



## UN PIONNIER, UN PILOTE, UN HEROS ROLAND GARROS

Louis Demaizière

Mardi 6 décembre 1988

Mardi 6 décembre, Louis Demaizière, Ingénieur Honoraire de l'Air, nous a présenté la vie de Roland Garros.

\*

\* \*

Le 29 juillet 1918 se déroulait aux portes de Paris, la Coupe Davis. Les trois Mousquetaires étaient là, nos champions d'alors, demeurés célèbres, Borotra, Lacoste, Brugnon et Cochet. Ce dernier allait remporter de haute lutte la dernière épreuve du simple Messieurs, contre l'Américain Tilden. Dix mille spectateurs, debout, faisaient une ovation triomphale au vainqueur dans ce stade qui portait pour la première fois le nom de "Stade Roland Garros".

Soixante ans se sont écoulés depuis et grâce à ce geste, le nom de Roland Garros, loin de s'évanouir dans la nuit des souvenirs, resplendit même au-delà des frontières, apportant son supplément de prestige à notre pays et curieusement aussi à l'homme devenu symbole d'un sport qu'il n'avait pour ainsi dire jamais pratiqué.

### **Mais alors, qui était Roland Garros ?'**

Rien ne disposait Roland Garros à une destinée exceptionnelle lorsqu'il naquit le 6 octobre 1888. C'était à Saint-Denis de la Réunion, où le père, issu d'un milieu aisé s'était inscrit au Barreau après de solides études à Paris. La mère, créole d'une grande beauté, couvait ce fils premier né et la famille ne tarda pas à s'augmenter deux ans après, d'une fille. Je ne crois pas, nous dit Monsieur Demaizière, que le chef de famille accorda trop d'importance à l'évènement qui se produisit à la même date, à savoir le décollage de l'avion du génial **Clément Ader** qui arracha du sol cette curieuse machine à vapeur de quelques centimètres, dans un parc des environs de Paris.

Ses préoccupations étaient déjà en dehors de l'Ile qui était jugée par lui trop modeste pour ses appétits de promotion. C'est donc à Saïgon, en Cochinchine que le père affirmera ses talents au Palais de Justice, tandis que son épouse alliait son rôle de maîtresse de maison à celui d'éducatrice, car il n'existait pas alors, à Saïgon, une école qui réponde aux ambitions paternelles.

C'est avec déplaisir que le papa voyait son fils, privé de compagnons occidentaux, se mêler aux enfants indigènes dont il parlera vite la langue. Il faut rapidement mettre bon ordre à cela et l'envoi de cet enfant en France est bientôt décidé. Il fera seul le voyage à 8 ans pour arriver à Paris où une place lui est réservée comme pensionnaire au Collège Stanislas. C'est peut-être dans ce continuel dépaysement et la privation de la présence d'une mère tendrement aimée qu'il faut attribuer ce repli sur lui-même et cette réserve dont Roland Garros ne se départira jamais.

Dans ce collège, Roland Garros ouvrait grand ses yeux sur cette ambiance toute nouvelle pour lui. Il aurait pu d'ailleurs y rencontrer l'élève **Georges Guynemer** ou l'élève **Charles de Gaulle**.

Rattrapant son retard, il fera trois classes en seize mois, mais une pneumonie double manquant lui faire perdre la vie, décidait le Directeur du Collège, à l'envoyer en mi-convalescence à Cannes où se trouvait une annexe du Collège. Il y demeura finalement tandis que sa mère et sa soeur, accourues, vivront à Nice avant le retour définitif du père.

Le jeune Roland Garros s'adonnera volontiers aux différents sports pratiqués au Collège, mais c'est la bicyclette qu'on lui a offerte pour ses bonnes notes qui ne cessera d'alimenter ses rêves dont l'un prend corps peu à peu avec la griserie d'une certaine vitesse : voler, voler... comme ces pilotes dont on commençait à parler.

C'est une idée qui ne va plus l'abandonner tout au long de ses études et c'est pourquoi il s'imposera une sévère discipline physique qui le fera triompher de ses ennuis de santé, même à la tête de l'équipe de football du lycée de Nice où il est venu rejoindre ses parents et y remporter la victoire.

