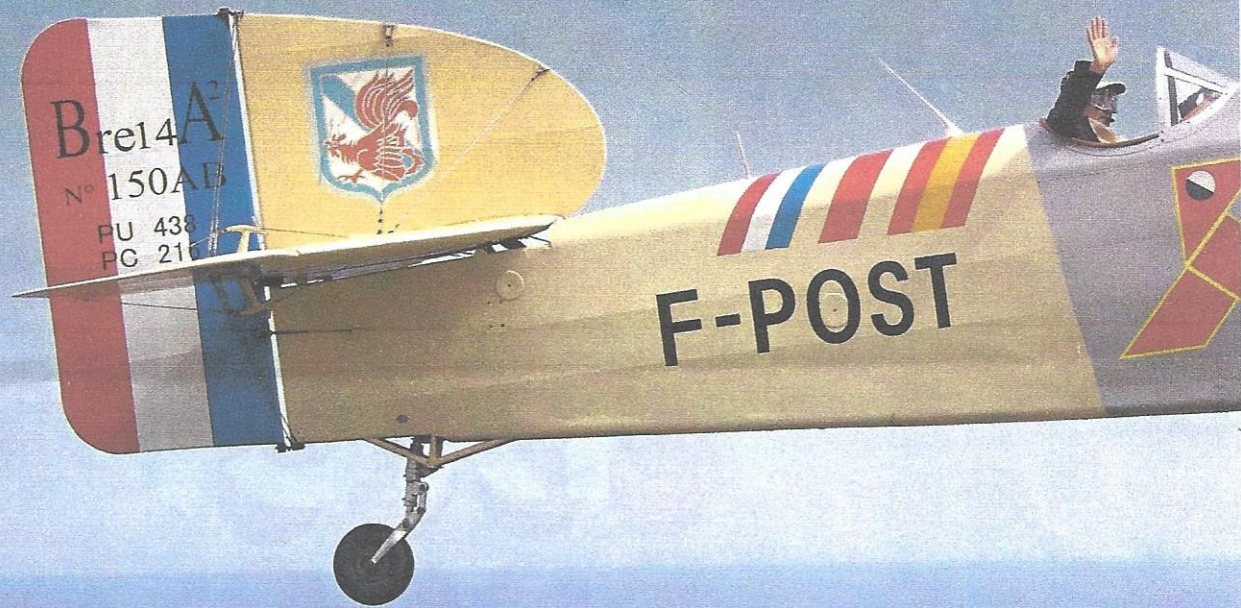


# SOUS L'AILE DES GÉANTS

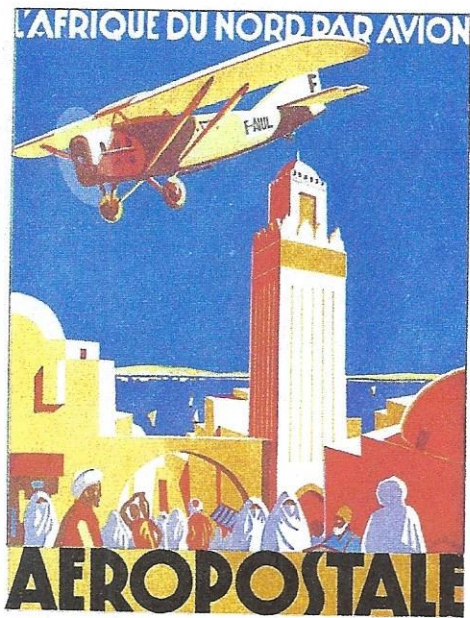
*Cent ans après le premier vol de Pierre-Georges Latécoère,  
le rallye Toulouse-Saint-Louis-du-Sénégal retrace la ligne  
mythique de l'Aéropostale et rallume la flamme des pionniers.*

De nos envoyés spéciaux Marine de Tilly (texte) et Thomas Goisque (photos)

