

60 ANS AU SERVICE DE L'AUTOMOBILE.
LA VIE DE MAURICE PENAUD.
CHEF MECANICIEN DES CROISIERES DE CITROEN.



D'après un dessin de IACOVLEFF.

Jean FARAUD.
Autorisation Spéciale de
Maurice PENAUD..

J'ai eu le grand bonheur de connaître Maurice PENAUD en 1956 alors qu'avec son équipe ils effectuaient des essais d'endurance sur la toute nouvelle D.S 19.

Il prit sa retraite à l'âge de 75 ans, après 40 années passées chez Citroën et avoir participé, en tant que chef mécanicien, à la Première Traversée du Sahara, à la Croisière Noire, à la Croisière Jaune, au Rallye de Monte-Carlo avec un car Citroën D.45 au départ de Varsovie au Tour de France et de Belgique avec Lécot, toujours avec lui, à la première liaison postale auto Paris-Moscou-Paris, avec une Ilcv tracté à l'avant.... Quelques autres aventures privées dont on vous parlera dans le courant de ces récits.

En 1967 la nostalgie du Ventoux s'empare de lui, car notre montagne lui a servi de terrain d'essais depuis 1925-26? Il vient donc à s'installer à Bedoin. Il ne tarde pas à découvrir ma passion pour l'auto.

Il commence à me raconter une ou deux anecdotes, puis, la confiance s'étant établie, pendant des semaines et des semaines il va tout me dire et il m'en a dit. Il était intarissable. Que de fois l'ais-je dirigé vers des interviews pour la Télé régionale, et il était toujours décidé, jamais on n'a pu le prendre en défaut, et j'admirais la mémoire qu'il avait, et surtout celle des noms de localités où il avait passé.

Devant ce fleuve de souvenirs, j'ai essayé d'enregistrer sur le magnétophone ce qu'il disait, mais sa voix très rauque devenait quasi inaudible à la lecture de la bande. Alors, avec une jeune voisine férue lui aussi d'auto-Michel LAZARE-nous avons patiemment copié ce qu'il nous disait. Lorsque nous ne nous souvenions plus d'un détail (cela arrivait souvent) on le lui redemandait et il repartait exactement à l'endroit où nous nous étions nous mêmes arrêtés. Puis il est devenu comme un membre de notre famille, il restait chez nous puis chez notre fille. Mais je vous parlerai de cela en fin d'ouvrage.

Maurice, en nous racontant ses souvenirs, le faisait avec sa gouaille de Titi parisien, ses récits étaient truffés de mots d'argot ou, simplement de mots de tous les jours de ceux qui, s'ils ne sont pas savants sont compris par tout le monde. Des personnes très instruites ont voulu reprendre ces textes pour les mettre plus littéraires, je les en remercie, mais à la lecture, ce n'était plus Maurice qui parlait voilà pourquoi j'ai décidé de donner le texte intégral de ce qu'a bien voulu nous apprendre Maurice.

Avec lui, j'ai pu connaître également des anciens des Croisières: Roger PRUD'HOMME... CECILLION... DURANDEU... et surtout Gustave KEGRESS qui était le neveu de l'inventeur des chenilles, qui était le benjamin de la Croisière Jaune et qui est le seul survivant que je connaisse de cette épopée.

Donc, installez-vous dans un bon fauteuil, imaginez-vous de voir un petit homme (par la taille) en train de raconter à un homme dans la force de l'âge (mais qui l'a passée maintenant)? et vivez cette merveilleuse aventure.

Laissons la parole à Maurice, il savait si bien nous raconter.

Jean FARAUD.

Maurice PENAUD est né le 5 Juillet 1886 à Sauzé-Vaussais, dans les Deux-Sèvres, et il est à peine âgé de trois ans lorsque ses parents viennent s'installer à Paris. Ils vont exploiter un restaurant au 55 Rue des Batignolles et l'enfance de Maurice se passera toute entière dans ce quartier. Il a environ 6 ans lorsqu'il vit sa première aventure, mais laissons lui déjà la parole, comme presque tout au long de ce qui va suivre:

Au restaurant, mes parents avaient, entre autres pensionnaires, la Directrice de l'école, Mme PASSAMA, mais elle ne mangeait chez nous que le midi, le soir elle restait chez elle et nous nous chargeons de lui porter son diner, tantôt mon père, tantôt ma mère, jusqu'au jour où, mon frère Victor et moi, sommes priés de porter le panier à Mme Passama. Victor, quoique de deux ans mon aîné avait plutôt la "trauille" pour sortir le soir, à moi, cela m'était bien égal, et, alors que mon frère portait le panier, je passais devant pour le préserver (c'est du moins ce que je prétendais). Un jeudi, pour nous remercier, Mme Passama nous emmena tous les deux en promenade dans l'île de la Jatte, je découvris un monde tout nouveau pour moi, et combien différent des rues de mon quartier, je fus enthousiasmé, et, toute la nuit, je rêvai des merveilles que j'avais vues. Je revoyai si fort les endroits où nous avions passés que je connaissais le parcours par coeur.

J'avais deux petits copains, deux frères, dont le jeune était de mon âge et l'aîné pouvait bien avoir une dizaine d'années. Tous les matins ils montaient les bouteilles de lait aux étages des maisons voisines, et, de ce fait, ils se gagnaient quelques petites pièces de monnaie. Je leur racontai ma promenade, et leur brossai un tableau encore bien plus beau que la réalité, et ils ne furent pas longs à accepter ma proposition d'aller voir sur place ce petit paradis. C'est d'accord, jeudi prochain, on y va. Ce n'est pas très loin, une dizaine de kilomètres aller-retour. Jeudi arrive enfin/dès 8 heures nous partons, sans rien dire à personne évidemment, j'ai demandé à mes deux copains de porter leur pognon, car moi je n'en avais pas, et en route pour l'île de la Jatte... Il nous a fallu deux bonnes heures de marche pour arriver à destination, car, tout le long du chemin il y avait tant de choses à voir!! Nous visitons l'île, explorant les moindres détails, et, vers midi: nous achetons un cornet de frites pour chacun (cela remplacera le repas) quelques bonbons en guise de dessert et nous reprenons le chemin du retour vers 14 heures. La moyenne est aussi basse que le matin, il y a encore tant de choses à voir! Nous arrivons dans notre quartier alors que la nuit tombe déjà..... Mais il s'en était passé des choses pendant notre absence §§. La maman de mes copains, ne les voyant pas rentrer pour manger le midi, commença à s'inquiéter, elle alla illico au Commissariat de Police signaler la disparition de ses deux enfants. Le Commissaire, pour la rassurer, (et peut-être aussi pour ne pas trop se casser la tête) lui dit d'attendre un peu, et que, si dans une heure ou deux il n'y avait rien de nouveau, on aviserait. De son côté, ma mère, une fois le service du resto terminé, se mit à ma recherche, mais ne me trouvant pas, alla au Commissariat. Là on fit bientôt le rapprochement les deux disparitions n'en faisaient certainement qu'une! Nous étions probablement tous les trois ensemble..... Bref, en arrivant rue des Batignolles, mes deux petits camarades rentrent chez eux, et j'entends que ça "barde" dans la carrée, ils prennent une de ces "raclée". Nous n'avions pas prévu cela. Je commence à penser que chez moi ce sera la même réception. Je décide donc de faire les cents pas dans la rue, en attendant, quoi?? je ne sais, mais il faut laisser passer un peu le temps. Devant la porte du restaurant je vois toute l'équipe des postiers, ce sont des clients chez nous aussi, ils s'approchent de moi et me demandent: "Qu'est ce que tu fous là?? Ben, vous voyez, je rentre, enfin, je vais rentrer. Prévoyant ce qui m'attend ils décident de m'accompagner jusqu'à l'intérieur, où mes parents me reçoivent avec, dans les yeux, une de ces lueurs!! Mais la présence des employés m'évite la "dérueillée". C'est d'ailleurs à partir de ce jour-là que ces braves postiers m'avaient baptisé: "Brididi la terreur des Batignolles".

Pour la terreur, faudra repasser..

A 13 ans je passe mon certificat d'études primaires et ce sera mon unique bagage intellectuel.

