



L'écho des CALANQUES

Regrouper toutes les volontés pour maintenir l'intégralité et assurer la sauvegarde du site classé des Calanques

Juillet 2024

N°80

UCL est reconnue association d'intérêt général
Ce label permet de déduire aux impôts le montant de la cotisation

UCL, en ouvrant son magazine aux auteurs amis, leur laisse la responsabilité de leurs contributions

Numéro spécial : les 80 ans du crash de l'avion d'Antoine de St-Exupéry



Notre proposition : nommer « Cap St Exupéry »
la pointe Est de l'île de Riou.



Lightning P 38 de l'année 1944 reconnaissable à
son double empennage

L'association Union Calanques Littoral à l'origine du projet de Parc national des Calanques, veille à la préservation, à la promotion du patrimoine culturel et du patrimoine environnemental.

31 juillet 2024 ! un anniversaire aussi important ne pouvait lui échapper !

80 ans auparavant l'écrivain-aviateur Antoine de Saint-Exupéry se crashait dans les eaux marseillaises, abattu par un avion de chasse de la Luftwaffe. Il terminait une périlleuse mission de reconnaissance aérienne photographique préparant le Débarquement de Provence

C'est à proximité de la pointe Est de l'île Riou, devant les Calanques, que l'épave de l'un des avions Lightning P38 mis par l'armée américaine à la disposition des combattants français Groupe de reconnaissance 2/33 a été découverte le 24 mai 2000 par le plongeur marseillais Luc Vanrell, puis déclarée par lui.

Ce professionnel pense immédiatement à l'avion piloté par Antoine de Saint-Exupéry dont aucun expert, aucune autorité, n'avait pu déterminer la localisation.

Antoine de Saint-Exupéry n'avait eu aucun moyen de se défendre contre l'aviation allemande car son Lightning P38 était désarmé, l'espace disponible étant occupé par un gros matériel de photographie aérienne à grande résolution et cartographie.

L'épave éclatée en morceaux sous la violence du choc a été remontée ultérieurement par la société marseillaise COMEX, et finalement remise au Musée de l'Air et de l'Espace (Paris-Le Bourget). Une exposition-dossier est ouverte au public jusqu'au 29 septembre 2024.



Hommage de la Banque de France en 1997



En 1948, les PTT (Postes, télégraphes, téléphones) faisaient convoier le courrier postal par Saint-Exupéry via un timbre-hommage, réédité en bleu en 2021.

Le mercredi 5 juin 2024 les élèves des lycées Antoine de Saint-Exupéry de Marseille, Saint-Raphaël et Lyon, se sont réunis pour commémorer les 80 ans de la disparition du célèbre aviateur et écrivain.

L'authentification des débris de l'épave par Luc Vanrell avec l'aide d'autres plongeurs et d'experts de l'aéronautique, dont le Français Philippe Castellano, s'appuyant sur de la documentation américaine et confirmée par l'Armée française, a dû surmonter des oppositions et des dénis.

Déjà la presse avait largement répercuté les contestations opposées à la gourmette d'argent marquée au nom de l'écrivain-aviateur, découverte fortuitement le 7 septembre 1998 par le patron pêcheur Jean-Claude Bianco en vidant son chalut, gourmette considérée comme authentique par des historiens, par Henri-Germain Delauze, fondateur et directeur de la COMEX, pionnière des travaux sous-marins et hyper compétente en matière d'objets immergés.

La gourmette a été également authentifiée et photographiée par Alexis Rosenfeld, photographe sous-marin professionnel de haute qualité et autre expert des objets immergés, qui en outre a plongé sur l'épave.

Le déni le plus spectaculaire fut celui du mensuel *Science et Vie* (à ne pas confondre avec *Sciences et avenir*, beaucoup plus crédible) qui antérieurement s'était lourdement planté en affirmant que la Grotte Cosquer était un trucage. Dans son numéro de février 1999, le magazine avait titré un article « L'affaire de la fausse gourmette ». Pour des motifs mal définis, diverses personnalités affirmèrent doctement que ce ne pouvait être l'épave de l'avion de Saint-Exupéry. Aujourd'hui l'authentification ne peut plus faire l'objet de la moindre contestation.



Comment l'aviateur a fait l'écrivain

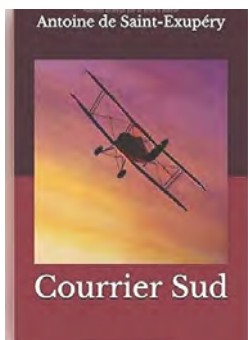
Né à Lyon le 29 juin 1900, c'est lors de son service militaire qu'il apprend le pilotage ; il est noté « excellent pilote », et il sort officier de réserve avec la mention « excellent pilote, fin et précis ».

Ensuite, après avoir essayé quelques métiers, il revient à l'aviation et grâce à son dossier militaire ainsi qu'à sa maîtrise lors des tests de recrutement, il se fait embaucher par la compagnie Latécoère pour convoier du courrier postal de Toulouse vers l'Afrique.