Roland Garros passera au lycée Janson de Sailly son baccalauréat en 1906. Mais Janson de Sailly est situé à quelques centaines de mètres du Bois de Boulogne et notamment de la prairie de Bagatelle, laquelle polarise depuis quelques dimanches ses sorties à bicyclette. C'est en effet sur ce grand espace bordant la Seine que se passe de fascinants essais de machines volantes. Un Brésilien notamment, très fortuné, d'abord fanatique de ballon dirigeable, s'est fait fabriquer à l'usine Clément Bayard, au rond-point de la Défense, un hélicoptère aux hélices en bambou ainsi que de légers monoplans à moteur qu'il vient expérimenter ici avec des succès plus ou moins heureux. Quel coup de chance que cette proximité pour notre fanatique des ailes.

Seul à Paris et sans conseil, il prit une première décision, celle-ci négative, celle de ne pas faire comme papa, ce qui est le fait de bien des jeunes. Seconde décision, essayer dans la vie de vaincre son appréhension du contact avec ses semblables. Il se présenterait aux Hautes Etudes Commerciales, école d'un accès moins difficile à l'époque que Polytechnique, Centrale ou Saint-Cyr que lui préféreraient les plus forts. Il y sera reçu dans le deuxième tiers de la promotion et décrochera cette même année un diplôme de la Chambre de Commerce anglaise.

1908 : Roland Garros à vingt ans et déjà pas mal d'acquis dans la vie dont un an de licence en droit qu'il a commencée pour ne pas contrarier les désirs d'un père qui ne désarma pas quant à la situation d'avocat qu'il voudrait pour son fils.

Celui-ci songe à s'affranchir de la tutelle financière paternelle et se présente chez le constructeur d'automobile Grégoire pour lui offrir ses services. Assez heureux pour se faire engager comme vendeur, Roland Garros mettra à profit ses connaissances de telle façon que deux ans après, il inaugurerait un magasin de vente de la marque, au 6 de l'avenue de la Grande-Armée. La possession d'une voiture, ancêtre de nos voitures de rallye, lui permettrait de hanter les lieux où l'on sacrifie à ce sport si nouveau, à savoir Buc, Issy-les-Moulineaux, Bagatelle, Saint-Cyr-l'Ecole, etc. C'est là que des machines dites volantes, d'assez extravagante conception s'essayaient à quitter le sol, avec des succès divers.

Par contre, dans cette floraison de pionniers, issus de tous les milieux, qui vont assurer à la France une incontestable supériorité dans le domaine des performances aériennes, les années 1908 et 1909 vont couronner des noms demeurés dans notre histoire, tels Voisin, Bréguet, Morane, Farman et bien sûr Blériot qui, le 25 juillet 1909, réussissait l'extraordinaire exploit de traverser la Manche en avion.

Les 21 ans de Roland Garros trépigent devant ces nouvelles performances quasi journalières. Rassemblant toutes ses économies, empruntant même quelque peu, il va passer commande d'une de ces "Demoiselles" qu'il voit à Bagatelle et qui est construite en toute petite série à l'usine Clément Bayard, au rond-point de la Défense.

Arrive le jour "J" de ce printemps 1910 où la machine neuve attend son propriétaire sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux. La Grégoire de Garros s'arrête, il en descend pour voir évoluer son avion. "C'est Monsieur Audemars", lui dit le gardien du hangar. "Qu'est-ce qu'il est doué !" et Garros d'attendre le retour de cet homme-oiseau. La poignée de mains que se donneront les deux hommes scellera leur amitié qui prendra plus tard sa pleine expression sur le procès-verbal de la disparition de Roland Garros, à la colonne : "Personne à prévenir en cas d'accident", en face : "Audemars, 7 rue Lalo à Paris".

Voici donc Roland Garros s'installant dans son appareil, le cuir tendu à 10 cm du sol et se faisant répéter par Audemars les manoeuvres élémentaires. "Contact"... "Lâchez tout"... bondissement de l'avion qui s'élève aussitôt d'un mètre. Dès lors ce sera l'ascension vers le ciel et Roland Garros ne tarde pas à se trouver en l'air comme dans son élément naturel, et à devenir un maître à voler avant de recevoir son brevet de pilote en juillet 1910.

