

SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE D'HISTOIRE, D'ARCHÉOLOGIE, DES ARTS ET DES LETTRES DE CHAUNY ET DE LA RÉGION

Constitution du bureau pour 1991-1992

Président	M. R. GERARD
Vice-présidents	M. J. HALLADE
	M. J. SENECHAL
Secrétaire générale	Mme H. TONDEUR
Secrétaire-adjointe	Mme C. DECARSIN
Trésorier	M. C. SBARDELLA
Trésorier-adjoint	Mme FRENOT
Bibliothécaire-Archiviste	M. B. DEGONVILLE

Compte-rendu d'activités de l'année 1991

JANVIER - M. Gérard, notre président, après les traditionnels vœux de «bonne et heureuse année», cède la parole aux conférenciers du jour, Mme Wattiaux et le docteur Aublin qui nous présentent une causerie fort bien documentée et accompagnée de nombreuses diapositives sur l'Égypte, berceau d'une très ancienne civilisation, (4 000 ans avant Jésus-Christ), qui s'est développée depuis l'âge de pierre jusqu'à J.C., de chaque côté du Nil, nous laissant sculptures, peintures et temples...

FÉVRIER - Le docteur Thiollet, président des Amis du Musée du Noyonnais, avec qui nous entretenons des liens amicaux et culturels, nous présente sa conférence sur la céramique du Beauvaisis qui est plus ancienne que la faïence de Sinceny, et qui a été mise au jour sur plusieurs sites archéologiques de la Picardie, plus particulièrement dans le Beauvaisis et dans le pays de Bray. Cette causerie est agrémentée de fort belles diapositives.

MARS - Assemblée générale de notre Société qui a commencé par une causerie de M. Sénéchal, vice-président, sur la Parade des Arquebusiers, la Compagnie des Archers de Chauny et les Dormeurs de Compiègne.

AVRIL - M. Pugin nous entretient de la Révolution et de la chasse : la chasse en France de la fin de l'Ancien Régime au I^{er} Empire, le plaisir des Grands et la délinquance roturière, la chasse en province, le braconnage, les paysans en guerre contre le gibier, la chasse dans les cahiers de doléances jusqu'à l'abolition des droits féodaux le 4 août 1789.

MAI - Dans le cadre d'une semaine sur l'Europe, la Société Académique de Chauny s'est jointe à d'autres exposants à la salle des fêtes avec des panneaux faisant suite à une conférence donnée au Centre Culturel-Forum de Chauny, par

M. Sénéchal, vice-président, et ayant pour thème : l'évolution de l'architecture religieuse en Europe. Cette semaine de «Bonjour l'Europe» a remporté un vif succès.

JUIN - Le 2 juin 1991, 35ème congrès de la Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne qui s'est tenu à Saint-Quentin sous la présidence de M. Brunet.

L'après-midi deux visites nous conduisaient l'une au marais d'Isle, visite commentée par M. B. Delaire président de la Société Académique de St-Quentin, l'autre, commentée par M. F. Crépin vice-président de la Société Académique de St-Quentin et président de l'Association de sauvegarde du patrimoine industriel du Vermandois, sur les sites industriels anciens du Vermandois : cotonnières, fabriques de guipure, dentelles, tulles, galons, ... sans oublier les brasseries et les secteurs sociaux qui leur étaient attachés.

JUIN - Le 12 juin 1991, voyage annuel à Beauvais. Visites effectuées avec M. Bonnet-Laborderie, président du GEMOB, et spécialiste de l'histoire de Beauvais. Nous avons visité la Galerie nationale de la tapisserie, l'ancien palais épiscopal devenu musée départemental de l'Oise, les ateliers de la manufacture de la tapisserie de Beauvais qui connaît un grand renouveau, et terminé par la visite de la cathédrale Saint-Pierre de Beauvais.

SEPTEMBRE - Le président R. Gérard et le vice-président Jean sénéchal ont représenté la Société Académique de Chauny au salon des associations de la ville de Chauny, organisé par l'O.S.C. les 21 et 22 septembre 1991.