Devenue La Compagnie Générale Aéropostale et connue sous le nom L'Aéropostale, c'est une entreprise extraordinairement innovante et audacieuse malgré ses nombreux accidents d'avions, qui a été contée par un autre écrivain-aviateur, Joseph Kessel.

Jean Mermoz et Henri Guillaumet en sont les figures majeures parmi les pilotes, tous issus d'une sélection sévère.

Après avoir fait la ligne Toulouse-Dakar, le jeune Antoine de Saint-Exupéry doit à ses qualités de pilote d'être nommé chef d'escale dans ce qui était le Sahara espagnol à Cap Juby, aujourd'hui Tarfaya (où son souvenir est entretenu par le Maroc contemporain). C'est dans cette solitude qu'il aurait commencé à écrire.



Il ne débutait pas dans l'écriture, mais ses œuvres datant d'avant Cap Juby (poèmes, roman *Manon danseuse*, etc.) sans être médiocres ont été à juste titre éclipsées par un roman directement inspiré de son métier : **Courrier Sud** (1929) où l'amour malheureux d'un pilote, loin d'être une romance fade, est situé dans l'atmosphère dure et dangereuse de l'aviation civile de cette époque.

1929 c'est l'année où après Cap Juby-Tarfaya, le chef-pilote Saint-Exupéry est nommé chef d'exploitation de la succursale Aeroposta Argentina. Avec Jean Mermoz et Henri Guillaumet il y ouvre ou confirme les lignes postales en volant lui-même.

Pendant ce séjour il rédige le saisissant **Vol de nuit** (Prix Femina en 1931)

Le degré d'exigence envers ses pilotes du directeur de la compagnie, Rivière (personnage directement inspiré du directeur de l'Aéropostale, Didier Daurat) ne serait plus accepté à notre époque, il se situait dans une aventure très rude de pionniers.

C'est en Argentine que Saint-Exupéry qui aurait pu rester tranquillement dans son bureau de chef, prend tous les risques pour tenter de retrouver son ami Henri Guillaumet. Ce pilote de la ligne postale Buenos-Aires-Santiago a été balayé par une violente tempête de neige en traversant la très haute Cordillère des Andes et a fait un difficile atterrissage d'urgence dans la neige en capotant ; invisible dans le mauvais temps, Henri Guillaumet qui voit l'avion de St-Ex volant à sa recherche mais n'est pas vu par lui, réussit le sidérant exploit de redescendre à pied dans la plaine, en trois jours et trois nuits de marche, soutenu par son amour pour son épouse.

Détail caractéristique : l'Aeroposta Argentina parviendra ensuite dans un moment de temps calme à récupérer, difficilement, le courrier dans l'épave de l'avion, et le distribuera aux destinataires avec la simple et sobre mention « Retard dû au service ».

En 1931 Saint-Exupéry épouse une Salvadorienne, la journaliste et artiste Consuelo Suncin.

Un tournant dans sa vie professionnelle

Fin en 1932 de l'Aéropostale, absorbée par la nouvelle compagnie nationale Air France. L'aviateur aventurier Saint-Exupéry ne se sent pas à l'aise dans ce grand ensemble, il effectue quelques missions pour Air France mais progressivement il se tourne vers une double activité d'aviateur dans d'autres spécialités (pilote d'essais, pilote de raids), et de reporter pour des grands journaux (guerre d'Espagne, Vietnam, Russie). Aviateur à risque, il subit des accidents dont les blessures mal guéries le gêneront pour tout le reste de sa vie ; reporter, c'est dans le train vers Moscou via la Pologne qu'il observe l'enfant de mineurs polonais pauvres qu'il a peint plus tard en quelques lignes inoubliables en « Mozart assassiné » (**Terre des Hommes, février 1939**).

St-Ex et la guerre :

toujours écrivain mais deux campagnes de pilote de reconnaissance aérienne

1939-1940 : la guerre contre l'Allemagne nazie envoie le capitaine d'aviation de réserve Antoine de Saint-Exupéry, à sa demande, faire de dangereuses reconnaissances aériennes au-dessus de l'Allemagne d'abord, au-dessus de la France envahie ensuite. En mai 1940 l'Etat-Major français face à une situation militaire dramatique, a besoin de toute urgence de connaître les positions allemandes qui ont envahi Arras, protégées par une puissante artillerie anti aérienne, la FLAK. Le capitaine Saint-Exupéry survole calmement en zig-zag les canons ennemis déchaînés, récolte avec son équipage les précieuses informations, et parvient grâce à son flegme inaltérable et son talent de pilote à rentrer à la base avec un avion criblé de trous et pissant l'huile. Ces renseignements permettent à l'Etat-Major français de sauver des troupes en difficulté. Il reçoit la Croix de guerre avec palmes et la citation à l'ordre de l'Armée de l'air le 2 juin 1940.

