

Résumé de la conférence du mardi 22 avril 2008

Histoire de l'aviation : des précurseurs aux pionniers

par **Claude CLEMENT**, administrateur à la S.H.H.A.

Mise en page de Christian Lambinet

Toute cette histoire de l'aviation pourrait débiter par le célèbre vol de Dédale et de son fils Icare, mais ce n'est qu'une légende, elle a le mérite d'illustrer la première volonté des hommes d'imiter les oiseaux. Quant au rôle néfaste et déterminant du soleil à l'origine de la chute d'Icare, c'est tellement délirant que je ne peux pas citer ce malheureux au titre de premier martyr de l'aéronautique!

En Egypte, un modèle d'engin volant ou d'oiseau divinisé, fabriqué en bois et trouvé à SAKKARA en 1898 fut sculpté au 4^e siècle avant JC, il intrigue encore les chercheurs. Plus tard, au 16^e siècle, Léonard de Vinci a eu quelques idées visant à affranchir l'homme de l'attraction terrestre, mais l'intelligence de Léonard se situe surtout dans le fait qu'il n'a jamais essayé de voler avec de tels engins!

Les Précurseurs :

Essayons maintenant de voir la chronologie des tentatives connues de vols réalisés par les précurseurs de l'aviation... Il va falloir attendre le milieu du 19^e siècle pour qu'un frémissement sérieux des esprits inventifs se propage, deux hommes peuvent être considérés comme des précurseurs dans cette recherche :

L'anglais, Sir Georges CAYLEY, fut le premier à indiquer que les ailes ne devaient avoir pour fonction que de soulever l'appareil et qu'un système de propulsion distinct devait être ajouté pour propulser l'aéronef. Il fut aussi le premier, en 1853, à jeter les bases de l'aérodynamique : portance des ailes et traînée induite par l'engin.

Le second fut le français Jean-Marie LE BRIS, pur breton et ancien marin de commerce, il navigua beaucoup dans les mers australes et s'enthousiasma du vol somptueux des albatros au ras des vagues.

En 1856, il construit une barque ailée et l'installe sur une charrette tirée par un cheval. En décembre sur la plage de TREFEUNTEC, près de Douarnenez, son cocher lance son cheval au galop face à un fort vent de nord-ouest.

Le Bris est aux commandes et le cocher cramponne une corde destinée à limiter l'essor éventuel de l'aéronef, le vol dure quelques secondes, la barque planant près de 100 mètres.

Ce vol devant témoins sera homologué comme "le premier vol sans moteur d'un engin piloté par son constructeur"



Jean-Marie Le Bris sur sa barque ailée ...

Entre 1891 et 1896, un ingénieur allemand, Otto LILIENTHAL multiplie les vols planés en s'élançant face au vent depuis des dunes de bord de mer. Mais, c'est avec son second planeur que le célèbre vélivole subit un fatal revers, une rafale déséquilibre son engin et c'est la chute. Otto Lilienthal a la colonne vertébrale brisée, ramené à l'hôpital de Berlin, il expire quelques heures plus tard après avoir murmuré: "il est des sacrifices qu'il faut savoir consentir". C'était sa 2000^e glissade, voici donc le premier grand martyr de l'histoire de l'aviation...nous étions le 9 août 1896.



Le 9 octobre 1890, Clément Ader sur son "avion" baptisé "l'Eole" s'élançe et s'élève à 20 cm



Clément Adler

En 1889, un industriel français nommé Clément ADER construit un moteur à vapeur de 20 chevaux, et l'installe sur une machine volante s'inspirant, pour les ailes, de celles de la roussette des indes, une grosse chauve souris.

Le 9 octobre 1890, Clément Ader donne toute la puissance des 20 chevaux de son "avion" baptisé "l'Eole" et s'élançe sur une piste de 200 mètres aménagée dans le parc du château d'Armainvilliers, les seuls témoins sont ses contremaîtres, ils déclarent avoir vu l'engin quitter le sol sur quelques mètres à une hauteur de 20 centimètres.

Ader eut le mérite d'inventer le terme "avion", car au plan aérodynamique il n'a rien créé de valable.

Cette tentative alerte les militaires qui, avides de distribuer l'argent versé par les contribuables, attribuent l'équivalent de 2 millions d'Euros pour qu'Ader construise un avion plus puissant.

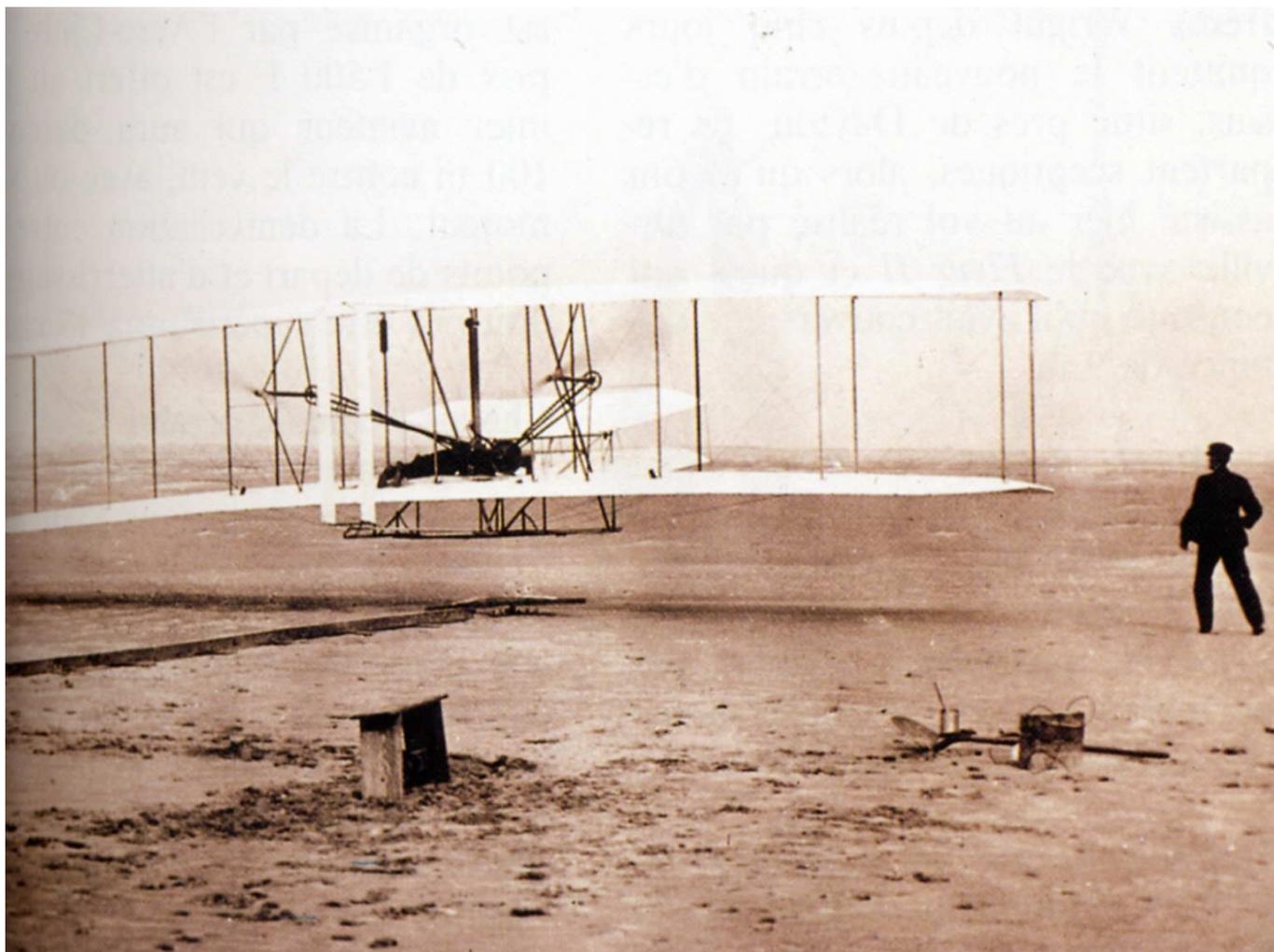
C'est l'avion N° 3, qui conserve la silhouette de l'avion n° 1, mais dispose de deux moteurs de 24 chevaux. Pour faire décoller cet avion, Ader a aménagé dans le parc de Satory, près de Versailles, une piste circulaire de 1500 mètres de développement. Et, en présence des Généraux Mensier et Grillon, il lance sa machine le 14 octobre 1897 et ne peut suivre le tracé, il s'arrête en catastrophe 300 mètres plus loin. Ader s'en sort bien physiquement, mais les rêves guerriers des militaires s'arrêtèrent là.