OCTOBRE - Le 4 octobre, réunion de rentrée avec le compte-rendu des secrétaires sur le congrès de la Fédération et le voyage à Beauvais, commentés par de nombreuses diapositives.

OCTOBRE - Le 25 octobre reprise des réunions mensuelles avec le compte-rendu de M. Jean Hallade, vice-président, du voyage qu'il a effectué avec son épouse et des amis dans l'Ouest des Etats-Unis Américains, compte-rendu accompagné de magnifiques diapositives. Ce voyage les mena du Québec au Canada jusqu'au Colorado en traversant tout le continent.

NOVEMBRE - Notre secrétaire, Mme Tondeur, nous emmène à Mirecourt capitale du Xaintois Lorrain. Elle nous entretient de cette petite ville et de trois siècles de lutherie.

DÉCEMBRE - 9 décembre 1901 - 7 décembre 1936 : Vie et mort de Jean Mermoz, né à Aubenton dans l'Aisne et disparu corps et biens dans l'Atlantique Sud sur la «Croix du Sud». Récit commenté par M. J. Hallade, vice-président, à l'aide de diapositives.



Jean MERMOZ, enfant de l'Aisne et aviateur de légende...

La France ? Ah, oui... Mermoz ?

Dans les années 1929/1930, pour les habitants du Chili, la France était quelque part dans le monde, peut-être en Europe, mais quand on parlait là-bas de notre pays aux promeneurs dans la rue, la France... c'était Mermoz.

DANS UNE PETITE VILLE DE L' AISNE

Au nord-est de notre département, à l'extrémité de la Thiérache, naît dans la charmante bourgade d'Aubenton, le 9 décembre 1901, un petit garçon, fils de Charles-Léon-Jules Mermoz et de Gabrielle Gillet que l'on prénomme Jean.

Les parents du petit Jean vont rapidement se séparer, et Madame Mermoz et son fils vont aller habiter, dès 1903, chez M. et Mme Gillet à Mainbressy, dans les Ardennes, à quelques kilomètres de Rozoy-sur-Serre.

Après des études à l'École Supérieure Professionnelle d'Hirson, arrive la guerre de 1914 et ses grands-parents l'emmènent à Aurillac. Mais, Mangaby, sa maman qui est tout pour lui, est restée sous l'occupation allemande. Il parlera souvent de cette période douloureuse dans sa courte vie.

La guerre terminée, Jean Mermoz finit ses études secondaires, mais échoue au baccalauréat. Que va-t-il faire ?

Sur les conseils de Max Delty, un chanteur d'opérettes, il s'engage et opte pour l'aviation. Après quatre mois de classes au Bourget, il est envoyé à Istres comme élève-pilote. C'est là seulement que son amour de voler va le prendre pour toujours.

Dès qu'il se retrouve pilote militaire, Mermoz se porte volontaire pour le Levant où la révolte des Druzes est violente et il se trouve affecté sur la base de Palmyre, où son aventure commence. Sur un «Bréguet-14», bombardier de la guerre terminée depuis quatre ans, il fait un atterrissage forcé dans la montagne désertique. Il va marcher quatre jours sans nourriture et presque sans eau avant d'être enfin recueilli.

En juin 1923, nommé sergent, Jean Mermoz revient en France et se retrouve au 21ème Régiment d'Aviation de Bombardement à Essey-les-Nancy. Cette vie, presque de caserne, ne lui convient pas et, avec 600 heures de vol, Mermoz quitte l'armée, le 30 juin 1924, pour la vie civile. Que faire de nouveau ?

Pour subvenir à ses besoins, il accepte de petits emplois comme la livraison de paquets dans les grands magasins. Mais, maintenant, l'aviation le tient et il écrit partout à des sociétés aériennes, souvent sans recevoir de réponse ! Quand un jour, il est convoqué à Toulouse par un certain Didier Daurat, «as» du bombardement de la guerre 1914/1918, directeur des lignes Latécoère vers l'Espagne.

JEAN MERMOZ, CE GRAND PILOTE

Mermoz arrive à Toulouse-Montaudran et se trouve devant Didier Daurat, qui n'a pas la réputation d'un caractère facile. Un avion est là sur le terrain. «*Faites un tour*» commande Didier Daurat.

