

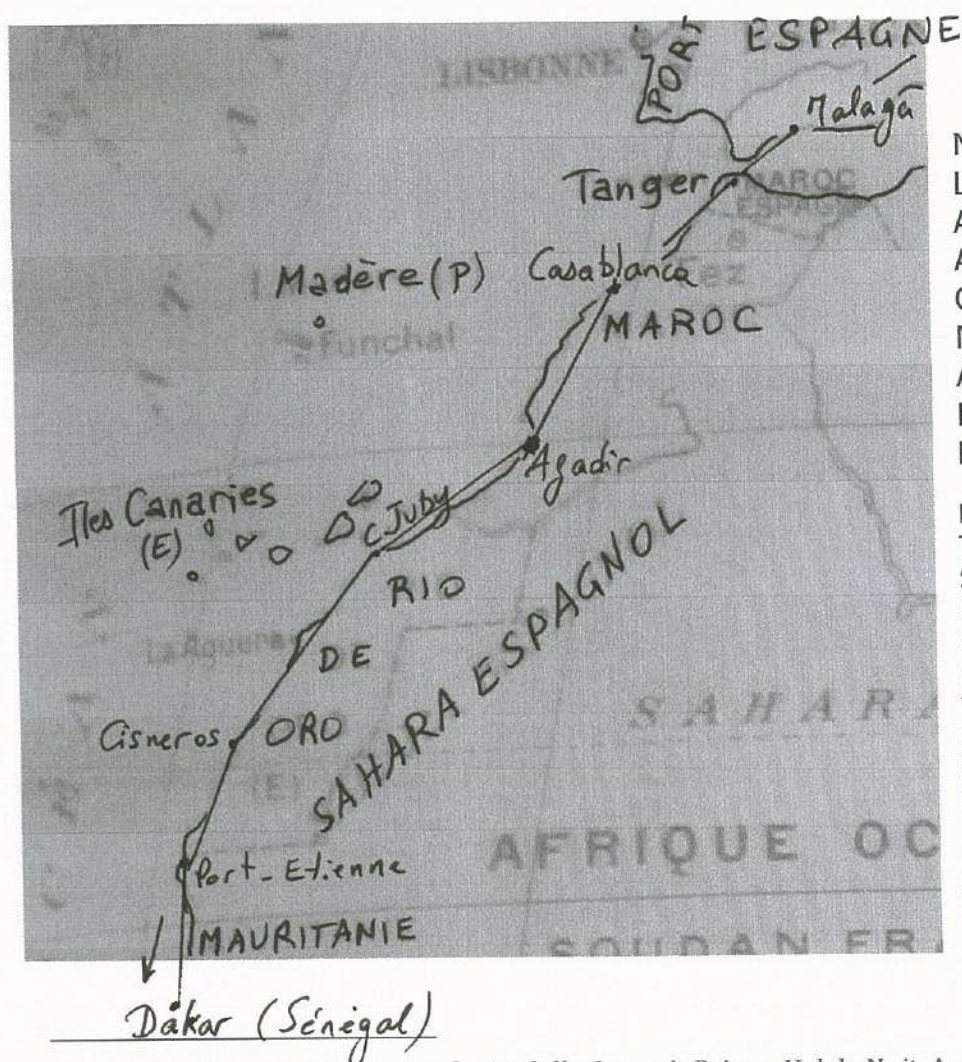
Juby

Antoine de Saint-Exupéry / Laurent Contamin

© Laurent Contamin – SACD / Production : Cie Fond de Scène

d'après **Terre des Hommes, Lettre à un Otage, Pilote de Guerre** et autres écrits¹

Dossier pédagogique



Lexique

Maure
Latécoère
Aéropostale
Aérolithe
Gravitation
Miliciens
Anarchistes
Messerschmitt
Epitaphe

Dissidence
Treillage
Saline
Pluviomètre
Directions cardinales
Lazaret
Terrasse de Babylone
Borne kilométrique
Ersatz
Lamelles de microscope
Fennec
Ignifugé
Tyrol
maraudeur
candélabre

¹ Correspondances, Courrier Sud, Citadelle, Le petit Prince, Vol de Nuit, Agenda, Reportages, Carnets, Articles, Ecrits de Jeunesse, Ecrits de Guerre...

REPERES CHRONOLOGIQUES

1900 : 29 juin : naissance à Lyon Marie-Roger, troisième enfant du comte Jean de Saint-Exupéry, inspecteur d'assurances, et de Marie de Fonscolombes. Ascendances limousines du côté paternel, provençal du côté maternel.

1904 : voyage sur une locomotive, rêves sur les premiers vols d'aéroplanes, invention d'une bicyclette-avion.

1909 : Antoine entre comme externe surveillé au collège jésuite de Notre-Dame de Sainte-Croix. Elève irrégulier tant en travail qu'en conduite, il y restera jusqu'en 1914.

1912 : L'apprenti latiniste traduit en cachette Jules César ...pour savoir comment fonctionnaient les machines de guerre romaines. Baptême de l'air à l'aérodrome d'Ambérieu avec le pilote Védrines

1919 : échec à l'oral de l'école navale. Inscription aux beaux arts, section architecture.

1921 : service militaire au 2ème régiment d'aviation de Strasbourg. Brevet civil le 17 juin à Rabat (Maroc) où l'élève-officier a été affecté.

1922 : Brevet militaire le 10 octobre à Istres et promotion au grade de sous-lieutenant de réserve. Groupe de chasse du 33ème régiment d'aviation.

1926 : publication du *Navire d'argent* d'une nouvelle, *l'Aviateur*, première version de *Courrier Sud*.

1927 : Au printemps, Saint-Exupéry, pilote de ligne, assure les courriers Toulouse-Casablanca et Dakar-Casablanca dans l'équipe des pionniers Vacher, Mermoz, Estienne, Guillaumet, Lescrivain. Chef de poste à l'aérodrome de Cap Juby.

1928 : Cours supérieurs de navigation aérienne à Brest. Obtention du brevet.

1930 : Chevalier de la Légion d'honneur au titre de l'aéronautique civile pour les exploits à Cap Juby. *Vol de Nuit*.

1931 : mariage avec Consuelo Suncin qu'il a connue à Buenos Aires. Reprise de service sur la ligne Casablanca-Port-Étienne, liaison des courriers France-Amérique du Sud.

1929 : Buenos Aires. Il est nommé directeur de l'exploitation de la Compagnie Aeroposta Argentina. Il retrouve ses camarades de la ligne France-Maroc : Mermoz, Reine et Guillaumet.

1932 : Pilote d'essai chez Latécoère, pour les hydravions.

1935 : reportage à Moscou pour Paris-Soir. Pour des conférences, sous l'égide d'Air-France, décevant "tour de France" à bord d'un Simoun, tentative de raid Paris-Saïgon. Atterrissage forcé dans le désert.

1934 : Attaché au service de propagande de la nouvelle compagnie Air France. Missions de conférences, en France et à l'étranger.

1936 : conception d'un avion à réaction. Premières notes pour *Citadelle*.

1937 : Reportage sur la guerre civile espagnole, à Carabanchel et à Madrid, pour *l'Intransigeant* et *Paris-Soir*.

