

Centenaire de la 1^{ère} traversée aérienne de la Méditerranée par Roland Garros le 23 septembre 1913

Roland Garros

6 octobre 1888 à Saint-Denis de La Réunion - 5 octobre 1918 à Saint-Morel (Ardennes)



Roland Garros en 1912
© DR

Roland Garros, meurt au champ d'honneur la veille de ses 30 ans ; il ne pouvait certes pas prévoir l'erreur d'appréciation médiatique sans précédent qui en fait aujourd'hui, aux yeux du monde entier, un joueur de tennis, ce qu'il ne fut pas...

A l'aube du XXe siècle, parmi les héros de l'aviation naissante, le jeune réunionnais se haussa rapidement au rang des plus grands. Sa ténacité, son audace, son besoin de placer la barre très haut, son intelligence, son sens inné de la mécanique le révélèrent en quelques mois comme l'un des aviateurs les plus doués et l'un des théoriciens les plus éclairés de sa génération.

Né dans la capitale de l'île où il passa sa prime enfance, il suivit ses parents à Saïgon où son père fut avocat. Mais pour ses humanités il dut partir seul, à peine âgé de 12 ans, à Stanislas, Paris. Ayant contracté dès la 6e une pneumonie, il fut envoyé au soleil, à l'annexe cannoise du collège. Le pire fut évité, et il rattrapa en un an l'année perdue, avant de poursuivre en 1902 en 3e au lycée de Nice. Il y mena son équipe de football à la victoire et obtint un premier prix de piano ! Il pratiqua aussi le cyclisme de vitesse, qu'il continua à Janson de Sailly où il prépara son baccalauréat en 1905, devenant champion interscolaire sous le pseudonyme de Danlor. Il rentra alors à HEC, dont il sortit diplômé en 1908.

Aussitôt embauché par les Automobiles Grégoire, il ne tarda pas à monter un florissant commerce Roland Garros Automobiles-voitures de sport. Sa vocation d'aviateur naquit lors de la Grande Semaine d'Aviation de Champagne, premier meeting international : il vendit son entreprise pour acheter une Demoiselle de Santos-Dumont. Autodidacte, il sympathisa avec un autre « Demoiselliste », le suisse Audemars, rencontré à Issy-les-Moulineaux.

Ce fut en mai 1910 le début d'une carrière aéronautique aussi fulgurante et intense que brève. Il fut recruté pour le meeting de Cholet, au cours duquel il obtint son brevet de pilote, n° 147, le 19 juillet ! Puis, avec à peine 3 heures de vol, il fut engagé au Meeting de Belmont Park à Long Island (New York) le 22 octobre, ce qui lui valut son embauche, avec Audemars, au sein des Moisant International Aviators, un extraordinaire cirque aérien ambulancier ferroviaire, qui débuta le 20 novembre à Richmond, pour se terminer à La Havane en mars 1911. Lors de l'étape d'El Paso au Texas, l'US Army demanda à Garros, Barrier et Simon, sur Blériot XI, d'observer les insurgés mexicains : ce fut du 7 au 10 février 1911 la première opération aérienne militaire de l'histoire.

Rentré en France en mai 1911, Garros devint « l'éternel second », derrière Vétrines et Beaumont, au Paris-Madrid, au Paris-Rome et à l'exceptionnel Circuit Européen. Mais le 4 septembre, il porta le record du monde d'altitude à 3.950 m, au départ de la plage de Cancale. Il fut dès lors embauché par la Queens Aviation Co pour une grande tournée en Amérique du Sud. Il y multiplia les premières au Brésil : traversée de la baie de Rio, survol de la forêt Amazonienne, photos en relief, voyage et courrier de São Paulo à Santos. Mi février 1912, il baptisa les jeunes officiers appelés à constituer le noyau de la future Força Aérea Brasileira, dont son père, Ricardo Kirk.

Il frappa un grand coup les 16 et 17 juin, remportant le Premier Grand Prix de l'Aéro-Club de France, seul des 33 concurrents à terminer le Circuit d'Anjou, devenant dès lors « le champion des champions ». Ainsi reprit-il le record d'altitude, le faisant bondir à 4.950 m, depuis la plage de Houlgate. Celui-ci ayant été battu par Legagneux, Garros, entre-temps devenu pilote officiel chez Morane-Saulnier, se rendit à Tunis pour bénéficier de meilleures conditions : il reprit son bien, avec 5.610 m sur MS H. Le cours de l'histoire en fut changé.

Le réunionnais décida en effet de revenir en France en vol. Il se posa à Marsala le 18 décembre, au terme du premier vol intercontinental de l'histoire ! Suite logique, Garros tenta dès lors la grande traversée de la Méditerranée. Il décolla de Fréjus le 23 septembre 1913 à 5 h 47 avec son MS H. 7 h 58 plus tard, ayant parcouru 730 km, et ayant subi deux pannes moteur, il passa définitivement à la postérité en se posant sur le champ de manœuvres de Bizerte. Le bond par rapport aux 32 minutes de Blériot sur la Manche en 1909 était considérable, et ouvrait la voie à la conquête de l'Atlantique en 1927.

Insatiable, après avoir emporté le Circuit des Lacs Italiens dès le mois suivant devant le célèbre pilote allemand Hellmuth Hirth, Garros réalisa un exploit unique dans les annales, engageant non moins de cinq MS H, K et O pour le 3e Rallye aérien de Monaco en avril 1913 : ainsi remporta-t-il le premier ET le deuxième prix, sans compter 4 autres prix spéciaux !

Le spectre de la guerre planait, et le grand homme se livra en mai 1914 à d'intéressantes simulations de combat avec son ami Audemars. Alors qu'il visitait les constructeurs

aéronautiques allemands à l'invitation de Hirth, le conflit éclata, sa Bugatti 18 spéciale « Roland Garros » lui permettant de revenir in extremis avant fermeture de la frontière.

Aussitôt volontaire, il devint pilote de guerre au sein de l'escadrille MS 23, avant de mettre rapidement au point un système simplifié de tir à travers l'arc de l'hélice, avec son ami Raymond Saulnier. Ainsi équipé, son MS L, dit « parasol », permit à son pilote de viser et tirer assis dans son cockpit : ainsi fut inventé fin janvier 1915 le premier avion de chasse de l'histoire.

Les résultats furent fulgurants, Garros obtenant du 1^{er} au 18 avril, au sein de la MS 26, les premières victoires aériennes d'un pilote de chasse, seul à bord. Mais une panne moteur contraint Garros à se poser en territoire occupé, et il fut fait prisonnier, sans pouvoir incendier son avion.

Au bout de trois ans de détention, ponctuée de tentatives infructueuses d'évasion par tunnels, par bateau et par avion, il finit par sortir tranquillement le 15 février 1918, déguisé en officier allemand ! Refusant de pantoufler à l'État-major, il repartit au combat sur le chasseur ultra-moderne SPAD XIII équipant la SPA 26, ajoutant le 2 octobre sa 4^e victoire, sur un Fokker D.VII, le meilleur chasseur ennemi. Trois jours plus tard, au retour d'un combat, son avion se désintégra en plein vol à Saint-Morel, dans les Ardennes, un mois avant la fin de la guerre...

Jean-Pierre Lefèvre-Garros, neveu de Roland Garros, et son biographe Philippe Jung, président de la Commission Histoire des 3AF (Association Aéronautique et Astronautique de France)



1913 à Paris : Exposition du Morane-Saulnier vainqueur de la Méditerranée (DR)