

Publication du livre :

MIL NEUF CENT DIX-NEUF

«Quelques mois après la guerre, les aviateurs tricolores s'illustrèrent à nouveau dans le ciel de France au moment où se préparait outre-Manche, la première traversée de l'Atlantique », tel est le sous-titre de cet ouvrage.

Depuis 1997, il s'agit du quatrième livre paraissant sous le même concept et portant sur des aventures aériennes extraordinaires.

Après « LE SILENCE DE L'OISEAU BLANC », « UN CANARI DANS LA TOURMENTE », puis « TANGO ROMÉO, BRAVO ! », l'auteur remonte à nouveau dans l'histoire.

Son choix s'est porté cette fois sur la période qui suivit l'armistice du 11 novembre 1918 et qui précéda le traité de Versailles du 28 juin 1919, lequel mettait administrativement fin à la première guerre mondiale.

En France, le conflit avait entraîné la construction de plus de 50 000 avions et la formation de plusieurs dizaines de milliers de pilotes et de mécaniciens.

Quelques mois après la guerre, les pilotes et constructeurs d'avions ont rivalisé d'audace afin de prouver que l'aéronautique militaire pouvait redéployer ses activités vers des missions civiles.

Les premiers mois de l'année 1919 furent particulièrement riches en évènements humains qu'il serait dommage d'oublier.

Avec sa verve singulière, son expérience de pilote et sa connaissance de l'histoire de l'aviation, l'auteur évoque la grande guerre aérienne et entraîne le lecteur vers le tout début des années folles pour revivre d'incroyables exploits.

Il a conservé pour cela le même concept que les livres précédents dont les réactions des lecteurs peuvent être consultées sur le site web : www.histoires.aeriennes.fr

Questions à l'auteur :

Pourquoi avoir choisi l'année aéronautique 1919 ?

C.F. : Lors des conférences que j'anime sur les grands moments de l'histoire de l'aviation et du contexte sociétal du moment, je remarque chaque fois l'étonnement du public lorsque j'annonce que la France a construit plus de 50 000 avions de guerre durant le premier conflit mondial, à l'époque des as.

Il y a alors tellement de questions sur cette période qu'il ne me reste souvent qu'assez peu de temps pour développer la conquête du grand Atlantique de New-York à Paris et dans le sens inverse entre 1926 et 1930.

Vous évoquez le « Grand Atlantique », y en aurait-il un de moindre dimension ?

C.F. : En géographie certainement pas, mais en histoire de l'aviation, on peut le dire comme cela.

Car si beaucoup de personnes pensent c'est Lindbergh qui a traversé le premier l'Atlantique, il faut dire que ce n'est pas tout à fait exact.

Lindbergh a certes remporté en juin 1927 le prix qui était offert par un mécène français au premier aviateur ou équipage qui rejoindrait directement les deux capitales New-York et Paris distantes de près de 6 000 kilomètres, ceci est indiscutable.

Mais quelques mois après la guerre de 14/18, cet océan avait été traversé en juin 1919 de Terre Neuve à l'Irlande sur 3000 kilomètres, par Alcock et Brown à l'occasion d'un précédent prix lancé par un quotidien londonien.

À ce moment là, il y eut aussi une autre traversée de Terre Neuve aux Açores par un hydravion américain.

C'est vrai que l'on oublie souvent cet exploit anglais de 1919 !

C.F. : C'est exact, d'autant plus que s'il y eut beaucoup d'échecs lors de la traversée du fameux « Grand Atlantique de 1926 à 1930 (Plusieurs dizaines de morts dont l'équipage français Nungesser et Coli) et de « Lost in sea » comme le relève l'histoire mondiale, la traversée de 1919 fut différente.

Sur les 6 appareils en partance, seul le Vickers Vimy d'Alcock et Brown, réussit à rejoindre l'Irlande. L'avion fut endommagé à l'atterrissage, mais l'équipage n'avait pas été blessé. Par contre les 5 autres appareils ont tous subi des avaries avant pendant et après la tentative, mais il n'y eut qu'un seul blessé.

Votre ouvrage raconte-t-il seulement cette traversée de 1919 ?

C.F. : Dans son ouverture, le livre ramène succinctement le lecteur dans le contexte des débuts de l'aviation et de son rôle durant la première guerre mondiale. Ensuite, il cible surtout les grandes tentatives d'exploits et de records français de janvier à juillet 1919, simultanément avec les étapes de la traversée Atlantique de 1919.

