Jules VEDRINES (1881-1919)

Pilote

Charles Toussaint, dit Jules, VÉDRINES est né le **29 décembre 1881** à 10 heures du matin, avenue de Paris (devenue avenue Wilson) à Saint-Denis dans le département de la Seine (devenu la Seine-Saint-Denis).

Il est le cinquième enfant de François VÉDRINES, entrepreneur de couvertures, 36 ans, né le 8 juillet 1845 à Saint-Flour dans le Cantal et d'Irma Victoire Théodorine TRICOT, blanchisseuse, 32 ans, née le 14 décembre 1849 à Paris 5e. Du couple, marié le 21 août 1869 à Paris 18e naissent à Saint-Denis, sept enfants (dont deux deviendront pilotes) : Jean le 27 juillet 1872, François le 20 mars 1875, Louise le 14 mai 1877, Irma le 22 mai 1879, Jules (*) le 29 décembre 1881, Pauline le 5 décembre 1883 et Emile (**) le 27 décembre 1886.

(*) **Jules** VÉDRINES obtient son brevet de pilote civil en 1910 et militaire en 1914. Marié et père de quatre enfants, il se tue à l'âge de 37 ans, le 21 avril 1919, dans un accident d'avion à Saint-Rambert-d'Albon dans la Drôme.

(**) **Emile** VÉDRINES est breveté pilote civil n° 536, le 1er juillet 1911. Soldat au génie, il obtient le brevet de pilote militaire n° 481, le 2 septembre 1913. Marié, il se tue à l'âge de 27 ans, le 1er avril 1914, dans un accident d'avion au cours d'un entrainement à Reims dans la Marne.

En **1894**, Jules après son certificat d'études primaires, dès l'âge de 13 ans, travaille avec son père sur les toitures.

De la classe **1901**, il passe le conseil de révision, à 20 ans, comme tout jeune homme de son âge. Sous le matricule n° 178, son signalement indique : cheveux châtains, yeux gris-bleu, front ordinaire, nez moyen, visage ovale, taille 1,64 mètre. Degré d'instruction « 3 » sur 5 *(sait lire, écrire et compter).* Profession plombier.

La subdivision de Versailles l'exempte de service militaire. En **1902**, il est de nouveau exempté pour « affection cardiaque ».

Jules VÉDRINES, mécanicien, 26 ans, se marie le 24 octobre **1908** à Colombes dans les Hauts-de-Seine avec Amélie Mélanie, dite Noémie, LEJEUNE, teinturière, 24 ans, née le 26 mars 1884 à Paris 16e. Les parents de Noémie ; Jean Baptiste Alfred LEJEUNE et Sylvaine MERLIÈRE sont natifs de Bussière-Dunoise dans le département de la Creuse où ils sont nés et se sont mariés. Jules et Noémie auront quatre enfants ; Jeanne Noémie, dite Nénette, née le 3 juin 1910 à Colombes dans les Hauts-de-Seine, Suzanne Irma et Henri Jules (jumeaux) nés le 19 novembre 1911 à Neuilly-sur-Seine, puis Emile Charles le 2 janvier 1915 né à Limoux dans l'Aude.

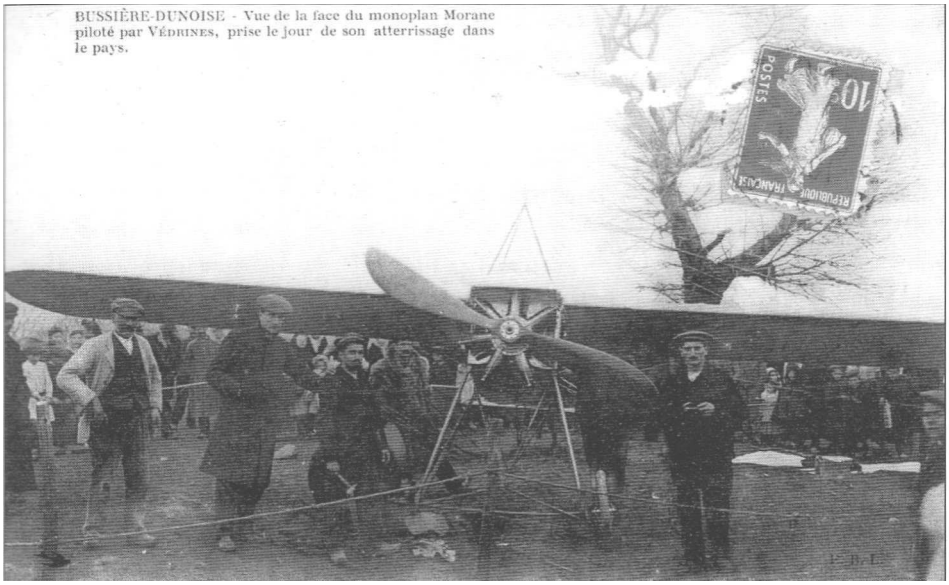
Jules travaille comme metteur au point aux usines de moteurs Gnome et devient en **1909** le mécanicien de l'avion de l'acteur et pilote anglais Robert LORAINE.

Le 7 décembre **1910,** Jules est breveté pilote civil, n° 312, à l'école de Pau sur avion Blériot, et ceci au terme de sa 5e leçon et de 8 jours d'école. Il accomplit un grand nombre d'exploits aéronautiques. Pour n'en citer que quelques uns ;

Le 27 janvier **1911,** il effectue un vol ; Juvisy, Chartres, Trappes, Juvisy, représentant le premier grand voyage de 250 km sur un avion biplan du constructeur Ambroise GOUPY (1876-1951). Puis en mars **1911** c'est un vol de 293 km de Paris à Poitiers, un record.

Jules tente le 2 avril **1911** le raid Paris/Pau. Arrivé à Varennes-sur-Allier, il s'octroie un petit crochet pour atterrir à Bussière-Dunoise en Creuse *(photo ci-après, Jules à gauche et son mécanicien Marcel GUILLAIN, à droite*). Sur cette commune villégiaturaient, dans sa famille, sa jeune épouse et leur bébé « Nénette ». De fortes chutes de neige empêchent, le lendemain, le décollage de l'appareil. Ce dernier doit alors être démonté et rapatrié sur Paris par voie de chemin de fer, avec Jules et Marcel. *Pour les 80 ans de cet événement, une stèle est érigée à Bussière-Dunoise, sur le lieu où Jules a posé les roues de son monoplan Morane.*

Du 21 au 26 mai **1911,** c'est la 1ère course internationale entre capitale : Paris/Madrid, via Angoulême et Saint-Sébastian. Au départ d'Issy-les-Moulineaux, cette course est gagnée par Jules sur monoplan Morane-Borel.



BUSSIÈRE-DUNOISE - Vue de la face du monoplan Morane piloté par VÉDRINES, prise le jour de son atterrissage dans le pays.

Il arrive seul des 10 partants en ayant effectué le parcours en 37 h 27 dont 14 h 55 de vol. Il est le second aviateur français, après Blériot vainqueur de la Manche, à réaliser une performance de portée internationale.

Du 18 juin au 7 juillet **1911** est organisé le « Circuit européen » en 9 étapes ; Paris, Liège, Spa, Liège, Utrecht, Bruxelles, Roubaix, Calais, Londres, Paris, d'une longueur totale de 1 600 km. 68 avions sont engagés. 3 accidents mortels sont à déplorer. Jules, alors âgé de 29 ans, termine 4e derrière André BEAUMONT (31 ans), Roland GARROS (22 ans) et René VIDART (21 ans).

En juillet **1911**, le « Tour d'Angleterre », cette épreuve comporte comme la précédente un circuit de 1 600 km, Jules se classe immédiatement derrière André BEAUMONT, qui est meilleur navigateur. C'est une grosse déception pour Jules qui n'empoche que 200 Livres sterling au lieu des 10 000 £ réservées au vainqueur.

Jules, en tentant la « Coupe Michelin » le 9 août **1911,** réalise un vol record de 811 km dans la même journée.

Le 16 août **1911**, il est blessé légèrement à l'arcade sourcilière suite à une panne moteur. Il a du se poser en mer, non loin du rivage pour éviter la plage de Trouville à cause des baigneurs.

En date du 2 septembre **1911,** la commission spéciale de réforme militaire de la Seine réintègre Jules dans l'armée. Il est affecté aux troupes des sapeurs-aérostiers et passe dans la réserve de l'armée active le 12 septembre **1911.**

En tentant la « Coupe Pommery » créée par le marquis de Polignac, producteur de champagne, le 29 avril **1912** et suite à une panne moteur, le Deperdussin de Jules s'écrase, grièvement blessé et dans le coma, il est transporté à l'hôpital de Lariboisière à Paris.

Le 2 mai **1912,** à titre civil militarisé, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur en qualité de *sapeur aéro réserviste pour service exceptionnel rendu à l'aviation militaire*. Cette décoration lui est remise à Lariboisière, où il est hospitalisé.

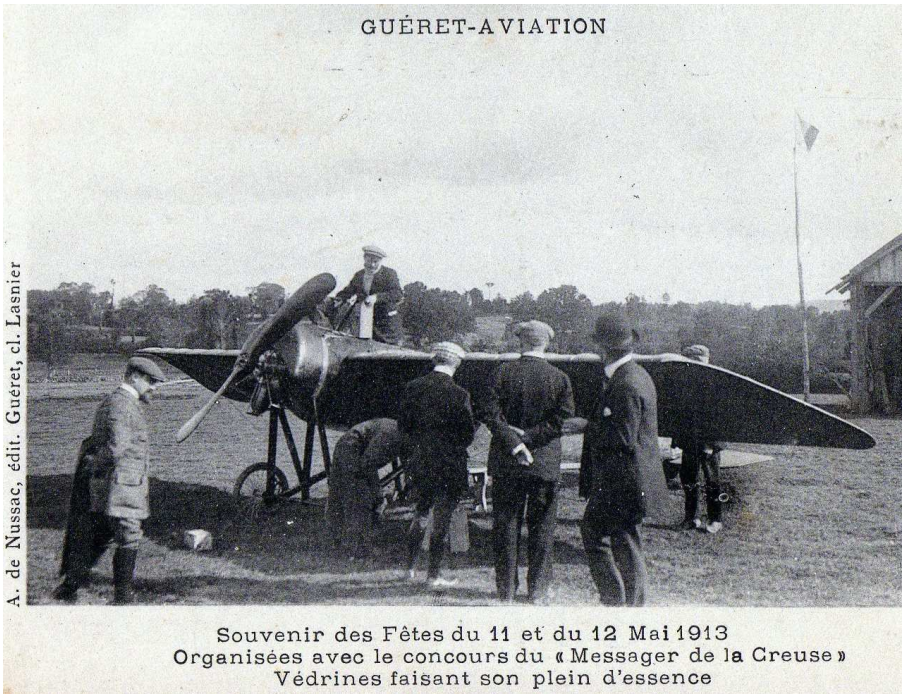
Rétabli de son accident, il participe, avec Roland GARROS, Marcel CHAMBENOIS et Octave VERGNIAULT, du 3 au 5 août **1912** en Corrèze, aux « Fêtes de l'aviation au profit des aéroplanes militaires ».

Ces festivités sont organisées par Henry de JOUVENEL, propriétaire du château de Castel-Novel à Varetz, sur les prairies qui lui appartiennent, au pied de son château, à quelques kilomètres de Brive-la-Gaillarde. Des milliers de spectateurs enthousiastes effectuent le déplacement.

