

GoodPlanet.com

[illegible]

Jean Mermoz naît le 9 décembre 1901 à Aubenton, un village de mille habitants dans le nord de la France.

Mais de cette enfance déchirée entre un père qu'il ne voyait plus et une mère d'autant plus adorée qu'elle n'était pas présente, Jean Mermoz gardera sa vie durant une sensibilité très vive, presque douloureuse. La peur de manquer d'argent ne le lâcha pas et la mélancolie escorta toujours son féroce appétit de

Jean Mermoz naît le 9 décembre 1901 à Aubenton, un village de mille habitants dans le nord de la France.

sa mère, Gabrielle Gillet, est fille
de barjots, son père, Jules Mermoz,
est un comte maître d'hôtel
à l'hôtel du Lion d'Or.
Elle se croque l'entend mal. Très vite,
Gabrielle retrouve avec son fils
ses deux parents, à quelques kilomètres
d'Albi.
Seul les époux Gillet qui élèveront
Jean. Car sa mère, Gabrielle, est
souvent absente. Durant la guerre éclate,
les grands-parents et leur petit-fils
s'éloignent du nord de la France à l'arrivée
des troupes allemandes pour s'installer
à Bourgoin. Ils y vivent très
bonheur, mais 3.257 par jour et
pour eux aides d'extrême urgence.
Jean, tous ans de séparation, Gabrielle
retrouve son frère et vient chercher son
petit-fils l'installe avec elle à Paris.
Son beau-père, mère et fils sont indisciplinables.

Mermoz

**"il a défriché les sables,
la montagne, la nuit
et la mer"**

Antoine de Saint-Exupéry

PAR AVION



AIR FRANCE
L'exposition Mer
est une pro
du M

L'exposition Mermoz est une production du Musée Air France et du service Patrimoine historique et culturel d'Air France.

La ligne France-Amérique du sud : du rêve à la réalité

Le rêve de Pierre-Georges
Lefèvre se poursuit : établir
celle que cette une ligne
aéro France-Amérique du
Nord.

[illegible]

A Cap-Juby, le chef d'aéropôle s'isole parfois pour écrire

Isolé au cœur du désert mauritanien, Cap-Juby est une escale stratégique sur le tronçon Casa-Dakar.

lo se posent les courriers descendants et les courriers ascendants; ici les sacs postaux sont transférés d'un appareil à l'autre; ici les avions font le plein de carburant. C'est dans ce lieu ceint de fil barbelé en bordure d'Atlantique, que l'esprit de la ligne se fait le plus sentir. A tour de rôle, les aviateurs séjournent à Cap-Juby pour assurer la relève des pilotes défaillants. Et dans les derniers mois de 1927, Mermoz va y vivre de longues semaines.

A 26 ans, les épreuves et l'amitié ont trempé son caractère. Son aura est grande, surtout depuis qu'il est allé chercher seul en plein désert les corps abandonnés des camarades assassins. Apprécié pour son courage exceptionnel, sa grâce physique, son appétit d'ogre, sa joie de vivre, sa sensibilité tourmentée, Mermoz va vivre des heures heureuses dans le fort espagnol. Et aussi faire la connaissance du nouveau chef d'aéropole, un drôle d'homme, vêtu d'une vieille gandoura, qui t'enferme pendant des heures pour écrire. Née à Cap-Juby, l'amitié entre Mermoz et Saint-Exupéry allait durer jusqu'à la mort du "Grand".

... de la part de la Commission des ...
... de la part de la Commission des ...
... de la part de la Commission des ...

Entre le "Grand" et "Saint-E", comme les appelaient leurs camarades, l'amitié sera longtemps empreinte de défiance. Plusieurs années leur sont nécessaires pour se situer. Mais dès leur rencontre à Cap-Juby, le timide Saint-Eupéry vient parfois le voir à l'assise auprès du beau pilon pour lui lire à voix haute quelques pages de son premier manuscrit écrit lui-même.

[illegible][illegible]

**Comment risquer sa vie
pour quelques sacs postaux**

D'Agadir à Saint-Louis du
Sénégal, les pilotes de Latécoère
survolent le désert.

