



« **CE N'ETAIT PAS ENCORE L'HEURE** »
Capens-La Girouette 30 août 1930



**Journée Nationale du Patrimoine
16 septembre 2017**

CAPENS (Haute-Garonne)



DOSSIER DE PRESSE



« CE N'ETAIT PAS ENCORE L'HEURE » Capens-La Girouette 30 août 1930



TABLES DES MATIERES

TABLES DES MATIERES	2
INTRODUCTION.....	2
PRESENTATION	3
ACCIDENT LATE 28-8 CAPENS - LA GIROUETTE 30 AOUT 1930.....	4
LES EXPOSANTS.....	7
ACCES SALLE DES FETES DE CAPENS	7

INTRODUCTION

En septembre 2016 la Communauté de Communes Louge-Garonne (Capens - Longages - Noé Maurac) a baptisé son nouveau gymnase « Jean Mermoz » en souvenir de l'accident du Laté 28-8 piloté par l'aviateur le 30 août 1930 au dessus de la commune de Capens.

Cet événement, moins connu que les accidents dans les déserts du Levant, d'Afrique, dans la Cordillère des Andes où dans la traversée le l'Océan, est un moment important dans la vie de Jean Mermoz, qui écrira à sa mère « *ce n'était pas encore l'heure* ». C'est aussi un moment important de l'histoire de l'aviation.

La Mairie de Capens et l'association Mémoire de Mermoz, à l'occasion de la Journée Nationale du Patrimoine organisent une exposition à la salle des fêtes, « *Mermoz un aviateur de légende* », pour commémorer cet événement bien souvent oublié.

Exposition

Salle des fêtes de Capens (cf. plan d'accès)

Ouvert de 9 heures à 19 heures.

Informations

alain.bergeaud@free.fr

mairiedecapens@wanadoo.fr

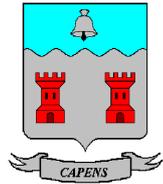


« CE N'ETAIT PAS ENCORE L'HEURE »

Capens-La Girouette 30 août 1930



PRESENTATION



Capens



Dans la mouvance du Comté de Foix, la famille de Villemur reçoit la seigneurie de Capens en 1259 et concède aux Capenois une charte des coutumes et des statuts. A cette époque un château seigneurial fut bâti par les Villemur à la fin du XV^{ème} siècle.

La population y était pauvre fière et rebelle. Les anciennes maisons du village construites autour du château étaient en torchis et poutres de bois ; nombre d'entre elles furent ravagées par une importante inondation le 23 Juin 1875. Les Villemur demeurèrent seigneurs de Capens jusqu'au XVIII^{ème} siècle.

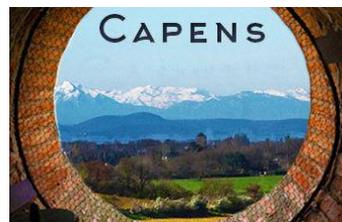
1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2007	2012
247	238	247	238	253	285	440	462	674

La population est en forte croissance

Maire de Capens : Mr Richard Danès

Mairie de Capens : mairiedecapens@wanadoo.fr

Site internet : www.mairie-capens31.fr



Association Mémoire de Mermoz

L'association Mémoire de Mermoz a été créée en 2006 par des membres de la famille Mermoz et des amis qui constataient que son souvenir et celui de ses compagnons des Lignes Aériennes Latécoère, de l'Aéropostale, d'Air France s'estompent voire disparaissent.

Elle s'est fixée pour objectifs de diffuser le passé de ces hommes, de citer leurs exemples, d'illustrer leurs valeurs, afin de transmettre, notamment aux jeunes, ce patrimoine exceptionnel ; cela : par la participation, l'organisation, le soutien de manifestations concernant Mermoz et ses compagnons ; cérémonies, conférences, expositions, voyages, l'édition d'un bulletin mensuel.

Président :

Christian Libes-Mermoz

c.libes@orange.fr

Secrétaire général -

chargé de la communication : Alain Bergeaud

alain.bergeaud@free.fr



ACCIDENT LATÉ 28-8 CAPENS - LA GIROUETTE 30 AOUT 1930



Jean Mermoz
(1901-1936)

En février 1930, après trois années passé à défricher les lignes aériennes en Amérique du sud, Jean Mermoz rentre en France pour préparer la traversée de l'Atlantique sud.

Les 12 et 13 mai, avec Dabry et Gimié, il réussit la première traversée commerciale de l'Atlantique sud, avec le Laté 28-3, baptisé *Comte de la Vault*. Le Laté 28-3 est une variante du Laté 28 muni de flotteurs comme l'impose le Ministère de l'air pour la traversée des océans.

