



St Exupéry : « L'envol des pionniers » ...

Le 31 juillet 1944, il y a 80 ans, le commandant Antoine de St Exupéry, à bord de son F-5B-1-LO, bimoteur P-38 Lightning, disparaissait en mer au large de Marseille. Il avait décollé le matin même de Corse pour un vol de reconnaissance aérienne, en vue du prochain débarquement en Provence.

De nombreuses manifestations sont organisées, en particulier au Musée de l'Air et de l'Espace, pour commémorer cet anniversaire.

Pilote, écrivain, poète, St Exupéry était aussi passionné de technique et de science.

Dans le parc de sa maison de famille de St Maurice de Rémens, dans l'Ain, il imaginait et construisait, avec ses frères, des engins improbables.

Il passait des heures avec les mécaniciens de l'aérodrome tout proche d'Ambérieu où il fit son baptême de l'air. Il obtint son brevet de pilote civil puis militaire en 1921.



La maison de St Maurice de Rémens ©Aerobuzz

Cette maison est en cours de transformation en espace dédié à sa mémoire, pour une ouverture prévue en 2026, après rachat et restauration par la Région Auvergne Rhône-Alpes, qui en a fait un de ses projets phares.

En 1926, **Antoine de St Exupéry** est engagé par **Didier Daurat**, directeur de l'exploitation des lignes de la **Compagnie Latécoère**, future Aéropostale, pour assurer, à partir de l'aéroport de Toulouse-Montaudran, le transport du courrier entre Toulouse et Alicante en Espagne, puis Dakar au Sénégal.

Fin 1927, il est nommé chef d'escale à Cap Juby au Maroc, où il est chargé de négocier avec les tribus Maures, qui souvent, contraignaient les pilotes à un atterrissage forcé afin d'obtenir une rançon.

Il rejoint, en septembre 1929, **Jean Mermoz** et **Henri Guillaumet** en Amérique du Sud pour contribuer au développement de l'Aéropostale vers l'Argentine et jusqu'en Patagonie.

Ces expériences hors normes et ces hommes d'exception, décrits dans ses nombreux romans, ont nourri son importante œuvre littéraire.

C'est sous l'angle de l'**Aéropostale** et de sa fabuleuse épopée, que nous avons choisi d'évoquer la riche et multiple carrière d'Antoine de St Exupéry, mais aussi la mémoire de ces pionniers, parfois héroïques, souvent d'anciens aviateurs militaires, d'origines géographiques et sociales très variées. En plus des trois pilotes déjà nommés, citons aussi **Marcel Reine** et **Léon Antoine**, qui furent leurs compagnons. La postérité le leur doit bien !

L'épopée Latécoère et l'Aéropostale

En 1906, **Pierre-George Latécoère**, juriste et centralien, reprend, au décès de son père, l'entreprise familiale de menuiserie et de mécanique installée en Bigorre.

L'entreprise « Maison G. Latécoère » fabrique des wagons de chemin de fer et des tramways pour le sud-ouest, l'est de l'Europe et les colonies françaises.



Carte-affiche ©Air France

Lors de la 1^{ère} guerre mondiale, Latécoère crée à Toulouse, une usine d'obus et une usine de cellules d'avion.

Il fera de Toulouse une ville dédiée à l'aéronautique.

L'usine de Montaudran fabrique sous licence des avions SALMSON 2A2, bi-plans de reconnaissance, en bois et toile, livrés à l'armée française à partir de 1917. En 1918, il fournit près de 800 de ces appareils, à la cadence de 6 unités par jour.

Après la guerre, Latécoère décide de conserver son activité d'avionneur et entreprend d'utiliser les surplus militaires pour construire une ligne aérienne civile de transport du courrier à l'assaut de l'Amérique du Sud.

« J'ai refait tous mes calculs, notre idée est irréalisable, il ne nous reste qu'une chose à faire, la réaliser. » dit-il.

Il imagine d'abord une ligne de fret et de courrier entre la France et le Sénégal, via l'Espagne et le Maroc.