Peu après, en 1900, j'entre en apprentissage, avec le siècle qui commence. Or, comme j'ai toujours pensé faire un peu mieux que ce que les autres font, je décide de me lancer dans cette grande nouveauté qu'est l'automobile; je vais devenir mécanicien. Me voilà apprenti au Garage L'Intermédiaire. 17 Rue de Montsigny, j'y resterai jusqu'au 31 Juillet 1905, et j'aurai l'occasion d'effectuer maints dépannages, souvent assez loin, comme en témoigne, par exemple, cet ordre de mission du 22 juin.:

"Le mécanicien Penaud devra se rendre, le mercredi 22 juin à La FERRE Aisne, chez Mr Fernand RIGAUT; porter un cylindre de moteur 10 HP Renault et le poser sur la voiture. Prendre le train à la gare du Nord à 7 heures du matin....

Ou cet autre, à peu près à la même époque:

Le mécanicien Maurice PENAUD devra se rendre le.... Prendre le train à 8h15 du matin, à la gare de l'Est pour Donzy (Ardennes) arrivera à 12h29 et trouvera à la gare la voiture de Mme MONTAGNAC...

Au bas de ces ordres de mission on peut lire: N.B Il est formellement interdit aux mécaniciens de conduire les voitures après la tombée du jour. Le premier aout de la même année, j'entre, comme ajusteur mécanicien, au Garage Malkoff 69 Avenue Malakoff, et je resterai dans cette place jusqu'au 31 Janvier 1907, date de la cessation de ce commerce. Mais j'avais eu le temps de mettre un peu d'argent de côté pour tenter une grande aventure avec le directeur du garage: DUROS. Je vais vous raconter cela...

Avant de redonner la parole à Maurice, nous allons vous signaler que, le 2 novembre 1904, il passe son permis de conduire. Nous avons ce document sous les yeux et nous vous donnons le texte intégral:

-Le Préfet de Police, vu le décret du 10 mars 1899 portant règlement relatif à la circulation automobile, et spécialement son article II, -vu l'avis favorable du Service des Mines, délivre à Mr Penaud, né le -5.7.1886 & Sauzaié-Vaussais et domicilié à Paris 45 Rue de Lévis -certificat de capacité pour la conduite des voitures à pétrole, système RENAULT fonctionnant dans les conditions prescrites par le Décret, etc, etc.. N° du Permis: 22I. Au dos du permis, nous lisons: -Nota. Les certificats de capacité délivrés par le Préfet d'un département, conformément à l'article II du décret du 10 mars 1899 sont valables pour toute la France. Ils peuvent être retirés après deux contraventions dans l'année (Art: 5° du dit décret).

On ne badinait pas à l'époque!!!!

Mais écoutons de nouveau Maurice nous narrer une autre aventure: --A cette époque, il était d'usage, pour les Compagnons, de faire leur tour de France pour apprendre complètement leur métier. Cela me tentait énormément, mais je visais plus haut. Avec DUROS, nous envisageons de partir en Amérique, à 20 ans, rien ne nous rebute. On n'a pas de place??? Qu'importe! On en trouvera une. On ne connaît pas un mot de la langue?? On se débrouillera bien.. C'est loin?? Pas tant que ça! On économise pour nous payer le voyage et on en parle presque tous les jours mais les journées passent.. Un soir, en sortant du boulot, alors que nous faisons un petit tour dans le Parc Monceau, je dis à DUROS: "Dis donc, vieux, on y va ou on n'y va pas?? Faudrait voir!! eh ben, comme tu veux Maurice.- Alors on fait tourner la pièce pile on reste ici, face en part.... Et c'est face. Nous allons aussitôt acheter les billets pour le bateau (ces billets nous étaient revenus à 207 Fr par tête de pipe. Puis nous rentrons chez nous pour annoncer la nouvelle à nos 'vieux'. Il y a bien quelques grincements de dents, mais le sort en est jeté, du fait que nous avons nos billets!! 12 Jours plus tard nous embarquons. A nous la grande aventure, les horizons immenses, la vie comme nous la comprenons. Et tout,, et tout...

Rien de spécial sur le voyage, et nous voilà en Amérique.. Je dois t'avouer, Janot, que nous nous sentons un peu perdus à New-York. Nous arrivons à gagner quatre sous pour vivre...

Mais arrive vite le moment où les fonds commencent à baisser et il nous faut sérieusement penser à compter. Heureusement que nous avons un truc pour 'bouffer' à bon marché. Au bistrot où nous allons boire notre petite bière, il y a, sur le comptoir, comme en Espagne maintenant, des amuse-gueules, et nous y puisons volontiers, ceux qui nous voient doivent penser que nous sommes de vrais amateurs de ces trucs là. Nous en arrivons à en mettre un peu dans les poches. Mais ça ne peut durer indéfiniment; vient le jour où nous n'avons même plus assez d'argent pour nous payer la bière, donc, plus d'amuse-gueules. Il faut agir rapidement. Nous allons voir l'Agence RENAULT "SELLING-BRANCH" 1776 BROADWAY NEW-YORK. Nous exposons notre cas au gérant, en faisant vibrer la corde patriotique: Vous ne pouvez pas laisser des français dans la misère, surtout des mécaniciens; nous vous demandons simplement de nous embaucher afin que nous puissions manger. Le bonhomme ne paraît pas très chaud pour le moment. Nous insistons et il finit par nous demander si nous avons déjà travaillé sur des voitures Renault, je réponds que je connais ces véhicules comme ma poche, que nous avons effectué beaucoup de réparations sur ce genre de véhicules à Paris.. Vraiment on défends notre steak. Ouf, il nous prend à l'essai pour quelques temps, c'est le principal. Nous passerons, finalement, de bons moments à ce garage.

Un jour notre patron m'appelle et me demande si je me sens capable d'aller tout seul dépanner une Renault dans les environs de BOSTON, car des mécanos de là bas n'y sont pas parvenus. Evidemment j'accepte volontiers, et, le lendemain on me met au train, on m'explique que arrivé à la gare de...X...quelqu'un m'attendra pour me conduire à l'endroit où se trouve la voiture. Je dois voyager toute la journée en chemin de fer. Et, en route.

Dans le compartiment, tout seul au milieu d'américains, ne connaissant qu'une dizaine de mots de leur langue, je commence à trouver le temps long.. puis, je dois l'avouer, je commence à paniquer un peu.. Dans ma tête passent les images les plus folles, je me vois arrivant à la gare, personne ne m'attend, je ne sais pas le nom du propriétaire du 'taxi' je ne suis pas à mon aise. D'abord, suis-je capable de descendre à la station voulue?? J'en arrive à presque regretter de m'être lancé dans cette aventure? Je prends mon petit dictionnaire Franco-Américain, et je l'étudie sérieusement.. Le contrôleur, en me voyant plongé dans ce dico, m'interpelle, dans un mauvais français, mais combien doux à entendre pour moi? Je lui fais part de mes craintes. Il me rassure, que je reste tranquille, il me dira quand je devrai descendre et ce qu'il me faudra faire. Ouf... je respire. Le reste du voyage me paraît du coup plus gai, le paysage lui même me paraît joli maintenant. En arrivant à la gare une voiture à cheval m'attend et m'emmène aussitôt sur le lieu de mon travail, à quelques kilomètres de là. Le propriétaire de la voiture à réparer est un fabricant de tapis, une belle affaire, très importante. Je suis fort bien reçu, et, à table le soir même, nous parlons de cette sacrée Renault qui ne veut plus reculer, elle ne marche qu'en avant, depuis qu'on a cassé un pignon de la boîte-pont et que les mécaniciens ont démonté et remoné le tout. La 'tire' ne veut plus qu'avancer (tiens cela aurait fait un bon slogan: "Toujours de l'avant"..) Mais ça n'arrange pas le propriétaire.

- "Croyez-vous que vous pourrez réparer ma voiture???"

- "Mais bien sûr, ce ne doit pas être grave."

Je m'avance peut-être un peu, mais pas tant que ça, car je viens de penser à une chose que j'ai apprise à Paris. Sur les Renault de ce modèle. Pour remonter la boîte-pont il y a une astuce, que certainement les mécanos d'ici ne connaissent pas: lors des réglages et du remontage de la boîte il faut que le levier de vitesse soit enclenché sur la marche arrière sinon il est impossible de passer toutes les vitesses. Ne sachant pas cela, les mécanos ont certainement fait les remontages avec le levier au point mort, d'où la panne. Le lendemain je me mets à travail, et, dans l'après midi la Renault fonctionne bien. C'était ce que je pensais. Cependant, la patronne ne croyait pas que sa voiture remarcherait. Ce n'était pas un petit mécanicien français!!!

