ET ASSIETTES DÉCORATIVES

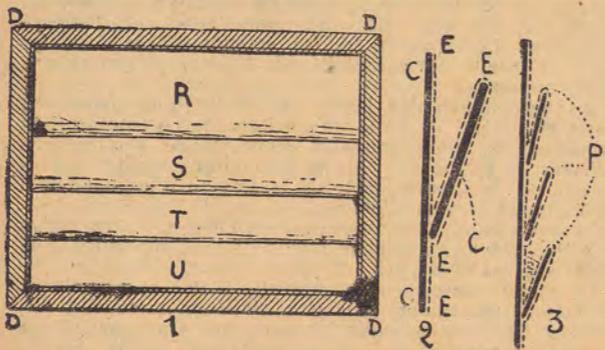
Voici un nouveau système pour suspendre au mur vos faïences décoratives. Chaque élément se composera de deux fils de fer, dont le premier (fig. 1) formera deux boucles. La plus grande, B, sera celle qui s'accrochera au clou de suspension.



Le deuxième fil de fer (fig. 2), coudé en haut, D, passera dans la boucle inférieure du premier pour former les deux crochets latéraux. Enfin, l'ensemble mis en place (fig. 3) donnera, sur le plat AA, figuré en pointillé, la boucle B et les griffes C, C, C, qui maintiendront le tour, empêchant glissements ou déplacements. Cette armature sera réalisée avec du fil de fer galvanisé, souple, mais fort.

POUR CONSTRUIRE UN CADRE PÊLE-MÊLE

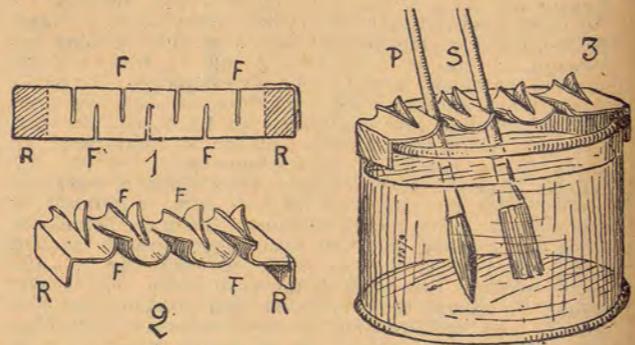
C'est d'abord le cadre DDDD (fig. 1), qui déterminera la longueur et la largeur de votre carton de fond. Ce carton supportera les étages R, S, T, U, destinés à recevoir les photographies glissées dans les plis. Nous montrons, fig. 2 et 3, comment on place



les cartons supplémentaires entre les plis de l'étoffe qui forme fond. Le carton, ou plutôt les cartons, sont représentés par les gros traits pleins CCC, et l'étoffe par E, pour donner les plis P (fig. 3). L'étoffe n'a pas besoin d'être retournée aux bords extérieurs, puisque ceux-ci sont dissimulés dans la feuillette du cadre.

NETTOIE-PINCEAUX

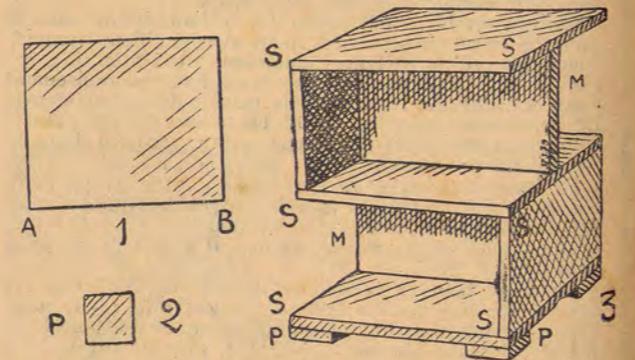
Prenez une bande de fer blanc ou de tôle de deux centimètres de large et dont la longueur sera déterminée par la largeur du récipient contenant le liquide nettoyeur. Deux parties coudées, RR, serviront de réglage pour maintenir en place la bande métallique (fig. 1). Celle-ci sera munie de fentes en F, F, F, F, alternées



de chaque côté, et dont on relèvera les bords, comme fig. 2. Toutes ces fentes formant « serrage » pourront retenir des pinceaux PS (fig. 3). Ces derniers, trempant dans l'essence, l'eau de savon, etc., n'auront pas leurs soies déformées, car le bout des pinceaux ne touchera pas le fond du vase. Vous pourrez ainsi nettoyer facilement les outils qui vous auront servi à ripoliner, à peindre, à décorer les objets créés par vous.

