

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

1900 - 1944



Antoine de Saint-EXUPÉRY, en 1933 - Collection particulière

Antoine de Saint-Exupéry

1
9
0
0
/
2
0
2
0

GÉNÉALOGIE

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY



Martin Louis Marie
Jean de SAINT-EXUPÉRY 1863-1904



Andrée Marie
Louise BOYER de FONSCOLOMBE 1875-1972

*Les parents d'Antoine de Saint-EXUPÉRY
et leurs cinq enfants.*

*Ils se sont mariés le 8 juin 1896
à Saint-Maurice-de-Rémens dans l'Ain.*



Caroline Fernande
**Marie Madeleine de
SAINT-EXUPÉRY**
1897-1927



Gabrielle Marie Charlotte
Simone de SAINT-EXUPÉRY
1898-1978



François de SAINT-EXUPÉRY
1902-1917



Marie Denise
Gabrielle de SAINT-EXUPÉRY
1903-1986



Jean-Baptiste Marie Roger
Antoine de SAINT-EXUPÉRY
1900-1944
Aviateur, écrivain, reporter et poète.



Consuelo Suncin SANDOVAL de GOMEZ
1901-1979
Artiste peintre et sculptrice salvadorienne

Mariage le 12 avril 1931 à Agay dans le Var.

ORIGINE FAMILIALE

MARTIN LOUIS MARIE JEAN DE SAINT-EXUPÉRY



*Jean de Saint-EXUPÉRY,
père d'Antoine de SAINT-EXUPÉRY
1863-1904*

Jean de Saint-EXUPÉRY naît le 25 janvier 1863 à Florac en Lozère.

Après quelques années passées comme **Officier de dragons**, **il devient inspecteur dans la compagnie d'assurance paternelle à Lyon.**

C'est un séduisant et distingué gentilhomme. Chez une lointaine parente, **la comtesse de Tricaud**, il rencontre **Marie de Fonscolombe** fraîchement sortie du Sacré-Coeur de Lyon où elle a été élevée, arrachée à sa Provence natale.

Il l'épouse le 8 juin 1896 et le couple s'installe à Lyon à deux pas de la place Bellecour.

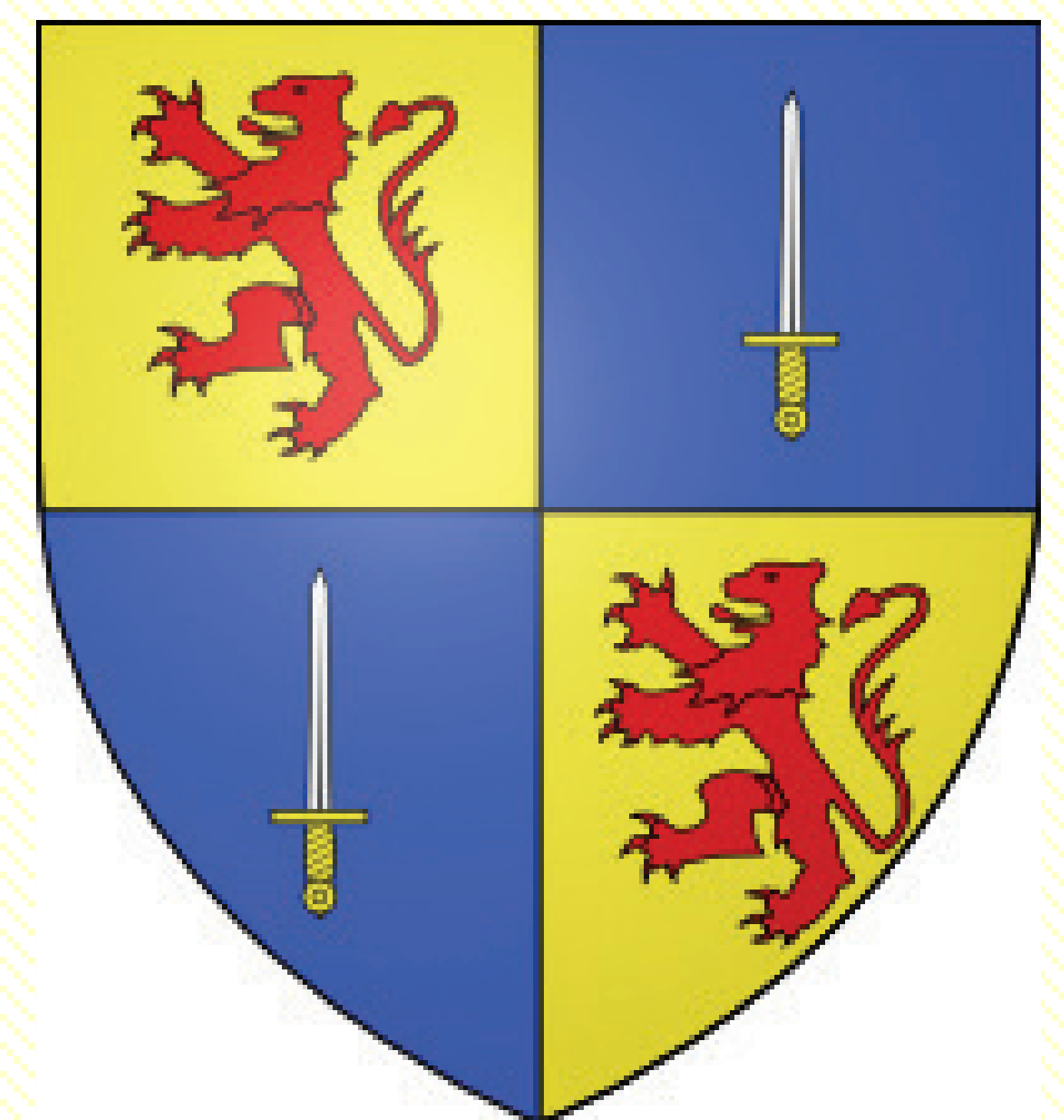
Il décède à l'âge de 41 ans, le 14 février 1904, d'une hémorragie cérébrale en gare de La Foux, à Cogolin dans le Var.

La famille de Saint-EXUPÉRY est une famille subsistante de la noblesse française, d'ancienne extraction, originaire du Périgord.

Sa filiation est suivie depuis 1405 et elle a été maintenue noble en 1667 et 1698, admise aux honneurs de la cour en 1765.

Armes adoptées au XVIIIème siècle.

« Écartelé au I et IV, d'or au lion de gueules ; au II et III d'azur à l'épée d'argent en pal montée d'or »



Blason de la famille de Saint-EXUPÉRY

ANDRÉE MARIE LOUISE BOYER DE FONSCOLOMBE



*Marie Boyer de Fonscolombe,
mère d'Antoine de SAINT-EXUPÉRY
1876-1972*

Marie Boyer de Fonscolombe naît le 9 avril 1875 à Saint-Alban d'Ay en Ardèche.

Elle se marie avec le **comte Martin Louis Marie Jean de Saint-EXUPÉRY** le 8 juin 1896 à Saint-Maurice-de-Rémens dans le château familial de sa **grande tante Gabrielle Marie Alix de Lestrang, comtesse de Tricaud.**

Elle décède le 2 février 1972 à Cabris dans le Var, dans sa maison qu'elle avait nommée **«Les Fioretti »** en hommage à son fils François décédé à l'âge de 15 ans.

De naturel optimiste, **Marie Boyer de Fonscolombe** fait face à ses obligations suite au décès de son mari.

Elle tisse avec Antoine des liens privilégiés et lui offre une excellente éducation, chose difficile à l'époque pour une femme seule.

Elle lui transmet des valeurs qu'il conservera toute sa vie : honnêteté, respect d'autrui, sans exclusivité sociale.

Elle consacre sa vie à ses enfants avec un humanisme qu'Antoine de Saint-Exupéry a cultivé tout au long de ses voyages.

« D'azur, au bœuf passant d'or, sur une trangle de même, accompagné en chef de trois étoiles et en pointe d'un coeur, le tout d'or ».

La famille Boyer de Fonscolombe est issue de la noblesse provençale. Elle a été anoblie par la charge de secrétaire du roi en 1724 et a obtenu le titre de **« Baron de la Môle »** en 1864.



*Blason de la famille Boyer
de Fonscolombe*

SON ENFANCE



Antoine de Saint-EXUPÉRY

Antoine Jean-Baptiste Marie Roger de Saint-EXUPÉRY naît le 29 juin 1900 au 8, rue du Peyrat dans le XII^{ème} arrondissement de Lyon, dans une famille issue de la noblesse française.

