

La Grande Guerre

Première partie



Mata Hari
La courtisane

Jean-Claude GUIBOREL

www.alterpublishing.com

La
Grande Guerre

I – MATA HARI
la courtisane

ROMAN

www.alterpublishing.com

NOTE de L'AUTEUR

Ce livre est un roman d'aventures cheminant au gré du 20^e siècle. Les dates et personnages historiques sont authentiques.

Couverture : Mata Hari en danseuse javanaise

DU MEME AUTEUR

Rimes de vie (poèmes – 2001) - Des mots et des visages (poèmes – 2002). Réédition en avril 2011 sous le titre : « D'Amour et d'humour, poèmes de nos jours ».

Amours et destins (roman – mai 2004).

Les Chevaliers du Mont (roman hist. – déc. 2004 – réédité en 2007).

Le Règne de la Salamandre (roman hist. – sept. 2005).

Le Pouvoir des Passions (roman hist. – juin 2006).

De Guerre, d'Amour et de Gloire (2007/2008) – La Trilogie (* Les hommes du mas – ** Le Roi juste et le cardinal – *** Sous le Règne du Roi Soleil).

Louis XV – Le Secret du Roi (mai 2009).

Les lumières et la tourmente (novembre 2009).

L'Aigle et l'Empire (mai 2010).

François Vidocq – Une vie, deux destins (mars 2011).

Eugénie et le dernier Empire (mars 2012).

© Jean-Claude GUIBOREL
www.jcguiborel.fr

AVANT-PROPOS

Tout ce que l'on croit savoir du passé et de la vie de Mata Hari et que d'innombrables articles ont répandu à flots sur le public ébaubi, on le tient de la danseuse elle-même.

C'est Mata Hari qui a créé sa légende de sirène orientale, tant pour servir à sa propre réclame d'artiste et de marchande de sourires, que pour cacher sa véritable profession, et ses admirateurs, managers ou courtiers, journalistes, gens du monde, directeurs de music-halls ou tenancières de maisons de plaisir, acceptant avec empressement ce qu'elle racontait, s'employaient à l'envi à propager cette légende.

Certains articles de presse, parus dans le *Mercure de France*, en 1921, quelque temps après son exécution comportaient des élucubrations sur sa naissance et son enfance.

En 1922, la revue reçut une lettre datée du 18 août d'un journaliste hollandais Charles S. Heymans qui, l'ayant connue à Java, rectifia certaines anomalies.

En voici quelques extraits :

... Son nom était Margaretha-Geertrui da Zelle et elle n'était nullement métisse, vu qu'avant son mariage, elle n'avait jamais quitté la Hollande, où elle naquit dans la province de Frise, à Leeuwarden, le 7 août 1876, de parents hollandais. Son père se nommait Adam Zelle et sa mère Antje van der Meulen. A l'âge de dix-sept ans elle fit,

toujours en Hollande, la connaissance d'un officier de l'armée des Indes néerlandaises dans des circonstances peu romanesques.

Le capitaine hollandais Mac Leod, probablement de descendance écossaise, était célibataire, et passait dans son pays son congé d'un an. Il avait fait insérer dans un grand quotidien, une annonce matrimoniale. Mlle Zelle y répondit et eut une première entrevue avec l'officier. Elle lui plut, devint la fiancée et peu après, la femme légitime du capitaine.

Après expiration de son congé, il partit avec sa jeune et belle femme pour Java, où il se mit de nouveau à la disposition des autorités militaires. Le capitaine Mac Leod, promu commandant, habita avec sa femme tant à Sumatra qu'à Java...

Le divorce survint quelque temps après...

Ce que dit votre collaborateur au sujet de l'éducation artistique de Mata Hari est également inexact. Il n'y a pas de danseuses sacrées à Java ; les danseuses publiques, toutes indigènes, sont ce qu'il y a de plus profane, vu que ce sont de vulgaires prostituées méprisées de tout le monde...

Charles S. Heymans

*

Les pages de ce roman reflètent l'aspect le plus authentique du personnage intrigant de cette époque où nous retrouvons les descendants de la famille de Couesnon, mêlés aux événements tragiques et émouvants du début du 20^e siècle...

