

## LES PILOTES ALSACIENS DES LIGNES AERIENNES LATECOERE PUIS DE L'AEROPOSTALE

**Victor Hamm (1891 – 1932)**

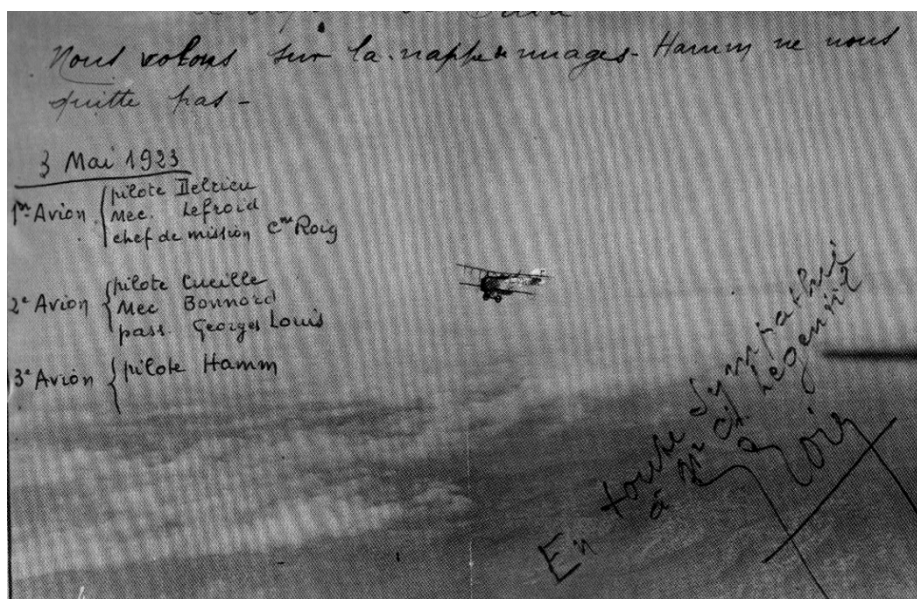
ne semble pas avoir pas participé à la première guerre mondiale. Il entre aux Lignes Aériennes Latécoère comme mécanicien en 1919 puis, comme tous les futurs pilotes embauchés par la maison, après avoir fait ses gammes dans le cambouis et les moteurs à dégrouter, accède au statut



