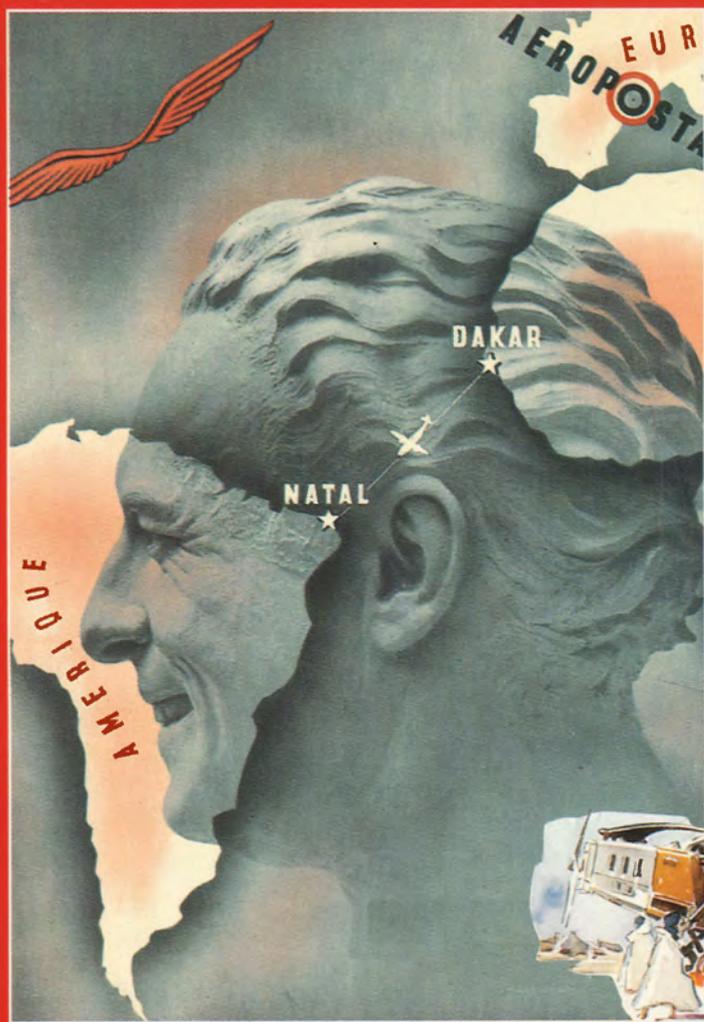
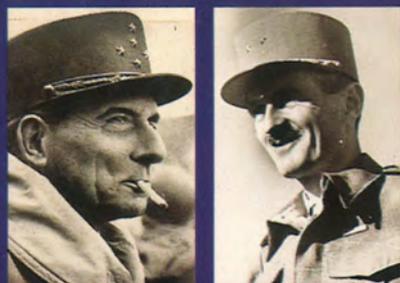


HISTORAMA

Historia



LIBERATION



- DE LATTRE en Provence
- LECLERC à Paris



Aéropostale :
l'épopée de Mermoz
et de Saint-Exupéry

M 1856 - 572 - 29,00 F



Le destin de Saint-Exupéry se joue à Bastia

Par Michel Lhospice

31 juillet 1944 : c'est la dernière mission aérienne du commandant Saint-Exupéry, mais ses supérieurs ne lui ont pas encore annoncé la nouvelle : ils attendent son retour. Ils attendront en vain. L'avion et le pilote ont disparu. Ce fut effectivement le dernier vol de l'auteur du Petit Prince.

Antoine de Saint-Exupéry a d'abord préparé Navale mais il voit très vite dans l'aviation sa vraie raison de vivre et, avec obstination, obtient pendant son service militaire son brevet de pilote. Rendu à la vie civile, il mène alors la vie désordonnée des jeunes aristocrates titrés et sans fortune qui sont l'ornement des dîners familiaux où l'on rencontre des jeunes filles à marier. Il donne au Bourget des bap-têmes de l'air tout en cherchant toujours sa voie.

Deux ans à Cap-Juby

Ses relations familiales le mettent en contact avec Daurat, responsable chez Latécoère de la ligne aérienne qui s'étend à travers l'Espagne pour relier l'Europe à l'Afrique puis à l'Amérique du Sud pour transporter le courrier. Après un stage à Toulouse, il est

affecté à Cap-Juby (Maroc) pendant deux ans dans la solitude d'un désert à peine troublée par le passage des Bréguet et les raids des pillards insoumis. C'est là qu'il écrit *Courrier sud*.

Revenu en France et après un stage aéronautique à Brest, il est nommé directeur de l'Aéropostale à Buenos Aires pour étendre dans toute l'Amérique du Sud le réseau aérien français. Il n'a que vingt-neuf ans et pour compagnons et amis Guillaumet et Mer-moz.

En 1931, il est de retour en France et, à la suite de la mise en liquidation de l'Aéropostale, perd son emploi au moment où il publie *Vol de nuit* avec une préface d'André Gide. Il reçoit le prix Fémina.