1939 : publication de *Terre des Hommes*. Publication aux États-Unis sous le titre *Wind, Sand and Stars*. Mobilisé le 4 septembre à Toulouse, affecté au groupe 2/33 de grande reconnaissance.

1940 : offensive allemande. repli de l'escadrille à Orly. 17 juin : débâcle. Le groupe 2/33 est envoyé à Alger. Démobilisation. Retour en France (zone libre). Voyage à Paris puis départ pour le Portugal via le Maroc, et New York.

1942 : publication aux Etats-Unis de *Pilote de guerre* sous le titre *Flight to Arras*. Le livre paraît en France la même année avec seulement quatre mots censurés : "Hitler est un idiot". Il sera interdit en 1943, à la demande des occupants.- 6 novembre : débarquement allié en Afrique du Nord. - 29 novembre : à la radio de New York, Saint-Exupéry lance un appel à l'union des Français.

1943 : *Lettre à un otage, le Petit Prince*. malgré l'obstacle réglementairement insurmontable de ses quarante-quatre ans, Saint-Exupéry, grâce à l'intervention du fils Roosevelt, réussit à rejoindre à Oujda, en Algérie, son groupe 2/33 sous commandement américain. Il subit presque un nouvel apprentissage pour piloter les Lightnings. L'escadrille sera transférée en Sardaigne, à Alghero. Loisirs consacrés à Citadelle. - 14 juin : première mission de reconnaissance au-dessus de la France.- 21 juillet : mission photographique au-dessus de la vallée du Rhône, terminée par un atterrissage défectueux. Le commandant américain en profite pour appliquer le règlement sur la limite d'âge. - Août : mis "en réserve de commandement", Saint-Exupéry se morfond dans une chambre d'Alger. Il partage son temps entre les mathématiques et le manuscrit de Citadelle. Le colonel Chassin, commandant la 31e escadre de bombardement à Villacerdo (Sardaigne), obtient que Saint-Exupéry y soit affecté. Vols d'entraînement et démarches obstinées jusqu'à Naples, auprès du général Eaker, dans l'espoir de réintégrer le groupe 2/33. Promu commandant, Saint-Exupéry arrive à ses fins, mais avec l'autorisation de cinq missions seulement.

1944 : Juillet : l'escadrille est transférée d'Alghero à Bastia-Borgho, en Corse. Saint-Exupéry compte déjà huit missions au lieu des cinq accordées. Il insiste toujours pour qu'il lui en soit confié d'autres. Ses chefs songent à le désarmer en le mettant dans le secret du débarquement. - 31 juillet : dernière mission "arrachée" par faveur : c'est le lendemain qu'on doit protéger Saint-Exupéry contre lui-même grâce au fameux secret. Objectif : la région Grenoble-Annecy. 8h30 : décollage. 13h30 : pas rentré : il ne reste qu'une heure d'essence. 14h30 : Saint-Exupéry ne peut plus être en vol. On croit communément, d'après le témoignage du pasteur Hermann Korth, que son avion a été abattu par la chasse allemande au large de la Corse, à environ cent kilomètres au nord de Bastia. Mais le colonel Gavaille qui, à l'époque, commandait l'escadrille pense que Korth a confondu deux dates et que ce témoignage n'est pas décisif

Antoine est un élève distrait, peu appliqué et fantaisiste, dont l'une des occupations préférées consiste à démonter les stylos à encre, qui viennent de faire leur apparition. Ses camarades le surnomment "Tatane".

Sous les yeux de son frère fasciné, Antoine invente une bicyclette à voile, pour tenter de s'envoler dans les airs avec la force conjuguée de ses mollets et du vent.

A six kilomètres de la propriété de Saint Maurice se trouve le terrain d'aviation d'Ambérieu, où l'on expérimente la fabrication d'aéronefs. Accompagné de Gabrielle, Antoine s'y rend souvent à bicyclette pour voir voler ces énormes chauve-souris. Bien entendu, sa mère lui a interdit de monter dans une de ces drôles de machines et jusque là Antoine a tenu bon. Mais fin juillet 1912, faisant fi du veto maternel, il reçoit son baptême de l'air dans un Berthoud-Wroblewski, piloté par Gabriel Wroblewski. Ravi de son acte de désobéissance, le jeune garçon gardera un souvenir ébloui de ces brefs instants passés dans le ciel.



En septembre 1917, Antoine se retrouve interne à Paris pour préparer l'école navale. Après deux échecs successifs, saint Exupéry désormais trop âgé pour envisager une troisième candidature s'inscrit à l'école des Beaux Arts en section d'architecture. "Saint-Ex était architecte comme moi je suis dentiste". Lui même devait se demander quelquefois ce qu'il faisait au Beaux-Arts. Car son amour pour l'architecture n'était pas exactement dévorant."

Le 9 avril 1921, Antoine part effectuer son service militaire. Il est incorporé au 2ème Régiment d'aviation de Strasbourg, en tant que simple soldat de deuxième classe, chez les rampants. La vie de caserne s'avère plutôt monotone. Pour s'en échapper, Saint-Exupéry loue un appartement en ville, dans lequel il passe tous ses temps libres. Un de ses camarades, apprenti prestidigitateur, lui enseigne des tours de cartes. Il s'était inscrit à Strasbourg pour piloter, mais la base ne délivre plus cette formation. Par contre, en détournant un peu le règlement, il peut passer son brevet de pilote civil, beaucoup plus onéreux. Après de nombreuses suppliques auprès de sa mère, qui n'a qu'un très petit budget pour faire vivre les siens, il arrive à ses fins. Ainsi apprend-il à piloter à bord d'un avion civil à usage de promenade, instruit par le pilote Aéby, qui n'a jamais enseigné, le tout sur un terrain militaire où cette formation est interdite !

Une fois son brevet en poche, Saint-Exupéry est affecté au Maroc pour se perfectionner. L'idée de survoler le désert l'enthousiasme.

Rendu à la vie civile, Saint-Exupéry revient à Paris et mène, comme deux ans auparavant, une vie insouciante, d'autant plus qu'il est amoureux : il se fiance à Louise de Vilmorin, rencontrée avant son service militaire, et avec laquelle il partage des affinités littéraires. Mais la famille de cette dernière ne voit pas d'un très bon oeil le futur pilote, qui, pour la satisfaire, dit s'orienter vers une autre carrière. Il entre alors aux tuileries de Boiron. Il y passe une année mortellement ennuyeuse, comptant les minutes qui le séparent du moment où il retrouvera sa liberté. Il partage une chambre, boulevard d'Ornano, avec Jean Escot, qu'il a retrouvé par hasard, et emploie ses soirées à fréquenter les bars de Montparnasse (La Closerie des Lilas et La Rotonde) et de Saint-Germain-des-Prés (Les Deux Magots et la Brasserie Lipp).

A l'automne 1924, représentant en camions pour le compte des établissements Saurer, il commence par trois mois de stage dans les ateliers de mécanique, pour apprendre à démonter des moteurs. Début 1925, Saint-Exupéry sillonne les routes du centre de la France pour placer ses camions. "Ma vie est faite de virages, d'hôtels tous semblables et de la petite place de cette ville où les arbres ont l'air de balais. J'ai un peu le cafard, Paris est si loin. Je fais une cure de silence." Cette vie monotone le lasse et c'est de lui-même qu'il quitte Saurer à la fin de la même année, n'ayant réussi à vendre qu'un seul camion. Ses fiançailles rompues, sans but réel, il est très démoralisé.