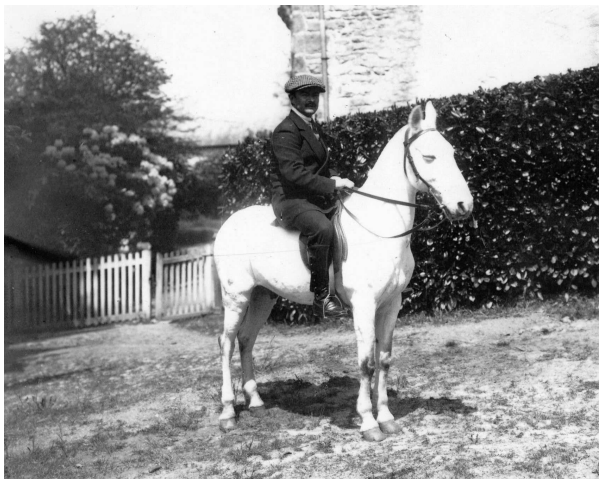
Le 15 février **1913**, Jules rejoint le 2e groupe d'aérostation dont la compagnie est stationnée à Reims.

Le dimanche 11 et lundi 12 mai **1913** *(photo ci-après, voir aussi l'affiche en annexe)* Jules participe avec un Morane, aux « Grandes fêtes de l'aviation » dans la Creuse.

Il se produit à Charsat sur la commune de Guéret et à La Perrière sur celle de Bourganeuf, où participent aussi : Jeanne PALLIER (brevetée le 06/09/1912), Gilbert LANDRY (breveté le 02/08/1912) et Georges LEGAGNEUX (breveté le 19/04/1910). La veille, le samedi 10 mai **1913**, Jules donne une conférence (payante) au théâtre de Guéret.

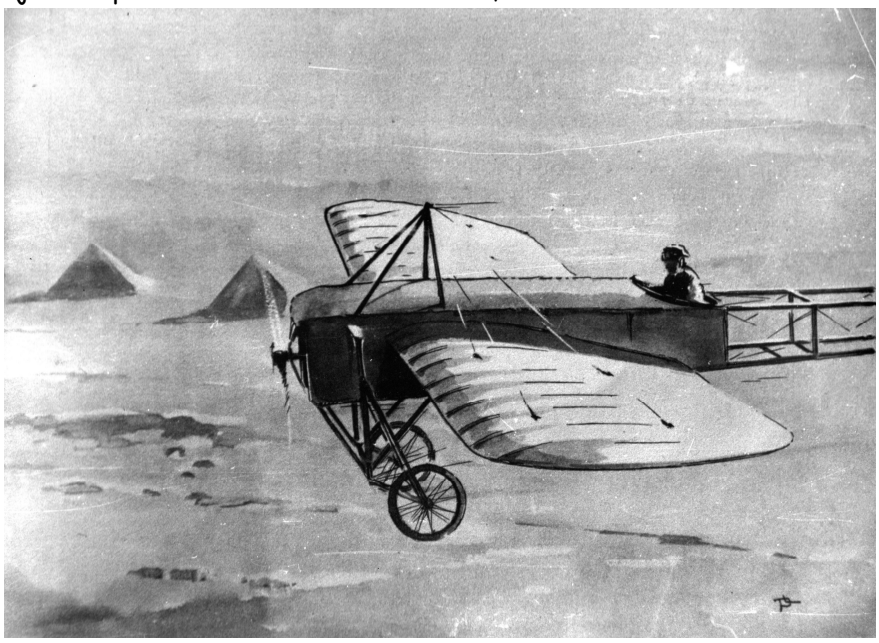


Lors de ce séjour creusois, Jules participe aussi, à cheval, à une chasse à courre aux sangliers.



Jules termine l'année **1913** en beauté. Il s'engage, avec 2 autres concurrents, sur le parcours de 6 000 km : France/Egypte, via l'Europe Centrale et l'Asie mineure. Les départs sont échelonnés.

Jules quitte Nancy le 20 novembre **1913,** à bord de son Blériot XI biplace à moteur Gnome de 80 chevaux, baptisé « Nénette », du surnom de sa fille aînée. Le trajet comprend entre autres difficultés, le redoutable franchissement du massif du Taurus en Turquie, à plus de 3 500 mètres d'altitude.



Après seulement 10 étapes, Jules se pose le 1er au Caire le 29 décembre **1913** *(photo ci-après).* Le 9 février **1914,** il rentre en France par mer via Marseille.

Le 21 avril **1914,** Jules qui s'est lancé en politique, se rend à Limoux dans l'Aude, où il est candidat aux élections législatives. A court d'essence, il se pose au Teinchurier sur la commune de Brive-la-Gaillarde en Corrèze où il rencontre Elie DENOIX (pilote de reconnaissance) qui écrira en 1962 *« Au moment du départ, tandis que les 70 CV du moteur Gnome de son Blériot ronflaient, nous étions une dizaine à tenir le fuselage de son avion, car on n'utilisait pas de calles en ce temps-là. Lorsque le grand Jules leva le bras, nous lâchâmes tous le fuselage et le Blériot démarra dans un vacarme d'apocalypse en faisant voler nos casquettes à des dizaines de mètres en arrière »*

En **1914,** le capitaine Antonin BROCARD fait venir Jules à Dijon à l'escadrille MS 3 des Cigognes (Escadrille n° 3 qui vole sur avion Morane-Saulnier). Jules est breveté pilote militaire n° 478, le 28 juillet **1914.** Du fait de la mobilisation générale, il entre en campagne le 2 août **1914.**

En Champagne-Ardenne, le 2 septembre **1914**, à bord de son monoplan Blériot biplace blindé baptisé « La Vache », à Suippe dans la Marne, il contraint, avec son mitrailleur, un avion ennemi « Taube » à se poser. Il s'agit de la première réclamation de victoire française de la 1ère guerre mondiale.

Jules se spécialise dans des missions particulièrement celles qui consistent à déposer des agents de renseignements dans les lignes ennemies. Il est promu caporal le 8 janvier **1915**, sergent le 16 mars **1915** et adjudant le 17 avril **1915**.

LE MIROIR

PUBLICATION HEBDOMADAIRE, 18, Rue d'Enghien, PARIS

LE MIROIR paie n'importe quel prix les documents photographiques relatifs à la guerre, présentant un intérêt particulier.

Photo de la page de couverture de l'hebdomadaire « Le Miroir » : Un tailleur coud les galons d'adjudant aux manches de Védrines.

Jules est cité trois fois à l'ordre de l'armée le 29 mai **1915**, 9 juillet **1915** et 7 octobre **1915** :

« Adjudant pilote aviateur à l'escadrille M.S.3 aussi énergique qu'habile. A accompli comme volontaire sept missions spéciales exigeant le mépris le plus absolu du danger, un sang-froid et une adresse remarquables » A sept reprises il alla déposer des espions en territoire occupé et, trois fois, retourna chercher ses passagers, en plein jour, à un endroit convenu.

*« Adjudant pilote à l'escadrille M.S.3, pilote adroit et courageux, ayant accompli plus de cent heures de vol depuis le début de la campagne. Toujours volontaire pour les opérations les plus périlleuses, a réussi en particulier, avec un plein succès, une mission particulièrement dangereuse et difficile. Depuis son arrivée à l'escadrille n'a cessé de réclamer pour lui l'honneur d'exécuter les vols les plus périlleux. A notamment en mai et juin **1915** rempli brillamment cinq missions spéciales particulièrement dangereuses et difficiles. S'est particulièrement distingué aux opérations du 5 au 15 juin **1915**.*

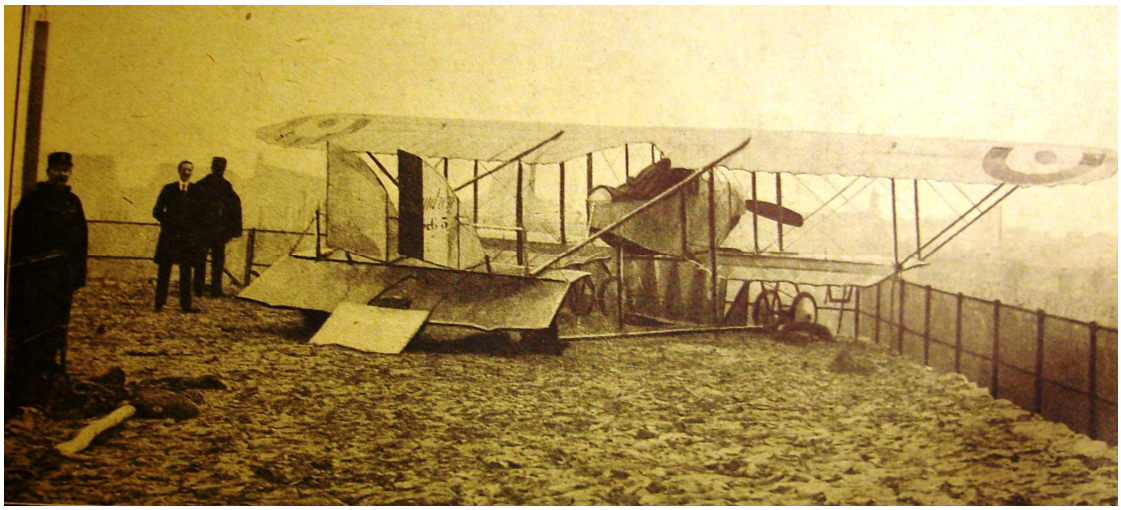
Jules a une très grande admiration pour ses « passagers volontaires » qu'ils déposent chez l'ennemi pour ces missions spéciales sachant que ceux-ci n'ignorent pas le peu de chance d'en revenir.

Le 1er septembre **1915**, à Moreuil, Jules de l'escadrille MS 3 force un pilote ennemi à atterrir dans les lignes françaises. Il est fait prisonnier. Cette victoire n'a jamais été créditée à Jules.

La médaille militaire et la Croix de guerre sont décernées à Jules le 21 octobre **1915**.

Le 1er mars **1918,** il est mis à la disposition des Etablissements Paul LOSSIGNOL et FRANÇOIS, 124 rue La Fayette à Paris en qualité d'ingénieur-directeur. Il est nommé sous-lieutenant le 28 juin **1918.**

Malgré l'interdiction qui lui en est faite, Jules atterrit avec son Caudron G3, sur le toit des Galeries Lafayette à Paris, toit aux dimensions de 28 mètres par 12 mètres. Il s'est longuement entraîné auparavant sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux. Pour cet exploit, il choisit le 19 janvier **1919,** c'est-à-dire un dimanche, jour où le magasin est fermé et avec le moins d'affluence dans les rues, au cas où l'exhibition tourne mal.



Des « gros bras » étaient sur le toit pour stopper l'avion au touché des roues, mais ceux-ci n'ont rien pu faire et l'appareil a terminé sa course dans la rambarde de 1,20 de hauteur *(photo).*

Le 21 avril **1919**, Jules, domicilié à Bussière-Dunoise, lieutenant aviateur au groupe des missions spéciales à Paris, en service commandé, entreprend avec son mécanicien Marcel GUILLAIN, le raid Paris/Rome sans escale. Au décollage de Villacoublay à 6 heures du matin, ils emportent 1 600 litres d'essence dans le Caudron C 23, lourd biplan bimoteur, baptisé « La Cloche » du fait que ce 21 avril est le « Lundi de Pâques » et qu'ils se rendent à Rome !!!