Entre alors en scène Octave CHANUTE, ingénieur américain des chemins de fer, né à Paris en 1832, Il est un des admirateurs de Lilienthal et, en 1896, il construit des planeurs en optant pour la formule biplan. Chanute deviendra l'ami des frères Wilbur et Orville WRIGHT, constructeurs de bicyclettes de leur état, mais très attirés par les choses de l'air ; le 1^o septembre 1901, Wilbur Wright vole sur une distance de 118,6 mètres.

Pendant ce temps, en France, le Capitaine FERBER, soutenu par sa hiérarchie depuis le fiasco de Clément Ader, étudie la réalisation d'un planeur biplan inspiré de celui d'Octave Chanute. Il fait un premier essai à Beuil qui ne dure que 2 secondes le 7 décembre 1901, il n'y a vraiment pas de quoi éblouir ses supérieurs ! En 1902, il essaye un moteur à explosion Buchet d'une puissance de 6 chevaux qui entraîne d'énormes hélices et installe ce groupe motopropulseur sur le planeur Ferber n° 6 ; il fait une simulation de vol peu convaincante.

En décembre 1902, un jeune centralien, l'industriel Louis Blériot, qui a bâti sa fortune en fabriquant des phares à acétylène pour les voitures, est soudain saisi par le virus de l'air ! Il s'essaye avec des machines à aile battante imitant le vol des oiseaux, il en est à son troisième ornithoptère et n'a toujours pas réussi à décoller. Depuis Léonard de Vinci c'est la plus mémorable fausse piste de l'histoire de l'aviation.. !

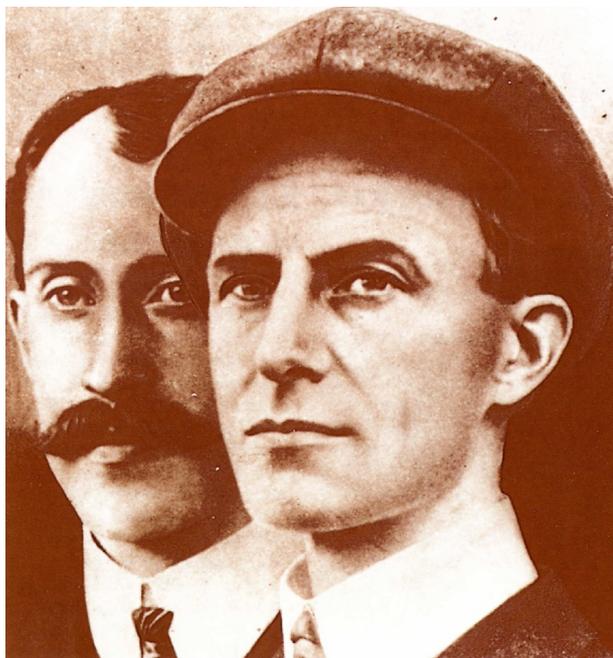
Mais retournons aux USA, le 17 décembre 1903, à Kitty Hawk, Orville Wright décolle avec un nouvel appareil doté d'un moteur, baptisé "FLYER 1". Le plus long des 4 vols réalisés dure un peu moins d'une minute et Orville parcourt 260 mètres.



17 décembre 1903, à Kitty Hawk, Orville Wright décolle et vole sur une distance de 260 mètres.

Il vient d'effectuer le premier vol stabilisé au Monde d'une machine motorisée plus lourde que l'air. Bizarrement, cela n'a pas déclenché un grand enthousiasme aux USA et est accueilli en Europe avec beaucoup de scepticisme.

En 1904, en Europe, on se contente d'apprendre à planer, telles les glissades de Ferber sur les dunes de Berck sur Mer ou d'un nouveau venu, Gabriel Voisin sur un planeur Archdeacon. Ernest Archdeacon, constructeur de planeurs à ses heures, avocat dans le civil, est d'origine irlandaise, très fortuné il est prêt à jouer les mécènes. Le 25 mars, devant l'attitude négative des scientifiques et des constructeurs français d'aéroplanes, qui qualifient le vol des Wright d'hérésie, Archdeacon se fâche. Venant de fonder l'Aéro Club de France avec le magnat de l'industrie pétrolière Henry Deutsch de la Meurthe, il propose de créer un prix de 50000 francs récompensant l'aviateur qui, en France, réalisera le premier un vol avec moteur couvrant la distance minimum d'un kilomètre.



Les frères Wright

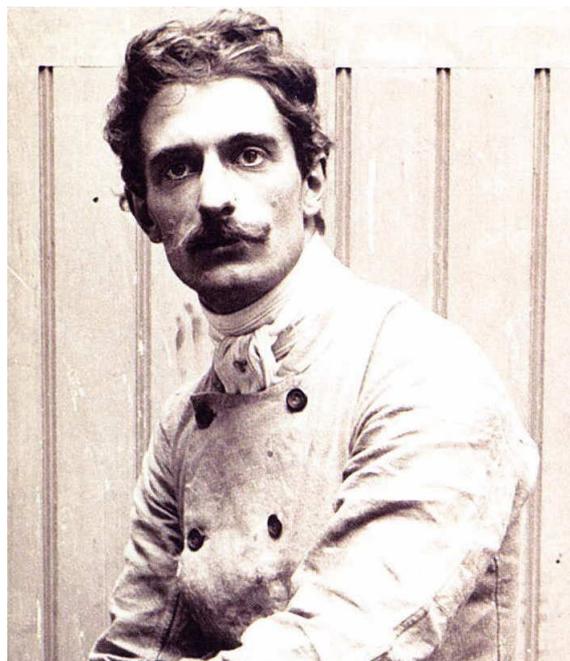
Aux USA, le 20 septembre 1904, les Wright viennent d'essayer une nouvelle machine, le Flyer II ; c'est Wilbur qui est aux commandes et réalise le premier vol en circuit fermé, parcourant 1. 240 mètres en 1 minutes et 36 secondes...En France, il aurait décroché le prix de l'Aéro Club...!

Puis, les Wright sortiront le 5 octobre 1905 une dernière évolution : le Flyer III qui tiendra l'air 38 minutes et 35 secondes, couvrant près de 39 km. avec un moteur de 15 ch. ...et, ce, à la vitesse moyenne de 61, 46 kmh.

Début 1906, Gabriel Voisin, s'est installé à Levallois avec son jeune frère et se lance dans la construction d'aéroplanes.

Le jeune et fortuné Dandy brésilien Santos Dumont qui, jusque là ne s'intéressait qu'aux formes voluptueuses des jolies femmes et, accessoirement de celles plus volumineuses des ballons et dirigeables, décide de se lancer dans les engins plus lourds que l'air. Il demande aux frères Voisins de lui construire un aéroplane conforme à ses idées.