Le soir à table, le patron me demande de rester encore quelques jours car, on ne sais jamais, si la voiture retombait en panne!! Non tout va bien. Avant de retourner à New-York le patron me fait une offre: si je le veux bien, il me garde à son service et remplace tous les camions à chevaux pour des camions automobiles. Cela me tenterait, mais Duros qui m'attend là-bas!! d'un autre côté je ne suis pas mal au Garage Renault. Je demande à réfléchir. Je l'aviserai si je suis d'accord. Et je rentre au Garage, heureux de retrouver mon copain.

Peu de temps après arrive, au courrier, un petit billet m'enjoignant de bien vouloir rejoindre, le jour même, la caserne de TOUL. Hum! pas très folichon tout ça!! Je ne suis pas militariste pour un rond, et, si je suis parti en Amérique, c'était, dans le fond, un peu pour éviter le Service Militaire. J'envisage de ne pas me présenter. Tant pis, au diable l'armée!! Mais des connaissances me dissuadent d'agir de la sorte. Beaucoup de français qui ont voulu passer outre, s'en sont mordus les doigts.. Non, il vaut mieux que je rentre en France, que je me présente à TOUL, je n'ai qu'à prendre le premier bateau, d'autant, me dit-on, que si je veux retourner en Amérique, après mon temps, mon voyage me sera payé.. Je me présente au Consul pour justifier mon retard, et je rentre en France.

Me voilà donc affecté au 156^e Régiment d'infanterie de Toul et dirigé sur le Fort de VILLEY le SEC. Là, je fais mes classes, on m'apprend à démonter les mitrailleuses, j'en étudie le fonctionnement, et je suis versé à la Cie Mitrailleuse. Comme je suis à peu près le seul mécanicien de la Cie, on m'envoie à l'Arsenal de Toul pour un stage de perfectionnement. Je passe mon examen d'ajusteur et, le jour du mardi-gras en mars 1908, on m'expédie à l'Arsenal de Vincennes dans la 1^{ère} Cie d'ouvriers. Là, nous allons participer au montage de la première auto-mitrailleuse (appellation bien pompeuse, car, en fait, nous montons simplement cette arme sur un socle mobile entre les deux banquettes d'une Clément-Bayard) et nous allons procéder aux essais sous le contrôle du Général BAILLOUX. Tout se passe bien. Un matin on me charge d'amener la voiture en gare de Lyon, elle rejoindra Marseille par le rail et on l'embarquera pour le Maroc. Le lendemain au rapport, on appelle l'ouvrier Penaud, je me présente, me demandant ce que l'on pouvait bien me vouloir? On me dit d'aller toucher ma tenue de campagne, et de partir pour Marseille par le premier train, et, une fois dans la capitale phocéenne, je dois partir en même temps que l'auto-mitrailleuse. Le jour suivant j'embarque sur le "Général CHANZY" avec le lieutenant GUERIN et le mécanicien LACOSTE. Nous restons trois jours à OUDA, et nous allons patrouiller un peu dans les environs. Peu de temps après nous devons aller à l'encontre de la colonne du Général MUTO, et nous partons, selon les ordres reçus. Entre BERGEN et OUDA, dans la nuit nous essayons des coups de feu.. mais nous n'avons pas le temps de riposter, et tout redevient calme avant que nous ayons pu réagir. Nous explorons le coin, mais ne trouvons rien, ce devait être une bande de pillards qui étaient venus voir ce que nous faisons et certainement qui nous étions, et, avant de fuir ils avaient voulu faire un peu de bruit. Mais nous étions sur nos gardes et ne dormions que d'une oreille. De plus, il y avait, pour nous escorter, deux hommes que l'on nous avait donnés et ils n'étaient pas des plus sympas. Le lendemain nous nous ensablons et les deux gars de l'escorte ne veulent pas nous aider. Non loin de nous il y avait un petit bosquet qui ne me disait rien qui vaille. Je ne le quittais pas des yeux. Tout à coup, nous voyons sortir de ce bosquet quatre cavaliers qui foncent sur nous au grand galop de leurs chevaux. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, nous lâchons nos pelles et sautons sur nos fusils. A genoux et nous mattons en joue."-Arrêtez, nous orient nos escorteurs, ce sont de netres!" Il était temps, nous allions faire un carnage, et, bien certainement je ne serais pas là aujourd'hui pour te raconter ça. Les soldats du désert nous donnent un sérieux coup de main et nous nous quittons en nous congratulant. Mais nous avons eu chaud!!!!!!

On nous avait dit: Arrivés à 'x' (je ne me souviens plus du nom) vous attendrez l'arrivée de la colonne du Général, ne bougez pas de là, vous ferez la jonction à la nuit tombée. Dans la journée, nous avons mangé tout ce que nous avons et nous attendions impatiemment l'arrivée du général. La nuit arrivait et nous n'étions pas très en sécurité. Nous laissons notre voiture dans un creux de terrain, un peu cachée de la vue, et nous allons nous installer sur un rocher qui surplombe le tout. Nous démontons notre mitrailleuse et partons avec. A tour de rôle, nous montons la garde à l'arme pendant que les autres dorment - ou font semblant - Le jour arrive, mais toujours rien à l'horizon, et nos tripes commencent à jouer de l'accordéon. Nous ne bougeons pas, à midi toujours rien. Cela commence à devenir inquiétant, presque tragique, et nous nous demandons comment cela va se terminer? A 14 heures, nous apercevons, au loin, une grande poussière qui s'élève, annonçant une troupe en marche, et une heure plus tard le général et sa troupe sont devant nous. Nous leur demandons d'abord à manger et à boire car nous avons déjà commencé de tirer de l'eau du radiateur et nous nous informons de la cause de ce retard? - "Mais nous sommes en avance, nous ne devons vous rejoindre que ce soir. Eh bien, dis donc! Le Général nous montre leur feuille de route, effectivement c'était bien pour ce jour. On avait simplement mis un jour d'avance sur notre date à nous. Ah, si on avait tenu le salopard qui, tranquillement dans son bureau nous avait fait cette vacherie. Evidemment, pour lui ce n'était qu'une erreur de chiffre, mais pour nous cela avait représenté pas mal d'em...ts. Ne serait-ce que la faim que nous avons eu. A 20 ans

Heureusement que nous avons eu, aussi, des souvenirs plus agréables. Tiens, une autre fois entre MARTINPREY et PORT-SAID, plusieurs chefs de tribus étaient venus se soumettre au Général LIAUTEY (que je pilotais avec l'auto à mitrailleuse) et, en son honneur, ils avaient organisé une de ces fantasias, quelque chose de fantastique. Plus de 100 cavaliers tirant des coups de feu en l'air, au grand galop de leurs petits chevaux. Spectacle inoubliable que ces solides guerriers simulant un combat acharné dans la poussière soulevée par leurs fringantes montures. Un bruit infernal, des visions fugitives, un grand tumulte, puis, soudain, le plus grand calme, tout est fini, on se demande si l'on n'a pas rêvé.

Mais je vais vous parler un peu du temps passé avec le Général LIAUTEY: Tout d'abord une anecdote qui situe bien le début de notre rencontre. Le général n'aimait pas être conduit par des militaires et, surtout, dans des véhicules militaires, il se faisait transporter par des pilotes civils au volant de sa grosse "COTTIN-DESGOUTTES". Mais un jour cette dernière étant en panne, il dut faire appel à nous pour le conduire à ORAN où on l'attendait de toute urgence, il aurait bien pris le train, mais il ne serait pas arrivé à temps. Il nous fait appeler et nous demande si nous nous chargeons d'arriver à Oran avant le train?? - "Mais bien sûr, voyons". Et nous partons, nous roulons bien et tenons une bonne moyenne (compte tenu de l'époque, de la route et du véhicule!) mais voici qu'à mi chemin, comble de malchance, nous crevons une roue. En ce temps-là c'était assez courant et le général avait même pris l'habitude, dans ces cas-là, de fumer une cigarette tout en marchant, et, lorsque la cigarette était terminée, il pouvait revenir à la voiture, en principe la roue était changée. Ce jour-là, il allume sa cigarette comme à l'habitude et va faire un petit tour à côté, à quelques mètres. Nous étions deux soldats mécaniciens dans la voiture. LORSQUE, comme il le dit lui-même, la cigarette commença à roussir la moustache, il revient vers sa voiture d'un jour. Il nous trouve tous les deux assis en train d'en griller une nous aussi, et il entre dans une colère noire: - "Nom de D... qui m'a fichu de pareil empotés, qu'est-ce que vous faites (plus exactement un mot moins correct synonyme de-agiter). Vous ne pourriez pas changer la roue, non?? Je vais vous s'occuper en rentrant, vous serez contents de moi.. Sans rien dire nous nous installons au volant et attendons les ordres. Le général voit que la roue est en place, il se radoucit et nous dit: - "Comment-avez-vous fait mes enfants??"