Arrivés dans la vallée du Rhône, par un vent de nord violent, l'appareil en panne du moteur droit et, après plusieurs passages sur la région, est plaqué au sol par une rafale de vent, et s'écrase dans les vignes, sur la commune de Saint-Rambert-d'Albon dans la Drôme. Les deux hommes sont tués sur le coup.

Jules VÉDRINES, 37 ans et Marcel GUILLAIN *(photo page 1),* 31 ans, né le 1er mars 1888 à Anzin dans le Nord, sont « Morts pour la France » le **21 avril 1919** à 10 heures 30 du matin.

Un service religieux a lieu le jeudi 24 avril **1919** à Saint-Rambert-d'Albon et la levée des corps le samedi 26 avril **1919** à 15 heures à la gare de Lyon à Paris. Jules est inhumé au cimetière de la commune de Pantin en Seine-Saint-Denis. Dans ce caveau, il repose aux cotés de deux autres pilotes tués aussi en avion ; son jeune frère Emile (1886-1914) et son neveu Fernand Védrines (1899-1928), fils de son frère aîné, Jean.

Une rue de la commune de Bussière-Dunoise *(photo)* et de Guéret en Creuse, porte le nom de Jules VÉDRINES. De plus, il n'est pas rare de trouver une rue « Jules Védrines » dans plusieurs départements français.

Au mois d'octobre **2010**, les services de la Poste éditent un timbre à l'effigie de Jules VÉDRINES (1881-1919) et aussi en hommage à quelques autres pionniers et pionnière de l'aviation ; Hubert LATHAM (1883-1912), Elise DEROCHE (1886-1919), Henry FARMAN (1874-1958), Léon DELAGRANGE (1872-1910), les frères WRIGHT : Orville (1871-1948) et Wilbur (1867-1912).

<u>Sources & remerciements</u> :

Denise VÉDRINES, belle-fille de Jules VÉDRINES
Jean-Claude KELLER ➔ http://gw.geneanet.org/jclkeller2
Albin DENIS « Les Escadrilles Françaises de la Grande Guerre » ➔ www.albindenis.free.fr
Lucien MORAREAU de l'ARDHAN ➔ www.aeronavale.org
Janine TISSOT, livre « Balade en histoires » ➔ www.janinetissot.fdaf.org/jt_vedrines.htm
Monique JAWORSKA, Conservateur du cimetière parisien de Pantin
Pierre PÉCASTAINGTS ➔ www.aerosteles.net
L'association Les Vieilles Tiges « Pilotes d'hier et de demain » ➔ www.vieillestiges.com
Les Archives du Service Historique de l'Armée de l'Air à Vincennes ➔ www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr
Les Archives Départementales des Yvelines à Montigny-le-Bretonneux (78) ➔ www.archives.yvelines.fr
Le MAE (Musée de l'Air et de l'Espace) aéroport Paris-le Bourget (93) ➔ www.museeairespace.fr
Le site internet « Mémoire des hommes » ➔ www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr
Le site internet ➔ www.aerosteles.net/resultat.php?type=texte&valeur=vedrine&lang=fr
« 30 ans d'aviation dans le ciel creusois 1909-1939 » livre de Roland TÉTARD
« Histoire de l'aviation en Limousin » livre de Claude LACAN ➔ lacan.claude@laposte.net
« Naissance de l'Aviation en Corrèze » livre de Richard MICHAUD de l'AIRAC ➔ http://airacaero19.blogspot.com
« Histoire de l'aviation en Drôme-Ardèche » livre de Paul MATHEVET
« Qui était Qui ? » livre de Marcel CATILLON
« Jules VÉDRINES, gavroche sublime » livre de Jacques MORTANE
« The French Air Service War Chronology 1914-1918 » livre de Frank W. BAILEY & Christophe CONY
« La vie d'un aviateur par lui-même » livre écrit en 1914 par Jules VÉDRINES
« Le Fana de l'aviation » revues de septembre et octobre 2001
« Historama » revue de 1967
L'état civil des mairies concernées.

Mise en œuvre par Fernande BONNEMAIN ➔ www.airmemorialcreusois.fr ➔ ➔ ➔

VILLE DE BOURGANEUF

GRANDES

FÊTES D'AVIATION

Les 11 & 12 Mai 1913

Sur le Terrain de La Perrière

AVEC LE CONCOURS DES AVIATEURS

VEDRINES

Le Vainqueur de Paris-Madrid, dans ses brillants vols

LANDRY · Mme PALLIER

Dans ses acrobaties aériennes — Avec ses passagers

PROGRAMME

SAMEDI :

Visite des Appareils de 1 h. 1/2 à 5 h. ; Conférence à 8 h. 1/2 par Mme Pallier

DIMANCHE :

De 8 h. à 10 heures
COURSE CYCLISTE

De 10 h. à midi,
VISITE DES AVIONS

A 11 h., RÉCEPTION DE LA MUSIQUE MILITAIRE

A 1 h., Place Martin Nadaud
Concert par la Musique du 63e

A 2 heures
Départ pour le Champ d'Aviation
MUSIQUE MILITAIRE EN TÊTE

A 3 heures

FÊTE D'AVIATION

A 8 h. 1/2

Feu d'Artifice. - Illuminations Générales

A 9 h., RETRAITE aux FLAMBEAUX avec le Concours de la Musique Militaire

BALS TOUTE LA NUIT, JEUX DIVERS

LUNDI 12 MAI, Continuation de la Fête

A 11 h., Course aux Mâts de Cocagne; *A 1 h.*, Concert par la Musique du 63e

A 2 h., Fête d'Aviation; *A 7 h. 1/2*, Banquet offert aux aviateurs

N.-B. — Entrée gratuite au Champ d'Aviation pour tous les enfants jusqu'à 6 ans 1/2, 1/2 place jusqu'à 12 ans.
Il est interdit de rentrer dans les champs cultivés sous peine de contravention. — Une contremarque sera délivrée à chaque entrée et devra être constamment portée d'une manière apparente sur le Champ d'Aviation.

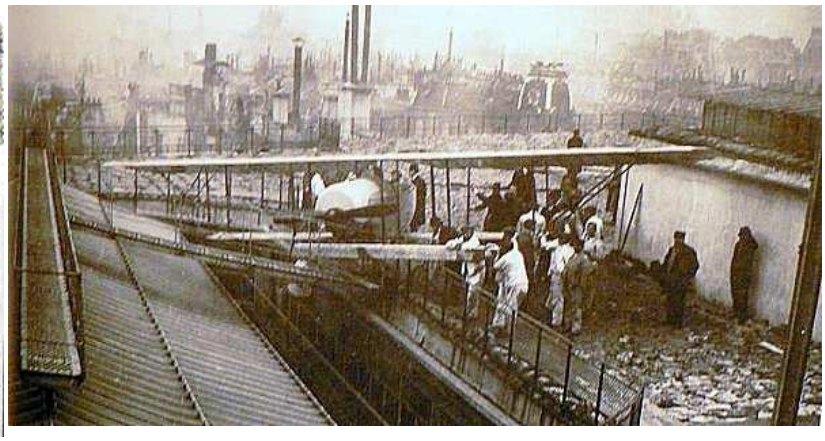
UN TRAIN SPÉCIAL Correspondant avec LIMOGES, VIEILLEVILLE est mis à la disposition des personnes désirant se rendre aux Fêtes d'Aviation.

Ce train partira de Vieilleville (correspondra aussi avec Guéret) à 10 h. du matin et arrivera à Bourganeuf à 10 h. 45. Le dimanche soir le retour de ce train s'effectuera à 10 h.

PRIX des Places : Premières, 3 fr. ; Deuxièmes, 2 fr. ; Troisièmes, 1 fr.

Bourganeuf, Imp. Pierre NOSNY

Janine TISSOT nous décrit le profil de Jules VÉDRINES :
« Ce pionnier surdoué qui pose son avion sur le toit des Galeries Lafayette » *(photos).*



Dans la vie, on l'appelle Jules même si à l'état-civil, il se prénomme Charles Toussaint.

En ce **31 mars 1912**, il tient conférence à Saint-Etienne dans la Loire, pour faire partager sa passion de *nager dans l'azur des cieux*. Lui, l'ancien ouvrier tourneur-mécanicien devenu surdoué de l'aviation, sait trouver les mots avec sa langue fleurie et son style de gavroche parisien :
Voyez-vous, je suis heureux d'être dans une cité ouvrière pour dire à mes anciens camarades que la volonté et l'énergie suffisent souvent à un homme pour modifier profondément sa situation…

Il sait de quoi il parle, l'ancien petit trimardeur. Et comme il se débrouille aussi bien pour faire l'orateur que pour voler, le bougre tient en haleine son public. Sans façon, ce grand faiseur d'expressions pittoresques est ardent à montrer le chemin du ciel, grâce à l'engin fabuleux qu'est l'aéroplane. Il se fait un incomparable apôtre de l'aviation.

Cinquième enfant d'une famille de huit, il voit le jour le 29 décembre 1881 à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis). Comme il est un *« lardon » cordialement insupportable*, sa mère ne manque pas une occasion de dire à son père :
Emmène-le donc avec toi, ce petit ! Le grand air lui fait tant de bien !

Il faut dire que son paternel, François Védrines, est entrepreneur de couvertures. Et pour le grand air, il s'y connaît car il passe sa vie sur les toits des maisons de Paris et de sa banlieue.
Ainsi, très tôt, sa famille lui fait prendre de la hauteur, puisqu'il n'a pas trois ans quand son père et ses frères aînés l'emmènent passer des journées entières parmi les cheminées, au-dessus des plaques de zinc, brûlantes en été et réfrigérantes en hiver. Pour simplifier la garde du rejeton infernal, ses frères trouvent la bonne idée de le mettre dans une hotte en osier amarrée au socle d'une cheminée.

Ainsi parqué, il ne lui reste plus qu'à contempler pendant des heures des bouts de toits et de lucarnes parmi une forêt de cheminées. Pas question d'évasion puisque le nez de Jules passe à peine au-dessus du rebord de ce sacré panier !
Et quand il a suffisamment admiré ce panorama aérien, il ne lui reste plus qu'à se laisser glisser au fond de la hotte pour s'endormir pendant que ses frères martèlent le zinc en sifflotant.

Et pour ne pas réveiller le dormeur par une descente dans quelque étroit escalier en colimaçon, on lui fait regagner le trottoir par la poulie qui sert à monter les matériaux. Il paraît que, de leur fenêtre, de braves gens s'avisant à jeter un coup d'œil dans la hotte, poussent des cris d'orfraie en découvrant le contenu du panier.

Est-ce pour avoir, dès la petite enfance, vu d'en haut la capitale, qu'il décidera ensuite d'être aviateur ?

Et, quand plus tard, il est le troisième audacieux à survoler Paris, il sera diablement ému de retrouver les chers toits, jolis et réguliers, de son enfance.

Gamin indiscipliné mais travailleur, il parvient, à douze ans, à décrocher son certificat d'études. Ce jour-là, profitant de l'allégresse générale de sa famille qui en pleure de joie, il s'évade en se laissant glisser sur la rampe d'escalier pour aller finir la journée avec ses copains. Dans sa tête, il s'agit là du début d'éternelles vacances.

Quel désenchantement, quand le père, à la tête d'un conseil de famille, lui demande solennellement de se choisir une carrière et se dit prêt à faire les sacrifices nécessaires, s'il veut continuer ses études !

En entendant cela, il se voit emprisonné dans des classes nues et froides où il serait *bourré de grec, de latin, de mathématiques, de physique, de rhétorique, et d'un tas d'autres choses en… ique.* Dès lors, il s'imagine avec horreur être rivé sur un banc, derrière une table, éprouvant alors l'irrésistible envie de s'enfuir par la fenêtre, alors que dehors le ciel serait bleu.

