

Roland Garros

6 octobre 1888 - 5 octobre 1918

Né sur l'île de La Réunion, il a 4 ans quand son père avocat s'installe en Cochinchine.

En 1900, âgé de seulement 12 ans, il prend seul le bateau à Saïgon pour intégrer le collège Stanislas à Paris. Victime d'une pneumonie dès son arrivée, il poursuit ses études à Cannes puis à Nice où le sport (football et cyclisme) prend une grande importance dans sa vie.

Dès 1903, il se passionne pour l'exploit des frères Wright¹ qui ont effectué un vol de 39 km sur un avion de leur fabrication, muni d'un moteur à explosion. De retour à Paris, il intègre le lycée Janson-de-Sailly où, *en 1906*, il passe avec succès son bac de philosophie et devient champion interscolaire de cyclisme sous le pseudonyme de Danlor. Il s'inscrit alors en droit et à l'école des Hautes études commerciales (HEC). Diplômé *en 1908* et passionné de mécanique, il fonde, après seulement quelques mois passés dans la firme « Automobiles Grégoire », sa propre entreprise de « voitures de sport », dont les premiers clients sont ses condisciples fortunés de Janson-de-Sailly et d'HEC.

En août 1909, il assiste à la « Grande semaine d'aviation en Champagne », et rencontre Louis Blériot² qui vient de traverser la Manche ; sa décision est prise, il sera aviateur ! Il achète alors à l'*Exposition de la locomotion aérienne* qui se tient au Grand Palais, l'appareil le moins cher, une [*Demoiselle*](#) (7 500 francs contre 30 000 francs pour un *Blériot*). En l'absence d'école de formation, Roland Garros apprend seul à piloter, sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, où il se lie d'amitié avec un autre propriétaire de *Demoiselle*, Edmond Audemars³.

Il obtient le *19 juillet 1910* son brevet de l'Aéro-Club de France (n° 147). Il intègre ensuite la troupe du Moisant Circus, une équipe d'aviateurs pratiquant des exhibitions aux Etats-Unis, en Amérique du Sud et en Europe. A son retour en France, il s'essaye avec plus ou moins de succès à toutes les épreuves aériennes qui voient le jour et tente de battre des records.

Ainsi, le *4 septembre 1911*, il décolle de la plage de Cancale et bat le record mondial d'altitude en atteignant 3 910 m.

Le *5 septembre 1912*, à Houlgate, il atteint 4 960 mètres sur un avion Blériot. Son plus beau record reste cependant la traversée de la Méditerranée qu'il effectue le *23 septembre 1913* entre Fréjus

France) et Bizerte (Tunisie) - un vol sans escale de 7h53 sur un Monoplan Morane-Saulnier avec une vitesse moyenne de 101 km/h. Parti de Fréjus à 5h47 du matin avec 200 litres d'essence, il poursuit sa traversée alors qu'une pièce du moteur se détache au large de la Corse . Il juge toutefois plus prudent de se poser à Bizerte, première terre ferme tunisienne rencontrée, plutôt que de tenter de rallier Tunis. A l'atterrissage, il ne lui reste plus que 5 litres d'essence !

Cet exploit le rend très populaire et il reprend les courses aériennes à travers l'Europe. Il participe notamment à celle de Côme où il fait la connaissance de Helmut Hirth⁴, pilote autrichien avec qui il rivalise pour la victoire et qui devient son ami. Ensemble, ils visitent les usines aéronautiques européennes, d'abord en France celle de Morane-Saulnier puis en Allemagne fin juillet 1914. Les Français reviennent admiratifs de la qualité de construction allemande mais alarmés par l'ambiance berlinoise, ouvertement belliciste. Quelques jours plus tard, la guerre est déclarée.

Roland Garros s'engage *dès le 4 août 1914* « pour la durée de la guerre », alors qu'étant né dans les colonies il n'est pas mobilisé. Affecté en tant que pilote à l'escadrille Morane-Saulnier MS23 près de Nancy, il n'est question au début de la guerre que de vols de reconnaissance, éventuellement de largages d'obus ou de simples tirs au pistolet. En effet, si son ami l'ingénieur aéronautique Saulnier a déposé un brevet en *mai 1914* sur un dispositif de tir synchronisé à travers l'hélice, celui-ci s'avère peu fiable. Roland Garros a l'idée d'améliorer ce dispositif en observant chez Cocteau une photographie de Verlaine aperçue masquée/démasquée derrière les palmes d'un ventilateur. Quelques mois plus tard, *le 1^{er} avril 1915*, aux commandes de son appareil Morane, il abat son premier Albatros. Dans un premier temps les pilotes allemands ne se méfient pas de ce pilote solitaire qui leur semble inoffensif (trois avions abattus) ; *le 18 avril* Roland Garros est fait prisonnier après avoir été contraint à atterrir derrière les lignes ennemies. Son avion, auquel il a mis le feu, n'est que partiellement détruit, permettant ainsi à Anthony Fokker, constructeur d'avions pour le compte de l'Allemagne, d'étudier le système de tir et de l'améliorer pour équiper les [Fokker type E](#). L'Allemagne gagne ainsi la suprématie des airs. Prisonnier durant 3 ans, déplacé de camp en camp afin d'éviter toute évasion, Roland Garros s'évade cependant du fort de Scharnhorst avec Anselme Marchal⁵, un autre pilote *le 14 février 1918*. A leur arrivée à Paris, ils sont considérés en héros : Clémenceau en personne le convoque et lui propose un poste technique mais le pilote veut reprendre le combat. Après quelques semaines de récupération et d'instruction, il intègre la SPA 26 où avec un [Spad XIII](#) il effectue dorénavant les vols en patrouille.