Jusqu'à l'âge de dix ans, il passe une enfance entourée de son frère et de ses sœurs entre le **château de La Môle dans le Var**, propriété de sa grand-mère maternelle, et le **château de Saint-Maurice-de-Rémens dans l'Ain**, propriété de sa grande tante, la comtesse de Tricaud.



Château de La Môle



Château de Saint-Maurice-de-Rémens



Maison natale d'Antoine de Saint-EXUPÉRY à Lyon

Après le décès de Jean de Saint-EXUPÉRY en 1904, Marie Boyer de Fonscolombe vit mal ce veuvage prématuré.

Elle éduque ses cinq enfants aidée par une **gouvernante autrichienne Paula Hentschel (1883-1965)** qui restera auprès d'eux jusqu'à ce qu'ils deviennent adultes.

Antoine de Saint-EXUPÉRY lui rendra hommage en ces termes dans son roman **«Pilote de guerre»**

« Je remontais dans ma mémoire jusqu'à l'enfance, pour retrouver le sentiment d'une protection souveraine. Il n'est point de protection pour les hommes. Une fois Homme on vous laisse aller... Mais qui peut quelque chose contre le petit garçon dont une Paula toute puissante tient la main bien enfermée ? Paula j'ai usé de ton ombre comme un bouclier. »



*Antoine de Saint-EXUPÉRY, enfant, avec son frère et ses trois sœurs.
De gauche à droite : M. Madeleine 1897-1927, Gabrielle 1903-1986,
François 1902-1917, Antoine 1900-1944 et Simone 1898-1978.*

SA JEUNESSE



Antoine de Saint-EXUPÉRY à l'école Notre-Dame de Sainte-Croix au Mans en 1910/1911. Classe de 6ème.

En 1908, il entre en classe de huitième chez **les frères des Écoles chrétiennes**, à Lyon.

A la fin de l'été de 1909, Marie de Saint-EXUPÉRY s'installe avec ses enfants au Mans pour se rapprocher de sa belle-famille.

Antoine entre au **collège jésuite de Notre-Dame de Sainte-Croix** le 7 octobre suivant.

Élève médiocre, décrit comme indiscipliné et rêveur.

Il est attiré par l'ailleurs, le lointain, l'aventure, cherchant depuis son enfance à échapper à son milieu aristocratique.

En 1912, il passe les grandes vacances à Saint-Maurice-de-Rémens.

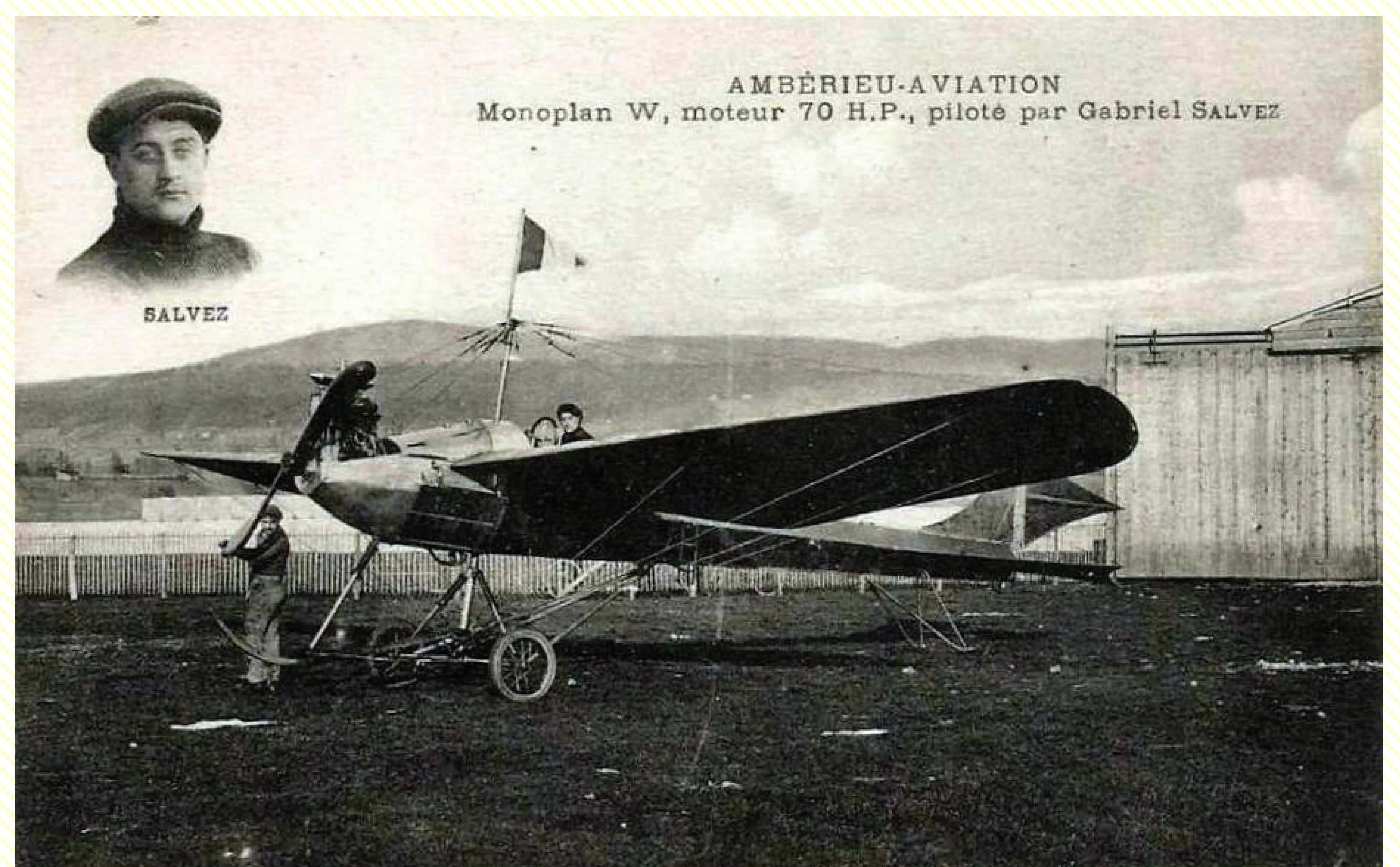
Fasciné par les avions, **il se rend souvent à vélo à l'aérodrome d'Ambérieu-en-Bugey**, situé à quelques kilomètres et y reste des heures à interroger les mécaniciens sur le fonctionnement des appareils.

Un jour, il s'adresse au **pilote Gabriel Salvez**, assurant que sa mère l'a autorisé à effectuer un baptême de l'air.

Il fait donc son baptême sur un Berthaud Wroblewski, avion fabriqué à Villeurbanne par l'industriel lyonnais Berthaud sur des plans de Pierre et Gabriel Wroblewski-Salvez.

Il écrit alors un poème témoignant de sa nouvelle passion pour les avions :

*« Les ailes frémissaient sous le souffle du soir
Le moteur de son chant berçait l'âme endormi
Le soleil nous frôlait de sa couleur pâle. »*



Photographie de Salvez et de l'avion Berthaud Wroblewski dans lequel Antoine de Saint-EXUPÉRY a volé



Entrée de l'école d'aviation militaire du camp d'aviation d'Ambérieu-en-Bugey

Alors que la première guerre mondiale éclate, **Marie de Saint-EXUPÉRY est nommée infirmière-chef de l'hôpital militaire d'Ambérieu-en-Bugey**. Elle fait venir ses enfants près d'elle.

Ses deux fils, Antoine et François, intègrent en tant qu'internes **le collège jésuite de Notre-Dame de Mongré**, à Villefranche-sur-Saône.

Le jeune Antoine peut donc enfin se consacrer à l'écriture, avec brio, puisqu'il remporte le prix de narration du lycée pour l'une de ses rédactions.

SON ADOLESCENCE



Antoine de Saint-EXUPÉRY

À la rentrée scolaire de 1915, **Marie de Saint-EXUPÉRY**, toujours en poste à Ambérieu-en-Bugey, estime que ses fils ne se plaisent pas vraiment chez les frères jésuites de Mongré.

En effet, Antoine a beaucoup de mal à s'habituer à la discipline des pères jésuites.

Élève assez moyen, il **était surnommé « Pique la lune » par ses camarades** à cause de son nez retroussé et de son perpétuel air songeur.

Soucieuse de protéger ses enfants et de favoriser leur développement, elle les inscrit chez les frères marianistes de la Villa Saint-Jean à Fribourg, en Suisse.

En 1917, il obtient son baccalauréat malgré des résultats scolaires peu brillants. L'élève Saint-EXUPÉRY est davantage à l'aise dans les matières scientifiques que littéraires.