Jean-Claude GUIBOREL

La
Grande Guerre

I – MATA HARI
la courtisane

ROMAN



TABLES DES MATIERES

Tome 1

PROLOGUE	10
PREMIERE PARTIE LES ANNEES DE JEUNESSE	18
CHAPITRE PREMIER LA RENCONTRE AVEC MAC LEOD	19
CHAPITRE II LES PREMIERS MOIS DE LUNE DE MIEL	29
CHAPITRE III LA VIE EN EXTREME- ORIENT	35
CHAPITRE IV LE PERE, L'ENFANT ET L'INTRUSE	45
CHAPITRE V L'ENFER DANS UN SITE ENCHANTEUR	51
CHAPITRE VI VERS LA SEPARATION	57
DEUXIEME PARTIE LES ANNEES MOUVEMENTEES	65
CHAPITRE PREMIER LA VIE PARISIENNE	66
CHAPITRE II LA CARRIERE ARTISTIQUE D'UNE FEMME GALANTE	74
CHAPITRE III DES SUSPICIONS FONDEES	86

Tome 2

CHAPITRE IV LES PREMIERES ANNEES DU CONFLIT	6
CHAPITRE V NAISSANCE DE LA CHASSE AERIENNE	16
TROISIEME PARTIE UNE SOMBRE PERIODE	24
CHAPITRE PREMIER LES RENCONTRES DE MATA HARI	25
CHAPITRE II DES MOIS DE SOUFFRANCE	33
CHAPITRE III LES TRANCHEES	41
CHAPITRE IV LE DENOUEMENT	53
CHAPITRE V LE JUGEMENT FINAL	65
CHAPITRE VI LE VOYAGE SANS RETOUR	73
CHAPITRE VII LA SUCCESSION DE MATA HARI	83
CONCLUSION	91
NOTE DE L'AUTEUR	98
ANNEXE I	104
ANNEXE II	106

CHAPITRE V

NAISSANCE DE LA CHASSE AERIENNE

Malgré l'opposition exprimée en 1910 par le général Foch « *Tout ça, c'est du sport !... L'aviation, pour l'armée, c'est zéro* », le ministère de la Guerre décide cette année-là d'organiser l'aviation militaire. Cependant, au début du conflit, la seule mission jugée conforme aux capacités des avions est la reconnaissance.

Lundi 10 octobre 1914.

« - Là ! Un Allemand ! C'en est un ! hurle le sergent-pilote Harry Pearce, teinté d'un léger accent anglais.

Il le montre du bras gauche tendu, le droit continuant de piloter son avion, un « Voisin ». Le mécanicien Rolland cherche un instant dans la direction indiquée par son pilote et à son tour, il aperçoit l'appareil allemand, un biplan. Un sourire éclate son visage bleui par le vent : enfin, ils vont combattre.

Depuis quarante-six jours, ils attendaient cette occasion. Quarante-six jours durant lesquels ils ont accompli près d'une centaine de missions de bombardement, avec des obus de 90 mm. Un bombardement qui fait se gausser les artilleurs : sans dispositif lance-bombes, sans dérivomètre,

sans viseur ; seulement trois clous fixés à des intervalles calculés, sur le bord de la carlingue, pour tenir le rôle de viseur très sommaire, à l'altitude de 2000 mètres. Le passager, mécanicien ou observateur, lâche les bombes à la main, par-dessus bord.

Au retour de chaque mission, ils ont scruté le ciel, impatients de rencontrer un avion ennemi qui accepte le duel, impatients d'essayer la mitrailleuse Hotchkiss de calibre 7 mm, montée sur leur appareil. Une des seules six mitrailleuses qui, en ce début de la guerre, équipe des avions de l'armée française.

Enfin, ils sont récompensés ; le braconnage incessant dans le ciel leur procure enfin une proie. Elle vole vers ses lignes, cap au nord-est, à environ 1500 mètres d'altitude, au-dessus des marécages de la Vesle, un affluent de l'Aisne qui traverse la ville de Reims.

Harry a mis pleins gaz. Le moteur du « Voisin », un Salmon Canton-Unné de 110 CV à sept cylindres en étoile, répond immédiatement.

L'appareil vibre de toutes parts, la carlingue faite de toiles tendues sur une armature d'acier semble sur le point d'éclater, la vitesse atteint 120 kilomètres à l'heure.

Dans l'habitacle ouvert à tous les vents, placé devant les ailes et le groupe motopropulseur, le pilote est en place avant ; juste derrière lui, Rolland est accroupi sur une sellette, la mitrailleuse à portée de mains, vissée sur un trépied qui entoure le buste d'Harry.

Devant eux : le vide.

Grisés à l'approche du combat, ils ne sentent plus le froid, pourtant très vif.

A 2 000 mètres, la température avoisine – 20°. Ils se taisent, le regard rivé sur l'appareil allemand.