Heureux de se retrouver aux commandes d'un avion, Mermoz, pilote de chasse et de bombardier, avec un avion nullement fait pour cela, exécute une série d'acrobaties et se pose impeccablement. Quand il descend de l'appareil, content de lui-même, deux mécaniciens sont là, qui viennent d'assister à la démonstration. L'un d'eux lui dit sans rire : «*Tu peux faire ta valise*».

Jean Mermoz se retrouve dans le bureau de Didier Daurat plongé dans ses papiers. Mermoz s'entend dire : «*Les acrobates, c'est pas pour chez nous, allez faire du cirque ailleurs*».

Mermoz est consterné : ses rêves s'écroulent. Il s'excuse, mais il a aussi une certaine fierté : *«Je suis sûr d'avoir bien piloté»* dit-il. Il tourne les talons pour s'en aller.

Didier Daurat sait juger les hommes d'un coup d'œil. Mermoz n'a pas encore la main sur la poignée de la porte pour sortir qu'il entend hurler : *«Je vous prends à l'essai»*. C'est fini : les deux hommes sont liés à tout jamais.

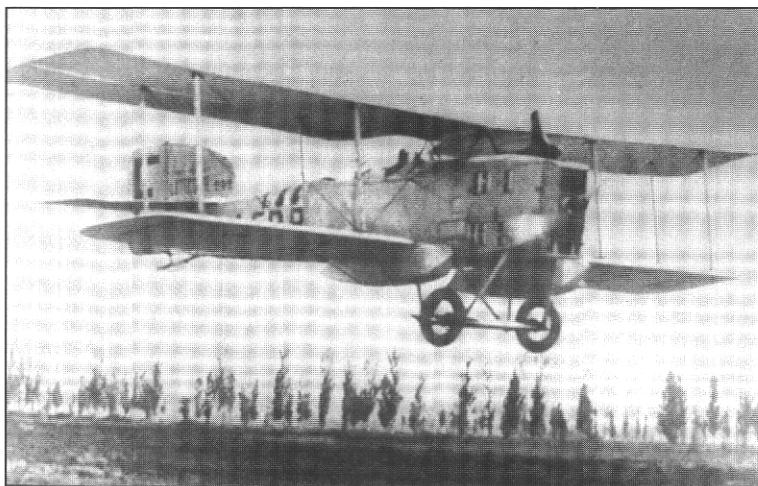
Mermoz s'impose vite. Après des débuts sur les tronçons Toulouse-Alicante et Alicante-Casablanca, il opère en 1925 sur le terrible secteur Casablanca-Dakar, au-dessus des régions en dissidence où il vaut mieux ne pas se poser. Ce n'est pas non plus une faveur. On ne reconnaît, à l'aéropostale, la valeur d'un pilote de ligne qu'au danger de l'étape qui lui est assignée.

A son quatrième courrier sur cette ligne, une panne de moteur l'oblige à se poser dans la région du Cap Juby, en Mauritanie espagnole. 24 heures plus tard, les Maures le font prisonnier, non sans l'avoir roué de coups. Au bout de neuf jours, il est échangé au fort Juby contre une rançon de 50 000 francs de l'époque. Il continue cependant dans la même région et la croix de chevalier de la Légion d'Honneur récompense, à 26 ans, ses éminents services. Fin 1925, il reçoit la médaille de l'Aéro-Club de France pour avoir effectué le plus grand nombre de kilomètres dans l'année : 120 000 en 800 heures de vol. En 1927, la Compagnie Générale Aéropostale succède aux lignes Latécoère.

C'est au début de 1928 que Jean Mermoz est affecté à la ligne Natal-Buenos-Aires où tout est à organiser pour relier le port du Brésil à la capitale de l'Argentine. A cette époque, le courrier est transporté par mer entre Dakar et Natal, au Brésil, et déjà Mermoz rêve du transport aérien total. Dans ces pays d'Amérique du Sud, Marcel Bouilloux-Lafont est chargé de trouver des terrains pour les étapes des avions. C'est aussi en 1928 que Jean Mermoz fait connaissance à Bahia, au Brésil, de Gilberte Chazottes sa future épouse.

