

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

Naudin : la résistance d'un moulin

La comtesse Compans

Le Groupe Dor

L'eau potable, éternel problème



Le moulin de Naudin en 1989 (photo A. Molin)

JEAN MERMOZ, DÉFRICHEUR D'ESPACE



Blagnac s'honore d'avoir donné à deux établissements scolaires des noms d'acteurs prestigieux de l'Aéropostale : Mermoz et Guillaumet. On a célébré il y a peu le 100^e anniversaire de Jean Mermoz, né en 1901, le 9 décembre, à Aubenton, dans l'Aisne. Il n'est pas inutile, même si le sujet est bien connu, d'évoquer la carrière de cet aviateur hors série.

Mermoz est en 1917 demi-pensionnaire au Lycée Voltaire tandis que sa mère est infirmière à Laennec. Tandis que celle-ci est nommée à Pontoise, son fils, qui vient de rater son bac, en 1918, s'engage dans l'aviation. Breveté pilote à Istres le 29 janvier 1921, à l'âge de 19 ans, il est volontaire pour le

Levant où il obtient une citation. Démobilisé en 1924, il pose depuis Paris sa candidature à plusieurs compagnies d'aviation, sans succès. Pour vivre, il est manoeuvre, laveur de voitures, figurant de cinéma. Mais en septembre, Didier Daurat, qui marquera sa carrière, le convoque à Toulouse-Montaudran, pour un essai chez Latécoère. Cet industriel a créé une ligne d'aviation reliant Toulouse à Barcelone et St Louis du Sénégal. En 1927, elle va devenir « l'Aéropostale ».

PIONNIER DE L'AÉROPOSTALE

La ligne progresse inexorablement, grâce à ses pilotes sous la férule de Didier Daurat. C'est Toulouse-Casablanca en 1919, prolongement jusqu'à Dakar en 1925. Ensuite, l'équipage de trois Bréguet 14, embarqués à bord d'un navire à Natal, étudiera le trajet, Natal, Buenos-Aires, Santiago du Chili. Ce qui permettra à Mermoz de franchir en 1929 la Cordillère des Andes.

Lors du périple du courrier de Casablanca à Dakar, Mermoz a étreint les dif-

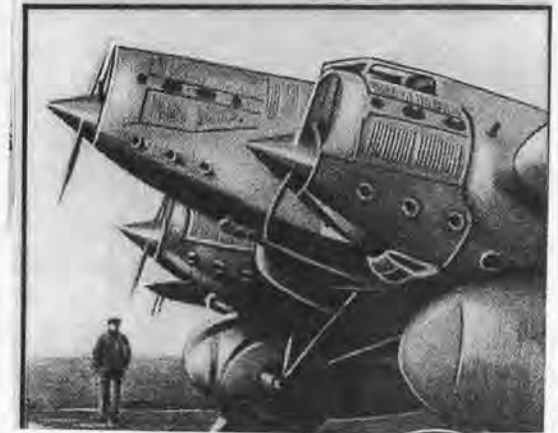
ficultés que sont le brouillard, le vent de sable, les cisaillements de vent, les pannes de moteur au-dessus du désert, la capture contre rançon par les pillards de « rezzous ». St-Exupéry, autre pilote, est temporairement chef de poste à Cap Juby. Il négocie la rançon de Mermoz, à savoir 12000 pesetas. Trois jours après sa libération, Mermoz reprend son pilotage.

Nous avons mentionné le passage de la Cordillère des Andes. Pour passer, il faut atteindre le passage, la brèche, à 4500 m, entre des sommets à 7000 m. Or l'avion, un Laté 25, pas de la première jeunesse, plafonne à 4200 m. Mermoz

cherche et trouve un courant ascendant, au vent de la montagne, qui lui fait gagner les 300 m nécessaires. Il passe, mais de l'autre côté, ce sont les courants descendants. Le Laté est plaqué au sol sur la pente d'un piton. Il fait -15°. Le mécanicien qui accompagne Mermoz, Collenot, saignant des oreilles, répare en 4 jours l'appareil endommagé, en bouchant les trous du radiateur avec des morceaux de sa veste de cuir. Pour pouvoir décoller avant l'abîme, il faut remonter l'avion en haut de la pente. Le colis fait deux tonnes ! Les deux hommes arrivent au bout, remontent dans la carlingue, et roulent plein moteur jusqu'à l'abîme. L'avion saute, touche trois fois la pente, et Mermoz, dans un air plus dense, arrive à manoeuvrer, et réussit une chandelle pour franchir la barre qui cache la plaine. Pour ne pas voir, Collenot s'est caché la

**“L'Arc-en-Ciel” de Mermoz
parti hier matin de Saint-Louis
a améri à Natal à 19 heures
après avoir dépassé en plein Océan
le Zeppelin qui suivait la même voie**

L'AVIATEUR EST PROMU COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR





La «Croix-du-Sud», hydravion Latécoère construit dans le début des années 1930.

tête ! On les croyait disparus à jamais. Mermoz dit : « J'ai manqué des obsèques nationales ! ».

L'exploit n'est pas renouvelable. Désormais les avions plafonnent à 6000 m. Cela n'empêche pas une panne : Guillaumet en est victime. Il décide de partir à pied, d'abord pour gagner une roche plate où on pourra retrouver son cadavre, afin que sa femme touche la prime d'assurance. Puis, il continue, atteignant le versant qui mène à la plaine. Il finit, à bout de forces, par rencontrer un berger. « Ce que j'ai fait, aucune bête ne l'aurait fait ». Ainsi peuvent être exploitées les lignes d'Amérique du Sud, avec Mermoz toujours aux avant-postes.