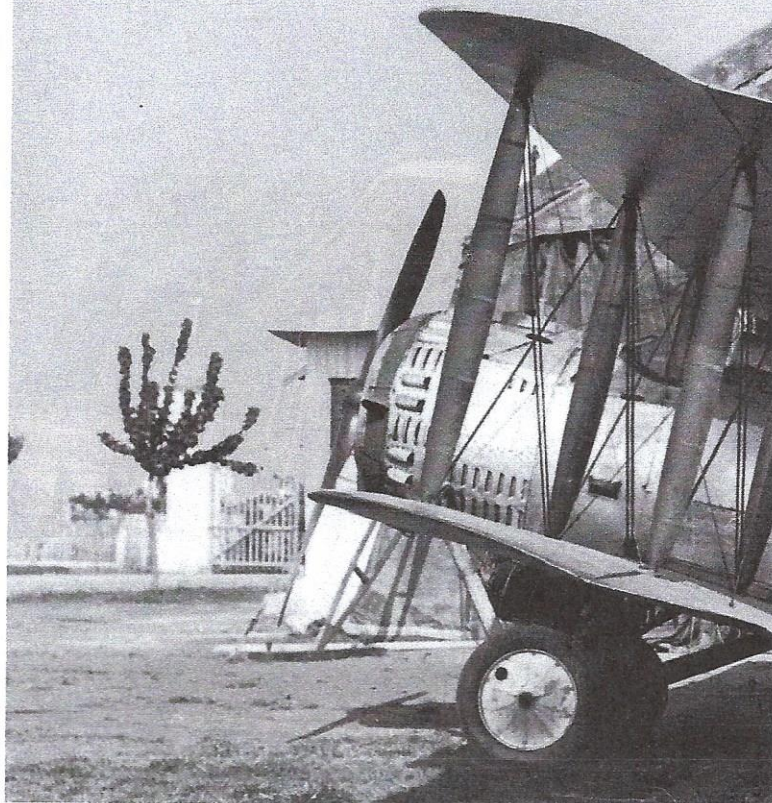


Une réplique du Breguet XIV, un biplan qui fit les grandes heures de l'Aéropostale, effectue la liaison entre Toulouse et Barcelone, dans le sillage de Latécoère.





En 1921, les mécaniciens de l'Aéropostale, devant leur hangar de Casablanca, au Maroc.



**S**ur le tarmac fumant de l'aérodrome de Toulouse, il y a ceux qui écoutent le briefing d'avant-départ comme si c'était l'Évangile, ceux qui caressent la peau de leurs machines comme celle d'une femme avant une nuit d'amour, ceux qui friment comme des redoublants le jour de la rentrée « *Vous savez combien de fois je l'ai fait, ce rallye ? Allez, dites ! – ... 10 fois ? – Non, 23 !* »

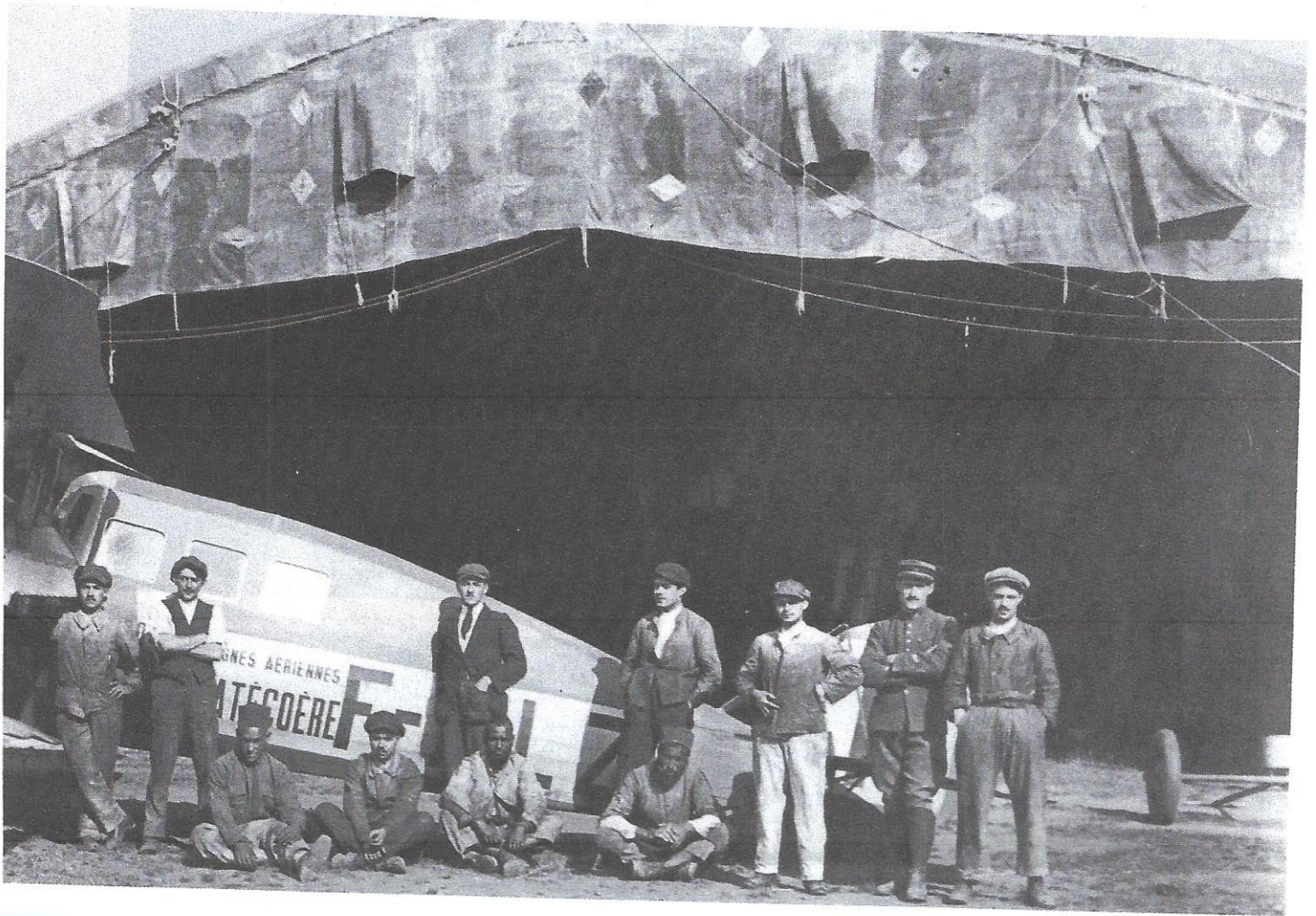
– et ceux qui ne décollent pas les pupilles de la rockstar du siècle et de la journée, le Breguet XIV F-POST, le seul au monde encore en état de vol et qui, dans moins d'une heure, prendra l'air en tête de la caravane du 36<sup>e</sup> rallye Toulouse-Saint-Louis. C'est le plus ancien et le plus long raid aérien du monde, un pèlerinage, le Compostelle des aviateurs. Treize jours, 10 000 kilomètres, 10 étapes de ravitaillement, 5 pays embrassés par les nuages, 28 avions bi ou quadriplaces et autant d'équipages, pilotes amateurs, civils ou militaires, descendants de pionniers ou simples « Pique la lune » démanchés d'azur et de liberté. De l'Histoire, des histoires, des ennuis, des camarades, des mirages, du sable et du cambouis... et, cette année, un jubilé : le centenaire de ce matin de Noël où une ligne aérienne nous est née.