Au cours de l'été, François, le frère cadet d'Antoine, le compagnon de jeux et le confident, qui souffrait de rhumatismes articulaires, meurt d'une péricardite.

Attristé par la mort de son frère, le futur écrivain vivra cet évènement comme le passage de sa vie d'adolescent à celle d'adulte.

La guerre aussi l'inspire. Il réalise des caricatures de soldats prussiens et de leurs casques à pointe, de l'empereur et du Kronprinz. Il écrit aussi quelques poèmes.

*« Parfois confusément sous un rayon lunaire,
Un soldat se détache incliné sur l'eau claire
Il rêve à son amour, il rêve à ses vingt ans ! »
Printemps de guerre*



François, frère cadet d'Antoine de Saint-EXUPÉRY dit «Le Père tranquille» 1902-1917

En 1918, il fait la connaissance de Louise Morin. Leurs fiançailles seront rompues après seulement quelques mois plongeant Antoine dans une grande tristesse. Il continuera de lui écrire durant de nombreuses années et ne l'oubliera jamais. Cette expérience amoureuse contrariée contribuera à l'élaboration de ses premiers récits.

Louise lui inspira le personnage dans courrier du sud. Elle lui inspire des poèmes romantiques.

*« Je me souviens de toi comme d'un foyer clair
Près de qui j'ai vécu des heures, sans rien dire
Pareil aux vieux chasseurs fatigués du grand air
Qui tisonnent tandis que leur chien blanc respire »
À mon amie*

Cette période lui inspire d'autres poèmes, sous forme de sonnets et suites de quatrains **«Veillée -1921»**, montrant qu'il vit une période difficile.

Il se trouve alors sans projet de vie et sans avenir.

Certains de ses poèmes sont calligraphiés et enluminés de dessins à l'encre de Chine. Dans l'entre-deux-guerres, **Louise de Vilmorin** devient un des piliers de sa bande d'amis.

En 1919, Antoine échoue à l'oral du concours de l'École navale. Ses résultats dans les branches scientifiques sont très bons, mais ceux des branches littéraires insuffisants. Il s'inscrit en tant qu'auditeur libre en architecture à l'École nationale supérieure des Beaux-Arts.

À la mort de la tante Tricaud, en 1920, Marie de Saint-EXUPÉRY hérite du château de Saint-Maurice-de-Rémens où elle s'installe.

Ses revenus sont modestes, elle subvient aux besoins de ses enfants en vendant les terres attenantes au château.

Antoine bénéficie alors de l'hospitalité de sa cousine **Yvonne de Lestrangle** et accepte également plusieurs petits emplois.

Avec son ami **Henri de Ségogne**, il sera notamment figurant plusieurs semaines dans **Quo Vadis, un opéra de Jean Noguès.**



*Louise de Vilmorin dite « Loulou » 1902-1969
Fille d'une célèbre famille de grènetiers,
Louise de Vilmorin est le premier amour
d'Antoine de Saint-EXUPÉRY et devient sa fiancée.*

SA FORMATION DANS L'ARMÉE DE L'AIR



*Immeuble à Strasbourg dans lequel vécut en 1921
Antoine de Saint-EXUPÉRY.*



Antoine de Saint-EXUPÉRY

En octobre il choisit son affectation au 34^{ème} régiment d'aviation, au Bourget.
Au printemps 1923, le 1er mai, il est victime au Bourget de son premier accident d'avion à la suite d'une erreur d'évaluation, sur un appareil qu'il ne maîtrisait pas, avec comme bilan une fracture du crâne.
Après ce grave accident, il est démobilisé, le 5 juin 1923.
Pourtant, il envisage toujours d'entrer dans l'Armée de l'air, comme l'y encourage **le général Joseph Barès**.
La famille de Louise de Vilmorin, devenue sa fiancée, s'y oppose.
Commence pour lui une longue période d'ennui.
Il se retrouve dans un bureau comme contrôleur de fabrication au Comptoir de Tuilerie, une filiale de la Société générale d'entreprise.
En septembre, c'est la rupture des fiançailles avec Louise, que cette dernière qualifiera plus tard, en 1939, de « **fiançailles pour rire** », dans un recueil de poèmes.
Pourtant, Antoine de Saint-EXUPÉRY en restera attristé toute sa vie durant.
En 1924, il travaille dans l'Allier ainsi que dans la Creuse Côte comme représentant de l'usine Suisse Saurer qui fabrique entre autre des camions.
Il se lasse, donne sa démission. En 1924, il commence une oeuvre en prose, **Manon, danseuse**.
En 1925, son poème intitulé «**La Lune**» montre une inspiration farfelue.
La suite poétique «**L'Adieu**» est écrite la même année.

*« Il est minuit - je me promène
Et j'hésite scandalisé
Quel est ce pâle chimpanzé
Qui danse dans cette fontaine » La Lune - 1925*

En avril 1921, il débute son service militaire de deux années en tant que mécanicien au 2ème régiment d'aviation de Strasbourg.
En juin, il prend des cours de pilotage civil à ses frais.

Le 9 juillet son moniteur, Robert Aéby, le lâche pour un tour de piste. Seul aux commandes de son avion-école, il se présente trop haut pour l'atterrissage.

Remettant les gaz trop brusquement, il cause un retour au carburateur. Croyant que le moteur a pris feu il ne s'affole pas, fait un second tour de piste et atterrit en beauté.
Son moniteur valide sa formation.
Néanmoins, il laisse le souvenir d'un aviateur parfois distrait.
Titulaire du brevet de pilote civil, il est admis à suivre les cours de pilote militaire.

La base aérienne de Strasbourg ne dispose pas d'école de pilotage.
Le 2 août 1921, il est affecté au 37ème régiment d'aviation au Maroc, à Casablanca, où il obtient son brevet de pilote militaire, le 23 décembre 1921.

En janvier 1922, il est à Istres et promu caporal.
Reçu le **3 avril 1922 au concours d'élève officier de réserve (EOR)**, il suit des cours d'entraînement à Avord, qu'il quitte pour la base aérienne de Versailles, en région parisienne.

Il vole à Villacoublay. **Le 10 octobre 1922, il est nommé sous-lieutenant, puis breveté observateur d'aviation, le 4 décembre 1922.**
Pendant ses loisirs, il réalise des croquis de ses copains de chambrée, au crayon mine de charbon et à l'encre turquoise.
Ses dessins sont regroupés dans son cahier «**Les Copains**».

Antoine de SAINT-EXUPÉRY



Promotion 1922 à Avord

PILOTE DE L'AÉROPOSTALE



Jean Mermoz 1901-1936 disparu dans l'océan atlantique le 7 décembre 1936

En 1926, il est engagé par Didier Daurat, directeur de l'exploitation des lignes de la compagnie Latécoère, future Aéropostale, sur les recommandations de Beppo di Massimi, et rejoint l'aéroport de Toulouse-Montaudran pour effectuer du transport de courrier sur des vols entre Toulouse et Dakar.

Il rédige alors une nouvelle, « L'évasion de Jacques Bernis », dont sera tiré « L'Aviateur » texte publié dans la revue d'Adrienne Monnier, « Le Navire d'argent », où travaille son ami Jean Prévost. À Toulouse, il fait connaissance de Jean Mermoz et d'Henri Guillaumet.

Au bout de deux mois, il est chargé de son premier voyage de courrier sur Alicante.



Henri Guillaumet 1902-1940 Aviateur français, pilote des Lignes de la compagnie Latécoère, puis Aéropostale et Air France. Il fait partie des plus grands pilotes de l'aviation française. Son avion sera abattu le 27 novembre 1940.

En avril 1927, Pierre-Georges Latécoère cède sa compagnie à Marcel Bouilloux-Lafont, investisseur français installé en Argentine. La CGEA est rebaptisée **Compagnie Générale Aéropostale**.

Fin 1927, il est nommé chef d'escadre à Cap Juby au Maroc avec pour mission d'améliorer les relations de la compagnie avec les dissidents Maures d'une part, et avec les Espagnols d'autre part. Il va y découvrir la brûlante solitude du désert.

En 1929, Antoine de Saint-EXUPÉRY publie chez Gallimard son premier roman, « Courrier sud », dans lequel il raconte sa vie et ses émotions de pilote.

En septembre 1929, il rejoint Mermoz et Guillaumet en Amérique du Sud pour contribuer au développement de l'Aéropostale jusqu'en Patagonie.

En 1930, il utilise la bibliothèque de son ami Paul Dony pour écrire divers sonnets inspirés d'autres poètes, qui sont avant tout des exercices de style.