Ses goûts, ses aptitudes, il les connaît, bien sûr, mais comment annoncer tout cela aux siens :
Voyager ! Voir des pays nouveaux ! Ne jamais faire aujourd'hui ce que j'ai fait hier, ni ce que je ferai demain !
Quant à ses aptitudes : *courir, sauter, jouer, rire, me moquer et me battre !*

Après un grand mutisme, il finit par annoncer :
- *Je veux être… un explorateur célèbre !*

Ces quelques mots déclenchent la colère du père, la désolation de la mère, les rigolades des grands frères et les pleurs des petites sœurs, l'imaginant déjà entre les crocs d'un tigre du Bengale ou ficelé au poteau de torture de quelque tribu Peaux-Rouges, ennemie à vie des Visages Pâles.

Les parents Védrines, considérant que leur fils a eu la tête trop tourneboulée par ses lectures, décident alors de décider pour lui !
Puisqu'il en est ainsi, le petit Jules sera couvreur comme son paternel qui lui annonce que l'apprentissage commence dès le lendemain. Et le matin suivant, affublé d'un pantalon de velours bleu, si ample qu'il aurait pu tenir tout entier dans une seule jambe, le voilà en apprenti-couvreur installé au septième étage d'une maison sur un toit à la pente rude. Après une matinée d'apprentissage, si le gosse montre une habileté de chat de gouttière, il ne se sent pas pour autant motivé par son nouveau métier. Si bien que laissé seul l'après-midi, il décide de prendre du bon temps : lancer des débris de zinc sur la tête des passants ou jouer au téléphone en criant dans les tuyaux. Bientôt lassé de ces amusements, il décide d'observer en curieux une chambre mansardée à travers son vasistas. Mais sous son poids, le carreau cède et notre voyeur en herbe finit sur le plancher de la petite chambre d'une grosse bonne. Vite convaincue qu'il n'est pas un cambrioleur, elle lui trouve à manger avant qu'il ne reparte rendre des comptes à son « patron » de papa.

L'apprentissage se poursuit lentement même si le jeune couvreur se montre leste comme un acrobate pour se déplacer sur les toitures. Mais un jour d'hiver, alors qu'une pluie verglaçante rend le toit glissant, Jules, toujours facétieux, se met à patiner si bien qu'il fait en chute libre, la descente des six étages de la maison. Pendant une poignée de secondes, il a tout le temps de penser à son atterrissage qui se fait, oh ! miracle !, sur quelque chose de mou ayant la forme du store d'un herboriste. Celui-ci, insensible à l'incroyable chance du morveux, se montre furibond et réclame dédommagement au patron couvreur.

Si l'agilité et la veine ne lui manquent guère, Jules a beau s'essayer à suivre son père, l'amour du métier de couvreur ne lui vient toujours pas. Obtenant l'autorisation paternelle de chercher un autre métier, il quitte le grand pantalon bleu et l'univers des tuiles et des ardoises qui ne lui laisse que la nostalgie des grands horizons vers l'infini du ciel.

Pour gagner sa vie, le voilà embauché dans un journal de médecine ! Il y est un peu copiste et beaucoup commissionnaire. Arpenter les rues de Paris pour livrer des paquets, et flâner dès que l'occasion se présente, convient bien à son besoin d'autonomie et de grands espaces. Il se détend aussi en lisant ces documents de médecine qui lui décrivent mille et une maladies.

Mais quand l'affaire familiale du père Védrines périclite, cette fois, Jules doit « en mettre un coup » pour gagner sa vie. Et on le retrouve finalement garçon-crémier, avenue de la Grande-Armée à Paris. Chaque matin, il part avec sa lanterne, livrer boîtes et bouteilles de lait, ce qui lui fait escalader d'interminables étages. Il ne comprend pas que les habitants du sixième boivent autant de lait que les locataires du rez-de-chaussée.

Mais ces exercices accentuent encore l'appétit de l'insatiable estomac du jeune garçon-crémier. Connaissant tous les bienfaits du régime lacté grâce à ses précédentes lectures d'articles de médecine, il s'autorise à prélever dans chaque bouteille un petit peu de lait qui finit par remplir un flacon. C'est ce qu'il estime être *la part du pauvre garçon crémier*. Il se trouve que de matinales porteuses de pain et marchandes de journaux fréquentent aussi les mêmes couloirs que lui. Croissants et pains dorés, posés devant chaque porte, sont tentation à ses narines d'affamé ; quant aux journaux bien pliés, sentant encore l'imprimerie, ils lui promettent mille histoires captivantes : procès, crimes, exploits sportifs, feuilletons…

Qu'espérer de mieux pour le jeune Jules qui a sous la main, lait, pain et journal ! Le voilà bientôt assis sur une marche, dans le grand silence d'une cage d'escalier, à dévorer pain et lait en lisant hâtivement les nouvelles du jour à la lumière de sa petite lanterne. Son repas terminé, il s'en va restituer chaque journal, au petit bonheur la chance, devant telle ou telle porte.

Au bout d'une année passée dans l'odeur aigrelette de la crèmerie, il sent monter plus fort que jamais l'appel des grands espaces, mêlé aux bruits attrayants de la rue et de l'odeur de la forêt voisine à la belle saison. Alors, il tire sa révérence au crémier pour se retrouver… garçon boucher, rue de Vaugirard. En observant ses camarades, il finit par savoir découper la viande et reconnaître celle de porc, de veau ou un rosbif. Bien vite, il n'a pas son pareil pour embobiner les clientes avec un gentil sourire tout en chargeant un peu plus de viande sur la balance. Et comme notre joyeux Jules sait pousser la chansonnette, il a la permission d'éduquer le perroquet de la bouchère.

Mais farces, chansons et amusements ne comblent pas son humeur aventureuse, et cette fois, Jules quitte la boucherie pour *la vie des errants, des nomades, des gueux et des chemineaux, la vie sur les grands chemins…*
Avec deux camarades garçons-pâtissiers qui ont pareillement l'esprit exalté par des romans d'aventures, il va prendre la route pour réaliser son rêve de voyages extraordinaires, d'exotisme, de chasses, de combats…

Equipés d'un sac à dos très pratique mais pratiquement vide, ils emportent pour toute nourriture une provision de chocolat dérobé par les commis au patron pâtissier. Ne doutant de rien, les voici en route pour réaliser leur rêve : mettre le pied sur le continent africain, découvrir des terres inconnues, combattre des indigènes et chasser le lion dans l'Atlas !

Après moult péripéties, sans le sou et l'estomac creux, Jules parvient seul et déguenillé aux portes de Marseille, avec pour toutes chaussures, deux sandales qu'il vient de se tailler dans des sacs en raphia. De cueillette d'olives en cueillette de fleurs, et dans les cafés, donnant des récitals de sa voix de Caruso, il parvient à s'arranger la mise et à gagner deux ou trois sous, sans pour autant avoir l'envie de rentrer au bercail parisien.

Tour à tour, s'entrevoyant chanteur à l'Alcazar puis célèbre toréador, il finit par retrouver le chemin de la capitale en voyageant dans un wagon de moutons. C'est ainsi qu'après dix mois de vie vagabonde, il arpente le bitume parisien sans être devenu un *explorateur célèbre* !
Mais il a vécu tant de péripéties bonnes et mauvaises que, parti gamin, il revient en homme. Un homme avec une moustache qu'il prend soin de faire friser avant de se présenter à ses parents. Revenu pâle et amaigri avec une carrière d'explorateur en lambeaux, il ne fait pas le difficile pour reprendre son ancien métier de couvreur.

Ensuite, pour compléter sa formation, il apprend le dessin, puis entre, pour trois années, à l'Ecole des Arts et Métiers de Lille.
Devenu tourneur mécanicien puis fraiseur, il connaît la vie monotone de l'atelier avec l'odeur de l'huile chaude, de la limaille et rythmée par le halètement des machines et des poulies. Il est loin de la vie aérienne du couvreur et très loin du ronflement des premiers aéroplanes ainsi que des premiers fous volants dont on commence à conter les exploits, tels Santos-Dumont, les frères Wright, Blériot, Farman…

Dès lors, Jules s'éprend d'une passion irrésistible pour ces jolis oiseaux fragiles et malhabiles qui s'envolent petit à petit du nid d'ingénieux constructeurs. D'abord, à défaut d'aller les voir de près, il s'instruit dans les livres, les journaux et finit par devenir un vrai connaisseur de la question.
Ainsi, quand s'annonce une fête de l'aviation à Juvisy, aux portes de Paris, Jules ne touche plus terre. La fête inclut un dimanche, son jour de repos à l'usine, donc rien ne peut l'empêcher d'aller s'y tordre le cou pour apercevoir ces merveilleux oiseaux mécaniques.

Ce jour-là, grâce à beaucoup de ruse et de débrouillardise, il parvient à se retrouver près des aéroplanes malgré une foule considérable venue s'ébahir devant quelques héros volants et leurs drôles de machines. En attendant, dédaignant le vol des ballons de baudruche qui amusent les badauds, Védrines, débordant d'enthousiasme, épate son entourage par son savoir aéronautique. Il a la chance de voir de près un avion et son pilote, Hubert LATHAM, en chic dandy, qui attend placidement que les mécanos réaniment sa capricieuse mécanique. A sa suite, d'autres coucous tentent, en vain, de quitter l'herbe du champ. Mais voici PAULHAM et son biplan fabuleux qui s'élève et vole quelques dizaines de mètres au-dessus de cette forêt humaine qui crie, hurle, gesticule.

Jules, d'abord, vibre au diapason de cette foule effervescente. Puis, peu à peu monte en lui la rage de se sentir si petit collé au sol, alors qu'il voudrait être à la place du pilote là-haut dans les airs. Tout au fond de lui, il se sent capable de manœuvrer les leviers, tirer sur les commandes, monter, descendre, atterrir pour s'envoler à nouveau.

La nuit venue, c'est dans un wagon bondé qu'il rentre à Paris, après un voyage de quatre heures pour parcourir vingt kilomètres. Alors le jeune ouvrier fraiseur n'a en tête qu'une idée, et bien arrêtée : être aviateur !
Il n'est pas si loin de son rêve de gosse, lui qui va être *explorateur célèbre…* des airs !
Mais la voie des airs est encore pavée de mille embûches. Jules se dit que le métier de fraiseur ne le conduira jamais à prendre l'air. En attendant, pour s'aérer dans cette sombre usine enfumée, il s'installe une hélice-ventilateur qui est du goût de tous ses camarades mais pas du patron, qui lui fait son compte sur-le-champ. Bonne nouvelle ! Jules vise, pour arriver à voler, de travailler tout simplement chez un constructeur.

Embauché comme tourneur aux « moteurs Antoinette », en guise de moteur, il n'en approche que les boulons puisqu'il tourne des boulons d'un bout à l'autre de la journée. Et sur le plan sentimental, ça n'tourne pas mal, puisqu'il se marie le **24 octobre 1908** à Noémie LEJEUNE, teinturière de 24 ans à Colombes.

Mais, un jour, alors qu'il est en plein usinage, le tour se casse et Jules, qui y est un petit peu pour quelque chose, doit prendre la porte. Dès le lendemain, debout à l'aube, pour ne plus voir les yeux attristés de sa jeune épouse, il se met en recherche d'un nouveau gagne-pain, qui le rapprocherait des aéroplanes et de leurs pilotes. Il est si motivé et convaincant qu'il parvient à se faire embaucher comme ajusteur dans la maison GNOME, fabricant de moteurs d'avion. Il apprend le métier sur le tas et aussi dans la lecture de bouquins pour connaître la théorie du moteur.

