

prit son envol...

L'ami de Saint-Ex et Mermoz raconte...

Rio de Janeiro
De notre envoyé spécial

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY le considérait comme son meilleur ami. Ce que Jean-Gérard Fleury, 93 ans, rappelle, avec un mélange de pudeur et de délectation, dans son épaisse bâtisse de pierres qui domine Rio de Janeiro. Mémoire vivante de l'époque héroïque de l'Aéropostale, ce journaliste fut aussi très lié au « Lion » Joseph Kessel, autre grand reporter, autre pilote, autre baroudeur-écrivain. Il le garde d'ailleurs à portée de regard sous la forme d'un portrait signé Moretti. Avec, toujours dans sa chambre qui débordait de livres, une peinture allégorique de l'aviateur Georges Guynemer, le « grand frère ».

Mais celui qui lui fit passer son brevet de pilote n'est autre que Jean Mermoz : « Il me rudoyait du verbe car je n'apprenais pas assez vite à son goût. » « *Espèce d'idiot, pas comme ça, comme ça...* », me disait-il. Mais quel plaisir d'être évangélisé à la religion de l'aviation par semblable moniteur ! Dès que nous prenions un peu d'altitude, nous jouissions du silence. De l'isolement. En l'air, les méninges fonctionnent à plein. Impressionnant Mermoz, qui dinait volontiers d'un poulet et demi

quand ce n'était pas deux... Si Kessel était le plus robuste buveur de la bande, Saint-Ex, lui, ne donnait pas dans l'excès. Avec Antoine, nous nous sommes rencontrés pour la première fois à Casa. En 1931, je crois... J'étais assis dans un bureau de l'aéroport lorsque des hurlements se firent entendre : *C'est l'époque de la brume, je ne prends plus personne...* On voulait lui coller un passager de plus et il refusait. Puis, m'apercevant, il m'invita à prendre un verre. C'est ainsi que notre amitié démarra ! La dernière fois que je l'ai vu, c'était aux Etats-Unis, durant la Seconde Guerre mondiale. Je prenais le train à New-York. Il était là pour voler avec les militaires américains car, en France, on l'avait mis sur la touche. J'ai réussi à l'aider grâce à mes relations proches du président Roosevelt. »

« Un type plein de fantaisie »

Avec un certain détachement, Jean-Gérard Fleury libère dans un délicieux sourire : « Avant d'épouser une Brésilienne qui n'est plus de ce monde, j'ai vécu six ans avec une Tzigane. Ah, le Brésil quelle merveille ! Le frileux que je suis apprécie. Saint-Ex avait aussi sa *latino*, Consuelo, du San Salvador. Un personnage d'une folle exubérance qui

lui fit des scènes terribles... » Fleury enchaîne révélation sur révélation : « Saint-Ex était un grand mathématicien qui apportait la contradiction, souvent avec raison, aux professeurs en balistique. Par ailleurs, il puisait ses références poétiques dans des textes de troubadours du XVI^e siècle qu'il chantait quand il était en forme. C'était un type plein de fantaisie. Mais très exigeant, aussi. Un soir, nous avons vu *Vol de nuit* (NDLR : de Clarence Brown, en 1933) tiré de son livre et il n'avait pas trouvé ça parfait. »

Mermoz et Saint-Ex envolés à tout jamais, le dernier survivant des géniaux fous volants de l'Aéropostale s'appelait Léon Antoine. Il s'est éteint le 24 septembre 1993 à l'âge de 91 ans, près de Rio. « Il fut mon dernier ami. Ils sont tous partis, seuls restent les souvenirs. Mais je vis bien car j'en ai beaucoup ! »

Jean-Gérard Fleury, le Ch'ti de Cambrai, n'a jamais perdu le nord. Surtout lorsqu'il affirme que « l'humour est le carburant essentiel de la vie ». Bichonné par ses employées de maison, il se délecte toujours d'une grande bouteille de bordeaux ou d'un fromage de notre pays. Des dessins du Petit Prince encadrent la porte d'entrée de son fortin carioca. Saint-Ex n'est jamais très loin...

Jean CORMIER



Jean-Gérard Fleury, chez lui au Brésil, à Rio de Janeiro. Agé de 93 ans, il est la mémoire vivante de l'époque héroïque de l'Aéropostale. Mermoz lui fit passer son brevet de pilote et il est entouré de dessins du « Petit Prince », en souvenir de son ami Saint-Ex. (Photo LP.)

« La Ligne », un livre culte

Jean-Gérard Fleury, homme modeste s'il en est, a débuté dans le journalisme en 1925, à l'âge de vingt ans, en écrivant pour « l'Ami du peuple » le journal du parfumeur François Coty. Avant de signer dans « le Jour » puis « Paris Soir » où il travailla avec Pierre Lazareff, dit Pierrot les Bretelles.