Il inaugure la 1^{ère} ligne le jour de Noël 1918, par un vol de 2h20 entre Toulouse-Montaudran et Barcelone, à bord d'un Salmson 2A2 piloté par **René Cornemont**, puis fonde en 1919 les **Lignes Aériennes Latécoère**, et crée la liaison Toulouse-Casablanca au Maroc, prolongée en 1924 jusqu'à Dakar au Sénégal, alors protectorats ou territoires français.

En 1927, l'homme d'affaire **Marcel Bouilloux-Lafont** rachète la ligne postale Toulouse-Saint-Louis du Sénégal et lui donne le nom de « **Compagnie Générale Aéropostale** », dite « **L'Aéropostale** ».

En 1930, ce réseau de 17.000 kilomètres, emploie 80 pilotes, 250 mécaniciens, 53 radios et 250 marins, et possède l'aéroport de Toulouse-Montaudran ainsi que de 218 avions, 21 hydravions et 8 navires.

Pierre-Georges Latécoère, lui, se spécialise dans la fabrication et la fourniture d'appareils pour la compagnie.

Un des grands défis sera, en 1928, le survol de la Cordillère des Andes, marqué par la fameuse odyssee d'Henri Guillaumet, dont le crash avec un Potez 25, après plus de 100 traversées, est entré dans l'Histoire.

Puis eut lieu, en mai 1930, le 1^{er} vol commercial transatlantique entre Dakar au Sénégal et Natal au Brésil, réalisé par Jean Mermoz sur un avion Latécoère 28-3.

En 1931, à la suite de difficultés financières liées à la crise de 1929, la compagnie est mise en liquidation et ses actifs sont repris par l'État. Ce sera l'embryon d'«**Air France** », qui verra le jour en 1933.

Des hommes et de drôles de machines pour une navigation à vue !

Les premiers vols de l'Aéropostale sont donc le fait de **SALMSON 2A2**, en bois et toile, hérités de la Grande Guerre.



Salmson2 @Avions légendaires

Mais très vite, le **Bréguet XIV** prendra le relais.

C'est aux manettes des quelques 200 Bréguet XIV des lignes aériennes Latécoère, que les Daurat, Mermoz, St Exupéry, Guillaumet, Antoine, Reine... écriront leur odysée.

Biplan développé par la Société française Breguet, cet appareil est utilisé, à partir de 1917, comme avion de reconnaissance et bombardier, en version biplace, avec une mitrailleuse à l'arrière.



Breguet XIV @Mémoire aéropostale

Il est le 1^{er} avion produit en grande quantité qui ait une structure en métal et non en bois.

A résistance égale, son plus faible poids le rend plus rapide et plus agile. Sa structure en duralumin renforce sa rigidité et permet une charge utile plus importante.

Sa motorisation **Renault** de 12 cylindres en V, à refroidissement à eau, gagnera en puissance et fiabilité au fil des années. Son moteur de 300 chevaux sera capable de déployer 175 km/h au niveau du sol et 165 km/h à 4.000 m, et d'atteindre un plafond à 5.800 m.

Paulin Ratier fournit les hélices depuis son site de Figeac. L'entreprise est encore aujourd'hui un fournisseur majeur de systèmes d'hélices pour avions turbopropulseurs, mais aussi d'équipements de cockpit.

Considéré comme le meilleur bombardier de la 1^{ère} guerre mondiale, cet avion, après le conflit, équipera les lignes de l'Aéropostale, et bien au-delà.

Son créateur, **Louis Breguet**, pilote et ingénieur diplômé de Supélec, issu d'une famille de scientifiques, est à l'origine d'un grand nombre d'innovations.

Sa collaboration avec la société **Michelin**, à l'époque active dans le domaine aéronautique, lui permettra de développer différents appareils, qui seront testés à la soufflerie Eiffel d'Auteuil, notamment le Breguet XIV, conçu avec l'ingénieur français, diplômé des Arts et Métiers, **Marcel Vuillerme**.

Fabriqué à plusieurs milliers d'exemplaires par différentes compagnies, **Darracq, Avions Farman, Ateliers de constructions mécaniques et aéronautiques Paul Schmitt, Automobiles Bellanger Frères et S.I.D.A.M, Michelin**, il équipera les escadrilles de France, Serbie, Grèce, Macédoine, Maroc...