Jean Mermoz ne pense qu'au retour en France où il doit se marier et commencer les essais d'un nouvel avion capable de faire la traversée de l'Atlantique Nord. Son plan est contrarié par le Ministère de l'air et l'accident du Laté 28 du Rio de la Plata.

Lettre de Mermoz à sa mère du 16 mai 1930 :

«... Le ministère a envoyé un télégramme aujourd'hui disant qu'il était préférable que j'attende les premiers jours de la nouvelle lune, ce qui m'oblige à attendre une quinzaine... Tu as du apprendre la tuile malheureuse que nous venons de subir dernièrement. Pranville le chef d'exploitation en Amérique du sud, Negrin mon remplaçant à Buenos-Aires et quatre passagers sont tombés à l'eau près de Montevideo. Ils venaient à Natal pour mon arrivée. Ils ont heurté l'eau par le mauvais temps de la nuit. Un seul, un Brésilien a réussi à se sauver à la nage et à rejoindre la côte à 3 km... Les premiers jours du mois prochain, je rejoindrai Marseille, et, puis je me reposerai un instant avant de mettre au point l'autre projet ... »

Le 31 mai, de retour à Natal, il commence les vols d'essai du *Comte de La Vault*. Le 8 juin, date fixée pour la traversée de Natal à Saint-Louis du Sénégal, il n'arrive pas à le faire décoller. « Trente-trois tentatives de départ du 8 au 11 juin ! J'en pleurais d'impuissance. Je n'ai pas suffisamment l'habitude de renoncer, de me résigner, de ne pas vaincre ... et puis la tuile ! Interdiction départ ... » (Lettre à sa mère du 21 juin). Le Ministère de l'Air exige la modification des flotteurs.

Le nouveau départ est fixé pour le 6 juillet. Ce jour-là, il tente de décoller du plan d'eau du rio Potengi. Après plusieurs échecs, il décide de le transférer à la lagune de Bonfim où les conditions paraissent plus favorables. Nouveaux échecs, Mermoz s'obstine, et le 8 juillet, au cinquante-troisième essai l'hydravion décolle enfin, mais le 9 juillet à 800 km de la cote africaine une fuite d'huile l'oblige à amerrir. L'équipage et le courrier sont sauvés par l'avis *Le Phocée*. Une nouvelle fois il s'en sort bien. Le *Comte de La Vault* disparaît dans les flots.

De retour à Toulouse, Mermoz peut commencer les essais du Laté-28-8, avec Jean Gonord, nouveau pilote d'essai de la Société Industrielle Des Avions Latécoère (SIDAL). Le Laté 28-8 est une variante à très grande autonomie du Laté 28, munie d'une aile immense et d'un empennage agrandi, qui devait s'attaquer aux records de distance et de durée. Immatriculé F-AJXL, il effectua son premier vol en juillet 1930, avec Jean Mermoz et Jean Gonord aux commandes.



Laté 28-8 F-AJXL à Francazal©DR
A partir de la gauche 3° Jean Gonord, de dos Jean Mermoz



Jean Gonord
(1903-1988)©DR



« CE N'ÉTAIT PAS ENCORE L'HEURE » Capens-La Girouette 30 août 1930



Jean Gonord est né à Paris en 1903. Engagé volontaire dans la Marine nationale en 1921, il est affecté à l'aviation maritime. Admis à l'École de pilotage de Berre, breveté pilote le 10 janvier 1924, il est affecté au centre d'essais et de convoyages de Saint-Cyr Orly, puis au centre d'expériences de Saint-Raphaël en 1929, où il participe aux essais des matériels nouveaux destinés à l'Aéronavale.

Le 1^{er} juillet 1930, il rejoint la SIDAL, où il procède de 1930 à 1940 aux essais et à la mise au point de nombreux prototypes, parmi lesquels le Laté 300 « *Croix du Sud* » et le Laté 521 « *Lieutenant de Vaisseau Paris* ». De 1940 à 1946 il est au service de la société Breguet, et, de 1946 à 1958 il collabore avec René Leduc à la mise au point et aux essais de l'avion à tuyère thermopropulsive (statoréacteur). Il est le premier français à piloter ce type d'avion. Il prend sa retraite en juin 1958, et décède en février 1988.

Jean Gonord raconte la prise en main du Laté 28-8 avec Mermoz début juillet.

« Donc un jour, Mermoz et moi décidons de faire faire son premier vol à notre engin. L'engin est mis dans le vert pâturage de Montaudran, nous l'examinons de plus près, puis nous embarquons. Le temps est moyen avec vent d'autan. Mermoz monté le premier s'est installé au seul et unique poste de pilotage (il avait été entendu que les changements de pilote se feraient simplement en quittant les commandes, le remplaçant se glissant derrière le relevé). L'appareil, extrapolation du Laté 28 pour ce premier vol se trouvait à la charge d'un cerf-volant.

