

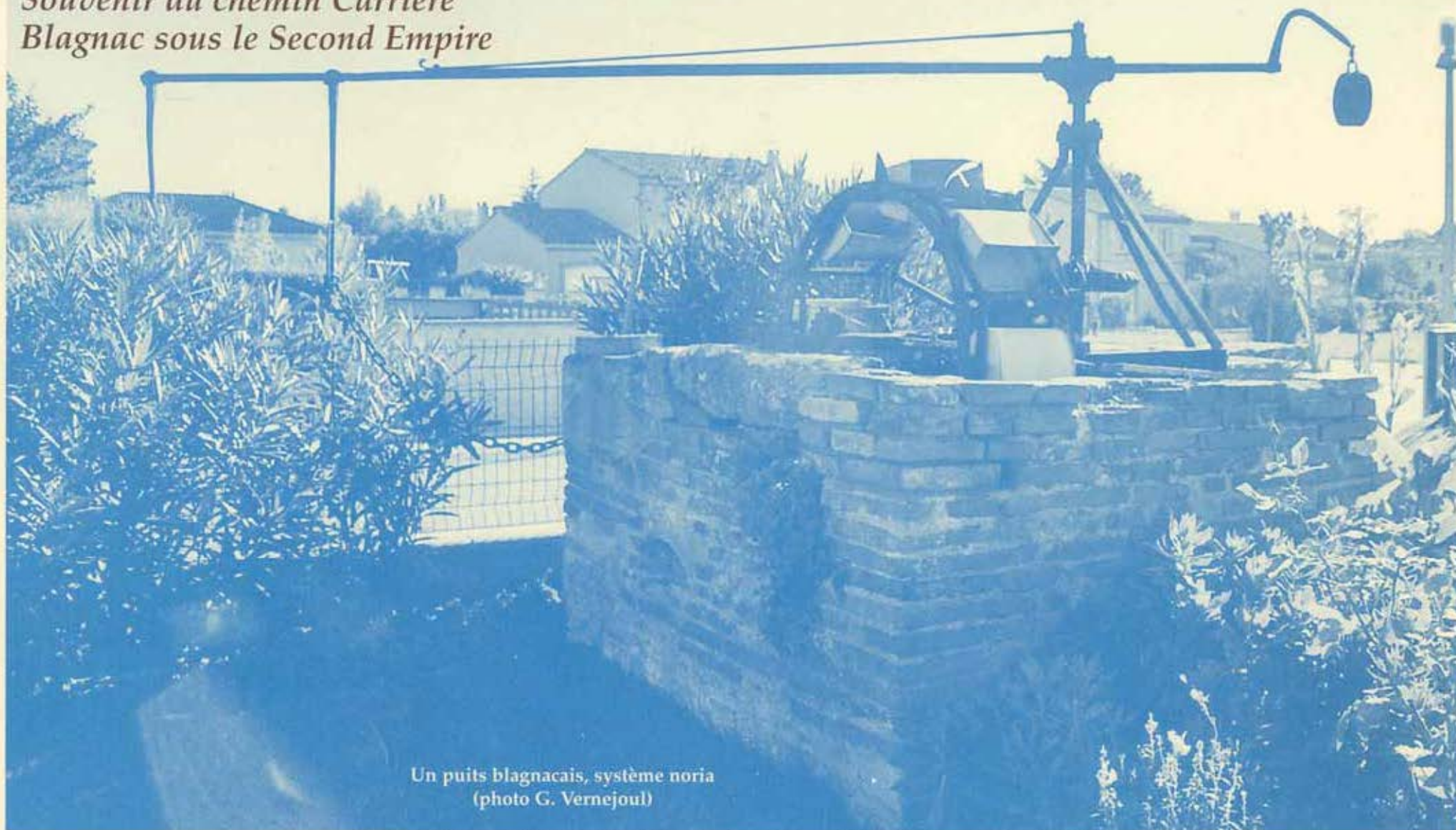
BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

L'eau potable, éternel problème

Le trésor caché dans la chapelle Saint-Exupère

Souvenir du chemin Carrière

Blagnac sous le Second Empire



Un puits blagnacais, système noria
(photo G. Vernejoul)

MERMOZ ET L'ATLANTIQUE SUD

A la suite de notre article sur Mermoz dans le n° 23, un abondant courrier nous a été adressé par Anne-Marie Rozelet, abonnée à notre revue, ancienne journaliste à Radio Rennes, passionnée d'aéronautique, qui fréquenta Dabry, Détroyat, et Mme Marcel Doret, laquelle lui fit présent de la photographie prise au 1^{er} anniversaire de la mort de Mermoz. Ce document exceptionnel, que nous publions dans le présent numéro, réunit Guillaumet, Dabry, Maryse Hiltz, Maryse Bastié, Détroyat et Doret.

