

## SYNOPSIS :

### **MERMOZ - Les derniers jours d'une légende.**

Atlantique Sud - 10 février 1936.

L'hydravion Latécoère 301 "Ville de Buenos-Aires" vole paisiblement au raz de l'océan malgré la pluie torrentielle qui voile l'horizon. Soudain l'équipage (dont le mécanicien Collenot) est alerté par un mauvais fonctionnement du moteur arrière gauche : une fuite d'huile qui noie la commande électrique de variation du pas de l'hélice.

Au même moment, à Paris, Jean Mermoz et le journaliste Jean-Gérard Fleury remontent les Champs-élysées. Ils entrent dans les locaux du journal "Le Jour" où un appel téléphonique leur apprend la triste nouvelle : Le "Ville de Buenos-Aires" a disparu.

L'aviateur, touché par la disparition de son meilleur ami Alexandre Collenot, se réfugie sur les quais de la Seine tandis qu'à Magic City (une salle de spectacle) le Colonel de la Roque anime un meeting des Croix de feu et qu'un peu plus loin, dans le quartier latin, Léon Blum est violemment pris à parti par des membres d'Action Française.

Déambulant le long du fleuve, Mermoz fait la connaissance de Charlotte une jeune femme divorcée, mère de deux petites filles. Compatissante autant d'admirative, elle l'écoute rendre hommage à son fidèle compagnon lors de leur légendaire accident dans la cordillère des Andes où luttant contre un moteur défectueux lors d'une des traversées océaniques sur l'Arc-en-ciel de René Couzinet.

Commence alors pour Mermoz, inspecteur de la ligne France-Amérique du sud, une enquête qui le mène de Montélimar où résidait le mécanicien disparu jusqu'à Dakar, point d'envole des hydravions pour le Brésil, en passant par Casablanca où il retrouve le temps d'un relais postal ses amis Guillaumet, Genin et Saint-Exupéry.

Le constat est clair et les essais au dessus de la forêt équatoriale effectués en compagnie d'Edouard Serre, le responsable du matériel, le prouvent : Les Latécoères 301 ont été

dangereusement modifiés à l'insu de tous et pour des raisons d'économie. Malgré certaines réticences du directeur d'Air France Louis Allègre et de son collègue Suffrin-Hébert des services techniques du Ministère, les vols sont suspendus le temps de remettre les appareils en état.

En France la vie politique s'intensifie. Mermoz participe aux meetings électoraux du Colonel de la Roque sous les regards réservés et chamoiseurs de ses amis, Joseph Kessel (amateur lui aussi de "bonne bouffe"), Jean-Gérard Fleury et Charlotte devenue sa maîtresse.

Le lendemain du scrutin, Saint-Exupéry apporte lui-même les résultats au domicile du pilote : le front populaire l'emporte. Les ouvriers des usines occupées chantent leur victoire.

Mais en ce début d'été, cette "victoire" n'est pas la seule source d'inquiétude pour Mermoz.

En effet, à Dakar, un nouveau problème apparaît sur les Laté 301 alors qu'ils viennent juste de reprendre du service. La voilure n'était peut-être pas la seule en cause dans l'accident du "Ville de Buenos-Aires". Guillaumet alerte son ami sur la fragilité constatée des réducteurs de pas qui équipent les nouveaux moteurs Hispano-Suiza. Il se souvient avoir entendu Collenot émettre déjà des doutes à leur égard...

Pourtant lors de la traversée du Pot-au-noir (terrible et inévitable dépression de l'Atlantique sud) le "Ville de Santiago du Chili" ne montre aucun signe de faiblesse. Il faudra attendre l'arrivée à Natal quelques heures plus tard, que l'un des moteurs rende l'âme sur une rupture de biellette, pour que ces craintes soient confirmées.

Laissant le problème aux mécaniciens, Mermoz rentre précipitamment à Paris où le mouvement des Croix de Feu dissout par le gouvernement Blum se mue en parti politique : le Parti Social Français. Le pilote, poussé par une popularité toujours croissante, en devient l'un des vice-présidents mais garde néanmoins quelques distances avec la politique pour n'intervenir que dans le domaine social.

Malgré cette sagesse le gouvernement comme l'état-major d'Air France (filiale de la Banque d'Indochine et du Canal de Suez), le considèrent désormais comme un indésirable et un empêcheur de tourner en rond. Sa mère reçoit même pour lui des menaces de mort...

