

Revue Aéronautique "Pionnier" 15 Janvier 1982



Précisions sur la disparition de l'hydravion « Croix-du-Sud » dans l'Atlantique Sud le 7 décembre 1936

Le 7 décembre 1936, l'hydravion « Croix-du-Sud » transportant le courrier postal venant d'Europe à destination de l'Amérique du Sud, disparaissait à 10 h 47 dans l'Atlantique Sud.

L'équipage était constitué de Jean Mermoz, Inspecteur Général de la Cie Air France, Commandant de Bord, Alexandre Pichodou, Second Pilote, Jean Lavidalie, Mécanicien Navigant, Edgar Cruvelher, Radio-Navigant, Henri Ezan, Officier Navigateur.

Le décollage avait eu lieu avant le jour, mais peu après, Jean Mermoz fit signaler par radio qu'il faisait demi-tour, car l'hélice du moteur arrière droit ne passait pas au régime de croisière et restait au petit pas.

Après l'amérissage à Dakar, il fut constaté que les collecteurs en cuivre commandant le changement de pas de l'hélice et situés entre cette dernière et l'avant du réducteur, étaient recouverts d'huile provenant d'une fuite du moteur, et ne permettait pas le passage du courant électrique de commande.

Après le nettoyage des collecteurs, le changement de pas de l'hélice fonctionna normalement, et, comme il n'y avait pas d'hydravion disponible pour prendre le départ, on se borna à essuyer l'huile qui provenait du moteur, alors que c'était probablement l'indice qu'il y avait une panne sérieuse qui se préparait à l'intérieur du moteur.

C'est dans ces conditions que la « Croix-du-Sud » décolla à nouveau à destination de Natal au Brésil.

Puis à 10 h 47, les postes radio du sol reçurent le message de Cruvelher : « Allons couper moteur arrière droit »... puis ce fut le silence.

J'ai été étonné de lire dans un livre intitulé Les Grands Latécoères sur l'Atlantique paru aux Editions Denoël en 1981, à la page 98, dans laquelle cet accident est évoqué, **que l'on ne savait rien des causes techniques.**

Le livre étant, dans son ensemble bien documenté, on peut regretter que l'auteur n'ait pas songé à faire appel au témoignage de survivants bien informés des problèmes techniques et humains relatifs à cette disparition.

Il m'a paru nécessaire de combler ce que je considère comme une lacune dans l'information sur les circonstances qui ont entouré la perte de la « Croix-du-Sud ».

Je possède une lettre de Jean Mermoz dans laquelle il fait état de sérieuses difficultés qu'il a eues avec le Directeur Général de la Cie Air France sur les problèmes de la sécurité des vols.

Ayant écrit à M. Allègre une lettre dans laquelle il lui demandait, en sa qualité personnelle d'Inspecteur Général de la Cie, de prendre la décision d'arrêter les vols des hydravions Latécoère sur l'Atlantique, afin de déterminer la ou les causes des anomalies que l'on constatait dans le comportement en atmosphère turbulente des hydravions Latécoère 301, qui avait eu comme conséquence la perte de la « ville de Buenos Aires » le 10 février 1936, d'une part, ainsi que la quantité anormalement élevée de métal antifriction que l'on trouvait dans les filtres à huile des moteurs de la « Croix-du-Sud » au moment des visites.

Une demande analogue ayant été formulée par M. Edouard Serre, Directeur du Matériel de la Cie, la réponse fut négative, et Jean Mermoz fut accusé d'avoir « paniqué » ce qui provoqua une vive réaction de l'intéressé qui donna sa démission du poste d'Inspecteur Général, en demandant son affectation comme simple pilote sur le Réseau d'Amérique du Sud.

M. Roume, représentant les intérêts financiers majoritaires de la Compagnie désigna comme Directeur Général, son propre gendre M. Louis Allègre, ancien Officier de Marine, qui à la sortie de l'Ecole Navale avait été promu Enseigne de Vaisseau en 1914, avait servi pendant la guerre dans l'Arme sous-marine, et s'était, la guerre finie, reconverti dans l'activité financière comme administrateur de sociétés.

Il était devenu, notamment, Administrateur Délégué de la Cie Air Orient en 1927, mais son expérience en matière d'Aviation et de Transport Aérien, n'était pas comparable à celle des Directeurs Généraux des Cies qui existaient avant 1933, qui, après son entrée en fonction, furent généralement assignés à des missions secondaires.

Ce n'est qu'après la mort de Jean Mermoz et de ses compagnons, et à la suite d'une campagne de presse, que le Directeur Général décida d'affecter Pierre Larcher Ingénieur des Arts et Métiers et pilote, comme Chef des Services Techniques de la Base de Dakar, dans le but de superviser un titulaire dont la bonne volonté était plus évidente que son autorité, et, à partir de ce moment là, il n'y eut plus d'accident sur l'Atlantique Sud.

Il fallut attendre la nationalisation de la Cie Air France au mois de juin 1945, pour que la désinvolture qui caractérisait l'attitude du Directeur Général, notamment vis-à-vis de collaborateurs comme Jean Mermoz, et, dans d'autres circonstances comme Maurice Nogues, Henri Guillaumet, Antoine de Saint-Exupéry, cessât, sous l'impulsion du regretté Président Max Hymans, et qu'une plus grande compréhension s'établisse entre les Directeurs Généraux qui se succédèrent et les diverses catégories de personnel d'une grande compagnie de Transport Aérien.

Sur le problème lui-même, je tiens à remercier mes amis qui m'ont permis, en me donnant leurs hypothèses d'après leurs constatations et leurs réflexions sur le processus qui a conduit à la chute brutale de la « Croix-du-Sud » : Marcel More qui m'a permis de reproduire le schéma paru dans son livre « J'ai vécu l'épopée de l'Aéropostale » et ses explications sur la perte de l'hélice, Paul Descendit et Fernand Royère qui ont également leur opinion très autorisée, et, bien entendu, Pierre Larcher pour lequel j'ai aussi une grande et amicale estime.

A quelques légères, différences près, les hypothèses sont concordantes en ce qui concerne la chute de l'hélice, qui, dans sa trajectoire a sectionné l'arrière du fuselage où passent les commandes de vol.

Il y a eu rupture de dents d'engrenage du planétaire mobile du réducteur, ou d'un ou plusieurs des trois satellites, qui, par la force centrifuge sont allés crever le carter, libérant ainsi l'hélice.

Cette rupture a été causée, selon toute probabilité, par des vibrations du vilebrequin du moteur consécutives au changement du système de bielles concentriques par un système de bielles et biellettes, réunies par un œilleton.

Ces vibrations étaient difficilement décelables, mais les effets apparaissaient par la présence en quantité anormale de métal antifriction dans les filtres à huile, lors des visites.

Cette constatation justifiait pleinement l'arrêt de la Croix-du-Sud demandé par Jean Mermoz et Edouard Sère.

D'autre part, la présence d'huile sur les collecteurs en cuivre de changement de pas explique le non-fonctionnement pour la mise en drapeau de l'hélice.

Cet incident s'était déjà produit lors du dernier vol de la Croix-du-Sud, au retour de Natal le 17 novembre 1936, avec le pilote Fernand Rouchon et le

mécanicien navigant Jean Lavidalie qui, à la suite du mauvais fonctionnement du même moteur, avait essayé, en vain, de mettre l'hélice en drapeau.

Cet incident aurait dû alerter le Chef des Services Techniques de la Base de Dakar, afin d'appuyer la demande d'arrêt de l'hydravion déjà demandée, sans succès.