

Roland Garros et Marseille



« Je ne perds jamais une occasion d'aller à Marseille

Le soleil de la Canebière, avec ce bruit particulier, cette animation bariolée qui est de l'exubérance, non de la fièvre, me dilate et me repose....

Un départ pour Marseille me donne des joies d'écolier en vacances... »

(Roland Garros).

Ce document vise à rappeler les relations de Roland Garros avec Marseille au cours de sa trop courte vie (essentiellement pour des meetings aériens, la tentative de record d'altitude à Pas-des-Lanciers mais aussi lors de ses arrivées dans le port de Marseille).

Les personnalités de quelques-uns de ses amis marseillais seront aussi abordées et les activités aéronautiques à Pas des Lanciers rappelées.

*Le but n'est pas de retracer la vie entière de Roland Garros que nous présentons dans le diaporama « **Roland Garros héros de la Méditerranée** » et dans la brochure « **Les avions de Roland Garros** » réalisée par notre association ; c'est en fait une base de renseignements concernant une partie de la vie de l'aviateur.*

Henri Conan

memoireshydraviation@free.fr

Henri Conan



LES AVIONS DE ROLAND GARROS

Collection Mémoires de l'hydraviation

ANECDOTE CONCERNANT UNE FETE AERIENNE A AIX EN PROVENCE :

Roland Garros n'est venu qu'une fois à Aix en Provence, le 29 octobre 1911, pour une fête aérienne organisée par M. Jules Rolland, correspondant régional du journal « L'Auto »; Roland Garros devait percevoir 50 % des recettes.

C'était la première fois qu'une « fête aérienne » était organisée à dans la ville (Marcel Granel et le marquis de Villeneuve, propriétaires, l'un comme l'autre, d'un Blériot ont été les premiers aviateurs aixois).

Il fallait une piste de 150 mètres mais 270 mètres furent dégagés dans un champ au quartier du Pignonnet (juste derrière l'hôpital Montperrin actuellement); des draps de lits dans les quatre angles délimitaient la surface d'atterrissage.

5000 affiches furent éditées.

Comme seul l'avion de Roland Garros était au programme, il était prévu à 14 h un match de rugby entre l'équipe première d'Aix et la réserve ; l'avion devait se poser à 16 h puis effectuer ensuite un baptême de l'air pour le maire de la ville.

Le temps était beau ; malheureusement pas de nouvelles du Blériot qui devait arriver en gare de Miramas le samedi matin afin d'être monté !

En fait les chemins de fer l'avait dirigé vers Aix les Bains et il fallut lui faire prendre en urgence la ligne des Alpes par Veynes et Sisteron jusqu'à Pertuis où il arriva le dimanche à 15 h.

Plus de 5000 personnes étaient présentes au meeting d'Aix en Provence; à cause de l'attente de l'arrivée de l'appareil c'était houleux ... le match de rugby dura six mi-temps, les joueurs fatigués étaient remplacés par des joueurs de foot !

A 17 h l'organisateur, protégé par deux gendarmes à cheval mis la recette en lieu sûr !

Pendant ce temps l'appareil de Garros était monté à Pertuis et fut mis en route peu après 17 h.

A 17 h 42 l'appareil arriva enfin, survola la foule et se posa sans problème.

La foule était en délire, une gerbe de fleurs fut offerte par une jeune fille, le maire d'Aix en Provence pris place dans l'avion mais le moteur de l'appareil refusa de démarrer !

Ce n'est que le lendemain matin qu'il put être mis en marche, et que le maire va survoler sa ville ! Garros pourra rejoindre alors la gare de Miramas afin d'expédier son appareil pour un autre lieu de fête aérienne.

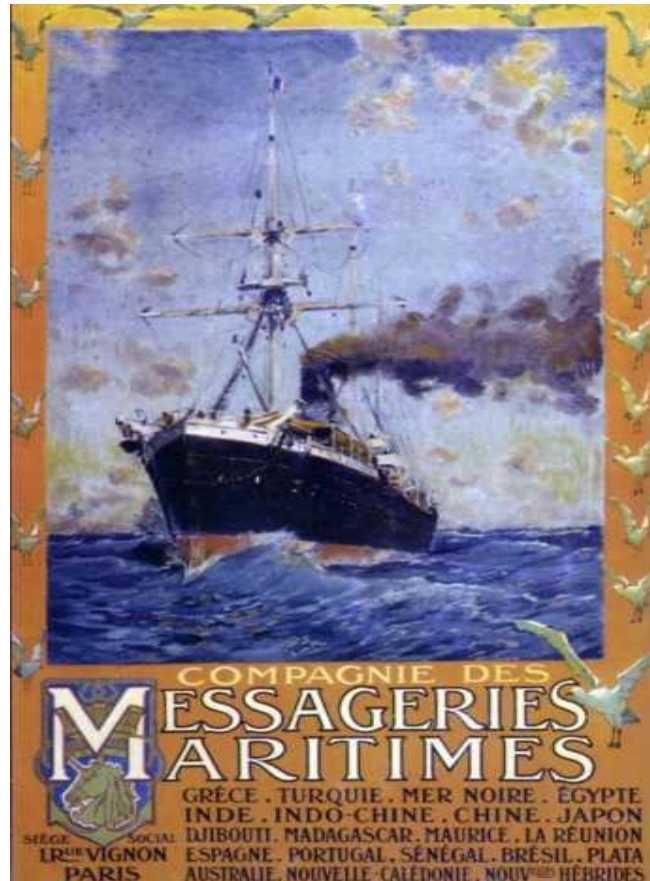
Depuis la ville d'Aix en Provence a baptisé la rue « Roland Garros ».

Roland Garros



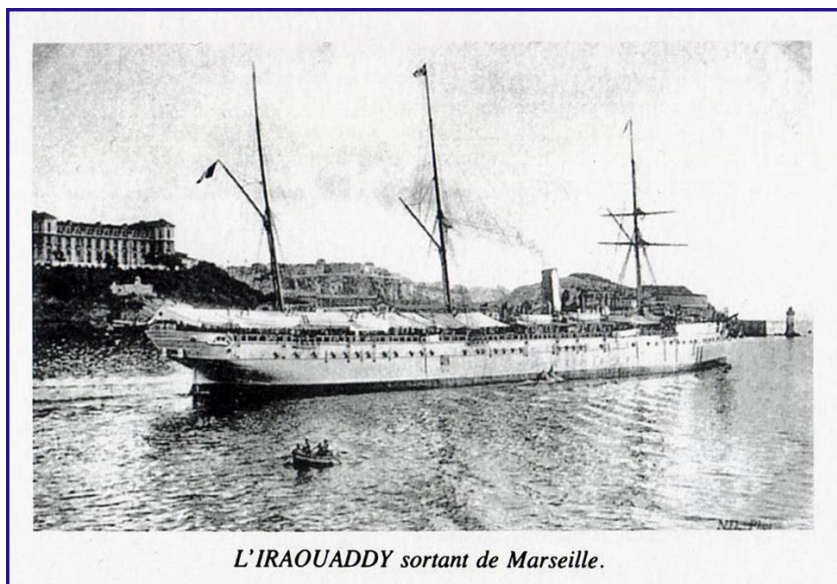
Roland Garros est né le 6 octobre 1888 à Saint Denis de la Réunion ; quatre années plus tard ses parents vont s'installer à Saigon.

A l'âge de 11 ans il devra venir en France afin de faire ses études secondaires (*à Saigon sa mère lui avait assuré son instruction primaire*).



Sur la ligne Réunion – Marseille étaient utilisés à l'époque trois paquebots-poste des Messageries Maritimes construits à La Ciotat 25 ans auparavant : *Iraouaddy*, *Djemnah* et *Oxus*.

longueur : 125 m, largeur : 12,07 m , jauge brute : 3800 tonneaux, port en lourd : 2500 tonnes ; passagers : 81 premières, 46 secondes, 36 troisièmes et éventuellement 1200 en entrepont ; puissance : 2900 CV, vitesse : 14 nœuds.



Le premier contact de Garros avec la France s'effectuera donc à la Joliette; il va prendre ensuite le train pour Paris.





Garros est inscrit en 6° R1 au collège Stanislas mais suite à une pneumonie, il est envoyé en cours d'année scolaire à l'annexe du collège à Cannes.

Il va suivre trois classes en seize mois

Il va donc repasser par la gare Saint Charles, mais il attendra le départ du train de Nice en somnolant dans un compartiment pendant trois heures.

Il reviendra poursuivre ses études ensuite à Paris à Janson-de-Sailly puis à H.E.C.

Embauché par la société des automobiles Grégoire il va devenir un de leurs agents et ouvrir un magasin, sur les Champs Elysées à Paris.

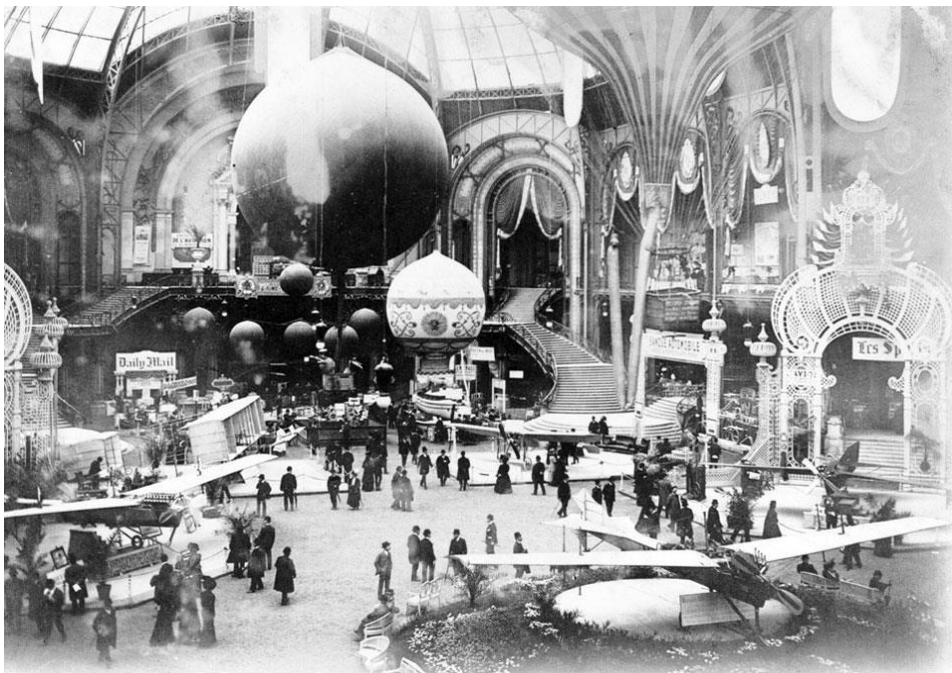


Garros découvre l'aviation

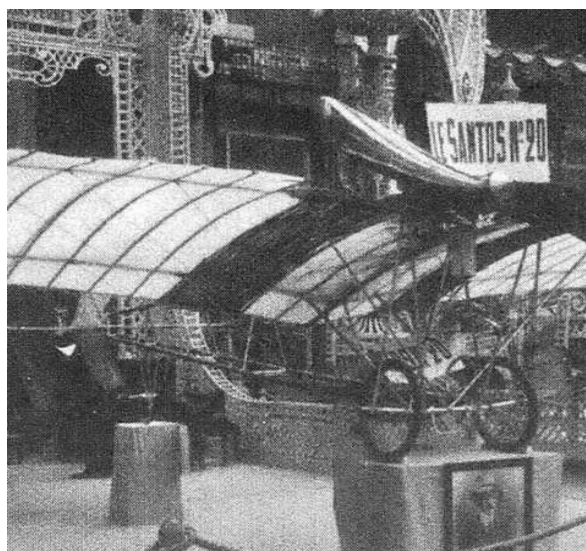
En août 1909 Garros va assister à la *Grande semaine d'aviation de la Champagne*, près de Reims ; il décide alors qu'il sera aviateur.



Il se précipite à la première *Exposition internationale de locomotion aérienne* au Grand Palais à Paris qui aura un grand succès (*il faudra un service d'agents de la force publique pour contenir la mer des visiteurs autour des appareils!*).



Il va passer commande d'une « Demoiselle » livrable au printemps 1910 (7 500 francs).



Fin 1909, ou début 1910, il va revenir pour un voyage de détente sur la Côte d'Azur (*et perdre de l'argent au Casino de Monte-Carlo*).

En mai 1910 il prend livraison de son appareil, apprenant « sur le tas » dès son premier roulage au sol l'appareil sera détruit puis remplacé.

Dans notre région devant les difficultés pour organiser une fête aérienne à Marseille en 1909 certains membres de l'Aéro-Club de Provence vont chercher un autre emplacement; leur choix se fixe sur la plaine de la Crau car le terrain était plat et sans obstacle pour l'évolution des avions. 200 hectares vont être mis à la disposition des organisateurs par la mairie de Miramas.