Il interviewa notamment au début des années trente, dans le désert du Nordeste, le grand bandit brésilien Lampiao, chef des fameux Cangaceiros. Il goûta aussi au Zeppelin, le dirigeable allemand avant qu'il ne brûle en vol au voyage suivant : « Un orage près des côtes du Maroc nous obligea à faire un détour de mille kilomètres pour rallier Rio après être partis de Francfort », se rappelle Fleury, sans pour autant faire passer cette anecdote pour un exploit : « Je trouvais tout normal. C'est quoi les choses extraordinaires ? »

Ce fidèle des « Essais » de Montaigne a par ailleurs écrit « Un homme libre chez les soviets ». Ce qui lui valut de recevoir le prix Albert-Londres 1938. Mais, surtout, on lui doit l'œuvre qui fait référence sur l'histoire de l'Aéropostale et sur l'épopée des hommes qu'il a connus et aimés : Saint-Exupéry, Mermoz, Guillaumet et tous ceux qui ont aidé à transformer le rêve en réalité. L'ouvrage s'appelle « la Ligne » : « J'ai fait mon travail d'historien et, pour une fois, je suis assez satisfait, avoue-t-il. Je ne sais pas si le lecteur l'est autant... » Qu'il se rassure, « la Ligne » (1), édité chez Gallimard en 1949, est devenu entre-temps un livre culte.

J.C.

► (1) « La Ligne » a été rééditée, en 1989, aux Editions Fernand Lanore. On peut se procurer cet ouvrage à Paris dans les librairies spécialisées comme « la Maison de l'aviation » (75, boulevard Malesherbes, VIII^e), « Général Aviation » (97, rue Mademoiselle, XV^e) ou « les Caravelles » (16, boulevard Vincent-Auriol, XIII^e).

J.C.

Ils sont devenus des héros



Saint-Ex l'écrivain

Né avec le siècle, Antoine de Saint-Exupéry était destiné à l'Ecole navale. Mais fasciné par le ciel plus que par la mer, il réussit à convaincre Didier Daurat, patron de l'Aéropostale, de l'engager. En 1927, il découvre le Maroc, les fameux hommes bleus, les guerres entre tribus voilées, les nomades qui ne reconnaissent pas le pouvoir de la France, la beauté envoûtante du désert... D'abord chef d'escale à Cap Juby (Maroc), il sera nommé en 1929 responsable de la filiale de l'Aéropostale en Argentine et poussera la ligne jusqu'en Patagonie. Saint-Ex disparaîtra le 31 juillet 1944 en mission de reconnaissance, à bord



d'un P-38 Lighting, au large de Marseille, après avoir connu la gloire littéraire grâce au « Petit Prince », évidemment, mais aussi « Vol de nuit », « Terre des hommes » ou « Pilote de guerre », autant de romans admirables.

Mermoz l'archange

Né en 1901, Jean-Mermoz, surnommé l'Archange, rencontre Latécoère en 1924 mais sera engagé par Daurat. Affecté à Barcelone en 1925, il est enlevé par les Maures en mai 1926 et libéré contre rançon.

En octobre 1927, il vole d'un trait, avec Négrin, de Toulouse à Saint-Louis-du-Sénégal : 4 270 km en 23 h 30 ! En mars 1928, il impose les



Les trois grandes figures de l'Aéropostale : de gauche à droite, Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz et Henri Guillaumet. (Photos Sipa, Collection Viollet et Harlingue-Viollet.)

vols de nuit entre Rio de Janeiro et Buenos Aires. Le 21 novembre de la même année, il traverse la Cordillère des Andes avec son mécanicien Collenot et ouvre la voie vers Santiago du Chili. Le 17 janvier 1933, il réussit la traversée de l'Atlantique Sud avec l'Arc-en-Ciel.

Mermoz, qui a créé l'aviation postale, disparaît le 7 décembre 1936 entre Dakar, au Sénégal, et le Brésil.

Guillaumet le rescapé des Andes

Né en 1902, Henri Guillaumet est appuyé par Mermoz, dont il fut le camarade de régiment, pour rentrer chez Latécoère, en 1926. Lors de sa 92^e traversée de la Cordillère des Andes, le vendredi 13 juin 1930, il

prend le risque de passer à tout prix pour porter le courrier de Mendoza, en Argentine, à Santiago du Chili. Il se pose en catastrophe et doit abandonner son avion pour redescendre à pied. Saint-Ex tentera de le repérer, depuis les airs. En vain. Guillaumet arrivera le jeudi de la semaine suivante, soixante kilomètres plus bas... du côté argentin. Sauvé, en dépit de graves gelures, il aura cette phrase qui l'a rendu célèbre : « Ce que j'ai fait, aucune bête ne l'aurait fait. » Dix ans plus tard, le 27 novembre 1940, son appareil est abattu en Méditerranée alors qu'il traversait une zone de bataille entre les Italiens et les Anglais.