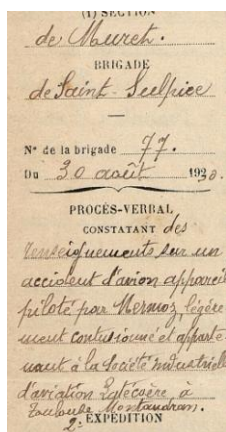


« CE N'ÉTAIT PAS ENCORE L'HEURE »

CAPENS 30 AOUT 1930

(auteur Alain Bergeaud)

Article publié bulletin Mémoire de Mermoz de juillet-août 2015



Ce jourd'hui, *trente août*, mil neuf cent *trente*,
à *dix* heures *trente minutes*,
Nous, soussignés, *Dalles (Baptiste, Geoffroy), 1^{er} chef,*
et Lagarrigue, gend.
gendarme à *piéd*, à la résidence de *Saint-Sulpice*, département
de *Loire Haute-Garonne*, revêtus de notre uniforme et conformément
aux ordres de nos chefs, *de patrouille à la résidence, avons appris*
qu'un accident d'avion s'était produit sur le territoire de la
commune de Capens (Haute-Garonne). Avant notre départ, le

Rapport de gendarmerie 30 août 1930©AD31



Jean Mermoz
(1901-1936)

Après la première traversée commerciale de l'Atlantique Sud (12 mai 1930), avec le Laté 28-3, *Comte de la Vaulx*, Jean Mermoz ne pense qu'au retour en France où il doit prochainement se marier et commencer les essais d'un nouvel avion promis par Marcel Bouilloux-Lafont qui doit lui permettre de battre de nouveaux records et doit être capable de faire la traversée de l'Atlantique Nord.

Son plan est contrarié par le Ministère de l'air et l'accident du Laté 28 du Rio de la Plata

Lettre de Mermoz à sa mère du 16 mai 1930 :

« ... Je suis à Pernambouco ... Je suis parti de Natal le lendemain de mon arrivée en avion spécial pour être à l'arrivée du Mendoza qui emporte comme tu le sais ma petite Gilberte et sa mère vers la France ... Nous arriverons en France à peu près en même temps, ... Le ministère a envoyé un télégramme aujourd'hui disant qu'il était préférable que j'attende les premiers jours de la nouvelle lune, ce qui m'oblige à attendre une quinzaine de jours. Quelle poisse. Moi qui croyais arriver à Dakar pour l'arrivée du Mendoza. Et puis Monsieur Bouilloux-Lafont qui a dû promettre aux Argentins que je viendrais à Buenos Aires ... Tu as dû apprendre la tuile malheureuse que nous venons de subir dernièrement. Pranville le chef d'exploitation en Amérique du sud, Négrin mon remplaçant à Buenos-Aires et quatre passagers sont tombés à l'eau près de Montevideo. Ils venaient à Natal pour mon arrivée. Ils ont heurté l'eau par le mauvais temps de la nuit. Un seul, un Brésilien a réussi à se sauver à la nage et à rejoindre la côte à 3 km. L'impression en Amérique a été pénible. C'est notre premier accident depuis deux ans et demi. Ainsi c'est la raison pour laquelle je vais à Buenos Aires où je suis connu et pourrai effacer l'impression produite ... Les premiers jours du mois prochain, je rejoindrai Marseille, et, puis je me reposerai un instant avant de mettre au point l'autre projet ... »

Le 31 mai, Mermoz, est de nouveau à Natal, et dès le lendemain commence les vols d'essai du *Comte de La Vaulx*. Le 8 juin, date fixée pour la traversée de Natal à Saint-Louis du Sénégal, Mermoz n'arrive pas à le faire décoller. « Trente-trois tentatives de départ du 8 au 11 juin ! J'en pleurais d'impuissance. Je n'ai pas

