

Suite du périple de la lettre véhiculée par l'aéropostale en juin 1930 possession de Quentin Peigné

L'avion chargé du précieux courrier à destination de l'Europe lointaine, un Latécoère 26-2R piloté par Éloi Ville en provenance de Rio de Janeiro aérodrome de Campos dos Afonsos, vient tout juste de se poser à Natal aéroport Pernamirim nous sommes le dimanche 8 juin 1930 à 22 heures TU . Natal est la ville brésilienne équipée à cette époque d'un aérodrome au Nord- Est du Brésil en plus elle est située le plus à l'Est possible du continent Sud-Américain.

Ce qui a pour avantage d'offrir la plus courte traversée de l'océan Atlantique avec le continent Africain

Elle est située au Sud de l'équateur, quoiqu'encore de climat tropical, mais ressentant déjà l'influence équatoriale avec tous les inconvénients météorologiques de cette zone.

Au mois de juin la température se situe entre 27 et 21 degrés, la pluviométrie moyenne est de 173 mm, la moyenne annuelle est de 25 degrés

Pas de temps à perdre, c'est une course contre la montre il est maintenant 22 heures 20 TU.

Le relai est déjà assuré par un autre appareil, en phase de mise en place.

C'est donc maintenant le moment d'affronter la traversée de l'Océan Atlantique en direction de Saint- Louis au Sénégal, dans le sens Est du continent Sud-américain - Ouest du continent africain

La distance qui sépare ces deux villes est de 3200 kilomètres ce sera la plus grande traversée sans escale, avec le funeste pot au noir à affronter

Pour ce genre de vol bien entendu c'est un hydravion qui est mis à disposition, un Latécoère 28 - 3 N° 919 immatriculé F- AJNQ est alors remorqué jusqu'au pont de chemin de fer qui enjambe le Rio Potengi et marque la limite de l'aire d'envol de ce type d'aéronef

Cet appareil est devenu célèbre puisqu'il s'agit du Comte de La Vaux, il est comme chacun le sait piloté par Jean Mermoz, le navigateur Jean Dabry, le radio Léopold Guimiè.

Le Comte de La Vaux qui a donné son nom à l'avion est un célèbre aviateur qui s'est hélas comme beaucoup à cette époque de pionniers de l'aviation, tué quelques semaines avant le 18 avril 1930

Quelques jours avant, le mardi 13 mai 1930, parti de Toulouse le 12 mai 1930 cet équipage et ce même avion ont en effet pour la toute première fois réussi la traversée de l'Atlantique.

Reliant la ville de Saint- Louis située au Sénégal à la ville de Natal au Brésil transportant 100 kilos de courrier

Il arrive le 13 mai 1930 à 8 heures 30 du matin

Il faut désormais continuer, avec à chaque fois sur la tête l'épée de Damoclès de l'accident irrémédiable

Aujourd'hui le vol devra se faire en sens inverse

C'est maintenant la tentative de décollage en direction de Saint- Louis du Sénégal près de Dakar

C'est parti.

Jean Mermoz met les pleins gaz, à ce moment le flotteur gauche s'enfonce dans l'eau sous les effets conjugués du couple de renversement du moteur, du vent de travers et de la répartition du carburant dans le fuselage nécessaire pour une aussi longue traversée ;

L'avion dérape et part en cheval de bois que Mermoz parvient in extremis à rattraper.

Ensuite le même jour de nombreuses autres tentatives vont être aussi infructueuses.

Pourtant c'est sans relâche que l'équipage tente et retente jour et nuit

La 8^{ème} tentative avorte elle aussi le 9 juin 1930 à 2 heures du matin

Le 9 juin 8 nouvelles autres tentatives vont avoir lieu entre 5 heures du matin et midi

Au total 16 échecs le 9 juin 1930.

Une décision pouvant avoir de lourdes conséquences est alors prise, allégé l'avion de 200 litres de carburant.

Le risque dans ce dernier cas est d'être obligé de se dérouter sur Porto-Praia.