Son avance technologique le fera choisir par de nombreuses aviations militaires en Europe après le conflit.



*Breguet XIV (reproduction)
©Musée de l'Air et de l'Espace*

« Le 15 décembre 1926, St Ex effectue son premier voyage sur le Breguet 14 A2 N° 215 F-AFEH. Il décolle de Toulouse-Montaudran à 6 h 50 en emportant 113 kg de courrier, 54 kg de colis, 440 litres d'essence et 40 litres d'huile. Le jeune pilote est accompagné d'un pilote expérimenté, Henri Guillaumet, qui assure son instruction. Après un long détour pour éviter la brume trop épaisse des environs de Narbonne, il atteint Perpignan où il se pose sans encombre. Dans les mois qui suivent, il est un des pilotes qui assurent la liaison postale Toulouse-Casablanca-Dakar. En octobre 1927, c'est encore aux commandes d'un Breguet 14 qu'il atterrit à Cap Juby pour occuper ses fonctions de chef d'aéropostale. Devenu célèbre durant la grande guerre, le Breguet 14 assurent le fret postal vers l'Afrique jusqu'en 1933. »

Extrait ©2021 Succession Saint Exupéry- d'Agay

Comme déjà indiqué, d'autres avions seront utilisés par l'Aéropostale : les **Potez** (celui d'Henri Guillaumet dans les Andes), et, à partir de 1928, le **Latécoère-28**, qui réalisera le 1^{er} vol commercial transatlantique entre Dakar et Natal au Brésil, piloté par Jean Mermoz, en 1930.



Potez 27© Aircraft photos



Latécoère-28©Aerobuzz

A bord, l'équipement de base est rudimentaire : compte-tours, badin, altimètre, chrono, boussole, inclinomètre...et parfois un peu de chauffage.

Les pleins en carburant se font à la main, avec des pompes **Japy**, entreprise franc-comtoise qui existe toujours.

L'équipage fait corps avec sa machine, il est à l'air libre, portant lunettes, casque et parka de cuir, gants et bottes fourrées. Les altitudes de croisière, dans les basses couches turbulentes, écartent le risque d'hypoxie.

La navigation se fait à vue, avec le compas et le chrono. Il n'y a bien sûr ni moyen de radionavigation au sol, ni Galiléo dans le ciel.

Seul équipement à bord, mais plus tard, la radio, et le gonio sur l'aérodrome, pour guider les avions, par liaisons morse.

Les trajectoires de vol aux instruments rudimentaires, sont « contrôlées » à l'estime... en intégrant la variable « vent ».

Personnage de légende, le chef d'exploitation **Didier Daurat**, ancien élève de l'École d'horlogerie de Paris et de l'École supérieure des travaux publics, fait régner, depuis 1920, une discipline de fer, exigeant de ses pilotes, une parfaite connaissance de la mécanique, dite « *le royal cambouis* », ce qui leur sauvera souvent la vie.

Saint-Exupéry a évoqué sa forte personnalité et celle de ses compagnons dans ses romans, « *Courrier sud* » et « *Vol de nuit* » en particulier.

Car chaque mission est une aventure qui risque bien d'être la dernière. Les pilotes sont souvent obligés de descendre pour mieux se guider, et de prendre le risque de heurter un relief.

Pour assurer la régularité du courrier, en vols de nuit, à partir des années 1920, des phares aéronautiques vont baliser les voies.