TABLE MODERNE EN S

Ce curieux petit meuble peut être construit entièrement avec des planches de caisses assemblées, poncées et polies AB, (fig. 1). Même les pieds ou supports (fig. 2.) P, seront de petits carrés découpés. L'originalité de cette table consiste à présenter un S

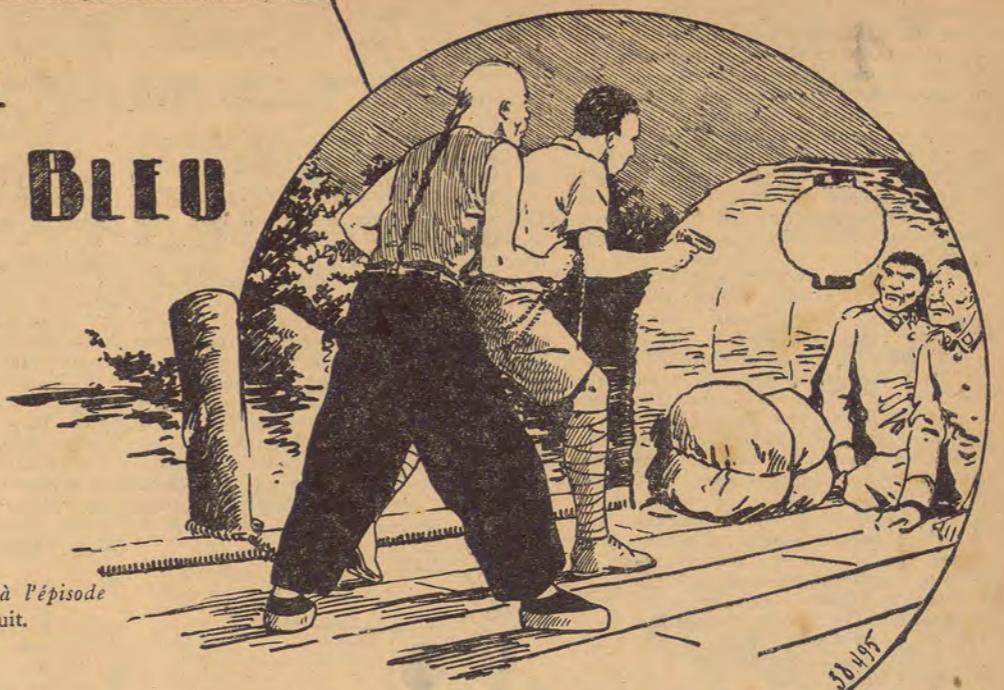


rectiligne, dont les parties horizontales ou verticales SS, etc., sont soutenues par des cloisons médianes MM, clouées, ou, mieux encore, vissées. L'ensemble donne ainsi un dessus formant table. En dessous sont deux rayons doubles, destinés à recevoir des livres ou autres objets. Les pieds P sont fixés sous le rayon inférieur qu'ils séparent du sol ou du parquet, sans surélever inutilement le meuble.

Maître JACQUES.

Dans le prochain numéro commencera un beau roman d'aventures **KERVALOR contre HALGOUET**, par **Michel d'ORMOY**

SUR LE FLEUVE BLEU



N. B. — Ce récit fait suite à l'épisode intitulé : Le sauf conduit.

— Monsieur, dit Robert de Fontanelle, je vous assure que je n'y comprends rien. Si vous voulez bien me laisser parler...

L'officier chinois avec qui il était aux prises eut un ricanement sarcastique :

— Parlez tant qu'il vous plaira. Moi, je sais ce que j'ai à faire.

— Vous ne me voudrez pas de mal quand je me serai expliqué, répondit le jeune Français, en s'efforçant de recouvrer tout son sang-froid. Voici :

« Il y a quatre jours, quand j'ai quitté Nankin à bord de la jonque où nous sommes, patron Li Ming, un brave homme de batelier s'il en est, mes papiers étaient parfaitement en règle. Le sauf-conduit que je croyais vous présenter tout à l'heure, quand vous êtes monté à notre bord après nous avoir interpellés, ce sauf-conduit portait bel et bien la signature de votre généralissime, le maréchal Tchang Kai Chek, commandant en chef de toutes les armées gouvernementales. La preuve en est qu'il ne nous est rien arrivé de fâcheux jusqu'ici. »

— Comment avez-vous pu mettre quatre jours pour descendre de Nankin qui n'est qu'à quinze lieues à peine d'ici? rétorqua sceptiquement son interlocuteur.

La question embarrassa un peu Robert, mais il résolut de dire toute la vérité.