A peine les gaz furent-ils mis que nous étions en l'air sérieusement chahutés. Mermoz faisait ce qu'il fallait pour tenir l'engin mais les efforts faits sur les ailerons provoquaient la déformation de l'aile en torsion ; nous glissions. Mermoz faisait des efforts désespérés pour le redresser. Enfin après quelques manœuvres supplémentaires l'appareil s'est redressé une première fois, pour repartir dans sa démonstration, une deuxième fois, puis une troisième.



Laté 28-8 accidenté ©DR

Un peu inquiet sur l'issue de cette équipée, et n'étant guère au-dessus de 50 mètres, je fis signe à Mermoz de se poser droit devant. Ce qui fut fait, l'atterrissage se fit en douceur, mais un malheureux petit fossé se trouvait sur notre route, la roue gauche ne l'a pas encaissé. La vitesse réduite de l'atterrissage a évité des dégâts plus importants. La note n'était vraiment pas chère ».

Les essais sont interrompus, Jean Gonord rejoint Saint-Laurent-de-la-Salanque, tandis que Jean Mermoz rejoint Paris pour se marier à Gilberte Chazottes qu'il a connu en Argentine. Le Mariage civil est célébré le 23 août à la mairie du XV^e arrondissement, le mariage religieux, le 25 août à l'église Saint François Xavier.

De retour à Toulouse le 10 août, Jean Gonord repris les essais, et est surpris par le rapide retour de Jean Mermoz :

« Le lendemain, à ma grande surprise, j'apprends que Mermoz est revenu et que nous devrions voler l'après-midi. Nous sommes allés déjeuner. A la faveur du repas j'en profitais pour mettre Mermoz au courant, dans la mesure du possible, puis nous regagnions notre futur outil de travail. Entre Rescanière et l'équipage il est entendu que nous allons faire une montée au plafond à la charge de 5500 kg paliers tous les 1000 mètres et devrions terminer cette série d'essais par quatre paliers aller et retour sur la base Muret-Noé pour procéder à l'étalonnage de l'anémomètre.

Nous allons prendre place dans le 28-8, Dombrey arrivait à son tour, nous montons tous à bord, et au cours de la visite Dombrey s'exclame « mais vous voler sans parachute ? ». Rescanière répond affirmativement, moi également. Dombrey ou un monsieur qui était dans l'appareil suggère de prendre le parachute de secours dans l'appareil de secours de l'Aéropostale qui était dans le hangar. Ce qui fut fait. Le parachute installé dans le 28-8, une question se posait : comme il n'était pas question de voler avec un parachute pour deux pas plus qu'à deux sans parachute, Mermoz me proposa de prendre le manche, cela lui permettait de se mettre l'appareil en main. Consulté j'approuvai la solution de Mermoz qui me proposa sa voiture pour que je contrôle les passages sur la base à Noé. Après une attente d'une demi-heure environ, l'objet de mon attention m'apparut à une altitude de 2000 m environ en direction de la ville. Je ne le perdais pas de vue dans sa descente vers le point où j'étais, c'est-à-dire le début de la base, puis j'entendis le bruit du moteur plein gaz, la visibilité était parfaite. Je vis très nettement l'appareil s'incliner sur la gauche puis commencer à virer à un rayon très grand puis piquer en virant à plat – ceci se passait en dessous de



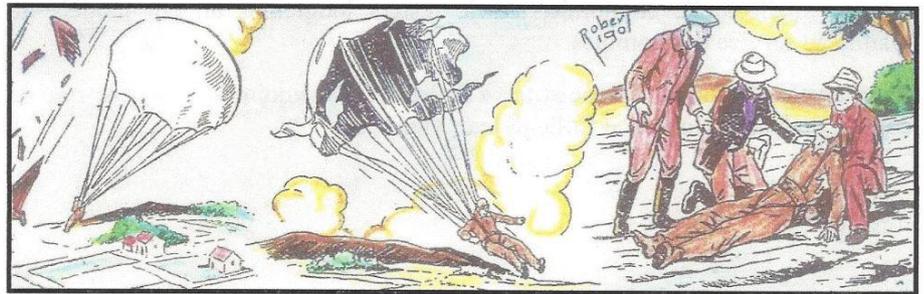
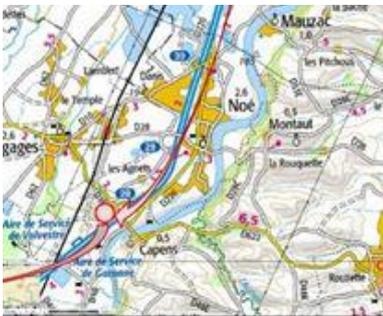
« CE N'ETAIT PAS ENCORE L'HEURE » Capens-La Girouette 30 août 1930



1000 m et les évolutions se voyaient parfaitement – et se terminèrent par une abattée assez sèche, l'aile droite se détachant du fuselage et moi dans l'angoisse cherchant à voir un parachute qui ne s'ouvrit que très bas, voilure déchirée par des morceaux de tôle de dural. »

Dans sa lettre du 4 septembre à sa mère Jean Mermoz lui relate l'accident.