Porto-Praia est une petite ville portuaire située sur l'île de Santiago dans l'archipel de la République du Cap-Vert

La distance entre Natal au Brésil et Porto-Praia au Cap-Vert est 2643 kilomètres, avec 200 litres de moins c'est la seule façon faire escale pour ravitailler

Mais hélas cela ne change rien dans le comportement du Latécoère 28 - 3 Comte de La Vaux, l'équipage pourtant chevronné Jean Mermoz, Jean Dabry, Léopold Guimiè reste impuissant.

Le 10 juin au soir ils en sont à leur 35^{ème} tentative, c'est pour ces hommes d'honneur, un échec cuisant, le cœur meurtri, il faut se résigner à l'abandon

Le courrier va finalement être acheminé jusqu'à Dakar par messagerie maritime, tout le chargement est alors transféré sur l'Aviso Épernay justement en partance pour Dakar.

Les 11 et 12 juin 1930 Jean Mermoz envoie 4 télégrammes à Didier Daurat le Directeur d'Exploitation des lignes de l'Aéropostale à Toulouse, depuis Natal pour le prévenir de ce qui est pour lui la pire des choses "abandonné le courrier"

Voici in extenso ces messages:

- 11 juin 22 heures 50 (Ramade et Urvoy sont là. Aie fait même chargement total Saint-Louis plus 37 kgs et quatre tentatives, avec 5300 kgs environ. Moteur 1820 tours point fixe. Arrachement parfait hélice, flotteur gauche jauge plus flotteur droit cause charge latérale essence. Vent debout au décollage effet se sent à peine [...] Vent trois quart côté appareil et flotteurs peu à peu s'engageaient presque dès départ. N'ai jamais pu faire plus de 150 mètres [....] Vent debout ai fait 600 mètres ligne droite parfaite travers fleuve pleine charge, mais devait arrêter distance étant trop courte.

11 juin 23 heures 30 température essais de jour 31°, essais de nuit 26°, vent variant 1 à 5 mètres seconde. Angle ligne de départ constant, variant 35 à 80° divers sens départ [....]. N'avons rien découvert autre susceptible de nous rendre service. Demain Thomas, Ramade reconnaîtront région Macau, ensuite par bateau ou fer Paraiba ou Macau.

12 juin 8 heures 45 " Aie fait reconnaissance 4 heures ce matin Paraiba et Nord Natal beau plan d'eau vent dominant mais sans profondeur. Bancs de sable. Appareil parfait état de vol.

12 juin 8 heures 50 " hydro est dans hangar. Retouches peintures, bitumastic ont été faites flotteurs qui ne sont pas oxydés et se comportent admirablement sans prendre l'eau"

La traversée du navire Aviso Épernay se fait sans problème entre le 10 juin 1930 et le 16 juin 1930 date de son arrivée à Dakar

Le courrier était sauf, il restait plus qu'à l'acheminer par voie aérienne jusqu'à Toulouse

Ce malheureux incident est très grave pour le renom de la Compagnie Générale de l'Aéropostale et le service premium qu'elle doit alors apporter : provoquer un important retard dans sa distribution en France et en Europe

Ce ne sera qu'un mauvais passage, d'autres tentatives réussiront, de plus en plus souvent jusqu'à ce que le franchissement de l'Océan Atlantique Sud soit banalement quotidien.

Jean Mermoz disparaît lors d'une énième traversée Saint-Louis -du-Sénégal Natal avec tout l'équipage composé de cinq hommes : Alexandre Pichodou, le second pilote, Jean Lavidalie le chef mécanicien, Henri Ezan le navigateur, Edgar Cruveilhaer le radio télégraphiste , et son nouvel hydravion (un bimoteur)dénommé " La Croix du Sud" le 7 décembre 1936 quelque part dans l'Océan Atlantique, à environ 800 kilomètres des côtes sénégalaise