— Ne vous en étonnez pas, car il y a trois jours nous étions déjà à Tsi-Fo, c'est-à-dire tout près d'ici. Mais un général nous y a retenus pour faire vérifier mon laissez-passer. Si cette pièce n'avait pas été en règle, vous pensez bien qu'il ne nous aurait pas laissés repartir ce matin.

— Allez-vous prétendre que celle que j'ai sous les yeux n'est pas apocryphe?

— Non, car je vois bien comme vous que c'est un grossier fac-simile de sauf-conduit et qui n'est même pas à mon nom.

— Votre nom, quel est-il?

Robert de Fontanelle déclina son état-civil, ajoutant qu'il était venu à Nankin incidemment, pour y chercher les bagages de son père tombé malade à Changhaï et incapable de retourner dans la capitale chinoise.

— Tout cela est bel et bon, mais un espion n'inventerait pas mieux pour justifier ses allées et venues dans nos lignes.

— Excusez-moi de vous contredire sur ce point, monsieur l'officier, répliqua l'adolescent. Un espion ne vous aurait pas remis à l'étourdie une pièce aussi manifestement fautive que celle que je viens de vous présenter sous la conviction que c'était la bonne.

— Admettons! Où est-elle, la bonne? Et que signifie cette substitution d'un document à l'autre?

Robert eut un mouvement de détresse.

— Je m'y perds, confessa-t-il. Comme je viens de vous l'expliquer, mon sauf-conduit, le vrai, est resté entre les mains des autorités militaires de Tsi-Fo trois jours durant. Quand on m'a rendu le papier ce matin, je n'ai pas eu l'idée de vérifier si c'était bien le même. Je l'ai mis dans ma poche sans le regarder, et c'est vous qui venez de le déplier à l'instant.

Le rictus de l'officier se fit menaçant. C'était un grand diable de sudiste aux yeux fendus obliquement et au teint ambré, qui arborait avec une ostentation ridicule tout un arsenal offensif et défensif, casqué d'acier, sanglé de cuir, porteur d'un sabre, de deux pistolets automatiques, d'une paire de jumelles, d'un porte-cartes et de je ne sais combien d'autres objets hétéroclites, sans compter ses cartouchières et sa « boîte à gaz » dont le masque protecteur devait être moins laid que son visage de magot famélique.

— Ainsi, dit-il, vous insinuez que c'est notre général, son excellence Sen Chen, qui vous a joué le mauvais tour de substituer à un sauf-conduit valable ce faux laissez-passer?

— Pas du tout, protesta Robert. Je vous demande pardon, Monsieur, mais je n'insinue rien de tel. Je dis simplement ce qui est, sans me livrer à des suppositions gratuites. J'étais nanti, en quittant Nankin, d'une pièce authentique. On me l'a prise et l'on m'en a rendu une autre sans valeur. Où et comment s'est fait le changement? Je l'ignore comme vous, et, l'ignorant, je ne puis accuser personne.

— Vous avez réponse à tout, ricana le grand diable. Eh bien! moi, je m'en tiens aux faits. De votre propre aveu, vous m'avez présenté un faux sauf-conduit. Je suis donc en droit de vous considérer vous-même comme suspect? Cela étant, mon devoir est simple. Au nom du Kuomintang et en vertu des pouvoirs qui me sont dévolus, je vous arrête.

— Mais, Monsieur, suffoqua le jeune homme...

— Il suffit, trancha l'autre. Vous vous expliquerez devant le conseil de guerre qui va être appelé à juger votre cas... Bateleurs, ajouta l'officier en se tournant vers Li Ming, je vous arrête aussi. Et je mets l'embargo sur votre jonque et son chargement.

Une expression d'indicible détresse passa

sur les traits de l'honnête convoyeur, mais, avec la résignation orientale, Li Ming se borna à pousser un soupir, et ses fils ne tressaillèrent même pas. Le jeune Français tenta de plaider leur cause.

— Ils n'y sont pour rien, répétait-il. Arrêtez-moi et jugez-moi, soit! mais laissez-les en liberté, eux!

— Je vous prie de vous taire! lui dit le soudard, d'un ton qui ne souffrait pas de réplique.

Sur quoi, il fit signe aux soldats qui l'entouraient et qui, encadrant Robert, Li Ming et ses fils, les entraînaient vers une bicoque aux trois quarts démolie par les récentes canonnades dont le village où se déroulait cette scène avait eu à souffrir considérablement.

Leur escorte les enferma dans une pièce sombre et fétide. Quelques nattes, aux trois quarts pourries et grouillantes de vermine, en constituaient tout l'ameublement, avec un pot à eau. Et comme l'unique fenêtre, étroite comme une meurtrière, était bloquée par crainte d'une évasion, il y faisait aussi sombre que dans un four.