Le désert et rien d'autre. C'est de loin la section la plus dangereuse de la Ligne. Car aux commandes de leurs Breguet XIV, les pilotes courent toujours le risque de la panne. Or atterrir au-delà de l'enceinte des forts espagnols, c'est risquer l'affrontement avec les Maures. Pour protéger ses hommes, Didier Daurat prend une décision qui scelle la fraternité sur la Ligne. A partir de 1926, les avions voleront toujours par paire. En cas de panne, si l'avion ne peut être réparé, les deux pilotes repartiront ensemble, avec le courrier bien sûr.

La règle de Daurat est appliquée par tous comme une évidence : sur la Ligne, la solidarité et la fraternité sont des valeurs maîtresses. Mais elles ne permirent pas toujours d'éviter les enlèvements... ni les morts.

En mai 1926, Mermoz est fait prisonnier par les Maures, après avoir bu l'eau mêlée d'acide et de rouille du radiateur de son Breguet XIV pour conjurer la soif. Souffrant de douleurs intenses, il erre plusieurs jours avec ses ravisseurs dans le désert avant d'être échangé contre une rançon.

Quelques mois plus tard, les pilotes Goup et Erable et le mécanicien Pintado auront moins de chance : ils mourront tués par les rebelles.

« En vertu de quel sentiment risquons-nous si facilement notre vie pour accomplir des lettres ? », interroge plus tard Antoine de Saint-Exupéry.

En vertu de quel sentiment, en effet, les soldats de la ligne du Rio Oro, au pied repêré de leur vie, se précipitent-ils vers la ligne ? Car dans la Sabana occidental, la dissidence des Mures est indomptable, le haïne de l'étranger légal, et les paniers des Benguet quotidiennement.

Le 23 mai 1926, Mermoz fait route en direction du pôle. Il est accompagné de Bruguier et du Cap-Juby. Il doit passer au-dessus de l'Antarctique dans un vent de sable, violent. Pris dans des tourbillons, Mermoz ne parvient pas à le repérer. Mermoz descend avant d'être fait prisonnier. Après sa libération, il souffre pendant des semaines de douleurs et d'acide qu'il a absorbé. Mais déjà, il a repris les commandes : le coureur ne peut attendre.

Vrai titi parisien, amateur de femmes et de pianos, amoureux à la vogue haute et au ton facile... le grand jouisseur Marcel trouva dans le piano un moyen si ce n'est la première captivité fut presque condamnée, la dernière, en compagnie du contre-Edmond Lorrain, devant durer quatre mois.

Premier vol postal au-dessus de l'Atlantique Sud

Les 11 et 12 avril 1930, Mermoz bat le record du monde de distance en hydravion sur circuit fermé. Il a couvert 4 308 km en 30 heures 25 démontrant que son Laté 28.3 est bien capable de franchir l'Atlantique.

La grande traversée est fixée au 12 mai. La lune sera pleine ce qui est indispensable pour voler de nuit en pleine mer. A 10h48, le Comte de La Vaulx (ainsi a été baptisé l'hydravion) décolle de Saint-Louis du Sénégal. Il emporte 130 kg de courrier arrivé de Toulouse quelques heures auparavant. Mermoz est accompagné de Jean Dabry, navigateur et de Leopold Gimie, radiotélégraphiste.

Le monde entier est suspendu, grâce à la TSF, à ce vol transatlantique. Deux inquiétudes subsistent. Le Laté 28.3 est un monomoteur. Il n'est pas à l'abri d'une panne. Tiendra-t-il ? Surtout, il y a "le Pot au Noir" à traverser. Cette zone nuageuse, résultat de confluences intertropicales, est incontournable. Elle est crainte par tous les marins du monde. Le Comte de La Vaulx y pénètre à la tombée du jour. L'hydravion est pris dans une sorte de cyclone sans vent qui déverse des tonnes d'eau et inonde la cabine de pilotage. Trois heures et demie plus tard, l'épreuve est terminée, presque sans casse. Au lever du soleil, la pointe brésilienne de Saint-Roches est en vue. « L'apparition de la terre après avoir sillonné l'océan m'éblouit » raconte Mermoz. Ils atterrissent à Natal. La première traversée commerciale sans escale de l'Atlantique Sud vient d'être réalisée. Elle a duré 21 heures. L'exploit est salué par le monde entier.

Pause cigarette pour les compagnons du Comte de La Vaulx : Jean Mermoz, le pilote, Leopold Gimie, le radiotélégraphiste et Jean Dabry, le navigateur.