L'hydravion la Croix-du-Sud était un Latécoère 300 il a été conçu par l'ingénieur Marcel Moine et construit à un seul exemplaire pour le transport du courrier entre Saint-Louis du Sénégal et Natal. Il était équipé de trois puissants moteurs Hispano 6 Suiza de 650 chevaux chacun avec une autonomie de 4450 kilomètres et un plafond de 4600 mètres

Marcel Moine est un voisin puisqu'il est né à Orléans le 11 février 1894 et fit ses études d'ingénieur aux arts et métiers d'Angers entre 1910 et 1914, avant d'être recruté par Pierre-Georges Latécoère l'endroit du dernier contact radio avec une photo est jointe montrant l'article correspondant du Figaro de l'époque

Avec lui un mythe une légende des pionniers de l'aviation disparaissait

Le parcours de notre lettre n'est pas fini pour autant, un troisième épisode complémentaire de ce récit est à venir.

Ce sera le trajet Dakar Toulouse

Michel Chanteloup

Pilote Privé honoraire ancien membre des Ailes du Maine

Association Française des Pilotes et Techniciens de l'Aéronautique

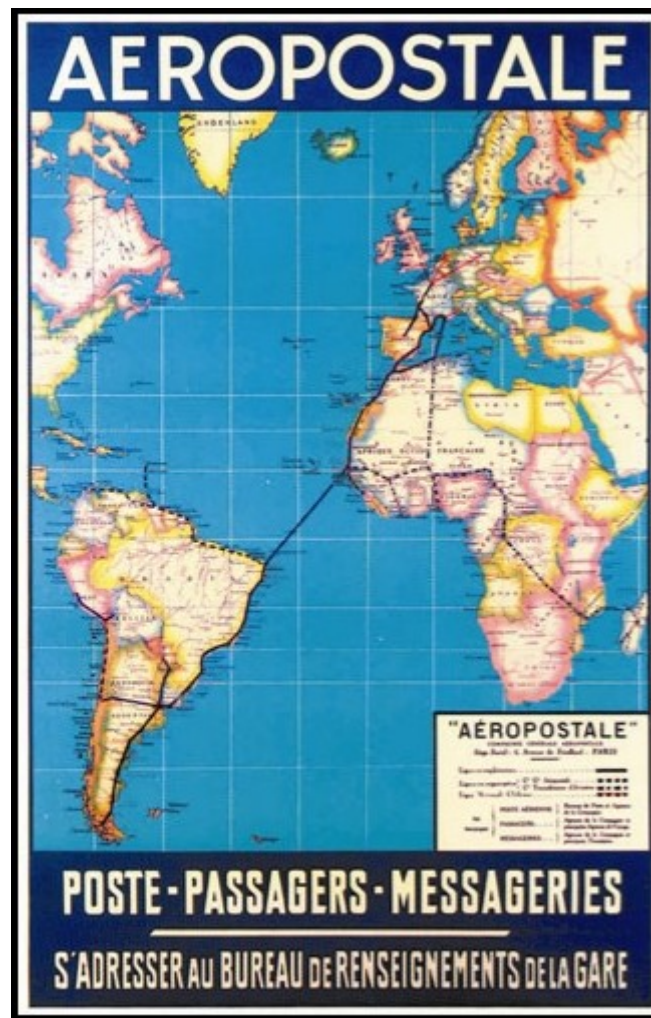
Comité du Centenaire Wilbur-Wright

Société Historique et Archéologique du Maine

Société d'Agriculture Sciences et Arts de la Sarthe

Histoire Sciences Arts Culture et Patrimoine du Maine Sarthe Mayenne

Membre associé de l'Académie du Maine



AFFICHE PUBLICITAIRE D'ÉPOQUE DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE
AÉROPOSTALE MONTRANT SON ÉNORME RÉSEAU DE LIGNES AÉRIENNES
EN 1930 LA FRANCE ÉTAIT LE MAÎTRE ABSOLU DU TRANSPORT AÉRIEN DANS
LE MONDE



