

ments au-dessus de l'Allemagne, repérages des lignes... – et reçoit la croix de guerre en juin 1916.

Cette vie trépidante a fatigué physiquement et moralement le jeune pilote qui doit quitter le Gb en juin 1917. Son état de santé nécessite une hospitalisation à Issy-les-Moulineaux. Après une convalescence de deux mois, il est affecté comme moniteur à l'école d'Étampes, puis à Vineuil, près de Châteauroux. À cette époque, on apprend encore à piloter sur Caudron G3 ou biplan Farman 80.

C'est à Châteauroux que le sous-lieutenant Vachet apprend la signature de l'armistice, le 11 novembre 1918.

Parmi les conclusions du traité de Versailles, il a été décidé la « création d'un État polonais uni et indépendant, avec libre accès à la mer ».

Pour aider ce pays, et afin de répondre à la demande du Conseil de régence polonais, la France envoie plusieurs missions, dont une, militaire, est chargée de conseiller les autorités dans le rétablissement de l'armée. Alors que certains officiers aviateurs sont formés sur notre sol, des militaires français sont envoyés sur place.

En attendant sa démobilisation, Paul Vachet s'engage pour six mois dans cette mission. Avec une vingtaine de camarades placés sous les ordres du chef d'escadron de Bernis, il devient moniteur, formant sur des Nieuport, Morane, Bréguet et même Caudron G3, de futurs brevetés. Il reste à Varsovie du 5 mai au 18 novembre, puis, contrat achevé, rentre en France.

« ... Le chef d'escadron, commandant l'école de pilotage... tient à remercier tout particulièrement le lieutenant Teppe de la division Caudron et les sous-lieutenants Vachet et Dermaillacq; il n'oublie pas que, grâce à leurs qualités professionnelles, ils ont su mener à bien une tâche parfois difficile. C'est avec le plus grand regret qu'il se sépare de ces fidèles collaborateurs à qui il souhaite bonne chance!... »

Démobilisé dans le courant du mois de décembre, Paul Vachet, sans emploi, rentre à Saint-Désert, en Bourgogne.

Chez Latécoère

Les années 1919-1920 sont, pour beaucoup, des années difficiles. Il convient de reconstruire, mais également de se « faire une place ». Nombreux sont ceux qui, après l'arrêt des combats, sont démobilisés et, sans emploi, cherchent un point de chute.

Parmi eux, les aviateurs. La plupart ont eu des attitudes quasi chevaleresques, que la presse de l'époque s'est efforcée de relater avec enthousiasme. À la recherche d'un métier sûr, une partie des mécaniciens se reconvertisse dans l'industrie, en particulier automobile, en plein développement. Les pilotes, eux, cherchent à piloter! Certains rejoindront les « lignes aériennes » qui se créent, d'autres essayeront de trouver la gloire dans la chasse aux records – d'altitude, de distance, de vitesse – ou dans l'attribution de coupes généreusement dotées.

Par ailleurs, les industriels constructeurs d'avions ont aussi leurs problèmes. Les frères Farman, les Voisin, Bréguet, Caudron, Blériot, Morane, Salmson, Potez, Delage, Deperdussin et autres noms prestigieux pensent à leur entreprise qu'il faut faire vivre. Une partie



Bréguet XIV muni de coffres
destinés à recevoir les sacs de courrier.

Carnet
d'entretien
de l'avion
Salmson
n° 55
F. ALZI.
Février
mars
1921.
Le pilote
Albert
Neuvy
signale:
« Après
1/2 heure
de vol, le
moteur
devient
très
inquiétant,
les vibrations
sont
de plus
en plus
violentes. »

Carnet
d'entretien
(215 mm
x 135 mm).

