

La disparition du Commandant Antoine de Saint-Exupéry



Réalisé par : Pascal Bucheli et Florian Boeckle
Date : 27-02-2005

Préface

Lorsque nous avons appris qu'un travail interdisciplinaire devait être fait entre Français et Histoire, la question du sujet à choisir ne s'est pas posée longtemps. Aimant tous les deux l'aviation nous n'envisagions qu'une solution ; Il fallait que le sujet porte sur Antoine de St-Exupéry. Après quelques discussions avec Mme Frei et Mr Biedermann, nous nous sommes précisément mis d'accord sur la disparition d'Antoine de St-Exupéry, il y a un peu plus de 60 ans. Le fait qu'on aie retrouvé récemment des vestiges de son appareil a aiguisé notre curiosité et la motivation demeurait grande, bien que nous étions conscients des difficultés à surmonter tout au long du travail. Par exemple nous savions assez rapidement que nous ne serions pas en mesure de déterminer avec certitude la cause de son échec en mer. Mais quoi qu'il en soit le sujet reste captivant.



Nos remerciements particulier vont à un ami (il voulait rester anonyme) qui nous à accordé son aide pour les tournures de phrase ainsi qu'à nos parents, pour les transports et la relecture du dossier.

Table des matières

| | |
|--|----|
| 1. Préface | 2 |
| 2. Introduction | 4 |
| 3. Biographie : Antoine de St-Exupéry | 5 |
| 4. Prologue | 7 |
| 5. Thèse : S'est-il suicidé ? | 11 |
| 6. Thèse : A-t-il été abattu ? | 13 |
| 7. Thèse : Panne mécanique, déficience humaine ou les deux ? | 14 |
| 8. Conclusion | 18 |
| 9. Liste des sources | 19 |



Introduction

Situation initiale :

Pendant la seconde guerre mondiale, Saint-Exupéry veut écrire un livre sur les pilotes de guerre. Partant du principe qu'on ne peut bien écrire que sur un sujet que l'on connaît personnellement, Saint-Exupéry se porte volontaire auprès de l'armée américaine. Il effectuera d'abord un certain nombre de missions dans l'armée américaine, jusqu'au jour où il oublie de sortir le train d'atterrissage de son Lightning. L'avion est détruit, mais Saint-Exupéry est indemne. Il sera tout de même réformé. Il essaiera ensuite de rejoindre les rangs d'une armée par tous les moyens. Il y parviendra après maintes tribulations et sera intégré dans l'escadrille de reconnaissance 2/33 de l'armée de la France libre, où il est autorisé à effectuer 5 missions. Il en fera finalement 9. S'il était revenu de cette mission, ses supérieurs lui auraient confié un secret de guerre qui l'empêcherait de faire d'autres missions, de peur qu'il ne tombe en mains ennemies.

La question initiale :

La disparition de Saint-Exupéry est très mystérieuse. C'est cela qui nous a incité à développer un exposé autour de ce thème.

Objectif visé :

En apprendre plus sur cette personne mythique, essayer de trouver une réponse au mystère de sa disparition.