Le 12 novembre, il va faire sa première tentative sur le terrain de Bagatelle, en s'élançant aux commandes de l'avion baptisé 14 bis et, après avoir roulé sur plus de 200 mètres, il va réussir à décoller et faire monter sa machine à 6 mètres d'altitude, parcourant 220 mètres en 21 secondes soit à près de 38 Km/h.



Courant 1907, Louis Blériot est victime d'accidents à répétition, après avoir cassé du bois avec ses prototypes 5 et 6, il vient de plier ses prototypes 7 et 8...! Il s'en sort à chaque fois miraculeusement indemne. On le surnomme : "l'homme qui tombe toujours", il sait bien qu'il n'est pas un bon pilote et déclare avec humour : "mes vols sont parfaits mais ils sont suivis de chutes !"

Pendant ce temps, les frères Voisin ont acquis une bonne réputation de constructeur, un nouveau client se présente, il s'agit d'Henri Farman, un britannique naturalisé français. En août 1907, Farman décolle du terrain d'Issy les Moulineaux avec son nouvel avion qui est équipé d'un moteur Antoinette de 50 ch.

Le 10 octobre 1907 à Toussus le Noble, près de Versailles, Robert Esnault-Pelterie, essaye un aéronef de sa création. L'intéressant n'est pas le vol très bref qu'il va accomplir, mais bien l'innovation, mémorable pour l'aviation, qu'il va essayer. Il vient en effet, d'inventer le manche à balai qui permet au pilote, avec une seule main, de contrôler les gouvernes en profondeur et en gauchissement



Henry Farman

Le 13 janvier 1908, Henry Farman décolle du terrain d'Issy les Moulineaux et va boucler le premier kilomètre en circuit fermé, il décroche enfin le prix de 50 000 francs de l'Aéro Club de France. C'est un triomphe mais on a toujours du retard sur les performances des frères Wright.

En octobre 1908, les frères Voisin livrent le dernier avion d'Henri Farman, un modèle très amélioré. Ce dernier va établir son camp d'entraînement près de Mourmelon, à Bouy en Champagne, pour tenter le premier ville à ville de l'histoire de l'aviation.

Le 30 octobre à 15 h 30 Farman décolle de Bouy, bientôt il aperçoit la cathédrale de Reims qui lui sert de repère et va aller se poser sur le terrain de manœuvre de l'armée aux abords de la capitale de la champagne. Pour joindre les deux villes il va parcourir 27 km. en 20 minutes, il vient de réaliser le premier voyage aérien au monde.

Dorénavant, Henry Farman réalise lui-même ses machines volantes, le 6 avril 1909 il passe aux essais du Farman III, il innove en créant les premiers ailerons.

Au printemps, 1909, le Daily Mail offre 25 000 francs-or au premier aviateur qui traversera la Manche en aéroplane. Le départ se fera obligatoirement au lever du jour, depuis la falaise de Sangatte près de Calais et l'atterrissage dans les environs de Douvres. On se bouscule pour s'inscrire mais, à la mi-juillet, ils ne sont plus que 3 à rester en piste : Charles de Lambert, Hubert Latham et Louis Blériot.

Ce dernier, semble le moins avancé dans ses préparatifs, il vient à nouveau d'être accidenté avec un de ses prototypes et s'est brûlé assez sérieusement à un pied.

Pour construire ses avions, Blériot a dépensé la dot de sa femme et sa fortune personnelle et, il est au bord de la faillite, il est crucial pour lui de gagner ce prix.

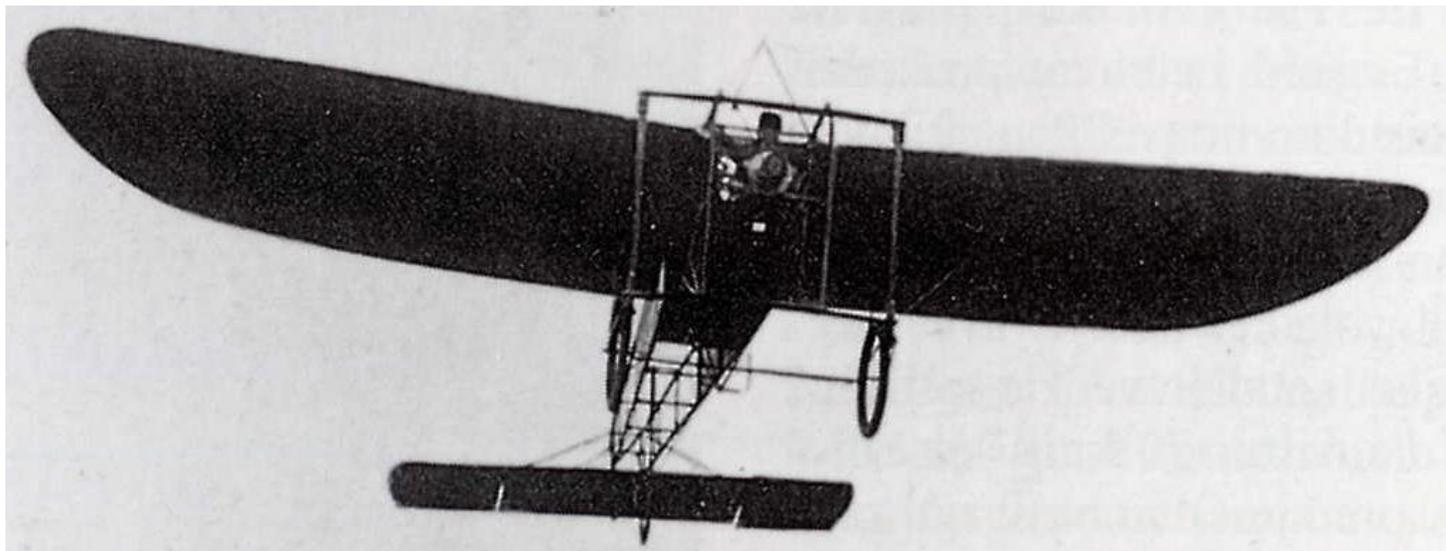


Louis Blériot en 1909

Latham est fin prêt, il attend une amélioration de la météo, nous sommes le 18 juillet. Il décolle le 19 au lever du soleil, tout va bien... ... mais au bout de quelques minutes, son moteur se met à cafouiller, puis s'arrête, Latham se pose en mer au comble du désespoir.

Le 24, Blériot marche toujours avec des béquilles, mais décide qu'il s'envolera le lendemain matin. Blériot décolle à 4 h10 le 25 juillet 1909, survole la falaise de Sangatte à 4 heures 35 et met le cap à l'ouest, il se trouve maintenant, seul avec la mer où une brume se lève masquant l'horizon.

Enfin, il distingue à travers la brume une ligne blanche et identifie les falaises crayeuses de Deal, il est beaucoup trop au nord et oblique vers le sud pour rejoindre Douvres.



Le Blériot XI en vol

Bientôt, il survole le port dominé par ses falaises mais est trop bas pour y atterrir, il avise une prairie en pente et décide de s'y poser. Le Blériot XI s'immobilise en équilibre sur la pente, train fauché et hélice brisée, il est 5 heures 12 et la Grande Bretagne n'est plus tout à fait une île, écriront les journalistes...!

Cet exploit va valoir à Blériot une immense réputation, il faut lui rendre justice, son monoplan est plus compact, il fait moins cage à poule que le Flyer des Wright et, à mes yeux il a créé le premier avion qui montre vraiment la voie du progrès. Mais l'important pour Louis Blériot, c'est d'avoir fait ce que les américains n'ont pu faire : attirer l'attention des militaires, c'est là qu'il va pouvoir rebâtir sa fortune.