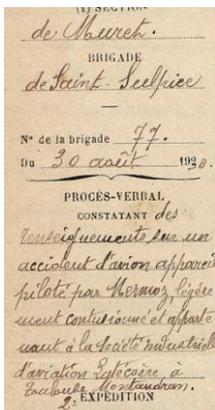
« A 1000 mètres, alors que je descendais de 5000 mètres, où j'étais monté chargé à 6000 Kg, j'étais en train de faire une base de vitesse de trois minutes, j'ai senti le fuselage se tordre et se désarticuler. J'ai voulu ouvrir la porte de côté pour me jeter en parachute mais impossible : l'avion s'abattant en vrille à mort et les ferrures déformées m'empêchaient d'aboutir ; je me suis alors lancé dans la trappe ouverte au-dessus de ma tête, mais je ne pus y passer à cause de mes épaules et la tête dehors, je vis l'aile gauche se détacher ; le réservoir de 1200 litres d'essence s'entrouvrit derrière moi, m'inonda d'essence puis le tout se déchiqueta et je fus l'un des débris que libéra l'avion littéralement pulvérisé comme s'il avait reçu un obus de plein fouet. J'ai fait environ cent cinquante à deux cents mètres de chute libre avant que le parachute soit ouvert, et puis, je me suis senti accroché subitement dans le vide avec une violente secousse. J'ai levé les yeux et j'ai vu des morceaux de l'appareil s'abattre sur mon parachute et y faire de nombreuses déchirures. L'un d'eux enleva un morceau de 1 m 50 et ma vitesse de chute s'accéléra. La queue de l'Avion passa à 50 mètres de moi. Le contact avec le sol fut rude. Je me suis reçu sur les jambes mais la secousse me casse en deux.



Accident de Capens - La Girouette - Robert Rigot©DR

Au même moment passait sur la route de Luchon à 100 mètres du lieu de la chute l'oncle et la tante Chazottes de Mazamet. Coïncidence !!! Ce furent eux qui me ramenèrent dans la clinique où j'ai demeuré trois jours. Enfin tu vois, je suis là. **Ce n'était pas encore l'heure.** »

La version de Jean Gonord est un peu différente : « J'avais repris la voiture et, sur la route, à un moment, Mermoz m'est apparu au milieu d'un groupe dans lequel l'oncle et la tante soutenaient Mermoz. Je m'arrêtais juste devant et l'embarquais pour la clinique du Languedoc à Toulouse ».



Ce jour'hui, trente août, mil neuf cent trente,
à dix heures treute minutes,
Nous, soussignés, Salles (Baptiste, Geoffroy) 1^{er} adj. au logis chef
et Lagarrigue (Jean ?)
gendarme à fried, à la résidence de Saint-Lesprie, département
de Loi Haute-Garonne, revêtus de notre uniforme et conformément
aux ordres de nos chefs, de patrouille à la résidence, avons appris
qu'un accident d'avion s'était produit sur le territoire de la
commune de Capens (Haute-Garonne). Avant notre départ, le

Extrait du rapport de gendarmerie : Accident Capens - La Girouette©AD31

Les témoignages du rapport de gendarmerie indiquent que c'est sa tante qui amena Jean Mermoz à Toulouse.

Ce fut la fin du Laté 28-8.



LES EXPOSANTS

« **Jean Mermoz** » - Exposition Air France

Histoire de Jean Mermoz de sa naissance à sa disparition.

« Association Mémoire de Mermoz » - « Musée Mermoz Aubenton »

Documents - affiches - photos

« **Du Breguet XIV au Couzinet** » - Amédée Rebet

Maquettes d'avions Breguet - Latécoère - Couzinet.

« **Croix du sud** » - Claude Andrieu

Plans, pièces, éléments d'avions.

« **Les collages du sud** » - Jean-Pierre Condat

Affiches - cartes postales sur Mermoz - Aéropostale

« **La Ligne bleue** » - Pierre Lazuech

Courriers, timbres sur la Ligne Mermoz

« **Aerocherche** » - Gilles Collaveri

Recherche et mise en valeur de vestiges aéronautiques.

Les films :

« Mermoz, Archange de l'Aéropostale », de Laurent Portes

« Mermoz, Héros paradoxal », de Joëlle Novic

ACCES SALLE DES FETES DE CAPENS



C'est près du rond-point, où passait la nationale, que Jean Mermoz, étourdi par sa chute, fut recueilli et transporté en voiture à la clinique du Languedoc à Toulouse.