L'HYDRAVION LATÉCOÈRE TYPE 28 – 3 DE L'AVIONNIER DE LAVAUX PILOTÉ PAR L'ÉQUIPAGE
JEAN MERMOZ – JEAN DABRY -LÉOPOLD GUIMIÉ
UTILISÉ POUR LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE SUD ENTRE NATAL AU
BRÉSIL ET SAINT LOUIS DU SÉNÉGAL EN JUIN 1930



L'ÉQUIPAGE DE L'HYDRAVION COMTE DE LA VAUX HÉROS DE CE RÉCIT

«Cinq vaillants champions de la ligne»



L'arrêt des pointillés sur la carte montre l'endroit où a été lancé le dernier message de 'La Croix du Sud'.
En médaillon: Pichodon le second pilote et Lavidalie, le mécanicien. (Illustration parue dans Le Figaro
du 9 décembre 1936). *Le Figaro*

«Sans nouvelles de Mermoz et de ses quatre compagnons. On espère que leur silence est uniquement dû à une panne de moteur», s'alarme *Le Figaro* en Une de son édition du 8 décembre 1936. Depuis la veille, on est sans nouvelles de l'hydravion *La Croix-du-Sud* assurant la liaison Dakar-Natal piloté par Jean Mermoz.

10 heures 43: «*Le moteur arrière droit doit être stoppé*». Voici le dernier message laconique provenant de *La Croix-du-Sud*. Ensuite plus rien. Un avion est immédiatement envoyé en reconnaissance. Il se dirige vers le lieu où l'on pense trouver l'hydravion: les recherches sont sans résultat.

L'anxiété est à son comble. Or, les bulletins météo sont cléments: «*Les conditions atmosphériques n'étaient pas contraires et la mer était belle*», nous rappelle le journal. Ceci laisse un vague espoir dans les recherches. Le silence pourrait alors s'expliquer par une panne de radio, puis un amerrissage forcé. Ainsi, le 8 décembre 1936, les efforts se poursuivent pour rechercher les pilotes et l'équipage. Une équipe chevronnée composée de cinq hommes: Alexandre Pichodou, le second pilote, Jean Lavidalie, le chef mécanicien, Henri Ezan, le navigateur et Edgar Cruveilhaer le radiotélégraphiste. Cinq «*vallants champions de la ligne*».

Des paquebots, des navires de commerce et «*même un hydravion allemand*» sillonnent la zone où l'on espère retrouver l'hydravion. En vain. Aucune trace de *La-Croix-du-Sud*, disparu à 800 kilomètres des côtes du Sénégal.

«*L'angoisse qui n'a cessé de grandir, se transforme en une affreuse certitude*», affirme *Le Figaro* le 9 décembre 1936. La France entière est sous l'émotion. Personne ne veut et ne peut croire à la disparition du «Grand Mermoz». Tout le monde, en effet, connaît ses exploits et son amour de l'aviation. On le surnomme l'Archange, le Guynemer de la paix. Mermoz s'est déjà tiré de situations invraisemblables. *Le Figaro* souligne: «*Il a risqué vingt fois la mort, surtout aux temps héroïques de cette ligne de l'Atlantique Sud qu'il avait, avec ses camarades, presque entièrement forgée*». C'est Mermoz, en effet, qui réalisa la première liaison commerciale aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud.

PHOTO ET ARTICLE PARU DANS LE FIGARO AU MOMENT DE LA DISPARITION DE JEAN MERMOZ -
ALEXANDRE PICHODOU - JEAN LAVIDALIE - HENRI EZAN - EDGAR CRUVEILHER CINQ VAILLANTS
CHAMPIONS DE LA LIGNE



AFFICHE D'ÉPOQUE COMMÉMORATIVE DE LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE SUD ENTRE SAINT LOUIS DU SÉNÉGAL ET NATAL AU BRÉSIL LES 12 ET 13 MAI 1930 PAR JEAN MERMOZ- JEAN DABRY ET LÉOPOLD GUIMIÉ SUR L'HYDRAVION LATÉCOÈRE 28-3 COMTE DE LA VAUX AVEC LA LÉGENDE
" C'EST A LA FRANCE QUE LE MONDE DOIT SES AILES"