COLLECTION AIR FRANCE - SELVA / LEEMAGE

Les Grands d'Espagne

La route de l'Afrique passe par l'Espagne. Le ciel de ce pays va être conquis grâce à la volonté de deux hommes, Pierre-Georges Latécoère, l'industriel visionnaire, et Didier Daurat, le meneur d'hommes.

Quand ils débarquent de l'avion à Malaga, golfeurs, clubbers et jet-setters n'imaginent pas que l'aéroport est né là, entre mer et montagne, par le hasard et la hardiesse d'une poignée de Français. Le 9 mars 1919, Pierre-Georges Latécoère prend l'air avec l'un de ses pilotes à Alicante. La veille, ils ont volé depuis Toulouse, avec une escale à Barcelone. L'industriel est un homme pressé. Il veut l'Amérique du Sud, mais avant cela, il lui faut le Maroc et l'Afrique. Le roi Alphonse XIII lui a déjà donné l'autorisation de traverser l'Espagne. Il entend désormais obtenir le soutien du général Lyautey, résident général du protectorat français au Maroc.

En ce matin du 9 mars, la météo est mauvaise. Ils décident quand même de partir. On les attend à Malaga. Pourtant, à l'époque, nul instrument d'aide à la navigation. On navigue à vue, en suivant les fleuves, les voies ferrées, les lignes de côtes… En l'air, de grosses gouttes cognent contre les ailes entoilées. Les nuages se serrent en face d'eux comme les boucliers d'une tortue romaine. Ils doivent atterrir sur la plage de la Misericordia, à quelques kilomètres du port de Malaga. Là, les attend une petite foule d'officiels, de curieux et de passionnés de l'aviation. Inquiets, car on leur a confirmé le décollage tôt le matin d'Alicante. Les réserves d'essence ne permettant pas à l'appareil de voler plus de 3 heures et 15 minutes. On y est presque…

Soudain, au-dessus du Monte de Gibralfaro, un petit point vrombissant. L'avion de Latécoère passe au-dessus de la plage salvatrice. Mais il a beaucoup plu. D'un œil, le pilote a vu le sol détrempé et les profondes flaques. C'est la casse assurée. En faisant une boucle, il repère un terrain en friche, entre la route de Cadix et le petit village de Churriana. Le moteur hoquette déjà. Ils se posent un peu vite, en rebondissant sur le sol. « *C'est le premier jour de l'aéroport international de Malaga*, commente Joaquin de Carranza, qui s'occupe de son musée, d'instinct, dans l'urgence, ils avaient trouvé le meilleur emplacement, qui sera conservé. *L'année dernière, 13 millions de passagers se sont posés ici…* »

Au bout du champ, paresse la petite ferme de Rompedizo. Les hommes de Latécoère la louent et montent à côté un hangar. L'aéroplace de Malaga est née, et, le 1er avril 1920, la ligne postale Barcelone-Alicante-Malaga est ouverte. Aujourd'hui, le site est situé à l'extrémité sud de la piste principale. Inaccessible, car zone militaire. Derrière, brillent sous le soleil andalou les enseignes de magasins Ikea et Conforama. Sur la plage de la Misericordia, ce ne sont plus les trous d'eau qui menaceraient les roues d'un Bréguet. Mais celles-ci auraient du mal à trouver place entre les corps huilés. À la sortie de Malaga, la langue de sable est le versant populaire de la Costa del Sol. Trente kilomètres plus loin, Marbella concentre les émirs et les mannequins russes. Ici, entre deux vieilles cheminées d'usine en briques, une foule dévêtue et tatouée se déverse vers les flots. À des dizaines de kilomètres à la ronde, la côte est saccagée, meurtrie par la folle frénésie immobilière de l'Espagne des dernières décennies. Certains ont renommé la Costa del Sol, la Costa del Béton…

Le vol, un combat physique

À l'époque, la vie était moins festive dans la ferme de Rompedizo. « *Il n'y avait pas grand-chose aux alentours. Pilotes et mécaniciens vivaient beaucoup entre eux, sur un mode familial*, raconte Joaquin, de toute façon, *ils avaient un rythme éreintant.* » Parfois, les soldats des airs arrivent à s'évader. Ils peuvent alors goûter les promenades dans les jardins mauresques, les nuits longues qui commencent à l'heure où celles de France finissent. Les tavernes étroites, les chants doux et tragiques que portent les guitares. Il y a en ces terres d'Espagne un mélange de sensualité et de violence qui sied bien à leurs âmes puissantes.

Car les combats qu'ils mènent le jour sont parfois dantesques. La météorologie n'est pas une science entrée dans la vie domestique, décidant à la fois des loisirs et de l'humeur. Et les avions sont des machines héritées de la guerre. Des Bréguet 14, aux ailes fragiles et aux moteurs inconstants. Disons-le, ces drôles d'engins ne suscitent pas la confiance absolue. Un géant semble avoir bricolé ces drôles de jouets, faits de bois dur, de toile et d'un peu de ferraille. Pour actionner les gouvernes, les pilotes tirent sur de simples câbles. Ils volent visage au vent, le crâne enserré sous un casque rond, le corps sanglé dans des vestes de gros cuir, les pieds dans de larges bottes qui écrasent les palonniers. Les joues giflées de pluie, aspergées de giclées d'huile. Pas de radio. La montre et l'altimètre sont fixés sur une planchette de bois portée autour du cou, afin de limiter les vibrations. Il fait souvent diablement froid. Le vol est un combat, physique, une lutte contre-nature. Et puis, soudain, se fait l'équilibre. Quand les forces mécaniques et celles de la nature s'accordent enfin entre elles. Le pilote laisse alors aller l'avion comme un cavalier ouvre les mains pour laisser filer sa monture. Ces moments de grâce pour lesquels ils sont là. Une impression de possession du monde que seuls peuvent connaître les marins, les aviateurs ou les alpinistes.