Incommodé par les relents nauséabonds qu'il respirait, Robert commença par regarder autour de lui comme quelqu'un qui cherche à se donner de l'air. Dieu merci, on ne lui avait pas lié les mains ni les pieds. Même les soldats s'étaient abstenus de le fouiller, ce qui l'avait surpris agréablement, car il portait sur lui un petit pistolet à six coups et une certaine somme d'argent.

Un factionnaire avait été posté de l'autre côté de la porte, qui était massive et solide. Un autre allait et venait devant la maison. Une évasion semblait donc illusoire. Pourtant, Robert fit une constatation plus réconfortante et qui l'engagea à tenter sa chance.

— Tiens! fit-il en levant la tête... Un trou!

Ce trou n'était qu'une fissure lézardant le plafond de la pièce, mais comme il laissait filtrer la lumière du jour, il fallait que le toit lui-même de la maison fût plus ou moins crevé.

Robert était un garçon énergique et plein de ressources. La mauvaise volonté qu'il avait rencontrée chez les militaires chinois ne lui laissait aucune espèce d'illusions sur leur compte, et, quoique n'ayant rien à se reprocher dans cette affaire, il ne tenait pas du tout à passer en jugement devant un conseil de guerre dont le siège serait sans doute fait à l'avance et qui ne manquera pas de le condamner.

Le condamner à quoi? Mon Dieu, il n'y avait pas d'illusions à se faire non plus là-dessus. On était en temps de guerre, et, qui pis est, de guerre civile entre Chinois. Les deux partis n'hésitant pas à employer des blancs pour s'entre-espionner, l'accusation ne se ferait pas faute d'imputer un tel grief au jeune Français. En ce cas, c'était une condamnation à mort et une exécution immédiate, la justice militaire du Kuomintang, comme celle des rebelles, étant on ne peut plus sommaire et expéditive.

— Li Ming, et vous, mes garçons, dit Robert, c'est le moment de me donner un coup de main. Je vous ai mis, bien malgré moi, dans l'embarras. Il faut que je vous en tire. Mais j'ai besoin de votre aide.

— Pour quoi faire? demanda le batelier.
— Pour agrandir cette fissure, mon ami. On a l'air de se désintéresser provisoirement de nous. C'est tout ce que je souhaite. Profitons-en pour nous ménager une voie de salut. Si nous pouvons passer par là ce soir, dit le jeune homme en montrant la lézarde du plafond, je répons du reste.

Li Ming hochait la tête. Il n'avait pas l'esprit romanesque et, personnellement, il ne lui fut pas venu à l'idée d'essayer de fausser compagnie à ses gardiens. Mais ses fils, las, comme Robert, de se morfondre dans un lieu infect, et peu soucieux de finir sous les balles d'un peloton d'exécution, approuvèrent le projet du jeune Français et se mirent volontiers à sa disposition pour le mener à bien si possible. Ce que voyant, le brave batelier se laissa convaincre et ne marchandait plus son concours.

A quatre, et en se faisant la courte échelle à tour de rôle, nos prisonniers eurent tôt fait d'élargir la crevasse en se servant de leurs couteaux et en recueillant dans une blouse les gravats et les lattes de bambou qu'ils faisaient tomber. Ils procédaient si prudemment et en faisant si peu de bruit que les sentinelles ne prirent pas l'éveil. D'autre part, les prévisions de Robert se trouvèrent exactes. Personne ne songea à entrer dans leur local avant la tombée de la nuit.

Dès que celle-ci fut faite, Robert se hissa à l'étage supérieur, où l'un des fils de Li Ming et Li Ming lui-même le rejoignirent, tandis que l'autre fils, Cheu-Tien, restait aux écoutes en bas.

Ils avaient fabriqué une corde rustique avec leurs nattes de couchage, et quand ils se furent assurés que le guet ne surveillait pas les derrière de la maison, ils se servirent de cette corde pour hisser Cheu-Tien jusqu'à eux, puis pour descendre dans une rue sombre et déserte qui longeait cette partie de la bâtisse en ruines.

Peu après, se coulant le long des murs, comme autant d'ombres silencieuses et agiles, les quatre évadés regagnaient furtivement le bord de l'eau.

La jonque de Li Ming était restée amarée au même endroit. Il y avait du monde à bord, car une lumière brillait sous le rouf, dans la partie qui servait de logement.

— Nous allons avoir affaire au séquestre, murmura Robert. Baste! à la guerre comme à la guerre! Ne soyons pas trop difficiles sur le choix des moyens.