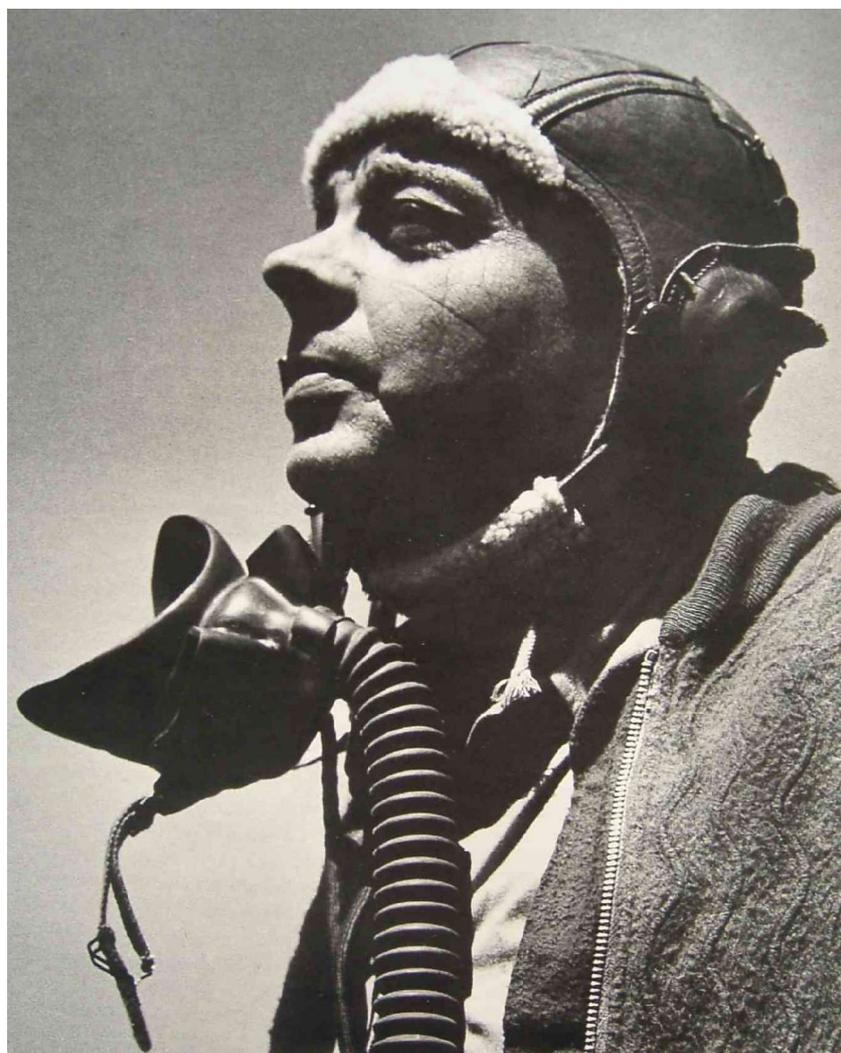
Explication de la méthode de travail :

Au départ, nous nous sommes mis d'accord sur les thèmes à développer. Nous avons ensuite fait la recherche d'informations ensemble, sur Internet et à la bibliothèque de la Chaux de Fonds, ainsi qu'un livre prêté par Mme Frei. Dans nos recherches, nous avons également pris contact avec le DRASSM, l'association qui a retrouvé l'épave de l'avion à Saint-Exupéry, malheureusement sans résultat. Lorsque les informations étaient suffisantes, nous avons débuté la rédaction du texte. Nous nous sommes mis d'accord sur les articles que chacun écrirait et finalement avons effectué la mise en page du dossier ensemble.

Antoine de St-Exupéry

Antoine de Saint-Exupéry naît le 29 juin 1900 à Lyon. Il est le troisième enfant de Jean, vicomte de Saint-Exupéry et de Marie de Fonscolombe. En 1904, Au cours de l'été se rendant au château de la Mole, en Provence, Jean de Saint-Exupéry meurt, victime d'une attaque. Antoine de Saint-Exupéry sera très proche de sa mère. Il entretiendra avec elle, toute sa vie, une correspondance régulière.

En 1912, malgré l'interdiction de sa mère, Antoine effectue son baptême de l'air et il en est subjugué.



