

Le havrais Robert Grandseigne qui le premier vola de nuit !

- « Vous voyez le monsieur là-bas ? Il paraît que c'est un vrai héros, un ancien aviateur... »

Je connaissais bien le patron du petit bistrot. Même s'il ne rechignait pas à plaisanter de temps en temps, il n'était pas du genre à inventer des blagues.

Sur la banquette vulgaire, assis devant un café noir, silhouette cassée par les ans (et je le sus plus plus tard par d'innombrables « affalements » incontrôlés), pardessus bleu nuit comme il sied aux notables, éclairé – s'il vous plaît – par une rosette d'officier de la Légion d'honneur, le vieil homme souriait, visage ouvert engageant au dialogue...

C'est ainsi que je fis connaissance du havrais Robert Grandseigne qui, le premier, s'affranchit du sol, la nuit, à bord d'un aéroplane.

L'animation était grande, le 10 février 1911, à Issy-lès-Moulineaux. On s'y préparait pour le « Prix des amendes », ainsi désigné parce qu'il était doté... grâce aux amendes infligées en cours d'année aux aviateurs survolant le terrain de manoeuvres « en dehors des heures autorisées ». Cela effrayait les chevaux et mettait souvent leurs cavaliers en méchante posture.

Un original à l'esprit sportif avait eu la (bonne) idée de grouper les sommes ainsi recueillies et de les répartir... entre les lauréats d'une épreuve à disputer sur vingt tours d'un circuit de trois kilomètres. En somme, des amendes « remboursées » sous forme de récompenses. Sympathique. Et c'était pour le lendemain 11 !

Robert Grandseigne, toujours partant lorsqu'il s'agissait de compétition, espérait beaucoup de cette confrontation. Après une rude journée, il s'était offert un repas plantureux, puis était revenu au terrain. Avec l'aide de son mécanicien, il avait mesuré la puissance de son moteur en se servant du seul engin de contrôle alors connu : le dynamomètre. Ils avaient essayé une, puis deux, puis trois hélices. Il fallait tâtonner.

La nuit était depuis longtemps établie, couvrant d'un manteau de lune la campagne alentour. Le normand maugréait. Il voulait que tout soit impeccable et, finalement, décida de faire un roulage. Une ligne droite bien tranquille, histoire d'éprouver la mécanique *Anzani*. Le temps était frais, une légère « buée » de neige recouvrait le terrain et notre pilote songeait plus à un bon lit bien chaud qu'à une promenade nocturne – surtout aérienne ! Lâché, le moteur donna bonne impression, l'aéroplane roula, roula... Cinquante ans plus tard, Robert Grandseigne me racontait :

- « Ca rendait si bien que je suis allé un peu trop loin ! En une fraction de seconde, j'ai vu les hangars du fond et j'ai compris que j'allais rentrer dedans. Qu'est-ce que vous auriez fait à ma place ? (euh... j'aurais peut-être fermé les yeux en attendant le choc !) Hein ? J'ai tiré sur le manche et j'ai décollé !

Mais quand je me suis retourné, j'étais bel et bien en l'air ! A deux heures et demi du matin, le 11 février 1911. Ca me faisait une belle jambe !

A dire vrai, dans les premières minutes, je n'étais pas très rassuré. On en avait bien parlé, du vol de nuit, mais comme d'une folie ridicule. Et voilà que j'y étais embarqué, moi, dans cette folie ! Et puis, j'ai aperçu la Tour Eiffel. Ca m'a donné du cran et je me suis dit que le mieux, c'était de profiter de la situation. La nuit était claire, je voyais la Seine et c'était une sécurité. En cas de panne, j'aurais toujours pu descendre dedans. C'était quand même préférable aux toits des maisons.

Et puis tout s'est bien passé. Le moteur *Anzani* tournait à plein régime. Je suis passé tout près du sommet de la Tour, puis j'ai survolé l'Opéra. Là, j'ai pris un peu d'altitude, toujours pour avoir la possibilité d'atteindre éventuellement la Seine... et je suis rentré par Argenteuil, Courbevoie et Neuilly. L'atterrissage s'est déroulé sans incident, encore qu'un phénomène optique ait bien failli m'envoyer dans le décor. A la lumière de la lune, on a du mal à mesurer la distance qui vous sépare du sol... »

Le premier vol de nuit de l'histoire de l'aviation, commencé à 2h30, s'était achevé à 3h32. Il avait donc duré une heure et deux minutes.

Extrait du chapitre consacré à Robert Grandseigne par Roger Biot dans l'ouvrage

« Fameux Normands, Normands fameux »

Dans le même chapitre :

Le mécano de Blériot

Pilote d'essai chez Bristol

Dans le même ouvrage :

Le jour où Paul Cornu fit décoller l'hélicoptère

Copyright [Roger Biot](#), [Editions PTC](#)