En août, la ville de Reims organise la "Grande semaine d'aviation" où vont s'illustrer de nombreux pilotes. C'est la fête et le festival des cages à poules !!! Dommage, faute d'avion, Blériot n'y participera pas. Farman, Latham et Paulhan vont y remporter les principales places d'honneur. Mais la coupe Gordon-Bennet, grand prix de vitesse, sera remportée par l'américain Glenn Curtiss à 76, 48 Km/h de moyenne.

Début janvier 1910, Paulhan s'est embarqué sur un cargo avec son Farman et rejoint les USA, il va y participer à de nombreuses démonstrations. Le 20 janvier il est la vedette du meeting aérien de Los Angeles et s'approprie le record d'altitude avec 1 269 mètres.

De retour en Europe, le 28 avril, Louis Paulhan gagne le prix du Daily Mail qui récompense le premier aviateur à relier Londres à Manchester.

A partir de 1911, et pendant deux ans, Gabriel Voisin va produire un prototype qu'il juge révolutionnaire: c'est encore un canard volant qu'il ne pourra maîtriser, il eut d'ailleurs la chance de ne pas se tuer à son bord...!

En mai, le journal "Le petit parisien" organise une course Paris-Madrid. Elle partira du terrain d'Issy les Moulineaux, le trajet est estimé à 1170 km. Huit pilotes sont au départ et c'est l'intrépide français Jules Védrines qui remporte l'épreuve devant Rolland Garros.

Malheureusement, cette course est endeuillée par un terrible accident : au décollage d'Issy les Moulineaux, le pilote Train perd le contrôle de sa machine et percute les officiels, tuant le Ministre de la guerre Maurice Berteaux et blessant grièvement le Président du Conseil et Henry Deutsch de la Meurthe.

Pendant ce temps, Louis Blériot a des ennuis, à la suite de la rupture en vol des ailes de plusieurs Blériot XI, on déplore la mort de pilotes de renom :

- le premier fut Léon Delagrangé qui se tue sur l'appareil qu'il vient d'acheter.
- Chavez tente le franchissement des Alpes, il perd une aile avant l'atterrissage à Domodossola en Italie et se tue.

Après la remise par Blériot d'un rapport d'une grande honnêteté, faisant état d'une faiblesse des haubans de voilure, tous les Blériot XI sont interdits de vol à compter du 30 mars 1912. Ceci explique la soudaine levée de bouclier des militaires contre les monoplans et le retour à la création de biplans.

A Buc, Adolphe Pégoud, pilote d'essai de Blériot, décolle, seul à bord d'un avion sacrifié, sur le fuselage duquel est fixé une voilure en toile appelée parachute. Lorsqu'on la déploie en vol, elle arrache le pilote de son siège à l'aide de sangles.. ! Pégoud, au cours de sa descente, suit les évolutions de son avion désemparé, il voit celui-ci effectuer une boucle avant de s'écraser et cela lui donne des idées. Le 21 septembre 1913 il réalise la première boucle verticale au monde, le premier looping comme l'appelleront les anglais.

Autre exploit, à Fréjus-Saint Raphaël, Roland Garros décolle le 23 septembre 1913 à 5 h 22 aux commandes d'un Morasne-Saulnier et met le cap au sud, après avoir survolé la Corse puis la Sardaigne, il va se poser sur le terrain de manœuvre de Bizerte à 13 h 15, réalisant ainsi la première traversée de la Méditerranée.



Roland Garros en 1914

En cette fin d'année 1913, la France détient tous les records du monde : altitude à 6 000 m au dessus de St Raphaël par Legagneux, Prévost qui vole à plus de 200 kmh en remportant la coupe Gordon-Bennet sur un monocoque Déperdussin enfin, Seguin sur Farman parcourt 1 020 Km, pulvérisant le record du monde de distance.

Nous venons de traverser une période de grands progrès aéronautiques et, sur cette lancée, on pouvait raisonnablement envisager une saine évolution de la conception des avions vers de meilleures performances et, surtout, une amélioration de la sécurité. Mais les nuages sombres qui s'accumulent à l'horizon et l'attrait des constructeurs pour les juteux marchés militaires vont fausser la donne. Ce fut donc la course aux bricolages pour adapter sur ces frêles machines des équipements, indispensables à l'usage belliqueux, mais totalement incompatibles avec le respect des critères aérodynamiques. On va ainsi voir fleurir des engins volants d'une fantaisie achevée, et des pilotes se posant tant de questions qu'ils vont inventer le terme "piège" pour désigner leur avion, mot toujours à la mode actuellement !!!

Voilà qu'arrive l'année 1914, les hommes perdent la tête ; n'étant pas compétant pour parler de la grande guerre, je passe directement à la seconde partie de cet exposé...



Pendant la première guerre mondiale, l'Aviatik du lieutenant allemand Von Zangen est abattu, près de Reims, par le Voisin III du sergent Frantz et du caporal Quénauld. Ce combat est considéré comme étant le premier à s'être déroulé dans les airs.

Avant le premier conflit international, les avions militaires étaient utilisés pour photographier les positions des belligérants. Ils servaient donc d'informateurs et n'étaient pas armés

Les pionniers :

En 1918, à l'approche de la fin de la grande guerre, quelques ambitieux rêvent d'exploiter la manne que vont constituer les surplus de matériel militaire à l'issue du conflit. En particulier la reconversion dans le transport aérien de ce qu'on appelait alors les bombardiers est à l'ordre du jour.

D'autre part, les pilotes, démobilisés en masse, sont prêts, pour voler, à accepter des salaires dérisoires, peu en rapport avec les risques qu'il va falloir prendre. En effet, malgré les progrès dus aux exigences de performance des militaires et aux crédits de recherche plus conséquents qu'en temps de paix, la fiabilité des moteurs est encore précaire pour survoler des zones à risque telles qu'océans, montagnes et déserts.

C'est dans ce cadre là, que je vais vous parler d'une aventure aéronautique hors du commun, où les protagonistes furent tous de véritables pionniers, souvent des héros et, hélas, des martyrs, en tout cas des pilotes d'exception. Je veux évoquer ici cette première ligne aérienne qui va conduire à l'épopée de l'Aéropostale, où les pertes en hommes furent considérables et où le courrier était un bien si précieux, qu'on n'aurait pas fait plus de sacrifices pour transporter de l'or ou des diamants. C'est une époque totalement révolue, je me demande, qui sacrifierait actuellement sa vie pour que le courrier arrive à l'heure ?

Tout commence en septembre 1918, un industriel toulousain : Pierre Georges LATECOERE, dont les usines achèvent un contrat militaire de fabrication de plus de mille avions Salmson 2A2, pressent la fin des hostilités et décide de monter à Paris pour soumettre au Gouvernement un projet de ligne aérienne commerciale. Il s'agit du transport du courrier vers l'Afrique et l'Amérique du Sud, dès la fin des hostilités.

Ce jeune ingénieur des Arts et Métiers a des arguments forts : "il faut plus d'un mois pour que le courrier, parti de Paris par bateau, arrive à Buenos-Aires ! Moi je propose de ramener ce délai à moins de 10 jours par avion". Il se fait vertement remettre en place et rentre à Toulouse désappointé.



Pierre Georges Latécoère

Il ne se laisse pas démonter et attend son heure. Il ressort la carte du parcours qu'il a réalisée, les comptes sont vite faits, il faut :

- 12 heures de train de Paris à Toulouse.
- c'est ensuite 10 heures de transbordement et de préparation de l'avion.
- 1 journée de vol vers le Maroc.
- 2 journée de plus pour rejoindre Saint Louis du Sénégal via des étapes à créer.
- 2 heures de transbordement du courrier dans un hydravion qui décollera du fleuve Sénégal, puis 6 heures de vol pour atteindre les îles du Cap Vert.
- c'est ensuite 3 à 4 jours de traversée par un aviso qui prend le relais jusqu'à l'île de NORONHA au large du Brésil.
- de nouveau 5 heures d'hydravion pour rejoindre Récif au Brésil.
- puis, 8 heures de vol pour atteindre Rio de Janeiro.
- enfin 1 journée pour rejoindre le but : Buenos Aires.