Roland Garros était en train de réaliser pleinement le rêve de sa vie, voler. La chance semble donc sourire à notre héros, ceci d'autant plus qu'un riche Canadien, John Moisant, venu en France pour passer commande d'un Blériot bi-place, va lui offrir de se joindre à l'équipe qu'il est en train de constituer pour s'exhiber aux Etats-Unis avec Audemars.

Le 31 décembre, à la Nouvelle Orléans, c'est la catastrophe : John Moisant, l'animateur, se tue sur son Blériot dans une tentative follement imprudente. Perte irréparable pour l'équipe dont la foi se réduit en même temps que le succès. Audemars et Roland Garros trouvent un échappatoire et regagnent Paris en février 1911.

Les grands journaux, à l'affût de ce qui passionne leurs lecteurs, organisent coup sur coup, l'une sur Paris-Madrid en trois étapes, l'autre sur Paris-Rome, une course de vitesse.

En 1911, débutait le circuit européen Reims-Liège-Utrecht-Bruxelles-Roubaix-Douvres-Londres-Vincennes où après toutes ces étapes, Roland Garros se trouve "coiffé" sur le poteau, de 5 petites minutes par le très chanceux Beaumont.

Il serait fastidieux de suivre la chronologie des exhibitions qui, tout au long de cette fin d'année 1911, contribuèrent à faire connaître Roland Garros comme l'un des premiers hommes volants, mais dont la popularité s'estompait avec le temps.

L'année 1911 avait été une année charnière, où l'avion jusqu'à présent **engin de sport, devenait machine au service de l'homme**. L'armée venait de jeter les yeux sur cet engin possible de reconnaissance au-dessus de l'ennemi. Le concours qu'elle lança à des constructeurs prima le **Farman biplace**.

Dans les premiers mois de 1912, Roland Garros repart avec son ami Audemars vers l'Amérique latine. C'est dans le survol des régions inexplorées de l'Amazonie qu'il trouve à la fois ce silence qu'il affectionne, et ces vues merveilleuses qui réjouissent l'amateur qu'il est de photos stéréoscopiques.

Mais lorsqu'il apprend que va se courir en Juin le Grand Prix de l'Aéro-Club de France sur le circuit d'Anjou, il reprend aussitôt le chemin de la France pour y participer. Le Ministre des Travaux Publics se trouve présent. De nouvelles marques d'avions, telles Deperdussin et Morane Saulnier voisinent avec tous les chevrons : Bréguet, Henriot, Nieuport, Farman, Esnault-Peltrie, etc. Roland Garros volera sur son Blériot de record, le plus léger. C'est devant un seul concurrent que Garros remportera le grand prix.

Roland Garros, à l'atterrissage est tombé dans les bras de son père qui a oublié ses préjugés. Il n'est plus l'éternel second. Au Secrétaire d'Etat René Besnard qui le félicite chaleureusement, il répond par un geste qui le dépeint tout entier : il fait don de son Blériot à l'Armée. Geste significatif de nature à inciter l'Etat-Major à commander des appareils de différents modèles, ce que justifiera le proche conflit, et à suggérer la création d'une école de pilotage afin de limiter les drames trop fréquents du personnel navigant militaire, cependant réduit. Le Commandant de Rose, futur créateur de l'aviation de chasse, héritera de l'appareil de Roland Garros.

L'appétit de Roland Garros n'est pas satisfait : il veut maintenant améliorer son record d'altitude. A Houlgate, le 5 septembre 1912, bravant le froid, il atteint 4 960 m, lorsque le moteur cale. Descente en vol plané. Le record est battu, mais d'une façon bien éphémère car Legagneux, sur Morane-Saulnier, le dépasse de 500 m douze jours après.

Sous couvert d'un raid Tunis-Rome qu'il annonce, et sous lequel se cache la traversée de la Méditerranée, il prépare son appareil et, le projet s'ébruitant, Louis Barthou, Chef de Cabinet du Premier Ministre, propose de détacher 3 contre-torpilleurs pour jalonner le parcours de mer. Tout va très vite désormais, presque trop vite, puisque Roland Garros se repentira, dans ses Mémoires, de n'avoir eu le temps de visiter ni Timgad, ni Carthage. Le 18 décembre 1912, c'est le départ.

