

Texte Marie-Catherine Villatoux,
docteur en histoire, chargée
de recherches au SHD/DAA
Photos et source SHD/DAA

Antoine de Saint-Exupéry, René Chambe, Pierre Weiss, Joseph Kessel... Autant de grands noms d'aviateurs qui ont réuni l'art de voler et celui d'écrire.

Si le mythe d'Icare, l'homme qui défia les dieux dans leur domaine - les cieux -, berce la culture occidentale depuis la Grèce antique, il faut attendre la fin du XIX^e siècle - scientifique et technique - pour qu'apparaissent les premiers récits aériens. Ils ont alors pour cadre la troisième dimension où évoluent plus légers et plus lourds que l'air. L'épanouissement de l'aviation, au début du siècle suivant, avec ses progrès fulgurants au cours de la Grande Guerre, les grands raids sur tous les continents et l'ouverture de lignes aéropostales, offrent de nouveaux thèmes d'inspiration. Ces derniers donnent naissance à un genre littéraire alors inédit, le roman aéronautique. Ce dernier s'impose dans les années trente avec un auteur qui en est sans doute

l'exemple le plus représentatif. Antoine de Saint-Exupéry, dont les ouvrages confinent à l'universel.

Avec Jules Verne, maître du roman d'anticipation, le public suit dès 1863 les aventures de fougueux aérostiers dans *Cinq semaines en Ballon*. Vingt-trois ans plus tard, ils découvrent l'Albatros, machine volante électrique entre l'aviation et l'hélicoptère, invention géniale du héros Robur le Conquérant. En 1904, dans un de ces derniers ouvrages *Maître du monde*, véritable suite des exploits de Robur, l'écrivain, qui n'hésite pas à affirmer la victoire des plus lourds que l'air, ouvre la voie au roman aéronautique. Quelques romanciers moins connus se sont aussi essayés à ce genre naissant. Ainsi Albert Robida, auteur de nombreux ouvrages dont le plus connu demeure *La guerre au XX^e siècle*, paru en 1887, met en scène toute une série d'engins aériens, très proches des aérostats. Le capitaine Danrit, quant à lui, fait la part belle à l'aéroplane dans *L'aviateur du Pacifique*, en 1909. Toutefois, chez ces deux écrivains, le thème central des récits reste avant tout l'évocation d'un conflit dans lequel les aéronefs jouent un rôle déterminant, sans qu'il s'agisse véritablement d'un roman aéronautique.

Ci-contre, Antoine de Saint-Exupéry et son mécanicien devant leur Simoon, lors du raid manqué de Paris-Saigon, en décembre 1935. L'aviateur a publié Vol de nuit en 1930 récompensé par le prix Femina un an plus tard.



Le manche et la plume



La guerre aérienne illustrée popularise les exploits des aviateurs

Pour le grand public, enthousiasmé par les vols des « faucheurs de marguerites » que commentent les journalistes dans les premières années du XX^e siècle, la Grande Guerre marque un tournant décisif. Le journaliste sportif Jacques Mortane, passionné d'aviation, créateur en 1916 de la revue *La guerre aérienne illustrée*, popularise les exploits des aviateurs militaires et diffuse le mythe des as, nouveaux chevaliers des temps modernes. Mortane, qui appartient à la même famille que l'as Bernard de Romanet - le nom adopté n'étant qu'une anagramme - a tissé des liens d'amitié sincères avec nombre de ces aviateurs de

Ci-dessus, au 2^e plan, le colonel Pierre Weiss, auteur de nombreux récits aériens. Ci-contre, Joseph Kessel (5^e à gauche) avec le personnel de la SAL 39 au cours de la Grande Guerre. Auteur de plusieurs ouvrages, il composa, avec son neveu Maurice Dronin, le *Chant des Partisans*, en 1943.

la Grande Guerre qui n'hésitent pas à lui confier réflexions et expériences de combat. Il se lance dans l'écriture d'ouvrages consacrés à l'aéronautique, soit une quarantaine au total, jusqu'à sa mort en 1939. Ses récits, rédigés d'une plume alerte et imagée, publiés sous forme de petits ouvrages brochés à prix modeste et réédités à maintes reprises, familiarisent le grand public avec la destinée hors norme de ces pilotes célèbres. Toutefois qu'il s'agisse de *Carré d'As*, de *Navarre, sentinelle de Verdun*, ou bien encore des *Ailes de la Mort*, son propos ne dépasse pas celui du chroniqueur journalistique. Cet intérêt ne se dément pas dans l'immédiat après-guerre avec la parution de biographies dont celle de Guynemer par Henri Bordeaux en 1918, voire de poésies comme le recueil de Jean Cocteau *Le cap de Bonne-Espérance*. Cet ouvrage, paru un