L'explication était simple, j'avais monté, quelques jours avant, des jantes amovibles sur notre taxi, et il fallait presque trois fois de temps pour réparer. Nous arrivons avant le train, bien que nous soyons parti après lui. Notre nouveau patron n'en revient pas d'être, malgré la crevaisson, deux heures avant le train. Il était très satisfait de nous et nous donna à chacun un billet de 800 frs. (n'oubliez pas que nous sommes en 1909, et que c'était une bonne récompense!!! Comme nous étions libres le soir, nous partons, mon copain et moi faire une virée et écorner, si possible, ces deux billets inespérés. Nous avons fait une toilette hative, et nous n'avions, comme renue que notre "bleu de chauffe", qu'importe, du moment que nous avons de l'argent en poche, Nous allons dans un grand restaurant où notre entrée ne passe pas inaperçue, dans l'état où nous nous trouvions!! Mais on payait 'cash', et si on nous demandait d'où nous sortions, il nous suffisait de dire que nous étions les chauffeurs du Général et tout allait, on se confondait en courbettes devant nous... Une autre anecdote de mon séjour avec LIAUTEY est moins agréable: Le mercredi 30 décembre 1908, à huit heures du matin, en mettant la voiture en marche, un retour de manivelle me brise l'avant-bras droit (un certificat d'origine atteste de cette blessure, tu l'as, Janot, dans tes archives). Je suis admis à l'hôpital, le médecin chef m'attache sur une chaise, les pieds, les bras, les jambes, je suis ficelé comme un saucisson; le 'toubib' me demande si je n'ai pas peur, je réponds non, il me prend la main et, d'un coup sec, par une forte traction il me remet le poignet en place: - "Avez-vous eu mal ?? - "Non, absolument pas, (alors que j'étais mordu les lèvres pour ne pas crier). Bon, on se reverra. On me met le bras dans une gouttière et j'attends que le temps passe. Quelques jours se passent, je sens que bientôt ce sera terminé, et, à l'instar de Perrette, je fais mes comptes: encore une semaine à l'hôpital, puis 15 jours pour revenir à Paris, un mois de convalescence, à nouveau deux semaines pour rejoindre mon corps!!! Voilà deux mois qui vont se passer pépère.. Mais, comme Perrette, il y a un mais.. Un beau matin les infirmiers viennent me changer les draps; on nettoie de partout, on astique, on brique. Que va-t-il se passer?? Vers 9h1/2 je vois entrer le médecin-chef, avec le général LIAUTEY, et ils viennent dans ma direction, le général demande au "Toubib" - Où est-il?? - Là mon général lui répond-on en me désignant; - "Combien lui faut-il de temps pour se remettre?? - Dix à quinze jours neviens. - "Bon, mettez-le moi sur pied au plus tôt, il me faut cet homme! Le médecin-chef s'approche de mon lit et demande à voir mon poignet, il le prend, va pour l'examiner, et, d'un coup très vigoureux, il tire de toutes ses forces et remet tout en place. Ah, cette fois, j'ai brié, même gneulé, crois moi. Ah, la vache, il m'avait bien eu, et pour me faire raler, en me quittant il me dit: "Vous l'avez senti cette fois?? Je fus très rapidement sur pied et continuai à conduire la voiture du général. Une petite parenthèse pour te dire que j'ai eu l'occasion de conduire des personnalités. Si mes souvenirs sont exacts, Mr COCHET qui était ministre des finances. Je l'ai emmené dans les Monts des BENI-SNACENE. Une autre fois, lors d'une tournée qui nous mena d'OUJDA à MEDRONA, en passant par BERKANE, MARTINPREY, PORT-SAID, NEMOURS, nous sommes passés au pied du palmier sous lequel le grand AB DEL KADER signa sa reddition.

Voici encore une anecdote très plaisante pour moi, car j'ai quand même passé de bons moments, tu verras au cours des textes qui vont suivre. - "En 1908, alors que j'effectuais une tournée avec un officier, que j'emmenais à Martinprey, nous nous arrêtons au poste de Berkane, c'est plus exactement un puits, gardé par un soldat, et ce soldat nous dit que, depuis déjà bien quelques jours on n'a plus d'eau. Il y en a dans le puits, mais on ne peut pas la tirer, on a beau s'évertuer à actionner le mandrin de la pompe "JAPY" rien ne coule du tuyau. Je jette un rapide coup d'oeil, trouvant assez anormale une pareille chose.. Je m'aperçois que le tuyau d'aspiration s'arrête un bon mètre au dessus du niveau de l'eau. Pas étonnant que la pompe ne marche pas, et je dis au gardien que la semaine suivante, à mon retour, je réparerai cela et qu'il y aura de nouveau de l'eau; ;..

Arrivé à destination, je peux m'occuper de chercher ce qu'il me faut pour la réparation promise, je trouve un tuyau de plomb qui fera mon affaire, la longueur et le diamètre doivent aller, je fignole un peu, je lime, je faise, je nettoie, et bientôt le tuyau est prêt à être installé, je peux avoir une lampe à souder et quelques outils indispensables pour mener à bien l'opération. Quelques jours après, Lacoste et moi reprenons le chemin du retour, et, en arrivant au puits, nous trouvons une grande animation, car c'est jour de marché. Nous sortons notre matériel, je descends une bougie dans le puits (pas folle, la guêpe) je m'attache une petite ficelle à l'avant-bras en recommandant à Lacoste de bien veiller, car, à la moindre anomalie je secouerai le bras et il pourra m'aider à sortir, et je lui recommande aussi, de faire la même chose s'il ne m'entend plus remuer, je n'ai pas envie de laisser mes os au fond de ce puits!! J'enjambe le bord au milieu d'une foule de curieux, comme le tuyau s'adaptait assez bien, au bout de 10 minutes, tout est terminé. Je crie à Lacoste de bien vouloir amorcer la pompe et d'actionner le mandrin pour voir si la réparation est bonne. En un tour de main il s'exécute, et j'entends que, à la surface, on crie on chante, ouh, ouh. Je remonte tranquillement et sort de mon puits, on se jette sur moi, on me soulève de terre, on m'étouffe presque, j'essaie bien de me dégager, mais je n'y parviens pas, Lacoste est obligé de faire appel à la troupe pour me dégager. Les arabes ne voulaient plus me lâcher, j'étais devenu un Dieu qui pouvait faire revenir l'eau en quelques minutes, alors que toutes leurs prières n'y avaient rien fait.. Pour ces gens-là, à cette époque toute intervention mécanique ne pouvait être qu'une action divine..

RETOUR A LA VIE CIVILE.

1909. Mon service militaire est terminé, je retourne en France avec la tête pleine de toutes les aventures que j'ai vécues depuis deux ans. Et je sais déjà une chose, mais je le sais très profondément, c'est que toute ma vie sera désormais liée à l'AUTOMOBILE. mais je ne savais pas avec quelle intensité elle le serait.. J'entre à la firme ARIEL, service aviation, et je participe, en tant que mécanicien à de nombreux meetings aériens, notamment à la NAPOULE. mais à cette époque, l'aviation en était vraiment à ses premiers pas, et c'était souvent qu'on "Cassait du bois" comme on disait.. à chaque vol il y avait des dégâts et cela coûtait horriblement cher pour réparer ce matériel. On travaillait dur, souvent on passait des nuits au boulot, et on attendait parfois la paye pendant longtemps. il n'y avait pas de la mauvaise volonté, mais le pognon manquait, et on ne pouvait pas en fabriquer. Je ne reste donc pas longtemps à cette maison, car un de mes copains m'a dit d'aller chez HINSTIN qui est directeur de chez "GREGOIRE", je vais donc le voir et lui fait mes offres de service. Il me demande ce que je sais faire?? Je lui réponds que j'arrive pratiquement du service militaire, où j'ai servi dans la 1ère Cie d'ouvriers de l'artillerie et notamment au Maroc en conduisant la première automitrailleuse avec le général LIAUTEY.

