

4 DES PLUS GRANDS PILOTES FRANÇAIS

I/ ROLAND GARROS : UN AVIATEUR ICONIQUE

A) UN TOURNOIS SPORTIF OU UN GRAND PILOTE FRANÇAIS ?



Presque tous les articles sur le tournoi de tennis Roland Garros ont fait référence à un homme qui n'avait pas grand-chose à voir avec le tennis. Il s'agit de Roland Garros, le héros de guerre français dont le fameux tournoi international porte le nom.

Né en 1888 sur l'île française de la Réunion, **Roland Garros** était aussi réputé avant la guerre, devenant notamment le premier homme à traverser la mer Méditerranée en septembre 1913 à l'aide de son avion, son appareil. Chasseur hors norme, il fut un pionnier de la guerre aérienne durant la première guerre, abattant quatre avions ennemis à l'aide de sa propre invention : des plaques d'acier qui sont fixées aux pales des hélices, ce qui permettait de tirer à l'avant avec une mitrailleuse. Le problème avec cela était que parfois mais rarement, une balle pouvait toucher l'hélice.



B) UN AVIATEUR POLYVALENT (PILOTE, SOLDAT, HÉROS DE GUERRE ET INVENTEUR)

Cette technique n'était pas des plus efficaces mais pour l'époque, cela le rendait meurtrier face aux chasseurs adverses.

Le pilote avait pour avion : le Morane-Saulnier. La première victoire de Garros eut lieu au début du mois d'avril 1915 et deux autres suivirent rapidement. Mais la chance lui sourit plus tard ce mois-là lorsqu'une conduite de carburant bouchée l'obligea à s'écraser derrière les lignes ennemies.



Garros a été capturé par son ennemie l'Allemagne au début de la guerre en 1905, et a passé trois ans comme prisonnier de guerre. Il a réussi à s'enfuir après avoir envoyé d'ingénieux messages codés à la France pour faire livrer une carte de l'Allemagne dans le manche creux d'une raquette de tennis (d'où le lien avec le tournoi de tennis)

Valeureux guerrier, dans une entrevue accordée en 1918 au New York Times après son retour en France, M. Garros a énoncé : " Bien sûr que je retourne au front. Il a salué l'alliance et a porté sa confiance en eux.

II/ **LOUIS BLÉRIOT** : L'AVIATEUR DISPARU

A) LOUIS BLÉRIOT, UN CONSTRUCTEUR PASSIONNÉ

Louis Blériot, né le 1er juillet 1872 à Cambrai en France et mort le 2 août 1936 à Paris, était un aviateur français très réputé mais aussi constructeur d'avions qui a effectué le premier vol d'un avion entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne. Ainsi, tout comme Rolland Garros, il fut premièrement réputé grâce à une traversée avion osée pour l'époque du décollage jusqu'à l'atterrissage.



Blériot fut diplômé de l'École Centrale de Paris. Il a rencontré et épousé Alice Vedène pendant qu'il effectuait son service militaire en tant que lieutenant d'artillerie. Ainsi, il eut aussi un lien fort avec l'armée. Il utilise ses moindres sous, amassée lorsqu'il fut fabricant de phares et autres accessoires automobiles. Ce petit montant d'argent lui permis d'engager ses recherches dans l'aéronautique.

Après une série d'expériences avec un planeur remorqué sur la Seine, il a construit et testé divers avions à moteur, allant du biplan à cerf-volant à un monoplan à queue. C'est en juillet 1909, qu'il a piloté son Blériot XI, un monoplan équipé d'un moteur de 25 chevaux, à travers la Manche, de Calais, en France, à Douvres, en Angleterre.



B) UN RECORD DE VITESSE

Entre juillet 1909 et le début de la première guerre mondiale en août 1914, l'usine portant son nom a produit plus de 750 avions, appareils dont de nombreux monoplan de type XI ou des variantes de cet avion.

Blériot fut le créateur, des précurseurs des avions venant de Russie, de France et de Grande Bretagne. Les appareils Blériot et leurs pilotes ont dominé les grandes courses et compétitions aériennes européennes de 1910. Cette année-là, c'est même un avion de **Blériot** qui détenait le record de vitesse.