Le Laté 28.3 à Saint-Louis du Sénégal avant le départ du 12 mai 1930. Le Comte de La Vaulx est équipé d'un poste radio émettant simultanément sur deux longueurs d'ondes. Il est suivi par neuf balises. Les stations côtières de deux continents et les stations Aéropostale de Toulouse et de Paris peuvent communiquer pratiquement en permanence avec l'équipage et suivre la traversée heure par heure.



Le vol de retour est fixé au 8 juin. Mais l'hydravion n'arrive pas à décoller du rio Potiguar près de Natal. Après des dizaines de tentatives infructueuses, Mermoz décide de décoller de la lagune de Bonfim à 60 km. Il finit par réussir le 9 juillet au bout du 52^e essai. Mais le retour se solda finalement par un échec : quelques heures après son décollage, le Comte de La Vaulx coule à 800 km des côtes du Sénégal, après un amerrissage de fortune et le sauvetage de l'équipage par l'avisio floccée.

Le Laté 28.3 aborde la zone tant redoutée dite du Pot au Noir où les appareils de radio ont des difficultés d'émission. Lors du premier vol transatlantique de Mermoz, juste avant la zone fatale, le radiotélégraphiste a tendu un télégramme au pilote : « Mon Jean suis avec toi. Stop Maman ». Trop beau pour être vrai ?

Franchir l'océan en avion en hydravion ?

Voler est le sujet de ces années-là. Entre 1920 et 1940, le globe se couvre de rayons multicolores : les lignes commerciales aériennes se développent dans le monde entier.

Mais faut-il survoler la mer en avion dit "terrestre" ou en hydravion ? Telle est la question qui agite les milieux de l'aviation et les politiques. Mermoz, dès le début a pris parti pour l'avion "terrestre". Depuis 1928 il rêve d'accomplir un grand raid qui le mènerait de Paris à New York (à l'inverse de Charles Lindbergh) ou de Paris à Rio. Il envisage même de démissionner de l'Aéropostale pour se consacrer à son raid.

Mais au moment où il pense enfin avoir trouvé l'avion adéquat, un prototype des établissements Bernard, le ministre de l'Air de l'époque interdit tout raid aérien aux pilotes français. Il y a eu trop d'accidents. Le gouvernement français préfère - comme l'Allemand - l'hydravion qui lui semble plus sûr en cas de panne. Mermoz, lui, affirme comme beaucoup d'autres professionnels que c'est « un mauvais avion et un mauvais bateau... ». Mais la course à l'Atlantique fait rage et Mermoz est de plus en plus impatient. Il va donc - fort - se serrer à l'avis des dirigeants pour mener à bien son grand raid. Un nouvel avion, le Laté 28, vient de sortir des usines Latécoère. L'Aéropostale décide de lui ajouter des gros flotteurs pour le transformer en hydravion et obtenir l'autorisation de tenter la traversée de l'Atlantique Sud. Le 20 janvier 1930, Mermoz est rapelé en France pour tenter l'exploit.



POR AVION

Le plateau des trois cendres et autres aventures



Recherche désespérée la Croix du Sud

Derrière le héros, un homme qui dérange

À la fin des années 20, l'homme Mermoz prend une toute autre stature. Ses exploits personnels l'ont propulsé au rang de héros.

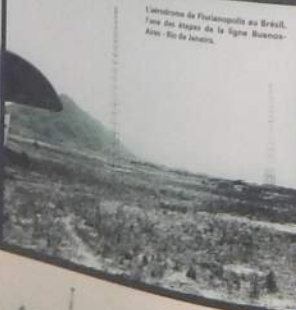
Rechercher l'homme sur des sentiers perdus, dans le sud de la France, est une tâche ardue. Mermoz, pourtant, a été un homme à tout faire. Il a été pilote, ingénieur, journaliste, écrivain, homme de lettres. Il a été tout cela à la fois, et c'est ce qui le rend si intéressant.

Vol de nuit

Les contrats signés avec les différents gouvernements latino-américains imposaient d'aller de plus en plus vite.