- "Vous avez 'fait' le Mroc avec Liautey?? Vous m'intéressez. Dites-moi, tenez-vous essentiellement à travailler à l'atelier?? - Ben, ma foi, pas spécialement.. Alors écoutez-moi, peut-être allons nous nous entendre. Je puis vous prendre à mon service à une condition: Accepteriez-vous d'être chez moi comme ouvrier spécialisé? de venir à votre travail comme les autres, mais pourriez-vous partir, le cas échéant, sous une heure, pour n'importe quel coin de France et même de l'étranger? Voyez-vous jeune homme, j'aimerais d'avoir un collaborateur à qui je puisse dire le matin en arrivant au bureau - "Il vous faut partir illico pour Marseille afin d'effectuer pendant trois ou quatre jours des essais sur un véhicule, ou pour Bordeaux, ou Tunis. Bref, un mécanicien qui puisse partir sans avoir à avertir, sa femme, sa mère, sa petite amie, sa belle mère ou sa concierge et retarder ainsi son départ d'un jour.. Pouvez-vous être cet homme???" Je tombais des nues, jamais je n'aurais même l'audace de rêver pareille chose;

Je crois que je l'aurais embrassé, je lui réponds: - "Mais bien sur, je suis libre comme le vent, et, si je m'engage avec vous, croyez-moi je ne reculerai pas. - "Très bien, je vous embauche à titre d'essais exceptionnels. Je ne pensais pas que de ce jour allait découler toute ma vie active, tu verras plus loin pourquoi..

Pendant quatre années je vais passer du bon temps, à travailler dur, mais à faire quelque chose qui me passionne, avec un patron qui sait ce qu'il veut, et qui connaît son métier sur le bout des doigts. Et il faudra la guerre pour nous séparer.

Mr HINSTIN part dans l'aviation, moi dans l'artillerie, mais, en nous séparant, il me fait promettre que, si, vraiment un jour je suis embêté je l'avertisse, qu'il pourra certainement me tirer d'affaire, il fera tout ce qui est en son pouvoir. Et nous partons chacun vers notre destin. Comme tous les poilus j'ai de bonnes et de mauvaises fortunes, tout se passe à peu près bien jusqu'au jour où:

Nous étions au camp de MAILLY, près de Bourges, et nous nous trouvions un copain et moi, de garde au bout du camp. Vers le soir, trouvant que tout est bien calme, nous attendons que l'on vienne nous relever. Mais l'heure passe et personne ne vient. Je prends la bicyclette et vais au poste de garde à 3 kms environ. En arrivant, je suis étonné du calme qui règne dans le camp. Je ne trouve qu'un adjudant et deux trouffions qui me demandent ce que je fous là?? Ben, nous sommes de garde à l'autre bout du camp, là-bas, et on n'est pas venu nous relever, je venais voir ce qu'il se passait?? - "Mais malheureux, tout le monde est parti, les allemands sont à moins d'un kilomètre d'ici, fous-moi vite le camp. - Je suis soufflé, il y en a qui sont gonflés tout de même, nous laisser seuls comme ça. Mais je ne peux pas laisser mon copain qui m'attend tranquille là bas? - "Faites comme vous voulez, me disent-ils, nous on se tire. Et je repars à vélo chercher mon copain et nous retournons le plus rapidement possible. Cette fois, au retour, nous ne trouvons plus personne. Nous continuons notre route pour nous éloigner des "Fritz", nous croisons un groupe de soldats égarés qui se sont installés pour passer la nuit, nous restons avec eux. Le lendemain, nous inspectons un peu les environs, nous apercevons sur une falaise, à environ un kilomètre de nous des hommes, des chevaux du matériel. Le sergent nous dit que ce sont les unités d'un de nos régiments d'artillerie qui sont un peu aurepos. Nous vaquons à nos occupations, lorsque tout à coup arrive un lieutenant, accompagné de quelques hommes, il se met à pousser sa "gueulante", qu'est ce qu'on fait là à moins d'un kilomètre des boches?? (c'était eux sur la falaise, pas les nôtres. Il nous fait déguerpier au plus vite et une nouvelle fois, nous avons passé bien près de la catastrophe. Deux fois en moins de 24 heures, cela fait un peu trop. J'en ai ras le bol de cette vie. Je décide de contacter HINSTIN, il était sergent aviateur à la V.29 et il s'arrangea avec le capitaine SOURDEAU pour que je sois muté directement dans l'aviation. Il vint lui même me chercher à BOURGES, et c'est ainsi que je quitte l'artillerie pour l'aviation.

Un copain, qui était pilote, m'emmène un jour avec lui sur un "BLERIOT" monoplace pour me donner le baptême de l'air. Comme il n'y a qu'une place, je m'installe à califourchon sur le réservoir d'essence, malgré ma petite taille j'ai tout le buste dehors, au grand air. Nous décollons. Je trouve cela plaisant, ce n'était pas très confortable, mais j'étais aux anges. Au bout de quelques minutes, mon copain commence à faire de descentes en piqué, des remontées, des virages serrés, piqués. Crois-moi Janot, comme j'étais installé, je commençais à avoir le coeur qui faisait roue libre. Nous atterrissons, ouf. Moi qui avait "seringué" mon ami pour prendre le baptême!!!! Alors, me dit-il, content?? Oui. - "Tu veux qu'on recommence?? - "Si tu veux!! (heureusement qu'il ne m'avait pas pris au mot!! Mais j'étais emballé pour l'avion et ne rêvait que de piloter à mon tour. Avec HINSTIN j'avais deux solutions, il me l'avait dit: Où tu restes ici à l'atelier où tu viens avec moi au front.

J'opte pour cette dernière proposition, espérant bien, d'ailleurs devenir pilote. Je fais une demande, car cela ne me plaisait pas d'être mécano, je voulais voler et de mes propres ailes, au sens du mot;

J'attends une réponse qui ne vient pas, je renouvelle ma demande, toujours rien. Zut, alors. Trois, quatre fois je fais ma demande. Zéro. Je décide d'aller voir moi même le capitaine, et je lui fais part de mon étonnement?

"Ecoutez-moi, voulez-vous me dire combien il faut de temps pour faire un pilote??" - "Je pense que dans un ou deux mois cela doit aller.

"Très juste me dit-il. Et pour former un mécanicien??" Un bon mécano d'aviation. - "Plus de six mois très certainement!!" - "Et oui, c'est bien cela et voilà pourquoi toutes vos demandes sont passées au panier, là dans la corbeille à papiers à côté de vous.

Voilà pourquoi je ne suis jamais devenu aviateur.

Je suis envoyé en stage à l'usine Lorraine où je deviens, par la suite chef du banc d'essais. Nous travaillons sur les nouveaux moteurs 12 cylindres en V de 480 chevaux. De la belle mécanique pour l'époque.