Donc, environ 10 jours, soit 20 jours de gagnés sur le bateau...!

Il reste que la fiabilité du matériel donne au projet pas mal d'incertitudes...! Le tout considéré, il flotte un grand parfum d'aventure et, en effet, c'est ce qui va le moins manquer...! Persistant dans ses certitudes, Latécoère déclarera aux journalistes incrédules : "J'ai refait tous les calculs, ils confirment l'opinion des spécialistes : mon idée est irréalisable. Il ne me reste qu'une seule chose à faire : la réaliser"...!

Il ne perd pas de temps, le 11 novembre 1918, il dépose au Greffe du tribunal de Commerce de Toulouse les statuts de la CEMA : Compagnie Espagne Maroc Algérie...La compagnie aura son port d'attache sur l'aérodrome de Toulouse Montaudran, son sigle sera : "Lignes Latécoère". Il engage un premier pilote et assure la première liaison aérienne entre Toulouse et Barcelone le jour de Noël 1918.

Le 8 mars 1919, il inaugure le deuxième tronçon vers le Maroc, via Barcelone, Alicante et Malaga. Le lendemain, sur la piste de Rabat, Pierre Georges Latécoère offre au Maréchal Lyautey le journal "Le Temps" de la veille.



Didier Daurat en 1918

A la fin mars 1919, il aligne 4 avions, autant de pilotes et une douzaine de techniciens. Pierre Georges engage en juillet Didier Daurat, qui va montrer l'exemple en assurant une régularité horaire exceptionnelle au prix d'une énorme prise de risques...

Latécoère apprécie la rigueur de ce pilote et il le nomme directeur d'exploitation le 1^o octobre 1920.

Didier Daurat, d'une autorité hors du commun, a la haute main sur tout. Il va réorganiser la ligne, les effectifs de la Compagnie vont passer à 13 pilotes, une trentaine de mécaniciens et 55 avions.

La régularité des lignes a un coup très lourd en matériel et en hommes, de 1920 à début 1923 on déplore la perte de 28 avions, causant la mort de 11 pilotes.

Le 13 octobre 1924, Didier Daurat voit débarquer un nouveau candidat pilote, un grand gaillard du nom de Jean Mermoz.

Mais, qui est Jean Mermoz ?

Né en 1901, il est le fils unique d'une infirmière divorcée, son père qu'il n'a pas connu était originaire de Haute-Savoie. Pendant la guerre, il fut élevé, dans une extrême rigueur par ses grands-parents maternels et y reçoit une éducation puritaine. Il voulait être ingénieur, mais peu doué pour les études, il échoua à ses examens et n'alla pas plus loin. Il n'est ni déçu, ni résigné, il change simplement de cap et devance l'appel pour l'armée ; tout à fait par hasard il va se retrouver embarqué dans le pilotage des avions et va passer son brevet militaire pendant son affectation à Istres.



Jean Mermoz en 1936

L'Armée va lui donner un avion et lui offrir le désert de Syrie pour le changer d'horizon. En 1922, au dessus du désert, à 100 Km de Palmyre, son avion prend feu en vol et il se pose entre deux dunes, il est sauf, mais perdu dans un désert, redoutable pour son climat, mais aussi sillonné par des bédouins insoumis. Il va marcher quatre jours, tenaillé par la soif et la faim et va s'en sortir d'extrême justesse. Plus tard il dira qu'il a appris là-bas l'amitié des hommes, l'austérité, l'espace et la maîtrise du danger.

A son retour en France il est affecté à la 1^{ère} escadrille de chasse basée à Thionville il y fait la connaissance de ses meilleurs copains, dont Henri Guillaumet. Démobilisé en 1923, il ne peut concevoir la vie sans avion et erre dans Paris sans le sou, sa prime de départ il l'a consacrée à faire la fête avec ses amis et aussi ses copines car c'est un tombeur, il a toujours eut un succès fou auprès des femmes. C'est en répondant à une petite annonce qu'il va se retrouver quelques mois plus tard à Montaudran en face du cruel Didier Daurat.

Au début, Mermoz est un pilote comme les autres mais, très rapidement, il va montrer qu'il est le plus grand, en prenant d'énormes risques associés à une insolente "baraqua", il deviendra vite le meilleur pilote de la Compagnie. Daurat qui apprécie sa régularité, va l'affecter à Casablanca pour poser les jalons de la prolongation de la ligne vers Dakar. Mermoz est bien placé pour savoir que le survol du désert est dangereux, Agadir est le dernier lieu sûr et le ravitaillement des avions en essence y est assuré.

A l'autre bout, à plus de 2 000km dans le sud, c'est Saint Louis du Sénégal, là où le désert fait une pause, en s'arrêtant sur les bords du grand fleuve. Entre les deux c'est une côte inhospitalière et le Sahara occidental est une terre d'une aridité extrême, balayée souvent par les vents de sable. Cette terre oubliée des Dieux il faudra la franchir !



Un Breguet 14 (construit à 5600 exemplaires)

L'avion du moment le mieux adapté est le Breguet 14 dont l'autonomie est importante, pour respecter les critères de sécurité et éviter les conséquences des vents contraires il ne faudra pas dépasser 600 à 650km entre escales. Il faut donc créer des escales sûres permettant de ravitailler les avions en carburant, de les entretenir et de les dépanner si besoin, aussi d'y loger le personnel et les pilotes assurant la relève.

Le survol du sud marocain ne pose pas de problèmes sérieux ; il en va de même pour la partie de survol de la Mauritanie. Par contre, le parcours allant de 300 Km au sud d'Agadir jusqu'à quelques Km avant Port-Etienne est rendu très dangereux par la présence du Sahara et, l'existence de nomades maures insoumis, sur le territoire du Rio de Oro.

Le défricheur de la ligne, Joseph Roig, fini par trouver un accord avec les autorités espagnoles qui disposent de deux fortins le long de cette côte : à Cap Juby et à Villa Cisneros. Ces futures escales ont l'avantage d'être relativement bien sécurisées par les fortins et d'être facilement ravitaillées par mer en carburant et logistique d'exploitation. Restera la fiabilité des moteurs et les redoutables vents de sable.

Il va falloir surtout compter sur le survol du Rio de Oro qui se présente comme si tous les brigands et tous les pillards d'Afrique s'étaient donnés rendez vous derrière des dunes inhospitalières. De tous temps, ces nomades se sont livrés à des razzias, y compris pour la traite trans-saharienne des esclaves vers le proche orient.

Le premier pilote à faire les frais de cette insécurité sera l'Ami Marcel Reine, le titi parisien, tombé en panne moteur près de l'enclave d'Ifni, il fut capturé par les Maures le 20 décembre 1925. Une demande de rançon de 4. 500 francs parviendra à Agadir et le gentil Marcel sera libéré le jour de Noël, après avoir subi de graves sévices. Il en sera tellement marqué, que sa vie durant, avec son accent parigot, il placera sa célèbre phrase : "à les vaches" à tous propos...!

Après cet épisode, Didier Daurat prend la décision d'installer dans chaque avion un interprète Maures, qui pourra faciliter le dialogue avec les tribus en cas d'atterrissage forcé. De plus le parcours entre Cap Juby et Villa Cisneros se fera désormais en patrouille de 2 avions.