En attendant d'avoir l'avion - ou l'hydravion - qui permettra la traversée de l'océan à la place des bateaux trop lents, Mermoz défriche les lignes vers Santiago du Chili, la Patagonie, le Paraguay et la Bolivie. Il est le premier à accomplir la traversée du Brésil sans escale en un vol de 1 800 kilomètres au-dessus de la forêt vierge, avec un vieux «Laté-25», de Rio-de-Janeiro à Porto-Suarez en Bolivie.

Ayant un jour le comte de La Vaulx comme passager, Mermoz doit se poser à 2 800 mètres d'altitude, sur une plate-forme en pente, menant directement à un précipice. Au lieu de s'arrêter, l'appareil continue le long de la déclivité. N'ayant rien sous la main alors, Mermoz saute de son poste, se couche en travers de la route, cale une roue avec son corps... et se brise deux côtes.



*Les premiers avions des lignes Latécoère et de l'Aéropostale :
un Bréguet-14 à l'atterrissage.*

IL DEVIENT UN HÉROS NATIONAL

Mermoz est aussi le premier à traverser la Cordillère des Andes sur un avion commercial. C'est là qu'il manque de peu, le 9 mars 1929, d'être prisonnier de la montagne comme il l'a été du désert.

Avec un vieux «Latécoère-25» de 450 chevaux, dont le plafond atteint tout juste 4 200 mètres, il tente avec son fidèle mécanicien et ami Collenot de voler de Santiago à Copiapo. «*Vous tâcherez de trouver quand même un passage, une vallée, un col*» a-t-on dit à Mermoz «*et vous passerez...*».

Les pics ont de 4 500 à plus de 6 000 mètres ! Comment passer avec un avion qui plafonne à 4 200 mètres ? Mermoz utilise un courant ascendant, saute un pic pour trouver de l'autre côté un courant rabattant qui le plaque sur une pente avec un avion très abîmé. Voilà nos deux héros prisonniers de la montagne à 160 kilomètres de toute habitation et par une température de 20 degrés au-dessous de zéro.

Que faire ? Partir à pied ? En trois heures, ils ont fait 400 mètres ! Alors, avec Collenot, avec les moyens de fortune les plus bizarres, ils réparent le train d'atterrissage et les ferrures de queue. Rien à manger et pour boire, il n'y a que la neige. Renonçant à dormir, ils remettent enfin en état tant bien que mal les deux tonnes et demie de l'avion.

Il faut maintenant pousser l'avion 500 mètres plus haut, sur une pente pour prendre de l'élan. Cela coûtera 8 heures d'efforts. Au moment de mettre en route, le radiateur a éclaté sous le gel. Encore une journée de

labeur. Enfin, la tentative de départ arrive : *«Tant qu'à faire»* dit Mermoz à Colletot *«j'aime mieux mourir d'un accident d'avion que de froid dans la neige»*.

La moindre erreur, la plus petite fausse manœuvre, et c'est la mort au fond de l'abîme. Ils décollent et, centimètre par centimètre, sortent de cette cuvette où ils viennent de passer quatre jours et trois nuits. A moins de 50 kilomètres de Copiapo, leur terrain de départ, le moteur cale. Mermoz coupe les gaz et gagne la piste en vol plané. Sur la base, on n'en revient pas de voir deux spectres chancelants sortir d'une sorte de ferraille volante, perdue dans la Cordillère depuis quatre jours. Ils racontent leur histoire. On les écoute poliment, mais on ne les croit pas. Une caravane est organisée par les autorités. A ces escaladeurs expérimentés, il faut 20 jours pour atteindre les lieux et rentrer avec les outils et les accessoires abandonnés pour alléger l'appareil.