Tiens, je vais te raconter comment NUNGESSER a abattu son premier avion ennemi. - Nous étions au TOMPLAIN près de Nancy, au terrain d'aviation, à travailler la mécanique dans les ateliers. Un jour, un des pilotes que nous appelions le "vieux" (dame il avait 40 ans!!) atterrit et arrive vers nous en rouspétant, en bon "juteux" qu'il était. Un jeu ne qui était par là lui demande ce qu'il y a qui ne tourne pas rond? C'est ce putain de zinc qui ne veut pas monter, il plafonne à moins de 1.000 mètres. Impossible d'aller plus haut. - "C'est que tu n'y comprend rien lui dit le jeune (qui n'est autre que NUNGESSER, ce pilote qui sera célèbre quelques années plus tard,) Je te parie que si je le prends j'é passe aisément les 1.000 mètres. Ces paroles ne plaisent guère au 'vieux', quoi, ce blanc bec voudrait lui en remonter?? Il l'a connu pourtant sa "Cage à Poules" Voisin. et il sait ce qu'elle a dans le ventre. Le pari est tenu, ce sera une caisse de champagne, tout le monde en profitera. Le lendemain on sort le Voisin du hangar, le mécano fait les pleins, Nungesser s'installe aux commandes, vérifie les organes, et s'en va chercher son casque. Le mécanicien lui demande ce qu'il doit mettre comme munitions? - "Rien, je ne vais pas pour me bagarrer, le temps de monter à 1.000 mètres et je retourne. Et ce soir, à nous le champagne. Malgré tout le mécano enfle une bande dans la mitrailleuse, et quelques minutes plus tard, notre jeune ami décolle. Il nous fait un grand bonjour qui nous met déjà l'eau à la bouche pour ce soir. A peine at-t-il tourné au bout du terrain, que nous voyons arriver une patrouille de chasseurs allemands, des 'AVIATIC', avions beaucoup plus rapides que le coucou de Nungesser. Il les a vus lui aussi, et il tente de fuir vers le nord, mais deux appareils se détachent, et l'un d'eux tire une rafale, puis fonce sur le Voisin, comme il passe à la portée, Nungesser lui lâche une bonne giclée et décroche, l'ennemi ne réagit pas, il essaie au contraire, de se tirer, (nous saurons, plus tard, que le tir avait touché l'observateur mitrailleur, aux deux bras et perforé en plusieurs endroits les carburateurs). Nungesser, moins rapide est, doit couper la retraite de l'Aviatic, coûte que coûte, il semet à zigzaguer devant lui et le contraint d'atterrir entre les 2 lignes, en deça d'un ruisseau qui sépare les tranchées. Nos deux allemands n'attendent pas plus longtemps, ils sautent à terre, franchissent le petit ruisseau et filent vers leurs lignes. Les fantassins de chez nous sont assez embêtés par ce 'taxi' qui est venu se garer là mais ils ne peuvent pas le laisser car les autres vont vite revenir le chercher. Deux soldats, couverts par leurs camarades, vont, en rampant, attacher une corde à l'avion, et, de l'intérieur des tranchées, ils le ramènent de notre côté. On nous a avisé que nous avons à récupérer le zinc, à la nuit, nous arrivons avec un camion, tous phares éclairés, et nous nous faisons accueillir plutôt fraîchement par le capitaine des "biffins". Nom de vaches, z'êtes pas fous, voulez vous faire zigouiller!! Effectivement c'était dangereux, mais nous n'y étions pour rien, on ne nous avait pas dit si l'avion se trouvait à 100 mètres ou à deux kilomètres!! Nous amarrons vite une corde, nous le tirons derrière un petit bois à quelques centaines de mètres, nous démontons le tout, et emportons le coucou à Nancy où il sera exposé.

Nungesser n'a pas gagné son pari, mais il a abattu son premier avion. Et nous, nous attendons toujours le champagne... Hélas..

Finalement, j'ai passé la guerre sans encombres et suis retourné en bon état.

Je m'aperçois que j'ai oublié de vous dire qu'en 1914 avant les hostilités, j'ai fait des courses en auto, notamment avec Philippe de Maîne, nous affectuons le Tour de France Automobile sur une 'GREGOIRE'

APRES LA GUERRE...

Aussitôt revenu à la vie civile, je retrouve HINSTIN et je travaille à nouveau pour lui. Quelques courses de ci de là et nous arrivons à un tournant décisif de ma vie.

Un nouveau constructeur, André CITROEN vient de sortir une voiture révolutionnaire pour l'époque, la B.2. Hinstin est emballé par cette machine et il n'hésite pas une seconde, il cède son affaire chez GREGOIRE à la Société "La Fournaise", qui va continuer à fabriquer, et, lui devient concessionnaire exclusif de Citroën pour la Seine et la Seine et Oise. A cette époque-là, un ancien mécanicien du tsar, un nommé KEGRESSE, vient d'inventer une chenille en caoutchouc, qui a pratiquement les mêmes avantages que la chenille en acier utilisée sur les chars d'assaut, mais qui a une bien plus grande souplesse d'utilisation, et elle nécessite beaucoup moins de force du moteur. Il a obtenu un brevet pour cette invention. Il connaît un concitoyen CHOWB, celui-ci est un ami de Hinstin, les deux hommes se rencontrent, ils mettent au point un programme d'action, je suis d'rolement intéressé par cette affaire et je m'emploie à fond pour le montage. Bientôt, la première chenille pour la neige est prête à rouler. Nous l'expérimentons sur des tas de sable en bordure du canal qui longe l'usine "La Fournaise". des journalistes sont venus assister à ces essais, et ils ne manquent pas de donner force détails dans les journaux. André CITROEN apprend l'existence de ce véhicule, il demande à Hinstin s'il ne serait pas possible de faire une deuxième démonstration le dimanche suivant, dans la matinée, de sorte que ses ingénieurs puissent assister à des essais.

Le dimanche, donc, Citroën et son 'staff' sont là, et nous pouvons leur présenter trois voitures à chenilles, une est conduite par Kégresse lui même, une par son fidèle 'bras droit' Grangirard, et l'autre par moi. Après les essais je suis obligé de rentrer ma voiture au garage pour y démonter le carburateur qui s'est bouché. Citroën me suit et me demande ce qui ne va pas. Je lui dis que c'est le carburateur et il reconnaît que ce n'est rien. Voyant Hinstin qui arrive, il lui dit: -"Mon ami, maintenant tout ça est à moi, je ne le quitte plus. J'achète le brevet, les voitures et les mécanos. Quelques jours plus tard, nous partons au Mont Revard pour faire des essais. Tout se passe très bien et nous rentrons à Paris, ravis de ces essais. Arrivés dans la capitale nous nous arrêtons d'abord chez Citroen pour lui rendre compte de nos essais. Kégresse, Hinstin et Ferraci entrent au service de Citroen au printemps de 1921, tandis que moi, n'ayant pas eu le temps de mettre mon successeur au courant pour l'usine "LA FOURNAISE" je dois rester jusqu'en juillet avant d'aller rejoindre mes camarades. Je suis engagé par André CITROEN comme démonstrateur-essayeur inspecteur des chenilles..

LES BELLES ANNEES ET LA GRANDE AVENTURE.

Ahors va commencer pour moi une période exceptionnelle. Nous partons au Sahara effectuer les premiers essais importants, nous n'avons que deux voitures, une conduite par mon ami PRUD'HOMME, que tu connais bien et l'autre par moi. Nous expérimentons un peu tout, c'est ce qu'on appelle des essais d'usine. Un mois après Fernand BILLY vient nous rejoindre avec une troisième voiture qui a déjà subi quelques modifications et améliorations. Nous continuons à rouler dans le désert, serpentant à droite et à gauche et c'est à ce moment que Prud'homme va mettre en place le fameux "bidon V" dont on parlera tant après..