Saint Tropez - Juillet 1936.

Tandis que l'aviateur retrouve Kessel et Charlotte sur la plage démocratisée de Saint-Tropez (premiers congés payés), la tension monte dans les milieux politiques ; l'Europe commence à trembler, la première secousse traverse l'Espagne sous le nom de Franco. Cet été là Maes gagne le tour de France et une parodie de Jeux Olympiques débute à Munich...

Saint-Exupéry décide alors de couvrir la guerre civile espagnole pour "L'Intransigeant". Jean-Gérard Fleury, lui, se retire au Brésil et Kessel prépare activement le lancement d'un nouvel hebdomadaire pour l'automne.

Mais pour Mermoz, la rentrée se présente sous les plus sombres auspices : Genin s'écrase dans la Montagne Noire dans des conditions suspectes et Guillaumet frôle la catastrophe au dessus de l'océan, toujours à cause de ces nouveaux moteurs que Air France refuse d'abandonner. L'enquête sur la disparition du "Ville de Buenos-Aires" est relancée : Hispano-Suiza (où travaille l'un des fils de Léon Blum) est cette fois directement visé.

Mais au fur et à mesure de ses revendications Mermoz voit son univers se dégrader. Le gouvernement s'acharne sur le PSF, accusé de troubles sur la voie publique lors des affrontements programmés du parc des Princes entre ses membres et ceux du Parti Communiste de Maurice Thorez. Sur l'autre front, les intérêts avoués des dirigeants d'Air-France poussent le pilote dans l'isolement d'une résistance proche du donquichottisme...

Comme prévue la lutte sera vaine : Dans l'atmosphère tendue de cet automne 1936, l'aviateur voit toutes ses espérances s'effondrer comme un château de cartes. Seul le Brésil où René Couzinet l'attend pour monter une compagnie privée de transport du courrier transatlantique et où le président Vargas l'accueille encore en héros, peut le sauver du gouffre vers lequel on le pousse inévitablement.

Au salon aéronautique de Paris, en novembre 1936, Pierre Cot, alors ministre de l'Air, exige de lui qu'il continue de voler sur les hydravions 301 malgré leur faible fiabilité démontrée. La guerre est désormais proche, la Marine Nationale a besoin d'hydravions et la ligne d'Amérique du Sud ne représente-t-elle pas la meilleure base d'essais ? Allègre se réjouit de

voir ainsi le gouvernement se charger de ce que ses commanditaires de la Banque d'Indochine considèrent comme un boulet. Pour d'autres raisons toutes aussi sournoises Suffrin-Hébert se frottent également les mains. Mais Mermoz refuse catégoriquement. Il continuera à voler certes, mais il ne le fera que sur la "Croix du Sud" ou sur des avions terrestres (Farman).

A la fin 36, Mermoz est désabusé. Son rêve de grande aviation nationale est vaporisé dans les méandres de cette politique qu'il haït et qui s'est emparé de lui. Ses amis tentent en vain d'égayer sa vie. Mais ni la finesse intellectuelle de Saint-Exupéry, ni l'amour dévoué de Charlotte, ni l'enthousiasme exubérant de Kessel qui inaugure le premier numéro de "Confessions" dans l'ambiance alcoolisée de "l'Abbaye de Thélème" ne parviennent à effacer la morosité du pilote.

Six ans après la première liaison commerciale mouvementée du "Comte-de-la-Vaulx" au dessus de l'Atlantique Sud, la ligne semble vivre ses derniers jours. Allemands et Italiens la guettent comme des vautours un animal blessé.

Le 6 décembre 1936, peu après avoir fêté son trente-cinquième anniversaire, Mermoz débarque à Dakar en passager pour prendre dans la nuit le courrier d'Amérique Latine.

A quatre heures du matin, Guillaumet est réveillé par le ronronnement de la "Croix du Sud" qui revient à la base après seulement deux heures de vol : le réducteur du moteur arrière droit dévoile une abondante fuite d'huile. Mermoz connaît le danger d'une telle panne. Pourtant, à 6 heures 30, après une simple réparation de fortune, il repart.

A 10 h 47, Guillaumet reçoit un dernier message laconique: "Coupons moteur arrière droit...". Accident ? Sabotage ? Suicide ? L'équipage de la "Croix du Sud", comme celui du "Ville de Buenos-Aires" neuf mois plus tôt, n'atteindra jamais le Brésil.

L'année suivante la ligne sera offerte aux Allemands.