En mai 1926 c'est au tour de Jean Mermoz d'être victime des Maures, en panne avec son Breguet 14, il se pose dans le désert, non loin de Cap Juby, le vent de sable ne lui permet pas de juger de sa position et, plus grave, il ne peut être repéré par son patrouilleur. Pendant une journée il attend des secours, en vain, il décide d'abandonner son avion et marche vers le sud avec son interprète maure. Ils ne peuvent passer les dunes et rebroussement chemin. Dans la nuit le maures se sauve avec la réserve de boisson ; le grand repartira seul après avoir bu l'eau du radiateur du moteur. Épuisé, il est recueilli par des nomades qui, en guise d'accueil, le rouent de coups en tous genres ! Près de Cap Juby, des négociations s'engagent pour la rançon, Mermoz est libéré contre la somme de 1 000 pesetas.

Un gros coup dur survient le 10 novembre 1926, en vol le pilote Léopold Gourp se trouve confronté à une salade de bielle de son moteur et se pose entre deux dunes entre Villa Cisneros et Cap Juby. L'autre avion, piloté par Pintado, avec son mécanicien Erable, se pose à côté de Gourp. Erable ayant constaté le coulage de bielles, Pintado décide d'embarquer Gourp au plus vite. A ce moment les Maures de la tribu R'Gueibat du cruel Ould Haj Rab surgissent au sommet d'une dune et tirent sans sommation sur les pilotes non armés, Pintado et Erable sont tués sur le coup. Gourp est grièvement blessé à une jambe et perd son sang, il est tout de même pris en otage et, malgré ses hurlements de douleur, les Maures l'attachent comme une pièce de bœuf à la selle d'un dromadaire. Ils appliquent sur la plaie du crotin de chamelle pour stopper l'hémorragie, la caravane s'ébranle et va avancer pendant 2 longues journées sans entendre Gourp hurler sa douleur.

Les maures ont envoyé un émissaire pour négocier la rançon, c'est Riguelle, en l'absence de Mermoz, qui va finir par régler les 5 000 pesetas et récupérer Gourp dans un état comateux pour le ramener à Cap Juby. Le médecin espagnol va constater une gangrène avancée et préconise l'amputation de la jambe mais c'est irréalisable sur place. Riguelle fonce vers Casablanca puis Toulouse, 4 jours se sont écoulés et l'odeur de pourriture est effroyable dans l'avion, sur le parking de Montaudran, Mermoz va découvrir le visage exsangue de son ami, il est encore plus choqué par la vermine qui a envahi sa pauvre jambe.

Gourp mourra sans avoir repris connaissance et Mermoz, dégoutté par la sauvagerie des Maures, décidera de s'armer et d'aller les pourchasser. Mais, Latécoère a toujours refusé que ses pilotes soient armés, le grand décide tout de même de partir venger ses amis, il commence par la recherche des restes de Pintado et Erable, il ne retrouvera que des morceaux de vêtements qu'il adressera aux familles. Mermoz ne pourra assouvir sa vengeance en tentant d'exterminer ces sauvages de R'Gueibat car ils ne se manifestèrent pas, ce fut peut être heureux pour lui.. !



Saint-Exupéry en 1928

Peu après, Antoine de Saint Exupéry est engagé par Didier Daurat et est affecté à ce secteur dangereux, il deviendra vite responsable de l'escale de Cap Juby au milieu de nulle part et en pays hostile, on comprend qu'il se soit réfugié, avec bonheur, dans l'écriture de ses plus belles pages. C'est sur recommandation de Mermoz qu'Henri Guillaumet, son copain de Thionville, est engagé à son tour et est aussi affecté à ce secteur, Saint Ex et Guillaumet deviendront rapidement d'inséparables amis.

Riguelle, pilote très apprécié de Mermoz, disparaîtra dans l'explosion au dessus de Barcelone de l'avion qui le ramenait à Toulouse pour des congés bien mérités, sa femme enceinte l'y attendait. Plus tard son fils René devint mon meilleur ami.

Le 30 avril 1927, Pierre Georges Latécoère vend, pour 30 millions de francs or, 93% des actions de sa compagnie à la Société Franco Sud Américaine de travaux publics de Marcel Bouilloux Lafont, c'est la nouvelle AEROPOSTALE.

Le 14 novembre 1927, la ligne Buenos-aires Natal est ouverte. Le 17 avril 1928 Jean Mermoz réalise une prouesse : il effectue la première liaison de nuit entre Rio de Janeiro et Buenos Aires, tout cela pour rattraper le retard du courrier en amont de la ligne.. ! il ne bénéficie pas de relais radio ni d'instruments de bord adaptés au vol de nuit, il a seulement demandé l'allumage de feux d'essence de place en place pour se guider.

C'est maintenant le Chili qui est en ligne de mire, le 2 mars 1929, Mermoz décolle de San-Antonio, en Argentine pour tenter de franchir la cordillère des Andes. Il pilote un Latécoère 25 et a, à son bord, le comte de la Vaulx et son fidèle mécanicien Collenot. Soudain à plus de 4000 mètres au dessus des Andes, le moteur s'arrête! Nous sommes en été austral et Mermoz avise un plateau où il arrive à se poser à 3. 000 m d'altitude. Malheureusement ce plateau est en pente, l'appareil ne s'arrête pas totalement et roule vers le précipice, Mermoz saute de sa machine et réussi à bloquer une roue. Costaud tout de même le bonhomme, sachez que ce gaillard soulevait seul sa voiture pendant qu'un mécano changeait une roue, il se passait du cric ! C'était connu de tous ses amis de l'aéronautique...! Malgré le froid, Collenot réussi à dépanner le moteur et les trois naufragés de l'air peuvent redécoller malgré des conditions délicates pas faciles à imaginer...! Finalement, ils atteindront Santiago du Chili sans autre incident.

Le 9 mars, Mermoz et Collenot quittent Santiago et prennent l'itinéraire au nord de l'Aconcagua pour rentrer en Argentine. Après le franchissement d'un col à 4. 000 m, le Laté 25 est plaqué au sol par un rabattant et Mermoz le pose en catastrophe sur un plateau rocheux ! Hélas le train d'atterrissage est en partie arraché d'un côté. Collenot, aidé de son pilote commence à réparer le train avec ficelle, morceaux de vêtement et ceintures d'amarrage. La première nuit, les tuyauteries d'eau de refroidissement du moteur éclatent, les pauvres vont mettre trois jours pour réparer l'atterrisseur, mais plus question d'utiliser le moteur.

Pour décoller, Mermoz lance l'avion dans la pente, rebondit sur plusieurs rochers, Mermoz réussit à arracher sa machine avant la fin du plateau et va regagner la vallée en vol plané jusqu'à Copiapo, en Argentine.... Quel exploit...!

Puis, Mermoz rencontre Bouilloux Laffont, il trouve que les délais de transport pour traverser l'Atlantique sud sont trop longs pour faire face à la concurrence allemande, laquelle dispose d'hydravions Dornier WAL, très performants, qui se font ravitailler à mi chemin par un bateau citerne doté d'une puissante catapulte ; l'astuce des allemands est de poser le Dornier dans le sillage du bateau où un tapis flottant freine l'appareil ! L'Aéropostale en est toujours aux avisos et c'est 3 à 4 jours de perdus. Mermoz veut donc disposer d'un avion susceptible de faire cette traversée par la voie des airs.

Mermoz pense avion alors que la règle à l'époque était qu'il fallait nécessairement un hydravion pour franchir les océans. L'avenir prouvera que c'était Mermoz qui voyait juste! Latécoère va choisir le Laté 28 et va l'équiper de flotteurs à la place des roues.



Un Laté 25 au dessus des Andes

Le Laté 28 devient ainsi le Laté 28-3 et est baptisé : "Comte de La Vault" en mémoire du passager de Mermoz vers Santiago qui vient de disparaître. La première liaison postale, parcours intégralement aérien entre l'Europe et l'Amérique du sud, va être réalisée par Mermoz. Le grand Jean, va décoller de Saint Louis du Sénégal le 12 mai 1930, avec 130 Kg de courrier à bord, pour atteindre le Brésil en amerrissant au large de Natal.