Pilote débutant Garros ne pourra pas participer à ces deux premiers meetings aériens organisés en Provence (Pâques et la Pentecôte 1910).



Après son premier vol à Issy les Moulineaux en mai 1910 Roland Garros va faire de plusieurs meetings dans l'ouest de la France puis il va effectuer une tournée aux USA pour « The Moisant International Aviators ».

A son retour il va privilégier les grandes courses (Paris-Madrid, Paris-Rome, Circuit européen) mais va également participer à de nombreuses manifestations aériennes sur des Blériot XI qu'il va alors piloter.

Fin mai 1911 lors de la course Paris – Rome, il se posera, avec des difficultés pour trouver le terrain, au crépuscule, à Avignon. Le lendemain matin il va tomber en panne à Mallemort. Après avoir réveillé le receveur des Postes pour pouvoir téléphoner à ses mécaniciens il devra revenir à Avignon où, par chance, il pourra racheter un Blériot, un peu fatigué, à Kuhling qui était sur place pour une fête aérienne.

Le Petit Journal
LUNDI 29 MAI 1911
QUARANTE-NEUVIÈME ANNÉE (1862-1911)

Le Vol des Oiseaux de France vers l'Italie
LE DÉPART DE LA COURSE PARIS - ROME - TURIN
a, hier matin, constitué à lui seul un grand succès pour les aviateurs

A BUC, 12 AVIATEURS : Garros, Beaumont, Vidart, Kimmerling, Gaget, Manissero, Weymann, Frey, Level, Bathiat, Bielovucic et Molla, se sont élevés sans accident en se dirigeant vers Dijon. — **A VINCENNES et à SAINT-CYR, 4 OFFICIERS AVIATEURS :** Chevreau, Clavenad et Lucca, l'enseigne de vaisseau Delage, ont pris leur vol pour suivre la course.

BEAUMONT (CONNEAU) & GARROS ONT DINÉ, HIER SOIR, A AVIGNON !

... (text continues in columns) ...

BEAUMONT (CONNEAU)

KARREN

... (text continues in columns) ...

Gabriel ESPANET

Lors de la course Paris Rome Garros va connaître le docteur Gabriel Espanet.



Il va revoir Espanet, notamment, lors de plusieurs compétition : Circuit d'Anjou en 1912, du concours d'hydro-aéroplanes de Monaco et lors des Coupes Schneider de 1913 et 1914.



Espanet lors de la Coupe Schneider (Monaco 1913)

Garros et Espanet deviendront amis ayant beaucoup de sujets d'intérêt en commun (*musique, théâtre, peinture, automobile et bien sûr l'aviation*).

C'est Espanet qui va faire connaître Ettore Bugatti à Garros qui se plaignait que sa vieille automobile Grégoire était souvent en panne.

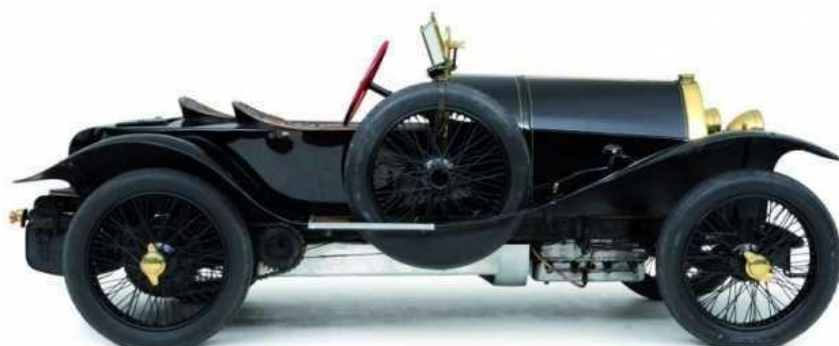
Garros se rendra en avion à l'usine Bugatti de Molsheim (Alsace allemande à l'époque) et sera enthousiasmé par la « 5 litres » qu'on va lui présenter.

Ettore Bugatti nommera ce modèle « Roland Garros » ; sept exemplaires seulement seront fabriqués.

Garros recevra la sienne le 18 septembre 1913, quelques jours avant de traverser la Méditerranée. Elle maintenant exposée dans un musée aux Pays-Bas.



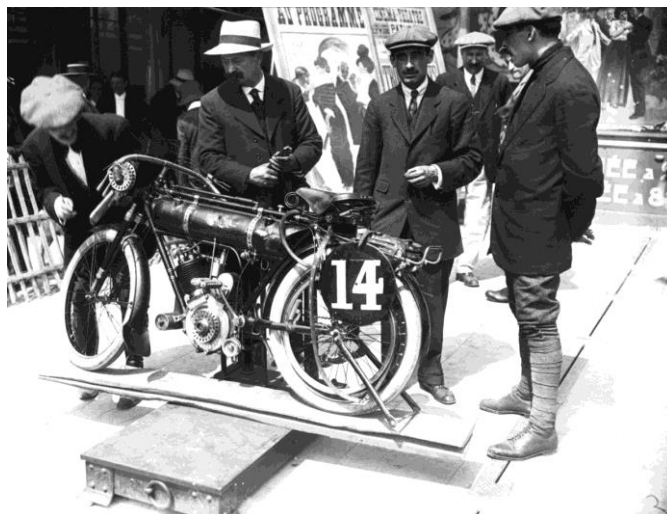
Bugatti « modèle 44 » 1928 ayant appartenu à Espanet



La Bugatti de Roland Garros appartient maintenant au Musée Louwman à La Haye (Pays Bas).

Né à Marseille le 14 février 1883, Gabriel Espanet a d'abord été médecin de 1907 à 1909.

Il faisait alors des compétitions avec des motos Magnat Debon.



En août 1909, il assiste par hasard aux vols de Marcel Leyat sur planeur et est enthousiasmé. Leyat accepte de prendre Espanet comme élève et ce dernier va abandonner, tout d'abord pendant un an, la chirurgie pour l'aéronautique.

Achevant ses études à l'Ecole Centrale en septembre 1910, Leyat laissa Espanet piloter ses machines car ce dernier s'était habitué parfaitement au fonctionnement et au pilotage du biplan Leyat.

Pour passer le brevet de pilote, Espanet va fréquenter l'école d'aviation Nieuport de Pau fin 1911. Il obtient alors le brevet n° 532 et va être ensuite instructeur à l'école.



Ecole Nieuport, Léon.Morane et le Dr. Espanet

L'école Nieuport était installée sur l'aérodrome n° 3 de la Compagnie Aérienne. Elle disposait de 18 appareils garés dans le grand hangar destiné initialement aux dirigeables. Ses chefs pilotes Gobe et Espanet formaient indifféremment des pilotes civils ou militaires.



*Vue de l'Ecole Nieuport
Vue des hangars de l'école Nieuport*

En mars 1912 l'école accueillait 15 élèves civils (9 brevetés dont une femme) et 10 élèves militaires (5 officiers et 5 sous-officiers) dont 6 seront brevetés.

Espanet va ensuite faire des courses d'aéroplanes.

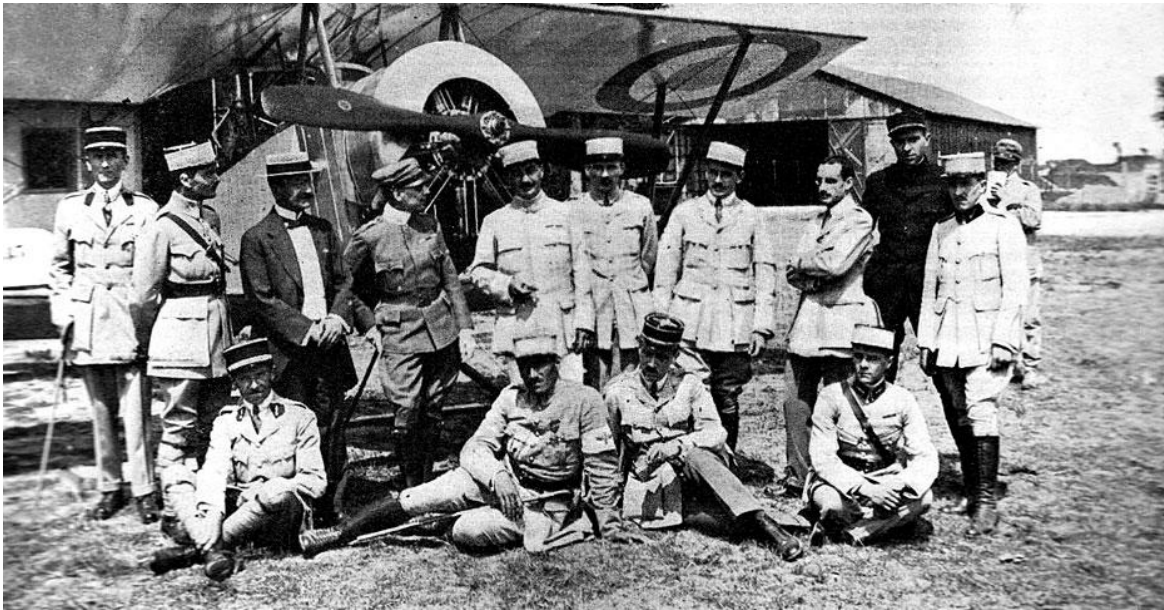
La course du circuit d'Anjou en 1912 mettra en avant ses compétences ; il obtiendra un prix.

C'est dans la mise au point des courses hydro-aéroplanes que Gabriel Espanet montra son talent de metteur au point, en 1912 chez Astra et en 1913 chez Nieuport.



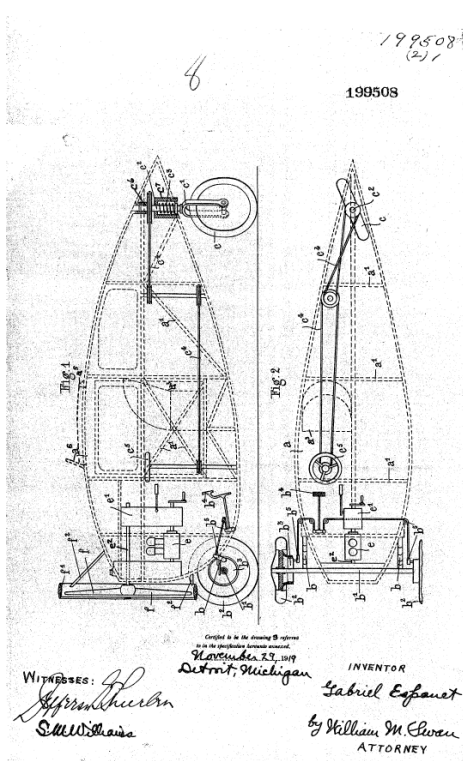
Espanet sur Nieuport au Meeting Monaco (Avril 1913)

A la fin de la première guerre mondiale Espanet était affecté au C.A.M. de Venise.



Ami et collaborateur d'Ettore Bugatti qui était passionné d'aviation Espanet va prendre la tête de la « mission Bugatti » chargée d'accompagner les moteurs d'avion aux USA pour évaluation pendant la grande guerre; il était également chargé à l'usine Packard de dessiner l'avion qui devait utiliser ces moteurs.

Après la guerre il va retrouver Marcel Leyat, et l'aider à exporter sa voiture à hélice aux USA ; il y déposera en 1920 les brevets CA 199507 et CA 199508.



Espanet participait à la commission financière des « Vieilles tiges »

En 1929 il habitait 28 rue des Girondins à Saint Cloud.

Décédé en 1972 Gabriel Espanet a été enterré à Brunoy (91)

Le meeting aérien du Parc Borély octobre 1911



Garros va participer au meeting du Parc Borély du 14 au 22 octobre 1911 où malgré un fort mistral il va effectuer un aller-retour de plus de dix minutes au-dessus de la mer.



Jules Védrines (remplaçant Beaumont) Barrier et Audemars étaient aussi présents.

Le meeting de 1911 avait été organisé par Désiré Manselon, directeur de la publicité au journal « La Provence Sportive », Marius Caussemile, remisien et un conseiller municipal, adepte de l'aviation, et qui avait déjà appuyé les meetings de Miramas, Paul Morucci.

Plusieurs projets de meetings aériens avaient déjà été refusés par la municipalité de Marseille. Cette fois-ci leur entreprise va avoir un caractère philanthropique car vingt pour cent des recettes, déduction faite des frais d'aménagement du parc, de contrôle et du « droit des pauvres » (taxe municipale), devaient être versées aux familles des victimes du bateau de la Marine Nationale « LIBERTE » qui venait de sombrer en rade de Toulon ; de plus une souscription devait être faite auprès du public par la Croix-Rouge lors de la manifestation.