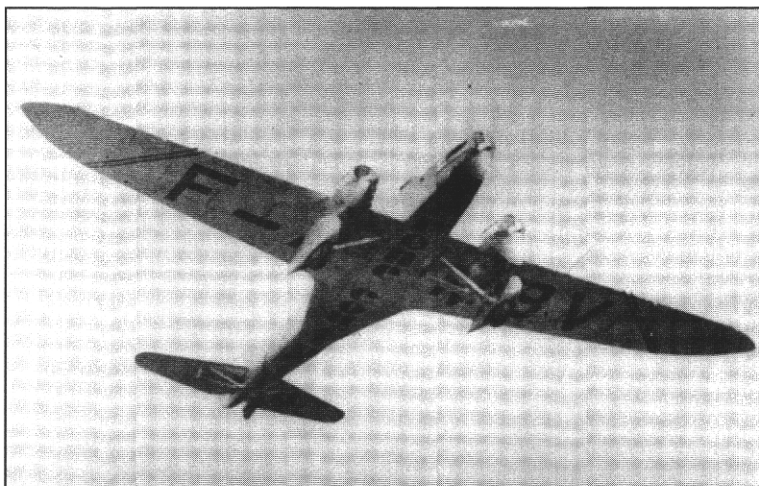
En 1930, Jean Mermoz dispose d'un hydravion à flotteurs. Pour faire un essai de l'appareil, avec Jean Dabry et Gimie. le 11 avril, il s'élève de l'étang de Berre. Il couvre 4 308 kilomètres, battant le record du monde en circuit fermé. Le 12 mai, c'est la première traversée postale, sans escale, de l'Atlantique, avec le même équipage et 130 kilos de courrier. Les lettres, parties de Toulouse le dimanche, sont distribuées le jeudi, à 13 380 kilomètres du point de départ, à Santiago du Chili. Il veut faire le voyage de retour, mais à 700 kilomètres de Dakar, le moteur cède. L'équipage est recueilli par un paquebot. La mort dans l'âme, Mermoz est obligé d'abandonner à la mer son hydravion. Quelque temps après, lors d'un essai d'un avion «Bernard» pour tenter Paris-New-York, l'appareil se déforme en l'air et Mermoz ne doit la vie qu'à son parachute. Mais sur un autre avion de la même maison, un «Bernard-80», Jean Mermoz et son co-pilote Paillard battent le record du monde de distance en circuit fermé, parcourant 8 960 kilomètres, du 30 mars au 2 avril 1931.

Le 21 février 1932, accompagné du radio Régnier, Jean Mermoz a une panne en Méditerranée sur le trajet Alger-Marseille, par une tempête. Pendant plus de 4 heures l'équipage lutte contre les flots déchaînés avant d'être secouru. Là encore, Mermoz s'en tire miraculeusement.

Il va disposer sous peu d'un merveilleux avion qui le rendra célèbre : «l'Arc-en-ciel».

Un jeune ingénieur, René Couzinet, vient de construire un avion trimoteur dont l'une des qualités est de pouvoir encore voler avec un moteur arrêté, élément important de la sécurité. En butte aux tracasseries diverses de responsables des services techniques, Jean Mermoz a beaucoup de peine à faire accepter cet avion baptisé «Arc-en-ciel», sur l'Atlantique Sud.

«L'Arc-en-ciel» n'a que 32 heures de vol quand, le 12 janvier 1933, Jean Mermoz et son équipage décollent d'Istres. Deux jours plus tard, le



1933 - le beau trimoteur Couzinet «Arc-en-Ciel» au Bourget.

14 janvier, le gracieux trimoteur se pose au Brésil, à Rio-de-Janeiro, à près de 230 km/h de moyenne, chiffre considérable à cette époque. «L'Arc-en-ciel» a fait ses preuves. Mais l'on pardonne difficilement sa réussite à cet ingénieur-constructeur de 28 ans. L'avion, que préféra toujours Mermoz, va faire huit traversées avec succès. Les services techniques imposent aussi un hydravion Latécoère «La Croix du Sud» avant que le bel «Arc-en-Ciel» ne finisse de pourrir dans un hangar du Bourget.

Le 28 mai 1934, alors qu'il vient de poser «l'Arc-en-Ciel» à Natal pour sa troisième traversée, Jean Mermoz apprend qu'il est promu commandeur de la Légion d'Honneur. Il n'a que 32 ans.

