

Jean Mermoz (1901-1936)

par Philippe Ballarini

« Coupons moteur arrière droit »

Le 7 décembre 1936 disparaissait dans l'Atlantique Sud le Latécoère "Croix du Sud" avec à son bord Jean Mermoz et son équipage, Cruveilhier, Ezan, Lavidalie et Pichodou. La stature et la réputation d'invulnérabilité de ce géant de l'aviation qu'était Mermoz étaient telles que sa disparition semblait impossible. Longtemps, Saint-Exupéry, et avec lui une foule de gamins, attendront une nouvelle résurrection du "Grand".

Né en 1901, le jeune garçon timide qui se passionnait pour la poésie devint rapidement une sorte de géant à l'épaisse chevelure dont la carrure athlétique fera tourner la tête à nombre de femmes de par le monde. Rien ne semblait pourtant destiner cet adolescent sensible qui se vouait à la sculpture ou au journalisme à une glorieuse carrière d'aviateur. Une enfance austère, une adolescence bousculée par la Grande Guerre, il terminait ses études en 1919 en échouant à l'oral du baccalauréat : Jean ne réalisera pas le rêve de sa mère tant aimée, "Mangaby" (Gabrielle), qui rêvait pour lui d'une préparation à l'École Centrale.

Alors qu'il allait s'engager dans l'Armée, c'est sur les conseils d'un chanteur d'opérettes, Max Delby, qu'il opta pour l'aviation, signant en avril 1920 un engagement de quatre ans. Après ses classes, il fut envoyé comme élève pilote à la base d'Istres. Pilote-né, Jean Mermoz ne l'était sans doute pas, puisqu'il échoua à deux reprises à son brevet de pilote avant de le décrocher le 2 février 1921.

Après sa formation, le caporal Jean Mermoz dut rejoindre la 7^{ème} escadrille du 11^{ème} régiment de bombardement de Metz-Frescaty (il s'y ennuya ferme) avant de partir l'année suivante, en 1922, pour la Syrie où il connut ses premiers contacts avec le désert : après un atterrissage forcé, il mit quatre jours de marche dans la montagne et le désert avant de rejoindre sa base. En mars 1923, il lui fallut s'arracher aux délices du Levant. C'en fut fini des nuits de Beyrouth et de la liberté de Palmyre.



Jean Mermoz tel qu'il était figuré dans "la Belle France" en 1936. D.R.



Un Caudron G3 de l'Aéronautique Militaire analogue à celui sur lequel Mermoz obtint son brevet de pilote le 9 février 1921. D.R.

Après un voyage de retour où se manifesta le paludisme qu'il avait contracté au Moyen-Orient, il dut se résoudre au retour à la vie de caserne au 1^{er} Régiment de Chasse à Thionville. Mermoz, qui n'avait guère de goût pour l'armée, se mit à la détester.

C'est un pilote aguerri qui, en mars 1924, fut démobilisé... et se retrouva sans emploi. Sans doute l'aviation était-elle en plein essor, mais elle ne manquait pas de pilotes démobilisés. Aussi c'est sans succès qu'il frappa à la porte de compagnies d'aviation ou de constructeurs, traversant une période très dure, où il fut réduit à la soupe populaire et aux asiles de nuit sordides.

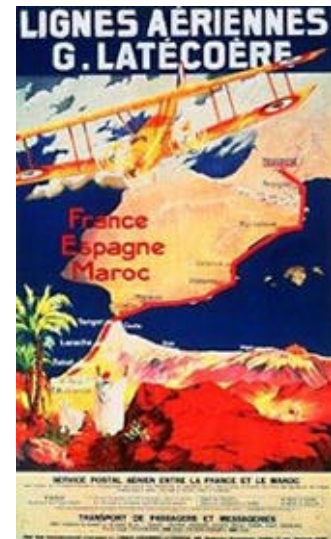
C'était l'époque où, à Toulouse, Latécoère lançait l'extraordinaire aventure de sa ligne. Son génie avait consisté à s'entourer des meilleurs pilotes de la dernière guerre à peine éteinte, sans distinction de camp, comme l'ex commandant de la célèbre escadrille des Cigognes, Dombay, ou Doerflinger, qui avait été son adversaire... Et c'est à l'intraitable Didier Daurat que Latécoère avait confié l'exploitation de la "Ligne".



