



**Association d'histoire locale
Mémoire-Castel-Gometzienne**

L'Atelier Généalogique Gometz-le-Châtel

Roland Garros

Diapo 1 :

Le 5 octobre 1918, la veille de son 30^e anniversaire, Roland Garros mourrait à bord de son avion SPAD, à Saint-Morel, dans les Ardennes.

Diapo 2 :

Eugène, Adrien, Roland, Georges Garros est né le 6 octobre 1888, rue de l'Arsenal, à Saint-Denis de la Réunion.

Cette rue sera rebaptisée à son nom.

Sa famille originaire de Toulouse par son père et Lorient par sa mère, vit depuis longtemps dans l'île.

En 1892 (Roland a 4 ans), son père monte un cabinet d'avocat à Saïgon (Vietnam aujourd'hui et Cochinchine française à l'époque).

Sa mère s'occupe de son enseignement.

Diapo 3 :

La Cochinchine n'ayant pas de lycée, Roland est envoyé seul en France, en 1900. Il a 12 ans.

Le voyage en bateau dure 2 mois. A peine arrivé à Paris (Collège Stanislas), Roland est atteint de pneumonie.

Il est transféré par le Collège de Paris à Cannes où il retrouve le soleil et le sport, notamment le cyclisme.

Il deviendra champion de France scolaire et universitaire en 1906.

Diapo 4 :

Il revient à Paris pour préparer son année de terminale au lycée Janson-de-Sailly où il se lie d'amitié avec un futur aviateur, le franco-péruvien Jean Bielovucic.

Il rentre à HEC Paris d'où il sortira dans la promotion 1908 qui porte désormais son nom.

Il y rencontre Emile Lesieur, international de Rugby, qui le fait adhérer au Stade français où Roland joue au rugby mais également au tennis mais en tant qu'amateur.

Diapo 5 :

Diplôme en poche, il entre aux Automobiles Grégoire où il pratique le commerce et s'initie à la mécanique et au sport automobile.

Son père, qui veut en faire un avocat, lui coupe les vivres mais le père d'un ami d'HEC l'aide financièrement et, à 21 ans, il devient agent de Grégoire dans la boutique qu'il vient d'ouvrir sous l'enseigne « Roland Garros automobiles – voitures de sport ».

La même année, il conçoit une voiture tubulaire (chassis constitué de tubes reliés entre eux).

Diapo 6 :

En 1909, il assiste à la « Grande Semaine d'Aviation de la Champagne ».

Il est fasciné, c'est une révélation pour lui. Il prend une décision : il sera aviateur.

Avec l'argent gagné par son commerce automobile, il achète un petit avion de Santos-Dumont (le moins cher de l'époque), une Demoiselle qu'il apprend seul à piloter.

Diapo 7 :

Sans brevet de pilote Il est recruté pour participer aux cérémonies du 14 juillet 1910, à Cholet, et il y obtient son brevet le 19 juillet.

Avec seulement 3 heures de vol à son actif, il est de nouveau engagé pour un meeting à New York, cette fois, puis il participe à une tournée d'exhibitions aériennes à travers les US qui lui permettent de voler tous les jours et d'affiner sa pratique du pilotage,

De retour en France, en 1911, il participe aux 3 grandes épreuves européennes de l'année, le « Paris-Madrid », le « Paris-Rome » et le « circuit européen ».

Il finira 2ème de chaque épreuve et héritera du surnom d' « éternel second ».

Le 4 septembre 1911, il bat le record d'altitude avec 3.950 m. Ceci le place parmi les meilleurs et il est sollicité de toutes parts,

Diapo 8 :

Il est engagé pour une grande tournée en Amérique du Sud où il est le 1^{er} à traverser la baie de Rio.

Il survole la forêt tropicale et est le 1^{er} à prendre des photos en relief.

De retour en France, il remporte avec son Blériot 50 ch personnel en juin 1912, le circuit de l'Anjou dont le concours consiste à réaliser en 2 jours 7 fois le trajet du triangle Angers-Cholet-Saumur (plus de 1100 kms).

Il y gagne le surnom de « champion des champions ».

Diapo 9 :

En 1912, il bat son propre record d'altitude avec 4.950 m puis avec 5.610 m.

Après ses brillants succès, il devient pilote d'essai de la toute jeune firme Morane-Saulnier,

En décembre 1912, il est le 1^{er} à relier l'Afrique (Tunis) à l'Europe (Rome), en 3 étapes (escales en Sicile et au sud de la botte) et le 1^{er} à survoler le Vésuve.

Le 23 septembre 1913, il traverse les 780 km de la Méditerranée (Fréjus-Bizerte) en 7 h et 53 mn, à la vitesse moyenne de 101 km/h et passe ainsi à la postérité.

Il devient la coqueluche du tout-Paris et se lie d'amitié avec Cocteau qui écrira pour lui le poème « le Cap de Bonne-Espérance ».

Diapo 10 :

Né dans une colonie, il ne doit aucun service militaire, Néanmoins, le 2 août 1914, il s'engage pour la durée de la guerre comme simple soldat .

Il réalise des missions de reconnaissance et d'observation.

Au début du conflit, les pilotes ennemis se tirent dessus au fusil ou au revolver,

Affecté spécialement au camp retranché de Paris, il met au point avec son ami l'ingénieur Saulnier, le tout premier chasseur monoplace avec mitrailleuse tirant à travers les pales de l'hélice.

Diapo 11 :

De retour au front, ce dispositif de tir monté sur son appareil lui permet d'obtenir 3 victoires consécutives en 15 jours,

le 18 avril 1915, à la suite d'une panne au dessus de la Belgique, il est fait prisonnier, soumis à une surveillance privilégiée et retenu dans plusieurs camps allemands.

Il réussit enfin à s'évader le 15 février 1918.

Malgré sa mauvaise santé du fait de sa captivité, il réintègre (après une convalescence et une remise à niveau) une escadrille, bien que Clémenceau lui ait proposé un poste de conseiller auprès de l'Etat-Major.

le 5 octobre 1918 (veille de ses 30 ans), lors d'un combat contre des Fokkers allemands, son avion explose en vol et s'écrase à Saint-Morel, dans les Ardennes, près de Vouziers où il est enterré.

Diapo 12 :

En 1927, la France gagne la Coupe Davis grâce aux « Mousquetaires ».

Pour accueillir les épreuves de celle de 1928, il est nécessaire de construire un stade.

Le président du Stade français, Emile Lesieur, exige que ce stade porte le nom de « Roland Garros ».

Diapo 13 :

Pour le 100^e anniversaire de sa mort, la Région Réunion a lancé une pétition pour demander que les cendres du lieutenant Roland Garros, pionnier de l'aviation civile et militaire entrent au Panthéon.