

COURRIER DES LECTEURS

de Pierre BOUCHOT, 91 rue du Colombier 54200 CHAUDENEY-SUR-MOSELLE

Le mécano de Védrines

Si Emile Chenin dit Moselly a laissé son empreinte au village, un autre personnage aurait bien mérité, lui aussi, d'être connu de la postérité en raison des ses nombreux exploits. Il s'agit de Paul Caubet

Originaire de Nancy, Paul Caubet, après des études menées successivement à l'école des Arts et Métiers de Châlons puis de Nancy, devient dessinateur industriel. Son service militaire accompli, il entre en 1910 chez Gnome, une grande firme spécialisée, qui venait de lancer le moteur rotatif des frères Seguin devant équiper les aéronefs. Cette technique d'avant-garde, tout comme l'aviation d'ailleurs, était à ses premiers balbutiements et Paul Caubet se vit confier la mission de mettre au point cette nouvelle technologie. Mission délicate qui lui donna l'occasion de parcourir l'Europe entière pour vendre les mérites de la technologie française.

C'est dans le cadre de ses activités que Paul Caubet rencontre un aviateur déjà célèbre, par ses premiers vols : Védrines. Tous deux échafaudent alors un projet, insensé pour l'époque, faire le tour du monde en aéroplane afin de porter haut et fort les couleurs françaises. Au printemps 1913, ils préparent un « Blériot », moteur 7 cylindres d'une puissance de 80 cv, et les voilà partis. Première escale, Nancy où les deux hommes s'attardent quelques jours pour goûter à la joie des retrouvailles avec la famille de Paul Caubet. Puis les étapes se succèdent, Munich, Vienne, Prague, Sofia, Athènes, le Caire au pied des pyramides,



Paul CAUBET en 1967
(5/08/1887 Nancy - 14/11/1972
Chaudeney-sur-Moselle)

autant d'escales où l'aviateur et son mécanicien se font acclamer par une population ébahie devant les exploits de ces deux hommes

tombés du ciel. Devant les Egyptiens ahuris, les deux Français exécutent des prouesses et des acrobaties les plus dangereuses. Monsieur Caubet donne également des baptêmes de l'air à une population en liesse, survolant les pyramides, frôlant sans vergogne le Sphinx, remontant à tire d'ailes le Nil, richesse incontestée du pays.

Védrines s'avère être un excellent compagnon, mais au caractère irritable. Pour une raison inconnue, il abandonne Paul Caubet puis rentre à Paris. Malheureusement, pour le mécano, la fête se termine là. Adieu, le tour du monde et tous les beaux projets élaborés en commun. La mort dans l'âme, Paul Caubet se lance alors dans une autre aventure.

Les frères Mac Clean lui demandent de les accompagner dans une expédition aérienne, dans la région d'Assouan, à bord d'un hydravion. C'est là qu'il connaîtra ses plus vives émotions. Alors que l'équipage remontait



**Védrines et Paul Caubet (en seconde position)
dans l'avion, au pied des pyramides**

tranquillement le cours du Nil, l'appareil, pour une raison inconnue, pique soudain du nez et c'est le crash garanti, mais ses occupants sont miraculeusement sauvés, après une manœuvre périlleuse, grâce à l'adresse du mécanicien. La collaboration avec les frères Mac Clean en restera là.

En manque d'émotions fortes, Paul Caubet prend alors le bateau au Caire pour rejoindre la France et, de meetings en meetings, continue à remplir sa mission d'homme de confiance. En premier lieu, en 1913 sur le Tour d'Anjou et, à trois reprises, aux célèbres meetings de Monaco qui ont largement contribué au renom de la France en matière d'aéronautique. C'est au cours d'un de ces spectacles aériens que l'ex-mécanicien de Védrines renoue avec l'entreprise Gnome qui lui fit confiance au début de sa carrière.

Des moteurs d'avions sont envoyés à l'étranger sollicitant à tout moment l'aide du remarquable

technicien qu'est devenu Paul Caubet, à tel point qu'il deviendra instructeur de l'armée hollandaise, en matière d'aviation.

Son renom lui vaut bien vite des éloges dangereux car l'armée allemande envieuse de la technologie française commence à lui faire des avances alléchantes en lui proposant de devenir directeur d'une entreprise de construction d'aéroplanes..... Rien que cela !

En bon patriote, Paul Caubet refuse, car des bruits de bottes se faisaient de plus en plus entendre de l'autre côté de la frontière. C'est au retour de Vienne où il venait de participer à son dernier meeting d'aviation qu'il apprend la déclaration de guerre entre son pays et l'Allemagne. Mobilisé en août 1914, il est aussitôt affecté au 153^e régiment d'infanterie, détaché à l'aviation, puis regagne ensuite le groupe aéronautique de la deuxième armée, sur le front. Il met ainsi toutes ses compétences au service de son pays jusqu'en

juillet 1919, date à laquelle il retrouve la vie civile.

La nostalgie, mais surtout la fin tragique d'un commissaire priseur, tué en essayant de mettre en route un aéroplane à sa place, le rappelle dans le Toulinois auprès de ses parents. Il s'établit alors dans le village avec son épouse et son fils Jean.

À l'image de son père, le Jeannot était devenu un casse-cou notoire et défiait facilement les lois de la gravité en dévalant les escaliers de l'église à bicyclette ou en s'asseyant sur le guidon, tout en pédalant... Pourquoi faire simple alors que ça peut être compliqué ! Mais ce que j'ai toujours envié, "chez le Jeannot", c'est sa voiture rouge à pédales qu'il manœuvrait allégrement dans les allées du jardin, jouxtant sa maison. Le genre de jouet qui me faisait rêver et dont je ne pouvais imaginer, ne serait-ce qu'un seul instant, qu'il soit un jour en ma possession.