Moteur	Dates	Flotte	Heure	Pilote	Observations des Pilotes	Indications des Réparations	Reparé par
			17.35				
21-2	C.R		0.30	Neuvy	Moteur très curieux ^{légère} _{trou} Retour à Rabat. moteur très fortement et baine de régi- me. Exéc. d'essais. Le correcteur d'altitude, n' agit pas - les vibrations de- viennent de plus en plus et se reproduisent dans toute la cellule. Moteur à venir <u>en</u> <u>quadrant</u> - (A remarquer dans ce vol qd symptômes de la pauvre de et un à droite)	change' un boulon d'hélice centre cette dernière - démontage et nettoyage des bougies, vérification de l'hélice et du faux nez porte hélice en mettant l'avion en ligne de vol. change' le carburateur après démontage regl' des tige de soupape. change' 3 colliers de serrage embase des cylindres vérification et serrage des boulons du carter de distribution; d'assemblage des carters et de fixation du moteur vérification des compressions de chaque cylindre. Démontage et remontage des bougies - Change' l'hélice -	21/2/21 Rabat
22-2	R.C		1.00	Neuvy	La vérification de à droite: 12 cylindres 4 - 8 - 3 - 7 - L'avion est venu en le moteur devient très plus en plus violentes. (Rapport adressé à Toulouse, en sujet de ce moteur qui sera démonté et remis en état par Casa).	compressions dans les cylindres sans compression - à - 8 - faible ou très faible à - 7 - bonne.	22/2/21 Rabat
			Total: 20.30				
Moteur 10.081 10.081	11/3	C.C	0.20	Neuvy	moteur bon. remeure cable cellule filtrée. Droit et gauche pendant toute la cellule seul à date	Moteur 10081 monté à Casa le 9 mars.	
29/3	Barab		0.19	Paulin	moteur et appareil bon.		

d'entre eux crée – ou va créer – une compagnie aérienne : les Grands Express aériens, la Compagnie des messageries aériennes, la Société générale de transports aériens, compagnies essentiellement vouées aux transports de passagers et de fret.

Pierre-Georges Latécoère, industriel à Toulouse, très éloigné du trafic de la capitale, projette, dès la fin de la guerre, de transporter du courrier, et crée sa propre société.

Le matériel ne manque pas. Parmi les cinquante mille avions et les trois cent mille moteurs que l'on a construits, en France, pendant la guerre, il y a des « restes ». Tout ce qui n'a pas été détruit et que l'on appelle déjà des « surplus » peut être utilisé.

Fin 1919, il y a donc :

- des hommes, la plupart sans travail, qui savent piloter et qui ne demandent que cela ;
- des entrepreneurs qui ne manquent ni d'idées ni de projets ;
- du matériel réformé que l'on peut obtenir sans trop de frais*.

Comme pour beaucoup, le retour à la vie civile s'avère difficile pour Paul Vachet. Démobilisé en décembre 1919, après trois ans de vie intense – même si ce fut la guerre –, il renonce à reprendre des études qui l'auraient conduit à Polytechnique ou à une quelconque autre grande école.

Chômeur, il a retrouvé la cellule familiale, en Saône-et-Loire, et se consacre à la viticulture pendant près de dix-huit mois.

Il a 24 ans, le baccalauréat ès sciences, une année de mathématiques spéciales, des antécédents militaires remarquables et la Croix de guerre quand il se présente chez Latécoère, à Toulouse, en juin 1921.

On connaît généralement l'histoire de la création des lignes Latécoère. Tout a été dit, dans de nombreuses publications. Mais peut-être faut-il rappeler ici quelques principes généraux et idées forces qui ont donné à cette industrie toulousaine le sens qu'elle possède encore :

- pendant la Grande Guerre, la construction sous contrat de 1 000 avions de reconnaissance Salmson, commande ramenée ensuite à 800 exemplaires ;

- le développement des usines toulousaines du quartier du Pont des Demoiselles et leur extension à Montaudran ;

- les idées du patron, Pierre-Georges Latécoère, diplômé de l'École centrale des arts et manufactures : transporter du courrier le plus loin possible – et non des passagers et des marchandises, compte tenu de la taille réduite des avions ;

- l'enthousiasme et la rigueur qui le portent à étudier, dès l'armistice, une future ligne France-Espagne-Maroc qui pourrait devenir par la suite une « Europe-Amérique du Sud » ;

- l'essai réussi, le 25 décembre 1918, d'un premier vol Toulouse-Barcelone, suivi, en mars 1919, du premier Toulouse-Barcelone-Alicante-Rabat ;

- la naissance en 1918 d'une Compagnie Espagne Maroc Algérie, transformée, en avril 1921, en Compagnie générale d'entreprises aériennes (CGEA).