« En venant à Marseille, j'estime que je remplis une mission patriotique » (Védrines).

L'Aéro-Club Provence va faire partie du comité d'organisation, dont le président était Paul Barlatier.

La mairie, après avoir fait une enquête sur la solvabilité des deux pétitionnaires, demanda un certain nombre de garanties :

1. 20.000 francs doivent être déposés en garantie dans une banque, la Société Générale. Demande est faite par la mairie et ladite banque de créer un comité de contrôle des dépenses et de la répartition des fonds.

2. Une assurance est obligatoire, devant être contractée pour pouvoir organiser le meeting, dont les conditions sont fixées par le conseil municipal.

3. Le Parc Borély est mis à la disposition des organisateurs, mais toutes les installations nécessaires sont à leurs frais, risques et périls.

Ils doivent assurer le service d'ordre et la sécurité, tant pour les pilotes que pour le public, la ville de Marseille dégageant toute responsabilité, en cas d'accident ou d'incident.

4. En garantie, ils s'engagent encore :

A justifier d'une assurance, contre les accidents aux tiers d'une somme de 250.000 francs par « catastrophe » et 50.000 francs par victime.

A déposer à la recette municipale une police d'assurance d'un capital de 10.000 francs, pour les dégâts pouvant être occasionnés au parc Borély, et à tous les objets mobiliers et immobiliers.

Le non-respect d'une seule occasionnerait un refus immédiat de poursuivre la préparation ou le déroulement du meeting.

Dans les délibérations du conseil municipal, l'autorisation accordée n'avait pas fait l'unanimité ; un conseiller du service contentieux, notamment, étant hostile au projet.

La mairie, réticente, n'apportera aucune aide au bon déroulement des fêtes de l'aviation.

La veille de l'ouverture du meeting, les organisateurs recevront une lettre leur signalant que le contrat d'assurance n'est pas conforme à ce qui avait été demandé.

De plus, une course de taureaux devant avoir lieu le même jour que l'inauguration du meeting, le 15 octobre, aux arènes du Prado, son organisateur va se plaindre auprès des autorités affirmant que cela lui sera préjudiciable, en lui enlevant un nombre appréciable de spectateurs.

Visiblement, des pressions ont été exercées jusque sur les membres du comité d'organisation, puisque deux personnes vont se désister en indiquant que leur nom a été mis sans leur accord sur la liste des responsables du comité.

Malgré ces difficultés le meeting aura bien lieu du 15 au 22 octobre 1911.

Le ministre de la Marine, Delcasse, va accepter la présidence d'honneur du meeting.

« Très touché de l'assistance que vous voulez bien porter aux familles des victimes de la catastrophe du 25 septembre, j'accepte très volontiers la présidence d'honneur de la semaine d'aviation de Marseille ... La musique des équipages pourrait prêter son concours aux fêtes ».

Védrines vola sur un appareil Deperdussin, Audemars sur sa « Demoiselle »; Barrier et Garros monteront à tour de rôle un Blériot.

Afin que le public reconnaisse les aviateurs au moment des vols, les organisateurs assignent des couleurs à chaque pilote : drapeau tricolore pour Védrines, drapeau bleu pour Audemars ; le Blériot portera du vert pour Garros et du rouge pour Barrier.

Deux « bombes » devaient annoncer le début et la fin de chaque journée, et une « bombe » avant chaque départ.

Le premier jour, Audemars, Barrier et Védrines volent à tour de rôle, peu de temps à chaque fois, et seulement l'après-midi, entre 15h 30 et 17h. Le public, venu nombreux, était satisfait.

« La plage était noire de monde. Profitant de ce que la mer était belle, des plaisanciers avaient groupé leurs embarcations à proximité du rivage. Les établissements installés sur le bord de mer étaient pris d'assaut. De tous côtés, marchands de limonade, d'oublis, de galettes à la vanille, de cartes postales, de glaces, avaient installé leurs légers inventaires. Ils constituaient la note pittoresque de l'imposant spectacle que présentait cette inimaginable cohue ».

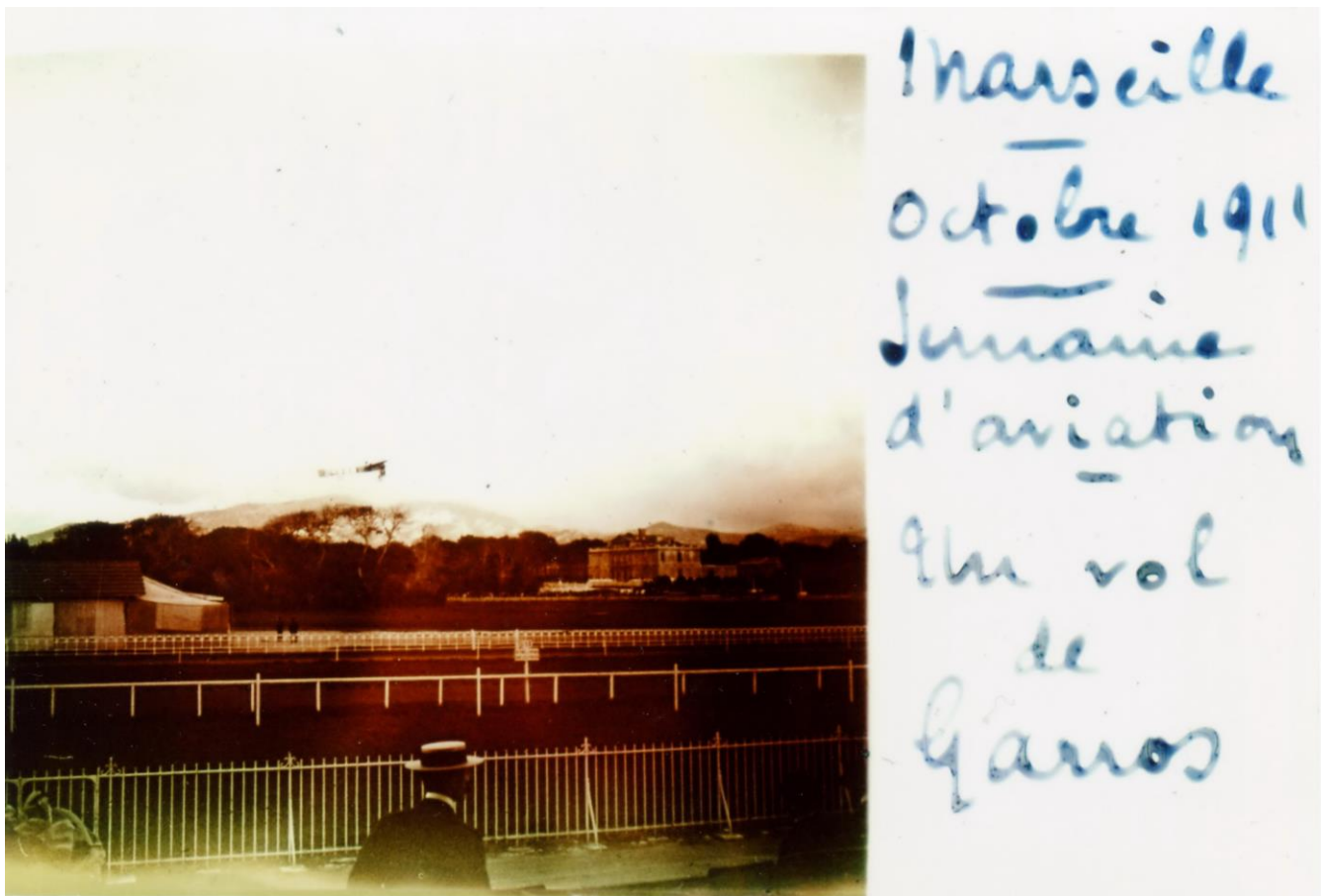
Les deuxième et troisième jours, le vent s'étant levé les pilotes hésitaient à sortir leurs appareils mais Garros décidera de prendre l'air.



Marseille
Semaine
d'aviation
d'octobre 1911
—
Garros
examinant
son appareil
avant le
départ



Marseille
Semaine
d'aviation
d'octobre
1911
—
Préparatifs
de départ
pour
Garros



Autour du hangar, il y avait à un moment M. Charles Voisin, constructeur d'aéroplanes ; Mme la baronne de La Roche, l'aviatrice, récemment victime d'un accident grave ; le père et la sœur de Garros ; les aviateurs Védrines, Barrier, Audemars, M. Barlatier et plusieurs membres de l'Aéro-Club de Provence .

A plusieurs personnes qui paraissaient étonnées de l'extrême audace de Garros, M. Voisin déclara :

« C'est une véritable légende que celle qui veut, dans le public, qu'on ne vole pas quand il fait du vent. Et cette légende, Garros va la détruire en prenant son vol, malgré la bourrasque ».

En effet, avec un calme et un sang-froid qui impressionnèrent toutes les personnes présentes, Garros prit place dans son appareil, tandis que ses mécaniciens lançaient le moteur.

Un journaliste raconte :

« Soudain, celui-ci se mit à ronfler, et le monoplane à rouler sur les deux roues caoutchoutées. A moins de 50 mètres de son point de départ, le Blériot s'éleva, pour faire, sous l'habile direction de son intrépide pilote, un tour de l'aérodrome et gagner la mer.

Bientôt revenu au-dessus du parc, Garros fit un deuxième tour de champ d'aviation à une hauteur d'au moins 300 mètres, puis à une vitesse considérable, augmentée encore par le vent qui poussait l'appareil, il se dirigea directement sur Planier.

L'aller parut s'effectuer sans trop de difficulté, mais le retour fut particulièrement pénible. Le Blériot n'avancait que très lentement le vent s'opposant à sa marche. Cependant, on le voyait s'approcher et on devinait que Garros devait lutter contre la bourrasque, pour ne pas se laisser surprendre par une rafale.

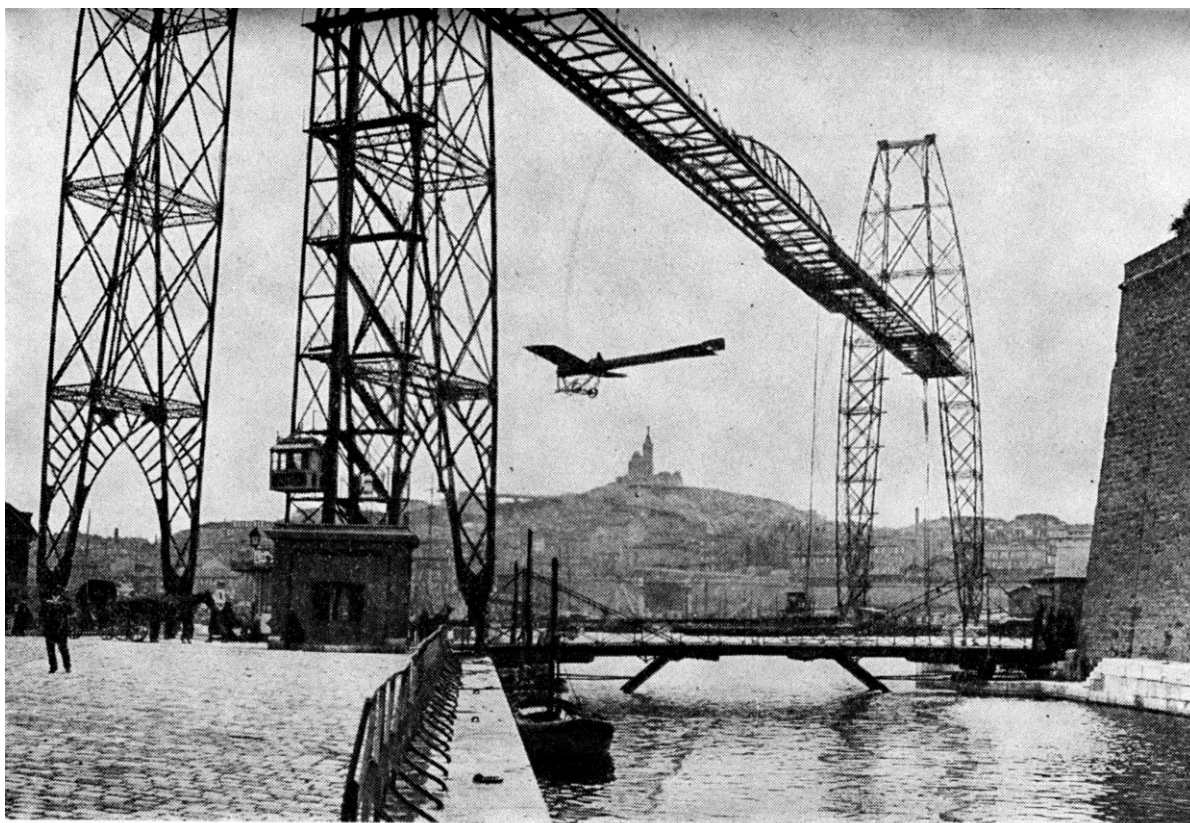
Tout à coup, alors que le monoplan n'était plus qu'à quelques centaines de mètres de la plage, on le vit faire un terrible saut, reprendre son équilibre, choir une deuxième fois, pour revenir, fort heureusement, à sa position normale.