Ardent au travail, il se montre un ouvrier des plus dévoués. Comme il se sent grimper à l'échelle qui va le conduire au ciel, il se garde bien, cette fois, d'installer un ventilateur à hélice ou de laisser emballer son tour.
Tourner des pièces d'avion est chose bonne pour le gagne-pain mais ce n'est pas encore le sentier qui va le faire toucher de près les avions. Metteur au point, voilà ce qu'il veut et qu'il obtient à force d'insistance auprès du chef d'atelier. Car un metteur au point est souvent demandé sur les aérodromes. Peu lui importe le vacarme infernal de quatre à dix moteurs qui hurlent dans une grande cour où il passe ses jours à surveiller le crépitement de la mécanique qui lui est confiée.
Là, comme tous les débutants, il expérimente le désagrément de l'huile de ricin qui graisse très bien les moteurs d'avions mais trop bien les boyaux du mécano qui risque d'avaler malgré lui, celle vaporisée par la mécanique !

Jules excelle toujours chez GNOME et son zèle lui vaut d'être traité de gâche-métier par certains camarades. Qu'importe, il se sait en pleine ascension vers l'azur et au nom de cette dévorante passion, il n'a qu'une idée en tête : parvenir à approcher avions, constructeurs et pilotes. C'est ce qu'il obtient en demandant ce dont personne ne veut : le poste de mécanicien sur moteurs à Mourmelon, chez le constructeur FARMAN.

Dédaignant la boue où il s'enfonce parfois jusqu'aux genoux pour récupérer les aéroplanes en panne ou… en morceaux au milieu du champ, Jules est cette fois près de toucher le ciel. Chaque jour, il voit voler, assiste à des essais, des expériences et profite, l'air de rien, des conseils donnés par les chefs-pilotes à leurs élèves. Mais il ne se passe pas de journée sans voir la casse d'appareils sur le terrain.
Il suit avec intérêt les vols, au ras du sol, des frères FARMAN. De son côté, Hubert LATHAM continue ses essais de hauteur. A cette occasion, VÉDRINES assiste à un accident des plus cocasses. Alors que l'Antoinette vole à cent cinquante mètres de hauteur, son moteur se détache de l'avion et rejoint le sol plus vite qu'il ne l'a quitté, tandis que l'habile pilote parvient à se poser tant bien que mal sur la terre ferme.
Comme les distractions se font rares à Mourmelon, les mécanos se réunissent pour d'interminables parties de manille, à l'abri de quelque aile géante.

Dans ce nid bourbeux d'où s'envolent nombre d'oiseaux mécaniques, VÉDRINES devient vite le mécanicien réputé, à qui tous les pilotes veulent confier le soin de leur moteur. Si ses mains sont expertes en mécanique et son savoir de plus en plus expérimenté, il conserve l'aplomb du trimardeur et la langue bien pendue, qu'aucune tête galonnée n'impressionne. Ainsi, lors de la visite guidée par des officiers militaires d'une troupe de japonais venus passer commande d'appareils, notre simple mécano aux mains graisseuses et noircies de cambouis ne résiste pas à prendre la parole, en *délégué de la maison Gnome* ! Et pendant plus de vingt minutes, devant cet aréopage titré, il s'emploie avec brio à rétablir la vérité sur cette mécanique que le capitaine français, l'instant d'avant, critiquait et connaissait si mal.
C'est peu de dire que VÉDRINES a été content de lui ce jour-là ! Surtout qu'il avait obtenu l'appui d'autres officiers militaires présents.

Le mécanicien de Mourmelon qui passe sa vie à soigner les moteurs, ramasser les avions éclopés et regarder voler les autres, n'est encore jamais monté dans un aéroplane !
Il en brûle d'envie et l'occasion n'est pas loin de se présenter. Il vient de passer une partie de la nuit à mettre au point le GNOME d'un avion. Lorsqu'un jeune et timide apprenti pilote en prend possession, Jules lui assure que ce moteur ne peut que lui donner satisfaction. En effet, toutes les épreuves sont réussies et à l'atterrissage, l'apprenti devient pilote breveté. Et c'est dans une joie indescriptible, qu'il vient féliciter son mécano à qui il sait devoir une bonne part de sa réussite. Hélas, sans la moindre fortune en poche, le jeune lauréat ne sait comment lui prouver sa reconnaissance.

- *Je sais que tu meurs d'envie de grimper en aéro ; veux-tu que je t'emmène faire un petit tour ? C'est tout ce que je peux t'offrir… Acceptes-tu ?*

On se doute de la réponse de notre hardi mécano qui reçoit, ce jour-là, le plus agréable des cadeaux. Jules a tant lu et entendu parler de baptême de l'air que la sensation lui paraît banale et dans son for intérieur, il se dit qu'il serait capable d'apprendre à piloter et même de faire beaucoup mieux.
Mais ce jour-là, l'émotion est au rendez-vous, quand leur coucou se trouve face à un autre biplan volant lui aussi à basse altitude, en sens inverse. Alors que la collision semble inévitable, le jeune breveté a assez de sang-froid pour passer en dessous mais sa manœuvre brusque fait piquer vers le sol le biplan, qui atterrit si violemment que pilote et passager sont éjectés… dans la boue… et sans dommage, sauf pour l'avion.
Et ce jour-là, VÉDRINES apprendra par télégramme qu'à la même heure lui est née une fille Jeanne. Surprenante coïncidence : au moment-même où son cher rejeton arrive sur terre, il manque de quitter la terre pour de bon !

Parmi les élèves apprentis à l'école FARMAN de Mourmelon, se trouvent beaucoup d'étrangers et parmi eux, un acteur de théâtre célèbre à Londres : Robert LORAINE. L'homme est un éternel « pressé » : dès son arrivée à l'école, vite il faut sortir l'aéroplane, vite sauter dedans, vite vérifier les commandes et tendeurs, vite partir et vite… casser l'appareil… Il n'a rien d'un mécano, ni d'un ingénieur, mais piloter occupe tous ses loisirs et Jules est attaché comme mécanicien à la personne de cet intrépide Anglais.

Il a fort à faire car cet acteur-apprenti-aviateur, pilotant avec une âme de poète, casse beaucoup. Comme LORAINE ne vient que le week-end, son mécanicien a toute la semaine pour réparer. Et avant de décrocher son brevet, il compte à son actif le massacre d'un nombre respectable d'aéroplanes. C'est pourquoi, maintenant qu'il rentre à Londres, breveté, il tient à emmener dans ses bagages ce mécanicien aussi débrouillard qu'ingénieux.

VÉDRINES sait négocier un bon accord avec cet Anglais car il se donne six mois pour gagner de quoi faire son apprentissage pour passer ensuite son brevet de pilote. Dans l'immédiat, le voilà parti à Londres, muni de la seule adresse de Robert LORAINE. Ce n'est pas suffisant pour se faire guider par un policeman car si Jules a la langue bien pendue, il ne sait s'en servir qu'en Français. Et comme le flegmatique policier s'obstine à ne lui répondre que par gestes, notre impatient mécano se soulage en l'injuriant copieusement. Ceci lui vaut de se faire arrêter puis relâcher dès qu'il lance le mot magique : « aviateur ». Formidable sésame qui lui permet d'être conduit par la police, elle-même, au domicile du célèbre acteur.

Là, pendant six mois, Jules ne cesse de réparer les casses que son casse-cou de patron inflige à son biplan. Incroyablement téméraire ce LORAINE, qui ne se laisse en rien raisonner et se lance dans d'audacieux voyages aériens, méprisant brouillard, pluie et recommandations sensées de son mécano. Cet aviateur, à l'intrépidité

légendaire, n'en finit pas de « casser du bois » et Jules n'en finit pas de remettre en état son coucou… Jusqu'au jour, où les six mois achevés, il estime avoir assez d'argent en poche pour rentrer en France et apprendre à piloter. Son patron consent à perdre cet excellent mécanicien réparateur d'aéroplanes !

Délaissant sans regret, le climat de l'Angleterre, sa nourriture spéciale, son cake et son thé à toute heure, VÉDRINES prend le bateau, le chemin de fer et débarque à Paris à six heures du matin. Deux heures plus tard, il est à l'ouverture du Salon de l'Aéronautique pour lorgner de près les avions et connaître les conditions d'apprentissage des différentes écoles. A dix heures, les gens chics affluent et notre aspirant-aviateur n'en finit pas de rôder autour du stand de Blériot. Ses avions lui semblent les plus sûrs et ses prix accessibles. Il aborde le grand constructeur Louis BLÉRIOT et lui présente sa demande. Le marché est vite conclu. L'apprentissage coûtera deux mille francs plus mille cinq cents francs pour frais de casse à compléter… en cas de besoin…

Jules se dit prêt à partir dès le lendemain pour cette école de Pau afin de passer son brevet au plus vite !
Inutile de s'impatienter, Louis BLÉRIOT n'ouvre cette école que dans trois semaines. C'est plus de temps qu'il n'en faut à VÉDRINES pour faire ses comptes : une fois payé l'apprentissage, la possible casse, le voyage en chemin de fer, il ne lui restera rien de rien. Résolu à tout risquer pour réaliser son rêve, le voilà obligé de vendre meubles et tout objet de valeur pour installer sa femme, sa fillette et ses beaux-parents dans une sordide baraque en bois au toit en papier goudronné, au 14 de la rue du Conseil à Asnières. Sa famille consent aussi à ces sacrifices pour qu'il soit aviateur.

Sans attendre l'ouverture de l'école à Pau, quinze jours avant, il file sur place trouver chambre et couvert à prix doux. Et pendant cette longue attente, il est un visiteur assidu des hangars de la nouvelle école assistant au déballage et au montage des aéroplanes, pour mieux les apprivoiser des yeux.

Même arrivé le premier, il doit laisser passer devant lui sept ou huit élèves déjà en cours de formation. Malgré ses protestations véhémentes, le chef ne peut modifier l'ordre pour satisfaire l'impatient VÉDRINES, qui ne manque pas d'idée. En effet, pour commencer son apprentissage pratique, sans le moindre frais, et mettre à profit cette interminable attente : aux moments creux, il file, ni vu ni connu, dans les hangars ; là, il s'installe dans un aéro où pendant des heures il s'entraîne aux manœuvres du pilote et suppose les pires catastrophes auxquelles il doit faire face.

Un jour, n'y tenant plus, il met toute son énergie à convaincre le chef-pilote qu'il lui faut prendre sa première leçon. A force de traîner pour rien aux abords de l'école, il ne lui reste désormais, dans son portefeuille que deux billets de cent francs. Il faut dire que ce jour-là, un évènement particulier est venu mettre les abeilles à notre frénétique Jules.

En effet, une nuée de jolies frimousses sous des chapeaux empanachés, vient de déboucher sur le terrain. Bien entendu, pour épater cette frémissante galerie, tous les apprentis-aviateurs, vêtus en héros, semblent tout-à-coup pressés de prendre l'air. Mais à y regarder de près, Jules se rend compte qu'il s'agit d'un simulacre de départ, et que la plupart des jeunes élèves s'organisent pour faire croire que les ratés de leur moteur empêchent de prendre l'envol. Plus bluffeurs que courageux, ces pilotes en herbe s'empressent ensuite d'aller s'excuser auprès des élégantes emplumées qui sont, bien entendu, confondues d'admiration devant ces « champions » de l'air.