Le 25 décembre 1918, dans une aurore blafarde, Toulouse cuve l'Armistice et son réveillon. Cela fait quarante-quatre jours que l'on fiche la paix aux canons de la guerre. Sur la piste tout juste dessinée de Montaudran – un terrain de 44 hectares à l'origine destiné à la construction de wagons –, un Salmson 2.A2 tousse comme un perdu avant de trouver sa respiration. A l'avant de la machine →

Le plus ancien et le plus long  
raid aérien du monde,  
le Compostelle des aviateurs

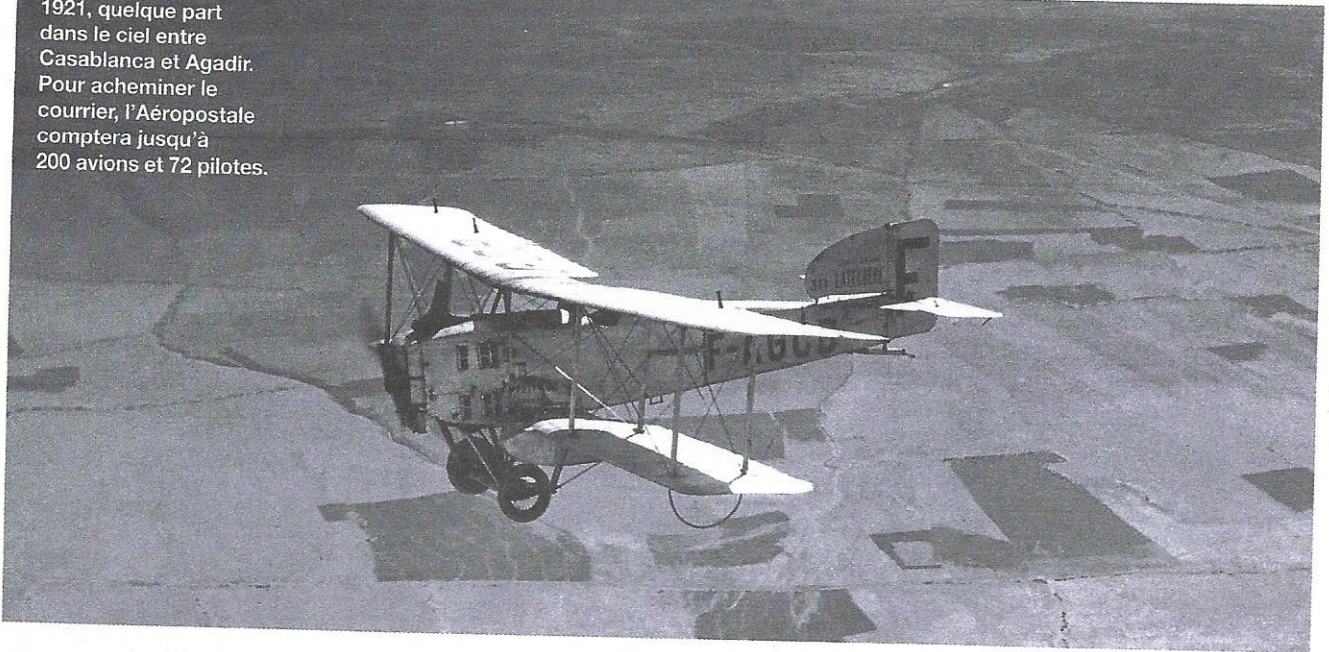


Départ de Toulouse pour le 36<sup>e</sup> Rallye, qui mènera les équipages jusqu'à Saint-Louis-du-Sénégal. Treize jours sur les traces de Mermoz et Saint-Exupéry.



MUSEE AIR FRANCE

1921, quelque part dans le ciel entre Casablanca et Agadir. Pour acheminer le courrier, l'Aéropostale comptera jusqu'à 200 avions et 72 pilotes.



En 2018, des passionnés continuent d'entretenir le mythe : ici, à l'approche de Barcelone.



Pierre-Georges Latécoère et le pilote René Cornemont lors du premier vol, le 25 décembre 1918.