Rien à signaler jusqu'à la côte de Sicile, mais une fois en vue, il se voit obligé de se poser sur la première plage qui s'offre à lui par suite d'une fuite d'essence. Le dépannage est heureusement rapide. Bientôt, il survolera Trapani, première escale prévue, puis accomplira sans défaillance les 1 000 km le séparant de Rome.

A 5 h 47, l'avion décolle, arraché du sol de mains de maître avec son chargement. Roland Garros, avec la seule boussole que lui a prêtée son ami Audemars, va devoir garder rigoureusement son cap pour arriver à bon port sans être à court d'essence. Tout va bien et la Corse est en vue. A ce moment, un éclatement se produit dans le moteur, qui crée une bosse visible sur le capot. On sut plus tard que c'était un ressort de soupape et son support qui avaient sauté, d'où cognement du moteur dû à son déséquilibre. Le bruit se fait régulier et Roland Garros se borne à ralentir le régime du moteur poursuivant sa route à basse altitude. Un vent debout se met à contrarier sa vitesse qui tombe de 125 à 100 km à l'heure.



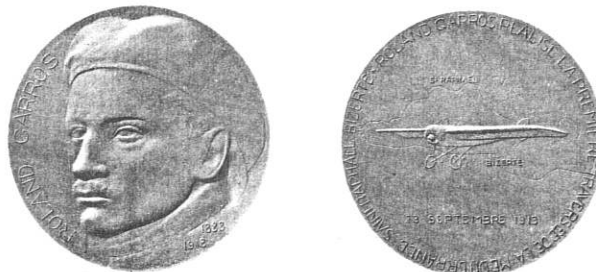
GARROS, LE HÉROS DE LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE

A 10 h 45, une dépêche le signale comme passant à la verticale de Cagliari, à la pointe sud de la Sardaigne. Il a près d'une heure de retard sur son horaire, avec, bien sûr, la consommation non prévue pour cette heure-là. Il monte peu à peu jusqu'à 3 000 mètres, profitant des ascendances, faisant du vol à voile sans le savoir. Cette économie le sauvera car lorsque Bizerte est enfin en vue, le dernier réservoir contiendra seulement 5 litres de carburant. Il n'aura consommé que 22 litres à l'heure au lieu des 25 prévus.

Trois jours après, Roland Garros, de retour à Paris, part pour Reims essayer le prototype Morane-Saulnier, cet avion "Parasol" qui sera le premier avion de chasse de la guerre 1914-1918.

Octobre 1913 qui débute avec les 25 ans de Roland Garros verra pour lui l'attribution d'une distinction inhabituelle à son âge, la Croix de la Légion d'Honneur.

Monnaie  
de Paris



En 1914, c'est avec l'uniforme de 2ème classe qu'il se rend au Château de la Malmaison pour déjeuner chez son ami Jean Ajalbert qui en est le Conservateur. De là, il part pour Buc où se crée la première escadrille d'avions "Parasol" Morane-Saulnier biplace. Celle-ci prend le nom de M.S.23 qui se couvrira de suite de gloire, ainsi qu'à Verdun en 1916, avec les célèbres Jean Navarre et Maxime Lenoir. Pour l'instant il retrouve quelques amis dont Gilbert et le Maréchal des Logis Pinsard qui devait finir Général avec 27 victoires aériennes, après une évasion retentissante.

On était encore au balbutiement dans la manière d'utiliser la force aérienne en l'air comme au sol. Nous possédions davantage d'avions que les Allemands qui avaient placé leurs atouts dans ces monstrueux dirigeables qui avaient nom "Zeppelin" et qui tentèrent dans les premiers jours du conflit des irruptions dans le ciel parisien.

Le 16 août, Roland Garros campe avec son escadrille sur le plateau de Malzéville, près de Nancy. Il y rencontre en cours de mission plusieurs avions allemands sur lesquels il voudrait tirer, mais se trouve gêné par les angles morts dus au champ de l'hélice en rotation. C'est ainsi que lui vient l'idée du tir à travers l'hélice.