Pierre Weiss s'attelle à la rédaction, dès 1908, de recueils de poésies, puis publie de petits opuscules avant de faire paraître quelque 20 ans plus tard *Les Charmeurs de nuages* et *Bataille pour l'Atlantique*. Sa vie d'aviateur militaire, les grands raids qu'il mène, tant en Afrique qu'en Europe depuis 1925, ne cessent dès lors de fournir la trame de récits qui oscillent entre poésie et anecdotes sur le quotidien de ces pionniers des grandes routes aériennes. *L'espace*, préfacé par la comtesse de Noailles, est édité en 1929 tandis que les années trente s'avèrent tout aussi prolifiques pour Pierre Weiss. *Le Poitrail bien du Sagittaire*, *CIDNA ou l'express d'Istanbul*, *Hallucinante Afrique française*, voient le jour entre 1931 et 1934 et *Le secret du Sudet*, *Escapes et paysages* viennent clore une production qu'il reprend après la Seconde Guerre mondiale et qui s'achève avec sa disparition en 1970.

L'activité littéraire de René Chambe débute, quant à elle, un an plus tôt avec la parution en 1927 de deux romans, *Le Bracelet d'ébène* et *Sous le casque de cuir*, primé par la médaille d'or de l'Aéro-club de France. Passé en 1933 au cabinet du ministre de l'Air, il n'en continue pas moins à livrer de nouveaux ouvrages, un roman *Altitudes*, des récits de guerre *Dans l'enfer du ciel* couronnés par l'Académie française, et enfin *L'Escadron de Girondo*, souvenirs personnels de la Grande Guerre. Son passage au service des études historiques et géographiques de l'armée de l'air dont il assure la direction en 1936 est marqué par la sortie de nouveaux récits d'aviation parmi lesquels *Enlèvez les câbles*, une fois encore distingué par l'Aéro-club de France qui lui décerne son grand prix. La lumineuse biographie *Hélène Boucher, pilote de France* vient clore

ces écrits du général Chambe parus avant le second conflit mondial. La guerre achevée, il reprend la plume, s'adonnant à l'écriture jusqu'à son dernier jour en 1983, après avoir rédigé encore treize ouvrages dont une monumentale *Histoire de l'aviation*. Si l'œuvre de ces deux grandes personnalités est à ce jour quelque peu oubliée, ils ont incontestablement contribué à familiariser le grand public avec le monde de

l'aviation militaire et à bâtir l'image d'un aviateur noble et généreux, n'hésitant pas à sacrifier sa vie pour autrui. Joseph Kessel, qui combat dans l'aviation pendant les deux guerres mondiales, s'inscrit dans la même veine littéraire, participant à son tour à cette construction mythique d'un pilote élevé au rang de preux. De son expérience d'observateur en unité, il tire la trame de *L'Équipage*, sorti en 1924, qui lui vaut l'admiration du public et des critiques. Avec *Vent de sable*, édité en 1930, il s'intéresse cette fois aux héros de la ligne, les hommes de l'Aéropostale et à leur chef, le célèbre Didier Daurat, qu'Antoine de Saint-Exupéry a déjà fait entrer dans la légende avec son roman *Courrier Sud*, publié l'année précédente. Antoine de Saint-Exupéry représente, à n'en pas douter, la quintessence de l'écritain pilote que sa disparition, le 31 juillet 1944, aux commandes de son P-38, fait entrer au Panthéon des grands écrivains. Homme d'action au sein de l'Aéropostale, il s'inspire de son expérience dans son deuxième roman, *Vol de nuit* pour lequel il obtient le prix Femina

en 1931. *Terre des hommes*, nouvel ouvrage qui paraît en 1939, lui vaut une reconnaissance unanime tant en France qu'aux États-Unis avec le Grand Prix de l'Académie Française et le *National Book Award*. Le général René Chambe, qui fut son ami, disait de lui : « Nous écrivions l'un et l'autre des livres et des articles sur l'aviation. La lecture de Courrier Sud et surtout de Vol de nuit m'avait enthousiasmé. J'avais tout de suite réalisé que j'avais devant moi un écrivain hors du commun, un maître. Il y avait en lui des profondeurs, des réserves insoupçonnées. Il planait aux plus

Un genre littéraire qui a acquis ses lettres de noblesse

hautes altitudes. Je l'admiraïs. Il me dépassait de dix-mille coudées... C'est au cours de la guerre que j'ai le mieux connu Saint-Exupéry, un Saint-Exupéry que je ne soupçonnais pas, avec ses vraies dimensions, son envergure qui le situait au-dessus des écrivains de sa génération. »