Saint-Exupéry cherche toujours un travail rémunérateur car il pense qu'écrire est avant tout le résultat de l'expérience. En entrant à la Compagnie Aérienne Française, il passe son brevet de pilote de transports et gagne sa vie en promenant des passagers au-dessus de Paris. Le 14 octobre 1926, Antoine est convoqué à l'aéroport de Toulouse-Montaudran. Il débute sa carrière chez Latécoère en tant que mécanicien. Après un test de pilotage jugé sans brio, Saint-Exupéry commence les vols d'essai sur des avions Bréguet. En intégrant la compagnie, il trouve enfin un idéal : tout sacrifier au courrier, passer coûte que coûte quel que soit le temps, se sublimer soi-même pour être à l'heure. Saint-Exupéry qui n'est pourtant pas un lève-tôt, apprécie les départs au petit matin et l'ambiance de solidarité autour du pilote. Pendant six mois, il assure les courriers de la ligne Toulouse-Casablanca, puis Casablanca-Dakar.

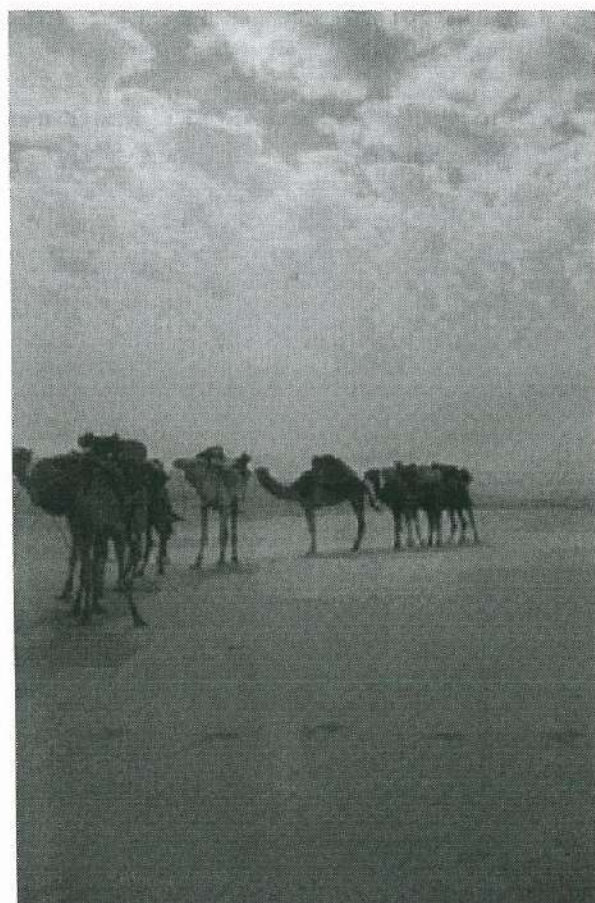
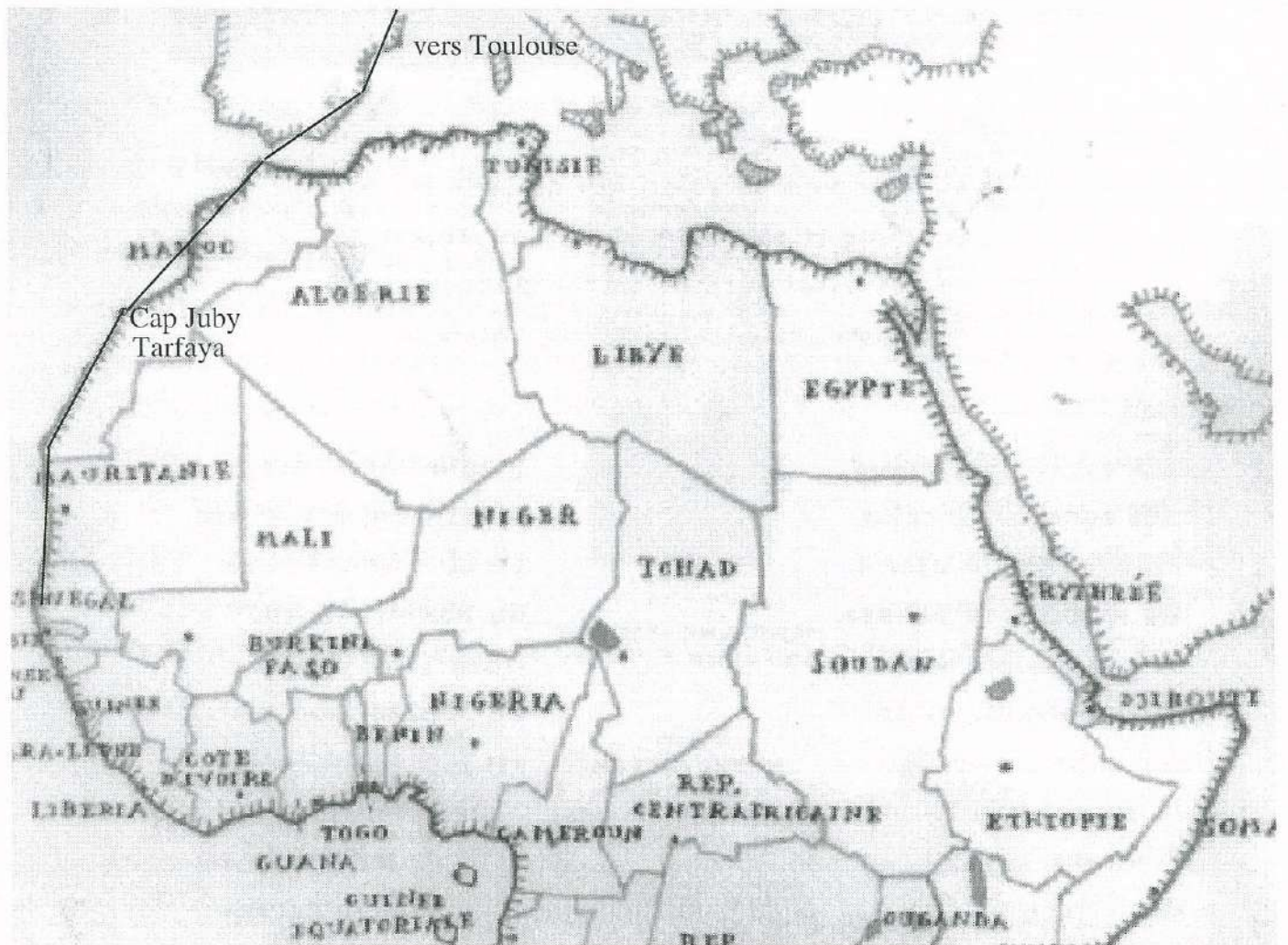
Après une année au service du courrier Port-Etienne, Cap Juby, Villa Cisneros, Dakar, le 19 octobre 1927, Saint-Exupéry est nommé chef d'aéroposte à Cap Juby. Cap Juby est une escale stratégique sur la ligne du courrier Toulouse-Dakar. Les Bréguet 14, qui n'ont pas une autonomie suffisante pour faire le trajet en une seule traite, s'y posent pour se ravitailler en carburant. Mais Cap-Juby est aussi un territoire espagnol, tenu par le colonel de la Peña. En y envoyant Saint-Exupéry, Daurat escompte que l'hidalgo verra en ce dernier un pair et non un espion. La mission de Saint-Exupéry consiste à établir un lien entre les Maures et les espagnols. Il doit surtout entrer en relation avec les tribus dissidentes, les Aït Oussa, les Aït Gout et les redoutables R'Gueibat, qui tirent sur les avions du courrier, capturent les pilotes, qu'ils ne libèrent que moyennant rançon, ou quelquefois les exécutent. Quelques mois après le départ de Saint-Exupéry, Joseph Kessel fait escale à Cap Juby. Il donnera une description hallucinante de cet avant-poste du désert peuplé de fantômes qui tuent le temps en jouant aux osselets. Frontière minuscule entre deux immensités, l'océan d'un côté et le désert de l'autre, entouré de tribus plus ou moins pacifistes, le fort représente le seul point "civilisé" au milieu de nulle part. Et pourtant Saint-Exupéry est heureux loin des vanités du monde.