Mais avant que Fernand soit avec nous il nous est arrivé une aventure assez cocasse, et qui prouve à quel point les populations africaines pouvaient être abruties par leur croyance, d'ailleurs tu te souviens du mystère de puits de 'Berkane'!. Donc, nous n'étions alors qu'avec deux voitures et, un jour, après OUARGLA au Puits de "Square-Bresson" nous rencontrons une troupe d'une dizaine de personnes, parmi les quelles se trouvait une "jeune dame" d'au moins 70 ans!! Tout ce monde était avec une vieille camionnette poussive, cahotante, cabossée, elle chauffait terriblement, nous dit-on. le chauffeur, avec un fort accent italien nous apprit que "Es una buona meccanica, ma, el motoré bouilloné, bouilloné". Nous leur déconseillons de continuer leur route dans ces conditions, avec un tel engin, mais ils pensent qu'en ne pas roulant trop vite tout se passera bien, la nuit, le moteur ne chauffe pas trop. Ils partent dans la nuit, joyeux comme on peut l'être quand on est inconscients. Le lendemain, alors que nous roulons depuis déjà une bonne heure, nous retrouvons la vieille camionnette abandonnée, au bord du chemin, légèrement en contre bas. Nous nous arrêtons, aperçons de tous les côtés, rien. Nous actionnons nos "klaxons", pas plus de réponse, nous tirons des coups de feu en l'air, puis une fusée éclairante. Pas plus de succès. Bah, il ne doit personne y avoir dans le secteur. Nous continuons notre chemin. Quand nous avons fait une dizaine de kilomètres, nous apercevons dans le lointain, sur la droite, comme une tache sombre, cela ressemble beaucoup à une troupe en marche, nous nous approchons encore un peu et nous pouvons mieux distinguer. En effet, ce sont nos marcheurs, nous tirons un coup de feu en l'air, nous stoppons, le groupe s'arrête net. Nous reconnaissant, tous arrivent en courant, et ça cavalait, tous essoufflés, suant, haletant ils grimpent sur nos deux voitures. Nous leur donnons à boire et leur expliquons que nous ne pouvons pas tous les emmener, les voitures seraient trop chargées. nous leur proposons de leur laisser de quoi boire et manger, nous emmenons avec nous la moitié de l'équipe, et nous revenons demain chercher le reste. Tu parles!!! aucun ne veut descendre des véhicules, on les tueait sur place plutôt que d'abandonner les chenilles. Ils étaient partis à pied espérant rejoindre TOUGGOURT à plus de 100 km, ils en avaient déjà par dessus les oreilles, ils venaient de trouver un moyen pour rentrer, sans marcher, ils n'allaient pas le laisser. Bon, restez donc, on verra. Mais avec toute cette surcharge, les chenilles peinaient, au bout d'une heure environ, nous cassons une chenille d'entraînement, nous la remplaçons aussitôt et repartons, hélas, une dizaine de km plus loin, elle casse de nouveau. Que faire?? Avec Roger (Prud'homme) nous décidons d'en fabriquer une, nous trouvons un poinçon en acier, dans notre trousse, nous l'ajustons au mieux, nous le montons en espérant que la malchance s'arrêtera là. Pendant que nous nous "escrimions" à réparer, un marabout qui faisait partie du groupe se prosternait à côté de nous, et ALLAH!! Allah, et des prières en veux-tu en voilà. Finalement la clavette de fortune remontée, nous partons. Car le gars commençait à nous courir, il nous empêchait de bosser, il embrassait la roue, la clavette, la terre, etc!! Le voyage de retour se passe bien et nous arrivons sans encombre à TOUGGOURT. A peine avons-nous mis pied à terre que mon grand escogriffe s'incline à nouveau, il réunit tout le monde recommence ses salamalecs, prend un air imposant, il proclamait partout que c'était Allah qui les avait sauvés de la mort, qui avait fait tenir la clavette et permis à l'auto d'arriver ici... Nom de D...u, avec ce que nous avons passé, Prud'homme et moi à cause de ces lascars, il fallait remercier Allah. Je te jure que parfois il faut une drôle de patience pour ne pas envenimer les choses et j'ai appris encore plus dans les 15 années qui suivent....

Lorsque Billy est venu nous rejoindre, nous avons roulé encore les trois voitures ensemble, puis un jour nous avons reçu un mot nous disant que, tel jour, au bordj d'Inifel, deux autres voitures viendraient nous rejoindre, conduites par Laurice Milly (le frère de Fernand) et RABAUD, avec qui nous roulerons encore plusieurs fois au cours des futures croisières de Citroën. Nous quittons donc In-Sallah et nous dirigeons sur Inifel pour y attendre nos camarades.

Ils arrivent à la date prévue, ils ont des machines sérieusement modifiées; alors que les autres n'ont que trois galets de roulements, les leurs en possèdent quatre, et c'est très, très important. Nous réparons d'Inifel le lendemain matin, et c'est là que nous allons faire la plus grosse bêtise de notre vie. (Penaud emploie un mot moins français mais beaucoup plus énergique). Nous parions de rester le plus longtemps possible sans boire. "mais qu'est ce qu'on peut être... quand on est jeune. A 11 heures, alors qu'il y a déjà plus de 5 heures qu'on roule, Roger et moi commençons à ressentir des symptômes pas très rassurants. On résiste encore une heure puis halte-là la bêtise on boit un coup. Tant pis pour le pari. Georges ESTIENNE se moque de nous et nous dit qu'il continue, lui. Vers trois heures de l'après midi Maurice BILLY saute une bande (chenille en caoutchouc) il va pour la remettre, Estienne saute de la voiture pour lui donner un coup de main, il se fout la gueule par terre et ne bouge plus. Nous le relevons, nous lui passons des chiffons mouillés sur les lèvres (et oui, Janot, c'est tout ce que nous avons). Nous tentons tout, mais nous n'avons pas de médecin avec nous. Nous commençons à trouver le temps long, avec notre copain inerte. Il nous faudra plus de 20 minutes pour le ramener, un peu, à la vie... Cela nous aura servi de leçon, par la suite, dans toutes nos expéditions nous avons toujours bu suffisamment-lorsque nous avons de quoi-...

Lors de ces premiers essais au Sahara, il nous en est arrivé de toutes les couleurs. Ecoutez plutôt:
Un jour, nous accions un balancier qui supporte les galets de chenilles, cette pièce étant en alu, ne résiste pas suffisamment au dur travail qu'elle a à fournir. Nous sommes bien embêtés et il nous faudra faire quelque chose, mais quoi?? Si nous étions en France, la solution serait très simple, un coup de fil à un garage et le tour serait joué. Mais nous sommes dans le désert, il faut faire avec ce que nous avons. La veille j'avais repéré, près d'Inifel, (je dis repéré, en fait je l'avais bel et bien récupéré) une barre de fer qui provenait des débris d'un des avions de l'escadrille du Général VILLEMINE. Cette pièce sérieusement modifiée, pourrait nous servir il suffisait de la chanterner, la percer, lui donner la forme voulue et l'ajuster sur la voiture simple en somme. Pourvue d'avoir une forge, et, dans le désert nous n'en avons pas. on va en faire une. Nous creusons dans le sable, un trou qui sera le foyer, nous tassons bien le tout afin que le bord résiste bien. Deuxième élément, le charbon. ce matin le bougnat ne nous a pas livré. On va aussi fabriquer le charbon. Nous allons récupérer des "ladrines" ces racines que l'on trouve, parfois, dans les oueds desséchés et nous allons les traiter à la manière des boulangers, à l'étouffée. cela nous prend encore pas mal de temps. Nous avons finalement une jolie proportion de charbon de bois (Oh, pas des tonnes!!!). Il ne nous reste qu'à confectionner le soufflet de forge, ou le ventilateur, au choix. Je me souviens du système qu'employait ma grand mère, je me met au boulot et fabrique un appareil des plus bizarres. avec deux petites "peaux de bouc" qui nous servent pour transporter l'eau je vais monter quelque chose de 'champion'. Je perce au bout, deux petits trous en forme de languettes qui serviront de clapets, j'enfile dedans un morceau de tuyau d'essence en cuivre, je fixe autour de mes outres des ficelles et des lanières, pas trop serrées afin que la main puisse passer, et voilà le soufflet prêt à fonctionner, j'appuie de la droite, je lâche la gauche, j'appuie de la gauche, je lâche la droite, etc. Et ça marche!! Encore quelques heures de travail pour percer la pièce à la chignole à main, ce jour là il devait y avoir une grève à l'E.D.F, car nous n'avons pas de courant!! Et nous sommes parvenus à nous dépanner avec ces moyens de fortune aptes à faire rire les gens (tant mieux d'ailleurs si je vous ai fait rire, c'est mon seul but).
Mais j'ai appris, lors de mes autres expéditions qu'il ne faut jamais se décourager, jamais s'énervier, toujours penser qu'il n'est pas de panne irréparable. Nous sommes toujours venus plus facilement des ennuis mécaniques que des em...nts administratifs. pardon messieurs le haut placés!!!!!!!