« Ce n'était pas encore l'heure » - Jean Mermoz

suffisamment l'habitude de renoncer, de me résigner, de ne pas vaincre ... et puis la tuile ! Interdiction départ ...» (Lettre à sa mère du 21 juin). Le Ministère de l'Air exige la modification des flotteurs. Didier Daurat envoie Pierre Larcher qui quitte Marignane le 15 juin pour rejoindre Natal et effectuer les travaux. Le nouveau départ est fixé pour le 6 juillet. Ce jour-là, Mermoz tente de décoller du plan d'eau du rio Potengi. Après plusieurs échecs, il décide de le transférer le lendemain à la lagune de Bonfim où les conditions paraissent plus favorables. Nouveaux échecs, Mermoz s'obstine, et le 8 juillet, au cinquante-troisième essai l'hydravion décolle enfin, mais le 9 juillet à 800 km de la cote africaine une fuite d'huile oblige Mermoz à amerrir. L'équipage et le courrier sont sauvés par le *Phocée*. Une nouvelle fois Mermoz s'en sort bien. Le *Comte de La Vaulx* disparaît dans les flots.

De retour à Toulouse, Mermoz peut commencer les essais du Laté-28-8, avec Jean Gonord, pilote d'essai de la SIDAL (Société Industrielle Des Avions Latécoère) engagé depuis le 1 juillet 1930 : Dombrey est le Directeur de l'usine de Montaudran, Moine le Directeur des bureaux d'études, et Rescanière, ingénieur chargé de diriger les essais du 28-8.

Le Laté 28-8 est une variante à très grande autonomie du Laté 28, munie d'une aile immense et d'un empennage agrandi, qui devait s'attaquer aux records de distance et de durée.

Immatriculé F-AJXL, il effectua son premier vol en juillet 1930, avec Jean Mermoz et Jean Gonord.



Laté 28-8 F-AJXL à Montaudran
A partir de la gauche 3^{ème} Jean Gonord, de dos Jean Mermoz©DR



Jean Gonord
(1903-1988)©DR

Jean Gonord est né le 4 avril 1903 à Paris 8^e arrondissement. Engagé volontaire dans la Marine nationale le 23 juin 1921, il est affecté à l'aviation maritime. Admis à l'École de pilotage de Berre, il est breveté pilote le 10 janvier 1924. Il est affecté au centre d'essais et de convoyages de Saint-Cyr Orly, puis au centre d'expériences de Saint-Raphaël le 1^{er} mars 1929, où il participe aux essais des matériels nouveaux destinés à l'Aéronavale.

Le 1^{er} juillet 1930, il rejoint la Société Industrielle Des Avions Latécoère (SIDAL), où il procède de 1930 à 1940 aux essais et à la mise au point de nombreux prototypes, parmi lesquels le Laté 300 « *Croix du Sud* » et le Laté 521 « *Lieutenant de Vaisseau Paris* ».

De 1940 à 1946 il est au service de la société Breguet, et, de 1946 à 1958 il collabore avec René Leduc à la mise au point et aux essais de l'avion à tuyère thermopropulsive (statoréacteur). Il est le premier français à piloter ce type d'avion. Il prend sa retraite en juin 1958 lorsque les projets d'avions Leduc sont abandonnés. Il décède à Sausset-les-Pins le 3 février 1988.

Jean Gonord raconte la prise en main de l'appareil avec Mermoz début juillet.

« Donc un jour, Mermoz et moi décidons de faire faire son premier vol à notre engin. L'engin est mis dans le vert pâturage de Montaudran, nous l'examinons de plus près, puis nous embarquons. Le temps est moyen avec vent d'autan. Mermoz monté le premier s'est installé au seul et unique poste de pilotage (il avait été

« Ce n'était pas encore l'heure » - Jean Mermoz

entendu que les changements de pilote se feraient simplement en quittant les commandes, le remplaçant se glissant derrière le relevé). L'appareil, extrapolation du Laté 28 pour ce premier vol se trouvait à la charge d'un cerf-volant.

A peine les gaz furent-ils mis que nous étions en l'air sérieusement chahutés. Mermoz faisait ce qu'il fallait pour tenir l'engin mais les efforts faits sur les ailerons provoquaient la déformation de l'aile en torsion ; nous glissions. Mermoz faisait des efforts désespérés pour le redresser. Enfin après quelques manœuvres supplémentaires l'appareil s'est redressé une première fois, pour repartir dans sa démonstration, une deuxième fois, puis une troisième.