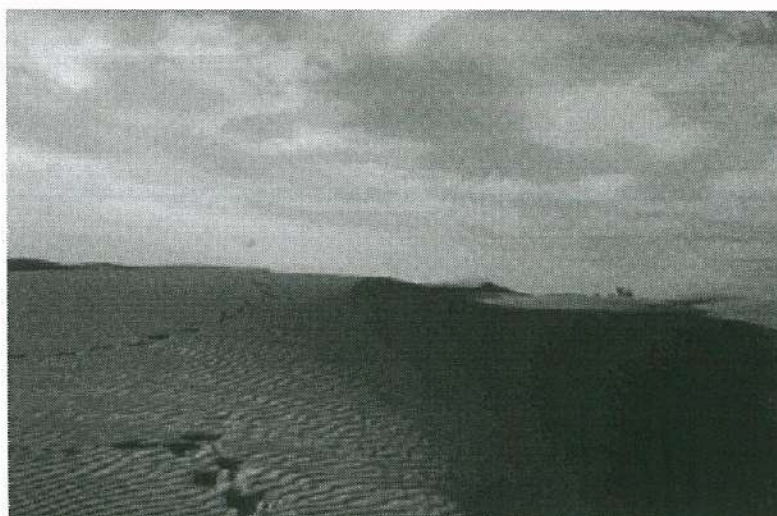
L'EUROPE



Premiers courriers assurés par Saint-Exupéry pour la Compagnie Latécoère
Liaison Toulouse-Casablanca / Casablanca-Dakar



Entre juillet et novembre 1928, Saint-Exupéry effectue quatre sauvetages : celui du pilote Riguelle, dont l'appareil sera dépanné grâce à un chariot fabriqué sur place et tiré par des dromadaires ; celui de Reine et Serre, retenus prisonniers pendant quatre mois par des tribus maures ; celui du lieutenant espagnol Vallejo et de son interprète ; celui enfin de Vidal, envoyé pour le remplacer. Saint-Exupéry rentre en France en mars 1929 avec "un bouquin de cent soixante-dix pages dont il ne sait que penser". Le livre paraîtra en juillet 1929 sous le titre de *Courrier Sud*. Sur le bateau qui le ramène à Marseille, Saint-Exupéry a déjà la nostalgie du désert. "J'ai vécu trois années dans le Sahara. Quiconque a connu la vie saharienne, où tout en apparence n'est que solitude et dénuement, pleure pendant ces années-là, comme les plus belles qu'il ait vécues."



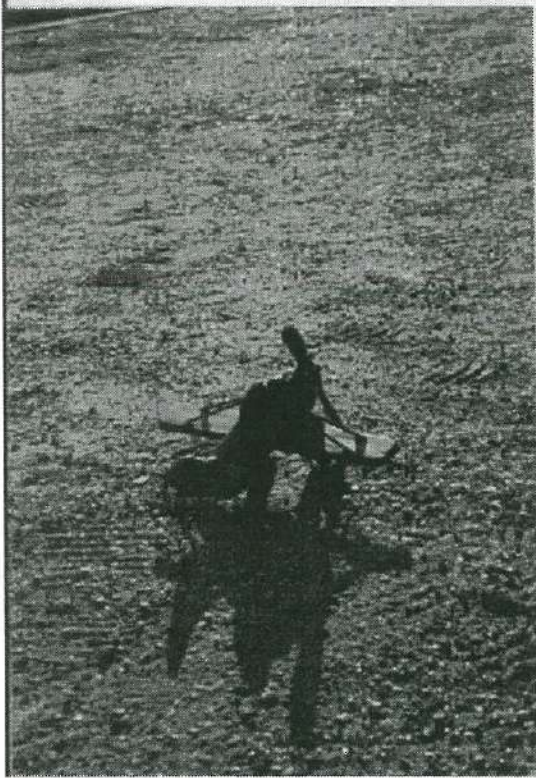
En septembre 1929, il est invité à rejoindre en Argentine Mermoz et Guillaumet qui, sous la direction de Didier Daurat, travaillent à la mise en service des lignes postales aériennes. En quittant la France, en octobre 1929, Saint-Exupéry est angoissé comme à chacun des changements de sa vie. Il n'aime pas vraiment l'inconnu et aurait souhaité que pour le soutenir, tous ses amis l'accompagnent au bateau.



Saint-Exupéry n'aime Buenos Aires, qu'il trouve sans intérêts, et se console en pilotant. Il crée la ligne de Patagonie entre Comodoro Rivadavia et Punta arenas, point le plus méridional de la cordillère des Andes, fait des tournées d'inspection, des vols de reconnaissance, des raids jusqu'en Terre de Feu. Jamais il n'a autant volé. Les paysages qu'il découvre l'enchantent : les Andes et leurs pics enneigés succèdent à la Pampa où de minuscules villages lui font ressentir la petitesse de l'homme au milieu de ces immensités. Entre deux missions, il s'est remis à écrire. "Maintenant, j'écris un livre sur le vol de nuit. Mais dans mon sens intime, c'est un livre sur la nuit (je n'ai jamais vécu qu'après neuf heures du soir)."

Pendant plusieurs années, Saint-Exupéry pilote de façon intermittente. En 1932, reprenant du service à l'Aéropostale (qui avait été mise en liquidation judiciaire suite à un scandale politico-financier), il navigue entre Marseille et Alger. Il part ensuite pour le Maroc, où il convoie le courrier jusqu'à Dakar et retrouve le plaisir des traversées en solitaire. En 1933, il pose sa candidature à la fondation d'Air France mais il est évincé par certains pilotes, jaloux de sa célébrité. Il y entrera quand même l'année suivante, au service de la Propagande.

En novembre 1935, accompagné de Jean Prévot, son mécanicien, et de Jean-Marie Conty, chargé de mission à Air France, Saint-Exupéry donne une série de conférences sur les débuts de l'Aéropostale. Les trois hommes parcourent 11 000 kilomètres autour de la Méditerranée à bord du Caudron-Simoun F-ANRY que Saint-Exupéry s'est offert.