Pendant ce temps Guillaumet et St EX ont quitté sans regrets Cap Juby et rejoint l'équipe à Mendoza en Amérique du Sud. D'où ils assurent le transport du courrier vers Santiago du Chili aux commandes des nouveaux Potez 25.

Le 13 juin 1930, Guillaumet décolle de Santiago aux commandes de son Potez 25 pour rejoindre Mendoza. Au cœur des Andes il est pris dans un violent orage et ne peut ni passer, ni faire demi tour, il aperçoit, au fond d'un grand cirque à 3000 m d'altitude : la Laguna Diamanté, il y a une zone à peu près plane et Henri tente de s'y poser, hélas son appareil est freiné par la neige, il capote et passe sur le dos. Il s'extrait péniblement de la carlingue de son avion, le blizzard fait rage, le pénètre et le paralyse de froid en quelques minutes.

Il est 11 heures 35 ce vendredi 13 juin 1930, autour de lui la tempête se déchaîne, elle durera encore deux jours. Guillaumet se réfugie derrière les sacs de courrier empilés les uns sur les autres pour couper du vent glacial, il déploie son parachute au dessus de lui, l'abri est dérisoire mais il doit s'en contenter! Il boit du rhum et ouvre quelques boîtes de conserves, il dispose d'un petit réchaud, peu pratique avec ce vent. Malgré les tourbillons de neige il arrive à boire un peu de boisson tiède, c'est déjà ça, mais cela n'arrive pas à le réchauffer.

Le dimanche 15 la tempête s'épuise et le soleil revient, il aperçoit maintenant ces montagnes et il espère que ses copains vont pouvoir le repérer, il entend des bruits lointains de moteur, à tout hasard il fixe des fusées de détresse sur une jambe du train d'atterrissage et les met à feu, en vain. Dans cet immense désert blanc inondé de soleil, Henri pense qu'il y a peu de chance qu'on l'aperçoive, les bruits de moteur s'éloignent et c'est à nouveau le silence glacé.



Ci-dessous Henri Guillaumet en 1926



Ci-contre une illustration du Potez 25 dans la tempête

Henri connaît bien la météo de ces montagnes, après cette tempête le beau temps devrait durer 3 jours, il sent qu'il ne pourra tenir une nuit de plus, il va mourir de froid et décide de descendre à pied vers la vallée. Il rassemble vivres, lampe électrique et boussole dans une valise, et part.

Commence alors un des exploits humains les plus prestigieux, pendant 5 jours et 4 nuits il va marcher dans la neige molle, sans relâche, il va souvent tomber et toujours se relever. Avant de quitter l'épave de son avion, il a tracé avec une pierre sur un panneau du fuselage le texte suivant : "suis parti vers l'est, direction Argentine, pense que l'avion ne fut pas repéré, adieu à tous, ma dernière pensée pour ma femme, Guillaumet.". Il descend et le froid se fait moins piquant, après la neige viennent les rochers sur lesquels il trébuche, il est à bout de force, ses chaussures se désagrègent et il a très mal aux pieds ; il va persister en pensant à sa femme et à ses camarades.

Henri avance de plus en plus lentement et ses yeux, brûlés par le soleil, le font souffrir. Il sent bien qu'il ne pourra pas aller beaucoup plus loin, le découragement s'empare à nouveau de lui lorsque, soudain, il entend un cri d'enfant, il pense à une nouvelle hallucination mais tente de crier. Bientôt une femme vient l'aider à atteindre une misérable petite cabane. Nous sommes à 1 000 mètres d'altitude, et c'est une gardienne de chèvres qui reconforte le pauvre pilote et lui fait boire du lait de chèvre mélangé d'eau de vie, Guillaumet est sauvé.. !

Ce vendredi 20 juin, il s'est passé une semaine depuis la disparition de Guillaumet, toute l'équipe de l'aéropostale à Mendoza est persuadée que leur collègue n'a pu survivre au froid de la Cordillère. Pourtant Saint Exupéry n'a pu se résoudre à abandonner son ami, il est reparti ce matin avec son Potez 25 pour encore une fois survoler les Andes, il rentrera désespéré comme les autres fois ; tout espoir s'est envolé. A son retour au parking, il apprend la nouvelle : un homme, le mari de la gardienne de chèvres, est descendu jusqu'à la plus proche petite ville pour informer les autorités locales, lesquelles ont télégraphié à Mendoza l'impensable réussite. St Ex saute alors dans son avion, et remonte à la verticale de la piste pour rejoindre le Rio Laucha où son ami a été signalé, il aperçoit bientôt une demi douzaine d'hommes portant une civière improvisée. Plus qu'impatient, il se pause en catastrophe dans un champ au bord de la piste et évite de peu un fossé.

Quelques secondes plus tard Antoine étreint Henri suffoquant d'émotion, c'est à cet instant que Guillaumet prononcera la phrase restée célèbre : "Ce que j'ai fait, vois tu, aucune bête ne l'aurait fait". Quelle époque...!

Le 15 juillet Guillaumet reprend les commandes pour survoler les Andes lors d'un aller- retour Mendoza Santiago. Au total il franchira 396 fois cette montagne et il traversera l'Atlantique sud 84 fois ; quel palmarès...!

Pendant ce temps Mermoz passe de mauvais moments à Natal, au nord est du Brésil. Le 8 juin 1930, avec ses équipiers Dabry et Gimié, il a tenté en vain de décoller l'hydravion Laté 28-3 "Conte de La Vaulx". Il s'y est repris à 35 fois sans succès, l'appareil est lourdement chargé et la puissance insuffisante du moteur alliée à une absence totale de vent ne lui permet pas de déjauger l'appareil. Didier Daurat envoie un ingénieur pour modifier les flotteurs du Laté 28-3 et, le 8 juillet, Mermoz réussit à arracher le Conte de La Vaulx de la surface de la lagune Bomfin. Ils volent ainsi en direction de Dakar pendant 14 heures lorsque, à 900 Km des côtes du Sénégal, une soudaine fuite d'huile oblige Mermoz à amerrir. Heureusement, en contact radio avec un autre aviso, le Phocée, il a eu le temps de communiquer sa position et ce bateau va se dérouter pour lui prêter assistance. Le grand ne veut pas abandonner son avion et tente de le faire prendre en remorque, hélas cette manœuvre délicate tourne court et le Laté 28 finit par couler...Les avisos vont donc reprendre du service !