Ce qui s'est passé durant ces six mois est vraiment étonnant.

On a déjà beaucoup parlé des as de la première guerre mondiale et de la formidable évolution de l'aviation durant cette guerre, mais peu de personnes de notre temps savent à quel point avancé en était l'aviation alliée quelques jours avant l'Armistice du 11 novembre 1918.

Que voulez-vous dire par là ?

C.F. : La France et l'Angleterre notamment disposaient de gros appareils bimoteurs ayant d'une autonomie suffisante et une charge militaire importante afin d'aller bombarder Berlin. Les anglais avaient même construit à cet effet un quadrimoteur bombardier de 38 mètres d'envergure et d'une puissance totale de 1 400 CV !

Nous étions en 1918, à peine 15 ans après le vol hésitant du frêle « Flyer » des frères Wright !

Et les Français dans tout cela ?

C.F. : Durant le conflit, la France avait eu une flotte aérienne de très haut niveau technique et disposait également de bombardiers rapidement transformés ensuite en appareils de transport. Mais durant ces premiers mois qui suivirent la guerre, les pilotes français réalisèrent de beaux et étonnants exploits, dans un contexte souvent très risqué.

Dans vos précédents livres sur ces aventures aéronautiques, il y a toujours une anecdote ou un rôle qui implique un personnage féminin. Est-ce encore le cas cette fois-ci ?

C.F. : Bien entendu, mais ce n'est pas moi qui fait ce genre de choix, c'est l'histoire ! Les femmes ont joué un grand rôle durant les guerres, puisqu'elles travaillaient dans les ateliers de construction de matériels de tous types, tout en suppléant l'absence des hommes au niveau familial.

Quant à la première des aviatrices française d'avant 1914, elle s'illustrera à nouveau en 1919. Mais le destin, qui précipita ensuite au sol en temps de paix de célèbres pilotes de guerre, n'eut pas le moindre respect pour cette championne des airs. Car pour elle aussi, alternèrent gloire et tragédie.

Ce livre est destiné à quel public ?

C.F. : Les connaisseurs en histoire de l'aviation retrouveront avec plaisir au fil des pages et des illustrations, les moments forts de cette période.

Mais l'objectif de ce livre, comme celui des précédents, vise à rappeler au grand public de tout âge ces moments intenses qu'ont vécu nos ascendants après la grande guerre. Ce livre intéressera je l'espère comme les autres, tous les membres de la famille.

C'est pour cette raison que j'ai conservé le même concept.

Comment peut-on se procurer cet ouvrage ?

C.F. Il est prévu des séances de dédicaces qui seront annoncées par voie de presse. A minima, ce livre sera en vente localement à l'espace Leclerc de Lourdes, à la Librairie du méridien de Tarbes-Ibos, et bien entendu à la Maison du Livre Aviation, Bd Malesherbes à Paris.

Cependant chacun pourra cependant se le procurer aisément par commande auprès de l'auteur, via le site Internet suivant :

www.histoires.aeriennes.fr

Ce mode de commande permettra de solliciter une dédicace pour soi ou bien à l'intention de celui ou celle à qui l'on veut offrir ce livre, ou même les autres titres, puisqu'il ont tous été réédités en 2011.

Sur l'une des pages du site, l'internaute peut consulter les avis des lecteurs des ouvrages précédents.

Ces ouvrages comportent entre **128 et 130** pages et illustrations.

La vente ayant lieu essentiellement par correspondance, le prix unitaire maxi est de 10 €, port compris.

Avez-vous quelque chose à ajouter ?

C.F. : Oui. Je remercie toute l'équipe de l'imprimerie AUGÉ de Lourdes. Elle crée sur le plan local les conditions permettant aux auteurs individuels d'éditer eux-mêmes et de diffuser leurs ouvrages.

Je remercie aussi les médias locaux pour leur efficace relais publicitaire, ainsi que les lecteurs qui me font part de leurs aimables appréciations et qui me restent fidèles au fil des éditions.

En outre, je rappelle que je dispose d'un programme d'animation de conférences publiques ou privées (Minimum 20 personnes) sur l'histoire de l'aviation depuis la belle époque jusqu'aux années folles..

Ces conférences gratuites sont accompagnées de projection de documents rares forts appréciés par le public :

- **Durée des conférences** : 1 heures 30 à 3 heures selon demande et thèmes choisis)
- **Contact** :
Par téléphone au 05 62 42 96 36
ou via le site www.histoires.aeriennes.fr

Septembre 2011