Le maire de Toulouse, Jean-Luc Moudenc, avant d'embarquer pour la première étape.

FONDATION LATÉCOÈRE

## Avec la création de l'Aéropostale est née l'une des plus belles épopées techniques et humaines du siècle

d'acier, de bois et de toile de lin, le capitaine René Cornemont, officier d'aviation. A l'arrière, revêtu pour la circonstance d'une combinaison de cuir bordée de fourrure aussi superbe que les Chapal que portaient les pilotes de guerre (et que porteront bientôt tous les aviateurs de la Ligne), l'ambitieux Pierre-Georges Latécoère. Il aurait bien voulu être aux commandes, le bougre, mais il est myope comme une taupe. Cela fait des mois qu'il préparait son coup, avec son aristo d'ami Beppo De Massimi, Italien d'origine, mais gloire de l'aviation française. Les combats s'éternisaient, les alliances s'improvisaient, mais, pour ces deux-là, la France avait déjà gagné, et il était temps de regarder devant.

### LES DÉFRICHEURS DU CIEL

Dès le mois de septembre 1918, ils avaient remis au gouvernement un premier projet de « ligne commerciale aérienne » dans lequel ils envisageaient de rejoindre le Maroc, Dakar et Buenos Aires, en avion, pour porter le courrier de l'autre côté de la mer. L'avion comme un lien, non plus comme une arme. Une folie. Un rêve. On allégerait les 800 chasseurs commandés par l'Etat en 1917. On bricolerait les moteurs et les réservoirs – jusqu'ici, ils portaient des bombes, ils pourraient bien transporter du courrier. On leur trouverait des pilotes pleins de tripes et de cœur, de ceux qui, après l'ivresse des défilés et des médailles, avaient une sacrée gueule de bois, déjà nostalgiques du temps où ils volaient, où ils avaient des camarades, où ils étaient des hommes. Des braves pour qui le devoir n'aurait pas de prix ; des athlètes qui joueraient leur jeunesse à la roulette, « payés à faire des conneries, mais à condition qu'elles réussissent » ; des poètes guidés par un instinct puissant et un infime manche à balai sur lequel leurs mains gantées se crispent ; des travailleurs héroïques qui chuteraient du ciel ou perdraient le nord à bord d'un Croix-du-Sud, peut-être, mais dont la relève serait aussitôt prise par un autre Icare jailli de la foule des hommes, parce que « le courrier devait passer ». Des défricheurs du ciel, des vendangeurs d'étoiles, des bouffeurs d'horizons... voilà ce qu'il faudrait : des gars qui donneraient « tout pour la Ligne » et voleraient sans compter chaque jour, et puis la nuit « *Je me fous bien de la lumière*, écrira Saint-Ex dans *Courrier sud, j'ai la lune !* », qui iraient plus vite que les bateaux, que les locomotives à vapeur, que les oiseaux ; noueraient entre eux des amitiés inhumaines, écriraient des textes irradiants et danseraient avec leurs machines, pour une lettre d'amour ou de créance, « *la suprême chanson de geste de notre temps* ».

Dans le bureau du sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, les yeux ressemblent à des soucoupes. Ils en ont vu, des hurluberlus, mais de ce calibre, jamais. Franchir régulièrement des étapes de 300 ou 400 kilomètres, des montagnes, des forêts, des déserts ? C'était insensé, « *principe de réalité* », on l'avait bien vu sur le front. Devant l'enthousiasme général, Latécoère remballa, mais ne déchantait pas.

Le 11 novembre 1918, ça ne s'invente pas, il revient à la charge. La guerre est finie, non ? (Il l'avait bien dit.) Sur la table du greffe du tribunal de commerce de Toulouse, il dépose les statuts de sa société. Il est jeune, mais c'est un homme d'affaires crédible, un fin diplomate, et le succès – ou la faillite – de l'industrie familiale est en jeu. Avec Massimi, qui a pour lui l'art de la séduction, de fabuleux états de service et de solides relations, il négocie sec. A Paris, à Toulouse, en Espagne, où l'on n'est pas enchantés à l'idée d'être survolés par des avions français. C'est lent, c'est long, trop pour Latécoère, qui ne tient plus. En décembre, il décide de montrer le chemin, de prendre sa part de risque, il veut servir d'exemple : « *J'ai refait tous les calculs*, dit-il. *Ils confirment l'opinion des spécialistes : mon idée est irréalisable. Il ne me reste plus qu'une seule chose à faire : la réaliser.* » Plus fort que Mark Twain, « *Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors, ils l'ont fait* », Latécoère : lui, il le savait, et il le fit quand même.