Ecœuré par cette comédie, VÉDRINES, lui l'ennemi des faux-semblants, trouve le ton pour persuader COLIN, l'extraordinaire chef-pilote de BLÉRIOT. Et bientôt, ce dernier lui prodigue les explications nécessaires pour sa première séance de roulage. Celle-ci se passe au mieux sauf que l'élève intrépide doit résister de toutes ses forces, à son envie folle de quitter le sol.

Mais quand arrive la seconde leçon, quelle déception pour lui d'apprendre qu'il va continuer encore à rouler, seulement :

- *Je ne vais pas labourer le terrain pendant vingt-cinq leçons !*

A ces mots, le professeur ordonne à cet élève forte tête, de rester au sol, dans un ton qui n'admet pas de réplique.

Cette fois, la tentation est trop forte et l'apprenti est trop indiscipliné pour obéir docilement même à des consignes fermes. Le voilà qui, presque machinalement se met à voler à 3 mètres du sol puis il réussit son premier atterrissage.

Dès lors, il sait qu'une sévère admonestation l'attend à l'arrivée. Tant qu'à faire, autant se faire engueuler pour de bon et redécoller tout de suite mais cette fois pour s'élever jusqu'à 80 mètres d'altitude. On imagine alors l'indicible fierté de VÉDRINES qui se tient pour la première fois en équilibre entre ciel et terre. Dans une totale allégresse, il voit le monde d'en haut, la campagne, le toit des hangars, les gens gros comme des marionnettes. C'est si exaltant qu'il se met à chanter !
Bientôt, il lui faut redescendre sur terre et après un deuxième atterrissage réussi, l'audacieux volant se fait joliment secouer les plumes par COLIN. Mais à y regarder de près, ce chef-pilote est davantage stupéfait que mécontent :

- *Où diable avez-vous appris tout ce que vous savez déjà ?*

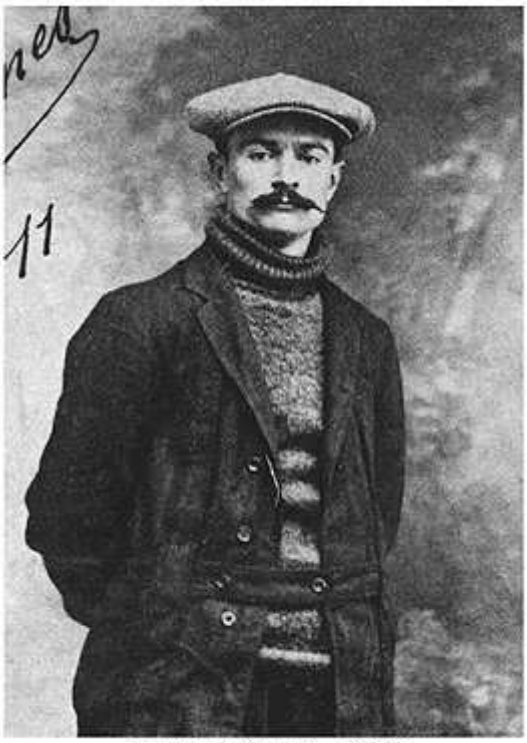
Alors, l'élève cachotier et débrouillard, se contente de faire croire qu'il sait voler d'instinct.

A la troisième leçon, de lui-même, il renonce aux lignes droites qu'il sait déjà faire et s'exerce au virage qui se passe comme sur des roulettes. Dès lors, il s'estime prêt à passer son brevet. A la quatrième leçon, il annonce officiellement qu'il se met en piste pour obtenir son brevet. On tente encore de le retenir : le temps est incertain, le vent souffle !
Ce n'est pas ce qui peut retenir l'apprenti-volant qui n'a connu jusqu'alors que l'air calme. Il trouve même très rigolo de se faire secouer comme dans les montagnes-russes des fêtes foraines. Le voilà maintenant qui sait s'élever au-dessus des toits et en virant d'un côté ou de l'autre, il touche à la sublime liberté d'aller où bon lui semble.

Gavroche devenu moineau, son allégresse est sans bornes.

A la fin de la deuxième épreuve de son brevet, il connaît la maudite panne de moteur qui lui fait réaliser un premier vol plané avec un atterrissage pas si mal que ça, dans un champ doré par les genêts en fleurs. Comme il ne peut espérer déloger seul, son monoplan empêtré dans les broussailles, il fonce vers les hangars et s'embourbe jusqu'aux genoux dans un marais. Forcé de revenir près de son appareil, il y trouve un mécanicien venu lui prêter main forte pour rapatrier son coucou embroussaillé.
Malgré le crépuscule, il s'envole à bord d'un nouvel aéroplane pour recommencer sa deuxième épreuve qu'il réussit parfaitement. Et maintenant, seule l'obscurité profonde, est de taille à lui faire renoncer à sa troisième épreuve, qui se trouve reportée au lendemain.

Quand le jour suivant, il sort de son lit, le soleil est levé depuis longtemps et brille comme un bras dans le ciel. Jules est certain qu'au moment où cet astre ira se coucher, il sera breveté pilote. Si bien qu'en quittant sa chambre, il se promet de ne pas y revenir avant d'être pilote. Il ne reste qu'une épreuve à passer qui paraît être un jeu d'enfant, selon cet optimiste, qui ne veut pas coucher à la belle étoile.



JULES VEDRINES - 1911
- CARROLL F. GRAY AERONAUTICAL COLLECTION

Mais en arrivant sur le terrain, BLÉRIOT en personne, lui refuse un avion car les remous de l'air ont déjà provoqué la casse de deux aéros. VÉDRINES, tout débutant qu'il est, n'est pas homme à se laisser impressionner même par l'expérimenté constructeur. Ce dernier, confronté à tant d'insistance, décide d'aller tâter l'air lui-même et démontrer, de visu, à cet entêté gavroche qu'il ne fait pas un temps à sortir un « BLÉRIOT » dehors. Revenu au sol, BLÉRIOT confirme fermement son refus à un VÉDRINES irascible qui exige de passer son brevet le jour-même.

Le patron consent à laisser s'envoler ce téméraire qui ne tarde pas à se faire sacrément secouer, comme dans un panier à salade. Le voilà en plein apprentissage de remous ! Il faut être un surdoué de la trempe de VÉDRINES pour combattre aussi bien les éléments et maîtriser l'appareil dans des turbulences, capables d'arracher une aile ou de plaquer l'appareil au sol. L'apprenti parvient ainsi à terminer sa troisième épreuve et à l'atterrissage : il est pilote breveté !

Alors, Blériot en fin connaisseur commente sobrement :

- *Vous… Vous êtes un lapin ! Vous arriverez à quelque chose.*

Nous sommes le 7 décembre **1910** et Jules VÉDRINES devient titulaire du brevet n° 312 délivré par l'école d'aviation de Pau. Cette nuit, il pourra dormir dans son lit !

Muni de son précieux sésame, le nouveau breveté regagne assez rapidement Paris. Il rêvait de faire ce retour par la voie des airs, mais il lui manquait l'essentiel : une monture ailée. Et c'est assis sur des banquettes de bois d'un compartiment de troisième classe qu'il débarque dans la capitale où son premier souci est de récupérer auprès de la maison BLÉRIOT son argent de caution pour frais de « non casse ». Ce pécule sera bien utile pour faire vivre sa famille, en attendant de se faire embaucher comme pilote.

Il demande à BLÉRIOT lui-même, déjà rentré à Paris, de lui « faire prêter un appareil ». Jules lui rappelle la promesse qu'il lui a faite de s'occuper de lui. Mais comment pourrait-il prêter un aéroplane à chacun des 312 pilotes sortis brevetés de son école ?

- *Venez me voir au printemps. Je tâcherai de faire quelque chose pour vous.*

La passion de voler de VÉDRINES ne tolère aucune patience d'autant que *c'est aussi l'hiver dans son porte-monnaie*.
Il connaît ses propres mérites et attend autre chose que de l'indifférence de la part de ce génial constructeur qu'il vénère. Quittant BLÉRIOT, il file voir d'autres constructeurs qui, devant tant de pouvoir de persuasion ne doutent pas de son endurance et de son courage de pilote. Mais le malheur, c'est qu'il n'a sur lui que son brevet et son enthousiasme à piloter et pas les vingt cinq mille francs pour acheter un appareil.
Il se présente à FARMAN qui… regrette… et dit *avoir plus de pilotes qu'il ne lui en faut !*
Il va voir l'un des patrons du GNOME qui se dit *harcelé de ce genre de demandes*. Déçu mais pas vaincu, il ne peut renoncer à son beau rêve, lui qui a déjà tant fait pour en arriver là.

Le métier d'homme-oiseau était déjà une carrière bien encombrée et je me demandais souvent, non sans tristesse, à quoi cela pouvait servir que le ciel fût si grand… Voilà l'impression restituée par VÉDRINES un peu plus tard quand, célèbre, il publiera ses souvenirs dans un hebdomadaire de **1911** à 1914. Il y livrera sans complaisance ses sentiments sur le monde aéronautique du début du 20e siècle *où tout le monde avait en poche les croquis d'un monoplan, d'un biplan, d'un triplan… ou d'un reste-en-plan !*

De refus en déceptions, Jules est plus exalté que jamais tant il quémande sans résultat. Des amis lui conseillent d'aller voir chez BOREL-MORANE. Il y parle avec exaltation, hurlant, gesticulant, et réclamant à grands cris la faveur d'obtenir un avion. Il frappe sur les meubles, ameute la maison. Lui-même s'attend à se faire jeter à la rue d'un moment à l'autre. En guise de cela, MORANE l'écoute et… lui propose de tester prochainement un nouvel avion.
Puis lentement, arrive le jour de signer son contrat. Jour bienheureux qui va mettre fin à sa galère. On le fait attendre dans un couloir, longuement, avant de lui dire et lui répéter : *qu'ils sont ennuyés, désolés, très désolés… mais qu'ils ont assez de pilotes… et n'ont pas besoin de lui !*

Tout en continuant à être *très désolé*, BOREL le pousse doucement vers la porte. Abasourdi et blême, VÉDRINES rentre chez lui en pleurant. Il est parti le matin, la joie au cœur et il revient la mort dans l'âme, dans son pauvre logis qui n'est plus que misère et tristesse puisqu'il en a vendu les meubles pour pouvoir passer son brevet. Il se sent coupable vis-à-vis de sa femme et de sa fille Nénette.
Désormais, il ne lui reste qu'à redevenir simple mécano, metteur au point, pour vivre.

Mais avant, *la tête baissée, les poings serrés*, il veut jeter toutes ses forces dans un dernier essai. Voici Jules, muni de son billet de chemin de fer, payé trente centimes sortis des flancs creux de son porte-monnaie, qui s'en va rencontrer à nouveau, Monsieur GOUPY, constructeur de petits biplans. La maison est cossue, les tapis sont épais et les domestiques nombreux. Et selon sa manière forte, l'aviateur parle avec énergie, réclame de se faire prêter un appareil et pour ajouter de la conviction, il frappe le bureau faisant trembler les encriers et voltiger les papiers. Vêtu de sa combinaison d'ouvrier, il dit pouvoir reprendre sa place de mécano pour rembourser l'avion au cas où il le casserait.
Littéralement harcelé, le pauvre Monsieur GOUPY convient de rencontrer VÉDRINES à Juvisy, l'après-midi même, pour lui donner une réponse. Alors seulement, VÉDRINES consent à prendre la porte.