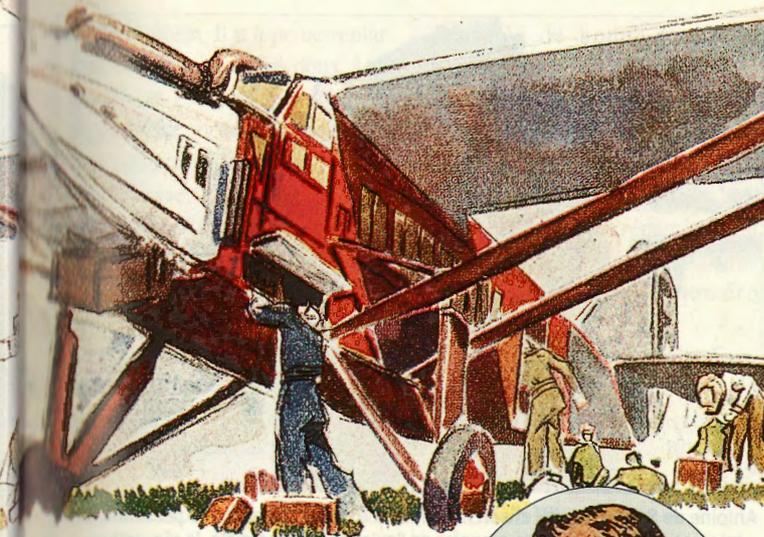
Le voilà lancé dans la ronde littéraire du Tout-Paris avec ses obligations mondaines et ses désillusions. Avec de continuels besoins d'argent que sa plume n'arrive pas à satisfaire et qui le

poussent à reprendre à nouveau du service aérien. Air France, créée en 1933, n'engage cependant pas celui qui balance toujours entre le statut de pilote et celui d'homme de lettres.

Il entre quand même au service de propagande de la Compagnie, rédige des articles de presse, effectue des reportages à l'étranger, écrit des scénarios de films et se lance dans un raid aérien vers l'Indochine qui finit piteusement au cours d'un accident dans le désert de Lybie. Ce sera l'un des sujets de *Terre des Hommes* avec la série de reportages qu'il effectuera pendant la guerre civile d'Espagne de 1936 à 1939.

Un deuxième raid aérien, qui devait le conduire à bord d'un deuxième Caudron Simoun de New York à la Terre de Feu, finit aussi mal au Guatemala : deux mois d'hôpital et une amputation de la main évitée de justesse.

Le succès littéraire est pourtant désormais acquis et, après la



Avant guerre, Saint-Ex. achemine le courrier sur un Laté 18. En juillet 1944, le commandant pilote donne sa vie à la patrie en toute connaissance de cause. Sa présence a valeur de symbole et de rédemption. Il veut combattre par devoir moral.



Le pilote Saint-Exupéry est un camarade aimé, admiré, respecté mais sa distraction quasi-légendaire, son âge, sa condition physique sont des motifs d'inquiétude pour ceux de l'escadrille.

France, l'Amérique fournit les plus gros bataillons de lecteurs d'une œuvre humaniste et largement autobiographique. Il reçoit en 1939 le grand prix du roman de l'Académie française.

Raid sur Arras

La guerre de 1939 lui fait revêtir l'uniforme de l'armée de l'air et servir comme capitaine dans la reconnaissance aérienne. Mais 1939 se passe dans l'attente de missions qui ne viennent pas. En mai 1940, tout bascule dans l'absurde. Le front est crevé là où l'on ne s'y attend pas, tandis que les meilleures divisions françaises entrées en Belgique se battent à fronts renversés. Peut-on briser l'encerclement des armées du Nord avec l'aide encore des Anglais ? Un vol de reconnaissance essentiel sur Arras, bloqué

par les panzers allemands, est ordonné par le haut commandement.

C'est un Saint-Exupéry, sans illusions, qui en est chargé et ce raid va favoriser quelques années plus tard un nouveau succès littéraire avec *Pilote de guerre* publié presque en même temps à New York et Paris. Ce livre exorcise les causes de la défaite française : « nous étions quarante millions d'agriculteurs contre quatre vingt millions d'industriels... ». Après l'armistice qui le trouve à la fin de l'exode, replié à Alger,

Saint-Exupéry rejoint la zone libre, prend ses distances avec le gouvernement de Vichy et misant définitivement sur l'entrée en guerre probable des Américains, décide de s'exiler aux Etats-Unis en attendant la revanche. Une intense polémique s'élève entre gaullistes, giraudistes, pétaïnistes, partisans de Roosevelt, de Churchill, de Staline. Saint-Exupéry veut rassembler les esprits et ne parvient qu'à se faire politiquement marginaliser.

Alors il écrit de plus belle : *Le Petit Prince*, un livre inclassable et absolu autant pour les enfants que pour les grandes personnes. Un essai : *Lettre à un otage*, dédié à son ami Léon Werth, une œuvre posthume qui sera publiée sous le titre *Citadelle*.