Leur position est idéale, sur une route convergente à celle de l'ennemi, à quarante-cinq degrés en arrière à droite et environ cinq cents mètres au-dessus. Harry incline son avion sur l'aile gauche. Cette manœuvre qu'il amorce, il la connaît parfaitement. Rolland aussi.

Ils en ont discuté de nombreuses fois, ils l'ont dessinée sur un tableau et griffonnée sur des bouts de papier. Entre eux, la communion est totale.

Ils forment le meilleur équipage de l'escadrille V.34 de la Cinquième Armée française.

Harry Pearce, vingt-six ans, anglais de naissance, a obtenu son brevet de pilote en 1911 et a connu Hubert Rolland chez un constructeur d'avions.

A la mobilisation du 2 août, Harry qui s'était pris d'amitié pour l'excellent professionnel qu'était Rolland, réussit à le faire affecter comme mécanicien navigant dans la même escadrille.

En piqué accentué, le « Voisin » se rapproche de l'avion allemand. Sa vitesse atteint 130 kilomètres à l'heure, le vent siffle dans les haubans d'acier, les remous sont de plus en plus violents, mais le pilote anglais maintient fermement son appareil sur une courbe précise.

Derrière lui, Rolland caresse la crosse quadrillée de la Hotchkiss.

Trois cents mètres les séparent maintenant de l'avion ennemi. Ils en distinguent les détails : un plan fixe en feuille de trèfle, un pot d'échappement vertical qui se dresse comme une cheminée, l'hélice placée devant l'habitacle. C'est un « Aviatik ».

Sur cet appareil, le pilote est derrière le passager. Celui-ci ne peut donc tirer vers l'arrière. Les pilotes français le savent, arrivant dans la queue de « l'Aviatik ».

Moins de cent mètres ; Rolland vérifie le chargeur engagé dans la culasse de la Hotchkiss. Son index droit effleure la queue de détente. Il est prêt, l'œil au viseur.

Soudain, l'« Aviatik » vire brutalement à gauche.

- Merde, il nous a vus, grommelle Harry.

Un petit nuage s'échappe du pot d'échappement de l'avion allemand : le pilote a mis pleins gaz, il fuit...

Harry coupe à l'intérieur du virage du biplan pour diminuer l'écart entre les deux avions.

Mais leur position devient dangereuse : elle est maintenant dans l'angle de tir de l'observateur allemand qui fait feu aussitôt. Sans succès. D'un brusque mouvement, Harry place à nouveau son appareil derrière l'empennage de l'autre, à vingt mètres.

Calmement, Rolland vise et tire. Coup par coup. Il sait que la Hotchkiss n'est pas encore au point, elle s'enraye facilement dans les tirs par rafales en altitude. Il appuie sur la queue de détente, relâche, appuie à nouveau, cinq fois, dix fois, vingt fois : sans résultat ; l'« Aviatik » continue de virer à gauche, à droite, de piquer, de monter, suivi comme son ombre par le « Voisin ».

Vingt-cinq cartouches. Le chargeur est vide. Rolland en introduit un deuxième à grand peine, les manœuvres violentes de l'appareil le bousculent d'un côté à l'autre de l'habitacle.

Harry serre les dents. Ce biplan, ils l'auront... Coûte que coûte !... Ils n'ont pas balayé le ciel pendant près de 200 heures en quarante-six jours, à la recherche d'une proie, pour la laisser maintenant qu'elle se trouve devant eux.

Le mitrailleur tire de nouveau. Le combat dure depuis plus de quatre minutes et l'avion allemand continue de manœuvrer habilement. Quarante-quatrième cartouche, quarante-cinquième, quarante-sixième... la mitrailleuse s'enraye !...

- Saloperie de machine !

Rolland jure, mais garde son sang-froid, il se dresse pour réparer la mitrailleuse. Mais que se passe-t-il ? L'ennemi volant se cabre d'un coup dans le ciel et reste comme suspendu. Presque immobile.

Harry évite la collision de justesse et éloigne son appareil. Avec son ami, ils regardent, stupéfaits, leur adversaire qui, successivement, monte, passe sur le dos, pique à la verticale, se redresse, plonge à nouveau, se rapprochant du sol, de piqué en piqué. L'hélice tourne toujours à plein régime, le pilote a certainement été tué. Quant à l'observateur, peut-être est-il encore vivant ? Peut-être essaye-t-il, depuis sa place, de reprendre le contrôle du biplan, provoquant ainsi ses évolutions désordonnées ?

Dans quelques secondes, leur victime va s'écraser en bordure des marécages de la Vesle, près de la voie ferrée qui relie Fismes à Reims. Un bruit sourd, des débris qui jaillissent, des flammes, un nuage de fumée noire : c'est fini. Il est 8 h 30, ce 10 octobre. Harry et Rolland viennent de remporter leur premier combat.

