

Extrait du Grands Reporters

<http://www.grands-reporters.com>

La première traversée Londres-Paris en avion par le  
Français Pierre Prier...

# **Mon grand-père, ce héros**

- Articles -

Date de mise en ligne : jeudi 7 avril 2011

---

**Grands Reporters**

---

**Le ciel est clair ce 12 avril 1911 au-dessus de Hendon. Sur le champ d'aviation de la capitale britannique, un monoplan Blériot s'apprête à décoller. Direction : Issy-les-Moulineaux, l'aérodrome parisien, à 400 kilomètres. Un jeune homme moustachu, emmitouflé dans une combinaison rembourrée, le cou enserré dans une grosse écharpe et coiffé d'un passe-montagne à visière, s'installe dans le cockpit. Il n'a pas prévu de lunettes. Deux ans auparavant, sur le même modèle, Louis Blériot a traversé la Manche. Cette fois le défi est plus élevé. Si le raid réussit, ce sera la première liaison de capitale à capitale.**

Le pilote a 25 ans, il a confiance en lui et en sa machine. Pour l'occasion, il a demandé un moteur puissant. Louis Blériot lui a fait envoyer un avion complet en caisse, par bateau, équipé d'un Gnome de 50 chevaux, deux fois plus que l'Anzani de 24 chevaux de la traversée de la Manche.

C'était il y a cent ans. Le jeune pilote était français, et c'était mon grand-père. Et c'était sa première « nav ». Ingénieur et pilote, il avait été envoyé à Londres diriger la « Blériot school of aviation » fondée sur l'aérodrome de Hendon, aujourd'hui site d'un musée de la RAF. Louis Blériot multipliait les écoles dans l'espoir que ses élèves se transformeraient en clients. Le constructeur était autoritaire. Pierre Prier avait raconté à ses enfants comment Blériot l'avait convoqué dans sa maison du Pas-de-Calais : « Prier, vous allez à Hendon comme directeur technique. Très bien, je vais préparer mon déménagement. Pas la peine, voici votre billet pour le ferry de demain matin. » Le contrat était prêt : « vous toucherez 500 francs de salaire mensuel (1 800 euros environ 2011) plus 100 francs (360 euros) par brevet obtenu et 50 Francs par réception d'appareil. »

Avec Blériot, ça ne rigolait pas. Héros de la légende familiale, Pierre Prier a aussi laissé quelques chapitres dans les histoires de l'aviation, et la passion du vol chez ses descendants, dont l'auteur de ces lignes, titulaire d'un PPL. Pour le pilotage du dimanche, la distance n'est pas si grande avec cet ancêtre que l'on n'a pas connu ; l'aviation était pour lui une technique et une méthode, pas une aventure. Pas le genre fou volant sur sa drôle de machine, l'ancêtre. A 25 ans, il est ingénieur, méthodique et sérieux.

Dans une lettre manuscrite, il décrit son ambition : « En réalisant un voyage de Londres à Paris, écrira-t-il après le vol, j'ai voulu prouver que l'aviation était beaucoup plus avancée qu'on ne le croit généralement et que pour couvrir une longue distance avec une traversée d'un bras de mer, il n'était pas utile de prévoir du ravitaillement à chaque grande ville, ni de sillonner la mer avec des bateaux de sauvetage, ni même de faire repérer la route à suivre par des ferries ou bien des ballons captifs ». Ses idées sur la préparation de la machine et du trajet pourraient figurer dans un article de Michael Barry : « L'aviateur qui prépare personnellement son voyage, étudie rigoureusement ses cartes et procède lui-même à la vérification complète de son appareil et de son moteur atteindra son but aussi sûrement que si l'on partait sur une automobile moderne, qui pratiquement ne connaît plus de panne. »

On admirera la vision optimiste de la mécanique de 1911. Mais un ingénieur, c'est un ingénieur. « J'avais donc équipé mon monoplace d'une façon toute spéciale. J'emportais 120 litres d'essence et 40 litres d'huile, soit pour 7 heures de marche, bien que d'après mes prévisions mon voyage ne devait pas dépasser 4 heures. Mais je tenais à prévoir large, au cas où j'aurais eu à lutter contre un vent contraire. » Le monoplan est en outre équipé d'un flotteur, une sorte de manche à air en toile, gonflée et glissée dans la queue. Il n'a jusque-là effectué que des vols locaux, mais qu'importe, il embarque l'équipement de base, donc tout va bien se passer : « J'avais un baromètre, une boussole travaillant dans un bain de glycérine, un chronomètre, et enfin une carte d'un mètre 80 de longueur, spécialement annotée et surchargée par moi. Je la déroulais sous mes yeux au fur et à mesure que j'avancais. »