Après le débarquement allié en Afrique du Nord, il revient début 1943 à Alger. Malgré son âge il intrigue pour reprendre du service dans le groupe aérien de reconnaissance dans lequel il a servi en 1939-40. Mais les temps ont changé. Les aviateurs alliés sont équipés à présent du Lightning, l'avion américain le plus performant de la guerre. Saint-Exupéry, à quarante-trois ans, est considéré comme inapte à piloter un engin aussi sophistiqué.

Grâce à ses relations et en dépit de l'hostilité des membres du Gouvernement provisoire d'Alger qui lui reprochent d'avoir joué Giraud contre de Gaulle, Saint-Exupéry, nommé commandant, obtient une dérogation, vite annulée à la suite d'un accident à l'atterrissage. Il persiste, tempête et remue tellement de monde que le général Eaker du haut commandement aérien allié lui accorde en personne l'autori-

A son retour il doit être interdit de vol

sation d'effectuer cinq missions de guerre. Pour lui permettre de participer au combat et ainsi de parfaire son œuvre littéraire en faisant moisson de souvenirs. Il triche un peu et en effectue huit.

Le numéro treize

A Bastia, treize pilotes du groupe de reconnaissance aérienne II/33 vivent dans une communauté totale et une promiscuité proche du pensionnat. Avec une exception, au bénéfice de l'âge et du grade, pour le commandant Saint-Exupéry qui dispose dans le petit village d'Erbalunga d'une chambre particulière dans une jolie résidence avec terrasse et jardin fleuri. Avec des facilités de déplacement aussi, accordées à l'écrivain pour des motifs personnels, à cause de sa notoriété.

Le 21 juillet, il s'envole sur un Lightning en direction de Tunis et Alger. L'ordre de mission est barré en tricolore. Mais le prétexte en est privé : Christian, le fils du capitaine Gavaille, vient de naître à Tunis. Le baptême a lieu le 24, et Saint-Exupéry est le parrain. Une réception est offerte par les Mast à la résidence générale du protectorat.

En revenant de Tunis avec le sergent-chef Roussel le mercredi 26 juillet sur un Lightning, Saint-Exupéry se retrouve dernier dans l'ordre des départs en mission. En queue du « tour de bête ». C'est-à-dire numéro treize. Le



Antoine de Saint-Exupéry et son mécanicien Prévost. Le statut de personnalité internationale, le passé de pionnier de l'aviation commerciale, la réputation d'homme de lettres auraient pu exempter le commandant pilote des risques du combattant ordinaire.

système de rotation prévu pour les sorties a pour but de permettre aux pilotes de se reposer plusieurs jours entre chaque vol. Car les missions à haute altitude sont épuisantes. Et Saint-Exupéry vient d'avoir quarante-quatre ans. - Je ne suis pas superstitieux, lâche-t-il désinvolte, en allumant une éternelle cigarette. Et d'ailleurs, le tableau des vols n'est jamais respecté.

Dé la treizième place, Saint-Exupéry remonte d'abord à la neuvième. Leleu et Henry sont interdits de vol pour des raisons de sécurité. Tremolo et Lecerf sont déclarés inaptes aux vols de guerre.

Le 26 juillet, cinq pilotes effectuent des missions. Et Saint-Exupéry est inclus dans le quarteron des pilotes placés en alerte.

- Son dernier vol de guerre, spécifie Gavaille à l'officier d'opérations. Mais vous ne lui direz qu'au retour. Il sera d'ailleurs interdit de vol.

Ce sont des missions de *mapping* qui consistent à « labourer » une

zone à photographier comme un paysan laboure son champ.

Le dernier dimanche

Le capitaine Leleu dispose encore d'un stock suffisant d'aviateurs disponibles. Il espère bien qu'il pourra se passer de Saint-Exupéry.

La veille, le dimanche, Leleu est sorti en jeep avec Saint-Exupéry, le capitaine Siegler et deux infirmières, pour se baigner dans le golfe de Saint-Florent. Ils ont beaucoup mangé et bu le soir, au petit restaurant des Sablettes. Ils ont achevé la soirée en dansant sur les disques rayés d'un vieux phono mécanique.

Il se souvient que Saint-Exupéry a soupiré : « Je n'aime que le tango argentin ». Un dimanche très ordinaire. Presque un dimanche de paix.

Il n'a pas beaucoup prêté attention en dansant, à son camarade assis dans un coin du restaurant et qui lui a semblé s'assoupir

après le dîner. Il a à peine remarqué une femme entre deux âges que Saint-Exupéry a eu l'air de reconnaître, et avec laquelle il a beaucoup parlé apparemment de l'Amérique, avant de se retirer sur la pointe des pieds : « Je rentre au cantonnement. Avec la patrouille en jeep. Elle est là devant la porte... » Le commandant est fatigué, s'est dit Leleu. Je vais m'arranger pour qu'il ne parte pas demain en mission.