Mais, pendant que chacun se trouvait encore sous le coup de l'émotion, Garros poursuivait sa route sur l'aérodrome, et quelques secondes après, il atterrissait avec grâce, au point exact d'où il était parti. Son vol audacieux avait duré de 9 à 10 minutes ».

Les impressions de Garros :

« J'ai dû rouler contre le vent de 18 à 20 mètres de vitesse à la seconde. Pris dans un terrible remous, je fus tellement secoué que, ne me sentant plus assis sur mon siège, je dus me cramponner aux montants du fuselage. Ah ! Certes oui, le temps est mauvais ! J'espérais trouver, en haut, plus de calme, mais je me suis aperçu que la bourrasque y soufflait avec autant de violence ».

Les cinquième et sixième journées seront enfin favorables aux aviateurs. Védrines volera au-dessus de la ville, se permettant la fantaisie de passer sous le pont transbordeur du Vieux port.



Jules Védrines passe sous le pont transbordeur de Marseille.

Le lendemain, Védrines lâcha au-dessus du centre-ville des petits papiers multicolores, avec un texte destiné à amener davantage de spectateurs, à l'intérieur de l'enceinte du parc Borély
« *Vive Marseille !*

Mais ...Si tous ceux qui étaient sur la plage du Prado, dimanche dernier, étaient entrés à l'intérieur, la part revenant aux victimes de la « LIBERTE » eût dépassé 20.000 francs, alors.....

Signé : Védrines , Audemars, Garros ».

Garros, par ses nombreux vols, émerveillait la foule, montant et descendant dans le ciel avec une sûreté remarquable.

« Tantôt, il se laissait choir comme pour atterrir, tantôt, au moment de toucher le sol, il reprenait son vol et, salué par les bravos du public, remontait gracieusement dans l'espace. A un moment, le Deperdussin et le Blériot se croisent près des collines de Bonneveine. Le spectacle fut alors admirable, et l'enthousiasme des spectateurs fut indescriptible ».

Le 22 octobre, le mauvais temps s'installe à nouveau, malgré les rafales du vent et les dangers réels encourus, les trois pilotes prennent une nouvelle fois la route de l'air, pour le plus grand plaisir des spectateurs.

Les organisateurs, malgré de nouvelles difficultés auprès de la municipalité, obtiendront une prolongation de quatre jours.

Védrines mettra à exécution un projet qu'il envisageait depuis plusieurs jours : aller de Marseille à Toulon par la voie des airs, afin de rendre hommage aux victimes du bateau disparu. A son retour, il raconte :

« Je m'étais promis d'aller honorer, par la voie des airs, les braves marins qui trouvèrent une mort si brutale dans la catastrophe de la « LIBERTE ». J'étais allé à Toulon dans ce but, et je ne voulais pas quitter le Midi, sans avoir mis mon projet à exécution ».

« Ce matin donc, d'autant plus que le vent était propice, j'allais jeter une couronne d'immortelles sur l'épave du cuirassé explosé, et aussitôt après ce suprême hommage rendu aux malheureuses victimes, je piquais droit sur Marseille ».

« Mon voyage s'est accompli sans le moindre accroc ; mais j'avais grand peur d'être assailli en route par l'orage que je sentais gronder au-dessus de moi et qui, fort heureusement, se borna à quelques gouttes de pluie ».

C'est avec ce vol que le meeting va se terminer.

Le succès escompté a été réel. La Compagnie des Tramways a été obligée, tout au long de ces fêtes, de doubler ses lignes. Les chiffres avancés sont difficilement vérifiables, plus de 400.000 personnes se seraient déplacées pour assister à ce meeting, en comptant les voitures particulières, les bicyclettes, etc...

Les deux dimanches il y avait près de 100.000 spectateurs.

Roland Garros retrouve son père

Au cours d'un voyage en Indochine, l'écrivain Jean Ajalbert avait fait à Saigon la connaissance de l'avocat Georges Garros, père de Roland Garros.

Il va rencontrer ce dernier à Rome, lors de la course aérienne Paris-Rome, et se lier d'amitié avec lui.

Il parviendra à réconcilier le père et le fils en froid depuis longtemps.

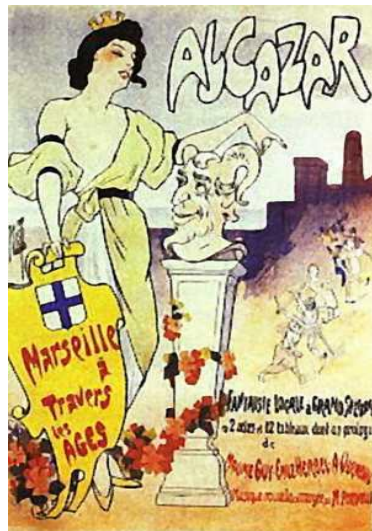
C'est lors du meeting de Marseille de 1911 que Roland Garros va revoir son père (arrivé de Cochinchine) qui le verra voler pour la première fois.



Garros n'avait pas revu son père depuis Nice en 1903 ; ils se reverront ensuite plusieurs fois (Circuit d'Anjou en 1912, à son retour de captivité en 1917).

Fin 1916 Roland Garros, alors en captivité à Küstrin, écrira à son père « *Je déplore le destin qui s'acharne à nous séparer. A ton séjour de 1912 nous n'avons eu que de pauvres entrevues bousculées par les contrats, les meetings, les courses, toute la fièvre de cette époque.*

Lorsque je te revois c'est toujours dans le cadre de Marseille : notre petite garçonnière, l'Exposition coloniale qui évoquait nos chers pays du soleil et où nous nous sentions chez nous ; les soirées paisibles passées à flâner, à écouter Ester Lekain ou Mercadier ».



Esther Nickel Lekain 1870/1960, surnommée par Yvette Guilbert « la reine des diseuses », avait fait ses débuts en 1885 à l'Alcazar de Marseille puis eu une carrière parisienne.



Emile Mercadier 1859/1929 chanteur a fait ses adieux définitifs à Marseille en 1928 à l'Alcazar et au Palais de Cristal.

Maurice Hamel, présent à cette dernière représentation, indique: *Ayant commencé sa tournée d'adieu par Marseille où il était adoré, il devait chanter ce jour-là au Palais de Cristal, en matinée et en soirée. Il chanta en matinée, et, de revoir ses habitués, une émotion le gagnait peu à peu qui l'empêcha d'achever sa chanson dont les dernières notes se brisèrent dans les larmes. Les auditeurs étaient, ma foi, aussi émus que lui. Le soir, il chanta pour la dernière fois, mais il sut demeurer maître de lui. À la fin du spectacle, un brave homme vint à lui et lui dit : « Ah! Monsieur Mercadier, moi qui étais venu pour vous voir pleurer... Pourquoi n'avez-vous pas pleuré ? »*



L'Alcazar a été ouvert le 10 Octobre 1857, sur le cours Belsunce, dans un ancien couvent devenu auberge et remise pour les diligences.

Vaste salle avec deux étages de galeries de 1800 personnes, l'Alcazar était décoré dans le style hispano-mauresque cher à Eugénie de Montijo. On n'y était pas installé sur des gradins mais autour de tables d'où l'on suivait le spectacle en buvant et fumant. L'orchestre était fourni et jouait les ouvertures d'opéra aussi bien que les airs à la mode.

Le public y était féroce et "sortait" les interprètes débutants qui n'étaient pas de leur goût.

En 1906, un autre débutant, Maurice Chevalier, chanta péniblement plusieurs chansons avant d'amadouer le public



Le Palais de Cristal 32, Allée de Meilhan a été ouvert en 1871 ; il était couvert de miroirs qui lui conféraient une allure d'aquarium géant.

Le Palais de Cristal avait un public difficile et chahuteur.

Mayol, qui dira que la scène était « comparable au pont d'un bateau », débutant en avait fait l'expérience vers 1890, chantant une chansonnette « Fais ta valise », il s'entend aussitôt apostropher « Fais ta malle ! ».

Le Palais de Cristal deviendra en 1931 un cinéma le Pathé Palace

Albert Niel

A Marseille Garros allait voir assez souvent les sœurs Marthe et Suzanne Langlois, d'origine réunionnaise, qui habitaient 15 rue Aldebert Marseille 6°.

C'est lors du Meeting au Parc Borély en 1911 que Garros fera connaissance d'Albert Niel et de son épouse.

Ancien chef-pilote de Nieuport, Albert Niel était handicapé suite à un grave accident qui l'empêchera de voler, corpulent, jovial et généreux Roland Garros le reverra à chacun de ses passages à Marseille et Niel sera un des rares amis qu'il va tutoyer.

Lors de ses passages à Marseille Niel lui fera connaître « *le bastidon dans les vignes, les écrevisses à la provençale de Roquefavour, les grillades au feu de sarments avec du Châteauneuf-du-Pape, la barque paresseuse d'où on pêche le poisson de la bouillabaisse, le brasier allumé dans les rochers de la calanque. Il y avait aussi le salon réservé chez Basso sur le vieux port, les déjeuners panoramiques sur le pont transbordeur, des promenades dans les environs en auto...* » (Jean Ajalbert).



Albert Niel, né à Marseille en 1883, formé sur un biplan Voisin avait obtenu le brevet de pilote n° 104 le 10 juin 1910 à Reims Betheny. Il avait participé à la 2° semaine aéronautique de Champagne du 3 au 10 juillet 1910 sur Nieuport, puis été chef-pilote à l'école Nieuport.

Avec sa femme Albert Niel a participé à des meetings aériens vers 1910-1911 (Périgueux, Reims, Dijon).



Dans les années 20 / 30 Niel possédait un garage d'automobiles place Castellane (il deviendra agent Ford).

Il est décédé 6 janvier 1936



Marthe Missirel, née à Paimpont et mariée à Albert Niel à Lyon, avait appris à piloter à trente ans à Mourmelon sur un monoplan Koechlin; elle obtiendra le brevet n° 226 le 29 août 1910.

Du 22 au 25 septembre 1910 elle avait participé au premier meeting de Dijon où elle va rencontrer Roland Garros.

Sportive aguerrie dans le domaine de l'automobile et du vélo, Marthe Niel qui participait à son premier meeting aérien, très acclamée, méritera bien son prix spécial.



Le mécanicien de Madame Niel était Joseph Frantz, célèbre pilote de la Première Guerre Mondiale

Elle va décéder en décembre 1928



Gaillac-Aviation, 20-21-22 Mai 1911 — Aviatrice Mme NIEL.



La fête aérienne du Parc Borély de mai 1912.

En mai 1912 au Parc Borély six pilotes étaient présents, dont deux étrangers (l'allemand Ehrman et le péruvien Domenjoz). Quatre pilotes français y participaient: Busson sur Deperdussin, Poumet sur Borel-Morane, Frey sur Hanriot, et Roland Garros sur Blériot.

Dès le premier jour les six appareils volent en même temps.

« Le spectacle est à ce moment magnifique : le public, émerveillé, applaudit, alors que les aviateurs vont, viennent, montent, descendent ».

Le deuxième jour, un septième aviateur, Kimmerling sur Sommer, arrive de Toulon.

Il ne s'agit que de vols pour amuser le public. Aucun enjeu, aucune compétition n'était prévue au programme. Après le deuxième jour, sans doute à cause du mauvais temps, la presse ne parle plus du tout du meeting.

Quelques jours avant ces journées d'aviation au parc Borély, le maire de Marseille, Cadenat, avait interdit un autre meeting. L'emplacement choisi, sur l'ancien emplacement de Buffalo, au boulevard Rabatau, avait été jugé comme ne requérant pas les mesures de sécurité suffisantes pour le public.

Le maire, après un rapport défavorable du commissaire central, s'était rendu sur les lieux, Un des pilotes devant participer à ce meeting, Tabuteau avait déclaré: *« sur une surface aussi exigüe, les pilotes seront obligés de faire l'acrobatie ».*

A l'issue de cette inspection le maire confirma son arrêté d'interdiction.



« Depuis mon retour d'Amérique je n'avais qu'un objectif pour mes premiers moments de loisir : tenter le record de hauteur. Je voulais absolument inscrire mon nom sur le palmarès des prouesses d'altitude. »
(Roland Garros)

Après les courses européennes de 1911 et de nombreux meetings Garros va vouloir battre les records d'altitude (Dinard 3910 mètres, Houlgate 4960 mètres le 5 septembre 1912, le vol étant interrompu par une bielle « qui saute »).