Et, faisant signe à ses compagnons de le suivre à pas de loup, il grimpa sur le pont de la jonque revolver au poing, marcha doucement jusqu'au rouf et jeta un coup d'œil à l'intérieur.

Un sourire lui vint aux lèvres. Il y avait bien quelqu'un cédant, et même plusieurs soldats sudistes. Mais ces lascars n'avaient rien trouvé de mieux à faire que de se mettre à fumer de l'opium, dont l'un d'eux devait avoir fait provision chez quelque amateur de la drogue, au cours des pillages habituels.

Ils n'étaient pas endormis, mais n'en valaient guère mieux. A y regarder de plus

près, le jeune Français s'aperçut avec surprise que les traits de l'un d'eux ne lui étaient pas inconnus.

— Où donc ai-je déjà vu cette bobine-là? se demanda-t-il en l'examinant attentivement.

L'homme ne bougeait pas, indifférent, comme ses camarades, à l'intrusion subite de Robert et des bateliers.

— Eh mais, j'y suis! se dit l'adolescent. C'est le gaillard qui m'a remis mon sauf-conduit, hier, à Tsi-Fo. Comment diable, et pourquoi le retrouvé-je ici?

Ce n'était pas très difficile à deviner. Robert ne tarda pas à trouver le mot de l'énigme.

« Parbleu, songea-t-il, c'est lui qui a fait le coup! Il m'a chipé le vrai sauf-conduit et m'a remis un papier quelconque à la place. Il se doutait bien que j'en aurais des ennuis et s'est arrangé pour me suivre à la piste. Maintenant, le voilà dans nos meubles et à bord de cette jonque comme chez lui. Très bien. Attends, mon gaillard! Nous allons vérifier nos suppositions, et, si elles s'avèrent exactes, rira bien qui rira le dernier!



... se faisant la courte échelle...

Sans avoir besoin de faire parler la poudre, ce à quoi il ne se fût décidé qu'à regret, Robert, aidé de Li Ming et de ses fils, maîtrisa et ficela dextrement son homme et les deux autres soldats qui s'étaient gorgés d'opium avec lui. Puis il palpa les poches du prisonnier et en tira un parchemin qu'il reconnut du premier coup d'œil :

— Ah! ah! c'est bien cela, et nous voici en règle à nouveau, mon cher Li Ming! jubila-t-il en montrant au batelier le précieux document. Je ne vois donc pas pourquoi nous passerions en conseil de guerre et ne leverions pas l'embargo qui a été mis injustement sur ton bien. Déposons ces messieurs à terre et filons. Ce sera notre carte d'adieu.

Ainsi fut fait, sans autres cérémonies. Et dans la nuit étoilée une embarcation fantôme descendit le courant du Fleuve Bleu où toute navigation indigène et étrangère était suspendue.

Le lendemain, la jonque fut encore arrêtée par des patrouilles fluviales militaires, mais le sauf-conduit fit place nette, et elle n'eut pas d'arias sérieux. Le surlendemain, par exemple, un officier dit à Robert :

— Passé mon poste, je vous en prévient,

ce sont les rebelles. Ne leur présentez donc pas un papier signé de Tchang Kai Chek, ce serait votre perte.

— Soyez tranquille, Monsieur, répondit Robert. Nous ne voyagerons plus désormais que la nuit et avec mille précautions.

— Vous ferez bien.

Ils se quittèrent bons amis, et le fait est que la jonque attendit le crépuscule pour démarrer à nouveau. A peine s'était-elle éloignée de la berge qu'un grand tumulte s'y fit et que des sommations irritées en partirent :

— Arrêtez! Arrêtez! Si vous ne raccostez pas, on vous canarde!

— Qu'y a-t-il? s'éfara le pauvre Li Ming.

— Tu ne vois pas? fit tranquillement Robert. C'est notre lascar de Tsi-Fo. Il a cuvé son opium et est venu jeter l'alarme justement ici.

— Trop tard! dit Cheu-Tien en manœuvrant de manière à éloigner la jonque du rivage au lieu de l'en rapprocher.

— Oui, et ils peuvent se fouiller pour nous ravoier, ajouta Robert; mais gare à leurs pruneaux, garçons, et à plat ventre derrière mes caisses, plus vite que ça!

Il était temps, en effet, car la fusillade commençait, erratique d'abord, puis plus nourrie et mieux ajustée. Mais les caisses formaient un rempart suffisant, et, laissant la jonque dériver par le milieu du grand fleuve, ses occupants demeurèrent invulnérables.

Malheureusement, ces salves enragées donnèrent l'éveil aux ennemis des troupes gouvernementales. Il y en avait un fort parti dans cette région, et il s'arrangea pour barrer le passage aux fuyitifs qui ne pouvaient opposer aucune résistance à la canonniers qu'ils virent venir se poster par leurs travers, ses pièces pointées.