Personne n'a revu Saint-Exupéry de la nuit. Leleu et son compère Siegler se sont couchés, fort tard. « Aucune importance a dit Leleu, c'est le tour de Puivif et de Core. »

Siegler n'a pas beaucoup dormi cette nuit-là. Il peut rester éveillé quarante-huit heures d'affilée. Avant de s'assoupir, et d'éteindre sa lampe vers les trois heures du matin, il a jeté un coup d'œil sur ses cartes, vérifié rapidement les caps et même regardé la mission secondaire si la première s'avérait impossible. Tout cela pour le cas où...

Réveillé de bonne heure, il retrouve au petit déjeuner le lieutenant Duriez, adjoint aux opérations, qui vient d'arriver avec la jeep servant au va-et-vient pour les pilotes entre la base et leur cantonnement. « Prépare-toi, lui dit Duriez, tu pars dans moins d'une heure avec le numéro 223. »

A ce moment précis, Saint-Exupéry apparaît.

- C'est quoi la mission ce matin ? demande-t-il. « Whisky » (à l'ouest du Rhône) ou « Soda » (à l'est du Rhône) ?

- « Soda ».

- Les « reconnaissances » à l'est du Rhône, sont pour moi ! Je connais là-bas chaque hameau, chaque route, chaque maison. C'est le pays de mon enfance !

- Mais non, mon commandant...

- Dois-je insister vraiment ? dit Saint-Exupéry avec un clin d'œil.

- Mais non, mon commandant.

C'est moi sur le tableau. Moi qui suis désigné...

- Je le répète : les missions à l'est du Rhône sont pour moi. Et

Le Lockheed P38 Lightning

Le Lockheed P38 Lightning de reconnaissance stratégique, et dont le prototype a été mis au point en Amérique avec le concours de Charles Lindbergh, est un avion bimoteur. Un monstre entièrement métallique, aux performances exceptionnelles. Bien plus lourd avec son double empennage que les autres chasseurs alliés ou ennemis, il affiche pourtant des performances supérieures pour la vitesse, la maniabilité et le rayon d'action.

Avec sept tonnes au décollage, il peut franchir 800 kilomètres à plus de 600 kilomètres à l'heure. Il n'est pas armé, et des appareils photos sophistiqués remplacent le canon et les mitrailleuses prévues dans la version chasse.

C'est un appareil ultra-moderne, équipé de servo-commandes, mais le grand débattement du manche nécessite encore de gros efforts physiques. Et de nombreux repères sur le tableau de bord exigent une grande concentration d'esprit qui a fait dire à Saint-Exupéry : « Je me trouve comme un comptable devant un peuple de cadrans ».

L'habitacle n'est pas pressurisé. Le pilote seul à bord, tributaire de son masque à oxygène, monte à plus de dix mille mètres, par plus de 50° sous zéro sur plusieurs heures. Il doit, pour ne pas être repéré, naviguer à l'aller sans utiliser la radio, observer le sol, trouver les endroits à photographier et surveiller le ciel tous azimuts pour ne pas se faire piéger par les chasseurs ennemis.

M.L.



En décembre 1933, Antoine de Saint-Exupéry ne peut éviter un accident à Saint-Raphaël sur un Laté 293. Dix ans plus tard, il écrit : « Je ne désire pas me faire tuer, mais j'accepte bien volontiers de m'endormir ainsi ».

Le pilote de guerre ne rentre pas : il reste *Missing in action*

vous n'êtes pas bien. Je le lis dans vos yeux.

– Etant donné les circonstances... Sieglar, les yeux battus est soulagé. Il n'insiste pas. Il va pouvoir se recoucher en soupirant : « Bien, mon commandant ».

Il est sept heures du matin. Saint-Exupéry a la voie libre.

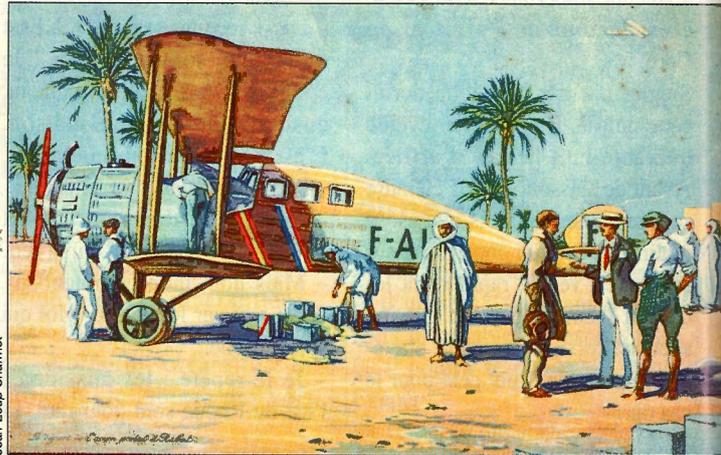
Ceinture bouclée, cockpit fermé

Duriez emmène Saint-Exupéry en jeep au terrain. La météo est bonne. Le baromètre est au beau fixe. Les appareils paisibles et silencieux attendent sous les housses qu'on les réveille. Un seul, le numéro 223, est dévêtu. Les deux nourrices qui vont permettre de l'alimenter pendant plus de six heures de vol sont déjà fixées par les mécaniciens. Le Lightning brille au soleil en position de départ.