Mermoz, ayant entendu dire que Latécoère embauchait, se rendit donc à Toulouse et se présenta à Didier Daurat. Lorsque ce dernier lui indiqua un appareil sur la piste et lui demanda de faire un petit vol d'essai, Mermoz fut enchanté: cette fois était la bonne! Avec ses 600 heures de vol, et sa maîtrise du pilotage, il était certain d'être engagé. Il effectua une démonstration de ses talents, enchaînant des figures aériennes avant de se poser, radieux. Il dut vite déchanter. Daurat n'était même plus sur la piste: il avait simplement regagné son bureau.

C'est un Mermoz désappointé qui alla le rejoindre. Daurat fut net: ici, on avait besoin de pilotes, pas d'acrobates! Mermoz, dépité, allait franchir le seuil du bureau quand Daurat le rappela: il allait commencer comme mécano, après, on verrait bien! L'homme de fer de Latécoère avait jaugé son homme: certainement un très bon pilote, mais à qui il appliquerait, comme aux autres, la rigueur qui était de règle chez Latécoère. Mermoz l'acrobate aurait tout le temps de le faire lorsqu'il sera pris dans une tourmente au-dessus des Pyrénées. L'histoire d'amour qui se tissera entre la "Ligne" et Mermoz était née dans le coup de gueule de Daurat. C'est dans cette entreprise folle qu'était la "Ligne" que Mermoz deviendra Mermoz, le "Grand", comme l'appellera Saint-Exupéry.

Un Mermoz sculptural et athlétique. Son physique lui valut bien des conquêtes féminines.
Document Air France



L'une des plus folles aventures aéronautiques de l'entre-deux-guerres: la "Ligne".
Document Latécoère

Didier Daurat ne le laissera guère moisir dans les ateliers: il l'affectera bien vite à la ligne Toulouse-Barcelone, vraisemblablement soucieux de ne pas laisser filer un bon pilote. Si de nos jours, un tel trajet semble anodin, voire banal, il suffit de jeter un œil sur ce qu'étaient les machines de l'époque. Le Breguet XIV utilisé pour cette liaison était certes une excellente machine, l'un des artisans méconnus de la victoire de 1918, mais passer les Pyrénées par tous les temps avec un tel engin n'était pas une sinécure.



Le Breguet XIV: un appareil de la première guerre mondiale, répandu dans l'aviation de années vingt. Mermoz l'utilisera fréquemment en Syrie et le retrouvera une fois redevenu civil. Le Breguet XIV, appareil robuste disponible en grand nombre après la Grande Guerre, sera le fer de lance de Latécoère au début de la "Ligne".

Document Latécoère

La "Ligne" Latécoère, qui joignit d'abord Toulouse à l'Espagne, s'étirait de plus en plus loin. Le saut de puce qui avait porté ses couleurs à Barcelone, dès la fin de la Grande Guerre, s'était mué en long périple qui, après Alicante, atteignant le Maroc où Latécoère avait livré le journal de la veille à l'emblématique Lyautey, sans oublier un bouquet de violettes de Toulouse pour Madame la Maréchale. Puis ce fut le dangereux survol du désert mauritanien pour joindre les étapes de Cap-Juby, Villa Cisneros, Port Etienne et enfin Saint-Louis du Sénégal et Dakar.

Comme ses autres compagnons, Mermoz survolera régulièrement la partie du Sahara qui longe l'Atlantique, lieu de tous les dangers. Une panne de moteur, par ailleurs assez fréquente, et c'était la catastrophe. Les options étaient aussi nombreuses que peu réjouissantes: la noyade dans l'Atlantique, l'écrasement au sol, la soif et la mort par petit feu sous le soleil africain, à moins que les bandes de bandits qui hantaient la région n'égorgeaient proprement le pilote perdu dans le désert. Mermoz aura plus de chance que certains de ses compagnons: en mai 1926, à la suite d'une panne, il fut capturé par les Maures et libéré contre rançon.



L'escale de Cap-Juby. D'un ennui mortel pour la plupart de ses résidents, ce fort de la côte occidentale africaine, face aux Îles Canaries, fut source d'inspiration pour Saint-Exupéry.

D.R.

