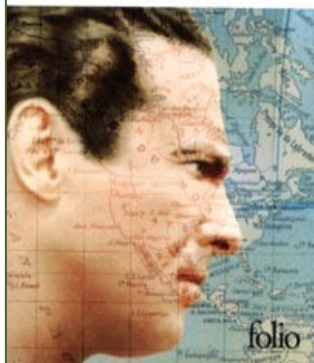


Joseph Kessel  
Mermoz

# Mermoz de Joseph Kessel

Présenté par Françoise Péducasse

**Joseph KESSEL** (1898-1979) a été journaliste, grand reporter, grand voyageur, aviateur pendant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, romancier et biographe. Il entre à l'Académie Française en 1962. Il a écrit de nombreux livres : L'équipage, Le lion – Les Cavaliers – La Steppe – Belle de Jour et le Chant des Partisans avec Maurice Druon.



Mermoz, c'est l'histoire d'un homme et d'un destin exceptionnel aux temps héroïques de L'Aéropostale.

Mermoz avait l'intention de confier ses souvenirs à son ami Joseph KESSEL. Il n'en a pas eu le temps car il a disparu au milieu de l'Atlantique à 35 ans. Un an plus tard, Kessel (après avoir survolé le Brésil, le Chili, l'Argentine jusqu'à la Terre de Feu pour partir sur ses traces), entreprendra d'écrire cette biographie au plus près de la personnalité complexe, sensible et déterminée de l'aviateur, rendant ainsi un hommage vibrant à l'ami disparu, et tant admiré...

En 1920, Mermoz signe un engagement dans l'armée pour 4 ans et choisit l'aviation. Dès son apprentissage à Istres il avait deviné quel était son destin. Envoyé comme pilote militaire du côté de Palmyre, il raconte ses aventures dans les montagnes quand il partait avec son mécanicien Coursault, il n'était jamais sûr d'arriver, condamné à mourir de soif ou bien à subir le sort d'une tribu hostile à travers un pays en rébellion, si son avion s'écrasait. Une panne, un ouragan de sable, une légère erreur de calcul, une défaillance physique ou morale, une chaleur d'enfer et c'était leurs cadavres que les méharistes ramenaient à Palmyre.



Mais Mermoz avait donné la preuve qu'il avait la résistance nécessaire pour affronter le pire. « Il était de ce noble sang » disait Kessel. La façon dont il s'était tiré de la mort, sa volonté à voler à nouveau lui valurent cet immense respect et cette amitié qui est la meilleure récompense pour un homme parmi ses compagnons.

Pour remplacer son vieux Bréguet perdu dans la montagne on lui confia le premier avion sanitaire du désert. Ses missions au-dessus de l'Euphrate, Damas, Beyrouth en firent un pilote accompli mais son temps étant terminé il quitta à 21 ans la terre d'Orient pour revenir en France où avec son ami Coursault, il profita pleinement de leur permission pour faire la fête et pour voir sa mère, infirmière, à qui il vouait une tendresse indéfectible.

Il gagna ensuite le 1<sup>er</sup> régiment de chasse à Thionville où il connut Guillaumet. Durant son régiment, les escarmouches de casernes, les brimades, les injustices de ses chefs attisèrent sa révolte et enflammaient le sang de Mermoz transformant l'être le plus doux en bagarreux dangereux. Son dégoût pour la chose militaire se renforce. Il est démobilisé en 1924.

Heureusement après une longue période –la plus noire de son existence- où il connut la faim, le manque tragique d'argent, il fut engagé à Toulouse par les lignes aériennes LATECOERE. Il avait 23 ans et c'était le début de l'Aéropostale. En 1925 il va assurer la liaison TOULOUSE-MALAGA. Parti de Toulouse à l'aube pour Barcelone, escale à Alicante puis à Malaga.. Les horaires devaient être respectés coûte que coûte. Il faut dire que les avions étaient de ceux qui avaient ouvert la ligne en 1919. Ils tenaient par les prodiges de soins qu'accomplissaient les mécaniciens d'élite.