En 1934, Saint-Exupéry écrit plusieurs articles pour *Air France Revue*, dont un seul sera signé de son nom. Fin avril 1935, il part couvrir pour *Paris-Soir*, un reportage sur les cérémonies du 1er mai à Moscou. Accueilli de façon grandiose, il comprend les équivoques du système stalinien lorsque, n'ayant pas de laissez-passer, il se voit interdire l'approche de la Place rouge. Il doit déjouer la surveillance des gardiens pour sortir de son hôtel et partir à la rencontre du peuple russe embrigadé par le parti. Six articles paraissent entre le 13 et le 22 mai 1935, relatant le voyage de Saint-Exupéry à Moscou. Hormis le premier, véritable reportage sur les défilés du 1er mai, les autres racontent ses impressions et découvertes : la description d'un wagon d'immigrés polonais et l'émerveillement de découvrir, parmi les rudes travailleurs, la frimousse d'un enfant endormi.

Les élections de février 1936 en Espagne amènent au pouvoir un Front populaire qui regroupe les partis de gauche. Le 18 juillet, des militaires menées par le général Franco tentent un coup de force : c'est le début d'une terrible guerre civile qui va durer trois ans. Les démocraties européennes optent pour la non-ingérence. Saint-Exupéry est envoyé deux fois en reportage dans l'Espagne en guerre. En août 1936, à Barcelone, il couvre les événements pour *l'Intransigeant*. Il rentre en France bouleversé par ce qu'il a vu, par le manque de respect que l'homme a pour lui-même, et réalise que, dans son pays, les factions politiques sont tout aussi haineuses. Il retourne en Espagne en 1937, à Madrid. *Paris-Soir* lui commande dix articles sur cette guerre fratricide. Hervé Mille, le rédacteur en chef, aura toutes les peines du monde à en obtenir trois, qui paraîtront fin juin et début juillet 1937. Désireux d'entrer en contact avec les républicains, Saint-Exupéry rencontre Kessel et Hemingway, eux mêmes en mission.

Après qu'il a fait l'acquisition d'un nouveau Simoun F-ANXR, un autre raid va retenir l'énergie de Saint-Exupéry : celui ralliant New York à Punta Arenas à l'extrême sud de l'Argentine : 14 000 kilomètres dont 8 500 au-dessus de la cordillère des Andes. La première escale se passe sans problèmes. Mais en quittant Guatemala City, trop chargé en carburant, l'avion s'écrase en bout de piste. "Quand on m'a retiré de l'avion, j'étais le plus gros débris." Après un coma de plusieurs jours, Saint-Exupéry, grièvement blessé, doit subir plusieurs opérations qui lui laisseront des séquelles importantes. Il s'oppose avec force à l'amputation de son bras gauche infecté par la gangrène. En convalescence à New York pendant plusieurs lois, il rédige *Terre des Hommes*, dont la traduction américaine sera *Wind, Sand and Stars*.

Capitaine de réserve, Saint-Exupéry est mobilisé le 4 septembre 1939 à Toulouse-Franczal en tant que professeur de navigation aérienne. Refusant l'offre qui lui avait été faite de travailler pour les services de l'information, il se démène pour être actif. En novembre, il est affecté au groupe 2/33 de grande reconnaissance basé à Orconte (Haute-Marne).

En mai 1940, avec la guerre éclair, les vols reprennent clairsemant les équipages qui chutent un à un : "En trois semaines, nous avons perdu dix-sept équipages sur vingt-trois... Nous sommes cinquante pour toute la France. Sur nos épaules repose toute la stratégie de l'armée française." Du Bourget, où ils se sont repliés, les pilotes sont envoyés en mission au-dessus d'Arras pour donner des renseignements qui ne seront jamais pris en compte par le haut commandement des armées. Le 22 mai, c'est au tour de Saint-Exupéry de survoler la ville ; pour cette mission, il sera décoré de la croix de guerre avec palmes et cité à l'ordre de l'armée. Ce qui frappe le plus le pilote, ce sont d'abord les centaines de chars agglutinés au sud de la ville, prêts à attaquer. Ensuite, les routes encombrées d'hommes, de femmes, de véhicules de toutes sortes qui fuient la poussée allemande : "je survole donc des routes noires de l'interminable sirop qui n'en finit pas de couler." C'est l'exode. La dernière mission de guerre a lieu le 9 juin, puis le groupe 2/33 est évacué sur Bordeaux puis Alger. Saint-Exupéry traverse la Méditerranée à bord d'un Farman rempli de passagers et de matériel. Il pense qu'une fois en Algérie il va continuer le combat, mais l'armistice ayant été signé le 22 juin, il est démobilisé le 5 août comme tous ses camarades.

Saint-Exupéry a besoin d'action. S'il ne rejoint pas le général de Gaulle à Londres, c'est qu'il ne veut pas se rallier à un homme chef d'une France libre, face à une France occupée : il estime que cette attitude divise son pays alors qu'il devrait s'attacher à rester uni face à l'adversité. Il pense que seuls les américains peuvent aider la France à sortir de cette impasse et il songe de plus en plus à rejoindre New York.

Au printemps 1941, Saint-Exupéry est invité à Hollywood par Jean Renoir, qui désire tourner un film d'après un scénario de l'écrivain, mais le projet n'aboutit pas. Trop heureux de quitter New York et l'ambiance devenue invivable de la communauté française, Saint-Exupéry, qui souffre des séquelles de son accident au Guatemala, profite de son séjour en Californie pour se faire opérer. Il entreprend la rédaction de *Pilote de guerre* pendant sa convalescence.

Depuis 1934, Saint-Exupéry a déposé huit brevets d'invention concernant l'amélioration des conditions de vols pour les pilotes. Il profite de l'hiver plutôt calme pour en faire breveter d'autres dont le télémètre. Il se rend plusieurs fois à Paris pour rencontrer le physicien Fernand Holweck, étonné de la précision des déductions intuitives d'un non scientifique.



Depuis des années se promène, dessiné sur une nappe de restaurant, sur des feuilles volantes ou dans des lettres, un petit personnage ailé ou non qui hante l'esprit de Saint-Exupéry. Image de de lui-même enfant ou des "petits Antoine" qu'il n'aura jamais ? Toujours est-il qu'à la demande de son éditeur il se lance dans l'aventure d'un livre pour enfants. Il décide d'illustrer lui-même l'histoire. Jamais satisfait, il fait plusieurs versions du personnage, demandant même à ses amis de poser pour lui, pour qu'une attitude soit le plus proche de la réalité. On a souvent voulu faire du Petit Prince, un livre à clef. S'il est vrai que l'oeuvre de Saint-Exupéry est autobiographique, pourquoi n'aurait-il pas mis dans la bouche et les attitudes de ses personnages ce qu'il a entendu ou vécu ? Prévu pour Noël 1942, le *Petit Prince* sort en librairie en avril 1943. P.L. Travers, l'auteur de Mary Poppins, écrit : "nous n'avons pas besoin de pleurer les frères Grimm quand les contes de fées comme le *Petit Prince* peuvent encore tomber des livres d'aviateurs et de tous ceux qui se dirigent par les étoiles." Dédié à Léon Werth, pour qui il avait écrit *Lettre à un otage* (1942), Le *Petit Prince* regroupe toutes les angoisses et les vérités d'un Saint-Exupéry qui utilise le biais d'un petit bonhomme pour parler de ce qui lui tient le plus à coeur.

