

# Chronique aérospatiale

## 7 décembre 1936, Mermoz disparaît en mer

Jean Mermoz, aux commandes de l'hydravion *Croix du Sud* pour une traversée Dakar-Natal envoie le message suivant : « *Coupons moteur arrière droit* ». Après cela, l'équipage ne donnera plus jamais de nouvelles.



Né en 1901, Jean Mermoz est passionné de poésie et envisage une carrière dans la sculpture ou dans le journalisme. Ayant échoué au baccalauréat, le jeune homme à la stature athlétique décide d'intégrer l'armée et entre dans l'aviation en 1920. Il doit s'y reprendre à trois fois avant d'obtenir son brevet de pilote en février 1921. Après un passage à Metz-Frescaty, il est envoyé en Syrie où il survole les vastes étendues désertiques. En 1922, lors d'une mission, il est contraint à un atterrissage forcé qui l'oblige à marcher pendant quatre jours à travers sable et montagnes pour rejoindre la base aérienne. Alors qu'il est de nouveau affecté dans l'Est de la France en 1923, son engagement a perdu de la valeur à ses yeux ; il est démobilisé un an plus tard.

### L'aventure Latécoère

Jean Mermoz vit d'abord une période de grande pauvreté en exerçant toute sorte de petits métiers. Il décide de se rendre à Toulouse pour rencontrer Didier Daurat, chargé de l'exploitation de la ligne Latécoère, qui a pour mission de distribuer le courrier sur 3 continents et qui recrute les meilleurs pilotes de la Grande Guerre. Mais lors de son vol d'essai, Mermoz enchaîne les prouesses aériennes et se voit reprocher la dimension acrobatique de son pilotage. L'entrepreneur l'embauche comme mécanicien mais l'affecte rapidement à la ligne Toulouse-Barcelone, à bord du solide *Breguet XIV*, fer de lance de Latécoère. Jean Mermoz effectue des voyages de plus en plus lointains, au fur et à mesure que la « Ligne » s'étend : Alicante en Espagne, Cap-Juby au Maroc, Villa Cisneros dans le Sahara, Port-Étienne en Mauritanie, jusqu'à Saint-Louis et Dakar au Sénégal. Mermoz devient le « Grand », comme l'a surnommé Antoine de Saint-Exupéry. Mais la « Ligne » est périlleuse et chaque mois, au moins un pilote disparaît. Jean Mermoz, qui est capturé par les Maures en 1926, a la chance d'être libéré contre une rançon.

### Le défi de relier l'Amérique du Sud

Pour mettre fin à l'hécatombe, le constructeur crée en 1927 des appareils plus solides : les *Laté 25* et *26*, sur lesquels Mermoz effectue le trajet Casablanca-Dakar. Pierre-georges Latécoère, dont l'entreprise devient à l'époque la Compagnie générale d'Aéropostale, connue sous le nom d'Aéropostale, souhaite relier l'Amérique du Sud, mais les avions ne sont pas assez performants pour braver l'Atlantique Sud. En avril 1928, Mermoz établit une liaison nocturne entre Rio de Janeiro et Buenos Aires, puis l'année suivante, tente de franchir les Andes mais il est rabattu par les vents violents. Après 4 jours de réparations sur l'avion, il décolle avec son coéquipier vers Santiago du Chili dans des conditions acrobatiques. Finalement, le 12 mai 1930, à bord de son *Laté 28-3 Comte de la Vaulx*, il réalise la première liaison aérienne postale en Amérique du Sud, après 21 heures de vol. En 1932, il ouvre une ligne régulière Paris-Buenos Aires à bord de son trimoteur *Arc-en-Ciel*, du constructeur René Couzinet. Entre 1934 et 1936, il effectue 24 traversées à bord du nouvel hydravion quadrimoteur à coque *Laté 300*.

Alors Inspecteur général chez Air France, le pilote décolle le 7 décembre 1936 pour sa 25<sup>e</sup> traversée de l'Atlantique Sud, dont il ne reviendra pas. Beaucoup garderont l'ardent espoir de retrouver ce héros surnommé « l'Archange » aux 8 200 heures de vol, que l'on croit invincible. Un mois après sa disparition, sa filleule, Maryse Bastié, traverse à son tour l'Atlantique, en solo, à bord d'un avion baptisé *Mermoz*.

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA  
Adjudant Fanny Boyer, rédactrice au Cerpa

13 mai 1930 à Saint-Louis au Sénégal, Mermoz sur les flotteurs du *Laté 28-3*.