En 1931, il publie son second roman, « Vol de nuit » qui connaît un immense succès. Il y évoque dans un style lyrique ses années en Argentine et le développement des lignes vers la Patagonie.

Le 7 avril 1930, il est fait chevalier de la Légion d'Honneur au titre de l'aéronautique civil, pour avoir porté secours à des pilotes perdus dans le désert.



Antoine de Saint-EXUPÉRY au cours d'une expédition



La **Compagnie générale aéropostale** généralement connue comme simplement L'Aéropostale est une compagnie aérienne française basée à Toulouse-Montaudran.

D'abord sous le nom de **Société des lignes Latécoère** en 1918, l'idée d'une ligne aérienne transatlantique consacrée au service postal mais aussi au transport de passagers, rêvée par **Pierre-Georges Latécoère**, se réalise au fil des années 1920, sous l'impulsion de **Marcel Bouilloux-Lafont**, reprenneur de la ligne sous le nom de **Compagnie générale aéropostale** en 1927.

À la suite de difficultés financières, la compagnie est mise en liquidation judiciaire en 1931 et ses actifs sont repris par l'Etat français en 1933 au sein d'un nouvel ensemble, la **SCELA (Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes)** qui sera renommée **Air France** quelques jours plus tard.

PILOTE DE L'AÉROPOSTALE



Réseau de lignes
de l'Aéropostale en 1930

L'Aéropostale au lendemain de la première guerre mondiale, doit beaucoup au courage de ses premiers pilotes, véritables pionniers et héros de l'aviation.

En effet, dans les années 1920, chaque vol est une aventure risquée qui peut être fatale.

Le quotidien et les exploits de ces pilotes, Antoine de Saint-EXUPÉRY nous les rapporte lui-même dans son roman «Vol de nuit»

La liaison Europe-France-Amérique du Sud, la possession et le contrôle des lignes aériennes étant pour l'avenir d'une nation d'importance capitale en lutte engagée entre l'aviation française et l'aviation allemande, voit le jour dès le 1er novembre 1927 avec le tronçon « Natal-Buenos Aires».

L'Aéropostale développe et multiplie de nombreuses lignes sur le continent Sud-Américain, vers l'Uruguay, l'Argentine, la Patagonie et le Chili, par dessus la Cordillère des Andes.



Antoine de Saint-EXUPÉRY au cours d'une expédition

MARIAGE D'ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY



Mariage d'Antoine de Saint-EXUPÉRY et de Consuelo Suncin Sandoval de Gómez

Consuelo Suncin Sandoval naît en 1901, au Salvador en Amérique centrale. La petite fille passe une enfance heureuse et reçoit une excellente éducation. Elle poursuit ensuite des Études supérieures d'Arts plastiques à l'École des Beaux Arts de San Francisco, puis à la Faculté de droit de Mexico, à l'Université Nationale Autonome du Mexique.

La rencontre d'Antoine, alors directeur de l'Aéroposta Argentina, et de Consuelo fin juin à Buenos Aires, dans les salons de l'Alliance française, est suivie de leur mariage l'année suivante en France.

Consuelo et Antoine de Saint-EXUPÉRY se marient le 22 avril 1931 à la mairie de Nice, puis le 23 avril 1931 la bénédiction du mariage et un repas familial pour fêter leur mariage ont lieu à Agay avec la mère et les deux sœurs d'Antoine de Saint-EXUPÉRY.

L'emploi d'Antoine de Saint-EXUPÉRY dans l'Aéropostale et son dangereux métier d'aviateur met parfois la vie du couple à rude épreuve, mais l'amour profond qui les relie résiste à toutes les difficultés et seule la mort d'Antoine de Saint-EXUPÉRY le 31 juillet 1944 les séparera.

La gourmette d'argent que portait Antoine le jour de sa mort portait gravés les prénoms d'Antoine et Consuelo.

Antoine et Consuelo sont un couple uni, mais où chacun a son univers propre et son domaine créatif personnel.

Consuelo est une artiste à part entière qui peint et sculpte.

PILOTE DE RAIDS ET JOURNALISTE



29 décembre 1935

**Antoine de Saint-EXUPÉRY fait un atterrissage forcé dans le désert lybien
Débris de l'appareil après le crash**



En 1936, Saint-Exupéry est envoyé comme reporter en Espagne par le journal «L'INTRANSIGEANT» une publication de l'époque, pour couvrir la guerre civile. Il révèle des exactions commises par des républicains espagnols.

Il écrit également pour le journal «MARIANNE».

De tous ces voyages, il accumule une très importante somme de souvenirs, d'émotions et d'expériences, qui lui servent à nourrir sa réflexion sur le sens à donner à la condition humaine.

Pour Antoine, le métier de journaliste reporter n'était pas une passion.

Sa réflexion aboutit à l'écriture de «*Terre des Hommes*», qui est publié en 1939.

L'ouvrage est récompensé par le **prix de l'Académie française**.

C'est dans ce roman que l'on trouve la célèbre phrase prononcée par **Henri Guillaumet**, à qui il a dédié l'ouvrage, après son accident dans les Andes :

«Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait ».

Puis c'est le raid de New York à Punta Arenas, qui s'achève tragiquement par un violent accident au Guatemala, le 15 février 1938, dû à la surcharge de carburant emportée par l'avion, une incompréhension ayant eu lieu entre l'équipage français demandant un volume en litres et les ravitailleurs l'appliquant en gallons*, soit presque le double du volume demandé.

Blessé au cours de cette tentative, il passe une longue convalescence à New York.

* Gallon : mesure de capacité employée en Grande Bretagne, au Canada et aux Etats-Unis.

À partir de 1932, alors que la compagnie, minée par la politique, ne survit pas à son intégration dans Air France, il subsiste difficilement, se consacrant à l'écriture et au journalisme.

Antoine de Saint-EXUPÉRY demeure pilote d'essai et pilote de raid en même temps qu'il devient journaliste pour de grands reportages.

Il entreprend de grands reportages qui nourriront sa réflexion sur les valeurs humanistes.

Reporter pour Paris-Soir, il voyage au Viêt-Nam en 1934 et à Moscou en 1935.

Le 29 décembre 1935, accompagné de son mécanicien André Prévot, **il tente un raid Paris-Saïgon** à bord d'un Caudron-Renault Simoun, pour battre le record d'André Japy qui quelques jours plus tôt a relié Paris à Saïgon en 3 jours et 15 heures.

Vers 3 heures du matin le 30 décembre, l'avion heurte un plateau rocheux alors que Saint-EXUPÉRY a volontairement diminué son altitude pour tenter de se repérer. L'avion s'écrase en plein désert.

Les deux aviateurs sont indemnes mais perdus dans le désert Lybique, en Égypte à 200 km du Caire.

Ils connaissent alors trois jours d'errance, sans eau ni vivre, avant un sauvetage inespéré.



En 1936 Antoine de Saint-EXUPÉRY est reporter dans « L'Espagne ensanglantée ». Paris-Soir, le 3 juillet 1937

LA GUERRE DE 1939-1945

LA CAMPAGNE DE FRANCE



Antoine de Saint-EXUPÉRY, pilote de guerre

En 1939, il sert comme capitaine dans l'armée de l'air. Après un passage comme instructeur à Toulouse-Francazal, au Bataillon de l'air 101, il obtient sa mutation dans une escadrille de reconnaissance aérienne, le **Groupe aérien de reconnaissance 2/33**. L'unité est initialement positionnée à Orconte, près de Saint-Dizier, avant de se déplacer avec la ligne de front.

Le 23 mai 1940, il survole Arras, alors que les chars allemands envahissent la ville. Bien que son avion Bloch 174 soit criblé de balles par la DCA allemande, il réussit à retourner à la base de Nangis avec son équipage sain et sauf.

Cet exploit lui vaut d'être récompensé de la Croix de guerre avec palme et cité à l'ordre de l'Armée de l'air le 2 juin 1940.

L'épisode lui inspira le titre et la trame de **«Pilote de guerre»**.

Le Groupe aérien de reconnaissance 2/33 sera brièvement basé à l'aérodrome de Blois-Le-Breuil le 10 juin 1940 lors de son repli vers la zone libre.

Il est démobilisé à Perpignan, d'où son escadrille s'envole pour Alger, le 20 juin 1940, sans lui, car il a été chargé de récupérer des pièces de rechange à Bordeaux.

Il y réquisitionne un vieux Farman, charge les pièces et quelques passagers, dont Suzanne Massu-Torrès et atterrit à Oran.

DÉPART POUR NEW YORK EN 1940

Après l'armistice de juin 1940, il part en novembre 1940 pour New York, où il arrive le 31 décembre 1940. Il poursuit l'objectif de faire entrer en guerre l'armée des États-Unis. Le 8 décembre 1941, les États-Unis entre en guerre.