SUR LA TOMBE DU MARIN NE FLEURISSENT POINT LES ROSES...

Et les vols se poursuivent sur l'hydravion «Croix du Sud». Mermoz regrette toujours «L'Arc-en-ciel», cet avion mettant un peu plus de 14 heures pour la traversée de l'Atlantique, alors que l'hydravion fait le parcours en plus de 19 heures...

Arrive le lundi 7 décembre 1936. Jean Mermoz, à bord de l'hydravion quadrimoteur «Croix du Sud», entame sa 24^{ème} traversée. Il est 10h47 quand, à terre, on reçoit le message «*Coupons moteur arrière droit*». Après, plus rien, le silence éternel. Jean Mermoz a une tombe à sa dimension : l'Atlantique Sud. Il était aviateur, mais survolant sans cesse l'océan, n'était-il pas aussi un marin ?



*Devant l'«Arc-en-Ciel» Jean Mermoz, second à partir de la gauche.
En chapeau le constructeur de l'avion René Couzinet.*

«*Je veux finir comme Collenot*» avait dit Mermoz en apprenant la disparition de son grand ami, quelques mois auparavant, sur un hydravion semblable, et sur ce même Atlantique. On fit des recherches, rien ne fut retrouvé. L'océan garde son secret sur la mort de ce grand Français.

Le 16 décembre, quand tout espoir est perdu, neuf jours après sa disparition, M. Albert Lebrun, Président de la République, signe la citation de Jean Mermoz à l'ordre de la Nation.

Jean Mermoz, natif de l'Aisne, qui pratiqua en virtuose désinvolte l'héroïsme sous toutes ses formes, dont la carrière d'aviateur fut un drame aux cent actes divers sans que son audace en fût jamais altérée, avait bien mérité cet honneur.

Jean HALLADE

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE HAUTE PICARDIE

Conseil

Présidente	Mme Suzanne MARTINET
Vice-président	M. Henri de BUTTET
Trésorier honoraire	M. Jacques MAILLARD
Trésorier	M. Jérôme BURIDANT
Secrétaire	Melle Cécile SOUCHON
Membres	Mme, Mrs BOCQUET, BRUNEAU, CARNOY, COURTIN, DEMETZ, HALLADE, JORRAND, MERLETTE, PLOUVIER, SAINT-DENIS (A.G. du 11 décembre 1991).

Activités de l'année 1991

14 JANVIER - Assemblée générale pour 1990.

Conférence du colonel Tyran «L'artillerie et son histoire en Picardie et dans l'Aisne».

26 FÉVRIER - Conférence de Mme S. Martinet : «Champfleury et Baudelaire».

20 MARS - Conférence de Mme F. Goldschmidt «Le comte de Neuwerkerke, directeur des musées impériaux, surintendant des Beaux-arts sous Napoléon III, conseiller général de l'Aisne».

16 AVRIL - Conférence de M. G. Marival : «1940 : l'exode de l'Aisne en Mayenne».

24 MAI - Conférence de M. F. Stévenot : «1936 dans le milieu rural, l'exemple de la Thiérache agricole».

2 JUIN - Congrès annuel de la Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne à Saint-Quentin.

17 JUIN - Conférence de M. Bruno Maës : «Liesse : 800 ans de piété populaire».

21-22 SEPTEMBRE - Forum des associations de Laon. Tenue d'un stand.

18 OCTOBRE - Conférence-débat avec M. Yves-Marie Lucot autour de Champfleury, en prélude à «la fureur de lire».

19 NOVEMBRE - Conférence de M. J. Buridant : «Les loups dans l'Aisne au XVIII^e siècle».

Réunion du Conseil de la Société au sujet des projets pour 1992.

20 NOVEMBRE - Sortie publique de l'inventaire des archives communales de Laon publié par les Archives départementales, en présence de nombreux membres de la Société historique.

11 DÉCEMBRE - Assemblée générale statutaire pour 1991.

Conférence de M. T. Legendre : «les Capucins de Château-Thierry, actuel collègue Jean Racine».