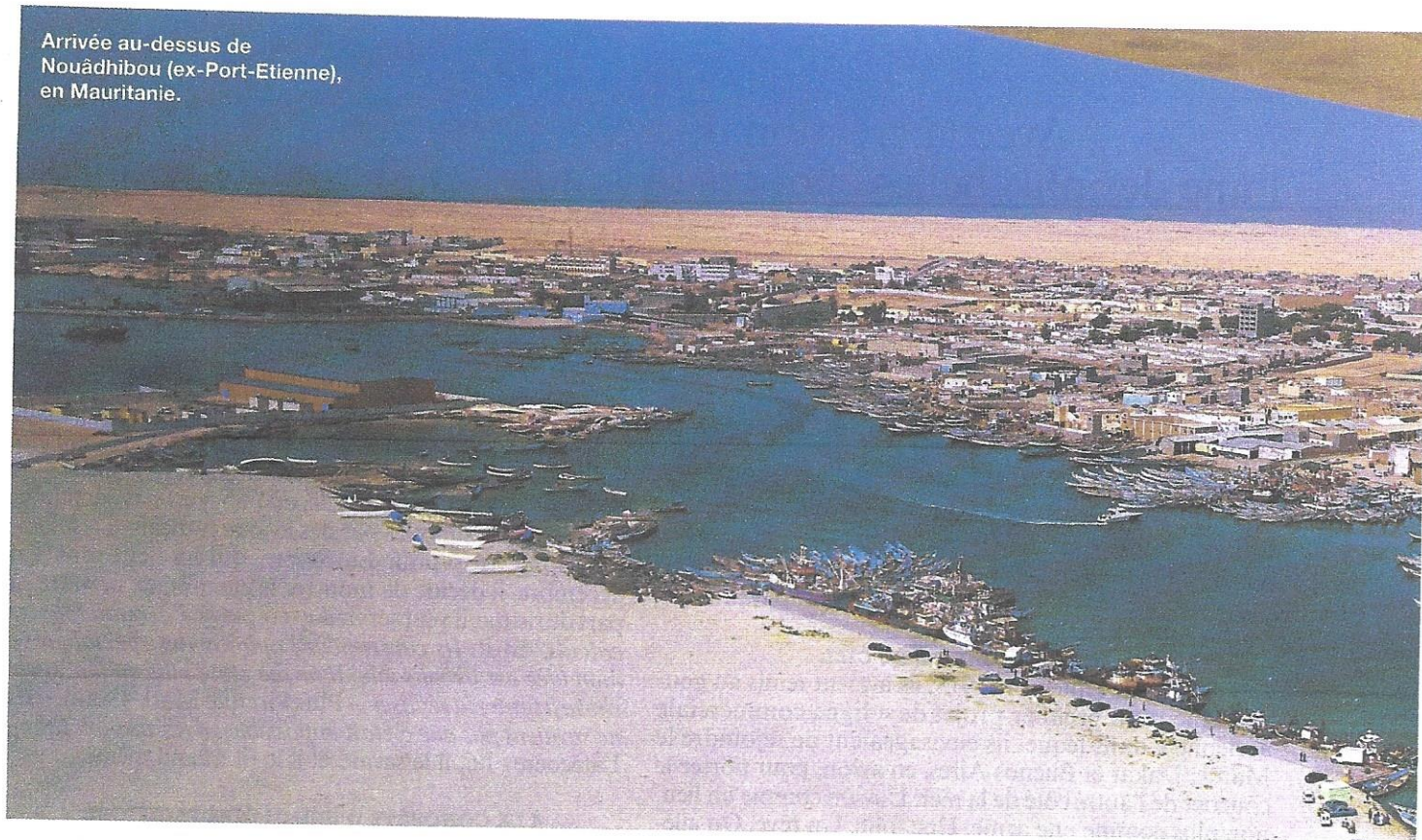
### À LA CONQUÊTE D'UNE GLOIRE PACIFIQUE

Il est 8 h 30 précises à Montaudran et, devant un carré de fidèles bleus d'inquiétude, le biplan désarmé, mais flanqué de réservoirs supplémentaires décolle, cap sur l'Espagne. Deux heures et vingt minutes plus tard, il aborde l'hippodrome de la capitale catalane « *comme une mariée à l'autel* ». Pierre-Georges Latécoère vient de rallier Toulouse à Barcelone. La France à peine victorieuse lance ses ailes à la conquête d'une gloire pacifique. C'était un vol d'essai, un vol décisif, un vol historique, le premier cri de l'aviation commerciale et civile française. La Société des lignes Latécoère, future Compagnie générale aéropostale (1927), était née et, avec elle, l'une des plus belles épopées techniques et humaines du siècle. C'était un mercredi, littéralement « jour de Mercure », le dieu des voyageurs et du commerce, le messager des dieux.

Après Barcelone, il y eut Alicante, et après Alicante, Malaga. Et puis Rabat où, au mois de mars, l'inarrêtable gentleman à lorgnon – et en costume trois pièces impeccable sous la combi – remet au général Lyautey un journal acheté le matin même à la gare Matabiau et offre un bouquet de violettes fraîches à son épouse. Le futur maréchal est un bon client pour les entreprises hardies : il lui accorde une subvention de 1 million de francs. Banco. Les Salmson et les Breguet XIV piaffent d'impatience à Montaudran. Ils atteindront bientôt Casa, Cap-Juby (Tarfaya), Villa Cisneros (Dakhla), et puis Port-Etienne (Nouâdhibou) en Mauritanie, et le saint Graal, la Mecque des aviateurs, Saint-Louis-du-Sénégal, d'où partiront les hydravions vers Natal, Rio, Buenos Aires et Santiago. L'idée irréalisable s'était réalisée. Latécoère et Massimi avaient ouvert les « *chemins du ciel* » à la « *terre des hommes* ».