En 1928, le courrier mettait environ dix jours à relier Buenos Aires à Toulouse, en avion et en aéro. C'était trop. Pour accélérer la cadence, et avant que la traversée ne soit 100 % aérienne, la seule solution était de réduire le temps du parcours Buenos Aires - Rio. Mais même en réduisant au maximum le temps des escales il paraissait impossible de joindre les deux métropoles en une seule journée, entre le lever et le coucher du soleil. Pour Mermoz, l'évidence s'imposait : voler de nuit. À l'époque cela semblait une folie.

Les côtes latino-américaines étaient pratiquement désertes, et il n'y avait encore aucun équipement pour baliser le trajet. Mais il en fallait plus pour effrayer l'aviateur chevronné. Le 16 avril 1928, Mermoz décolle de Rio au milieu de la nuit. A chaque escale trois feux d'essence brillent dans la nuit noire. Ce sont ses seuls guides. Deux journalistes brésiliens font le trajet avec lui. Quand ils atterrissent à Buenos Aires, la nouvelle, aussitôt publiée, court sur tout le sous-continent, bouleversant les esprits. Pour banaliser le vol de nuit, il faut encore vaincre les réticences des pilotes. Mais qui peut résister à un Mermoz qui montre l'exemple ? Peu à peu, le vol de nuit sur ce tronçon devient régulier. L'installation d'émetteurs radio sur toute la ligne et la modernisation des équipements rendront bientôt moins hasardeux chaque trajet.



L'atterrissage de l'Arc en Ciel au Brésil, l'une des étapes de la ligne Buenos Aires - Rio de Janeiro.



À l'époque, les avions de ligne étaient encore rares et les vols de nuit étaient considérés comme très dangereux.

Mermoz-Couzinet ou le temps des défis

Mermoz n'a cependant pas abandonné son rêve de grand raid. Il cherche toujours l'avion "terrestre" idéal qui lui permettra de franchir l'Atlantique dans les deux sens, au nord comme au sud et plus vite qu'en hydravion.

Fin 1932, il rencontre un jeune ingénieur-inventeur aussi volontaire que lui : René Couzinet. Celui-ci a imaginé un avion dont la forme est complètement nouvelle et qui, pourvu de trois moteurs, est à l'abri des pannes. Tout est fait en effet - et c'est une réelle innovation - pour qu'on puisse réparer les moteurs en plein vol. Quand il vient proposer son avion à l'Aéropostale (alors en liquidation judiciaire), René Couzinet en est au troisième prototype. Le premier s'est écrasé, le deuxième a disparu dans un incendie. Mais à chaque présentation, la presse et le milieu aéronautique ont été impressionnés.



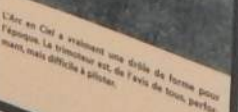
La première rencontre entre René Couzinet et Jean Mermoz a lieu le 13 août 1932. Le courrier aérien est conquis par l'appareil.



René Couzinet est né le 20 juillet 1904 dans une modeste famille d'instituteurs de Vendée. Boursier, il sort second de sa promotion de l'École des Arts et Métiers d'Angers. Passionné d'aviation, il dépose son projet d'avion transatlantique.



Réception enthousiaste de l'Arc en Ciel à Rio, à la hauteur de l'exploit de Couzinet et de Mermoz qui viennent d'effectuer leur première traversée de l'Atlantique Sud sur l'Arc en Ciel à une vitesse record sur une longue distance.



L'Arc en Ciel a vraiment une drôle de forme pour l'époque. Le trimoteur est, de l'avis de tous, particulièrement difficile à piloter.



Le 16 janvier 1933, Mermoz et Couzinet s'envolent à bord de l'Arc en Ciel pour une traversée de l'Atlantique Sud. En moins de quinze heures, ils rallient Saint-Louis du Sénégal à Natal. Ils poursuivent leur route jusqu'à Buenos Aires en passant par Rio, où ils sont accueillis, chaque fois, par une foule en délire. Pourtant, et malgré ces succès, René Couzinet n'arrive pas à vendre son appareil. En 1934, Air France passe enfin un contrat d'achat pour trois Arc en Ciel. Mais cet engagement est annulé en 1935 par le ministère de l'Air. Quand Mermoz disparaît le 7 décembre 1936, René Couzinet perd son plus ardent défenseur. Il mettra fin à ses jours, avec son épouse (Gilberte Mermoz qu'il a épousé en 1939) le 3 septembre 1956.