La "Ligne" ne fut pas qu'une aventure extraordinaire, ce fut le lieu d'une mystique où la carte postale expédiée de Toulouse à un fiancé en poste au Sénégal valait la vie d'un pilote. Outre un gouffre financier, ce fut le tombeau d'un grand nombre de navigateurs: entre 1920 et 1923, un de chez Latécoère disparaissait chaque mois.

Pour mettre fin à cette hécatombe, Latécoère se lança en 1927 dans la construction d'appareils plus performants, destinés à remplacer les bons vieux Breguet XIV. Ce fut la naissance des Laté 25 et Laté 26 qui donnaient aux pilotes davantage de chances de parvenir sains et saufs à destination. Si le trajet Casablanca-Dakar, sur lequel était affecté Mermoz n'était pas encore de la routine, au moins ne relevait-il plus du déraisonnable.



Acheminer la poste jusqu'à Dakar, c'est bien, mais il fallait aller plus loin. De l'autre côté de l'Atlantique Sud, d'autres pilotes et mécaniciens talentueux, comme Vachet, Hamm et Lafay, avaient défriché les lignes d'Amérique du Sud, de Natal à l'extrême ouest du Brésil à Rio de Janeiro, Montevideo et Rio de Janeiro avant de se lancer à l'assaut de la cordillère des Andes pour atteindre la côte de l'Océan Pacifique à Santiago du Chili.

Antoine de Saint-Exupéry et Henri Guillaumet devant un Laté-28 de l'Aéropostale. Cet appareil, plus moderne, remplacera avantageusement les antiques Breguet XIV.
Document Air France

L'objectif était de joindre Toulouse à Santiago dans des délais de plus en plus courts. L'acheminement du courrier entre Saint-Louis du Sénégal et Natal s'effectuait par voie maritime à bord d'un aviso. Il devenait urgent que la "Ligne", devenue en 1927 l'Aéropostale lorsque Latécoère céda ses parts au dynamique industriel Bouilloux-Lafont, mette en place une liaison entièrement aérienne entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Sud. La concurrence allemande se faisait jour sous la forme d'une liaison alliant sur l'Atlantique Sud hydravion et bateau, qu'allaient bientôt remplacer les "Zeppelin". En attendant un appareil capable vaincre l'Atlantique Sud de façon régulière, Mermoz travailla à la mise en place des vols de nuit, établissant une liaison nocturne entre Rio de Janeiro et Buenos Aires les 16 et 17 avril 1928.



C'est l'année suivante, en mars 1929, qu'avec Collenot, il se lança dans une nouvelle tentative d'établir une route par-dessus les Andes. Rabattus contre la montagne par des vents violents, les deux hommes mirent quatre jours à rafistoler leur appareil dans des conditions épouvantables, avant de s'envoler à nouveau dans des conditions relevant de l'acrobatie et de gagner Santiago du Chili.

Une publicité en Allemagne pour l'Aéropostale. L'œuvre et la personne de Marcel Bouilloux-Lafont furent victimes en 1931 de l'administration française et de certains industriels qui voyaient d'un meilleur œil un rapprochement avec la Lufthansa plutôt qu'un soutien à un patron jugé trop indépendant, en dépit de l'aspect grandiose de son projet. *D.R.*

Il devint évident en 1930 à Marcel Bouilloux-Lafont que la mise en place d'une liaison exclusivement aérienne relevait de l'urgence. C'est ainsi que le 12 mai 1930, Mermoz, accompagné du navigateur Jean Dabry et du radio Léopold Gimié, embarqua à bord du Laté 28, un monomoteur à flotteurs baptisé "Comte de la Vaulx", pour joindre Natal, assurant ainsi la première liaison aérienne postale sur l'Atlantique Sud, après un trajet de vingt et une heures.

La liaison postale aérienne reliant la France à l'Amérique du Sud via les côtes africaines était née, l'Aéropostale, quant à elle, vivait ses dernières heures. Si la crise économique de 1929 et la révolution brésilienne n'avaient pas suffi à briser l'élan de l'énergique Bouilloux-Lafont, le lâchage sordide dont il fut la victime sonnèrent le glas de sa prestigieuse entreprise dont il dut déposer le bilan en 1931.