Des hommes, justement, il en fallait maintenant – et pas des moindres – à la jeune compagnie. Massimi recrute les meilleurs : des as, des astres. Dombrey, Rodier, Morraglia,

Arrivée au-dessus de  
Nouâdhibou (ex-Port-Etienne),  
en Mauritanie.



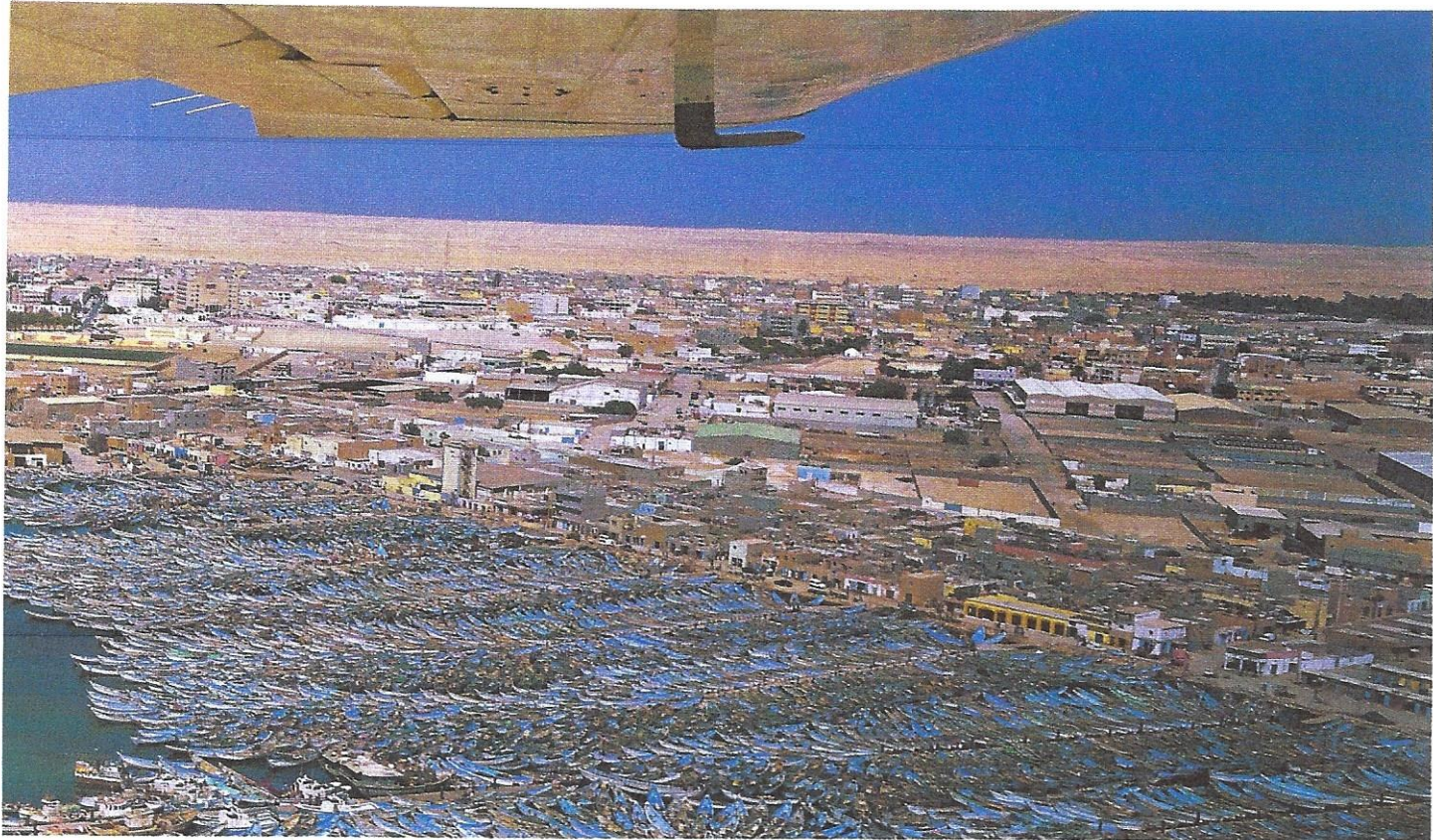
## Entre 1920 et 1933, sur la Ligne, ils sont 120 à n'avoir jamais quitté le ciel. 120 âmes foudroyées pour des sacs de courrier

Delrieu, Vanier, Genthon, Bonnetête, Vachet, Poulain, Denis, Vedel, Rozès, Deley, Negrin, et puis Daurat, bien sûr, l'esprit, le chef, le faiseur de héros, Mermoz, le panache, Guillaumet, l'excellence, Saint-Exupéry, la mémoire de la Ligne, et Reine, le quatrième mousquetaire... Sans oublier tous les autres, radios, mécanos, « goupilles » discrètes et décisives au cœur vaillant et aux mains noires, que la postérité – cette ingrate – n'a pas retenus.

