



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.

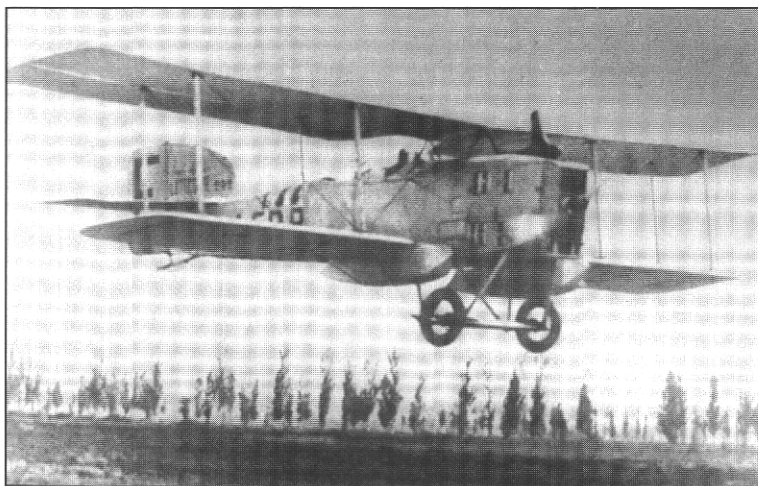
Mermoz s'impose vite. Après des débuts sur les tronçons Toulouse-Alicante et Alicante-Casablanca, il opère en 1925 sur le terrible secteur Casablanca-Dakar, au-dessus des régions en dissidence où il vaut mieux ne pas se poser. Ce n'est pas non plus une faveur. On ne reconnaît, à l'aéropostale, la valeur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

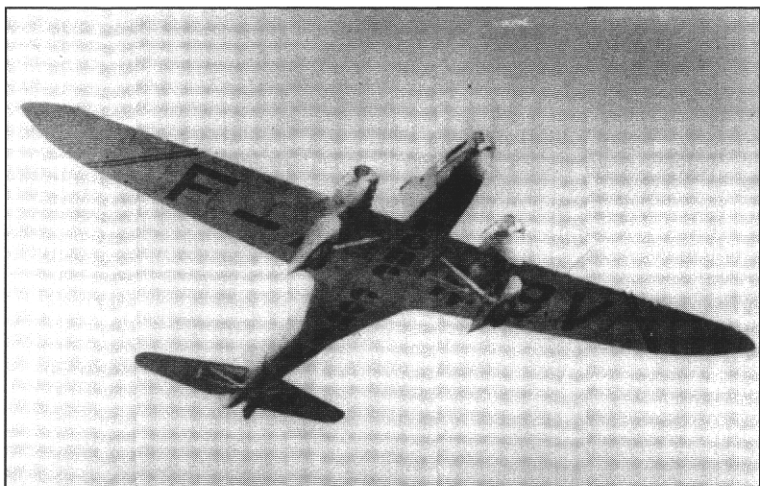
En 1930, Jean Mermoz dispose d'un hydravion à flotteurs. Pour faire un essai de l'appareil, avec Jean Dabry et Gimie. le 11 avril, il s'élève de l'étang de Berre. Il couvre 4 308 kilomètres, battant le record du monde en circuit fermé. Le 12 mai, c'est la première traversée postale, sans escale, de l'Atlantique, 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