Une fois sur le sol de l'aérodrome, ils sont applaudis par plusieurs militaires qui ont assisté au duel aérien. Parmi eux, un couple de civils, autorisés par le commandant de la base à être présents.

Ils se précipitent au-devant des deux aviateurs et la jeune femme se jette au cou d'Harry en prononçant quelques mots :

- Oh, mon petit frère !... je suis si heureuse !

Son compagnon n'est autre que son époux, Hugues ; celui-ci congratule et félicite l'équipage.

Les autres militaires se joignent au groupe en manifestant leur enthousiasme, puis tous rejoignent un hangar de toile, où un bar a été aménagé.

Un comptoir de bistro a été récupéré dans les ruines d'un village, au hasard du passage, par un chef de popote.

Les conversations vont bon train quelques minutes plus tard devant un verre :

- Nous avons appris votre recherche depuis plusieurs jours, et nos journaux ont voulu un reportage sur vous et votre appareil. Nous tenons un bel article, s'exclame Hugues.

Helen se tient contre lui, sourit en regardant son frère, admirative :

- A votre prochain succès... et encore bravo !

Après quelques toasts, Harry se laisse aller à ses confidences et la première fois qu'il a connu le commandant Charles de Rose, figure de l'aviation militaire, nommé chef des escadrilles de la 5^e armée. Celui-ci avait réuni une douzaine de pilotes et observateurs, à Jonchery-sur-Vesle, à une vingtaine de kilomètres de Reims. C'est là qu'il allait créer la première escadrille de chasse.

Harry raconte :

- Il nous a fixé l'un après l'autre, avouant qu'il nous connaissait, grâce aux dossiers en sa possession, puis que nous avons été choisis pour former la première escadrille de chasse. On se regardait, un espoir fou allumant nos yeux. Il nous prévenait qu'en haut lieu, à l'Etat-Major, on n'y croyait pas... Je me rappelle encore ces paroles :

... Tout reste à faire, à prouver ; pour cela, vous disposerez de monoplans biplaces « Morane-Saulnier Parasol ». Vous savez qu'actuellement, c'est l'appareil le plus rapide grâce à son moteur Rhône de 80 chevaux, qui lui permet 112 kilomètres à l'heure en vol horizontal. Malheureusement, il ne dispose pas de mitrailleuses. Tout y est sacrifié à la vitesse ; pour abattre l'ennemi, vous n'aurez donc que des mousquetons de cavalerie !

Voici la technique que je vais vous expliquer au tableau, en quelques coups de craie : à bord, vous êtes deux, le pilote et l'observateur. Le premier amène l'avion au contact de l'adversaire en arrivant en dessus, en dessous ou derrière. Il faut attaquer par surprise en utilisant les nuages, le contre-jour ou une différence d'altitude. Vous venez à quelques mètres, comme si vous vouliez engager le combat au sabre d'abordage. A ce moment, l'observateur ouvre le feu, en prenant bien son temps et en visant le pilote à la tête. C'est le plus sûr moyen d'abattre l'avion ennemi, parbleu ! A la tête, je répète !...

Votre but est d'être les maîtres du ciel, d'interdire aux avions ennemis de bombarder nos troupes et nos villes ou d'effectuer des reconnaissances. Vous n'y parviendrez pas du jour au lendemain, vous n'êtes pas encore en nombre suffisant.

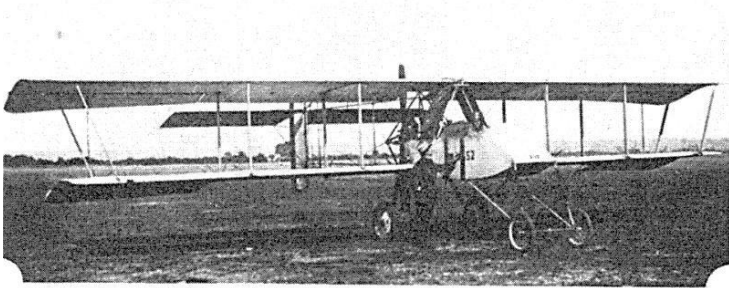
C'est à vous de prouver l'efficacité de la chasse.

Messieurs, vous allez regagner votre cantonnement de Champigny-sur-Vesle. Vous y aurez ma visite...

Mais dès demain, Messieurs, en chasse !...

Harry a terminé sur un ton enthousiaste, les yeux humides ; il lève une nouvelle fois son verre :

- A la santé du commandant ! »



Le Voisin III