



*Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer*

## ***Les recensions de l'Académie de novembre 2021<sup>1</sup>***

***Centenaire Toulouse-Casablanca 1919-2019 : première ligne "long-courrier" française /***

**Max Nicolleanu**

**Éd. Au diable vauvert, 2019**

**Cote : In-4 2096 (Delafosse)**

Un beau livre avec de magnifiques reproductions photographiques sur l'aviation de la période de 1906 à nos jours. C'est un ouvrage de prestige, puisé aux bonnes sources, avec une riche iconographie, d'illustrations dont certaines inédites, très bien choisies. Dans ce récit, Max Nicolleanu évoque simplement des actes héroïques où l'humour n'est pas absent. Ne nous y trompons pas, c'est le courage fait l'homme, nos héros de cette aventure sont en bonne place. A la fin de la première Guerre mondiale, les constructeurs français de l'aéronautique, pensèrent très justement utiliser les avions qui nous avaient donné la victoire pour défricher les cinq continents et établir des lignes aériennes commerciales.

La guerre 14-18 terminée, les progrès de l'aviation et le nombre de pilotes expérimentés, prêts à prendre quelques risques, vont permettre de concevoir de grands voyages et d'audacieux raids aériens. Les premières tentatives seront faites par des pilotes militaires sur des avions provenant des stocks de guerre, notamment le « Breguet XIV » puis peu à peu, par des pilotes civils sur des nouvelles machines améliorant sans cesse les records : toujours plus haut, plus vite, plus loin.

Dès 1918, Pierre Latécoère, constructeur de wagons de chemin de fer puis d'avions, partit comme passager reconnaître les lignes vers l'Espagne, l'Afrique.

Bien soutenu par Beppo de Massimi et Didier Daurat, il rêve de poursuivre vers l'Amérique du Sud ! Mais que d'obstacles à vaincre avant de réaliser ce rêve : les Pyrénées, le désert africain, l'Atlantique Sud, la cordillère des Andes, plus le brouillard, les pannes, mais rien n'arrête les équipages Latécoère. Ni le désert, où les interprètes Maures repêchent les équipages, lors d'une panne, dont Serre et Reine qui s'y trouvent prisonniers, ni l'Atlantique Sud traversé provisoirement par avisos, puis héroïquement sur avion à flotteurs.

En mai 1930, par Mermoz, Dabry, Gimié, malheureusement le grand Mermoz disparaîtra en 1936 lors des premiers trajets exécutés en hydravion. Lorsqu'il fut évident que Mermoz ne reviendrait pas du voyage qu'il avait entrepris à l'aube du 7 décembre 1936, sa perte fut ressentie gravement par le pays. Tous les Français connaissaient son nom et chacun d'eux se sentait dépositaire d'une parcelle de la gloire qu'il avait procurée à l'aviation française. Ce nom, presque paradoxalement était plus célèbre encore et encore mieux révééré en Amérique du Sud



<sup>1</sup> Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) sont mises à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrite](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).  
Basé(e) sur une oeuvre à [www.academieoutremer.fr](http://www.academieoutremer.fr).



## *Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer*

où Mermoz était devenu un personnage quasi mythologique. Il y est encore bien connu, c'est-à-dire que la France n'a pas fini aujourd'hui de recueillir son héritage. C'est pourquoi il est juste que 85 ans après sa disparition, nous honorions sa mémoire en rappelant une épopée qui fait encore rêver. Pourtant lui-même, commandeur de la Légion d'Honneur à 32 ans, se riait de la renommée, sauf en ce qu'elle pouvait enrichir l'œuvre à laquelle il s'était donné. Il vécut vite, c'est-à-dire intensément et il eut souvent beaucoup de chance par ce qu'il eut toujours beaucoup d'audace et, à l'appui d'immenses capacités, du caractère. On peut citer Jean Mermoz en exemple en 2021.

Dans l'univers grandiose, immense et complexe de l'aviation, de Montgolfier à la création d'Air France, l'auteur Max Nicolleau, chercheur compétent, aussi passionné et chaleureux que pédagogue évoque avec talent aussi bien le premier vol d'essai d'Henri Bregin, dans ce raid aérien, à la vie trépidante de Mermoz. L'ouvrage retrace l'histoire de la première ligne « long courrier » française de Toulouse à Casablanca, inaugurée officiellement le 1<sup>er</sup> septembre 1919. L'œuvre retrace la formidable aventure humaine avec tous ses protagonistes. On y trouve un maximum de différences d'intérêts en cause, de diversité de recrutement de formation du personnel et d'organisation intérieure, d'inévitables rivalités de personnes qui avaient, chacune dans sa sphère, justement conscience d'avoir bien mérité de l'aviation, de variété des types d'appareils et de moteurs utilisés.

C'est Toulouse, aujourd'hui capitale mondiale de l'aéronautique, qui a vu son destin marqué par la naissance de la première ligne aérienne. Le volume comporte une quantité de détails et photos sur les prémices de notre aviation, première invention du 20<sup>ème</sup> siècle.

Le prestige dont étaient auréolés les pilotes, dans le début de cette aventure, fut souvent interprété, dans l'esprit du public, comme profession privilégiée, voir largement rémunérée. Ce qui fut vrai pour les principaux pilotes, mais malheureusement souvent au prix d'une vie écourtée. Sur les quinze pilotes de la première heure engagés au cours de l'année 1919, il n'en restait plus que deux huit ans plus tard.

Sur plus d'une centaine de pilotes en 1928, vingt et un trouvèrent la mort par accidents.

**Georges Pagé**