Ses débuts dans l'aviation

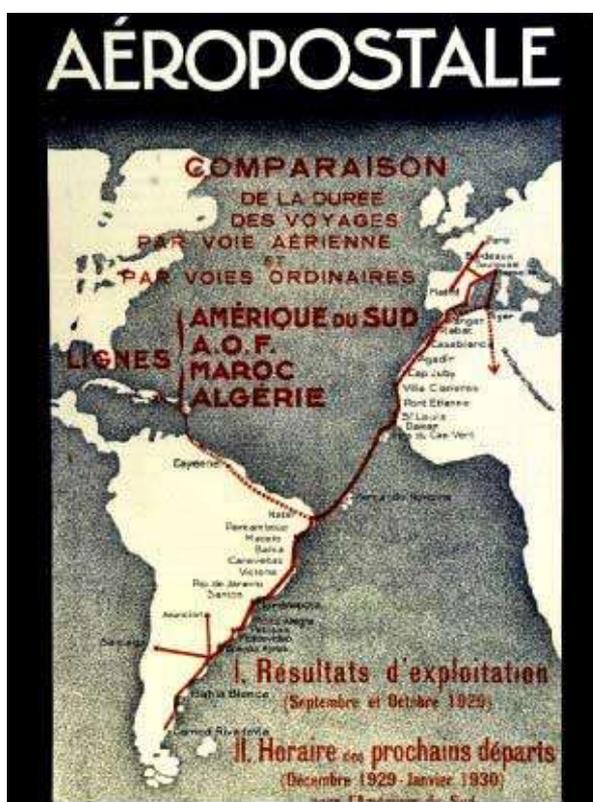
Le 9 avril 1921, Antoine est appelé sous les drapeaux : il est affecté au 2ème Régiment d'aviation à Strasbourg, en tant que soldat de deuxième classe. Sous la direction de Robert Aéby, il apprend à piloter. Il obtient son brevet le 23 décembre de la même année.

En 1926, à la recherche d'un travail rémunérateur, Saint-Exupéry est convoqué à l'aéroport de Toulouse-Montaudran et, le 14 octobre, il se présente à Didier Daurat, chef d'exploitation de l'Aéropostale. Au bout de deux mois, il est enfin chargé de convoyer son premier courrier sur Alicante.

En 1927, Saint-Exupéry assure les courriers Toulouse-Casablanca et Casablanca-Dakar avec comme co-équipiers Mermoz, Guillaumet, Riguelle, Reine.

Après une année au service du courrier, le 19 octobre, il est nommé chef d'escale à Cap Juby. Cap Juby au Maroc, est l'escale stratégique entre Toulouse et Dakar pour les avions du courrier.

En septembre 1929, nommé chef de l'Aeroposta Argentina, Saint-Exupéry rejoint Mermoz et Guillaumet en Amérique du Sud où il crée la ligne de Patagonie entre Comodoro Rivadavia et Punta Arenas, le point le plus méridional de la Cordillère des Andes. Il continuera sa carrière de pilote civil et d'écrivain jusqu'au début de la deuxième Guerre Mondiale.



Prologue

Il n'est pas possible d'établir de manière absolument irréfutable les causes du crash du Lightning P38 du commandant Antoine de Saint-Exupéry. Par contre, de nombreux témoignages nous informent quant au déroulement de la journée au quartier général du groupe 2/33, ainsi qu'à l'aérodrome de Poretta près de Bastia, d'où Saint-Exupéry est parti pour sa dernière mission.

31 juillet 1944, 7 heures. Depuis 15 jours, la villa d'Erbalunga, en Corse, à quinze minutes en voiture de l'aérodrome de Poretta, est le quartier général du groupe 2/33 du capitaine René Gavoille. Cette escadrille, affrétée par l'armée américaine, est chargée de missions de reconnaissances et de prises de vues aériennes.

Ce matin, deux missions doivent se dérouler. Le lieutenant Puivif doit aller cartographier au dessus du Massif Central. Le commandant Antoine de Saint-Exupéry devrait lui se rendre au dessus du secteur Grenoble-Chambéry-Anneçy. Mais voilà, depuis la veille au soir, personne dans l'escadrille n'a de nouvelle du commandant. Visiblement, son lit n'a pas été défait. On sait tout juste qu'il a dîné la veille au restaurant de la plage de Miomo avec des amis rencontrés de fraîche date.

A 44 ans, le « plus vieux pilote de guerre du monde », comme il se surnomme dans une lettre à son ami Pierre Dalloz, datée de la veille de sa mort, ne va tout de même pas partir en mission après une nuit blanche ! C'est inimaginable. Surtout qu'avec ses nombreux crashes et les douze fractures accumulées au long de sa carrière Saint-Exupéry fatigue vite en vol. La preuve :

-Il consomme deux fois plus d'oxygène, au cours d'une mission, que n'importe quel autre pilote du groupe 2/33.