L'Espagne ne se donne pas facilement. Les Pyrénées ne sont pas la cordillère des Andes, mais la traversée est souvent rude. Tempêtes violentes, vents rabattants, brumes traîtresses, la douceur méditerranéenne n'est pas toujours au rendez-vous. On se souvient des pages magistrales de *Terre des hommes*, quand Guillaumet apprend l'Espagne à Saint-Exupéry. Ils se sont rencontrés à Toulouse, quand Saint-Ex est entré chez Latécoère. Une amitié est née entre les deux hommes. Guillaumet est un ancien pilote de chasse. Modeste comme les vrais grands, d'un calme et d'un sang-froid inaltérables. « *Mais quelle étrange leçon de géographie, je reçus là !* écrit Saint-Ex, *Guillaumet ne m'enseignait pas l'Espagne ; il me faisait de l'Espagne une amie. Il ne me parlait ni d'hydrographie, ni de populations, ni de cheptel. Il ne me parlait pas de Guadix, mais des trois orangers qui, près de Guadix, bordent un champ :* "Méfie-toi d'eux, marque-les sur ta carte…" » Et sur la carte du pilote, les trois orangers prennent plus de place que la Sierra Nevada. Et la petite ferme de Lorca, aussi, sa fermière, ces moutons de combat au flanc d'une colline, et la jeune bergère. Magnifique allégorie de la préséance sur tout de l'Humain, qui résonne étrangement en nos heures assombries.

L'aventure de l'Aéropostale – à laquelle personne ne croyait – n'aurait jamais vécu sans ces deux hommes, Pierre-Georges Latécoère et Didier Daurat. Le premier a une vision et la volonté pour lui donner chair. On connaît sa fameuse phrase, toujours gravée sur un immeuble parisien du 79, avenue Marceau : « *J'ai refait tous mes calculs, notre idée est irréalisable. Il ne nous reste plus qu'une chose à faire : la réaliser.* » Des mots qui pourraient paraître trop grands dans la bouche de certains hommes, pas de ceux-là quand on sait ce qu'ils ont fait. Latécoère est un vrai chef : il sait s'entourer des meilleurs, sans en avoir peur. Daurat, Saint-Exupéry, Mermoz… Il n'aime pas la servilité, elle ne mène jamais loin. Autoritaire? Certainement, mais il ne demande jamais rien à leurs troupes qu'ils ne soient capables de faire eux-mêmes. Un patron infatigable qui vole avec ses hommes sans se soucier d'un parachute doré. Raymond Vanier, ancien pilote de guerre et l'un des premiers engagés par Daurat, raconte cette anecdote (*). Un jour, la brume est trop épaisse et il veut retarder le décollage. Latécoère arrive furieux. « *Comment voulez-vous que nous ayons des clients si nous ne partons pas à l'heure ! Donnez-moi ma combinaison.* » Il embarque comme passager, pour donner l'exemple. Le vol, à cinquante mètres du sol, se passera à éviter la cime des arbres dans le brouillard. À l'atterrissage à Barcelone, le patron lance un simple « *au revoir M. Vanier* »…

Et il y a Didier Daurat, donc. En 1920, il est nommé chef d'escale à Malaga. Il a 25 ans. Un homme essentiel. Il deviendra le vrai patron opérationnel de la Ligne. La silhouette et l'âme trapues, paternaliste, autoritaire, rugueux. Sergent à Verdun, héros à terre puis dans les airs, il connaît la pâte humaine, jauge un homme en quelques jours. Rien ne lui échappe. Il n'aime pas les faibles mais ne lâche jamais ceux qu'il estime. L'homme ne goûte pas les mots en trop. Il se fout de plaire. Il sait, il fait et il dirige. Il commande à l'arrière, au feu. Toujours prêt à partir pour sauver une vie ou dépanner un avion. Comme Latécoère, il sait que les hommes ne sont pas interchangeables, on ne les gâche pas. L'esprit de la Ligne, c'est aussi cela. Relire l'épopée de ces hommes est le meilleur des guides de « management », le jargon des experts en moins.

Daurat, c'est le personnage de Rivière dans *Vol de nuit*. « *L'homme était pour lui une cire vierge qu'il fallait pétrir. Il fallait donner une âme à cette matière, lui créer une volonté. Il ne pensait pas les asservir par cette dureté, mais les lancer hors d'eux-mêmes.* » ■

(*) *Raymond Vanier*, « Tout pour la Ligne », *Loubatières*, 2006.

(De haut en bas) : **Miguel Zamacoïs, romancier, poète et journaliste français et le pilote Raymond Vanier, à Malaga dans les années 1920. Adrien Bedrignans et Émile Bideau en escale à Malaga. Une affiche publicitaire des lignes aériennes Latécoère France-Espagne-Maroc.**

L'ÉTÉ DU FIGARO
Série 2/6
DANS LE SILLAGE DE L'AÉROPOSTALE

Par **Arnaud de La Grange**
Envoyé spécial à Malaga
arnodelagrange

RETROUVEZ DEMAIN : La mémoire ensablée de Cap Juby