Ce fut encore un pénible moment à passer. Mais Robert paya d'audace et s'en tira en racontant à l'officier rebelle venu aux renseignements tout ce qui lui passa par la tête en fait de « bobards » défavorables aux troupes de Nankin.

Tous les extrémistes ne sont pas des pirates. Il se trouva qu'il avait devant lui un homme au moins aussi intègre que le général Sen Chen.

— Si vous êtes pour la révolution, vous pouvez passer, dit celui-ci. Mais, à Changhaï, ne manquez pas de dire que nous sommes victorieux et que nous vous suivons.

— Je vous le promets, répondit Robert.

Le redoutable voyage qu'il avait entrepris tira à sa fin. Il fut encore salué une ou deux fois par des volées de balles tirées d'une rive ou de l'autre sur la jonque de Li Ming,

déjà percée comme une écumoire. Mais ce n'étaient là que jeux de bandits trop paresseux ou trop gorgés de butin pour prendre la peine d'aborder cette pauvre embarcation indigène, après l'avoir canardée par amusette, comme une cible mouvante. Et enfin on arriva en vue de Changhaï. On pénétra dans la zone de sécurité. On ne fut plus hélé que par de claires voix d'Européens, des Anglais, des Français, avides surtout d'inédit.

Robert avait fait un petit drapeau tricolore avec des chiffons. Li Ming et ses fils ignoraient tout de cet emblème. Mais son effet ne les en surprit que davantage, tant il était visible qu'un tel fanion valait mieux que n'importe quel sauf-conduit.

La mission du jeune homme était remplie. Il ramenait même intacts tous les bagages de son père dont on imagine la joie à son retour. Quant aux trois bateliers, peu leur importait d'exercer leur trafic à un endroit ou à un autre. Et comme il était plus facile de l'exercer à Changhaï qu'à Nankin, ils demeurèrent sagement là où leur bonne étoile les avait conduits.

Jean du CLÉGUER.

LE COURRIER DE L'AMI PIERROT

ORGANISATION DU COURRIER

1° Toute lettre demandant une réponse doit toujours être accompagnée d'un timbre pour cette réponse, et porter le nom et l'adresse de celui qui l'a envoyée et un pseudonyme pour réponse dans le journal.
2° Toutes les lettres doivent être adressées à M. le Directeur de Pierrot, 1, rue Gazan, Paris (XIV^e), et porter dans un coin de l'enveloppe : « Pour l'Ami Pierrot. »

3° Il est répondu aux lettres, par courrier personnel, dans un délai de quinze jours au maximum.

4° De plus, aux lettres les plus intéressantes, l'Ami Pierrot répond, dans un délai plus ou moins long, dans le journal, à cette place.

LA DIRECTION.

A. B.] — Vous me demandez s'il serait possible d'échanger des timbres avec un autre abonné? La Direction ne me permet pas de communiquer les adresses de mes correspondants; d'ailleurs, pour des échanges de timbres, ce serait assez risqué, car l'on pourrait trop facilement vous passer des timbres faux.
La prochaine fois que vous m'écrirez, parlez-moi de votre collection; depuis quand la faites-vous? est-elle importante? etc...

Sportif blainvillais. — Vos petites poésies sont assez jolies, mais elles sont encore bien imparfaites. Je ne vous conseille pas de vous lancer dans la versification, car cela ne vous servira probablement jamais. Continuez à faire des poésies, des romans et des contes, si cela vous amuse, mais sans y perdre de temps.

Toutes mes félicitations pour vos bonnes places.

Il faut, en effet, un cliché pour chaque dessin en noir qui paraît dans *Pierrot*, et plusieurs clichés pour ceux qui paraissent en couleur.

Un futur Radio breton. — Vous avez bien fait de m'écrire à propos de votre situation, et je ne demande qu'à vous aider, mais vous ne me dites pas si vous avez choisi votre école ou si vous désirez que je vous en indique une. Pour la préparation, il est en effet très important d'être fort en mathématiques; les problèmes du brevet élémentaire sont bien ce qu'il faut pour vous préparer. Je ne crois pas que l'algèbre soit indispensable, la géométrie non plus; ce qu'il faut, c'est avoir l'esprit précis et savoir calculer rapidement. Comme préparation spéciale, il faut connaître à fond l'alphabet Morse et s'exercer à la lecture au son.

Yves M. — Votre idée de construire un petit sous-marin miniature est trop difficile à réaliser.