De plus, le Lightning P-38 n'est pas un modèle de fiabilité :

-Il y a quelques semaines, son moteur gauche a pris feu et il n'a réussi à rejoindre sa base qu'in extremis.

-Quelques jours plus tard, le système d'alimentation en air de son avion est tombé en panne et le commandant a faillit s'évanouir.

Il fallait être au top de sa forme pour piloter cet appareil et c'est donc tout naturellement que Gavoille a fait savoir au jeune lieutenant Pierre Siegler qu'il allait remplacer Saint-Exupéry.

Concentré, Siegler termine son bol de café lorsque la porte du mess s'ouvre. C'est Saint-Exupéry. Pas un mot ne sera échangé. D'un regard, le vieux commandant indique au lieutenant de remonter se coucher. L'auteur de *Vol de Nuit* s'installe et boit à son tour un café.

Puis, il se lève et se dirige vers l'une des jeep que Gavaille a fait parquer en contrebas de la villa, dans un hangar de fortune. Là il s'assied aux côtés de Raymond Duriez, chef adjoint des opérations. Tous deux se rendent à Poretta.

Arrivés à l'aérodrome, c'est toujours Duriez qui aide le commandant de Saint-Exupéry à revêtir sa combinaison « haute altitude ». Cet exercice constitue un véritable chemin de croix pour Saint-Exupéry. Son corps devant se contorsionner n'est plus qu'une immense douleur. Les os craquent au fur et à mesure que l'auteur de *Petit prince* devient le pilote Antoine de Saint-Exupéry.



Il s'installe péniblement aux commandes de son bimoteur. Un avion capable de voler à plus de 700 Km/h et à 10 000 mètres d'altitude. Une merveille...si fragile et si peu fiable en vol. Sous lui, Saint-Ex sent le bourrelet de son parachute. Il sait très bien que l'étoffe blanche ne lui serait d'aucun secours en cas d'incident, pour la bonne et simple raison qu'il est parfaitement incapable d'ouvrir seul la verrière du *Lightning*, compte tenu de son bras gauche quasi inerte, suite à un accident.

Les moteurs tournent, le pilote s'aligne, demande l'autorisation de décoller et s'envole à 8h45. Aux alentours de 13h00, les inquiétudes montent. Gavoille, qui pour une fois n'a pas assisté au décollage de son ami, appelle toutes les stations radar pour savoir si l'une d'entre elle n'aurait pas l'écho du Lightning. En vain. A 14h30, une chose est certaine : Saint-Exupéry ne peut plus se trouver en vol, compte tenu des réserves de carburant dont il disposait. Il se retrouve exactement dans la même situation que Rivière, dans « Courrier de nuit », lorsque le pilote Fabien est déclaré perdu. Pourtant, Gavoille espère encore. Après tout, Saint-Exupéry a survécu à plus de crashes que n'importe quel autre pilote au monde. Il n'a plus ses réflexes d'antan, certes, mais son expérience joue en sa faveur.

Au milieu de l'après midi, il faut tout de même inscrire le commandant de Saint-Exupéry « Disparu en mission ». L'annonce de sa mort ne se répandra que quelques jours après, lorsque toute hypothèse de capture par les allemands aura été évacuée. Il est en effet certain que si l'ennemi avait capturé ou abattu avec certitude un personnage aussi emblématique que Saint-Exupéry, il ne se serait pas privé de s'en vanter.