Il utilisait une bouteille d'oxygène et un embout et avait effectué préalablement avec Leblanc et Audemars une montée en ballon afin de s'habituer à la respiration avec oxygène.



La mort de son ami Charles Voisin, le 26 septembre 1912 avait entraîné chez Garros une dépression passagère, car son amitié, sa bonne humeur, son sens de l'organisation lui manquaient.

Il comptait sur le soleil du Midi pour « reprendre le dessus » ;

Le 27 octobre 1912 Garros arrive à Marseille pour un meeting et essaiera de reprendre le record d'altitude, Legagneux ayant battu celui qu'il avait obtenu à Houlgate en atteignant 5 450 mètres le 17 septembre précédent.

Roland Garros lui avait racheté son appareil et fera ensuite un contrat avec Morane Saulnier indiquant qu'il effectuerait deux grandes performances sur les appareils de la société chaque année.

Ces tentatives de records seront faites à ses frais car il était propriétaire de ses appareils, n'ayant jamais voulu être appointé par un constructeur d'avions afin de conserver son indépendance et sa liberté d'action.

Un journaliste avait écrit dans *L'Aérophile* à la suite du record de Legagneux :

« On sait maintenant que les aviateurs peuvent atteindre la zone irrespirable, y séjourner sans dommage, grâce à des inhalations d'oxygène. Il n'y a plus guère d'intérêt pratique à expérimenter ce qui arriverait plus haut. Souhaitons donc que l'émulation sportive n'entraîne pas d'autres témérités et restons là ! ».

Malheureusement, lors de son séjour provençal, le mistral soufflait !

A cause du froid Garros va faire deux tentatives infructueuses le 3 novembre (*dont une au-dessus d'Istres*) pour battre le record d'altitude à partir de l'aérodrome de Pas-des-Lanciers.

Il ne dépassera pas 4200 mètres ; ces deux vols se soldèrent également par deux capotages à l'atterrissage.

« J'étais horriblement vexé et furieux.... J'eus une crise de spleen qui dura plusieurs jours. Tout m'était hostile. Je perdais confiance » (Roland Garros).



1912
Novembre
Le Morane
de Garros
à
Gas-des-
Lanciers

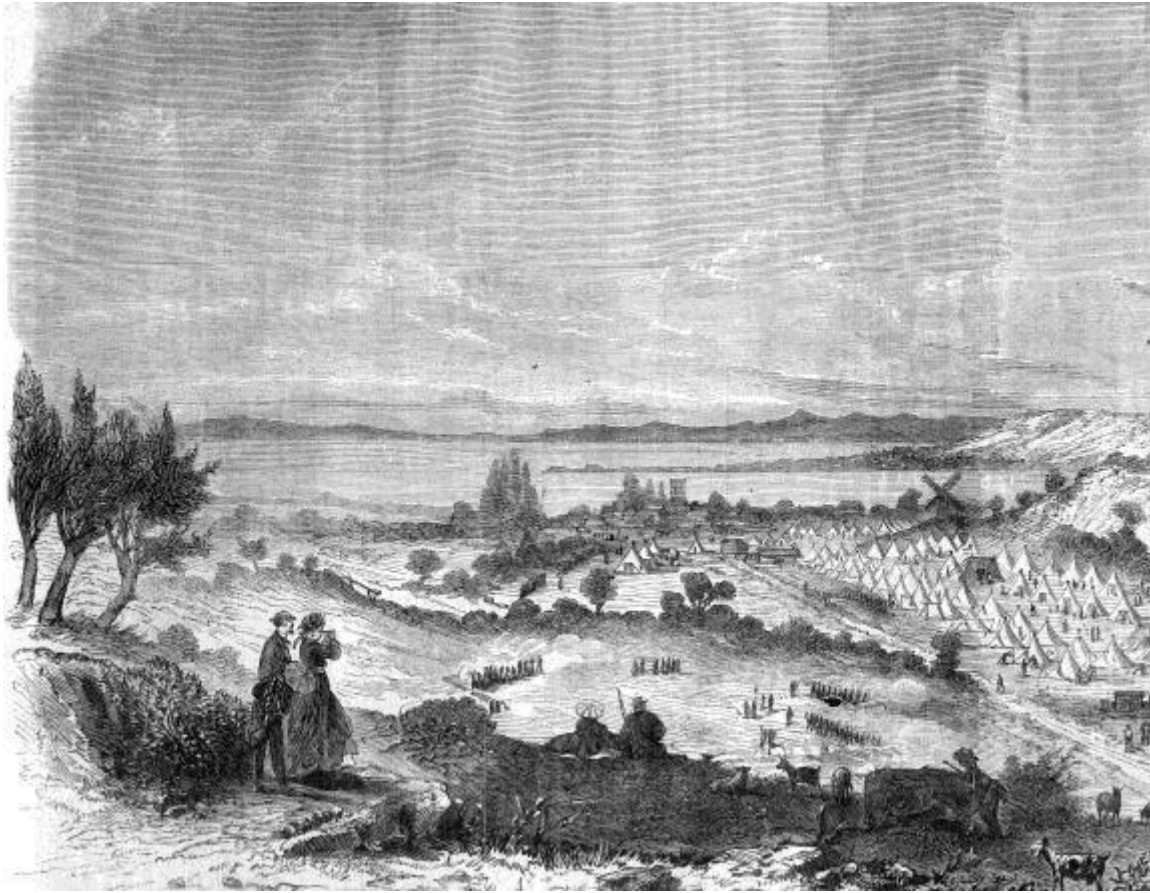


1912
Novembre
Le Morane
de
Garros

Photos du Musée de Saint Victoret



Pas des Lanciers a été le premier aérodrome permanent près de Marseille.



Un ancien champ de tir à Pas des Lanciers (commune de Saint Victoret), derrière le massif de la Nerthe, à une vingtaine de kilomètres de Marseille avait été utilisé comme base de transit pour les Armées d'Orient à la fin du 19^e siècle. Suite à de mauvaises conditions sanitaires (logement sous tentes) ces installations vont être abandonnées vers 1890 et le terrain mis en vente par l'Etat. La commune de Saint Victoret va en faire préemption en 1900 suite à une vente infructueuse.

Nous ne savons pas dans quelles conditions ces installations seront mises à la disposition de M. Laurent Jeansoulin, ingénieur, industriel marseillais, quelques années plus tard pour créer une école d'aviation, faire construire des hangars et baliser une piste en herbe mais ces projets seront élaborés dès 1909 !

L'aérodrome du Pas-des-Lanciers

L'aérodrome du Pas-des-Lanciers est en bonne voie d'organisation. On s'occupe déjà du tracé d'une vaste piste et du choix des emplacements des tribunes, hangars, etc.

La situation de cette immense plaine de près de 300 hectares, dépourvue de tous arbres, est vraiment ravissante. D'un côté, elle domine la vallée de l'Estaque, l'étang de Berre, et, de l'autre, l'œil se perd sur les collines lointaines et rougeâtres de Vitrolles qui surplombent la voie ferrée de Marseille-Rognac.

Des propositions intéressantes ont déjà été faites aux organisateurs. Aussi ne doutons-nous pas du succès de cet aérodrome, où les Marseillais se rendront toujours en foule, quand des fêtes y seront données.

Le XIX^e siècle (2 décembre 1909)

Laurent Modeste Jeansoulin était né le 20 février 1882 à Marseille ; son père était industriel
(commerce d'huiles)

Il va obtenir le brevet de pilotage d'avion n° 703 le 21 décembre 1911, sur Blériot.

Le 12 mars 1912 Laurent Jeansoulin sera à l'Ecole civile Sommer de Mourmelon pour faire plusieurs tours de piste sur un appareil qu'il venait d'acheter.



L'ouverture du terrain d'aviation de Pas des Lanciers se déroula le samedi 11 mai 1912 avec le vol de son aéroplane Sommer.

Le jeudi 16 mai, Jeansoulin effectuera une nouvelle série de vols, sur son monoplan, en dépit d'un fort vent.

Le terrain est inauguré par Kimmerling le 17 mai 1912, toujours avec un fort vent.

« A quatre heures précises, hardiment, Kimmerling malgré les avis de ses amis, s'installait sur son appareil, et l'aéroplane décollait après une course de 25 mètres. Ballotté par le vent, il montait immédiatement à plus de 600 mètres ..., puis décrivait un virage sensationnel, pour venir atterrir au milieu de la foule enthousiaste ... Très modeste, il se dérobaux ovations. L'aviateur, qui avait volé dans une véritable tempête, nous déclarait qu'il était possible, à son avis, de voler avec les plus grands vents, même avec le plus fort mistral ».

Pour l'ouverture du terrain les 18 et 19 mai 1912 un meeting aura lieu devant 6.000 personnes.

Le premier jour, Kimmerling part survoler Marseille :

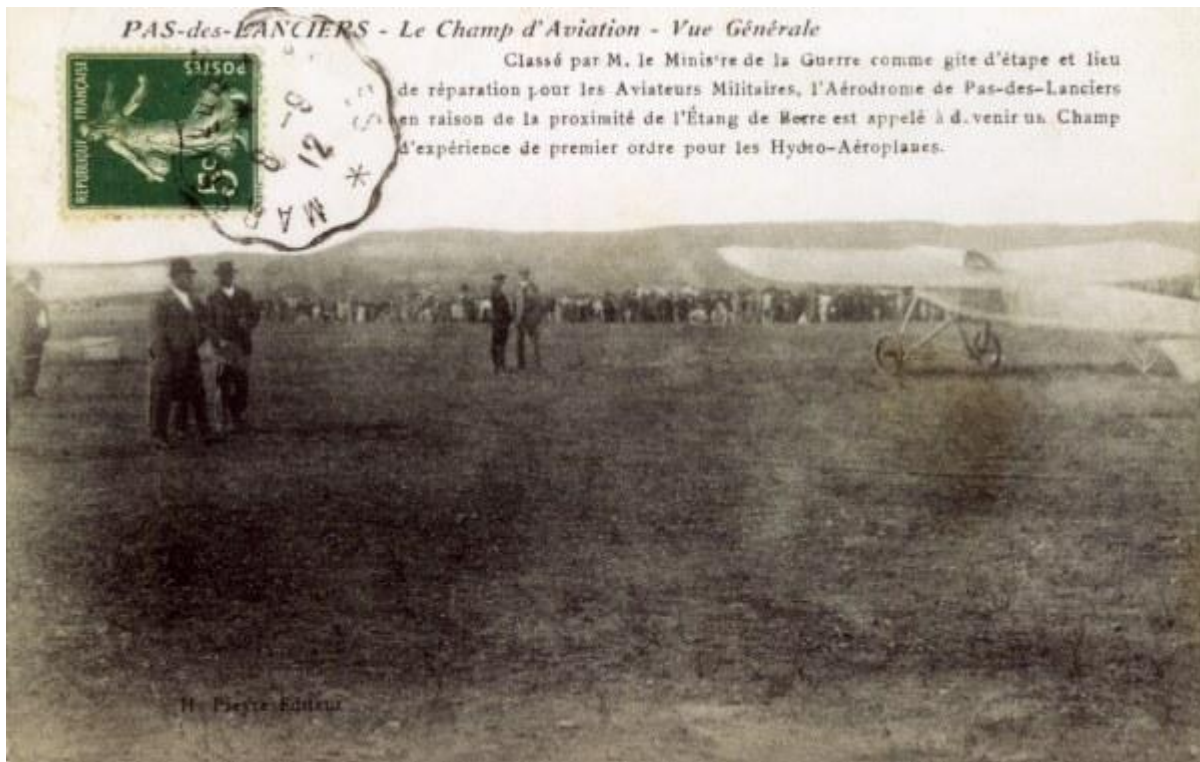
« Parti sur le flambeau neuf monoplan Sommer de mon ami Jeansoulin, je me dirigeai sur Marseille à grande vitesse. J'arrivai sans incident au-dessus de la Canebière. Après un virage, je manœuvrai pour rééditer le passage de Védrières sous le pont à transbordeur. A ce moment-là, je constatai des ratés à mon moteur, insuffisamment au point certainement. Après le passage sous le pont, je crus que mon moteur reprenait sa marche régulière, et je pris aussitôt de la hauteur pour revenir sur la ville. L'appareil a de nouveau des ratés et il faudra prendre le chemin du retour. Hélas ! Je compris qu'il me serait impossible d'arriver à l'aérodrome, le moteur fonctionnait de plus en plus mal. Je voyais déjà la chute en mer.