En mai 1942, il est recueilli au Canada par la famille De Koninck, rue Sainte-Geneviève, dans le vieux Québec.

Des problèmes de visa prolongent son séjour québécois de cinq semaines.

Poursuivant son objectif de faire entrer les États-Unis dans la guerre, il publie à New York en février 1942 **«Pilote de guerre»**.

Il y montre une France qui ne s'est pas rendue sans avoir menée une héroïque bataille de France. Au sommet des ventes, le livre fera beaucoup pour sensibiliser l'opinion nord-américaine au conflit européen, mais l'auteur est en proie à la dépression.

Son traducteur lui trouve un hébergement luxueux chez **Sylvia Hamilton, journaliste**, qui ne parle pas un mot de français.

C'est au cours de la relation amoureuse nouée avec celle-ci que l'aviateur écrit **«Le Petit Prince»**.

L'année suivante, il décide de rejoindre les troupes françaises combattant au sein de l'armée américaine.

Avant de repartir, il confie à la jeune journaliste le manuscrit de son conte philosophique, dont la première édition sera anglaise.



*Sylvia Hamilton
journaliste new yorkaise*



Antoine de Saint-EXUPÉRY entouré des éditeurs de chez Reynal Hitchcock, qui ont publié la première édition du Petit Prince, à New York en 1943.



LA GUERRE DE 1939-1945

RETOUR À L' ARMÉE DE L' AIR EN AFRIQUE DU NORD



Groupe aérien de reconnaissance 2/33
1943-1944

Antoine de Saint-EXUPÉRY ne pense qu'à retourner à l'action. Pour lui, tout comme du temps de l'Aéropostale, seuls ceux qui participent aux événements peuvent en témoigner.

En avril 1943, bien que considéré par les Alliés comme un pilote trop âgé pour un avion de combat, il quitte les États-Unis et reprend du service actif dans l'aviation en Tunisie grâce à ses relations et aux pressions du commandant français.

Toujours dans la reconnaissance aérienne, il effectue quelques missions et obtient sa promotion au grade de commandant.

Mais plusieurs incidents le placent « en réserve de commandement » dès août 1943, étant donné son âge et son mauvais état de santé général, consécutif à ses accidents aériens. Il revient alors à Alger et habite chez son ami, le docteur Pélissier. Tout en poursuivant ses démarches pour reprendre du service, il continue à travailler sur *Citadelle* et supporte de plus en plus difficilement son inaction forcée.

Au printemps 1944, le **Général Eaker**, commandant en chef des forces aériennes en Méditerranée, l'autorise à rejoindre à nouveau son unité combattante.

Il retrouve René Gavoille et le Groupe aérien de reconnaissance 2/33, alors basé à Alghero, en Sardaigne.

Il effectue plusieurs vols, émaillés de pannes et d'accidents.

SON DERNIER VOL, LE 31 JUILLET 1944

Le 17 juillet 1944, le 2/33 s'installe à Borgo, non loin de Bastia, en Corse.

Le 31 juillet 1944, Saint-EXUPÉRY décolle de l'aéroport de Poretta dans les environs de Borgo.

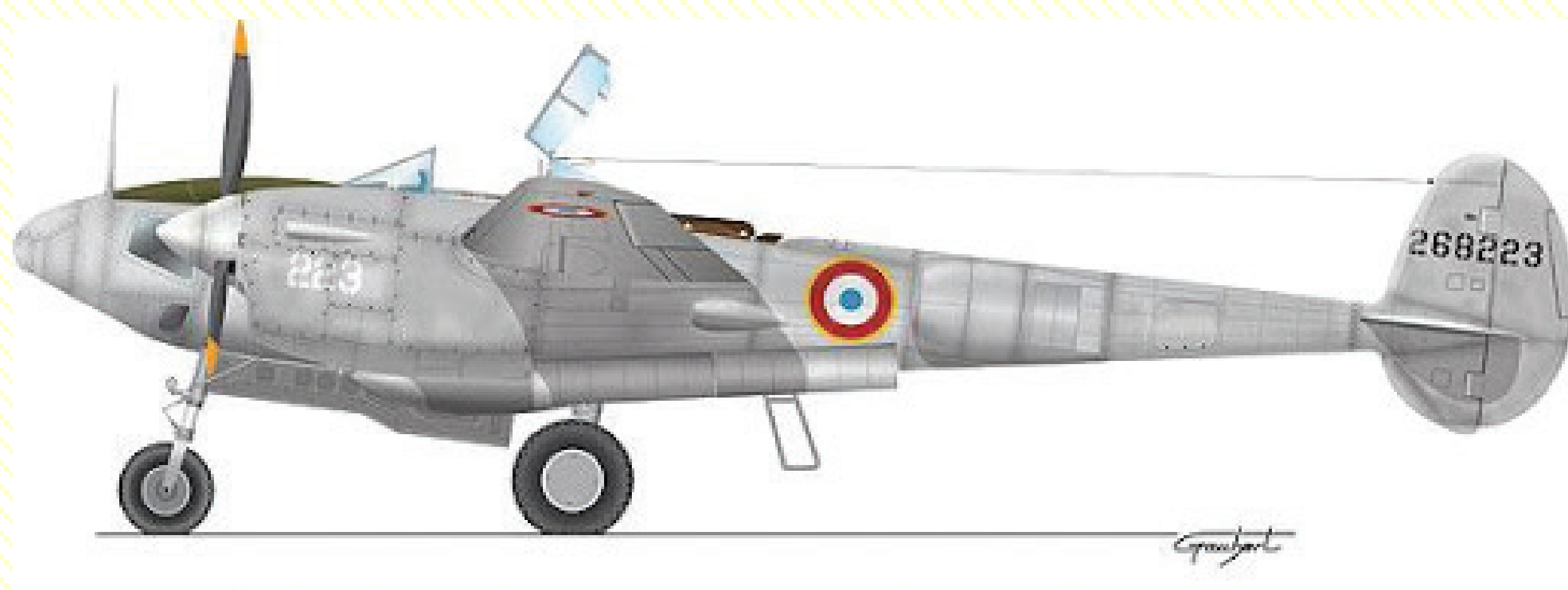
Il vole aux commandes du F-5B-1-LO, bimoteur P-38 Lightning en version reconnaissance aérienne.

Quittant le terrain à 8h25 du matin pour une mission de reconnaissance cartographique au dessus du Dauphiné et de la Savoie, il met le cap sur la vallée du Rhône, devant ensuite passer par Annecy et faire retour par la Provence.

Sa mission consiste en une série de reconnaissances photographiques afin de tracer des cartes précises du pays, fort utiles au tout prochain débarquement en Provence, prévu pour le 15 août.

Il est seul à bord, son avion n'est pas armé et emporte du carburant pour six heures de vol. À 8h30, il se signale par son dernier écho radar. La mission démarre.

Saint-EXUPÉRY ne revient pas. Le temps de carburant étant écoulé, il est porté disparu.