Le lendemain de la disparition, Gavoille et d'autres membres de l'escadrille se livrent à l'abominable rituel de l'inventaire de la chambre du pilote « non rentré ». Sur la table, il y a des lettres. Parmi elles se trouve un mot, sans destinataire. Sans doute un proche ami qui ne recevra jamais ces quelques lignes. Elles en disent long sur l'état d'esprit de Saint-Exupéry la veille de sa mort :

« J'ai failli quatre fois y rester. Cela m'est vertigineusement indifférent. L'usine à haine, à irrespect, qu'ils appellent le redressement...moi je m'en fous. Je les emmerde. Je suis sous le danger de la guerre le plus nu, le plus dépouillé qu'il soit possible. Absolument pur. Des chasseurs m'ont surpris l'autre jour. J'ai échappé juste. J'ai trouvé tout ça tout à fait bienfaisant. Non par délire sportif ou guerrier que je n'éprouve pas,. Mais parce que je ne comprends rien, absolument rien, à la qualité de la substance. Leurs phrases m'emmerdent et je ne comprends rien à leur vertu...

La vertu c'est sauver le patrimoine spirituel français en demeurant conservateur de la bibliothèque de Carpentras. C'est se promener nu en avion. C'est apprendre à lire aux enfants. C'est accepté d'être tué en simple charpentier. Ils sont le pays...pas moi. Je suis du pays. Pauvre pays ! »



Le récit de cette dernière journée nous permet d'avancer les hypothèses suivantes :

- Il a pu se suicider
- Il a pu désertier
- Il a pu être abattu
- Il a pu être victime d'une panne mécanique
- Il a pu y avoir déficience humaine

S'est-il suicidé ?

«Le commandant Antoine de Saint-Exupéry s'est-il suicidé ?»

Cette question revient fréquemment lorsque l'on parle du défunt écrivain-pilote, et à juste titre.

En effet, la thèse du suicide séduit nombre de romantiques qui se l'imaginent dès lors «parti rejoindre le petit prince », et encore : « Où est-il tombé ? Dans la mer ? Quel splendide tombeau pour un écrivain qui ne l'est pas moins ! Dans la montagne ? Voilà la seule autre tombe à sa mesure ! ». Seulement voilà, une part du mystère est levé depuis qu'on a réussi à placer plus ou moins le lieu de son crash et on sait maintenant qu'il s'est écrasé en mer. Mais les rares débris que l'on a retrouvé (environ 10% du total de l'avion) ne permettent pas d'établir la cause de l'accident.

Arguments en faveur du suicide

En effet, on sait que moralement il n'était pas en forme. En témoignent les nombreux textes qu'il a écrits peu avant sa mort. Au texte déjà cité précédemment dans le prologue s'ajoutent d'autres tels que celui-ci :

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

Pour expliquer son état moral, il y a plusieurs causes qui ont pu le mettre dans cet état.

Premièrement, il exècre la guerre, bien qu'il soit d'avis que les alliés doivent absolument la gagner.

Deuxièmement, il a déjà été recalé de son rang de pilote de guerre en 1943 suite à un atterrissage où il avait oublié de sortir le train. L'avion est détruit et c'est une bonne occasion de se débarrasser de ce pilote déjà trop vieux d'après les standards de l'armée américaine (pour qui il volait à ce moment-là). Il a retrouvé une place dans l'armée de la France libre pour une durée de 5 missions.

Lors de ce dernier vol, il en est déjà à sa 9^{ème} mission et il sait qu'il n'en aura pas beaucoup d'autres. Il est même pensable qu'il ait su de manière informelle que le capitaine Gavaille devait lui annoncer à son retour de mission que la guerre était finie pour lui. Ça pourrait également expliquer la nuit blanche qu'il a passée avec des amis le soir avant.

L'hypothèse du suicide est renforcée par le fait qu'on sait que St-Exupéry ne tenait plus spécialement à sa vie. En témoigne la rencontre lors d'une précédente mission avec 2 avions ennemis. Distancés, les avions ennemis feront alors demi-tour. A son retour de mission, St-Exupéry expliquera avoir vu 2 points noirs dans son rétroviseur. Sa seule réaction aura été de retourner ce dernier afin de ne plus être dérangé. « Je fais mon boulot, ils font le leur ».

Finalement, un pêcheur, Armando Ascenzi, aurait vu l'avion de St-Exupéry s'écraser vers 11h50. Il l'a vu piquer plein gaz dans la mer sans chercher à se redresser, au large de l'île de Riou. On a réussi à établir, grâce aux vestiges retrouvés, qu'il s'agissait bien de l'avion de St-Exupéry.