Le 8 novembre 1942, les américains débarquent en Afrique du Nord. Les Allemands répliquent en envahissant la zone libre. Saint-Exupéry publie un appel à la réconciliation des Français dans le *New York Time Magazine* et le *Canada de Montréal*. Ce message est très mal interprété et son auteur mis au banc des accusés.

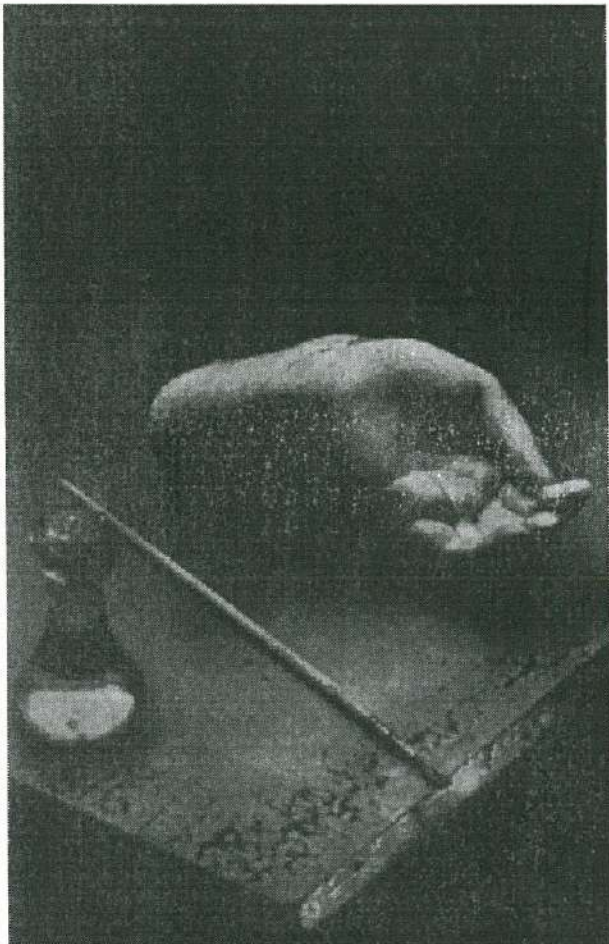
En mai 1944, Saint-Exupéry rejoint enfin le 2/33 à Alghero, en Sardaigne. Cinq missions lui sont accordées à titre exceptionnel, car on l'estime trop âgé pour piloter un lightning (la limite d'âge est de 35 ans). Il effectue la première le 14 juin, puis tout le groupe s'installe à Borgo en Corse. Le 17 juillet, il pilote à nouveau, repérant les côtes françaises où un futur débarquement américain pourrait avoir lieu. Le 31, il s'envole pour sa dernière mission ; à son retour, le général Gavoille doit lui confier la date du débarquement allié en Provence, révélation qui l'écartera des pistes d'envol. Détenteur d'un secret tellement important, il ne doit en aucun cas être capturé par les Allemands et risquer de parler sous la torture. Ayant une autonomie de vol de six heures, il décolle à 8h30. A partir de 13 heures, on attend désespérément son retour. A 14 heures, on a perdu tout espoir.



Des idées et des mots

"Seule compte la démarche. Car c'est elle qui dure et non le but qui n'est qu'illusion du voyageur quand il marche de crête en crête comme si le but atteint avait un sens."

"Tu es noeud de relations et rien d'autre. Et tu existes par toi. Tes liens liens existent par toi. Le temple existe par chacune des pierres. Tu enlèves celle-ci : il s'écroule. Tu es d'un temple, d'un domaine, d'un empire. Et ils sont par toi."



"La grandeur d'un métier est peut être avant tout d'unir des hommes : il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines."

"Un être n'est pas de l'empire du langage, mais celui des actes."

"Il n'y a qu'un seul problème, un seul : redécouvrir qu'il est une vie de l'esprit plus haute encore que celle de l'intelligence, la seule qui satisfasse l'homme. Ça déborde le problème de la vie religieuse qui n'en est qu'une forme (bien que peut-être la vie de l'esprit conduite à l'autre nécessairement). Et la vie de l'esprit commence là où un être "un" est conçu au-dessus des matériaux qui le composent."

"Il est une qualité qui n'a point de nom. Peut-être est-ce la "gravité", mais le mot ne satisfait pas. Car cette qualité peut s'accompagner de la gaieté la plus souriante. C'est la qualité même du charpentier qui s'installe d'égal à égal en face de sa pièce de bois, la palpe, la mesure et, loin de la traiter à la légère, rassemble à son propos toutes ses vertus."

"Être homme, c'est précisément être responsable."

"Ce qui sauve, c'est de faire un pas. Encore un pas. C'est toujours le même pas que l'on recommence..."

"Je n'aime pas les sédentaires du coeur. Ceux-là qui n'échangent rien ne deviennent rien. Les échanges entre les hommes n'ont de sens qu'au delà d'eux, dans cette durée qui est celle de l'homme."

"Je ne me souviendrai jamais de ton visage. Tu es l'homme et tu m'apparais avec le visage de tous les hommes à la fois. Tu ne nous a jamais dévisagé et déjà tu nous a reconnu. Tu es le frère bien aimé, et à mon tour je te reconnaitrai dans tous les hommes."

"Toujours le même mythe...Abandonne, renonce, souffre, lutte, franchis les déserts de la soif et je te conduirai à l'épanouissement de toi même."

"Seul l'Esprit, s'il souffle sur la glaise, peut créer l'homme."



"On ne découvre pas la vérité, on la crée. Vers quoi suis-je conduit ? Vers rien. C'est à moi de pétrir cette pâte qui est mienne sans rien en perdre. Ce que vaut un homme, c'est tellement ce qu'il devient. Moi, je ne sais pas ce qu'il est, c'est la direction qui est créatrice."

"Ça c'est impressionnant l'âge d'un homme! Ça résume toute sa vie. Elle s'est faite lentement la maturité qui est sienne. Elle s'est faite contre tant d'obstacles vaincus, contre tant de maladies graves guéries, contre tant de peines calmées, contre tant de désespoirs surmontés, contre tant de risques dont la plupart ont échappé à la conscience. Elle s'est faite à travers tant de désirs, tant d'espérance, tant de regrets, tant d'oublis, tant d'amour. Ça représente une belle cargaison d'expériences et de souvenirs l'âge d'un homme."

"La liberté n'est plus le choix d'un article standard, dans l'ordre d'une similitude universelle. L'esprit s'il veut donne une forme au monde."

LA FIN TRAGIQUE DU "MAXIME-GORKI" (Un sens à la Vie : Reportages)

Le *Maxime-Gorki*, le plus grand avion du monde, s'est effondré. Il se préparait à atterrir devant la ligne de descente quand un avion de chasse l'emboutit à plus de quatre cents kilomètres à l'heure.