Après nos essais au Sahara, qui avaient pour but de modifier le plus possible les auto-Chenilles, afin qu'elles soient capables de passer partout, nous reprenons le service démonstration. Un jour que nous sommes allés faire ces démonstrations chez notre concessionnaire à GERARD MER, Mr POIREAU-GAUBERT, je reçois un télégramme signé HINSTIN-KEGRESSE conçu en ces termes: "Rentrez immédiatement". Comme ce message m'était adressé personnellement, je crains que des difficultés ne soient survenues chez moi. Ma femme est-elle malade, mon fils?? Je saute dans le train et arrive directement à la maison en pleine nuit. Mon épouse s'inquiète en me voyant rentrer à ces heures, je la questionne à mon tour, elle me dit que tout va bien à la maison. C'est donc à l'usine que l'on a besoin de moi. Je dors un peu et, à 8 h précises je suis chez mes patrons. Au bureau, où je demande ce qui se passe, on me dit de revenir l'après-midi qu'on m'expliquera tout. Je reviens donc à 14 heures, dans le bureau il y a déjà ESTIENNE, HINSTIN KEGRESSE, un quart d'heure après arrive André COTROEN, accompagné de Mr HAARDT. Notre patron s'avance vers moi et commence par me présenter ses condoléances. (je venais de perdre ma mère pendant que j'étais au Sahara en essais). Ce n'est tout de même pas pour ça qu'on m'a fait revenir?? Il dit quelques mots aux autres puis revient vers moi: - "Maurice, vous venez d'effectuer de longs essais de nos chenilles dans le désert, tout s'est bien passé on peut dire. Vous savez, je crois tout ce qu'il y a de bon et tout ce qu'il faut encore modifier. Alors répondez-moi franchement - La traversée du Sahara est-elle possible avec nos véhicules?? - "Mr Citroën, cette traversée serait peut-être se faire si on prenait la peine de... - "Pardon, mon ami, vous avez certainement mal compris ma question (il me semblait pourtant avoir bien compris), lorsque je pose une question, je veux qu'on me réponde par oui ou par non, je repose ma question: Pensez-vous que... etc.. Cette fois j'ai compris ce qu'il veut, et, me redressant de toute ma petite taille, je le regarde droit dans les yeux et lui dis sans broncher: Oui, c'est possible. - "Très bien Messieurs, alors au travail, pas une minute à perdre, nous allons nous mettre aux préparatifs et je veux que, chacun en ce qui le concerne ne pense plus qu'à cela. Il n'y avait rien à ajouter, d'autant que notre patron se levait et nous saluait, au revoir messieurs.. Mr HAARDT me demande quelle est la voiture qui a parcouru le plus de km dans le désert, je lui dis que c'est la mienne. Bon, nous allons la voir..

Une quinzaine de jours plus tard nous étions en démonstration chez un concessionnaire non loin de Paris, lorsque je reçois encore un télégramme: "Rentrez immédiatement". Je me présente à HINSTIN qui me dit n'être au courant de rien, mais que je sois à 2 heures précises au bureau de HAARDT, Quai de Javel. Avec 5 minutes d'avance j'entre dans le bureau, il n'y a que le secrétaire de Haardt, Mr BODIN. Je prends un cahier et je vais m'asseoir tout au fond du bureau, assez caché, et j'attends me faisant tout petit, car j'étais nouveau dans la maison et je me demandais bien ce qui allait encore m'arriver?? Bientôt le bureau commence à s'emplir, nous sommes près d'une dizaine, et voici que Mr Haardt entre. Tout le monde se lève, il nous salue également, et, en prenant place à son bureau je sens que son regard pèse sur moi bien que je sois à moitié caché dans mon coin. - "Vous savez pourquoi je vous ai fait venir! (moi non) nous allons organiser quelque chose de grandiose, quelque chose qui marquera dans les annales de l'automobile, ce sera certainement une très grande et très belle aventure, je compte sur le dévouement de chacun de vous et sur l'abnégation de tous, , , etc.. etc.. Puis il s'arrête, me fixe intensément et me dit, en me faisant signe du doigt: - "Vous, venez ici, venez à mon bureau. Ah, non de Dieu, je n'en ai jamais pas latge, je me sens rougir jusqu'à la racine des cheveux et je m'avance..

- "Voyons, Penaud, (il ne m'appelait pas encore par mon prénom à cette époque) ne vous émotionnez pas, ressaisissez vous, et dites moi, bien tranquillement quels ont été les plus gros ennuis que vous avez eu sur les chenilles lors de vos essais en Afrique? En un pot, quelles sont les pièces les plus fragiles et qui mériteraient d'être revues?? Je commence à revenir un peu sur terre..

Du moment que l'on me demande de parler mécanique, je me trouverais devant le Pape que cela ne me démonterait pas. Et je me mets à énumérer toutes les pièces ou parties de pièces qui nous ont donné du souci. Et, à chaque fois, Mr Haardt tire de dessous son bureau, la pièce incriminée, et il la donne au chef du service intéressé en le priant de bien vouloir faire le nécessaire pour que cela tienne le coup. J'étais stupéfait, comment avait-il pu connaître tout cela avant que je ne lui en parle??? Simplement parce qu'il avait démonté toute ma voiture et il s'était ainsi rendu compte de ce qui s'était anormalement usé. Quand tout fut terminé il recommanda à chacun de s'activer dans son domaine respectif, puis il me dit que je n'aurai qu'à veiller, dans les différents services à tout soit fait pour le mieux.

Voilà comment fut mise sur pied la première grande expédition à travers le Sahara faite par des véhicules à moteur. J'ai compris ce jour-là, qu'avec des hommes de la trempe de Haardt on pouvait remuer les montagnes. Les années qui suivirent me montrèrent que je ne m'étais pas trompé..

PREMIERE TRAVERSEE TOUGGOURT-TOMBOUCTOU.

Le parcours de l'expédition est fixé dans ses grandes lignes, le point de départ est Touggourt, dans la région comprise entre le HOGGAR et le puits de TIN-ZAOUTEN, région pratiquement encore inexplorée, il faudra se conduire uniquement à la boussole. Pour le ravitaillement, deux groupes sont prévus, le premier composé de trois voitures aura sa base à TOMBOUCTOU, les véhicules seront amenés là par mer, jusqu'à DAKAR et l'essence sera distribuée aux postes de KIDAL et, si possible, TIN-ZAOUTEN. Le 2° groupe sera au départ à Touggourt et approvisionnera les postes de OUARGLA, INIFEL et IN-SALAH. La mission est composée de 4 voitures du type bien connu de chez Citroën. On a simplement supprimé le démarreur, et adjoint une démultiplication au pont arrière ce qui donne six vitesses échelonnées de 3 à 40 kmh. Les voitures de ravitaillement comportent une banquette de deux places, pour le conducteur et le guide, et, à l'arrière une plate forme sur laquelle sont fixés des futs métalliques de 200 litres contenant l'essence. Ces ~~les futs~~ futs sont placés dans les postes pour ravitailler la mission. Deux de ces voitures n'ont que deux futs, le reste du chargement étant constitué par des coffres contenant les pièces détachées, des vivres et des munitions. Le ravitaillement du groupe de Touggourt était, en outre, accompagné d'une voiture du même type que celles de la mission, la protection étant assurée par les mousquetons dont sont munis les conducteurs et par une mitrailleuse d'aviation montée sur l'une des voitures. Les véhicules de la mission ont également une banquette à deux places à l'avant, et comportant un retrait au centre, pour le transport éventuel d'un troisième passager. La plate forme arrière, est composée de deux réservoirs de 150 litres chacun sur lesquels est placée une caisse en aluminium, à compartiments, s'ouvrant à droite comme à gauche et renfermant: vivres, munitions, outillages, pharmacie, pièces de rechange, etc, etc. Une voiture est équipée d'un matériel de cinéma, pour la prise de vue. Enfin, deux réservoirs de 60 litres chacun permettent d'affronter la traversée du TANEZROUFT pendant laquelle on ne rencontre aucun puits. Une tente est attachée à la partie supérieure de la voiture, elle se déploie en quelques instants, elle est complétée par des lits pliants, en duralumin, des sacs de couchage, des couvertures, qui sont nécessaires en raison de la baisse brutale de température dès le coucher du soleil. Les difficultés prévues sont très grandes et très variées, car les voitures devront effectuer 3.000 kilomètres absolument livrées à elles mêmes, sans pouvoir espérer aucune aide quelconque, de qui que ce soit. Les mécaniciens ont été triés sur le volet pour résister aux fatigues de cette longue randonnée et tout le personnel sera soumis à une discipline strictement militaire. Ceci est primordial et on peut dire que c'est la condition peut-être essentielle de la réussite de l'expédition.

Mais, après ces renseignements techniques sur les véhicules, redonnons la parole à Maurice qui sait bien nous raconter des anecdotes, Et songez que 80% au moins de ce que vous lisez n'a jamais été édité étant des souvenirs personnels de PENAUD.