Arguments contre le suicide

Cependant, la thèse du suicide a aussi ses opposants. D'après le patriotisme et le sens du devoir qu'on lui connaît, il paraît peu probable qu'il aie choisi d'en finir a ce moment en détruisant des informations qui auraient aidé à libérer la France.

Partant de là, on peut aussi éliminer l'idée de la désertion.

Cet argument ne constitue pas une preuve en soi, mais on peut vraisemblablement penser que Saint-Exupéry ne s'est pas suicidé.



A-t-il été abattu ?

C'est une autre hypothèse fréquemment avancée, c'est chose courante pendant une guerre. Regardons d'un peu plus près les éléments qui font pencher plutôt pour ou plutôt contre cette hypothèse.

Si Saint-Exupéry a été abattu, il y a vraisemblablement des traces dans les archives allemandes qui en parlent.

Selon le témoignage de Hermann Korth, qui travaillait dans un centre de commandement pendant la guerre, l'aspirant Robert Heichele aurait descendu un P-38 ce jour-là, après avoir été attaqué par celui-ci. On a d'abord cru tenir là la clé du mystère. Or cette théorie ne tient pas ; St-Exupéry n'aurait jamais attaqué qui que ce soit, du fait que son P-38 n'était jamais armé, toutes les mitrailleuses étant remplacées par des appareils photo.

A notre connaissance, à part cette déclaration, il n'y a aucun autre rapport qui mentionnerait un P-38 abattu le 30 Juillet dans la zone où pouvait se trouver St-Exupéry.

A-t-il alors été abattu sans que le pilote ne le déclare ? C'est imaginable, que pour une quantité de raisons, le pilote qui aurait abattu St-Exupéry, sans toutefois savoir qui il avait abattu, ne l'aurait pas dit. Mais cela reste très peu probable.

Il aurait aussi pu être abattu par la DCA navale. De nouveau, si la DCA avait abattu St-Exupéry, on en trouverait très probablement des traces dans les archives.

Donc, si St-Exupéry est mort du fait d'un combat aérien ou de la DCA, le plus probable est que son appareil a été endommagé, ou que lui-même ait été blessé par une balle perdue, et qu'il s'est écrasé plus loin, hors de vue des ennemis. Il est plus facile d'imaginer dans un cas semblable que l'archiviste n'ait pas considéré utile de retenir un événement n'ayant a priori pas fait de dégâts, dans un camp comme dans l'autre.

Au final, on voit que s'il est peu probable que St-Exupéry ait été abattu, on ne peut en aucun cas l'exclure.

Panne mécanique, déficience humaine ou les deux ?

Le P-38 Lightning

L'avion que pilotait Antoine de St-Exupéry était un Lockheed P-38 Lightning. Il s'agit là d'un avion conçu suite à une spécification de l'United-States Air Force datée de 1938 (juste un peu avant la 2^{ème} guerre mondiale). De ce projet il découle ensuite un appareil bimoteur et bipoutre (pour limiter la traînée). C'est le seul moyen à l'époque d'atteindre les performances recherchées. Le prototype XP-38 vola pour la première fois le 27 janvier 1939. Après ce vol qui fût un succès, Lockheed construit 13 appareils expérimentaux baptisée YP-38. Ces appareils sont équipés de moteur Allison 1150ch, pas très fiables comme nous le verrons par la suite. Malgré cela ils équiperont l'avion durant toute son évolution. Les premiers pays à avoir commandée le P-38, furent l'Angleterre et la France. Par la suite ce seront les Anglais et les Américains qui en seront le plus équipés. Comme le Spitfire (avion très connu de la 2^{ème} guerre mondiale), le P-38 fut constamment modifié et amélioré. Il en existait 2 grandes catégories : une version de combat et celle que St-Exupéry pilotait, soit une version de reconnaissance. En 1941 le P-38 était l'aéronef bimoteur le plus rapide du monde avec une vitesse de environ 700 km/h ! Mais malgré ces belles performances, le P-38, comme tout les engins de haute-technologie était une mécanique fragile et peu fiable. Ceci nous permet d'envisager la possibilité que St-Exupéry aurait pu perdre la vie à cause de ces points faibles.