### DE GUILLAUMET À SAINT-EXUPÉRY

Découvreurs d'un univers inconnu où rien ne valait plus que les qualités de décision et de courage, où l'exceptionnel et l'impossible étaient chaque jour à réaliser, comment ne se seraient-ils pas sentis des seigneurs ? Et nous, rampants de la terre qui, un siècle plus tard, montons chaque jour et sans y songer dans des Airbus suréquipés, envoyons des lettres en « chrono 24 heures » à l'autre bout de la planète et dévorons les yeux mouillés de si grandes pages de littérature, comment ne pas les vénérer, eux qui étaient les premiers, les pionniers ? Entre 1920 et 1933, sur la Ligne, ils sont 120 à n'avoir plus jamais quitté le ciel, un tous les 100 kilomètres ; 120 âmes foudroyées, « aptes à l'éternité ». Pour des sacs de courrier. C'est l'âme et la mémoire remplies d'eux, de leurs exploits héroïques et de leurs déconfitures tragiques, que les 60 mordus de l'air du Rallye décollent, ce jour d'octobre

2018, de Toulouse, dans le sillage auréolé du Breguet. Qu'il brave, le biplan haubané, qu'il crâne au ras des champs ou des écumes, il fera toujours l'humilité. La météo est radieuse, « le ciel est joli comme un ange » ; « un temps à payer le patron », comme ils disent. Demain, ce sera Malaga. Comment ne pas songer à la leçon de géographie de Guillaumet à Saint-Exupéry, racontée dans les premières pages de *Terre des hommes*, à la veille de son premier vol ? Comment ne pas chercher, au-dessus de Guadix, les trois orangers « qui prenaient plus de place que toute la Sierra Nevada », les deux fermiers de Lorca « prêts à porter secours à des hommes » et les 30 moutons « de combat » qui chargeaient sous leurs roues ? Ce soir-là, comme cent ans après lui, « Le » Guillaumet n'enseigna pas l'Espagne, il nous en fit une amie. Le changement de continent se fera après la nuit par le détroit de Gibraltar. Au petit matin, pluies orageuses, vent d'est, plus de limites entre le ciel et la terre. L'avion de tête dégouline dans le cosmos, tout semble liquide autour, le « Bonanza Fox-Bravo Oscar Sierra India » coule dans un blanc de petit-lait. Tandis qu'il signale à la caravane qu'il lui faudra attendre au sol que le dôme de coton se disperse, à son bord, l'on se figure le temps d'un nuage les conditions de vol de l'époque. « Si on voit, on voit ; si on ne voit pas, on verra. » Gibraltar se dévoilera finalement et, avec lui, un autre continent, le « parcours africain » si cher à Kessel. Tanger, Casablanca,



**8 JOURS**  
EXCEPTIONNELS  
du 09 au 19 novembre  
DES PRIX TRÈS SÉDUISANTS DANS TOUTES LES COLLECTIONS



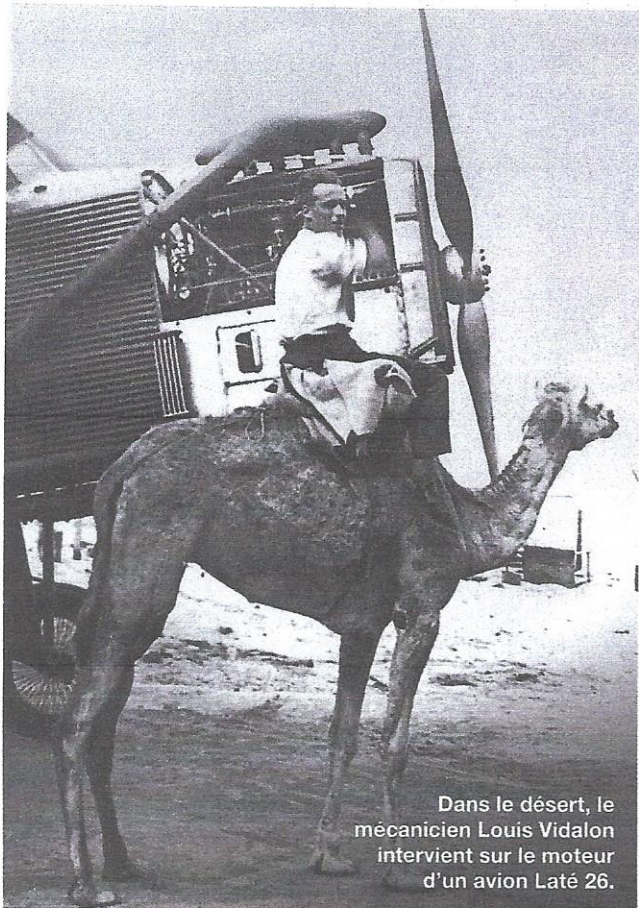
**Mah Jong** - Design Hans Hopfer.  
Habillé de tissus dessinés par **Kenzo Takada**.

**rochebobo**  
PARIS  
[www.roche-bobo.com](http://www.roche-bobo.com)

Photo: Michal Gilbert, non contractuelle. © AEC - ACS Paris 8-602 096 954  
Stone Sculpture museum of the Fondation Kubach-Wilmser.