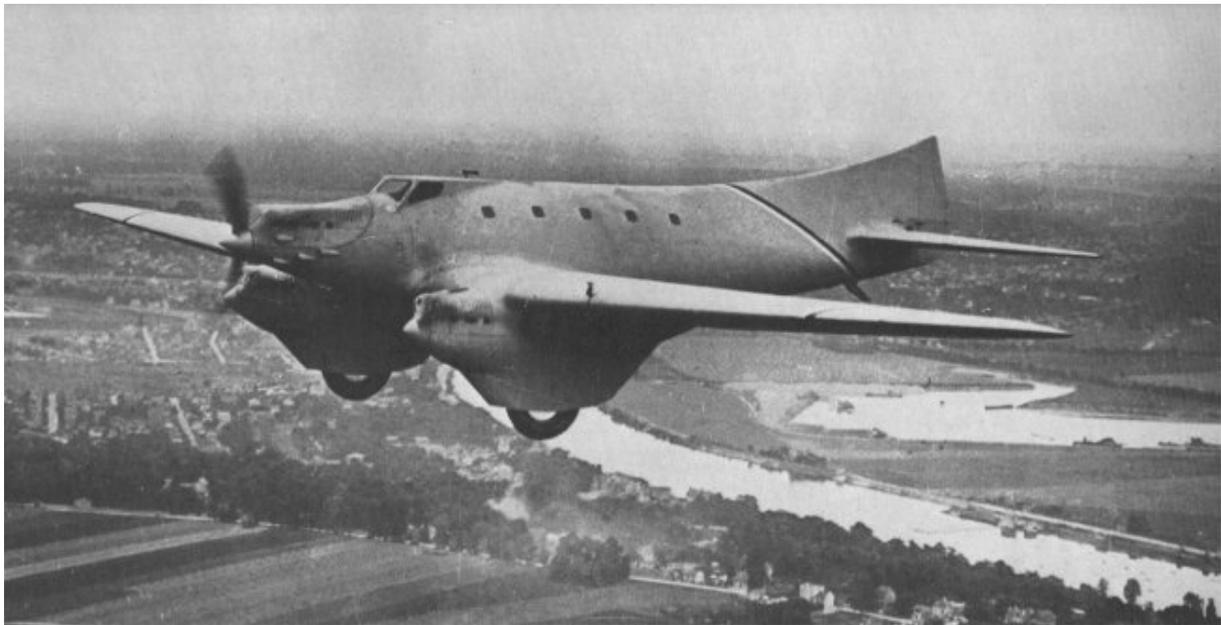
Quelques mois plus tard, début 1931, l'Aéropostale traverse une crise financière qui va la conduire à la faillite, sa mise en liquidation interviendra le 3 mars 1931. Pourquoi cette situation ?

C'est d'abord la crise mondiale de 1929 qui atteint l'économie Sud-américaine, c'est ensuite la révolution brésilienne de 1930 qui va obliger à interrompre la ligne plusieurs mois et porter le coup fatal. Mais il ne faut pas occulter la concurrence féroce des allemands qui ont su construire des avions plus performants que les nôtres. Les constructeurs français n'ont pas su doter l'Aéropostale d'avions susceptibles de franchir l'Atlantique sud en toute sécurité.

Après la somme d'exploits réalisés par ses équipages c'est vraiment une triste fin, l'aventure initiée par Pierre Georges Latécoère appartient dorénavant au passé.

Mais, que deviennent nos héros de l'Aéropostale ?

Mermoz pense avoir trouvé en 1933 l'avion idéal pour traverser les océans. L'ingénieur René Couzinet vient en effet de sortir un trimoteur de transport à l'allure futuriste, l'"Arc en Ciel". Mermoz va effectuer à ses commandes une visite mémorable en Amérique du Sud, c'est une tournée triomphale qui évoque pour beaucoup la renaissance des lignes postales françaises.



L'Arc-en-Ciel

En fait, Mermoz est obligé de constater que la puissance totale des moteurs, pourtant voisine des 2000 Cv., ne permet pas à cet avion d'embarquer une charge utile suffisante en exploitation transatlantique. Et la vitesse de croisière est trop faible pour lutter à armes égales avec les avions allemands ou américains, c'est donc un fiasco ! Mermoz deviendra par la suite pilote de ligne.

Henri Guillaumet, Antoine de St Exupéry et Marcel Reine vivront d'autres aventures en prospectant la traversée commerciale de l'Atlantique nord, pour le compte de Latécoère aux commandes des hydravions géants Laté 521.

Mais que vont devenir ces valeureux pilotes : ce qui est singulier c'est qu'aucun d'eux ne mourra dans son lit. N'oublions pas que Mermoz avait souvent précisé : "l'accident pour un pilote, c'est de mourir dans son lit. !". Jean Mermoz va disparaître dans l'Atlantique sud le 7 décembre 1936 aux commandes du Laté 300 baptisé : "Croix du Sud".



Le Laté 300 « Croix du Sud »

Pourtant, le décollage de Dakar pour Natal n'avait pas posé de problèmes mais, au bout d'une heure de vol, une défaillance de l'hélice sur le moteur arrière droit obligea l'équipage à faire demi tour. A Dakar les mécanos détectent la panne et y remédient mais, ils découvrent, sur ce même moteur, une légère fuite d'huile, par prudence il faudrait changer ce moteur, hélas l'escale de Dakar n'en a pas en rechange. On procède à un bon nettoyage et Mermoz estime qu'il peut redécoller, à 6 heures 43 il arrache le Laté 300 des eaux calmes de la baie de Gorée. Il passe des messages radios en morse régulièrement.

A 10 heures 47 le dernier message sera : "Coupons moteur arrière droit", puis un silence total s'installe, on ne retrouvera jamais de traces de la Croix du Sud. Je pense que l'avarie d'hélice du matin avait occasionnée des vibrations, lesquelles avaient endommagés les joints et le palier arrière côté hélice, la fuite détectée à Dakar aurait dû alerter les techniciens sur les dangers d'aggravation de la fuite et de perte progressive de l'huile du moteur. Le brutal silence radio, après le dernier message, fait penser à un soudain grippage moteur par manque d'huile, conduisant au serrage et à l'explosion de celui-ci, avec les conséquences qu'on devine. L'"Archange de la ligne" en était à sa 25 ème traversée de l'Atlantique Sud.

En novembre 1940, Saint- Exupéry déclare : "il me semble que ce soir je n'ai plus d'ami. ". Il vient d'apprendre la mort du frère qu'il s'était choisi en la personne d'Henri Guillaumet. Voici les faits : Le 27 novembre 1940, le Farman de transport "le Verrier" piloté par l'équipage Henri Guillaumet et Marcel Reine décolle de Marignane pour transporter à Beyrouth le Commissaire de France au Liban.

Une autorisation de survol du sud de l'Italie a été accordée et l'aviation militaire italienne dûment prévenue, mais, ce jour là, une bataille navale entre les anglais et les italiens fait rage au large de la Sardaigne. Vers midi les stations radios de Tunis et d'Ajaccio captent un "MEDAY, " message de détresse, de Guillaumet précisant : "sommes mitraillés, avion en feu, SOS".

Rendez-vous compte ! le héros de la Cordillère des Andes tiré comme un lapin par un chasseur italien alors qu'il est aux commandes d'un avion de transport non armé! Henri ne méritait pas de finir comme ça et j'espère qu'avec son compère Marcel Reine ils furent tués sur le coup par la mitraille et n'eurent pas une lente agonie dans les flammes, le temps que leur appareil percute la surface des flots.

Saint Exupéry restait le dernier des quatre mousquetaires de l'Aéropostale, il n'a plus d'amis et ne se remettra jamais de leur disparition. On sait que le 31 juillet 1944, il disparut à son tour en mer, entre Marseille et Cassis, rentrant de mission avec son P 38 de reconnaissance.

En mauvaise santé, il savait qu'il allait être interdit de vol par le QG américain à son retour en Corse, ce qu'il ne supportait pas, il se pourrait qu'il ait alors voulu finir en mer comme ses amis. C'est l'opinion de tous les pilotes l'ayant connu et ce n'est pas la récente déclaration d'un ancien pilote allemand se vantant d'avoir abattu St Ex qui me fera changer d'avis. Je me permets de rappeler que le pilote italien qui avait abattu le Farman de Guillaumet et Reine en 1940, s'était excusé de suite après qu'il eut appris l'identité de ses victimes.

Je suis ennuyé de terminer sur une note aussi triste, mais c'est l'aviation, malgré ses drames, ses joies et ses martyrs, elle continuera d'avancer au service des hommes.

Claude CLEMENT

Quelques liens utiles :

[Les pionniers de l'aviation](#)

[Les avions légendaires](#)

[Les débuts de l'aviation](#)

[Histoire de l'aviation - Les pionniers](#)

[Pionniers de l'aviation - Wikipédia](#)

[Compagnie générale aéropostale - Wikipédia](#)

[Aéropostale](#)

[Aéropostale - le site des passionnés](#)

[De Latécoère à l'Aéropostale](#)