A Juvisy, on lui prête un biplan et VÉDRINES s'envole pour un essai qui dure beaucoup plus que prévu… Parfois, il redescend à quelques mètres du sol, survolant GOUPY, son chef-pilote et d'autres aviateurs ébahis, avant de reprendre joyeusement sa promenade aérienne avec son petit biplan pendant une heure et quart.

Quand il se retrouve les pieds sur terre, VÉDRINES a un sourire *large comme un parapluie* et GOUPY semble épaté et enchanté, car jusqu'à ce jour aucun de ses avions n'a tenu l'air plus de quarante-cinq minutes.

- *… vous êtes mon pilote !*
- *Combien m'offrez-vous ?*
- *Je vous donne trois cents francs par mois !*

Au lieu de la *pluie d'or qu'il prévoyait de voir s'abattre sur lui*, c'est une misère que cet homme lui annonce avec un naturel exquis. Songeant à sa femme et sa fillette qui vivotent dans leur taudis à Asnières, il accepte.

Désormais, pilote de la maison GOUPY, VÉDRINES est à l'aérodrome du lever au coucher du soleil à voler, sans arrêt et sans se soucier du froid, regrettant seulement que les jours soient si courts. Si l'engin est vieillot et le moteur parfois défaillant, l'aviateur s'accommode plutôt bien de son sort. Bientôt, tourner en rond au-dessus du champ et faire des vols en hauteur ne contentent plus l'intrépide pilote qui rêve maintenant de voyager à travers la campagne et prendre part à de grandes épreuves. Dès lors, il va devenir un excellent pilote de raids.

Réclamant en vain à son patron un avion digne des longues distances, le pilote l'avertit qu'il part dès le lendemain à travers la campagne. Le froid de l'hiver l'oblige à s'emmitoufler comme un esquimau parti à la chasse au phoque, avec un biberon rempli de rhum pour lutter contre le froid et la fatigue. Il est vrai que « prendre l'air » avec les aéroplanes de cette époque, prend tout son sens. L'avion donne au pilote l'impression de chevaucher, en plein vent, un cheval ailé.

Suivant d'abord le cours de la Seine, Jules s'en va survoler Melun puis rebrousse chemin en direction de son port d'attache Juvisy où il atterrit après ce premier « raid » sans encombre. Cette petite excursion lui a juste mis le goût de recommencer illico presto. Le temps d'avaler un moka et le voilà reparti au grand étonnement de ses camarades. Cette fois, il décide de suivre une petite rivière l'Orge et la ligne de chemin de fer toute proche. Malgré la neige aveuglante et le vent glacé qui rougit le bout du nez, VÉDRINES se sent heureux et s'amuse à dépasser les trains filant sous ses ailes.

Pour agrémenter le retour, il se lance à travers la campagne en se guidant seulement à la boussole. Comme il s'ennuie de ce paysage d'hiver tristounet, il prend de l'altitude mais c'est alors que son moteur en profite tout-à-coup pour jouer « relâche ». Il commence à descendre en plané quand il se découvre au-dessus de la forêt de Rambouillet. Le voilà qui risque fort de se faire « embrancher » dans ces arbres si nombreux et qui se rapprochent de plus en plus sous sa carlingue.
Satanée futaie qui glisse interminablement sous ses ailes !

Désormais, il n'est plus qu'à une dizaine de mètres de la cime des arbres. Mais c'est jour de chance pour Jules car la forêt s'arrête là. Il ne tarde pas à poser son oiseau silencieux dans un champ bien accueillant. Le pilote répare et s'envole à nouveau. Mais comme le moteur se fait encore défaillant, il atterrit à Saint-Cyr chez PAULHAN où on l'aide à réparer sérieusement. Et c'est à la tombée de la nuit qu'il arrive au bercail de Juvisy, *assourdi par le bruit du moteur, harassé de fatigue, transi de froid, mais bien content…*

Ce soir-là en rentrant chez lui, il songe qu'après un tel exploit de trois cents kilomètres dans la journée, il va être, dès demain, en première page de tous les journaux et que les constructeurs vont se l'arracher avec des propositions mirifiques. Quitter l'aérodrome de Juvisy serait sans regret pour VÉDRINES, qui le considère comme *l'asile d'aliénés de l'aviation.*
Le lendemain de bonne heure notre pionnier fonce à la librairie pour parcourir les journaux.
Rien ! Pas le moindre article sur son exploit !
A force de fouiner, il finit par découvrir trois petites lignes qui évoquent ses vols de la veille.

Il se dit qu'il vient de faire pour rien, trois cents kilomètres dans la neige et le froid, avec un moteur récalcitrant et après avoir caressé de ses roues la forêt de Rambouillet !
A son idée, seule une action d'éclat peut le faire connaître. C'est décidé, il veut faire la traversée de Paris en suivant la Seine. Pour l'impatient VÉDRINES, pas question d'attendre les beaux jours. Par un temps de saison, gris et brumeux, il se lance dans cette virée parisienne qui manque de tourner au drame. En effet, le brouillard perfide lui fait découvrir de très près la cathédrale de Paris. Sans la vivacité de ses réflexes, son aéroplane se serait fracassé

contre l'une des tours de Notre-Dame. Mais ce jour-là, Notre-Dame bienveillante semble avoir épargné le sort de ce fou volant.
Ce survol de Paris à basse altitude, a lieu le **23 mars 1911** et Jules en profite pour jeter une pluie de fleurs sur le cortège de la Mi-carême.

Cette fois, la gloire est au rendez-vous. Les journaux du soir font grand bruit autour de son exploit. On le consacre *pilote d'avenir… grand aviateur… homme qui promet…* On lui attribue même des exploits qu'il n'a jamais faits et des qualités qu'il ne se connaît pas !
Fini le temps du *pauvre petit pilote besogneux, obligé de courber l'échine pour voler sur le premier tacot venu !* Védrines est lancé.
En attendant cet envol vers la gloire, il continue vaillamment à explorer le ciel sur son vieux GOUPY et s'amuse à faire des vols en hauteur et parvient jusqu'à 2 200 mètres.

Bientôt, il va pouvoir prendre une douce revanche. Voilà que BOREL, l'homme qui l'avait éconduit après lui avoir fait miroiter un contrat, vient maintenant rôder dans les parages. Jules le reconnaît bien, le voit bien, mais fait celui qui ne le voit pas. L'amertume et l'honneur blessé le retiendraient encore longtemps si l'habile constructeur n'avait fait passer la commission par Emile, frère de Jules. Le frangin veut lâcher les outils de menuisier pour voler lui aussi et pour cela il est allé taper à la porte de BOREL-MORANE. Belle occasion pour ce constructeur de proposer un brevet à l'œil pour Emile, à la condition que Jules accepte d'être pilote chez lui. Ce dernier lui construit justement un appareil, rien que pour lui.

Et l'on retrouve Jules, installé comme un prince, dans la superbe limousine de BOREL roulant vers ses ateliers de Chalais-Meudon. Celui qui l'avait renvoyé chez lui quelques mois auparavant, le couvre maintenant de délicate prévenance et l'aviateur jubile intérieurement. Lors de la visite de l'atelier, il est même invité à s'asseoir dans le fuselage pour tester la place du pilote.
Mais, prenant un air détaché, il s'applique à écouter froidement le discours du constructeur. Et quand ce dernier s'en inquiète, le pilote affirme vouloir rester à la maison GOUPY. Les rôles sont inversés et maintenant c'est BOREL qui insiste lourdement pour que son nouvel avion soit piloté par VÉDRINES et personne d'autre.
Il est tant désiré par le constructeur que maintenant, c'est le pilote qui fixe ses conditions. Deux mois après son exploit au-dessus des toits parisiens, il est embauché chez MORANE le **26 mai 1911**.

Ah ! Il est content Jules, le jour où le train l'amène à Pau, vers son nouveau monoplan. Là-bas, c'est l'antichambre du paradis : ses plus petits désirs sont des ordres. Un patron aux petits soins avec lui, tous les mécaniciens de l'aérodrome à sa disposition, un monoplan tout neuf : le pilote savoure là, un échantillon de la plus pure félicité.

Dans cette période d'effervescence de l'aéronautique naissante, nombreuses sont les manifestations et les prix annoncés pour l'aviateur qui fera tel ou tel parcours. VÉDRINES, homme des raids, tente de gagner le prix offert par un journal pour relier Toulouse à Carcassonne et c'est alors qu'il connaît une frayeur à blanchir d'un coup sa sombre crinière. Franchissant le col de Naurouze à 950m, sous la poussée du vent, son monoplan se met à piquer droit vers le sol, à une vitesse vertigineuse. Cramponné au gouvernail et au fuselage de l'avion, il tente en vain de se rétablir. Soudain, son aéroplane se redresse seul et retrouve une parfaite stabilité. La chute libre involontaire a duré 500 mètres, et un siècle pour VÉDRINES suant d'émotion. Cet accident est incroyablement relaté par un journaliste : *à mille mètres de hauteur, Védrines tombe avec son appareil ; mais à cinq cents mètres, il est raccroché par un nuage…*

Ce reporter poète donne aux hommes volants un précieux conseil qui peut se résumer ainsi : « pour éviter toute chute, voler par temps nuageux » ! Ceci n'est pas pour adoucir l'humeur d'un VÉDRINES, réputé accueillir les journalistes comme un ours à qui on viendrait prendre son pot de miel. Même l'assaut charmant des jeunes admiratrices *rougissantes, effrontées ou timides* réclamant des autographes, lui paraît *bien ennuyeux*.

A chaque nouvelle traversée, ce sont autant de lieux où résonne, pour la première fois, le ronronnement d'un avion et d'innombrables villageois épatés qui, pour la première fois, lèvent la tête pour voir glisser, au-dessus de leurs toits, ces *merveilleux fous volants dans leur drôle de machine* !

Et pour accueillir ces intrépides cavaliers du ciel, une foule de dizaines de milliers de personnes se presse aux abords des aérodromes.
VÉDRINES est désormais célèbre et à chaque atterrissage, il doit oublier la fatigue, le besoin de calme et de repos pour satisfaire aux *allocutions, discours, réceptions, fêtes, banquets… et se faire aveugler par les éclairs des photographes…*

Dans cette frénésie populaire suscitée par l'aviation, de nombreuses villes se disputent l'honneur de sa participation aux fêtes et meetings. Et pour contenter tout le monde, il faudrait cloner le fringant VÉDRINES en autant d'exemplaires.

Un jour, on lui déconseille d'aller se produire à Narbonne, *peuple de sauvages*, mais cela ne peut guère effrayer celui qui, enfant, se voyait en « explorateur célèbre ». Sans armes, sans vivres de survie et sans cadeau pour les chefs de tribu, cet homme de cuir descendu du ciel, débarque sur la terre narbonnaise et les « sauvages » qui la peuplent se montrent les plus hospitaliers de France.

Le décor change quand pluie et vent rendent impossible tout décollage, alors, la foule enthousiaste peut se muer en horde d'hargneux guerriers, lanceurs de pommes de terre et vociférant des injures. Plus de fleurs, ni de cartes postales à signer, cette fois, l'affluence moutonnière, considérant l'aviateur comme un demi-dieu invincible face aux éléments, ne consent pas à renoncer à son rêve.