Laté 28-8 accidenté ©DR

Un peu inquiet sur l'issue de cette équipée, et n'étant guère au-dessus de 50 mètres, je fis signe à Mermoz de se poser droit devant. Ce qui fut fait, l'atterrissage se fit en douceur, mais un malheureux petit fossé se trouvait sur notre route, la roue gauche ne l'a pas encaissé. La vitesse réduite de l'atterrissage a évité des dégâts plus importants. La note n'était vraiment pas chère ».

Les essais sont interrompus, Jean Gonord rejoint Saint-Laurent-de-La-Salanque.

Jean Mermoz rejoint Paris pour se marier à Gilberte, Henriette, Rose Chazottes, fille d'Ernest Chazottes et de Marguerite Baudrier, née le 2 août 1910 à Bahia Blanca, république d'Argentine, où Jean Mermoz la rencontra. Le Mariage civil a lieu le 23 août à la mairie du XV arrondissement de Paris. Marcel Bouilloux-Lafont, Président de la Compagnie Générale Aéropostale est le témoin du marié, tandis que Auguste Baudrier, rentier et oncle de la mariée, est le témoin de Gilberte. Le mariage religieux, a lieu le 25 août à l'église Saint François Xavier, Paris VII, La mère de Mermoz est alors domiciliée 42 rue Vaneau Paris VII.

De retour à Toulouse le 10 août, Jean Gonord repris les essais ; 10 août : essais de l'appareil à 4200 k ; 10 mn, 12 août : essais de l'appareil à 4700 : 20 mn, 18 août : essais de l'appareil à 4700 : 25 mn, à 5200 ; 30 mn, largage de queue ; 10 mn, 19 août : bases de vitesse 5500 ; 25 mn, 29 août essais de montée au plafond 5500 ; 20 mn.

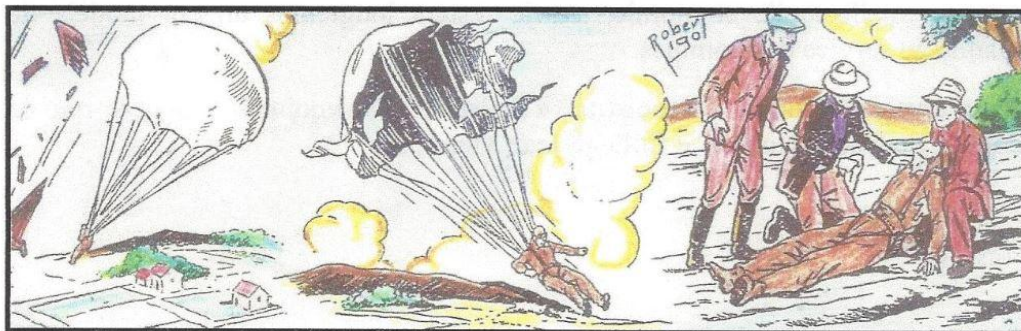
« Le lendemain, à ma grande surprise, j'apprends que Mermoz est revenu et que nous devrions voler l'après-midi. Nous sommes allés déjeuner, à la faveur du repas j'en profitais pour mettre Mermoz au courant, dans la mesure du possible, puis nous regagnions notre futur outil de travail. Entre Rescanière et l'équipage il est entendu que nous allons faire une montée au plafond à la charge de 5500 kg paliers tous les 1000 mètres et devrions terminer cette série d'essais par quatre paliers aller et retour sur la base Muret-Noé pour procéder à l'étalonnage de l'anémomètre.