Pour mener à bien ces idées et réussir les tentatives, il est obligatoire de recruter du personnel sûr. Aussi se tourne-t-on vers les as de l'aviation militaire, ceux qui ont fait leurs preuves dans la guerre. Pierre-Georges Latécoère et le directeur général Beppo de Massimi attirent les démobilisés sans emploi et sélectionnent les plus brillants... et les plus décorés.

Parmi eux, Dombrey, ancien de l'escadrille des *Cigognes* ; Moraglia, bombardier aux nombreux exploits ; Vanier, un as de la chasse ; Daurat, chef d'une escadrille de reconnaissance ; Beauté, capitaine ; Lemaître, lieutenant, deviennent les premiers pilotes de la CGEA.

Au début, parce que disponibles, les avions Salmson sont utilisés. Mais, peu sûrs, ils sont vite remplacés par des Bréguet 14 qui donnent de bien meilleurs résultats.

Paul Vachet se présente à Toulouse, le 9 juin 1921 avec deux autres démobilisés sans emploi.

Didier Daurat accueille les postulants par un discours ressemblant plutôt à un sermon. Les futurs pilotes ne subissent pas encore « l'épreuve des ateliers » imposée par la suite ; il leur est simplement demandé une démonstration de leur savoir-faire sur Bréguet 14.



« À cette époque aussi bien pilote que passagers étaient à l'air libre; c'est-à-dire qu'il n'y avait pas de cabine fermée, mais simplement deux trous ouverts dans la carlingue, l'un assez étroit pour le pilote et, derrière celui-ci, un autre un peu plus long pour les deux passagers; ces deux trous étaient protégés par un tout petit pare-brise. Dans ces conditions, pilote et passagers étaient soumis aux intempéries rencontrées sur la route et à la température extérieure, souvent très basse en hiver en raison de l'altitude. Aussi étaient-ils revêtus de vêtements chauds, combinaison fourrée pour le pilote, agrémentés de chaussons et de gants fourrés, serre-tête de cuir et lunettes. À part la combinaison fourrée, remplacée pour les passagers par une "peau de bique" et une couverture dont ils s'entouraient les jambes le même attirail était fourni à ses clients par la Compagnie... »

Paul Vachet, *Avant les jets.*

Bien que n'ayant jamais piloté cet appareil, Paul Vachet réussit les essais. Daurat se montre satisfait : le candidat, ainsi que ses deux autres compagnons, est engagé dès le 11 juin. Il lui est demandé de rester à Toulouse pendant une dizaine de jours pour conforter ses connaissances par des exercices d'entraînement.

On doit reconnaître que les pilotes sont avant tout recrutés sur dossier, les renseignements obtenus sur leur tenue pendant la guerre



Prêt à partir? Le pilote et un passager sont en place. L'hélice tourne déjà. Lorsque le second passager aura trouvé une petite place, il restera à retirer l'escabeau en bois et les cales des roues.

prennent toute leur importance. Pour Vachet, ses antécédents et l'attribution de la Croix de guerre à vingt ans et demi ont sans doute joué un rôle essentiel lors de son recrutement.

Didier Daurat, passé directeur après avoir été responsable de l'escale de Malaga, règne maintenant sur l'organisation des lignes Latécoère.

Il impose ses projets avec compétence mais dirige avec intransigeance. Il ordonne, ne laissant aucun délai de réflexion, sans tenir compte des états d'âme, ni des conditions de vie de « son » personnel. C'est ainsi qu'à l'automne 1925, il dira à Marcel Moré : « Vous partez après demain pour Alicante. » Puis à l'automne 1927 : « Vous êtes nommé en Amérique du Sud². »

La même année, alors qu'il était en congé, Saint-Exupéry apprendra par télégramme qu'il est nommé chef d'escale à Cap Juby et