Le 5 octobre 1918, en formation avec cinq autres Spad, il engage le combat avec sept Fokker : il ne rentre pas à la base et l'espoir de le retrouver vivant s'amenuise rapidement.

Le 12 octobre, les troupes françaises libèrent Vouziers et découvrent dans le cimetière une tombe portant comme indication « Lieutenant Garros Roland, 5 octobre 1918 ».

En 1928, un stade parisien, tout nouvellement construit, est baptisé du nom du pilote, à la demande d'Emile Lesieur, président du Stade français et ami de l'aviateur depuis HEC.

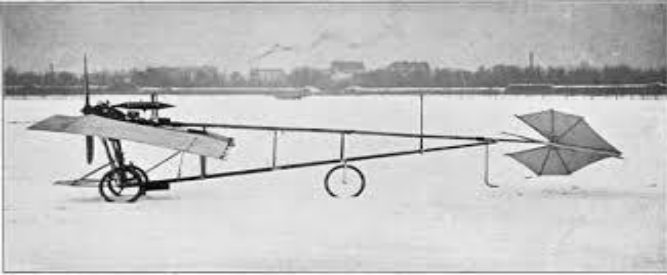


¹ **Orville (1871-1948) et Wilbur (1867-1912) Wright** : pionniers de l'aviation dont la contribution essentielle est d'avoir analysé la mécanique du virage en vol et d'avoir réalisé, en 1902, les premiers vols contrôlés grâce au couplage de la gouverne de direction et du gauchissement des ailes.

² **Louis Charles Joseph Blériot (1872-1936)** : constructeur de lanternes d'automobiles, d'avions, de motocyclettes, de chars à voile, il est un des pionniers de l'aviation française. Il effectue son premier vol en 1907, puis la première traversée de la Manche en avion le 25 juillet 1909. À la création du brevet de l'Aéro-Club de France en 1910, il obtient le n°1 (classement alphabétique).

³ **Edmond Audemars (1882-1970)** : Champion du monde cycliste puis coureur automobile, il travaille comme pilote chez Blériot. Il réalise le premier vol Paris-Berlin en 2 jours en 1912 puis Berlin-Paris en 1 jour en 1913. Il obtient en juin 1910 son brevet de Pilote (N° 100).

⁴ **Hellmut Hirth (1886-1938)** : Passionné d'automobile (conduisant et donnant des cours dès 13 ans), ce mécanicien allemand travaille pour Singer, puis Edison sur les rouleaux de phonographes. En 1908, est embauché par Edmund Rumpler et devient rapidement pilote en chef. Durant la guerre, il est instructeur de vol pour l'aéronef géant Gotha et développe des réacteurs plus puissants. Il décède des suites d'une déchirure du foie, contractée lors d'un accident d'avion durant la Première Guerre mondiale.

⁵ **Anselme Marchal (1882-1921)** : sportif reconnu avant guerre, le 21 juin 1916, il est obligé d'atterrir au milieu des lignes autrichiennes en Pologne après avoir lancé de nuit 500 tracts en allemand sur Berlin (établissant en même temps le record mondial de distance sans escale – 1 300 km). Prisonnier, il s'évade trois fois avant la dernière tentative réussie avec Roland Garros.

	<p><u>Demoiselle :</u> monoplane mis au point à Paris par le brésilien Santos-Dumont. Cet ancêtre des Ultra Léger motorisé (ULM) pèse seulement 143 kg pour 5,10 m d'envergure. Il est fabriqué en bambou et en toile de chanvre, son hélice est en bois et son train d'atterrissage constitué de fragiles roues de cycles, qui lui valent le surnom de « la tueuse d'homme ».</p>
	<p><u>Fokker E.III :</u> avion de chasse monoplane haubané allemand. Premier avion de chasse produit en série à disposer d'une mitrailleuse synchronisée tirant à travers l'hélice. Il est surnommé par les Alliés le « fléau Fokker ».</p> <p>Mise en service : août 1915 258 exemplaires construits.</p>
	<p><u>SPAD XIII :</u> avion biplane de chasse français de la Première Guerre mondiale fabriqué par la société SPAD. Version améliorée du SPAD S.VII, il possède une envergure augmentée, un moteur plus puissant et sa deuxième mitrailleuse en fait un chasseur redoutable. Il s'agit du chasseur le plus rapide de l'époque, ses ailes fines lui permettant d'atteindre une vitesse très élevée en piqué (plus de 350 km/h). Particulièrement difficile à prendre en main pour des pilotes inexpérimentés, il est redoutable entre les mains d'un pilote chevronné.</p>

Bibliographie :

Roland Garros / Jean-Pierre Lefevre-Garros. - Paris : Carrère, 1988. - 584 p.-VIII p. de planches : couverture illustrée ; 25 cm.

Bibliographie p. 573-581.

Cote: **8B 07811**

<http://centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/sport/roland-garros-sur-tous-les-fronts>