Je vois que vous travaillez beaucoup à votre Maison; cela doit vous intéresser. Vous me demandez si votre orthographe est bonne? Je n'ai pas relevé de fautes dans votre lettre, mais je trouve votre écriture bien irrégulière; appliquez-vous à écrire lentement, cela s'améliorera.

Pierrot albertvillarien. — Ces vacances ont dû vous sembler bien courtes; j'espère que vous les avez bien employées à lire, à faire des promenades intéressantes et à jouer avec votre bateau. Que faites-vous de ce moment de vos soirées et de vos dimanches?

Je serai toujours content de recevoir de vos nouvelles. Parlez-moi de votre travail et de vos projets d'avenir.

Votre orthographe est bonne; l'écriture pourrait être meilleure, si vous vous appliquez, et les chiffres sont bien nets et lisibles.

Jean P. — Vous vous demandez s'il y a des scouts dans les colonies françaises? Oui, il y en a en Algérie et au Maroc, peut-être aussi dans les colonies plus éloignées. Pouvez-vous me dire en quoi cela vous intéresse? Si je puis vous être utile, demandez-moi d'autres renseignements. Dites-moi aussi ce que vous cherchez à savoir sur l'artillerie.

Forentem. — Vous avez eu de grands succès en classe; c'est bien; mais tâchez de n'en pas tirer vanité, ce qui amoindrirait votre mérite.

L'AMI PIERROT.

Les manuscrits ne sont pas rendus, qu'ils aient été acceptés ou refusés.

NOTRE ABONNEMENT-PRIME à 13 francs

Tout abonné qui souscrita ou renouvellera un abonnement d'un an, pendant le mois de Janvier 1931, aura droit à recevoir gratis et franco

un beau Volume relié de la Collection PRINTEMPS

contenant 3 ou 4 romans complets illustrés à choisir dans la liste qui paraîtra à la page 14 du prochain numéro

Envoyer un mandat-poste de 13 fr. (12 fr. pour l'abon., plus 1 fr. pour le port) à M. le Directeur de PIERROT, 1, rue Gazan, PARIS (14^e).

LES PRIMES DE "PIERROT" UN PHONOGRAPHE jouant tous les disques à aiguilles de 15 centimètres



Construit suivant les principes modernes appliqués aux grands appareils: Corps métal décoré formant boîte de résonance, diaphragme métallique, bras articulé, mouvement mécanique soigné, vitesse réglable.

Fourni avec un disque double face (2 morceaux pour enfants), un sachet d'aiguilles et une clef pour le remonter.

Ce phonographe, d'une valeur de 45 fr., vous est proposé pour le prix de 29 fr. seulement, à la condition formelle d'y joindre le bon spécial ci-dessous ou 15 fr. de bons-primés ordinaires.

Envoi franco poste recommandé sans frais, contre mandat-poste de 29 fr. (ni mandat-carte, ni chèque postal, ni billets) et le bon spécial joints à la lettre de commande, adressée à M. le Directeur de PIERROT, 1, rue Gazan, Paris (14^e).

Voir, dans GUIGNOL, (bi-mensuel 1 franc le numéro) Notre jolie BOITE DE PEINTURE

BON DE 50^c
Accepté en 1930 et 1931 par Pierrot en paiement d'une partie du prix des primes par Bons remboursables.
N° 52 du 28 Déc. 1930.