« Vous avez dit l'essentiel, nous écrit Anne-Marie, tenant compte de l'espace restreint imparti pour un article de revue. Un regret : que vous n'ayez pas signalé, même en quelques lignes la fameuse traversée de 1930, première traversée expérimentale avec transport de courrier, reliant Toulouse et Santiago du Chili. En 1928, Costes et Le Brix avaient réussi l'exploit sportif de cette traversée, de St Louis à Natal. La traversée de 1930, 3200 km, a été effectuée entre le 12 et le 13 mai, en 18 h 14 mn, avec le dangereux passage du « Pot au Noir », encore inconnu. L'avion utilisé était un Laté 28, avion monomoteur, auquel on avait adjoint des flotteurs, dénommé Comte-de-la-Vaulx. Cette traversée mit en relief les qualités exceptionnelles de l'équipage : Mermoz, Dabry, Gimié : Mermoz qui sut dominer toutes les embûches d'une telle gageure, cherchant ses passages, parfois au raz de l'eau dans le « pot-au-noir », restant maître de son appareil, encore peu adapté. Dabry, ancien marin devenu aviateur par vocation, le « navigant » qui sut amener l'appareil, malgré les dérives, les assauts d'une météo hostile, et les moyens dérisoires du Laté, juste au point d'arrivée prévu. Gimié enfin qui avec adresse, expérience et courage, réglait les antennes dans les embruns et les remous du « pot-au-noir ».

Nous ajouterons le complément suivant à ce témoignage : 45 minutes après l'arrivée à Natal, le courrier repartait, avec l'intervention de Reine et Guillaumet, pour atteindre Rio, Buenos Aires et Santiago du Chili.

Le trajet 100 % aérien, avec 130 kg de courrier, reliait pour la 1^{re} fois Toulouse à Santiago du Chili, soit 13400 km en 180 h 40, dont 20 h 40 de temps d'escale.

Pour assurer la ligne, encore fallait-il revenir sur Dakar, décollage sur une lagune près de Natal ; amerrissage forcé à 900 km de Dakar, près de l'avis « Phocéa » auquel on passe le courrier. Le « Comte-de-la-Vaulx », pris en remorque, secoué par

la houle, sombre. Ce n'était pas le seul accident de Mermoz sur un Laté. Fin 1930, l'appareil se disloquant sous ses doigts, il saute en parachute. Autre accident sur un hydravion Laté en Méditerranée, Mermoz est secouru par le bateau Timgad le 21.02.32.

Si bien que le 12 octobre 1932, l'Aéropostale achète un exemplaire de l'Arc-en-Ciel de Couzinet. Le 1^{er} en date avait été détruit, ayant touché une aile au Bourget, lors du vol d'inauguration, en 1928. Désormais la ligne se fera en avion, pas en hydravion jusqu'à nouvelle décision ministérielle.

Le vol des 12/13 janvier 1933.

Daurat a confié « L'Arc-en-Ciel » au seul Mermoz. Anne-Marie Rozelet évoque dans sa lettre cette deuxième traversée du 12 janvier. Nous complétons ses renseignements : parti du Bourget le 2 janvier, Mermoz décolle d'Istres, le 12 avec Carretier co-pilote, et 7 personnes à bord, chargé de 14,500 tonnes, à 10 h 02. Fort vent debout sur l'Espagne. Fuite d'huile au moteur droit, réparée à 17 h, Casablanca est survolée à 18 h 42, Agadir à 20 h 46, Cap Juby à 22 h 38, Villa Cisneros à 1 h 10. Atterrissage à Port Etienne à 2 h du matin le 13. Re-décollage à 11 h 15, St-Louis atteint à 14 h 20, pluie intense, terrain détrempe et impraticable avant le 16 où on repart à 4 h 48, avec 6 passagers. A 14 h 37, c'est l'équateur, et à 19 h 15, atterrissage à Natal. Repart le 17 à 8 h 30, subit un violent orage, se pose à Rio-« Affonsos ». Temps exécrable, terrain détrempe, ne peut repartir que le 21 à 11 h 20, pour se poser à « Pelotas » à 19 h 10. Toujours dans le mauvais temps, repart le 22 à 6 h 40 pour se poser à Buenos Aires à 10 h 44. Néanmoins, on enregistre que Le Bourget a été relié à Buenos Aires via Istres en 57 h 56 mn, soit 13045 km à la vitesse moyenne de 225 km/h. Le maréchal de l'Air Italien Balbo envoie ses félicitations, qualifiant l'exploit d'événement historique. De fait, la ligne France-Amérique du Sud est ouverte, à ceci prêt qu'il faut une fois de plus prouver qu'on peut revenir.