La vérification carlingue est déjà faite. Duriez aide le pilote à revêtir la combinaison et les chaussures chauffants, le serre-tête, le masque à oxygène, le gilet flottable et le parachute dorsal. Il sait que si les choses tournent mal, Saint-Exupéry aura peu de chance de s'en tirer avec son bras gauche incapable de déverrouiller et de faire glisser le toit pour s'éjecter. Il se reproche aussitôt de se laisser emporter par son imagination. Les deux mécanos sous-officiers entourent l'appareil et aident leur commandant à s'encastrent lourdement dans le cockpit tout en

égrenant la liste du matériel de survie : bouteille à oxygène de secours sur la jambe gauche, fusée de repérage à la ceinture, rations K et pochettes de vivres concentrés, boussole et cartes, Mae West, revolver...

Les mécaniciens font les dernières vérifications au sol : moteurs, train d'atterrissage,



Départ d'un avion postal Laté à Rabat. A la veille du débarquement de Provence, une nouvelle « aventure » attend Saint-Ex ; celle de son escadrille, le fameux groupe de reconnaissance aérienne II / 33.

volets, gouvernes. La ceinture est bouclée. Le cockpit est fermé. Le voici aussi seul qu'un pagure dans sa conque. Les moteurs sont mis en route. Les cales sont enlevées. Duriez fait le signe habituel de la main. Aucune tentation de faiblesse n'est plus désormais possible. Derrière le capot de plexiglass, Saint-Exupéry répond par un bref geste amical avec un sourire un peu triste.

En cahotant, le Lightning P 38 numéro 223 roule jusqu'au début

de la piste d'envol et après un ultime essai de ses moteurs au point fixe, s'élance en grondant dans le ciel de tout le pouvoir de ses 3 200 CV. Il décolle chargé de puissance dans l'air pur et calme de ce beau matin d'été.

L'avion n'est bientôt qu'un petit point lumineux dans l'azur que le regard ébloui distingue à peine dans le frémissement de la lumière. Un jouet d'enfant qui s'efface lentement dans le ciel.

Il est 8 h 30 lorsque Saint-Exupéry quitte l'île de Beauté. Vingt-cinq minutes plus tard, le poste

radar signale que l'appareil a dépassé les côtes de la France. Il est 13 heures lorsque ce lundi 31 juillet 1944 sur l'aérodrome de Bastia-Borgo il faudra se rendre à l'évidence. L'avion à court de carburant n'est pas revenu. Le commandant Saint-Exupéry est porté disparu.

MICHEL LHOSPICE

Michel Lhospice avocat, commissaire de l'Air et membre du Conseil économique et social, a publié *Saint-Exupéry, le paladin du ciel* (France Empire, 1994).

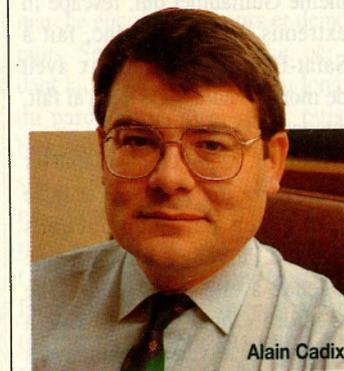
L'ami Saint-Exupéry

Héros complexe, fort d'une intelligence et d'une sensibilité profondes, aventurier fragile, écrivain populaire, Saint-Ex s'en est allé décidément trop tôt. Pour tenter d'approcher l'homme, Alain Cadix nous offre quelques clés... Histoire de marcher un temps sur les traces du géant.*

LE SENS. Selon Saint-Ex, tout homme doit trouver un sens à sa vie. Leitmotif de son existence, la vie doit être pleine du sens de l'amitié, de la responsabilité, de la famille, du métier, de l'action. Chaque personnalité doit pouvoir se réaliser et s'épanouir dans une situation et un espace à créer. Seule une circonstance particulière peut révéler l'homme à lui-même. Nul besoin d'un événement aussi dramatique qu'une guerre... l'ouverture de lignes par l'Aéropostale fait tout aussi bien l'affaire : elle donne naissance à des héros qui s'ignoraient jusqu'alors.

L'INSATISFACTION. C'est l'un des moteurs, avec la nostalgie, qui pousse Saint-Ex à aller de l'avant. L'homme est un grand nostalgique ; de son enfance (passée, révolue et heureuse aux côtés d'une mère radieuse et adorée), de sa maison natale (la seule maison dans laquelle il ait vécu puisque adulte il n'aura cessé d'être un nomade)... L'insatisfaction et la nostalgie ne l'empêchent ni de pénétrer ni d'inventer des univers nouveaux. Défricher des territoires vierges, ouvrir des lignes, écrire, déposer des brevets dessinent les contours complexes et plein de contradiction de ce sacré bonhomme.