III/ L'AVIATEUR **MERMOZ**

A) LE PLUS GRAND AVIATEUR FRANÇAIS ?

En 1992, un sondage a été réalisé pour déterminer le plus grand aviateur de France. Le pilote casse-cou **Jean Mermoz** en est sorti vainqueur. **Mermoz** était l'un des pilotes les plus célèbres de son temps. Il était une icône culturelle française et fut le commandant de la Légion d'honneur. Il est Né le 9 décembre 1901 à Aubenton, dans l'Aisne, il était considéré à l'époque comme étant un héros par beaucoup dans son propre pays ainsi qu'en Amérique du Sud.

À l'âge de 19 ans, **Mermoz** s'engage dans l'armée de l'air française pour réaliser ce dont il rêvait étant petit, mais n'obtient son brevet de pilote qu'à son troisième essai. En 1922, il part pour la Syrie où il effectue un périple de 600 heures de vol en 18 mois. Il rencontra les dures conditions du désert, notamment lors d'un atterrissage forcé qui lui sera très utile tout au long de sa vie grâce à l'apprentissage qu'il a pu avoir.



En 1924, il rentre en France et est démobilisé. Pendant quelques mois, il ne trouve pas d'emploi dans les compagnies aériennes et doit se contenter de petits boulots. Il rejoint alors les Lignes Aériennes **Latécoère** et est licencié dans le but de créer, avec son fondateur et concepteur d'avions, **Pierre Latécoère**, une ligne de courrier aérien reliant l'Europe à l'Afrique et à l'Amérique du Sud.

En 1926, Mermoz eut une nouvelle aventure. Il est chargé de transporter le courrier sur la ligne Casablanca-Dakar. Le problème est qu'une fois, il a eu des problèmes de moteur au-dessus du désert mauritanien et a dû faire un atterrissage d'urgence (chose qu'il eut vécue autrefois). Il fut capturé par des Maures nomades et retenu prisonnier jusqu'à ce qu'une rançon soit payée, une pratique courante et l'un des nombreux dangers du métier. Mermoz a eu de la chance ; cinq autres pilotes ont été tués par leurs ravisseurs.



B) UN PILOTE HORS PAIR

Cependant, malgré cela, cela ne l'empêcha pas de continuer ses aventures. En 1928, il passe à la route sud-américaine et devient le pilote en chef de l'Aéropostale. Il effectue la première traversée aérienne de quelque 3 000 km au-dessus de l'océan Atlantique Sud, de Dakar à Natal, dans un hydravion commercial. Il effectue également le premier vol de nuit sud-américain de Natal (Brésil) à Buenos Aires, la capitale de l'Argentine.

Au cours de tous ses péréplices, son courage lui permit d'être le premier à faire de nombreux exploits. Après qu'il eut montré que c'était possible, la distribution du courrier ne fut plus limitée aux opérations de jour uniquement. En 1929, il est devenu le premier pilote à voler de Paris à l'océan Pacifique, pour finalement atterrir à Santiago du Chili. L'année suivante, il a dû amerrir. Lui, ses deux compagnons et les sacs postaux furent sauvés, mais leur avion coula lors d'une tentative de remorquage.



En 1933, Mermoz est nommé inspecteur général par Air France. La même année, il arrive en Argentine, où il effectue de nombreux vols dangereux pour une nouvelle compagnie aérienne qui deviendra plus tard Aerolíneas Argentinas. Il est rapidement devenu l'une des figures les plus importantes de l'aviation commerciale argentine.

IV/ ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

A) UN HOMME DÉDIÉ À L'AVIATION

Antoine de Saint-Exupéry est né dans une famille aristocratique à Lyon, en France, le 29 juin 1900. Son père fut décédé alors qu'il était très jeune, et sa mère l'a fait déménager avec ses quatre frères et sœurs dans le château de ses parents. Saint-Exupéry mène une vie plutôt insouciant et privilégiée grâce à la vie aristocratique dont il peut jouir. En 1912, il fait son tout premier voyage en avion, une expérience qui le marquera profondément et durablement.