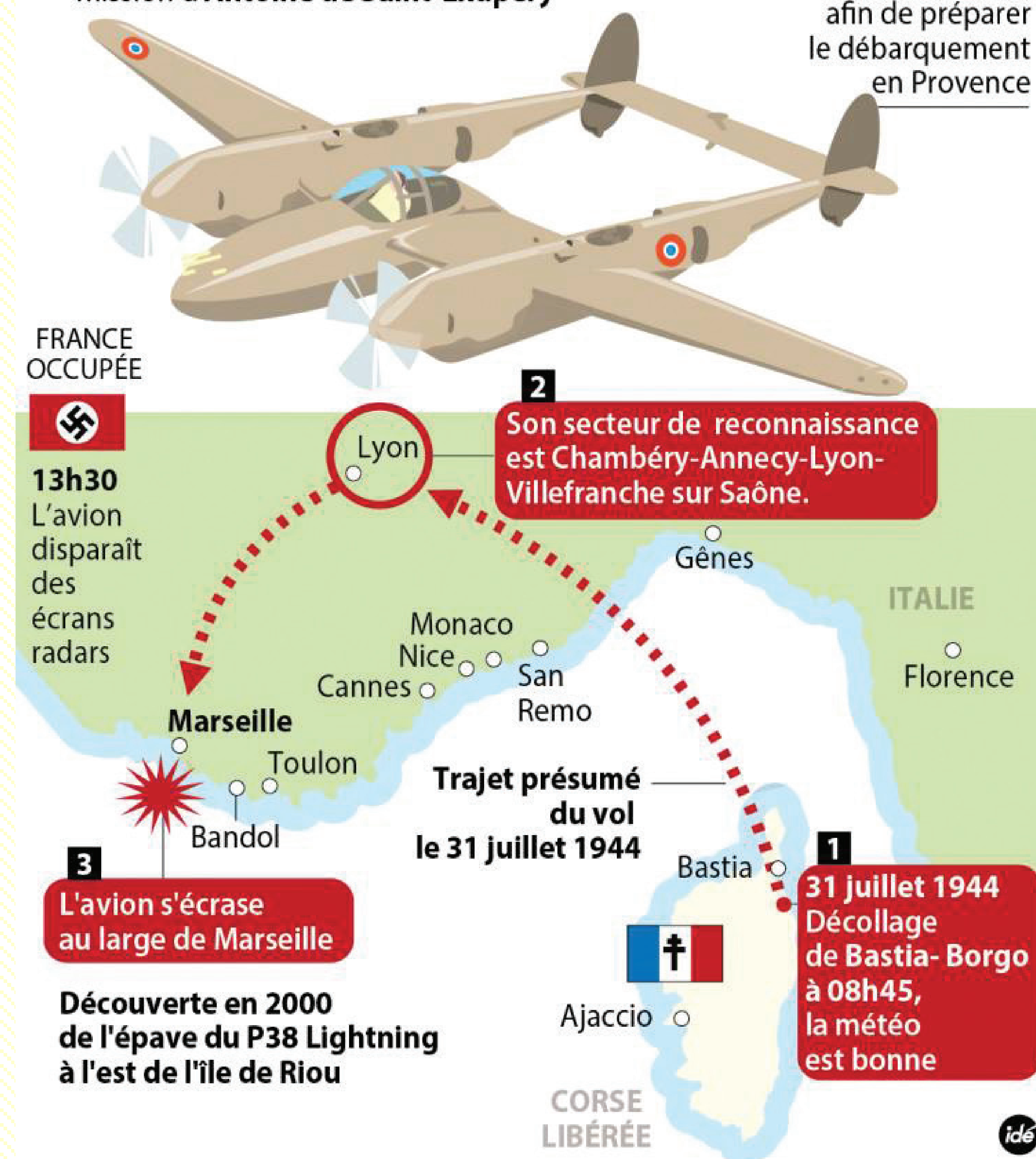


Bimoteur de reconnaissance photographique
Lockheed Lightning serial number 42-68223, à bord duquel disparu
le commandant Antoine de Saint-EXUPÉRY, lors d'une mission menée sur
le sud de la France le dimanche 31 juillet 1944.

Le dernier vol de Saint-Exupéry

Les étapes connues de la dernière mission d'Antoine de Saint-Exupéry

Le Lightning P38 dans lequel Saint-Exupéry devait survoler et photographier le sud de la France (région de Grenoble) afin de préparer le débarquement en Provence



La mémoire de Saint-EXUPÉRY est célébrée solennellement à Strasbourg le 31 juillet 1945. En 1948, il est reconnu « Mort pour la France ».

Le 12 mars 1950, au Journal Officiel, le commandant Antoine de Saint-EXUPÉRY est cité à l'ordre de l'armée aérienne à titre posthume, pour avoir « prouvé, en 1940 comme en 1943, sa passion de servir et sa foi en le destin de sa patrie... trouvé une mort glorieuse, le 31 juillet 1944, au retour d'une mission de reconnaissance lointaine sur son pays occupé par l'ennemi ».

Après la disparition de son fils, Marie de Saint-EXUPÉRY se réfugie dans la prière, écrit des poèmes où elle parle de son fils et s'attache à faire publier ses écrits posthumes.

LE MYSTÈRE DE SA MORT



*Gourmette ayant appartenu à Antoine de Saint-EXUPÉRY.
Il la portait le jour de sa mort, lorsque que son avion s'est abattu en mer.*

Longtemps perdue, l'épave de l'avion de Saint-EXUPÉRY a été identifiée en 2003, certifiant de la sorte le lieu de sa mort. Pour autant, en dépit de cette découverte essentielle, les circonstances de cette mort n'ont pu être éclaircies.

L'hypothèse la plus probable est que son avion ait été abattu par un chasseur allemand. Elle n'est malheureusement étayée d'aucune preuve.

Les multiples hypothèses quant aux circonstances de la mort de l'aviateur, sans cesse évolutives depuis 1944, forment un mystère régulièrement revisité dans la presse et la culture populaire, en particulier à l'occasion de nouvelles découvertes ou de témoignages inédits.

Chacune des nouvelles « révélations » relance l'intérêt aussi bien des spécialistes que du grand public, pour le « mystère Saint-Ex ».

Le 7 septembre 1998, un patron pêcheur marseillais, Jean-Claude Bianco, assisté de son second, le marin Habib Benhamor, avait fortuitement remonté dans ses filets une gourmette en argent oxydée par un long séjour sous-marin et sur laquelle était gravé l'identité d'Antoine de Saint-EXUPÉRY.

L' IDENTIFICATION DU LIGHTNING DE SAINT-EXUPÉRY EN 2003

En 2000, des morceaux de son appareil sont retrouvés en Méditerranée au large de Marseille, face nord-est de l'île de Riou par le plongeur professionnel marseillais Luc Vanrell.

Ces découvertes localisent avec précision la zone de disparition du commandant Antoine de Saint-EXUPÉRY.

Remontés à la surface par l'association Aéro-Re.I.I.C entre le 1^{er} et le 3 septembre 2003, les vestiges de l'avion tant recherché sont formellement identifiés, le samedi 27 septembre 2003, grâce à un numéro matricule retrouvé gravé par le constructeur de l'appareil (Lockheed, Californie).

Les pièces du Lightning F-5B # 42-69223 ont été exposées au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, dans une exposition temporaire consacrée à l'écrivain aviateur.

Elles sont désormais conservées dans les réserves du musée mais ne sont pas visibles par le public.

La simulation informatique de l'accident à partir des pièces déformées, montre un piqué dans l'eau, presque à la verticale et à grande vitesse.

Panne technique, malaise du pilote, attaque aérienne ou autre, la cause du piqué n'est pas éclaircie.

Au grand dam de ses proches, l'hypothèse du suicide est même évoquée.

Saint-EXUPÉRY est diminué physiquement, il ne pouvait fermer seul la verrière de son appareil, désespéré par le monde qu'il voyait s'annoncer. Ses derniers écrits conforteraient cette hypothèse, de par leur ton franchement pessimiste, par exemple les dernières lignes d'une lettre adressée à Pierre Dalloz, écrite la veille de sa mort :

*« Si je suis descendu, je ne regretterai absolument rien. La termitière future m'épouvante . Et je hais leur vertu de robots.
Moi, j'étais fait pour être jardinier ».*



Épave de l'avion d'Antoine de Saint-EXUPÉRY retrouvée en 2000

HOMMAGES RENDUS À ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

EN FRANCE



Monument dédié à Antoine de Saint-EXUPÉRY et exposé sur la place Bellecour à Lyon, sa ville natale. Au premier plan, l'écrivain et derrière lui, le Petit Prince s'appuie sur son épaule.



Borgo en Corse, ce 31 juillet 1944, le commandant Antoine de Saint-Exupéry se glisse dans le cockpit de son Lightning P38 pour son dernier vol.

En 2006 le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget dédie à Antoine de Saint-Exupéry une exposition permanente dans un hall nommé « Hall Saint-Exupéry ».

Ce musée de l'Air et de l'Espace est le plus important musée aéronautique de France. Il est le plus ancien et l'un des plus grands du monde.

Musée des pionniers de l'Aéropostale de Toulouse-Montaudran, dédié à l'histoire de l'aviation civile « L'Envol des Pionniers ».

Le premier grand vol civil eut lieu sur cet aérodrome alors que l'aviation n'était que militaire jusque-là.

C'est là que décollèrent pour la première fois les pionniers de l'aviation civile tels qu'Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz et Henri Guillaumet.

« La Maison du Petit Prince » musée dans le château familial à Saint-Maurice-de-Rémens, dans lequel Antoine de Saint-Exupéry a vécu la plus grande partie de son enfance.

Ce musée est dédié à l'œuvre et à la mémoire d'Antoine de Saint-Exupéry.

La ville de Lyon l'utilisa durant une période comme maison de vacances.

Puis en 2011 la commune de Saint-Maurice-de-Rémens l'achète soutenue par les ayants droits de la famille de Saint-Exupéry.

Lors du recensement de 2015, 418 écoles, collèges et lycées portent le nom d'Antoine de Saint-Exupéry.