BOREL veut que son pilote-vedette s'engage sur de grands raids aériens et justement VÉDRINES n'attend que cela. Ainsi, il se lance dans la course Paris-Pau : sa première grande course. Mais par le hasard du brouillard et du mauvais temps, il se retrouve d'abord, à Varennes-sur-Allier, tout près de sa famille. Belle occasion pour aller atterrir à deux cents mètres de la maison de Bussière-Dunoise dans la Creuse où se trouvent femme et enfant ! Il se sent tout chose et pour une fois ne sait quoi dire à ces gars du coin venus l'accueillir. Quand à sa fille Nénette, cet aviateur aux larges lunettes, au vêtement de cuir tout tâché et au visage verdâtre d'huile de ricin, lui paraît être un horrible visiteur inconnu.
Puis, il continue son périple avant de parvenir vainqueur à Pau, le **24 avril 1911** et d'empocher le prix de 20 000 francs. Cependant, à l'atterrissage seul le cabot du gardien de l'aérodrome lui fait un accueil tous crocs sortis et ce n'est pas ce clebs hostile qui va rédiger le procès-verbal attestant son arrivée venant de Paris, via Guéret. Le gardien à peine mieux disposé que son chien, consent, à rédiger l'attestation, après que notre Jules impétueux ait, lui aussi, donné de la voix. Et c'est sur une vulgaire bicyclette que l'aviateur victorieux quitte l'aérodrome pour télégraphier la bonne nouvelle à Paris.

Lui, le pauvre mécanicien d'hier s'estime plus riche que Crésus de pouvoir survoler villes et campagne. Il se sent heureux dans une liberté grisante, gavé de grand air et de magnifiques paysages miniaturisés, comme si on les observait par le petit bout de la lorgnette.

Nous sommes en **mai 1911** quand s'annonce la grande course aérienne Paris-Madrid. VÉDRINES s'y prépare minutieusement, mais dans une excitation indescriptible.
Le jour du départ, les abords de l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux sont envahis par une marée humaine, venue à bicyclette ou dans des trains bondés jusque sur les marchepieds et les attelages des locomotives. Les toits sont noirs de monde, les tribunes pleines à craquer. *De mémoire de vieux Parisien, on n'a pas vu une pareille affluence… depuis le retour en France des cendres de Napoléon 1er.*
Comme le service d'ordre semble hors service, c'est VÉDRINES qui s'y emploie dans toute la mesure de ses moyens, pour tenter de juguler cette foule débordante.

Lors de son décollage, Védrines, gêné par le public, contraint son appareil à se retourner littéralement sans dommage pour lui mais l'aéro endommagé oblige à différer son départ. C'est ensuite, qu'un avion vient faucher un groupe d'officiels et blesse mortellement le ministre BERTEAUX, en ce dimanche **21 mai 1911**.
La course est arrêtée. Le départ repoussé au lendemain.

Le jour suivant, au petit matin, les abords sont déserts mais le temps épouvantable. Ce n'est pas suffisant pour décourager l'ardent VÉDRINES qui est, cette fois, en route pour l'Espagne. D'abord, sous une pluie bien drue qui le trempe jusqu'aux os. Trempé, il l'est aussi le soir quand il savoure un bon bain dans un hôtel d'Angoulême où il fait halte. Oh ! Surprise, deux journalistes, zélés encore plus paparazzis que les autres viennent l'interviewer dans sa baignoire ! Il faut toute la force menaçante du pilote pour leur faire lâcher prise.

Le lendemain, la combinaison, les lunettes, la bouteille de rhum, voici VÉDRINES prêt à relever le défi, alors que les autres concurrents GARROS et GIBERT sont déjà en route. Bientôt, glissent sous ses ailes, les pins, le rivage, la mer de l'Aquitaine. A Saint-Sébastien, VÉDRINES est annoncé premier et se désignant célèbre aviateur-fabuliste, il ne manque pas de commenter : *rien ne sert de partir, il faut courir à point.*
Mais, sitôt atterri, voilà que se pointent les deux journaleux de la veille, qui reçoivent un accueil des plus bref et des plus sec.
A l'arrivée à Madrid, Jules VÉDRINES, brisé de fatigue s'extrait lourdement de sa carlingue pour s'allonger sur l'herbe et fermer les yeux. Mais quand il les ouvre à nouveau, il voit… les deux reporters réapparus comme des mouches du coche, qu'il rabroue vertement.

Jules a frappé un grand coup, il est vainqueur de la course Paris-Madrid en 14 h 55 mn, ce **26 mai 1911**.

On raconte que le populaire VÉDRINES, seul pilote à parvenir à Madrid, *descendit de son avion lestement, tendit d'autorité une main graisseuse au souverain* (roi d'Espagne) en *lui disant avec sa gouaille coutumière* : *« Alors ça va ? Bonjour à tous ! Et d'abord, j'ai la dent.*
Si cette réplique relève de la légende, on peut dire pourtant qu'elle paraît vraisemblable dans la bouche de notre héros.

Le soir même de son arrivée dans la capitale Espagnole, on lui remet une lettre touchante. Il s'agit d'une femme implorant l'aviateur héroïque de venir se promener dans les airs au-dessus de la maison familiale pour son père paralytique depuis de longues années. En poussant son lit vers la fenêtre, il pourrait combler son ultime désir : … *c'est un gros crève-cœur pour moi, de songer que je partirai sans jamais avoir contemplé le vol hardi d'un de ces merveilleux oiseaux. Il me semble que je pourrais m'en aller sans regrets si je voyais cela.*

VÉDRINES, homme au parler rude mais au cœur tout pétri d'humanisme, ne peut qu'accepter. Le lendemain matin, il va d'abord repérer les lieux en voiture, puis s'envole en bienfaiteur. En premier, il vient faire quelques acrobaties au-dessus du palais royal, en juste remerciement de la brillante réception donnée en son honneur par le souverain. Puis, quelques instants plus tard, il vient faire spectacle près de la maison de la jeune espagnole et de son père infirme. Un moment, il vole à quelques mètres des toits cherchant, un endroit où se poser. L'émoi est grand chez les habitants qui courent, à chaque fois, se porter à l'endroit où le pilote pense atterrir. La sagesse lui commande de renoncer et il continue sa petite promenade céleste pour rendre ensuite visite à des officiers aviateurs.

L'après-midi même, une *merveilleuse touffe de roses rouges* lui est remise sans aucun mot accompagnant. Le pilote sait qu'il s'agit d'un merci pour le vol du matin. Evoquant cette petite *aventure toute simple, mais touchante au possible*, il reconnaît plus tard : *Et je crois que j'eus un plaisir égal, quoique différent, à recevoir ces roses, qu'à toucher les cent mille francs que me rapportait Paris-Madrid.*

Le **6 août 1911**, sa ville natale Saint-Denis honore l'enfant du pays, d'un triomphal défilé.

Du jour où VÉDRINES s'aperçoit qu'un aéroplane est d'autant plus stable et plus sûr qu'il est rapide, il veut devenir, en quelque sorte *l'apôtre de la vitesse* et battre tous les records établis jusqu'alors. Pour cela, il délaisse la maison BOREL qu'il juge *dure à la détente* quand les finances sont en jeu. Il s'engage alors chez DEPERDUSSIN qui lui fabrique l'avion qui va bien pour ses tentatives de record. Ainsi, en **1912**, il bat à sept reprises, le record du monde de vitesse. La même année, il remporte à Chicago, la coupe Gordon-Bennett (167,8 km/h).

En **1913**, il est, notamment le premier pilote à se poser sur l'aéroport international de Beyrouth au Liban et il établit la première liaison Nancy-Le Caire en parcourant 5 400 km.

Védrines, homme engagé aux convictions humanistes chevillées au corps, tâte aussi de la politique. En effet, en ce début de 20e siècle, l'avion est dans l'air du temps et la France forme le projet de se doter d'une puissante flotte

aérienne. Pour cela, il faudra des hommes pour prendre en main la cause de l'aviation. Jules, le patriote, estime être de ceux-là pour se rendre utile à son pays.

Ainsi, en 1910, il se porte candidat aux élections cantonales de Limoux puis aux législatives de 1912. Et pour sa réclame, il innove en lançant des prospectus depuis les nues et en promenant des affiches géantes étendues sous les ailes de son aéroplane.
Ainsi, le 20 janvier 1912, il jette au-dessus du Palais-Bourbon des sacs de tracts où est inscrit : *Donnez des aéroplanes à la France !*

Pour visiter la région, c'est par la voie des airs qu'il se déplace pour ses conférences de campagne électorale. Chemin faisant, il jette ses prospectus sur tous les villages survolés. Comme la plupart du temps, l'aéroplane est sa seule monture, il prouve par la même occasion tous les avantages qu'on peut attendre de ce *merveilleux engin docile et rapide*.

VÉDRINES S'APPRÊTE A PARTIR POUR SURVOLER L'ENNEMI

Le vainqueur de Paris-Madrid monte depuis le début de la guerre un nouveau monoplan. Il a donné à cet appareil un nom qui, dans son esprit de gavroche parisien, prend un caractère symbolique. Et ceci nous est un gage que le populaire aviateur réussira encore plus d'un coup d'audace, car rien n'est au-dessus de son courage.

Mais, il découvre aussi là un terrible métier que celui de politicien : serrer des mains à en avoir le bras fatigué et les phalanges « brisées », accueillir la foule exubérante et envahissante, faire plusieurs conférences par jour, être obligé de parler et répondre à une foule de gens, …

Ses exploits aériens l'ont rendu « demi-dieu » aux yeux d'une population qui délire d'enthousiasme dès qu'apparaît son héros. Et il lui suffit parfois, d'ouvrir la bouche pour que déjà les bravos fusent de toutes parts. A voir un tel déchaînement populaire, on l'imagine déjà député.

Cependant, il est défait aux deux scrutins. La majorité des électeurs considère-t-elle, que VÉDRINES sera meilleur aviateur-soldat que politicien ? Plus tard, son fils Henri sera député de l'Allier.

Réformé pour *faiblesse de constitution*, Jules s'emploie à force de démarches à faire casser cette mesure, indigne de son tempérament très patriote. Il rejoint l'aviation militaire en **août 1914**. Il fait d'abord partie de la fameuse escadrille des « Cigognes » et forme celui qui sera, avec FONCK, l'As des As : Georges GUYNEMER. Habitué des missions spéciales, Jules VÉDRINES dépose sept agents espions dans les lignes ennemies et en reprend trois. Héroïque pilote, il remplit de dangereuses missions sur son avion, qu'il surnomme « La Vache » *(photo).*

Il livre aussi des dizaines de combats aériens, dont vingt-trois dans le ciel de Verdun.

Après l'Armistice, le **19 janvier 1919**, VÉDRINES, toujours aussi intrépide, réussit à poser son avion sur le toit des Galeries Lafayette (28m x 12m), malgré l'interdiction de la Préfecture de Paris. Cet exploit, à la mesure de son audace et de son habileté lui donne une nouvelle célébrité. Il empoche la prime de 25 000 francs offerte par la direction du magasin mais doit verser une amende de 16 francs pour avoir survolé Paris et atterri dans un endroit interdit !

Trois mois plus tard, le **21 avril 1919**, il se tue, avec son mécanicien Marcel Guillain dans la Drôme près de Saint-Rambert-D'albon, victime d'une panne de moteur, alors qu'il tente le raid Paris-Rome-Paris sans escale. Il a 37 ans.

Ce jour-là, Jules VÉDRINES, *explorateur célèbre* s'en va, sans aéroplane, explorer d'autres cieux. Peu d'hommes ont aussi bien que lui, incarné ces deux mots associés : vouloir et pouvoir.

Il est inhumé au cimetière parisien de Pantin, après des funérailles grandioses *(photo)*