Ce problème se révélait en effet crucial car on avait jusqu'à présent envisagé que l'utilisation de l'avion en reconnaissance au delà des lignes, et non comme destructeur d'appareils ennemis.

Roland Garros proposa de synchroniser le moteur avec la mitrailleuse, évitant le tir pendant le passage de l'hélice et de placer, de plus, un déflecteur de balles sur la partie d'hélice qui pourrait être touchée. Morane, mis au courant, fait rappeler Roland Garros à l'usine pour mettre au point un tel projet. Les expériences se succèdent devant des officiers techniciens qui restent sceptiques au vu des premiers résultats. Leur chef, le Général Barrès, incite Roland Garros à poursuivre et c'est aux approches de Noël que le succès vient récompenser ses efforts.

Roland Garros tient à repartir pour le front et on lui assigne une place à l'escadrille M.S.26. Il va remporter en huit jours deux victoires, dont une sur un biplan qui s'abat en flammes sous ses yeux, "spectacle épouvantablement tragique" dira-t-il. Le 18 avril 1915, nouvel "Albatros" abattu par lui près de Langemark en Belgique. Dès lors on ne reverra plus Roland Garros pendant trois ans.

En fait, son moteur s'était arrêté au delà des lignes françaises, près de Courtrai. Roland Garros avait trouvé un champ pour se poser en vol plané, il avait mis le feu à l'appareil et s'était enfui aussitôt vers une ferme proche où des paysans francophiles lui avaient fourni des vêtements civils. La nuit allait tomber, rendant sa fuite plus propice, quand les fantassins allemands à ses trousses finirent par le découvrir caché derrière un épais buisson d'épines, le corps à moitié enfoui dans l'eau d'un fossé.

Le célèbre constructeur allemand Fokker déclarera par la suite : "le feu n'avait pas entièrement consumé l'avion et son secret nous fut alors révélé"...

Perte doublement cruelle, car en dehors de la privation d'un pilote et combattant hors classe, le procédé de tir à travers l'hélice fut rapidement exploité par les Allemands et même très amélioré.

Pour Roland Garros, c'est presque trois ans de captivité qui l'attendent et qui constitueraient à elles seules un thème de roman d'aventures. Roland Garros n'a qu'une pensée, un seul souci : s'évader de la forteresse où il est enfermé à Zorndorf. Il occupe quelque peu de son temps à écrire ses Mémoires, qui nous sont restées.

En 1915, après avoir creusé durant six mois, avec quelques camarades dans la confiance, une galerie souterraine de 140 m de longueur qui lui permettrait de s'évader et de gagner Stettin sur le Baltique, il est trahi.

Les six mois qui suivirent furent particulièrement durs. Au cours de ce terrible hiver 1917, tout sera prêt pour recommencer, cette fois par en haut, avec une perche et une échelle télescopique de fortune. Voilà qu'on apprend que, cédant aux remontrances du Gouvernement français, le camp est dissous et ses hôtes évacués en Silésie à Gnadenfrel.

Tout est à recommencer...! Ici, nouvel essai d'évasion par un tunnel souterrain, nouvel échec, et, cette fois, transfert de Roland Garros le 22 avril 1917 au "Kavalier Sharnhorst", la forteresse de Madgebourg, véritable camp de représailles, avec fouilles et contrôles toutes les deux heures. Une bonne surprise cependant, Roland Garros y trouve Marchal, celui-là même qui survola Berlin l'an dernier et dont il entendit de sa prison le bruit du moteur. Marchal était également puni pour avoir tenté de s'évader avec un capitaine anglais.

Malgré le traitement qui veut abattre leur moral et ruiner leur santé, les deux Français vont réussir l'impossible pour s'évader, ceci grâce à la parfaite connaissance qu'a Marchal de la langue allemande.