Les Bréguet 14 provenant du matériel de guerre étaient ouverts à tous les vents. Dans ces machines volantes, un mince pare brise protégeait du soleil implacable, des vents de sable et des intempéries et derrière s'entassaient les sacs postaux. Pas de T.S.F. – pas de Météo et un seul moteur instable.

En 1925, l'ambition de Latécoère fut de prolonger le courrier aérien de Casablanca à Dakar. Soit 2000 kms de dunes sauvages. Entre ces 2 villes il y avait 5 escales dont Cap Juby et St-Louis du Sénégal où s'arrêtaient les pilotes pour transférer les sacs postaux aux camarades qui poursuivaient la course le courrier n'admettant pas de retard. Il fut choisi avec quelques autres pilotes. Ils jouaient avec la mort embusquée à travers le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal. Perdu au milieu du désert avec son mécano, ils furent capturés, prisonniers des Maures et libérés contre une rançon. Mais la fraternité était là et jamais le doute sur la nature de leur tâche n'effleura ces pilotes. Mermoz était né pour la quête de l'inaccessible, il chérissait l'aviation plus que tout comme un moyen unique de grandeur et d'évasion mais il ne voulait pas s'attacher bien qu'il ne refusa pas les plaisirs qu'offraient à profusion les grandes villes marocaines.

La ligne de l'Amérique du Sud allait s'ouvrir et il avait demandé à partir parmi les premiers. Il semblait poussé par une avidité fébrile à être partout à la fois. « Comme l'existence est brève » disait-il alors qu'il n'avait que 25 ans et il était déjà écrit que la ligne de Toulouse au Pacifique serait celle de sa vie et de sa mort.

Latécoère chargea alors Mermoz de prendre la Direction technique et l'administration de la ligne. Ce fut très dur pour lui d'accepter cette mission sur le tronçon Buenos Aires – Rio de Janeiro. Il fallait reconnaître le trajet, repérer les terrains, créer des aérodromes, ils n'avaient que des Bréguet 14, peu de mécaniciens et un outillage de fortune. Malgré les nombreuses pannes, l'hécatombe des camarades, ces hommes pourtant firent ce qu'on leur avait demandé. Mais quand les accidents mortels arrivaient, Mermoz était ravagé de chagrin. Et pour autant rien ne pouvait lui faire oublier qu'il ne volait pas. Il eut alors la grande joie de pouvoir acheminer de nuit le courrier alors que tous pensaient que c'était impossible.

Puis viendra la catastrophe de la Cordillère des Andes que je vous laisse découvrir avec la chute brutale de l'appareil dans l'air glacial à 4200 m d'altitude et où la survie de Mermoz et de son mécanicien tinrent du miracle. D'Argentine jusqu'au Chili on avait renoncé à l'espérance de les revoir et cet épisode dramatique a inspiré Saint-Exupéry pour son livre « Vol de Nuit ».

Le 20 Janvier 1930 Mermoz dut partir pour la France. Il distribua alors ses 4 lignes aériennes à ses amis : A Guillaumet, la Cordillère, à St-Exépur, la Patagonie.



L'Atlantique demeurait sa passion obstinée. Il s'était promis de doter sa ligne de la liaison France Amérique du Sud ce qu'il réussit après de longs mois de tractations et de combat sur le terrain de la politique et des financiers.

Mais lui, l'indomptable, l'invincible, embarqua avec son équipage à bord de l'hydravion « La Croix du Sud » le 7 Décembre 1936. Ils disparaîtront corps et bien en plein Océan Atlantique sans qu'on ne retrouve la moindre trace. (C'était la 24<sup>ème</sup> traversée).

**Par son courage, sa passion, cette grande humanité, ses batailles pour faire gagner l'aviation française, il avait obtenu cette réputation universelle mais refusait tous les honneurs et toutes les compromissions. Sa mort a contribué à sa légende et s'inscrit parmi d'autres héros de l'Aviation française.**