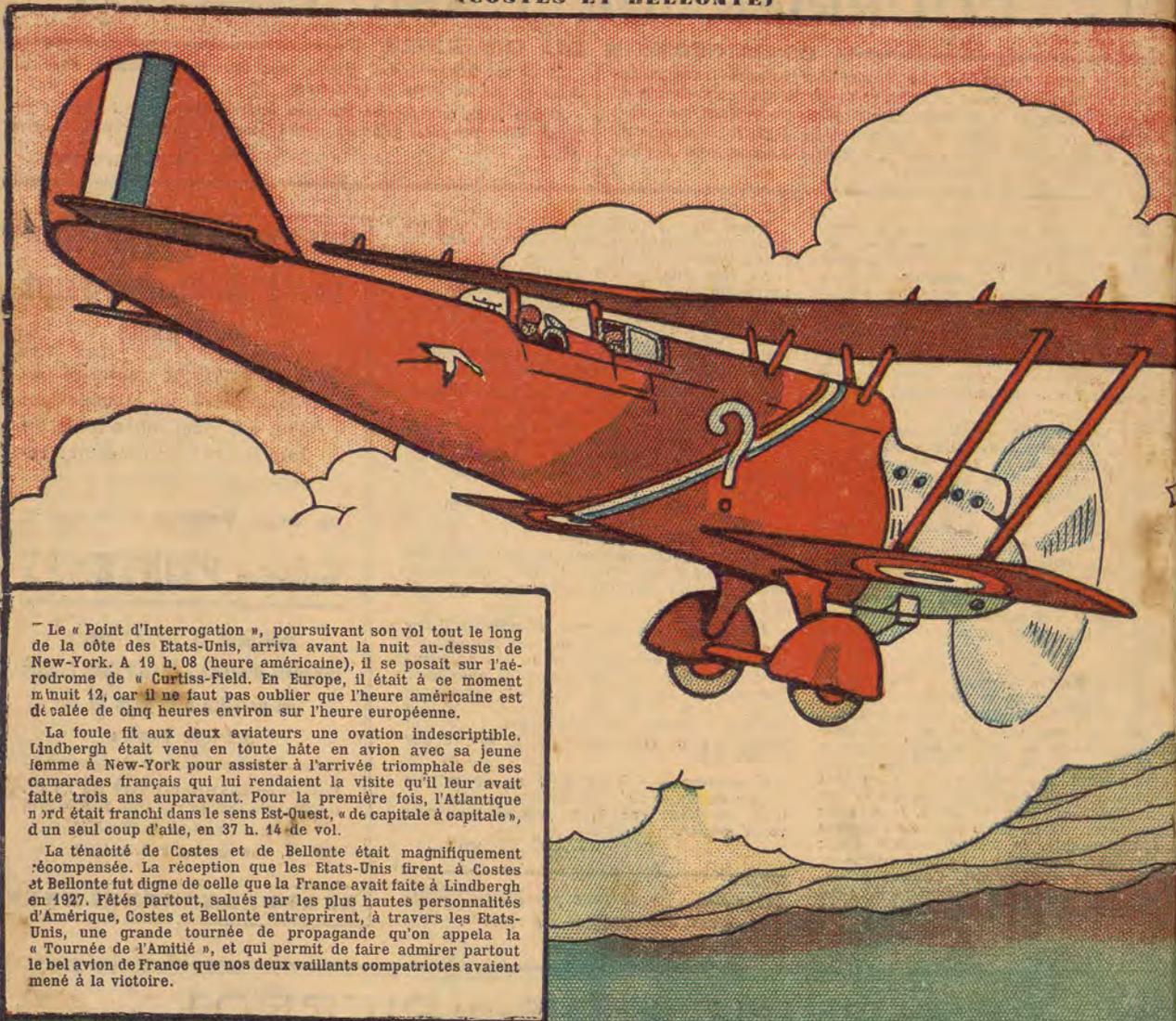
AVIS. — Tous nos jouets sont visibles et disponibles à emporter tout de suite, dans nos salons de vente: PARIS, 97, rue du Bac; 6, rue de l'Isly; 1, rue Gazan. NANCY, 30, rue du Pont-Mouja. BORDEAUX, 9, rue Michel-Montaigne.

BON SPÉCIAL
donnant droit à un PHONOGRAPHE
Pierrot 52 du 28 Déc. 1930
Valable jusqu'au 4 Janvier 1931

AUCUN ENVOI A L'ÉTRANGER NI CONTRE REMBOURSEMENT

LA VICTOIRE DES AILES FRANÇAISES

(COSTES ET BELLONTE)



— Le « Point d'Interrogation », poursuivant son vol tout le long de la côte des Etats-Unis, arriva avant la nuit au-dessus de New-York. A 19 h, 08 (heure américaine), il se posait sur l'aérodrome de « Curtiss-Field. En Europe, il était à ce moment nuit 12, car il ne faut pas oublier que l'heure américaine est décalée de cinq heures environ sur l'heure européenne.

La foule fit aux deux aviateurs une ovation indescriptible. Lindbergh était venu en toute hâte en avion avec sa jeune femme à New-York pour assister à l'arrivée triomphale de ses camarades français qui lui rendaient la visite qu'il leur avait faite trois ans auparavant. Pour la première fois, l'Atlantique Nord était franchi dans le sens Est-Ouest, « de capitale à capitale », d'un seul coup d'aile, en 37 h. 14 de vol.

La ténacité de Costes et de Bellonte était magnifiquement récompensée. La réception que les Etats-Unis firent à Costes et Bellonte fut digne de celle que la France avait faite à Lindbergh en 1927. Fêtés partout, salués par les plus hautes personnalités d'Amérique, Costes et Bellonte entreprirent, à travers les Etats-Unis, une grande tournée de propagande qu'on appela la « Tournée de l'Amitié », et qui permit de faire admirer partout le bel avion de France que nos deux vaillants compatriotes avaient mené à la victoire.