Quand la France cesse le combat, il la quitte pour l'Afrique du Nord puis pour New-York. Il y est accueilli chaleureusement par les Américains dont presque tous les lettrés connaissent et aiment son œuvre ; ses relations sont plus difficiles avec la majorité des autres exilés français dont presque aucun n'a combattu mais adoptent des postures guerrières. Mécontente qui a généré à l'encontre de St-Ex l'accusation inepte de pétainisme.

C'est à New-York qu'il rédige et publie « **Pilote de guerre** » (*Flight to Arras*), succès immédiat et considérable, interdit et lu clandestinement en France occupée. Puis le célébrité « **Le Petit Prince** », qui éclipe un peu

trop ses autres oeuvres. « **Citadelle** », recueil de notes manuscrites somptueuses et un peu énigmatiques, a été publié après la disparition de St-Ex.

Très motivé par le débarquement américain en Afrique du Nord et l'installation de Charles de Gaulle à Alger, St-Ex quitte New-York pour l'Algérie, avec la volonté de reprendre le combat.

Détail très peu connu : Charles de Gaulle qui avait été l'immense personnage du 18 juin 1940 et de la France Libre, le sauveur de l'honneur de la France et l'un des principaux artisans de la victoire finale, s'est abaissé en 1943 à interdire « Pilote de guerre » en Algérie, parce qu'il ne pardonnait pas à l'auteur d'avoir été reçu par son rival politique le général Giraud.

Après divers épisodes en Algérie, le capitaine d'aviation Antoine de Saint-Exupéry reçoit le grade de commandant mais se voit refuser, à 44 ans (et gêné par les séquelles de ses nombreuses blessures), le droit de piloter les Lightnings américains dont l'âge limite des pilotes est fixé à 35 ans (à 30 ans selon d'autres sources).

Ayant fortement insisté, jusqu'auprès du chef suprême des Alliés, le général Eisenhower lui-même, le commandant Antoine de Saint-Exupéry obtient enfin l'autorisation de voler. Il retrouve avec une émotion et une joie réciproques ses camarades de 1939-40, le Groupe de reconnaissance 2/33 replié en Algérie, équipé de Lightnings P38 américains, et qui brûle d'impatience de reprendre les missions aériennes ultra périlleuses procurant de précieuses informations à l'État-Major et aux combattants.

Redisons-le parce que c'est important pour bien comprendre l'homme St-Ex : les Lightnings P 38 de reconnaissance sont désarmés, dans l'impossibilité totale de se défendre contre l'aviation ennemie, la place disponible étant prise par le gros matériel de photographie aérienne à grande résolution et de cartographie.

Pour finir, une brève remarque sur un aspect souvent méconnu : le style très spécifique de Saint-Exupéry. Là où Victor Hugo ferait avec génie une description ou un récit de deux pages, St-Ex avec un autre génie nous empoigne en quelques lignes, parfois en quelques mots. Arrivée au Maroc d'un vol postal en provenance de Toulouse : « *Fès, cinq heures du matin. Froid terrible* ».

Les reliefs enneigés et glacés hauts et très dangereux de la Cordillère des Andes, il nous y jette en quelques lignes saisissantes.

Fabien, pilote d'Aeroposta Argentina sur la ligne Buenos-Aires-Patagonie (les pilotes sont majoritairement français), est perdu la nuit au retour de Patagonie dans un très mauvais temps qui maltraite dangereusement l'avion fragile, et il envisage un atterrissage d'urgence ; sa route normale survole le continent, mais il ignore, et nous, lecteurs, ignorons aussi que son avion a dérivé : *Au risque d'emboutir, il atterrirait n'importe où. Et, pour éviter au moins les collines, il lâcha son unique fusée éclairante. La fusée s'enflamma, tournoya, illumina une plaine et s'y éteignit : c'était la mer.*



La très grande importance historique et littéraire de la fin héroïque de l'écrivain-aviateur dans les eaux marseillaises, nous amène à demander, sous réserve de l'accord des ayants droits, que le nom de Cap Saint-Exupéry soit donné à la pointe Est de l'île Riou.

Christian Guillaume, chargé de mission UCL

Bibliographie (non exhaustive)

L'œuvre de Saint-Exupéry

- *Nombreuses biographies (plus de dix en France et à l'étranger)*
- *Joseph Kessel : « Vent de sable »*
- *Luc Vanrell avec Jacques Pradel : « Saint-Exupéry, l'ultime secret »*
- *Hervé Vaudoit, Philippe Castellano, Alexis Rosenfeld : « Saint-Ex, la fin du mystère ».*

L'Echo des Calanques est édité par l'association Union Calanques Littoral.

16, traverse des Baudillons - 13013 Marseille

N° ISSN: 1251-3741 - Directeur de la publication : Henry Augier.

Avec la participation de Renée Dubout, Chantal Thomas, Jacky Plauchud, Christian Guillaume, Eliane Nougier.

Mise en page Eliane Nougier. Imprimé par nos soins.