Après avoir fait ses études primaires dans des écoles catholiques en France, Saint-Exupéry est envoyé dans un pensionnat en Suisse, pays neutre, après le début de la Première Guerre mondiale. Il revient en France en 1917 et fréquente brièvement un collège préparatoire à Paris avant de tenter d'entrer à l'académie navale. Cependant malgré sa volonté, Il échoue à l'examen et étudie plutôt l'architecture à l'École des Beaux-Arts.

Malgré son rejet décevant de l'Académie navale, Saint-Exupéry a l'occasion, en 1921, de réaliser son rêve de voler pendant son service militaire obligatoire. D'abord mécanicien dans l'armée, il apprend à voler. L'année suivante, Saint-Exupéry devient pilote dans l'armée de l'air, basée en Afrique du Nord.



Ses fiançailles avec une jeune femme amènent Saint-Exupéry à quitter l'armée de l'air en 1922. Cependant, lorsque leur relation échoue peu de temps après, Saint-Exupéry retourne à son premier amour, l'aviation, et développe une nouvelle passion : l'écriture. On remarquera ici que tous nos aviateurs ont pratiqué une activité hors France.

B) AVIATEUR ET ÉCRIVAIN

Tout en occupant divers emplois, Saint-Exupéry commence à écrire des histoires inspirées de ses expériences de pilote. Il publie son premier ouvrage, " L'Aviateur ", en 1926, l'année même où il reprend le vol comme pilote de courrier à la compagnie d'aviation Aéropostale de Toulouse, couvrant les routes entre la France, l'Espagne et l'Afrique du Nord. Le reste de la vie de Saint-Exupéry sera marqué par l'imbrication de ses deux métiers d'aviateur et d'auteur, le premier lui servant d'inspiration pour son œuvre littéraire.



En 1927, Saint-Exupéry a pour mission de gérer un aérodrome dans le Sahara. Ses expériences sur place et les événements qui prennent place inspirent son premier roman : *Courrier du Sud*, qui est un ouvrage célébrant le courage des pilotes, et qui est publié en 1929. En 1931, après deux ans d'affectation en Argentine, où il avait participé à la mise en place d'un système de courrier aérien, il publie un nouvel ouvrage sur le même thème, *Vol de nuit*. *Night Flight*, qui est une autre de ses œuvres deviendra son premier véritable succès littéraire.



En 1931, Saint-Exupéry épouse également, l'écrivain et artiste salvadorien **Consuelo Suncin**. Bien qu'ils resteront ensemble, leur mariage est, au dire de tous, troublé par les infidélités et les fréquentes absences de **Saint-Exupéry**, grand séducteur qu'il était. Parmi les séjours les plus marquants, il y a la tentative de battre le record de vitesse entre *Paris et Saigon* en 1935. En route, son avion s'est écrasé dans le Sahara, et lui et son copilote ont erré dans le désert pendant des jours, mourant presque d'exposition et de déshydratation avant d'être secourus par un Bédouin errant.

Le mémoire de **Saint-Exupéry**, *Vent, Sable et Étoiles*, publié en 1939, qui comprend un compte rendu des événements qu'il a vécu, a dépassé le succès de ses œuvres antérieures, remportant le prestigieux Grand Prix de l'écriture romanesque de l'Académie française et le National Book Award aux États-Unis.



C) LE PETIT PRINCE

Même après ses nombreuses œuvres, après son succès littéraire, après ses divers handicaps qu'il eut résultant de plusieurs accidents, **Saint Exupéry** garda sa passion de pilote. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata, il devint pilote de reconnaissance militaire jusqu'à ce que l'occupation allemande l'oblige à fuir la France. S'installant à New York, il fait pression sur le gouvernement américain pour qu'il intervienne dans le conflit et continue également à documenter ses aventures, publiant *Flight to Arras en 1942* et *Letter to a Otage en 1943*.

Cependant, d'un point de vue littéraire, son œuvre la plus importante durant cette période est la fable pour enfants destinée aux adultes, **Le Petit Prince**. Le récit poétique et mystique d'un pilote échoué dans le désert et sa conversation avec un jeune prince.