Le 15 mai à 3 h, Mermoz décolle de Natal, avec 7 personnes à bord. A 11 h 20, une fuite d'eau se déclare au moteur gauche. Collenot répare, mais ne peut rien faire quand une nouvelle fuite arrive 4 h après, à 700 km de Dakar. Sur 2 moteurs tournant au ralenti, moteur gauche stoppé, Mermoz, en rapport avec le radio de Dakar, qui envoie un SOS alertant plusieurs navires qui se portent à la rescousse éventuel-

le, voir probable, Mermoz donc, agrippé aux commandes, réussit à se poser à Dakar-« Ouaham », en remettant en route au dernier moment le moteur gauche. Le 18 mai, départ pour Casa, moteur gauche réparé par Collenot, et le 21, retour au Bourget. C'est le 1er appareil ayant fait aller et retour sur l'Atlantique Sud par ses propres moyens.



Réunion de tous les « as » de l'Aviation Française de l'entre deux guerres, à l'occasion du 1^{er} anniversaire de la mort de Jean Mermoz. Document émanant de Mme Marcel Doret. Au 1^{er} plan, de gauche à droite : Guillaumet, Dabry, Maryse Bastié, Maryse Hilz, Detroyat, Doret.

Le 22 novembre 1934, Mermoz peut prononcer une allocution, montrant la supériorité de l'avion terrestre sur l'hydravion. Il dit : « l'avion est et sera, longtemps encore, en tête du progrès aéronautique. Un avion multimoteur construit rationnellement ne devra pas avoir de panne mécanique l'obligeant à amerrir. Il sera prévu pour voler à pleine charge avec l'un ou l'autre des moteurs arrêté. Il suffira de quelques modifications pour lui donner, en cas de panne exceptionnellement grave, les qualités de flottaison d'un bon radeau : le volume des réservoirs et d'huile vides, solidement encastrés soit dans les ailes, soit dans le fuselage, ne représente-t-il pas un tonnage de flottaison suffisant ? A bord, un poste de radio étanche avec mât-antenne télescopique, permettrait de transmettre la position... » Cause toujours ! On continue avec des hydravions. Collenot dit à Mermoz : « Nous y passerons tous ». Il disparaît en mer avec l'hydravion « ville de Buenos Aires ». Ce sera peu après le sort réservé à Mermoz. L'hypothèse la plus probable est que l'hélice du moteur droit

est venu perforer la carlingue après s'être détachée, entraînant la chute de « La Croix du Sud ».

On a vu l'opinion de Mermoz. Voici celle de Dabry, que Anne-Marie Rozelet nous a communiquée, nous donnant un extrait d'un article paru dans le bulletin « Pionniers », revue des « Vieilles Tiges », n° 106 d'oct. 1990 :

« En dépit de la démonstration incontestable effectuée par Jean Mermoz, Pierre Carretier, Louis Mailloux, Jean Manuel et Camille Jousse en 1933, avec deux traversées de l'Atlantique Sud, suivies par les 6 autres traversées toujours accompagné de Jean Dabry, Léo Gimie et Alexandre Collenot pour les deux premières, et en remplacement de Jean Dabry, devenu chef de base à Natal, par Henri Guillaumet, et Fernand Clavère pour les 4 traversées suivantes, l'avion « Arc-en-Ciel » ne fut pas commandé et on donna contre toute logique la préférence à de lourds hydravions, dont peu après, en 1936, deux d'entre-eux disparurent corps et biens dans l'Atlantique Sud, dont celui de Jean Mermoz. Grâce à l'avion terrestre, « Arc-en-Ciel », Jean Mermoz et la Compagnie Générale Aéropostale ont été les promoteurs dans l'aviation mondiale, pour l'abandon des hydravions sur toutes les lignes aériennes transatlantiques ».

Note sur l'Arc-en-Ciel

L'avion transatlantique créé par René Couzinet, ingénieur de 22 ans issu des « Arts et Métiers », était un appareil révolutionnaire : monoplane à aile épaisse, sans haubannage, 27 m d'envergure, 15,45 m de long, entièrement en bois, 3 moteurs hispano-suiza, accessibles et réparables en vol. Finesse extrême, coefficient 14,7. Fuselage posé sur l'aile. 6300 litres d'essence dans 7 réservoirs placés dans l'aile, aisément visitables. Tuyauteries d'essence et tous câbles de commande accessibles de l'intérieur. Rayon d'action 10.000 km. Vitesse maximum 260 km /h. Sorti en 1928. Accidenté et détruit suite à faute de pilotage, au cours du vol de présentation. Reconstitué en 1929, envergure portée à 30 m, 3 moteurs de 650 Cv, vitesse maximum 285 km/h, Rayon d'action 11.000 km. Décollage en 1932.

H.R. CAZALÉ

Documentations : Lettre et documents d'Anne-Marie Rozelet.
COUZINET Alexandre - « Mermoz-Couzinet ». Editions Jean Picollec, 1986.