PARIS 12<sup>e</sup> • PARIS 3<sup>e</sup> • PARIS 7<sup>e</sup> • PARIS 14<sup>e</sup> • PARIS 17<sup>e</sup> • ATHIS-MONS • COIGNIÈRES • HERBLAY / MONTIGNY-LÈS-C.<sup>(1)</sup> • ORGEVAL • SAINTE-GENEVIÈVE-DES-BOIS • SAINT-MAXIMIN • SURESNES  
VAL D'EUROPE C. CIAL / SERRIS • VERSAILLES. (1) Magasin franchisé indépendant. Liste des magasins Roche Bobois de France participant à l'opération sur [www.roche-bobo.com](http://www.roche-bobo.com)

**OUVERTURES EXCEPTIONNELLES LES DIMANCHES 11 ET 18 NOVEMBRE**



Dans le désert, le mécanicien Louis Vidalon intervient sur le moteur d'un avion Laté 26.



Sur le tarmac de l'aéroport de Dakhla (ex-Villa Cisneros), au Sahara occidental, contrôle mécanique sur le moteur d'un monomoteur du Rallye.

Atterrissage sur la piste en sable de Tarfaya (ex-Cap-Juby), sur la côte sud du Maroc.





Décembre 1927. Antoine de Saint-Exupéry à Cap-Juby, avec les pilotes Maurice Dumesnil, Henri Guillaumet, Léon Antoine et Marcel Reine.

## Cap-Juby, dans le sud marocain: une piste sableuse de 730 mètres comme une griffure en plein désert

El-Jadida (Mazagan), Essaouira (Mogador), Agadir, où des bribes de lectures surgissent à l'improviste (« *Avons viré trop près d'Agadir. Feu en vue. Mordons à l'hameçon d'or* »), et puis le désert, enfin. « *Là où tout commence* », confie un fidèle du Rallye qui signe là sa 13<sup>e</sup> traversée. Quant aux passagers clandestins, aux sacs de sable que nous sommes, ils se sentent comme les premiers mots après trois points de suspension qui ont duré cent ans. Demain, nous serons à Cap-Juby. Au briefing du matin, les consignes sont limpides : « *Si vous n'êtes pas posé sur le premier tiers de la piste : remise de gaz.* » Cap-Juby (aujourd'hui Tarfaya). Aérodrome de légende dont Saint-Ex fut le chef, solitaire et muet, pendant presque deux ans. Un fortin espagnol aveugle posé à la lisière du Sahara et de l'Océan. Une piste sableuse de 730 mètres comme une griffure en plein désert. Une thébaïde vitale pour les hommes et les machines de l'Aéropostale. Un vent qui rend fou – ou heureux.

### SAINT-LOUIS-DU-SÉNÉGAL, FIN DE L'AVENTURE

A l'approche du terrain, les moteurs tournent, et les cœurs vrillent tant chaque particule de l'atmosphère est ici soufflée par l'esprit de la Ligne. « *Le désert ? Il m'a été donné un jour de l'aborder par le cœur* », écrivait Saint-Ex. Il semble que ce privilège soit à ce stade partagé. Après le bivouac de la nuit, « *nus entre le sable et les étoiles* », la caravane survole le Río de Oro, « *plat, dénudé, inquiétant, qui semble installé pour toujours sur notre gauche. Seul le rivage que nous suivons court à notre rencontre* », écrit Kessel

dans *Vent de sable*. Vues d'en haut, les choses sont différentes. Vues d'ailleurs, elles le sont toujours. Mais quand l'ailleurs s'ajoute au ciel, sur la terre, ça s'appelle le désert. Colossal, irréel, sidérant de liberté, il ridiculise l'éternité. « *Un style dur pour trappistes* », mais pour lequel tous les pilotes du monde se damnent depuis leur premier tour d'hélice.

Port-Etienne (Nouâdhibou) n'est plus loin – 30, peut-être 40 nautiques. Nous volons à 800 pieds au-dessus de la baie de Cintra quand le moteur du Cessna 172 change de musique. Perte de puissance, mais pas de contrôle. « *Nouâdhibou, Nouâdhibou ici Fox Bravo Roméo Papa Sierra. Incident moteur. Demandons atterrissage prioritaire.* » Même pas le temps de songer au tragique « *Avons coupé moteur arrière droit* » de Mermoz le jour de sa fin ; le pilote nous a déjà déposés sur la terre comme la rosée sur un bouquet. Saint-Louis-du-Sénégal, sa Langue de Barbarie, l'Hôtel de la Poste, la chambre historique de Mermoz, l'inauguration de celles de Rozès et de Pranville, tout cela attendra, il paraît que « *la panne est sérieuse* ». Le Mozart de la mécanique du Rallye en viendra à bout, mais pas avant demain. Papa Sierra s'endort seul au milieu de nulle part. Et nous, chez le consul honoraire de Mauritanie.

En d'autres temps, l'inflexible Daurat nous aurait passé un savon. La Ligne aurait été gâchée d'un pointillé. Le temps que Gourp, Lécrivain ou Guillaumet vienne nous chercher, le courrier ne serait pas passé. Et, sans doute, nos hôtes auraient été moins amènes. Mais gageons que nous aurions tout fait, tout tenté. En d'autres temps, nous aurions été des pionniers. Nous en avons tant rêvé. ■ *Marine de Tilly*