La carte et le compas, sans oublier la montre : rien de nouveau sous le soleil des pilotes. La route est tracée : « je compte partir de Londres au petit jour de façon à faire la traversée de très bonne heure, entre Folkestone et le Cap Gris-Nez. D'ici à Folkestone, aucune difficulté. Je compte traverser assez haut (100 à 1200 m) par temps très clair. »

Pour la suite, pas de problème : outre la carte, il connaît la région par cSur. La météo viendra perturber le trajet&La mécanique aussi. Après un faux départ et un retour après une fuite d'huile, il redécolle à 1h37. Il a encore du temps devant de lui. Après avoir survolé la Tamise à 500 mètres, il commence à monter pour atteindre 1200 mètres au-dessus de la mer. Et là, le brouillard&la carte devient inutile. « Je ne voyage plus qu'à la boussole et au chronomètre. » Il n'en oublie pas la dérive : « je dois compter avec un léger vent de côté » qui me pousse constamment vers l'est. »

La montre, toujours : « enfin, connaissant la vitesse de mon appareil, je lis sur le chrono que je dois être à la hauteur de Paris. » Le brouillard s'est dissipé. Il n'aperçoit que des champs. Pas de problème : « J'aperçois une ligne de chemin de fer. Je la suis. Au bout de 3 km, une gare&je descends à quelques mètres du sol et je lis sur le panneau bleu : Saint-Cyr. All right ! je connais la route maintenant Je reprends de l'altitude. » Il atterrit à Issy-les-Moulineaux à 5h33. Il avait prévu 3h45 de vol. Son brevet de pilote, le numéro 167, datait de moins d'un an. Sa passion, c'était surtout la mécanique. Né dans une famille bourgeoise de Rouen son père est commissaire-priseur il rêve bielles et pistons plutôt que meubles et tableaux. Il se passionne d'abord pour les motos, et fonde même le moto-club de Rouen. Il prend rapidement l'habitude relier Paris à Rouen sur les premiers engins à deux roues. Il est élève à l'Ecole Violet, qui enseigne « l'électricité et la mécanique industrielle. » Rien que du concret.

C'est au cours de son service militaire, dans l'aviation militaire balbutiante, qu'il est présenté à Louis Blériot par son colonel. Cela tombe bien, Blériot a besoin d'ingénieurs, mais il faut qu'ils soient aussi pilotes. C'est un technicien qui débarque à Hendon, avec un objectif commercial. Les élèves sont formés en cinq heures ou six heures. Le professeur, lui, en profite tout de même pour s'amuser un peu. Le 3 novembre 1910, il survole Londres, en particulier l'abbaye de Westminster, « un vol qui fit sensation, mais qui me valut une lettre qui n'était pas précisément de félicitations de la part du secrétaire du Royal Aero club de Grande-Bretagne » raconte-t-il lors du 25ème anniversaire au journal L'aviation française, ajoutant, cocardier : « Le prétexte était la faible altitude de mes évolutions, le grief réel était que je n'étais pas sujet anglais.

L'amour-propre national britannique avait été choqué. » Le choc résonne-t-il encore, cent ans plus tard ? Il faut bien dire que malgré quelques démarches, rien ne semble avoir été prévu de l'autre côté du Channel pour célébrer le centenaire de la première liaison entre Londres et Paris par un aviateur français. Cette authentique performance de pilote ne fera pas oublier à Pierre Prier son métier d'ingénieur. Engagé par la firme britannique Bristol, il dessine un monoplane racé, doté d'une sorte de patin à l'avant, un dispositif destiné à éviter le cheval de bois. La guerre le rappelle comme pilote de chasse, puis rapidement comme instructeur c'est un ancien.

Il lâche ses élèves, dont un certain Charles Guynemer, sur Bébé Nieuport. Il est courageux, cité à l'ordre du régiment, mais contrairement à son illustre élève, la guerre aérienne, ça ne lui plait pas. « Il ne pouvait concevoir que des pilotes se tirent mutuellement dessus » me racontait ma grand-mère. Symboliquement, après le premier conflit mondial, il dirigera la société de liquidation des stocks de l'armée de l'air, puis s'orientera vers l'industrie, fondant avec quelques amis une société de traitement de surface des métaux exploitant un brevet américain. Une deuxième vie, qui s'achève en 1950. Il continuait à se passionner pour l'aviation, mais de loin. Il avait rempli son objectif : prouver qu'on peut se rendre d'un point à un autre « aussi sûrement qu'avec une automobile. »