Nous allons prendre place dans le 28-8, Dombrey arrivait à son tour, nous montons tous à bord, et au cours de la visite Dombrey s'exclame « mais vous voler sans parachute ? ». Rescanière répond affirmativement, moi également, Dombrey ou un monsieur qui était dans l'appareil suggère de prendre le parachute de secours dans l'appareil de secours de l'Aéropostale qui était dans le hangar. Ce qui fut fait. Le parachute installé dans le 28-8, une question se posait : comme il n'était pas question de voler avec un parachute pour deux pas plus qu'à deux sans parachute, Mermoz me proposa de prendre le manche, cela lui permettait de se mettre l'appareil en main, consulté j'approuvé la solution de Mermoz qui me proposa sa voiture pour que je contrôle les passages sur la base à Noé. Après une attente d'une demi-heure environ, l'objet de mon attention m'apparut à une altitude de 2000 m environ en direction de la ville. Je ne le perdais pas de vue dans sa descente vers le point où j'étais, c'est-à-dire le début de la base, puis j'entendis le bruit du moteur plein gaz, la visibilité était parfaite. Je vis très nettement l'appareil s'incliner sur la gauche puis commencer à virer à un rayon très grand puis piquer en virant à plat – ceci se passait en dessous de 1000 m et les évolutions se voyaient parfaitement – et se terminèrent par une abattée assez sèche, l'aile droite se détachant du fuselage et moi dans l'angoisse cherchant à voir un parachute qui ne s'ouvrit que très bas, voilure déchirée par des morceaux de tôle de dural. »

Dans sa lettre du 4 septembre à sa mère Jean Mermoz lui relate l'accident.

« Ce n'était pas encore l'heure » - Jean Mermoz

« A 1000 mètres, alors que je descendais de 5000 mètres, où j'étais monté chargé à 6000 Kgs, j'étais en train de faire une base de vitesse de trois minutes, j'ai senti le fuselage se tordre et se désarticuler. J'ai voulu ouvrir la porte de côté pour me jeter en parachute mais impossible : l'avion s'abattant en vrille à mort et les ferrures déformées m'empêchaient d'aboutir ; je me suis alors lancé dans la trappe ouverte au-dessus de ma tête, mais je ne pus y passer à cause de mes épaules et la tête dehors, je vis l'aile gauche se détacher ; le réservoir de 1200 litres d'essence s'entrouvrit derrière moi, m'inonda d'essence puis le tout se déchiqueta et je fus l'un des débris que libéra l'avion littéralement pulvérisé comme s'il avait reçu un obus de plein fouet. J'ai fait environ cent cinquante à deux cents mètres de chute libre avant que le parachute soit ouvert, et puis, je me suis senti accroché subitement dans le vide avec une violente secousse. J'ai levé les yeux et j'ai vu des morceaux de l'appareil s'abattre sur mon parachute et y faire de nombreuses déchirures. L'un d'eux enleva un morceau de 1 m 50 et ma vitesse de chute s'accéléra. La queue de l'Avion passa à 50 mètres de moi. Le contact avec le sol fut rude. Je me suis reçu sur les jambes mais la secousse me casse en deux.



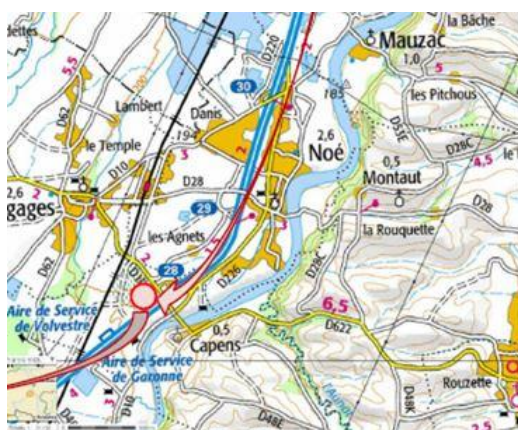
Accident de Capens - La Girouette - Robert Rigot - Collection Amédée Rebet

Au même moment passait sur la route de Luchon à 100 mètres du lieu de la chute l'oncle et la tante Chazottes de Mazamet. Coïncidence !!! Ce furent eux qui me ramenèrent dans la clinique où j'ai demeuré trois jours. Enfin tu vois, je suis là. Ce n'était pas encore l'heure. »

La version de Jean Gonord est un peu différente :

« J'avais repris la voiture et, sur la route, à un moment, Mermoz m'est apparu au milieu d'un groupe dans lequel l'oncle et la tante soutenaient Mermoz. Je m'arrêtais juste devant et l'embarquais pour la clinique du Languedoc à Toulouse ».

Les témoignages indiquent que c'est sa tante qui amena Jean Mermoz à Toulouse.



Capens « La Girouette » - lieu de l'accident.



Photo aérienne de l'impact au sol 1942 ©DR

Ce fut la fin du Laté 28-8.