Les difficultés de la reconnaissance

Antoine de St-Exupéry avait été interdit de vol après un accident où il endommagea sérieusement son appareil. C'est grâce à 2 Américains, Paul Rockwell et John Phillips qu'il pu se faire réintégrer. St-Exupéry était (d'après un récit de sa femme Consuelo) en mauvaise santé car il fumait et buvait trop (surtout du whisky) et les nombreux accidents qu'il a eu ont pratiquement brisé tout les os de son corps. Son pire accident a eu lieu au Guatemala où il est resté durant huit jour dans le coma. Tout ces faits ont pour conséquence qu'il consomme 2 fois plus d'oxygène qu'un pilote normal. La reconnaissance s'effectue vers 10'000 mètres environ. A cette altitude il suffit d'une minute sans oxygène pour mourir. Par ailleurs il avait 44 ans au moment de son crash qui lui coûta la vie. Or justement la carrière d'un pilote se terminait environ vers 30 ans ! Ceci nous laisse penser que St-Exupéry n'avait plus les pleines capacités pour mener à bien des vols de reconnaissance en toute sécurité.

Les mésaventures de St-Exupéry

D'après ce que nous avons pu constater, St-Exupéry était meilleur écrivain que pilote. Il a eu dans sa carrière énormément d'accident et de mésaventures. Ceci semble normal pour un pilote de l'époque mais St-Exupéry en a eu des qui sortent très distinctement du lot.

Un jour alors qu'il devait se rendre avec un ami au baptême de son neveu, il lisait un livre. Il le lisait jusqu'au moment où il devait décoller et une fois qu'il a amené l'appareil en l'air il a continué sa lecture !

Lors d'un vol d'essai d'un P-38 qui s'était bien passé, Antoine se rendit compte en atterrissant que son moteur gauche n'avait pas tourné durant tout le vol !

Nous allons citer les plus grosses mésaventures de St-Exupéry peu avant sa disparition.

4 juin 1944 : moteur gauche en feu.

14 juin 1944 : panne d'oxygène.

29 juin 1944 Anniversaire de Antoine :

Il insiste pour faire une mission au dessus de son lieu d'origine (Annecy) mais son moteur gauche bafouille et il doit le couper complètement pour éviter qu'il ne prenne feu. Se sachant être une cible facile il plonge dans le relief et il essaye

de rejoindre la mer en se faufilant dans les vallées. Seulement là il s'égare et quand il atteint la mer il reconnaît la ville de Gênes. Cette ville est tenue par les allemands et fortement protégée !!! De plus il aperçoit dans son rétroviseur un chasseur. Etant bas et avec un seul moteur il ne peut échapper à son ravisseur qui heureusement s'imagine que c'est un allié. Il continue son chemin en direction du sud de l'Italie qui n'est pas allemande mais le contrôle aérien des alliés commence à s'énerver car St-Exupéry n'avait pas enclenché son IFF (système distinguant un allié d'un ennemi). Les alliés sont sur le point d'envoyer des intercepteurs lorsqu'il comprit avec difficulté les instructions du sol lui disant qu'il devait aller à Bastia.

14 juillet : 2^{ème} panne d'oxygène provoquant un étourdissement de St-Exupéry, dont-il eu du mal à s'en sortir.

Son dernier vol

Pour Antoine toutes les conditions jouaient en sa défaveur. Une voyante lui avait dit 4 ans plus tôt qu'il devrait se méfier des avions dès la quarantaine. Il n'avait pas dormi de la nuit et sa santé était déjà très fragilisé. Donc le vol avait des chances de mal se terminer. La carte ci-après nous montre le trajet effectif et le trajet prévu. En regardant la route suivie on peut constater qu'il s'est égaré, ce qui, comme nous l'avons déjà vu, arrivait assez souvent à Antoine. Il a donc commis la première erreur. Ensuite il était fatigué, ce qui à de grandes chances d'avoir provoqué un enchaînement de fautes. De plus, en l'air, un être humain est au minimum deux fois moins compétent qu'au sol. Ensuite, le tout à dû être couronné par une panne ou un évanouissement, peut-être même les deux. La chance a finit par tourner un jour, même pour le plus chanceux des pilotes.