LA TRAVERSÉE DAKAR-NATAL

Il reste à réaliser la liaison entre l'Afrique de l'ouest et l'Amérique du Sud. Mermoz en rêve. Le 29 mai 1934, parti de St Louis du Sénégal à bord du monoplan trimoteur nommé « L'Arc-en-Ciel », il atterrit à Natal à 19 heures (le journaliste relatant l'exploit a écrit « amerrit », en pensant à l'océan franchi). Il était parti à 3 heures du matin, et a traversé « le pot au noir », ce que réaliseront ensuite régulièrement, cette fois, à bord d'hydravions, tels le «Comte de Vaulx» puis « La Croix du Sud », des pilotes anciens marins, Dabry et Gimié. Née en 1919, la ligne imaginée par Latécoère et dirigée par Didier Daurat, est devenue « l'Aéropostale » en 1927 avant de s'appeler Air

France en 1935. Mermoz en est l'inspecteur général. A la suite de la première liaison Dakar-Natal, il a été nommé Commandeur de la Légion d'Honneur. Les honneurs ne l'empêchent pas de continuer à voler comme pilote... jusqu'à la mort, en 1936. Cette année-là, avant son ultime départ, Mermoz avait vécu la mort de son mécanicien Collenot, disparu en mer, puis de Génin, qui a heurté la montagne, dont Mermoz ira chercher et ramener le corps.

L'ACCIDENT FATAL

Le 7 décembre 1936, avant-veille de son 35ème anniversaire, Mermoz part encore pour une traversée de l'Atlantique Sud, aux commandes de « La Croix du Sud », avec à bord Pichadou, Ezan, capitaine au long cours qui assure la navigation, Lavidalie et Cruveilhaer. A 10 h 43, l'hydravion Laté, quadrimo-



Jean Mermoz, ici entouré de Dabry à gauche et de Gimié à droite (deux anciens marins).
Photo Musée Air Franc.

teur, signale : « Avons coupé moteur arrière droit ». Puis plus rien, silence radio. Aucun débris n'a été signalé par la suite. Y-a-t-il eu enquête ? Si cela a été le cas, comme probable, aucun résultat n'a été divulgué. Il est possible qu'il ne fallait pas mettre en cause une entreprise nationale célèbre, et une gloire nationale. Mais on est en droit de se poser des questions. Un ancien ouvrier technicien de chez Latécoère m'a confié récemment à l'occasion du présent article que je projetais, à l'occasion du centième anniversaire de la naissance de Mermoz, que celui-ci avait mis en cause la conception et la réalisation des hydravions Laté, et plus spécialement de « La Croix du Sud ». Etait-ce en relation avec la mort en mer de Collenot, qui avait profondément touché Mermoz ? Cette contestation, que d'autres doivent connaître, m'a récemment été confirmée, toujours à l'occasion de mon article, par une amie proche, ancienne journaliste férue d'aéronautique. Elle m'a dit, à l'occasion d'un reportage au « Grand Balcon », hôtel des pilotes à Toulouse, qui d'ailleurs a diligemment une exposition sur Mermoz et l'Aéropostale, qu'elle avait longuement interrogé Dabry, lequel avait soutenu Mermoz dans ses observations, ce qu'il a relaté dans sa correspondance, dont la journaliste a eu connaissance. Tout ceci justifierait une enquête rétrospective, qui n'aura sans doute jamais lieu. On peut penser que Mermoz, s'il savait prendre des risques, n'était pas un aventurier : il n'avait pris les commandes de cette dernière mission que nanti des améliorations qui auraient été effectuées à l'hydravion à la suite de ses observations. Cependant à la suite d'un premier départ, Mermoz avait dû faire demi-tour et se poser sur sa base. Un avion de réserve n'étant pas disponible, on avait dû se contenter de réparer « La Croix du Sud » en urgence. Ce serait faire injure aux mécaniciens que de prétendre qu'il s'agissait d'un « bricolage ». Mais la panne constatée pouvait être plus grave qu'il n'avait semblé, et mettait en cause la réalisation même des « Laté-hydravions », suspectée par Mermoz et Dabry. Laissons Mermoz reposer, sinon en paix, mais conjointement avec les quelques 150 aviateurs, pilotes, mécaniciens, navigateurs, radios, qui ont perdu leur vie au temps où Didier Daurat dirigeait d'une main ferme et sévère, pour sa plus grande efficacité et renommée la ligne Toulouse, Alicante, Casablanca, Cap Jubby, Saint-Louis-du Sénégal, Natal, Rio de Janeiro, Buenos-Aires, Santiago du Chili.

Henri-Robert CAZALE

RÉFÉRENCE :

Article de Jacques Darcher, ancien marin et météorologiste de la Marine Nationale, membre de l'Académie de Marine, ancien rédacteur en chef de la revue Met-Mar, article paru dans « La Cohorte », n° 164 d'août 2001.

10 BOUGIES POUR LE COLLEGE MERMOZ



photo C. Barathieu

En décembre 2001, trois classes du Collège Jean Mermoz ont eu le privilège de rencontrer des membres de l'Association Escadrille Croix du Sud : Jean Mermoz, petit cousin du célèbre aviateur, Charles Allibert, pilote, membre de l'escadrille Croix du Sud et Madame Saint-Martin, chargée des relations publiques de cette association.

L'idée est venue tout naturellement d'organiser une exposition autour de Jean Mermoz pour fêter les dix ans du collège.

La photo ci-dessus, montre une partie de l'assistance le 4 mars dernier, jour de l'inauguration.