Les uns disent que celui-ci percuta l'aile et les autres le moteur central et tous l'ont vu s'abattre, foudroyé. Puis, ailes, moteurs et fuselage se divisèrent dans un épanouissement noir avec une sorte de lenteur. La vitesse de chute, elle même, parut mesurée. Les spectateurs eurent l'impression d'assister à une glissade vertigineuse ou au naufrage presque solennel d'un navire torpillé.

L'appareil pesant quarante-deux tonnes s'abattit sur une maison de bois qui fut écrasée et incendiée et dont les occupants périrent. Onze hommes d'équipage, dont le grand pilote Jouroff, et trente cinq passagers périrent aussi.

Cette catastrophe aérienne fait quarante-huit victimes. Le *Maxime-Gorki*, orgueil de la flotte aérienne russe, avait soixante-trois mètres d'envergure, trente-deux mètres de long. Ses huit moteurs, dont six placés dans l'épaisseur des ailes, avaient une puissance de sept mille chevaux. La vitesse de croisière était de deux cent soixante kilomètres. Il transportait dans le ciel un gigantesque haut-parleur et sa voix, descendue des nuages pour ceux qui l'écoutaient du sol, couvrait le grondement de ses huit moteurs.

La veille même de l'accident, j'ai volé à bord du *Maxime-Gorki*. C'était le premier étranger admis à cet honneur. C'était le dernier... On m'avait fait attendre l'autorisation nécessaire bien longtemps et l'après-midi, quand je n'espérais déjà plus, elle me parvint. Je m'installai dans le salon situé à l'extrême avant de l'appareil et j'assistai de là au décollage. La machine s'ébranla puissamment, et je sentis ce monument prendre vite dans l'air son assise de quarante-deux tonnes et je fus surpris de l'aisance du décollage.

Tandis que nous virions de bord dans la direction de Moscou, je fus me promener. Je puis parler de promenade puisque je visitai en vol onze compartiments principaux dont la liaison était assurée par un réseau de téléphones automatiques ; un système de tubes pneumatiques doublait encore le téléphone pour assurer la transmission des ordres écrits. Les dimensions de l'appareil paraissaient d'autant plus géantes que les cabines étaient distribuées non seulement le long du fuselage, mais aussi dans l'épaisseur des ailes. Je m'aventurai donc dans le couloir central de l'aile gauche et j'ouvris une à une les portes qui donnaient sur lui. C'étaient soit des cabines, soit de véritables chambres des machines où chaque moteur était logé séparément. Un ingénieur me rejoignit et me fit visiter la centrale électrique. Outre la T.S.F., le haut-parleur et les dispositifs de démarrage, elle alimentait en courant les quatre-vingt sources de lumière de l'avion d'une puissance totale de douze mille watts.

Après un quart d'heure de visite dans cette machine où j'étais aussi enfoncé que dans le ventre d'un torpilleur, je n'avais pas revu la lumière du jour. Je baignais dans l'interminable et pesante vibration des moteurs. Je croisai des téléphonistes, j'apercevais des lits dans les cabines, je rencontrais des mécaniciens en treillis bleu. Ma surprise fut complète lorsque je découvris, bien isolée dans son bureau, une jeune dactylographe qui travaillait...

Je reviens à la lumière. Moscou tournait lentement sous l'avion. Le commandant du bord installé dans un coin du salon, téléphonait je ne sais quels ordres à ses pilotes. Le poste radio lui transmettait des messages par tubes pneumatiques, et cela donnait une impression de société complexe, de vie organisée que je n'avais jamais vécu en vol.

Je m'enfonçai alors dans mon fauteuil et fermai les yeux. Je recevais à travers le dossier le massage des huit moteurs. Je sentis ruisseler en moi, des pieds à la tête, cette vie ardente. Je revoyais cette centrale électrique débiter la lumière et je me souvenais des chambres-moteurs brûlante comme des chambres de chauffe. Je rouvris les yeux.

Une grande baie du salon versait une clarté bleue, et j'assistais comme du balcon d'un hôtel luxueux à la lointaine vue de la terre. Cette unité de l'avion moyen, où le poste de pilotage, les instruments de bord et la cabine des passagers ne forment qu'un, était ici déjà rompue. On y passait du domaine de l'appareil à celui du loisir, du rêve.

Le lendemain, le *Maxime-Gorki* n'existait plus. Et sa perte semble considérée ici comme une sorte de deuil national. Outre la mort du pilote Jourov et des dix membres de l'équipage, les meilleurs parmi les meilleurs, outre celle des trente-cinq passagers, tous ouvriers de la fabrique Tfiagi, et qui avaient été sélectionnés pour participer à ce vol en récompense de leur travail, l'U.R.S.S. perd la

meilleure preuve qu'elle possédât de la vitalité de sa jeune industrie.

Mais quelque chose semble apaiser un peu les professionnels auxquels j'ai parlé. Et c'est une fatalité absurde qui seule a foudroyé le géant. Le drame n'est dû ni aux erreurs des ingénieurs dans leurs calculs, ni à l'inexpérience des ouvriers dans leur travail, ni à quelque faute de l'équipage. Au carrefour sanglant de sa route paisible, le *Maxime-Gorki* a été frappé pour s'être trouvé dans la trajectoire, tendue comme une trajectoire de tir, d'un avion de chasse aveugle.

A BARCELONE

L'invisible frontière de la guerre civile (Un sens à la Vie : Reportages)

Après Lyon, j'ai obliqué à gauche vers les Pyrénées et l'Espagne. Je survole maintenant des nuages bien propres, des nuages d'été, des nuages pour amateurs, où s'ouvrent de grands trous pareils à des lucarnes. Ainsi j'aperçois Perpignan au fond d'un puits.

Je suis seul à bord, et je rêve, et je me penche sur Perpignan. J'ai vécu ici quelques mois. J'essayais alors des hydravions à Saint-Laurent de la Salanque. Mon travail fini, je regagnais le coeur de cette petite ville éternellement dominicale. Une grande place, un café à musique et le porto du soir. Et j'assistai de mon fauteuil d'osier à la vie provinciale. Elle me paraissait un jeu aussi inoffensif qu'une revue de soldats de plomb. Ces jeunes filles joliment peintes, ces passants oisifs, ce ciel pur...

Voici les Pyrénées. J'ai laissé derrière moi la dernière ville heureuse.

Voici l'Espagne et Figueras. Ici l'on se tue. Ah ! le plus étonnant n'est point que l'on découvre l'incendie et la ruine et les signes de la détresse des hommes, mais bien que l'on ne découvre rien de semblable. Cette ville ressemble à l'autre. Je me penche attentif : rien n'a marqué ce tas léger de gravier blanc ; cette église que je sais brûlée brille au soleil. Je ne distingue pas ses irréparables blessures. Déjà s'est dissipée la pâle fumée qui a emporté ses dorures, qui a fondu dans le bleu du ciel ses boiseries, ses livres de prières et ses trésors sacerdotaux. Pas une ligne n'est altérée. Oui, cette ville ressemble à l'autre, assise au coeur de ses routes en éventail, comme l'insecte au centre de son piège de soie. Comme les autres villes, celle-ci se nourrit des fruits de la plaine, qui remontent vers elle le long des routes blanches. Et je ne découvre rien sinon l'image de cette lente digestion, qui, au cours des siècles, a marqué le sol, chassé les forêts, divisé les champs, étendu ces canaux nourriciers. Ce visage-là ne changera plus guère. Il est déjà vieux. Et je me dis qu'une colonie d'abeilles, sa ruche ainsi une fois bâtie, au sein d'un hectare de fleurs, connaîtrait la paix. Mais la paix n'est point accordée aux colonies d'hommes.