C'est le huitième personnage le plus célèbre au fronton de nos établissements d'enseignements public français.

La Monnaie de Paris a frappé un presse-papier, une médaille, un bracelet et fondu une statuette de 22 cm à l'effigie du Petit Prince.

Plusieurs timbres-poste ont été imprimés en l'honneur de Saint-Exupéry.

Une statue d'Antoine de Saint-Exupéry et du Petit Prince ont été érigées, notamment au centre du Jardin Royal de Toulouse.

Un buste de Saint-Exupéry est exposé au square Santiago du Chili à Paris.

De très nombreuses rues françaises portent son nom.

Une plaque commémorative au n° 15, place Vauban à Paris indique: « Ici à habité de 1934 à 1940 Antoine de Saint-Exupéry ».

Sur une place d'Agay, où habitait sa sœur Gabrielle, une fontaine est dédiée au Petit Prince.

La fondation Antoine de Saint-Exupéry pour la jeunesse a été créée en 2009 sous l'égide de la Fondation de France par les héritiers d'Antoine de Saint-Exupéry. Elle soutient des projets tournés vers la jeunesse, en France et dans le monde, portant les valeurs d'Antoine de Saint-Exupéry.



Inscription commémorative sur le mur du Panthéon de Paris pour honorer sa mémoire.



Émission par la Banque de France du billet de 50 francs français à l'effigie d'Antoine de Saint-EXUPÉRY.



Émission d'un timbre-poste de 100 francs à l'effigie d'Antoine de Saint-EXUPÉRY.

À L'ÉTRANGER



Musée «Antoine de Saint-EXUPÉRY» de Tarfaya au Maroc, fondé en 2004 par les Amis de Tarfaya, dédié à la mémoire de l'Aéropostale.

En Argentine, l'Aéroport Antoine de Saint-EXUPÉRY de San Antonio Oeste porte son nom.

Un sommet argentin porte son nom : l'aiguille Saint-EXUPÉRY-2558 m.

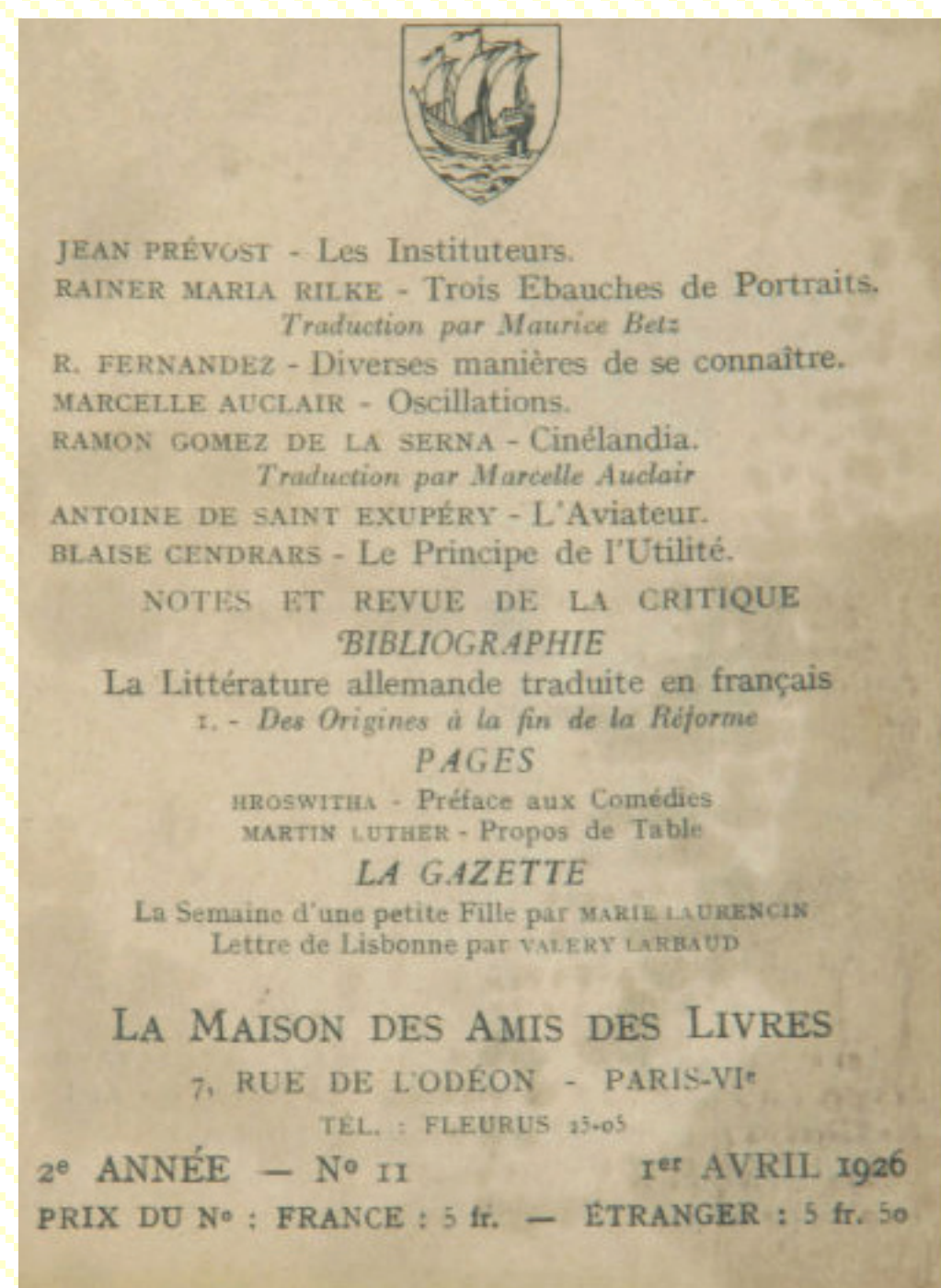
Un astéroïde a été nommé en son honneur : Saint-EXUPÉRY-2578.

Une statue du Petit Prince a été inaugurée le 16 septembre 2006 à North Port aux États-Unis, la bourgade où l'auteur rédigea en 1942-1943 son livre emblématique dans la maison Bevin House du quartier Eaton's Neck. La statue se trouve dans la cour de la bibliothèque publique de North Port.



Stèle à la mémoire de l'Aéropostale à Tarfaya au Maroc, à 30 mètres de l'océan Atlantique.

SES OEUVRES LITTÉRAIRES



Ses oeuvres sont largement inspirées de sa vie de pilote aéropostal, y compris **Le Petit Prince** son succès le plus populaire qui est plutôt un conte poétique et philosophique. Tous ses romans racontaient l'histoire de ses voyages sous forme de fiction et sur un ton de fantaisie.

1926 - L'AVIATEUR
Le premier texte édité de Saint-EXUPÉRY, fragment semble-t-il d'un ensemble plus vaste, et qui servira de matériau pour "**Courrier sud**".

1929 - COURRIER SUD
À travers le personnage de Jacques Bernis, Saint-EXUPÉRY raconte sa propre expérience et ses propres émotions de pilote, **Louise de Vilmorin** est campée dans le personnage de Geneviève.