Aussitôt je cherchai à la hâte un point d'atterrissage. Un petit champ d'avoine s'offrit à ma vue. Sans plus tarder, j'y précipitais pour ainsi dire mon appareil, et en quelques secondes, j'avais atterri. Ainsi que vous pouvez le constater, mon monoplan n'a nullement souffert. »

Le 18 mai, lors d'un vol de 13 minutes, il va survoler la Canebière et le Vieux Port avant de passer sous le pont transbordeur. Il rentrera à la nuit tombante sur Pas-des-Lanciers. Le même jour et le lendemain, sur Blériot Anzani, le jeune aviateur Hannouille effectuera quelques vols sur la campagne environnante mais, voulant éviter la foule curieuse, va « casser du bois » en se posant.

L'aérodrome, accueillera quelques autres grandes figures des débuts de l'aéronautique, comme Brindejonc des Moulinais, Jules Védrières, Seguin, etc.

Roland Garros s'en servira pour ses tentatives de record d'altitude en novembre 1912.



Dans la presse (janvier 1913) :

« Signalons aux touristes aériens qu'attire la Côte d'Azur, le très bel aérodrome installé par les soins de M. Jeansoulin, au Pas des Lanciers (Bouches-du-Rhône), ou ils trouveront un terrain parfait muni du confort moderne. Il a du reste déjà été visité et apprécié comme il convient par de nombreux aviateurs : Garros, Hanouille, Maïcon, qui y est actuellement pensionnaire ».

Auguste Maïcon (1891 – 1974) avait obtenu son brevet de pilote à l'école Caudron au Crotoy le 6 décembre 1911 (n° 695). Il va effectuer ensuite un certain nombre de vols sur la Côte d'Azur (il habitait Villefranche sur Mer) et va participer à différents meetings dans le sud de la France. Fin 1912 il va décider de s'installer pour quelques semaines à Pas-des-Lanciers.



Son arrivée sera assez mouvementée !

L'Aurore (8 décembre 1912) DE NICE A MARSEILLE EN AÉROPLANE

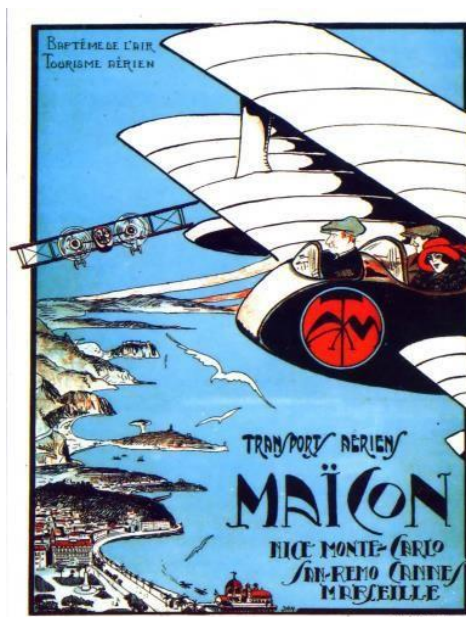
« L'aviateur Maïcon est parti avant-hier après-midi de Nice, afin de se rendre à l'aérodrome du Pas-des-Lanciers. Il est arrivé vers quatre heures à Marseille et a passé au-dessus du vieux port, puis sous le pont transbordeur. Il a ensuite continué sa route vers le Pas-des-Lanciers ; mais la brume, qui était très intense au-delà de L'Estaque, l'a obligé à atterrir à Ensués, à quelques kilomètres du but qu'il s'était fixé

Il voulait s'entraîner pour un raid Nice – Marseille sans escale mais participera essentiellement à des « fêtes aériennes » en Provence (ex : la « journée d'aviation » à Aix en Provence le 26 décembre 1912).

Les Ailes (30 décembre 1912) : MAICON A MARSEILLE

L'aviateur Maïcon continue de triompher à Marseille, ses vols sont toujours admirés à l'aérodrome du Pas des Lanciers. Maïcon a accompli le raid Marseille-Aix et retour. Inutile de dire qu'à son retour il fut très applaudi.

Maïcon retournera à Nice en janvier 1913.



Disposant de carburant, Pas des Lanciers deviendra pendant une dizaine d'années une escale pour Marseille (le parc Borély n'étant utilisé qu'occasionnellement). mais l'ouverture de Marignane occasionnera une baisse des activités.

Il y avait une école de pilotage créée par Jeansoulin.



École Nationale d'Aviation du Pas-des-Lanciers. — LL.

MARSEILLE AVIATION
Ecole L. JEANSOULIN



Pas-des-Lanciers, le _____ 1911
(B.40-70)

Monsieur,

Pour passer le Brevet de Pilote à Mon Ecole, le prix est de 800 Frs. plus 1.200 Frs. de dépôt pour la casse.

Pour les passagers le prix est de 125 Frs. remboursable dans le cas où vous deviendriez Elève.

Comme appareils, j'ai des Biplans & Monoplans " SOMMER "

Recevez, Monsieur, mes salutations.





Au début des années 30 (et jusqu'en 1942) la section de vol à voile de l'Aéro-Club de Provence va s'installer sur le terrain de Pas-des-Lanciers.



1932
26 Dec
Rolland.
le planeur
avant le
depart.



1934
15 avril
Pas-des-
Lanciers
le planeur
"Azur"
de la
Couse
offerte par
M: Rey



Planeur Avia 1934 (photos du Musée de Saint Victoret)

Après 1944 toute activité aérienne n'existera plus et le terrain sera « urbanisé ».

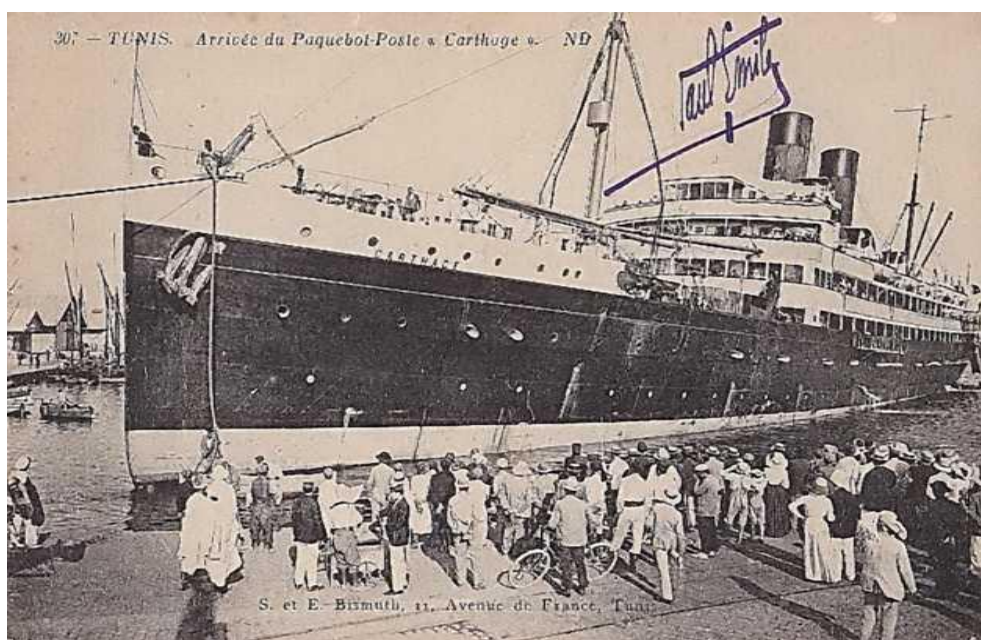


Garros à Tunis.

Le 20 novembre 1912 Garros écrit à Jacques Mortane : « *mon record ici est fichu : froid glacial et mistral. Alors je vais aller faire un petit tour du côté de Tunis pour voir un peu de nouveau et me changer les idées, ce dont j'ai grand besoin.... J'ai des projets en tête, mais prière de me laisser incognito* ».



Son imprésario et ses ouvriers partiront d'abord à Tunis sur le « *Tafna* ».



Garros va voyager avec le paquebot de la Transat « Carthage » pour aller à Tunis

Garros va débarquer à Tunis de nuit, sous la pluie et une bise glaciale.

Avec Manselon pendant une semaine ils vont préparer la tentative de record d'altitude, entrecoupées de tennis avec un ami du lycée et le soir de spectacle à l'opéra par une troupe de Nice.

A Tunis une première tentative l'amena à 4.180 mètres, à la deuxième il dépasse 5.000 mètres mais ayant ménagé sa consommation d'oxygène il frôle l'évanouissement et va redescendre.

« Parti de Marseille à l'improviste, précipitamment, j'étais mal outillé. Mon appareil n'avait plus le réglage parfait du début ; le moteur commençait à s'essouffler un peu par l'usage, et j'étais très mal approvisionné de l'indispensable oxygène. Il ne me restait que deux tubes comprimés à moitié épuisés. D'autre part il faisait froid ».

Il va chercher dans toutes les pharmacies de Tunis des tubes contenant l'oxygène comprimé à 130 atmosphères, hélas en vain (*on lui proposera que de l'eau oxygénée !*).

Il ne lui restait plus qu'une demi-bouteille après ses deux tentatives.

« Je résolus de me contenter de mes maigres ressources. Tout bien réfléchi j'étais sûr de mon succès. J'avais réglé d'avance mon programme de consommation pour concilier les nécessités de l'économie avec celles de ma respiration. Je coupai l'allumage à la dernière gorgée. J'étais à ce moment en pleine mer, à un peu plus de 5600 mètres entre Carthage et Bizerte. Je redescendis sans avoir été incommodé et avec la nette impression qu'avec un peu plus d'oxygène j'aurais pu atteindre 6.000 mètres ».

Le 11 décembre 1912 il monte à 5601 mètres en une heure onze minutes six secondes et le record sera homologué par l'Aéro-club de France.

Il va ensuite réaliser la seconde des deux grandes performances promises à Morane Saulnier en battant le record de survol maritime. Il fut le premier à joindre par voie aérienne l'Afrique et l'Europe en volant de Tunis à Trapani en Sicile le 18 décembre 1912, couvrant 285 kilomètres au-dessus de la Méditerranée. Après quelques incidents il arrivera à Rome le 22 décembre ayant effectué 1.200 kilomètres dont 600 au-dessus de la mer.

Son record d'altitude sera battu plusieurs fois ensuite (*en 1914 l'aviateur allemand, Oelerich, atteindra l'altitude de 8.000 mètres*).

Fête aérienne du Parc Borély en mars 1913

En mars 1913, au parc Borély, trois aviateurs seulement étaient présents : Roland Garros, Legagneux qui ne vola pas, et Lacrouze. La première journée, les pilotes volent chacun leur tour. Le lendemain, Garros et Lacrouze courent un handicap avec une automobile.

« Il s'agit pour le monoplan de gagner un tour d'aérodrome, sur trois tours qui vont être effectués. Garros évolue quelques instants dans l'espace, de façon à se trouver juste au-dessus de l'automobile, lorsque celle-ci part devant les tribunes, et commence, à près de 70 km/h, sa course sur la piste des cavaliers ».

« L'aéroplane, qui vole à une vingtaine de mètres au-dessus de l'auto, a pris de l'avance. Quand les trois tours sont sur le point d'être terminés pour le monoplan, l'autre n'en a fait que deux. A une centaine de mètres des tribunes, Garros descend à trois ou quatre mètres de son concurrent, qu'il dépasse rapidement, gagnant ainsi le handicap d'une trentaine de mètres ».

« Vers 4h 30, Lacrouze s'élève sur son Depedurssin et refait la même course que Garros contre l'auto. Il gagne, et à la fin, descend jusqu'à 2m50 au-dessus de l'auto, monsieur Joly, son conducteur, a un moment d'émotion ».

Fête aérienne au Parc Borély en août 1913

Au mois d'août 1913 Garros et Brindejone des Moulinais sont réunis au parc Borély. Chacun des pilotes pilote un biplan Morane- Saulnier.

Un match aérien a lieu entre eux, ou plutôt une course poursuite autour de la piste.

Les deux manches sont remportées par Brindejone des Moulinais.

Fête aérienne du Parc Borély en décembre 1913

L'année 1913 marque aussi le début de l'acrobatie aérienne, Pégoud ayant, le premier, réussi ce qu'il est commun d'appeler un « looping ».

A l'époque, on donne deux qualificatifs : on dit « boucler la boucle » ou réussir un « looping the loop ». Très vite, Pégoud est imité, et au mois de décembre, l'aviateur Hanouille fait découvrir aux marseillais les joies de l'acrobatie.

« C'est vers 3h20 qu'Hanouille prit place sur son Blériot ; quelques tours d'hélice et le monoplan eut vite fait de décoller et de prendre son essor, montant droit dans l'espace ».

« Pendant une dizaine de minutes, le courageux pilote se livra, dans les airs, à toutes sortes d'exercices : virages brusques sur l'aile, chutes vertigineuses, sauts d'obstacles effectués à une dizaines de mètres seulement du sol. Soudain, dans le lointain, vers les collines on aperçut le monoplan se retourner, voler quelques instants les roues en l'air, puis se relever et recommencer l'expérience. Mais, ceci se passait à trop de distance pour que la foule, innombrable, pût bien le distinguer, ce n'était d'ailleurs qu'un essai ».