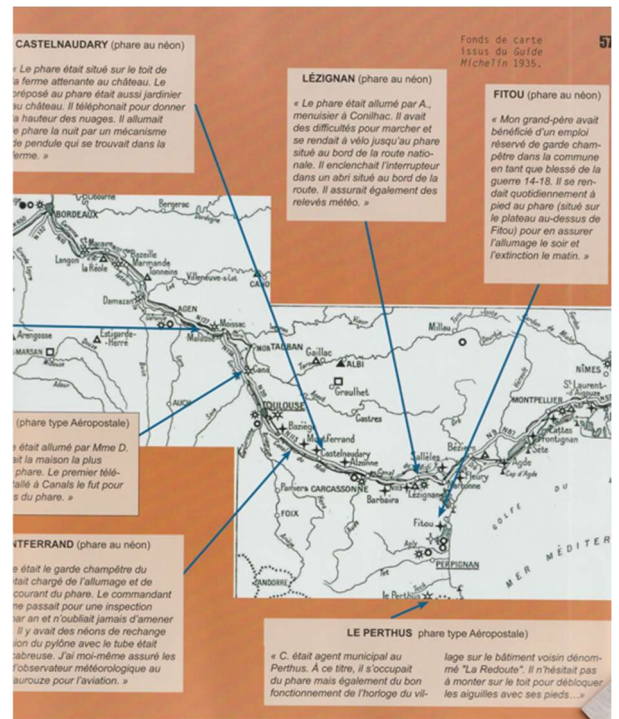
Chaque responsable local était prévenu par télégramme de l'heure de passage de l'avion et allumait sa lampe.

Bien que malheureusement tronqué, le document ci-joint mérite d'être agrandi et regardé de près, tant il illustre le caractère artisanal, voire burlesque de l'opération...

Faut-il y voir les fameux « allumeurs de réverbères » ?

De Toulouse à la Méditerranée et le long des côtes espagnoles, le pilote pouvait suivre une navigation précise. Ensuite, c'était la solitude et l'obscurité.

Phares aéronautiques @Mission mémoire de l'aviation civile



A Toulouse, la mémoire est toujours vivante...



Visitez « *L'Envol des Pionniers* », le musée consacré à l'aventure de l'aéropostale, à Toulouse-Montaudran.

Affiche du Musée @L'Envol des pionniers

Ouvert fin 2018, dans les anciens ateliers Latécoère, à côté de la Halle de la Machine, sur la Piste des Géants...

La piste historique a en partie disparu, mais le poids de l'histoire aéronautique toulousaine y est encore bien présent.

Tout vous ramène ici à cette fabuleuse épopée : passé la manche à air qui marque l'entrée, vous voici plongés dans l'univers des pionniers.

Maquettes, hologrammes, documents d'archives, moteurs, instruments de bord, tronçons d'ailes en bois et toile... jalonnent le parcours.

Le « musée » a pris ses marques dans une partie des anciens locaux des chaînes de montage avions : trois bâtiments sur près de 3.700 m². Plus tard, ils seront repris par Air France pour ses ateliers d'entretien.

Vous croiserez au passage Didier Daurat, Jean Mermoz, Henri Guillaumet et bien d'autres grandes figures tout au long de la visite.

Des vidéos retracent l'épopée. Des reproductions grandeur nature permettent de visualiser ce que pouvait être sa réalité.



Reproduction d'un Salmon 2A2 @L'envol des pionniers

Toujours visible, le dernier wagon de tri-postal trône à quai derrière le château Petit-Espinet, d'où Latécoère, surveillait « son » trafic depuis le balconnet. Ainsi se termine le voyage dans le passé.

Le témoignage d'Albert Chaillot, qui a écrit une partie de cette légende, permet de re-vivre le début de l'aventure : <http://docplayer.fr/21116934-Memoires-d-albert-chaillot.html>

D'autres lieux, bien sûr, rappellent les débuts de l'aviation, mais l'Aéropostale reste une aventure spécifiquement toulousaine.

Les passionnés attendent toutefois avec impatience l'ouverture, en 2026, d'un lieu d'exception dédié au grand écrivain-pilote-mécanicien, né Place Bellecour à Lyon en 1900, fêtu d'aviation jusqu'à sa mort malgré l'âge et les séquelles de ses multiples mésaventures, sur le théâtre de ses exploits enfantins qui resta, toute sa vie, son port d'attache.

Sa région d'origine peut aussi se prévaloir d'un passé - et d'un présent- aéronautique, puisque, au-delà des entreprises évoquées dans cet article, engagées dans la Grande Guerre et ses suites, 30.000 personnes travaillent aujourd'hui dans les quelques 350 entreprises du Cluster Aerospace Auvergne Rhône-Alpes.

Paul LEPAROUX et Marie-Claude PONCHON

“Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir, mais de le rendre possible.”