Le 15 février 1918, à la nuit, deux officiers allemands sortent de la forteresse en se présentant à la première grille qui leur est ouverte sans difficulté. A la seconde, l'un d'eux s'indigne que des officiers soient obligés de produire en permanence des papiers et ils passent outre à la demande de la sentinelle qui n'ose rien dire... Arrivés aux barbelés, une autre sentinelle vertement réprimandée voit les deux officiers les franchir en poursuivant une conversation animée par un seul commentateur car Roland Garros ne connaît pas un mot d'allemand... Les voilà libres car vous avez deviné qu'il s'agit de Roland Garros et de Marchal. Avec difficulté ils atteignent la Hollande.

Fin février 1918 : voilà Roland Garros en France, mais dans quel état. La flamme est demeurée intacte, même passion du vol dont la privation a été une telle pénitence pour lui.

Roland Garros, l'esprit toujours en éveil, se renseigne sur les nouveaux matériels. Disparues les frustes machines de 1915, que de progrès dans les nouveaux avions, diversifiés suivant leur utilisation : chasse, reconnaissance, bombardement. Pour la chasse qui l'intéresse spécialement après le Bébé-Nieuport utilisé jusqu'en 1916 avant la synchronisation du tir, le SPAD, trapu, avec ses deux mitrailleuses, et son canon faisant corps avec l'appareil.

Roland Garros voudrait tout de suite repiloter. Force lui est cependant de constater que sa vue le trahit quelque peu. On voudrait le dissuader de retourner en escadrille. Clémenceau le reçoit, lui donne l'accolade et veut le persuader que ses compétences seront plus utiles à l'arrière. Peine perdue. A l'Aéro-Club de France, le Ministre et ses amis lui font fête. Mais de voir à ses côtés ces grands As à l'uniforme constellé de palmes, accroit encore sa hâte de revenir au combat.



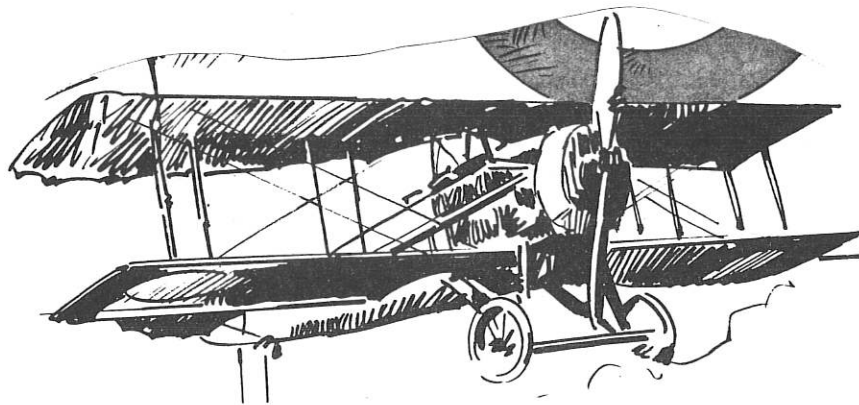
Le 6 mai 1918, on lui décerne les insignes d'Officier de la Légion d'Honneur.

Quelques mois ont passé. Après une brève convalescence et une période d'instruction au camp de tir aérien de Cazaux, Roland Garros se retrouve à la SPA.26.

Le 4 octobre 1918, à la veille de ses trente ans, Roland Garros montera dans son avion pour la dernière fois.

Le 12 octobre 1918 les troupes françaises vont libérer Vouziers et trouver dans le cimetière de Saint-Morel, tout proche, une tombe toute récente surmontée d'une croix portant l'inscription "Lieutenant Roland Garros - 5 octobre 1918". Un monument très sobre rappellera plus tard son lieu de sépulture.

Monsieur Demaizière conclut ainsi : "Sépulture, mais pas oublié. Des rues de France, des livres, un stade, une pièce de monnaie française, un timbre-poste et, si vous le permettez, ces quelques mots se rejoignant pour s'incliner devant la mémoire d'un Chevalier de l'Air et d'un Grand Français qui nous rappelle à tous, petits et grands, la fière devise qui aurait pu être sienne "Osez"".



A la fin de cette conférence illustrée par de nombreuses diapositives, Monsieur Fisch, ami de Monsieur Demaizière, ancien pilote de chasse de la guerre 1914-1918, nous raconta ses souvenirs et en particulier comment il abattit un avion au-dessus de Verdun.

Conférence et débat très animés !