



Roland Garros

Bientôt Roland Garros. Pour la majorité des gens, ça n'évoque que le tennis. Qui était Roland Garros ?



23 Septembre 1913. Au premier coup d'hélice, le moteur se met à tourner régulièrement avec souplesse. Il est 5 h 47 à Fréjus-Saint Raphaël, quand le Morane-Saulnier est lâché. Lourd de ses huit heures de combustible, il roule longtemps avant de s'élever. Roland

Garros est confiant, il se régale du spectacle de la côte de l'Estérel qui s'éloigne derrière lui. Dès qu'il atteint 1 500 m, il aperçoit la Corse, droit devant lui. Vers 7 h 20, un bruit sinistre secoue tout l'avion. Le moteur tourne encore, mais il y a une déchirure sur le capot, et il en sort des gouttes d'huile que le vent lui lance à la figure. Garros réduit le régime, il envisage le pire. Ajaccio devient un but qu'il faut atteindre à tout prix. Une heure s'écoule, Ajaccio est en vue, le moteur tourne encore. Le pilote s'est accommodé de ce bruit supplémentaire. C'est idiot de se poser, la Sardaigne n'est pas loin et un mécanicien se trouve à Cagliari. Il fonce vers le sud. La Sardaigne est couverte de nuages, il doit descendre à 800 m, puis à 600. À Cagliari, aucun signal au sol du mécanicien. Dilemme. Garros a une heure de retard, la réserve de carburant est utilisée. Il décide de poursuivre et grimpe lentement vers 3 000 m où la consommation sera réduite. Deux heures plus tard, il aperçoit des torpilleurs. Il coupe l'allumage et plonge vers la mer. A 300 m, la côte se dessine. Il remet le moteur en marche et atteint le champ de manœuvre de Bizerte. La Méditerranée vient d'être traversée pour la première fois. Le vol aura duré 7h 53mn.



Deuxième de la course Paris Rome (1er juin 1911) derrière André Beaumont, Garros déclare ne jamais partir sans emporter des œufs durs. "Les œufs, ça me donne des ailes !" dit-il. Il atteint, au-dessus de Saint-Malo l'altitude record de 3910m le 4 septembre 1911 après un décollage de Dinard aux commandes d'un Blériot XI allégé, à moteur Gnome de 50ch. Le 16 juin 1912, l'aéro-Club de France crée son premier grand prix : Le Circuit d'Anjou. Par un temps épouvantable, sur son avion Blériot, Roland Garros, parmi tous les concurrents inscrits, réussit seul à terminer l'épreuve.



Garros invente le tir à travers l'hélice (1er Avril 1915). Après trois mois de recherches, Roland Garros a mis au point une hélice de forme spéciale permettant le passage des balles de la mitrailleuse située derrière elle. Pour rendre possible le tir des projectiles, il a soudé des déflecteurs en acier sur les pales. Roland Garros a réalisé ce dispositif, breveté le 5 février, en se basant sur les recherches de Raymond Saulnier. Il avait monté sur une hélice ordinaire deux triangles métalliques réunis au centre par une bande de tôle.

Allemagne, 20 avril - Anthony Fokker vient de mettre au point une mitrailleuse synchronisée avec le moteur. En moins de trois jours, il a perfectionné l'invention de Roland Garros, qui a malencontreusement



atterri près de Langemark, au milieu des lignes allemandes. Dès le lendemain, l'hélice Garros est partie à l'atelier de Fokker qui fut chargé d'améliorer son système. Il imagina alors de fixer le déflecteur sur une tige coulissant verticalement, actionnée par une came tournant deux fois plus vite que le moteur. Monté de cette sorte, le déflecteur ne se place devant le canon qu'au passage de l'hélice. Le système de synchronisation permettant de tirer sans toucher l'hélice est au point.

3 Mars 1918 - Les aviateurs Garros et Marchal, évadés d'Allemagne le 15 février, arrivent gare du Nord et sèment les journalistes. Ils sont sortis du camp de Magdebourg par la grande porte avec de faux uniformes allemands, salués par les sentinelles, puis sont passés par la Hollande.

5 octobre 1918 - Garros est mort à bord de son Spad-XIII au cours d'un fantastique engagement aérien que menait son escadrille 26 contre les Allemands. Son avion s'est désintégré en l'air et s'est écrasé à quelques kilomètres de Saint-Morel, près de Vouziers, dans les Ardennes. On pense que l'hélice de Garros s'est brisée, peut-être par un dérèglement du système de tir de ses mitrailleuses. Une aile se serait repliée. On a vu son avion piquer du nez. Le moteur était probablement touché, mais certains disent que Roland Garros a tenté de garder le contrôle de l'avion en donnant des grands coups de moteur.

C'est en grande partie grâce au SPAD-XIII que l'aviation française reprend la maîtrise du ciel aux Allemands. Il dispose d'un moteur Hispano-Suiza de 220ch. 8 472 exemplaires furent fabriqués. Il équipait non seulement la majorité des escadrilles de chasse françaises mais également de nombreuses autres cocardes.