Au début des années trente, Mermoz fit la connaissance d'un constructeur aux idées de génie, René Couzinet, qui lui confiera l'un des appareils les plus élégants de l'histoire de l'aviation, l'*Arc en Ciel*. A bord de ce trimoteur racé et efficace, il effectua en janvier 1933 une liaison spectaculaire entre Paris et Buenos-Aires, accompagné comme à l'accoutumée d'un équipage éprouvé. Il effectua plusieurs rotations avec l'*"Arc en Ciel"*. C'est l'année suivante qu'il ouvrira la liaison régulière entre la France et l'Amérique du Sud.

Saint Louis du Sénégal, 13 mai 1930. Installés sur les flotteurs du Laté 28-3 "Comte de la Vault", Gimié, Mermoz et Dabry viennent d'effectuer le premier transport de courrier sur l'Atlantique Sud.

Keystone

Entre temps, on a préféré au Couzinet "*Arc en Ciel*" les nouveaux hydravions à coque de Latécoère, la série des Laté 300. C'est à bord de l'un d'entre eux, le Laté 300 "*Croix du Sud*", que Mermoz effectua 24 traversées entre 1934 et 1936.



Air France était née le 30 août 1933: on nomma en 1935 Jean Mermoz Inspecteur Général. Il avait été fait commandeur de la Légion d'Honneur en 1934 et, l'été 1935, s'était lancé dans des liaisons rapides entre la France et l'Afrique du Nord à bord d'un De Havilland DH 88 "*Comet*", un petit bimoteur exceptionnel.

Le Couzinet *Arc en Ciel* à Villacoublay : un trimoteur terrestre aux lignes étonnamment modernes pour son époque.

Keystone

Le 7 décembre 1936, pour sa 25^e traversée sur "*La Croix du Sud*", l'hydravion quadrimoteur effectuait un faux départ en raison d'une fuite d'huile. Après réparation, l'appareil décollait, emportant vers leur destinée son équipage. Quelques heures après, ce fut le dernier message:

« Coupons moteur arrière droit. »

On peut raisonnablement penser aujourd'hui à une rupture de l'arbre d'hélice de ce moteur arrière droit qui avait donné du souci au décollage.

Cette hélice, se détachant, aurait-elle percuté et profondément cisailé, voire coupé le fuselage au moment même où Edgar Cruveilhaer lançait son dernier message ? Nul ne peut confirmer ou infirmer cette hypothèse plausible avec certitude.

Jean Mermoz, une sorte d'idole de son époque, avait disparu, après 8200 heures de vol. Ironie du sort, celui qui avait tant prêché avec son ami René Couzinet la cause de l'avion "terrestre" rapide, avait péri avec son équipage dans un hydravion à coque.

Sa droiture, son courage et son intégrité en avaient fait un meneur respecté. Respecté, mais dérangeant. Son refus de voir immoler l'Aéropostale et son soutien à Marcel Bouilloux-Lafont, celui qu'il apporta à René Couzinet et à ses avions terrestres alors qu'un puissant courant se manifestait en faveur de l'hydravion, l'avaient amené à une opposition manifeste au Ministère de l'Air. Quand bien même Mermoz, vraisemblablement profondément déçu par les manœuvres économique-politiques qui sonnaient le glas de l'Aéropostale, et ultérieurement de René Couzinet, n'avait pas caché ses sympathies pour les "Croix de feu" du colonel Delarocque, il reçut un vibrant hommage du Ministre de l'Air socialiste Pierre Cot, le 30 décembre 1936 aux Invalides et fut cité à l'Ordre de la Nation.

Cette fois, Mermoz, le "Grand", ne ressusciterait pas.

©Aérostories, 2001.

Bibliographie :

Jean Mermoz, défricheur du ciel
Correspondance 1921-1936 établie et présentée par Bernard Marck
L'Archipel ISBN 2-84187-344-7

Mermoz
Catherine Herszberg & Anne Proenza
Le Cherche-midi ISBN 2-86274-910-9

Icare : numéros 119, 123 & 178



Le Laté 300 "Croix du Sud" était un hydravion à coque dont les moteurs étaient installés en tandem. D.R.



Jean Mermoz fait un discours après sa traversée de l'Atlantique Sud. À droite, Jean Dabry. À gauche, Marcel Bouilloux-Lafont qui finira ses jours dans le plus complet dénuement.

© Guillemette de Bure