

LÉGIONNAIRES D'ANTAN, LÉGIONNAIRES D'HIER

JEAN MERMOZ

(1901-1936)

COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR

À 32 ANS

*Jacques DARCHEN, de l'Académie de Marine
vice-président (h) du comité d'Issy-Les Moulineaux de la SEMLH.*



Jean Mermoz (DOC D.R.)

Notre camarade Jacques DARCHEN, de l'Académie de Marine, a déjà rédigé pour notre revue des articles sur Pierre Loti et le commandant Charcot.

A l'occasion du centième anniversaire de la naissance de Mermoz, il évoque pour nous la mémoire de cet homme qui est devenu une légende.

Il prend d'emblée la précaution de nous dire pourquoi un marin peut écrire sur un aviateur : en fait, "Mermoz fut toujours considéré par les hommes de mer comme un des leurs".

Rappelons que l'auteur est, entre autres, un collaborateur assidu - après en avoir été le rédacteur en chef - de la revue MET-MAR de la météorologie maritime, publication de très grande qualité.

Nous le remercions bien amicalement pour cette nouvelle contribution.

Il est normal qu'un marin évoque le souvenir d'illustres navigateurs. Cela fut fait en son temps dans "LA COHORTE" avec Pierre Loti et le commandant Charcot. Mais pourquoi ici un aviateur, même s'il brilla d'un incomparable éclat ?

De fait, Jean Mermoz fut toujours considéré par les hommes de

mer comme l'un des leurs. Dans la période d'émulation et de conquête des grands espaces qui suivit la Grande Guerre, bien piloter était une chose, mais assurer une navigation précise se révélait tout aussi important. La marine, de guerre et marchande, formait, à cet égard, un personnel de choix et Mermoz s'entoura constamment de marins expérimentés, parmi lesquels des capitaines au long cours, qui devinrent eux-mêmes des aviateurs connus. De plus, après 1930, l'appareil de prédilection de celui qu'à cette époque on appelait "l'Archange" fut bel et bien l'hydravion avec, au tout premier plan, la

légendaire "Croix-du-Sud". Ainsi donc, il fut donné au héros, Janus des temps modernes, certes de scruter l'azur mais aussi de parcourir de son clair regard les vastes espaces océaniques.

Cent ans ont passé depuis la naissance de Jean Mermoz. C'est à la fois peu et beaucoup. Peu car un tel laps de temps est dérisoire si on l'observe de Sirius ; beaucoup car les événements imposent des références temporelles qui élongent en quelque manière la durée de toute vie individuelle. Ainsi, pour les hommes d'une certaine génération, il suffit de prononcer "c'était avant la guerre" pour



La "Croix-du-Sud", hydravion Latécoère construit dans le début des années 1930, se pose ici sur le plan des Mureaux, en région parisienne. C'est avec cet appareil que Mermoz et son équipage devaient disparaître dans l'Atlantique le 7 décembre 1936. Photo Musée Air France.



Jean Mermoz, ici entouré de Dabry à gauche et de Gimie à droite (deux anciens marins).
Photo Musée Air France

que l'esprit fuit vertigineusement, à la recherche de scènes lointaines, où quelques visages émergent de couleurs surannées. Et ici, celui qui nous apparaît est celui d'un grand garçon athlétique, au sourire éclatant, avec un profil de médaille sous un casque de cheveux clairs et bouclés. Une sorte de dieu descendant de l'Olympe et qui, d'ailleurs, y remontera.

UNE JEUNESSE FRANÇAISE

Jean Mermoz vient au monde le 9 décembre 1901 à Aubenton, dans l'Aisne. Il s'agit de l'un de ces charmants villages de France, havre de paix blotti au pied de son église où la vie s'écoule, calme et tranquille ... sauf chez les Mermoz, hôteliers à l'enseigne du "Lion d'Or". La maison y résonne, en effet, de disputes fréquentes jusqu'au jour où Gabrielle, vingt ans, quitte le domicile conjugal avec son petit Jean de dix-huit mois, pour chercher refuge dans un village voisin, Mainbressy, où ses parents, commerçants à Paris, se sont retirés, convaincus que le bonheur de leurs vieux jours est dans le pré.

Après des retrouvailles forcément difficiles, les choses s'arrangeront et Mermoz aimera toujours se

retremper, trop rarement à son gré, dans la chaude et affectueuse atmosphère de Mainbressy. Cependant, pour la postérité, Aubenton reste le village natal ; un petit musée, ouvert deux fois par semaine, y présente aux amateurs une riche iconographie.

Contrairement aux histoires du genre, le jeune garçon ne se sentira pas, au cours des années suivantes, appelé par une impérieuse vocation. Il déclare même à un cousin emballé par l'aviation : "Très peu pour moi, j'aime mieux la mécanique et le dessin". On croit rêver quand on connaît la suite !

Mère et fils sont passionnément unis et le resteront, cas de figure classique, tant en littérature que dans la vie courante. Gabrielle, qui ignore souvent les contingences matérielles, est d'un altruisme sans limites, qualité dont son fils héritera largement. L'année 1917 les trouve tous deux à Paris. Elle est ... infirmière à Laennec, il est demi-pensionnaire au lycée Voltaire et ils habitent avenue du Maine. Ce grand garçon sympathique est à la fois enjoué et peu communicatif. Il montre du goût pour les arts, déclame Verlaine et rate son bac.

A 18 ans, sa mère, infirmière-chef, étant nommée à Pontoise, Jean

s'engage dans l'aviation après avoir un instant balancé entre ... la cavalerie et l'infanterie alpine !

C'est là qu'il découvre sa voie, ignorant, bien sûr, qu'elle sera royale.

Breveté pilote à Istres le 29 janvier 1921, il a 19 ans, il exerce des dons prémonitoires sur des appareils hors d'âge, observe qu'il possède de l'ascendant sur ses camarades et inspire de la considération à ses chefs. Mais il s'ennuie et se porte volontaire pour servir au Levant où la France a accepté un mandat difficile et où plusieurs missions délicates lui valent une belle citation.

Le sergent Jean Mermoz est démobilisé début 1924 ; il a 22 ans. Patriote dans ses fibres, il ne tient pourtant pas à poursuivre une carrière militaire.

On le retrouve à Paris, sa mère étant affectée à Lille. Il pose sa candidature auprès de plusieurs compagnies d'aviation, sa préférence allant vers Latécoère (la future Aéropostale). Son pécule fond comme neige au soleil et il doit vite faire face à des problèmes matériels élémentaires. Le voilà assujéti aux petits boulots :



Didier Daurat forgea, pour une grande part, la réputation de l'aviation commerciale française entre les deux guerres mondiales.
Photo Musée Air France.