« Hanouille descendit avec aisance, mais pour ne rester que quelques minutes à terre. Il commanda à son mécanicien de vider un bidon d'essence dans le réservoir du Blériot, et dès l'opération terminée, il reprit son vol pour recommencer et compléter ses exploits ».

« Cette fois, Hanouille fit tout de suite de la hauteur et piqua droit vers Mazargues. Arrivé à un millier de mètres d'altitude, il revint vers Bonneveine, et s'apprêta à faire le « looping ». Mais, cette fois encore, il était trop loin ; s'étant mal repéré, il boucla la boucle par deux fois, au-dehors de l'aérodrome ».

« Il se rendit compte cependant qu'il fallait se rapprocher, pour rendre plus visible son exercice. Il vint donc au-dessus du château Borély, et plusieurs fois de suite, il retourna son monoplan, tantôt sur l'avant, tantôt sur l'arrière ou sur le côté, pour se redresser enfin avec une parfaite aisance, et reprendre la position normale ».

« Ce fut rapide, mais impressionnant. Le public applaudissait frénétiquement ».

« Mais, c'est quand le courageux Hanouille mit pied à terre, que nous assistâmes à une manifestation comme jamais on n'en vit à Marseille, pour un meeting d'aviation ».

« Malgré tous les efforts de la police, la foule déborda le service d'ordre et se précipita, se rua plutôt, sur la pelouse où venait d'atterrir l'aviateur ».

« Avant même qu'il ne se fût rendu compte de cet assaut formidable, Hanouille fut élevé, hissé sur les épaules des manifestants, et emporté par cette vague humaine ».

« La police entoura aussitôt l'appareil, pour éviter qu'on ne le détériorât, et ce ne fut pas sans peine qu'on put le protéger contre la bousculade ».

« Mais, l'aviateur avait pu cependant se dégager, et c'est toujours suivi par une foule considérable de curieux, qu'il traversa la pelouse et les allées et qu'il put gagner l'auto qui devait le ramener en ville »

Jean Aicardi

La traversée de la Méditerranée

Plusieurs pilotes, à partir de 1911, s'étaient attaqués à la traversée de la mer Méditerranée. C'était la suite logique du vol de Louis Blériot traversant la Manche mais la technique aéronautique avait-elle suffisamment progressé, pour permettre aux intrépides de se lancer dans une telle aventure ?

La traversée complète, depuis le continent européen jusqu'au continent africain représentait plus de 700 kilomètres. En 1911, les appareils n'en étaient pas encore à ces performances, même au-dessus de la terre ferme.

Les instruments de bord étaient inexistant, effectuer un vol de 800 kilomètres avec les risques de dérive était extrêmement dangereux ! Aucun mécène n'avait songé à doter d'un prix un tel vol tant il apparaissait impossible.

Trois pilotes se sont lancés pourtant dans l'aventure, mais un seul a réussi. Le dimanche 5 mars 1911, le lieutenant Bague, militaire appartenant au corps des tirailleurs algériens, et détaché de son régiment, se prépare à partir, son but n'étant pas d'ailleurs de tenter la traversée complète mais, dans un premier temps, de gagner la Corse en partant de Nice, puis de passer en Sardaigne et de gagner l'Algérie par la Sicile.

En fait, pris dans les brumes, il avait été déporté vers la gauche et avait eu la chance de se poser sur l'île de Trigona, dans l'archipel de Gorgone.

Parti de Nice, il avait parcouru 209 kilomètres au-dessus des flots (*le vol de Blériot ne représentait qu'une trentaine de kilomètres*). Il avait battu alors le record du monde de survol maritime, ayant effectué 210 kilomètres et sera appelé le « traverseur » de la Méditerranée.

Edouard-Jean Bague, né le 19 mai 1879, avait été breveté le 23 décembre 1910. Son Blériot était muni de flotteurs, composés de chambres à airs gonflées.

Écoutons le récit qu'il fit de son voyage :

« J'étais parti de Nice à cinq heures du matin, et j'avais l'intention de suivre la côte jusqu'au milieu de mon voyage ; mais une demi-heure après mon départ, j'ai dû reconnaître que ce programme était irréalisable. Le vent me poussait continuellement vers le sud. Je me suis résigné à perdre de vue la terre. Je ne sais pas combien de fois j'ai cru être précipité dans les flots. Après sept heures de voyage, j'ai découvert pour la première fois une terre, et je me suis dirigé vers elle sans hésitation ».

Croyant décembre à Livourne, Bague s'est posé sur l'île de la Gorgone.

Il ne s'avoue pas vaincu et repartira de Nice le 8 juin 1911 voulant effectuer en deux jours le trajet Nice / Ajaccio / Sassari (Sardaigne) / Cagliari (Sardaigne) / Sainte Marie (Sardaigne) / Bizerte ; dispararu dans les flots, on ne le reverra jamais.

En 1913, Louis Seguin, frère de Laurent Seguin, l'inventeur du moteur Gnome, tenta à son tour l'aventure.

Son itinéraire était quelque peu différent car il pensait joindre l'Afrique, avec un passager, en partant de Marseille, en passant par les îles Baléares, où il comptait faire une escale si les circonstances l'y obligeaient, puis joindre l'Algérie.

La Marine Nationale prévenue mettra à sa disposition une dizaine de navires, chargés de surveiller sa route, et de le repêcher en cas de naufrage. Mais ils n'auront pas à intervenir car les essais effectués par Seguin au large de Marseille ne donneront pas les résultats escomptés et la météo n'était pas favorable.

L'hydro-aéroplane qu'il pilotait ne lui apportait pas suffisamment de sécurité et de confiance pour qu'il s'engageât dans une traversée périlleuse.

Après plus de quinze jours d'essais infructueux, il va renoncer à son projet.



Roland Garros, avait un projet ambitieux : relier la France à Tunis, Alger et revenir en faisant escale aux Baléares.

Sans beaucoup de tapage, il va s'élancer au-dessus des flots, décollant de Fréjus au matin du 23 septembre 1913.

« Tout est prêt. J'ai calculé, j'ai étudié, j'ai pesé le pour et le contre. En principe je dois réussir. Soyez tranquille, je n'ai rien laissé au hasard » avait-il dit à Jacques Mortane.

Malgré des problèmes avec son moteur il se posera près de 8 heures plus tard à Bizerte. Le pari impossible était tenu, ouvrant à l'aviation un avenir grandiose !

La presse marseillaise relatait l'exploit dès le 24 septembre :

« Un bel exploit de Roland Garros »

« L'aviateur a réussi hier la traversée de la Méditerranée ».

« Roland Garros vient de réussir un exploit fantastique. Parti de Fréjus sur son monoplan, il a piqué droit vers la Tunisie, où il est arrivé sans incident ».

« Pour accomplir cette prouesse, l'intrépide aviateur avait refusé tout concours et c'est en vain qu'on l'avait prié de se laisser accompagner par un navire. Garros n'a pas craint de se lancer seul au-dessus des flots de la Méditerranée, et son exploit n'en est que plus valeureux ».

« Agé de 25 ans, il est né le 1 octobre 1888 à Saint-Denis (île de la Réunion). Il a passé son brevet d'aviateur le 19 juillet 1910 il y a un peu plus de trois ans. C'est sur un appareil dit « Demoiselle » conçu par Santos-Dumont qu'il fit ses premiers débuts. On se rappelle le remarquable voyage qu'il fit de Tunis à Rome ».

« Garros a aujourd'hui réussi la véritable traversée de la Méditerranée. C'est le plus bel exploit que l'aviation ait enregistré à ce jour ».

« C'est sur un monoplan Morane-Saulnier, à moteur Gnome, que la traversée a été accomplie. Les 730 kilomètres ont été parcourus en près de huit heures, en consommant près de 200 litres d'essence et 60 litres d'huile ».



Dès le 25 septembre, Garros sera de retour en France en débarquant à Marseille du « Manouba ».

Le bateau va arriver en fin d'après-midi à la Joliette le jeudi 25 septembre au quai 25 rempli d'une foule de spectateurs exubérants ; le matin « L'Excelsior » avait publié un article sur la traversée de Garros

MM. Damart, Barthélémy Boustel représentaient l'Aéro-Club de Provence M. Polla de l'Union vélocipédique de France va offrir une immense gerbe de fleurs que Garros va accepter « en tant qu'ancien cycliste ».

Roland Garros avait le visage cuit par le soleil où se découpait la trace des lunettes

Le service d'ordre va être débordé.

Garros va rejoindre la voiture où l'attend son ami Niel; pendant plusieurs minutes on entend « Vive Garros ! », beaucoup veulent avoir des autographes en montant sur le marchepied de l'automobile.

Un peu plus tard Garros retrouva chez les Niel A. Robert journaliste de l'Excelsior et pendant près d'une heure lui fait le récit de sa traversée devant la carte barrée d'un trait rouge montrant le trajet et en montrant du doigt « avec un sang-froid et un calme surprenants » les détours qu'il a dû faire sur l'itinéraire qu'il s'était fixé.

« *Etes-vous satisfait ?* »

- *Pas du tout. Je suis très mécontent de mon raid. Je n'ai pas eu de chance ; je voulais, après avoir atterri à Tunis, voler sur Alger et revenir à Marseille par la voie des airs. L'accident du moteur m'en a empêché. Je suis arrivé là-bas nullement fatigué et j'aurais pu continuer. Je n'avais eu à lutter contre les remous que dans la traversée de la Sardaigne.*

- *Vous jouiez avec votre vie...*

- *Oui si vous voulez, je jouais avec ma vie, mais avec beaucoup plus de chances de réussir que d'échouer et vous voyez je suis arrivé à bon port ! »*

Garros va ensuite affirmer que les liaisons entre le sud de la France et les colonies d'Afrique sont désormais envisageables.

Il déclara également que la traversée de l'Atlantique est réalisable « même de nos jours ».

« *Mon plan comprendrait trois étapes : Angleterre – Islande, Islande – Terre-neuve, Terre-Neuve – Amérique. Avec des ravitaillements à ces endroits le raid est réalisable. Il y aurait deux étapes plus courtes que celle que je viens de couvrir et une guère plus longue... »*

Il raconta sa traversée aux journalistes.

« *Pendant la première partie du voyage, je n'ai cessé de voir les côtes de France ou de Corse. Au centième kilomètre, j'ai éprouvé quelques inquiétudes, car une pièce, échappée au moteur, vint crever mon capot, puis je me rassurai quand je vis que le moteur continuait à marcher à son régime. Pendant la plus grande partie de mon voyage, j'ai volé à une hauteur variant entre 1.200 et 2.000 mètres ».*

« *... Je m'aperçus que ma moyenne était mauvaise. Je faisais péniblement du 100 à l'heure. Et après avoir passé la Corse, j'arrivais alors à une altitude de 2.500 mètres, au-dessus de la Sardaigne que je traversais de bout en bout ».*

« *J'avais disposé à Cagliari un mécanicien et fait organiser un poste de ravitaillement. Quand j'arrivais au-dessus de cette ville, j'hésitais un moment. Allais-je atterrir, ou allai-je entreprendre, sans escale, la dernière et la plus courageuse partie d mon voyage ? Mon moteur n'allait-il pas me lâcher ? »*

« *Après être descendu jusqu'à 400 mètres je pris finalement une résolution. Je décidais de ne point m'arrêter. Advienne que pourra ! Et je piquais droit sur Tunis ».*

« *Mais, mon réservoir d'essence arrière était vide maintenant, et je ne devais plus compter que sur celui d'avant. Je ne savais plus où j'en étais. Pour moins consommer d'essence et marcher plus économiquement, j'avais gagné une altitude de 2.800 mètres.*

Je ne voyais ni la terre, ni la mer. Un épais rideau de brume s'étendait au-dessus de moi. Le vent était sans direction définie, il soufflait tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre. Le soleil m'aveuglait. Je ne savais pas si j'avançais, si des courants me faisaient reculer. Bref, j'allais de l'avant, sans trop savoir et le temps me paraissait si long, que je comparais souvent les deux montres que j'avais en bracelet à chaque poignet, pour savoir si l'une d'elles ne s'était pas arrêtée. Ah ! Quels moments terribles, quelles impressions profondément angoissantes ! Voici que mes montres marquaient midi et demi, et je ne voyais toujours rien. Deux ou trois fois, je crus voir la terre et je descendis, mais ce n'étaient que des mirages. Et mon niveau d'essence n'accusait plus que 25 litres d'essence ».

« Tout à coup, trois points noirs m'apparurent par une trouée de la brume. Je reconnus trois torpilleurs. Ces trois petits navires avaient été envoyés à ma rencontre par Léon Barthou, frère du Président du Conseil, qui est de mes amis personnels ».