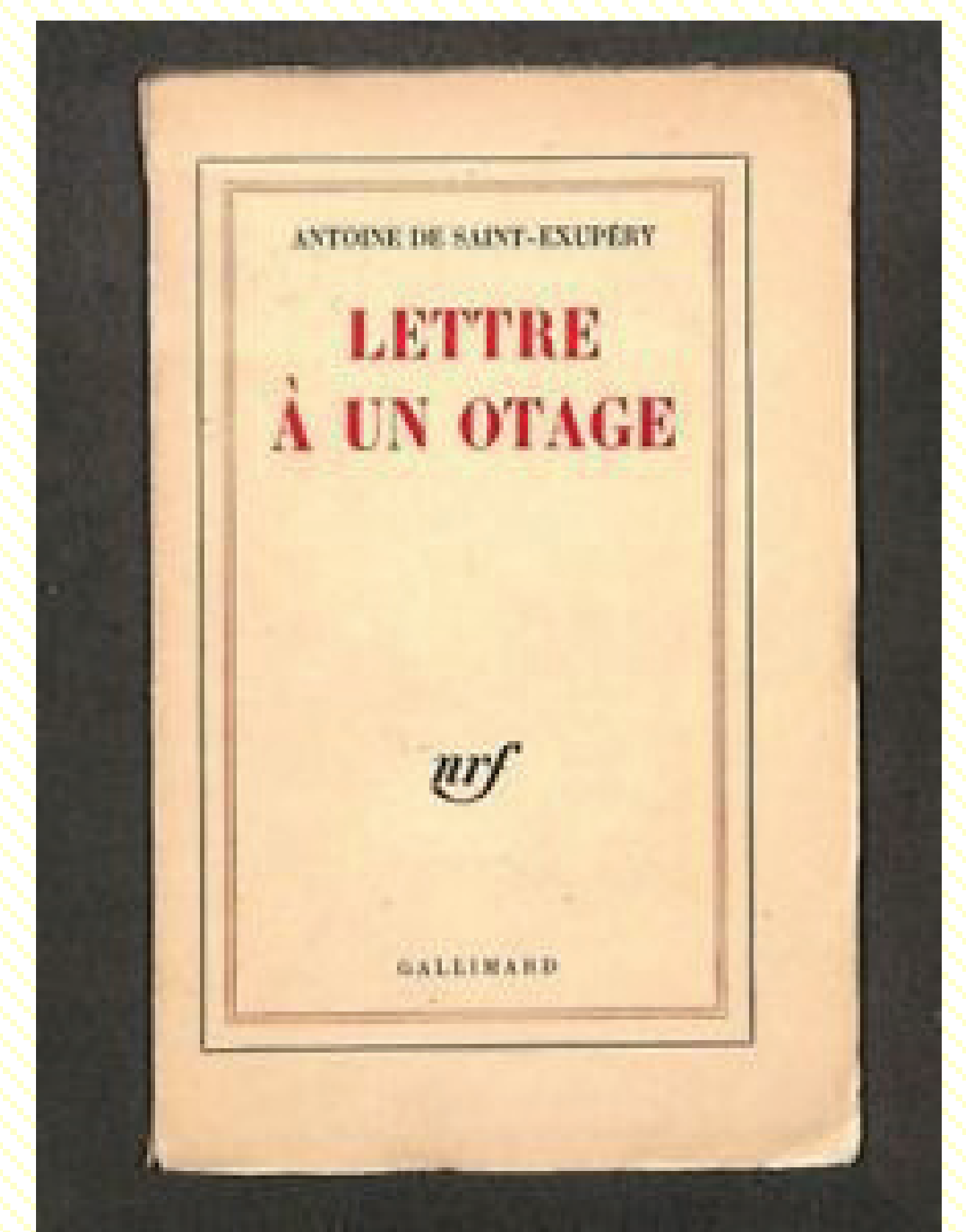
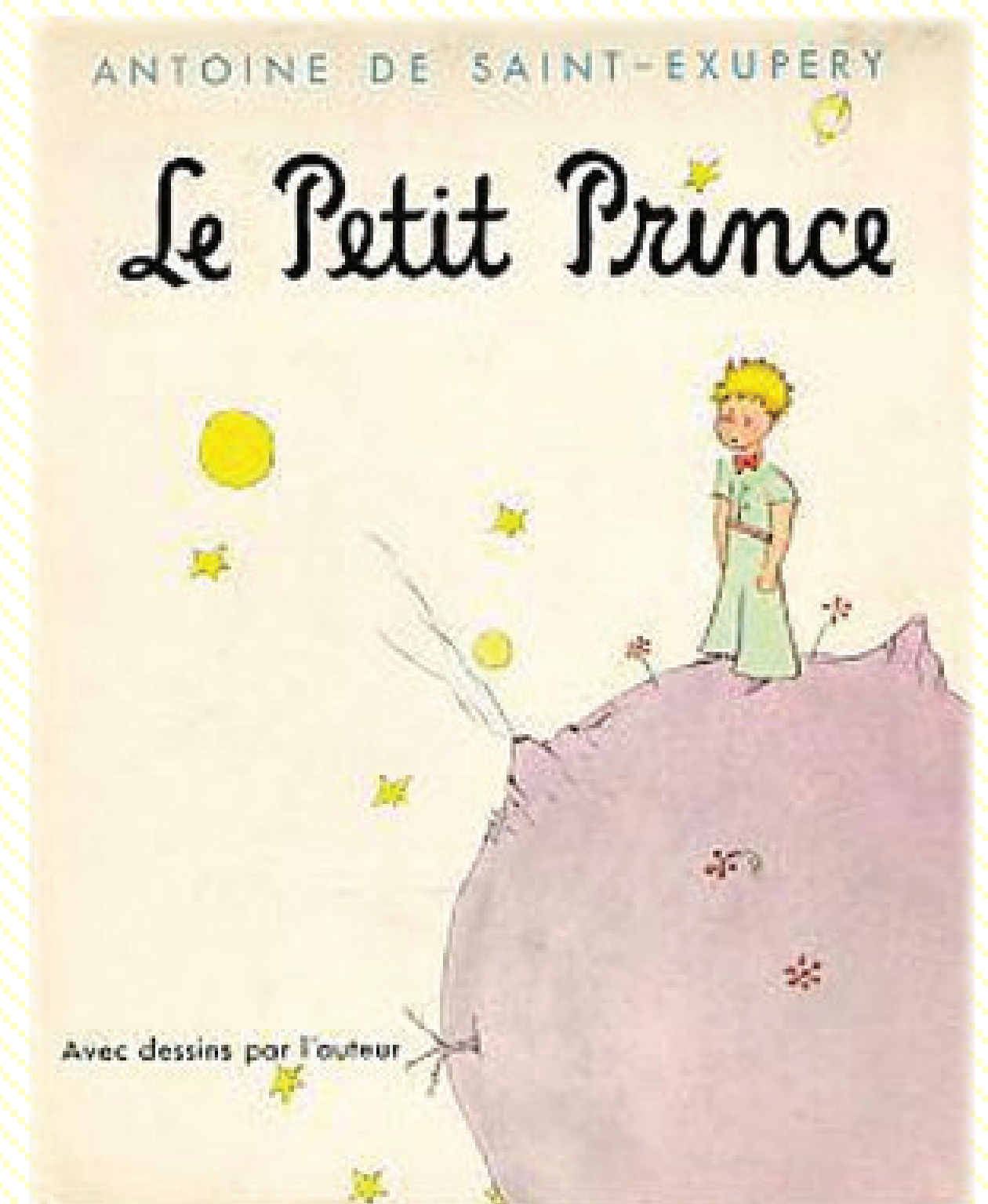
1931 - VOL DE NUIT
Cette oeuvre qui atteint au dépouillement de la tragédie, préfacée par son ami **André Gide**, valut le **prix Fémina** à Antoine de Saint-EXUPÉRY et le consacra comme homme de lettres. Ce fut un immense succès, ayant donné lieu à de multiples traductions. Son adaptation cinématographique fut même vendue à Hollywood. Les valeurs que le roman véhicule sont la primauté de la mission, l'importance du devoir et de la responsabilité de la tâche à accomplir jusqu'au sacrifice.

1939 - TERRES DES HOMMES
Ce livre obtient le **Grand prix du roman de l'Académie française**. C'est une suite de récits, de témoignages et de méditations à partir de la somme d'expériences, d'émotions et de souvenirs qu'il a accumulés lors de ses nombreux voyages. C'est aussi un hommage à l'amitié et à ses amis **Jean Mermoz** et **Henri Guillaumet**, et plus largement une vision romantique sur la noblesse de l'humanisme.

1942 - PILOTE DE GUERRE
Ce livre publié d'abord aux États-Unis en février 1942, paraît en France en fin d'année, avant d'être interdit et imprimé clandestinement. Exilé aux États-Unis, **Antoine de Saint-EXUPÉRY a pour mission de faire entrer les américains dans la guerre**. Ce roman est un témoignage bouleversant de la débâcle de juin 1940.

1943 - LE PETIT PRINCE
Conte philosophique écrit à **Eaton's Neck** (Northport, États-Unis) et publié en 1943 à New York chez Reynal et Hitchcock en deux versions (anglaise et française). Il ne sera publié en France qu'en 1946, soit deux ans après sa mort, chez Gallimard à titre posthume. Ce conte empreint à la fois de légèreté et de pessimisme vis-à-vis de la nature humaine devient très vite un immense succès mondial. Un pilote, sans doute postal, s'est posé en panne dans le désert. Il y fait une rencontre à la fois tendre et surprenante : un jeune garçon habitant d'un astéroïde et venu visiter la Terre.

1944 - LETTRE À UN OTTAGE



SES ARTICLES DE PRESSE



1935 "**Moscou**" pour Paris-Soir.
Janvier/février 1936 "**Le vol brisé**" et "**Prison de sable**" pour L'Intransigeant.
Août 1936 "**L'Espagne ensanglantée**" pour L'Intransigeant.
Juillet 1937 "**Madrid**" pour Paris-Soir.
1938 "**La Paix ou la guerre**" pour Paris-Soir.