Le drame pourtant, il faut le chercher pour le découvrir. Car il se joue le plus souvent non dans le monde visible, mais dans la conscience des hommes. A Perpignan même, ville heureuse, un cancéreux, derrière sa fenêtre d'hôpital, se tourne et se retourne en vain pour échapper à sa douleur comme à un milan inexorable. Et la paix de la ville en est altérée. C'est bien le miracle de l'espèce humaine qu'il ne soit ni douleur ni passion qui ne rayonne et qui ne prenne une importance universelle.

Un homme, dans son grenier, s'il nourrit un désir assez fort, communique de son grenier le feu au monde.

Voici enfin Gérone, puis Barcelone, et je me laisse couler doucement du haut de mon observatoire. Et je n'observe rien ici non plus, sinon des avenues désertes. Des églises encore, qui sont dévastées, me paraissent intactes. Je devine quelque part une fumée à peine visible. Est-ce l'un des signes que je cherchais ? Le témoignage de cette colère qui a fait si peu de dégâts, si peu de bruit, et qui, peut-être, a cependant tout ravagé ? Car une civilisation tient tout entière dans cette dorure légère qu'un souffle emporte.

Et ils sont de bonne foi ceux qui disent : "Où est la terreur à Barcelone ? A part vingt bâtiments brûlés, où est cette ville en cendres ? A part quelques centaines de morts parmi douze cent mille habitants, où sont ces hécatombes ?... Où est cette frontière sanglante, par dessus laquelle on tire ?..."

Et, en effet, j'ai vu des foules paisibles qui circulaient sur la Rambla, et, si je me heurtais parfois à des barrages de miliciens en armes, il suffisait souvent, pour les franchir, de leur sourire. Je n'ai point trouvé d'emblée la frontière. La frontière, dans la guerre civile, est invisible et passe par le coeur de l'homme...

Et cependant, dès le premier soir, je l'ai touchée...

Je m'étais installé, à la terrasse d'un café, parmi des buveurs débonnaires, quand brusquement quatre hommes armés ont fait halte en face de nous et, dévisageant mon voisin, ont, sans parler, dirigé leurs canons vers son ventre. L'homme, le visage soudain ruisselant de sueur, s'est alors dressé, debout, et a levé lentement les bras, des bras de plomb. L'un des miliciens, l'ayant fouillé, parcourut des yeux quelques papiers, puis lui fit signe de marcher. Et l'homme quitta son verre à demi plein, le dernier verre de sa vie, et se mit en marche. Et ses deux mains dressées au-dessus de sa tête semblaient celles d'un homme qui se noie. "Fasciste", murmura une femme entre ses dents, derrière moi et ce fut le seul témoin qui osa montrer qu'il avait remarqué quelque chose. Et le verre de l'homme restait là, témoignage d'une confiance insensée dans le hasard, dans l'indulgence, dans la vie...

Et je regardais s'éloigner, les reins cernés de carabines, celui par lequel, à deux pas de moi, cinq minutes plus tôt, passait l'invisible frontière.

Un plaidoyer pour la paix (New York Times du 22 avril 1945)

Saint-Exupéry's appeal to americans read. To show his hopes for an abiding peace.

Charles Boyer, screen star and French patriot, yesterday made a plea over the Columbia Broadcasting System network for Franco-American fraternity by reading part of an essay written by his countryman, Antoine de Saint-Exupéry, French aviator and novelist, just before taking off on a flight in the present war from which he never returned.

The part read by Mr. Boyer follows :

"My American Friends : I would like to do you full justice. One day perhaps more or less serious differences will arise between us. All nations are selfish. All nations consider their selfishness sacred. It may be that your consciousness of your material power will one day cause you to take advantages which seem unfair to us. It may be that there will arise one day between us more or less serious arguments. If war is always won by believers, the peace treaties are sometimes dictated by businessmen.

But even if one day in my heart I form reproaches against the decisions of these men, these reproaches will never make me forget the nobility of the war aims of your people. To the quality of your deepest feelings I shall always pay the same tribute.

Look, my american friends, it seems to me that something new is in formation on our planet. The material progress of modern times has indeed linked mankind by a sort of a nervous system. The contact are innumerable. The communications are instantaneous. We are materially bound like the cells of the same body. But this body does not yet have a soul. This organism has not yet grown conscious of itself. The hand does not feel itself a part with the eye.

Your young men are dying in a war which for the first time in the history of the world is for them, in spite of all its honors, a confused experience of love. Do not betray them ! Let it be they who dictate their peace when the day comes ! May this peace resemble them ! This war is noble. Let their faith in progress ennoble also the peace."

Pistes de travail autour de Saint-Exupéry

Rédaction d'un article :

- réagir par rapport à un fait marquant de l'actualité ou un fait qui vous révolte
- faire un portrait ou un interview
- préparer et réaliser une enquête dans votre collège ou lycée

Travail d'expression écrite :

- En vous fondant sur un événement ou un moment important de votre vie, essayez de vous souvenir de l'enseignement que vous en avez gardé ?
- Diverses expériences peuvent être riches de sensations, d'émotions. Décrire ce que vous avez pu ressentir lors d'une expérience où le corps est physiquement impliqué (activités sportives, plongée, voyage en avion....)
- Vous êtes pilote, qu'imaginez vous, que voyez vous au travers des hublots ?
- Vous avez un ami habitant un pays où les conditions de vies sont difficiles (situation de conflit, difficultés économiques...), vous lui écrivez....

Travail à caractère historique :

- Faire un exposé sur les débuts de l'aviation
- Mettre en regard la vie de Saint-Exupéry avec une chronologie de l'histoire de France (1900-1945)



Bibliographie

Courrier Sud, Gallimard, 1929
Vol de Nuit, Gallimard, 1931
Terre des hommes, Gallimard, 1939
Pilote de guerre, Gallimard 1942
Lettre à un otage, Gallimard, 1944
Le Petit Prince, Gallimard, 1946
Citadelle, Gallimard, 1948
Lettres à sa mère, Gallimard, 1984
Ecrits de guerre, Gallimard 1994
Oeuvres complètes "La Pléiade"", Gallimard, 1994

Cahiers de Saint-Exupéry :

Tome 1,2 et 3, Gallimard, 1980, 1981, 1989.

Curtis Cate, Saint-Exupéry, laboureur du ciel, Grasset, 1994

Pierre Chevrier, Saint-Exupéry, la bibliothèque idéale, Gallimard, 1958

Hugo Pratt, Saint-Exupéry, le dernier vol, Casterman 1994

Stacy de La Bruyère, Saint-Exupéry, une vie à contre-courant, Albin Michel, 1994

Léon Werth, La Vie de Saint-Exupéry, Editions du Seuil, 1948.

Icare, revue de l'aviation française, volumes consacrés à Saint-Exuupéry : n° 69,71,75,78,84,96.