« Je coupais l'allumage et allait passer au-dessus d'eux pour me faire voir. Je pensais naturellement que la terre ne devait pas être loin ».

« Mais, oh stupeur ! Quand je voulus remettre mon moteur en marche, celui-ci ne voulut d'abord rien savoir. Je n'étais plus qu'à cent mètres environ de la surface de la mer, quand il se décida enfin à repartir. Quelques secondes de plus et j'amerrissais, malgré moi, près des torpilleurs ».

« Encouragé, et plus que jamais décidé à tenter le tout pour le tout, je repris ma route, mais sans remonter plus haut, cependant. Enfin, la terre m'apparut. Il était temps, car je n'avais plus que 4 à 5 litres d'essence, juste de quoi voler dix minutes encore. Je renonçais à aller vers Tunis, et j'atterris, comme vous le savez, à Bizerte. Mais, j'avais traversé la Méditerranée. Deux cylindres sur sept de mon appareil ne fonctionnaient plus à ce moment. Il était une 01 h 15. J'aurais dû arriver plutôt, mais j'avais perdu du temps en m'écartant de la ligne droite pour aller à Cagliari, et d'autre part, mon moteur avarié avait fourni une mauvaise moyenne ».

« Nous avons demandé à Garros pourquoi il n'était pas parti avec des flotteurs, et pourquoi il n'avait pas demandé le concours des torpilleurs » :

« Les flotteurs n'auraient fait qu'alourdir inutilement mon appareil quant aux torpilleurs, et ceci sans crânerie, ni forfanterie aucune, je sais par expérience qu'il ne sert à rien, ou presque, et qu'ils ne font que diminuer, aux yeux du public, la faveur d'une performance ».

« Croyez bien que, si je suis parti, c'est après avoir mûrement réfléchi. J'ai joué ma vie, certes, mais avec de nombreuses chances. Et je puis dire que ces chances, je les ai eues toutes, car l'accident stupide arrivé à mon moteur n'aurait pas dû se produire. Quoi qu'il en soit, j'avais fait ample provision de fatalisme, et j'avais parfaitement prévu tout ce qui pourrait m'arriver ».

« - Enfin, tout est bien qui finit bien, et vous êtes satisfait de ce résultat ».

« - Oui, évidemment, mais j'espérais davantage, car le projet dont je caressais la réalisation, et que j'aurais peut-être mis à exécution, sans ce regrettable incident de soupape, c'était de

faire en trois étapes : Saint-Raphaël - Tunis ; Tunis - Alger ; et Alger - Marseille. Mais en tout cas, il est désormais prouvé que la Méditerranée peut se traverser en avion, et si jamais le besoin s'en fait sentir, nos aviateurs militaires pourraient renouveler cette randonnée ».

Garros va ensuite participer à un apéritif d'honneur offert par la presse marseillaise puis il prendra le train de 20h10 pour Paris laissant à Niel son appareil car Manselon envisageait de faire un nouveau meeting au Parc Borély (en fait quelques jours après l'appareil sera transféré à Paris pour y être exposé).



L'appareil utilisé par Roland Garros pour la traversée de la Méditerranée.

Le vendredi 26 septembre à 8 h du matin il y avait foule à la gare de Lyon : des amis (Léon Barthou, Léon Morane, René Barrier, Georges Besançon, etc.) et de nombreux journalistes n'apercevant pas Garros !

Il va arriver tranquillement avec ses bagages et son Verascope (appareil de photo à deux oculaires).

Meeting d'octobre 1913 à Marseille

Après le Grand prix des lacs à Côme Garros va directement à Marseille accompagné de Marcelle Gorge afin de participer à un meeting organisé par Manselon.

« Je ne perds jamais une occasion d'aller à Marseille

Le soleil de la Canebière, avec ce bruit particulier, cette animation bariolée qui est de l'exubérance, non de la fièvre, me dilate et me repose....

Un départ pour Marseille me donne des joies d'écolier en vacances... »

Le meeting fut perturbé par l'arrivée du président Poincaré de retour d'Espagne à Marseille qui paralysera la circulation des tramways.

Poincaré recevra Garros et Legagneux qui étaient allés en vol de patrouille survoler l'escadre le 13 octobre , dans un but promotionnel, saluer l'escadre officielle.

Le Président de la République félicitera Garros pour sa traversée de la Méditerranée et lui annoncer qu'il allait être nommé chevalier de la Légion d'Honneur.

Le rallye aérien de Monaco (avril 1914).



L'International Sporting Club de Monaco avait organisé en 1912, puis en 1913, les premiers meetings d'hydravions.

Le rallye aérien, programmé pour 1914, était une entreprise d'une autre dimension, entrant dans le cadre des grandes courses internationales. Il devait compter sept itinéraires, tous égaux en kilométrage. Un même pilote était tenu de parcourir en entier le rallye, soit sur un appareil mixte, soit sur deux appareils de même marque, à son gré. Les parcours avaient tous un kilométrage au-dessus de l'eau. Toutes les escales étaient autorisées en dehors des escales obligatoires, et dans le parcours au-dessus de la Méditerranée, les concurrents avaient le droit de partir des ports existants ou de la pleine mer.

Cinq itinéraires sur sept passaient par Marseille. Ils atterrissaient au parc Borély, puis après avoir fait monter des flotteurs, ou changer d'appareil, les repartaient depuis la plage en face du parc.

L'épreuve était dotée de prix importants. 75.000 francs au total. 25.000 francs offerts à l'aviateur qui réalisera le meilleur temps de tous les itinéraires. 10.000 francs attribués au deuxième, et 5.000 francs au troisième. D'autre part, et pour chaque itinéraire, le meilleur temps devait recevoir 5.000 francs de prix.

A Marseille, la Chambre Syndicale de l'Automobile et de l'Aviation, dont le Président était alors M. Platier avait fait en sorte de faciliter le « transit » des aviateurs, entre deux étapes.

Le parc Borély avait été aménagé en montant huit hangars en toile.

Dans certains hangars il y avait en dépôt des appareils de type hydro-aéroplane, envoyés par certains pilotes (l'allemand Hirth avait envoyé un biplan Albatros).



On avait procédé également à l'éclairage du terrain, en installant un grand phare et d'autres lumières, afin de guider les pilotes. Le contrôle ne fermait qu'à huit heures du soir. La puissance du phare devant théoriquement éclairer jusqu'à 25 kilomètres de distance. Enfin, un pont avait été établi sur le ruisseau qui borde le parc Borély, du côté de la mer, afin de permettre aux mécaniciens d'amener sans difficultés les appareils sur la plage.



Départ de Garros de Marseille pour Monaco

Après sept jours de course, seul Brindjone des Moulinais avait accompli le trajet complet. L'allemand Hirth avait dû abandonner à Tamaris, où son appareil avait été victime d'un accident: il avait effectué le parcours Gotha - Tamaris, soit 1.100 kilomètres, en 11 heures 52 minutes 46 secondes.

Moineaux, sur Breguet, avait également abandonné à Tamaris, ses flotteurs ayant lâché son appareil avait sombré. Mallard était arrivé à Marseille. Verrier s'était arrêté près de Dijon.

Garros qui était reparti de Lyon le premier jour dans le courant de l'après-midi avait dû s'arrêter à Orange, victime d'une panne de moteur. Il rejoindra Marseille par le train.

Aucun autre pilote n'avait encore pris le départ, le mauvais temps étant quasi général sur l'ensemble du pays.

L'exploit viendra de Garros qui avait attendu que le mauvais temps cesse. Il va réaliser une performance de premier ordre, accomplissant le parcours en 12 heures 11 minutes 27 secondes, puis lors d'un troisième parcours entre Bruxelles et Monaco, 12 heures 27 minutes.



Pendant le Rallye aérien de Monaco, arrivant de Bruxelles Garros était allé voir son ami Niel qui venait d'acheter une « Pic Pic » (*fabriquée à Genève par la S.A. Piccard Pictet & Cie*) ; ils iront boire un porto au Bodéga ; le lendemain Garros effectuera son dernier parcours en hydroaéroplane pour Monaco, gagnant haut la main la compétition (tous ses concurrents étant surclassés ou ayant abandonné).

Dans le classement final, établi après 15 jours de compétition, deux pilotes seulement avaient effectué le parcours en moins de 24 heures :

1. - Garros, en 12 heures 11 minutes 27 secondes.
2. – Brindejone des Moulinais en 16 heures 2 minutes 28 secondes.
3. - Renaux en trois jours (sur le parcours Buc - Monaco).
4. - Verrier.
5. - Mallard.

Dernier séjour de Garros à Marseille

A son retour de captivité, Roland Garros sera nommé officier de la Légion d'Honneur le 6 mars 1918 ; il refusera à Georges Clémenceau d'être affecté au service des opérations ; malgré la raideur de ses mouvements et sa vision amoindrie, après 34 mois de camps Roland Garros veut « participer aux derniers combats » et rejoindra son ancienne escadrille qui s'appelle alors la SPA 26 après une formation au Plessis-Belleville, à Cazaux, Biscarrosse et Pau.

Auparavant pour rétablir sa santé il va venir à Marseille (*Marcelle Gorge malade restant alitée à Paris*), il écrit à Albert Niel :

« Léon Morane dit qu'il y a à Marseille deux soleils : celui du midi et toi. Justement j'ai un grand besoin de soleil et je fais des efforts désespérés d'aller vous voir tous les deux ».

Il va passer quelques jours de repos avec **« tout le paysage de soleil, de réjouissance, de bouillabaisse, d'écrevisses à la provençale et de lièvre braconné, avec des routes poudreuses et des voitures qui se renversent ».**

Avec Niel et son épouse il va effectuer des promenades en voiture au Carro, au Lavandou, à Porquerolles , manger des bouillabaises mais aussi ébaucher des projets pour « l'après-guerre », notamment en créant un « sanatorium volant » où les malades seraient guéris par des vols en avion.

Son père avait accepté d'abandonner ses affaires en Indochine pour venir le seconder dans cette entreprise.



Roland Garros est mort, en opération aérienne le 5 octobre 1918 près de Vouziers (Ardennes).

LA DISPARITION DE GARROS

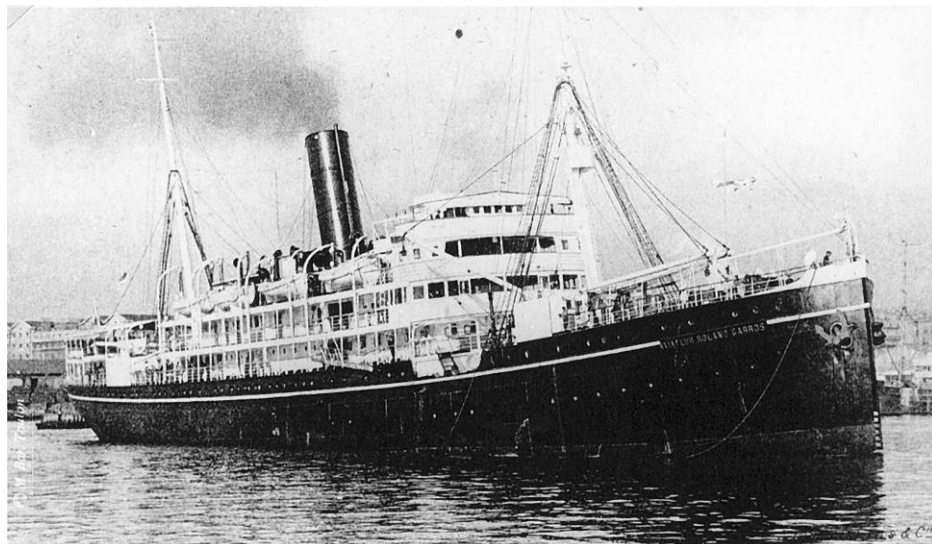
L'illustre Aviateur serait mort

Paris, 7. — L'aviation française vient de perdre l'un de ses représentants qui l'ont le plus honorée avant et pendant la guerre, le lieutenant Garros, qui, étant parti en reconnaissance au front le 5 octobre, n'est pas rentré à son escadrille.

Le capitaine de Chevin, qui, sur un autre appareil, l'accompagnait dans sa mission, n'a pu donner aucun renseignement sur les conditions de sa disparition, qui sont complètement inconnues.

De juillet 1922 à fin 1930 le paquebot des Messageries Maritimes « *Aviateur Roland Garros* », de construction allemande, reçu au titre des dommages de guerre, va assurer les lignes de l'Océan Indien.

Il reliera souvent Marseille à la Réunion ; c'est lui qui a dû transporter la statue de Roland Garros, située près de la mer à Saint Denis de la Réunion ?



Bateau des Messageries Maritimes « Aviateur Roland Garros »