MAUVAIS PILOTE ? La rumeur qui persiste à qualifier Saint-Ex de mauvais pilote me fait sourire : s'il ne se positionnait pas parmi les meilleurs, il a réussi beaucoup de missions, résisté à bien d'éléments furieux alors que la Ligne comptait plusieurs dizaines de morts par an. Ses deux ou trois « crachs » lors de ses tentatives de raids n'empêchent pas les historiens de l'aéronautique



Alain Cadix

militaire de le juger pilote très honorable au début de la guerre. En 1944, Saint-Ex accumule le poids des années, des anciennes blessures et fractures. Il n'aurait jamais du piloter des engins aussi perfectionnés que le Lightning, mais il voulait tellement être en première ligne... d'autant que le métier de témoin lui faisait horreur. Aussi a-t-il fait des pieds et des mains pour obtenir la permission de dix vols (d'entraînement et de guerre). La veille de sa mort,

ses camarades avaient décidé de le mettre dans le secret de la date du débarquement en Provence ; une manière déguisée de lui interdire le survol de la France... Ils n'ont pas eu le temps de le faire.

L'EXIL. Ses vingt-sept mois passés aux Etats-Unis correspondent à une période si douloureuse qu'une thèse penche pour le suicide du pilote aux commandes de son « P38 Lightning ». Mais je reste persuadé que la notion de sacrifice final en vue d'un rachat moral est improbable. Car Saint-Ex, aux Etats-Unis, a déjà contribué modestement mais utilement à la Résistance par ses écrits et ses son aide au War Department. Sur la fin de sa vie, l'homme sentait son espérance dans l'après-guerre menacée ; « la termitière future m'épouvante et je hais leur vertu de robot. Moi, j'étais fait pour être jardinier ». La « soupière à crabes » des politiques l'effrayait, tout comme l'apparition à l'horizon d'une civilisation technicienne, d'une culture standard qui étoufferait une culture nationale et à fortiori régionale. Et encore, Saint-Ex a-t-il échappé à la télévision d'aujourd'hui et à ses reality-shows.

Propos recueillis par
JEANNE MORCELLET

* Alain Cadix est l'auteur de *Saint-Exupéry* (Le cherche midi éd.).

« Ce que j'ai fait, aucune bête Henri Guillaumet »

Le dernier film de Jean-Jacques Annaud (*Le Nom de la Rose, L'Ours, L'Amant*) porte sur Guillaumet. Il restitue, dans toute sa démesure, l'histoire de ce grand héros de la légende Latécoère.

Le pilote était moins romantique, moins « archange » que Mermoz, mais il fut lui aussi, des années durant, l'un des personnages-culte de l'épopée aéropostale.

Lors de la préparation de son film, Jean-Jacques Annaud a pu le vérifier en « revisitant » les feuillets dithyrambiques consacrés aux Français, des années 30, et les journaux d'Uruguay, d'Argentine ou du Chili : les enfants de la Ligne étaient ici de vrais héros nationaux !

L'histoire de Henri Guillaumet est exemplaire et le film lui ajoutera très opportunément la force d'images « à effets ». On n'en gagnera pas moins, en attendant sa sortie, à lire ou à relire les pages superbes que Saint-Exupéry avait prémonitoirement dédiées à son ami Guillaumet dans *Terre des Hommes*.

Quelques mois seulement après la parution de l'ouvrage, en 1939, l'ancien camarade de Saint-Ex était abattu en combat aérien et c'est le livre, finalement, qui devait le faire entrer définitivement dans la légende du siècle.

Antoine de Saint-Exupéry avait rencontré son « camarade » Henri Guillaumet dès 1926, à la rude école de Didier Daurat (le Rivière de *Vol de Nuit*). C'est Guilla-

met qui, pilote confirmé, lui avait appris la Ligne.

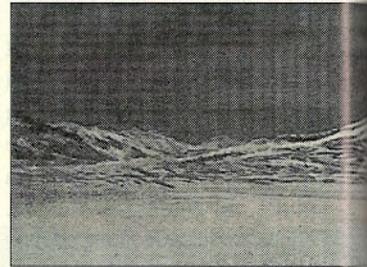
Au-dessus des nuages : l'éternité

Etape par étape, piège par piège, comme on apprend un rôle : « C'est très joli de naviguer à la boussole, en Espagne, au-dessus des mers de nuages », martelait sans cesse le Directeur, « mais souvenez-vous : au-dessus des mers de nuages... c'est l'éternité. »

Quatre ans plus tard, c'est le même Guillaumet qui, rescapé in extremis de l'enfer blanc, fait à Saint-Exupéry son fameux aveu de mort-vivant : « Ce que j'ai fait, aucune bête ne l'aurait fait... »

L'histoire, racontée par Saint-Ex dans *Terre des Hommes* et mise en images par Jean-Jacques Annaud l'hiver dernier, est une légende à elle toute seule. Une aventure « hors limite ». Elle a pour cadre le versant chilien des

Andes. Pris au piège de vents rabattants lors de l'une de ses innombrables traversées de la Cordillère, Henri Guillaumet



avait été, le 13 juin 1930, forcé de se poser en pleine tempête de neige, à 3 500 m d'altitude. Son avion avait capoté à l'atterrissage sur les berges de la Laguna Diamante, au fond d'un ancien volcan - le Maipu - de près de 7 000 m.