Plan de vol

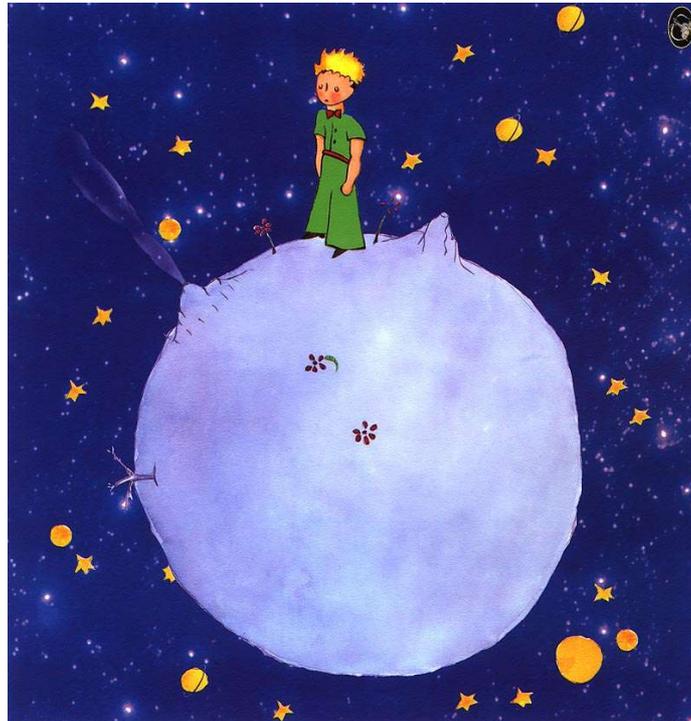


On voit ici nettement l'écart entre la route planifiée et le lieu du crash. ❌

Conclusion

Contenu

Les éléments en notre possession n'ont pas permis d'arrêter une cause définitive sur les causes du crash de Saint-Exupéry. Cependant, ils permettent de mettre un peu de lumière sur cette affaire. Ainsi, on peut vraisemblablement exclure le fait qu'il se soit suicidé ou qu'il ait été abattu, encore plus qu'il ait déserté. Reste comme hypothèse probables le fait qu'il ait pu être victime d'une panne mécanique ou d'une déficience humaine. On ne saura probablement jamais les causes exactes de son accident, et tout compte fait ce n'est pas si mal, car ainsi on pourra toujours se dire qu'il a été rejoint par le Petit Prince...



Bilan personnel

Nous sommes les deux satisfaits du résultat de ce travail. Malgré 2-3 accrochages bénins, notre collaboration a été des plus saines. Nous avons réussi à partager le travail équitablement. Nous regrettons toutefois les consignes parfois floues qui ont perturbé notre travail. Par ailleurs, l'organisation des après-midi de travail à l'école laissait à désirer (surtout réservation des salles d'informatique...).

Bibliographie et sources

Livres

- Saint-Exupéry de Curtis Cate, Editions Grasset
- Consuelo de Saint-Exupéry, Mémoires de la rose, Editions Plon
- Saint-Exupéry, Vérité et légendes, Editions du chêne
- Saint-Exupéry par Stacy de la Bruyère, Une vie à contre-courant, Albin Michel
- Au Revoir Saint-Ex, de John Philipps, éditions Gallimard

Sites Internet

- Site officiel de Antoine de Saint-Exupéry : www.saint-exupery.org
- Site décrivant entre autres le P-38 : <http://avions.legendaires.free.fr>
- Informations biographiques : www.marianne-en-ligne.fr
www.radiofrance.fr
- Informations sur le lieu du crash : www.enprovence.com