Après avoir passé 48 heures terré au milieu des sacs postaux en attendant la fin de la tempête, Guillaumet s'était mis en route. Il marcha cinq jours et quatre nuits. « Saignant des pieds, des genoux et des mains, par quarante degrés

Le film

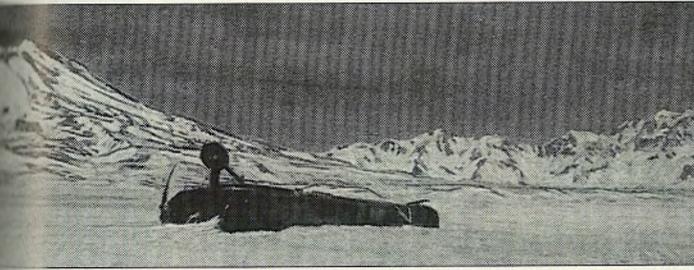
Moyen métrage réalisé en procédé relief IMAX dans les montagnes rocheuses de la Colombie britannique, ce film retrace pour l'essentiel la sisyphéenne odyssée d'Henri Guillaumet dans les Andes, entre le 13 et le 20 juin 1930. C'est Graig Sheffer (l'un des deux fantastiques pêcheurs à la mouche de *Et au milieu coule une rivière* qui y tient le rôle de Guillaumet. Sa première présentation au public est annoncée pour l'automne aux U.S.A. et pour le début 1995 en Europe... si les salles adéquates sont techniquement prêtes, alors, pour projeter le film. En France, même le Futuroscope de Poitiers va devoir adapter son cinéma en relief à la projection très spéciale de cette œuvre à effets virtuels...

M.B.

ne l'aurait fait »

de froid... sans piolet, sans cordes, sans vivres, escaladant des cols de 4 500 m, en progressant le long des parois verticales. Vidé peu à peu de son sang, de ses forces, de sa raison... »

serait donc privée pendant des années de moyens de subsistance. Il se traîne alors jusqu'à un rocher émergeant de la neige, se disant qu'en calant bien son corps dessus, on aura quelque chance, l'été



L'avion de Henri Guillaumet, courrier des Andes de l'Aéropostale, après son capotage à 4 000 m d'altitude, sur les neiges de la Laguna Diamante, le 13 juin 1930.

« Dans la neige, racontait-il plus tard à Saint-Exupéry, on perd tout instinct de conservation. Après deux, trois, quatre jours de marche, on ne souhaite plus que le sommeil. Je le souhaitais. Mais je me disais : ma femme, si elle croit que je vis, croit que je marche. Les camarades croient que je marche. Ils ont tous confiance en moi et je suis un salaud si je ne marche pas. »

Il entame au couteau le cuir de ses chaussures, pour que ses pieds gelés et gonflés puissent y tenir. Il souffre tellement qu'il pense cent fois à abandonner, à se laisser aller, allongé dans la neige, « ...pour effacer du monde les rocs, les glaces et les neiges », pour goûter « ce froid devenu poison et, semblable à la morphine, qui l'emplissait maintenant de béatitude... »

C'est un remords qui le fait réagir. Il le savait : dans le cas d'une disparition, la mort légale serait différée de quatre ans. Sa femme

venu, de le retrouver... Il trouve encore l'énergie de se relever, et il marche encore deux jours et deux nuits. Sentant sa fin proche, perdant la mémoire, oubliant au long du parcours montre, canif, puis boussole. Sentant plusieurs fois son cœur s'arrêter dans sa poitrine, pour repartir, comme à regrets. « Ce qui sauve, confiera-t-il à son ami écrivain, c'est de faire un pas, encore un pas. C'est toujours le même pas que l'on recommence... »

Il rejoint le monde des vivants

Il a dépassé depuis longtemps ses limites lorsqu'il atteint, enfin, les premières pente déneigées ; une paysanne l'aperçoit, fantôme sorti de nulle part. C'est elle qui sonnera l'alerte, et qui lui permettra de rejoindre, quelques jours plus tard, le monde des vivants... Saint-Exupéry ira se poser en

Le Petit Prince à la Géode

Ce superbe spectacle multimédia programmé à la Géode, mêle images d'archives, images de synthèse, projection de diapositives, effets spéciaux, faisceaux laser. Un voyage trop court (5') dans l'univers de Saint-Exupéry, qui, à bord de son avion P38, survole une ville imaginaire puis un



désert. Rencontre avec un Petit Prince, un allumeur de réverbère, un renard, etc. *Le Petit Prince*, jusqu'au 4 octobre à la Géode : 26-30, rue Corantin-Cariou, 75019 Paris. Tél. : 36.68.29.30. D.M.

avion sur une route de montagne pour le ramener, quasi délirant, à Mendoza. Pour Henri Guillaumet, la mort n'aura le dernier mot que dix ans plus tard.

MICHEL BONDUELLE

En tournage également *Saint-Exupéry : la dernière mission*, téléfilm réalisé par Robert Enrico pour France 3 sur un scénario de Marcel Jullian avec dans le rôle-titre Bernard Giraudeau.

Aéropostale : la compagnie renaît de sa légende

Le 22 mars 1991, la Poste et les groupes Air France et TAT décident de faire renaître l'Aéropostale. La nuit, cette compagnie moderne prend en charge le transport du courrier alors que de jour, les avions transportent des passagers.

Après-Guerre, le département postal ouvert par Air France et dirigé par Didier Daurat est en pleine expansion et la Poste décide de se doter de sa propre flotte avec des accords de partenariat avec Air France, Air Inter, TAT... En 1986, avec la création de sa filiale Chronopost, « gagner du temps sur le temps » devient le défi de cette fin de siècle. Ces exigences deviennent le gage de la qualité de service. En 1991, la Poste franchit le pas. Elle réorganise complètement son réseau et décide de ressusciter l'Aéropostale soixante ans après sa disparition.

En sa qualité de service public, la Poste se doit d'assurer les mêmes prestations aux mêmes conditions, sur l'ensemble du territoire. L'objectif est de distribuer le courrier dès le lendemain de son dépôt. Pour atteindre son but, l'Aéropostale se positionne comme l'outil incontournable. Avec sa flotte de 18 Boeing 737 spécialement adaptés au transport

postal, la société dessert plus d'une vingtaine de destinations chaque nuit. Les avions sont affrétés en fin d'après-midi aux différentes escales de province. La France est divisée en secteurs. Toutes les missives et tous les colis sont triés par destination et chargés dans des conteneurs. En soirée, les avions décollent en direction de la plate-forme aérienne de Roissy-Charles-de-Gaulle. Pour les secteurs du sud de la Loire vers d'autres secteurs du Sud, le courrier transite par la plate-forme de Lyon-Satolas avec la quinzaine de Fokker exploités par le Centre d'exploitation postal d'Air France. Pour la région parisienne et les départements proches, les échanges se font par transport routier.

Moins de deux heures pour le transit...

A partir de 23 heures, les avions atterrissent toutes les 5 à 10 minutes et viennent se position-

ner en étoile sur les aires de manœuvre aux abords des entrepôts postaux de Roissy. Le centre de transbordement postal de la Poste entre alors en ébullition. Les tracteurs de piste encerclent les avions et dirigent les conteneurs vers le centre de tri. Ceux-ci sont vidés sur des bandes transporteuses où de nombreuses personnes s'affairent à la répartition des sacs et autres caissettes de courrier dans de nouveaux conteneurs affectés à leur destination finale. Les conteneurs Chronopost, toujours déchargés en premier et chargés en dernier, subissent le même traitement dans leur centre d'exploitation et de transit. Chaque soir, des hommes déchargent, trient et rechargent plus de 240 tonnes de courrier en un temps record de deux heures. Chaque opération est orchestrée avec une ponctualité et une précision extrême.



Les « Laté » qui firent la célébrité universelle de l'Aéropostale sont aujourd'hui remplacés par de puissants boeing 737. Mais « l'esprit de service » cher aux grands noms de la compagnie est demeuré intact.



En 1991, la Poste ressuscite, soixante ans après sa disparition, l'Aéropostale symbolisée par un logo en forme de plume. La nuit, les avions se métamorphosent pour convoier le courrier.

Vers 1 heure du matin, tous les avions repartent en direction de leur étape finale. A destination, le courrier est dirigé vers les centres de tri régionaux qui le répartissent dans les bureaux de poste. Le lendemain matin, le facteur d'Ajaccio peut déposer le pli posté la veille à Rennes.

Pendant ce temps, si les pilotes de la nuit surnommés les « hiboux » prennent un peu de repos, il n'en est pas de même pour les avions. En effet, tôt le matin, les appareils sont habillés de leurs 147 sièges et reprennent du service comme avions de ligne pendant la journée. L'opéra-

tion qui leur permet de mener à bien cette double vie s'appelle le « quick change ». C'est un système d'attaches et de roulettes qui permet d'enlever ou de remonter toutes les rangées de sièges en vingt minutes. Chaque matin, les hôtesses, habillées aux couleurs de l'Aéropostale, accueillent des passagers qui sont loin d'imaginer la métamorphose qui vient de s'opérer. En 1993, pour son troisième exercice, la compagnie a transporté plus d'un million de voyageurs et équilibré ses comptes pour la première fois. Symbolisée par son logo en forme de plume, l'Aéropostale prend un nouvel essor. L'Europe s'ouvre, les marchés du transport évoluent mais la compagnie doit maintenant savoir s'adapter en conservant cet « esprit de service » cher aux grands noms de son histoire.

Reportage, texte et photos : PATRICK FORGET