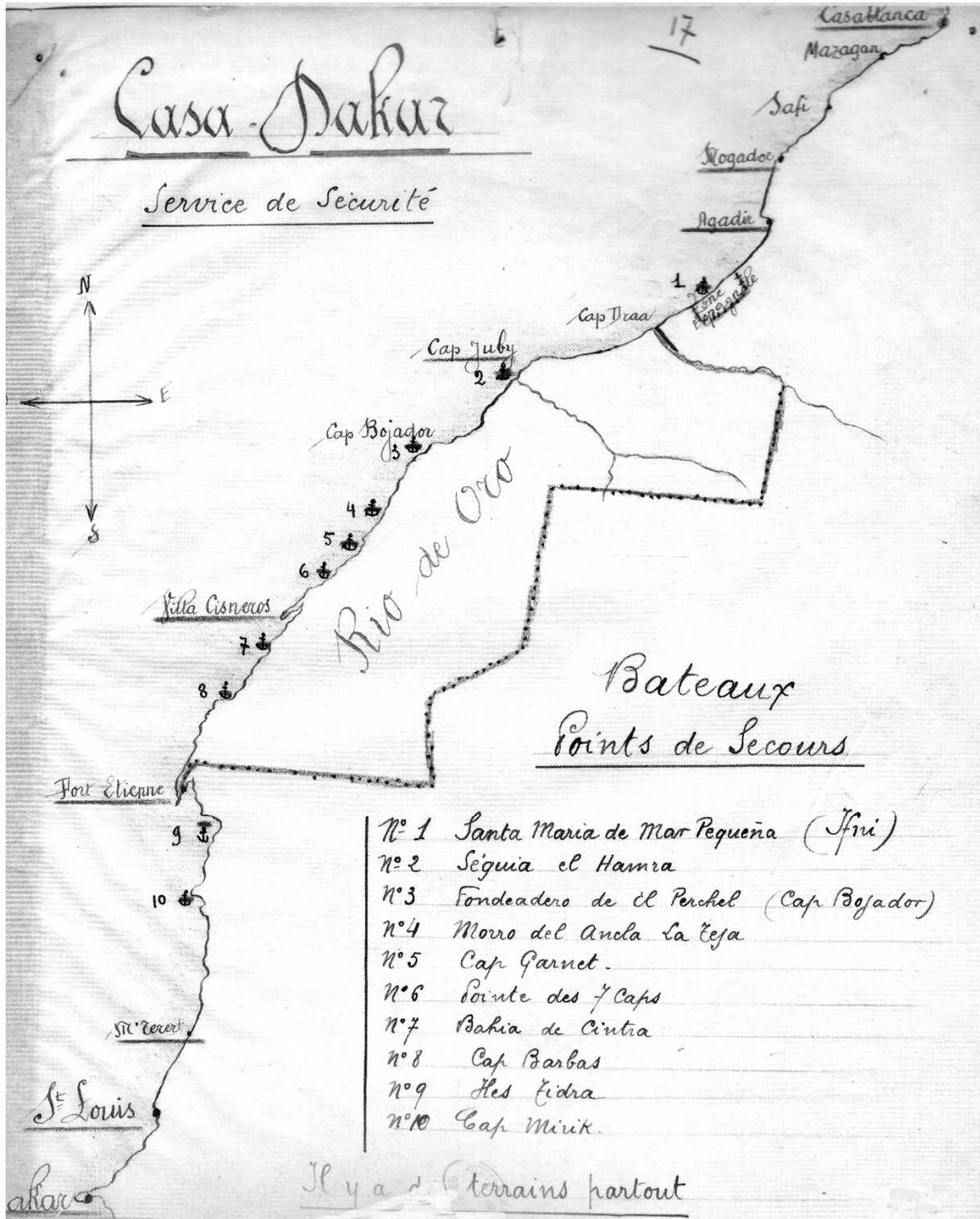
de pilote de la Ligne sur le tronçon Toulouse – Malaga – Casablanca (Rabat) en 1921. Probable passage dans l'armée de l'air française car Doerflinger le cite comme un de ses élèves à Istres ? Bien que de tempérament calme voire effacé, il va avoir une destinée de pilote tout à fait exceptionnelle. Le projet de P. G. Latécoère est de tisser sa toile des liaisons aériennes et de faire de Casablanca le hub pour de nombreuses destinations (Oran et Alger pour relier l'Algérie alors française à la métropole, les Iles Canaries en territoire espagnol à leur métropole et Dakar, capitale de l'AOF à Paris).

En début d'année 1923, *Roig* explore la côte du Rio de Oro espagnol - entre le Maroc et la Mauritanie - avec la goélette *Frasquita* qui avait appartenu à un illuminé français se présentant comme le roi du Sahara... Il fait escale dans les deux fortins hispaniques qu'il a retenu comme de possibles escales vers Dakar : **Cap Jubjy** (Tarfaya), misérable comptoir hispanique qui fait le commerce des peaux de chèvres et des plumes d'autruches proposées par les tribus maures locales puis **Villa Cisneros** (Dakhla), bourgade au milieu de nulle part mais bénéficiant d'un simulacre de port. Il poursuit sa route par **Port Etienne** (Nouadhibou) avec son port bien protégé puis **M'Terrert** (Nouakchott) où l'on ne peut débarquer qu'en chaloupe, en Mauritanie Française, avant d'arriver à **Saint Louis du Sénégal** puis **Dakar**, la capitale du Sénégal. Il met en place dans ces lieux perdus du matériel de réparation de première urgence et des bidons d'essence.

Le 3 mai 1923, la météo est exécrable sur le terrain de Casablanca - Camp Cazes mais c'est la date que Roig a retenu pour l'exploration de la première liaison aérienne Casablanca – Dakar. Trois Breguet 14 soigneusement révisés viennent d'arriver de Toulouse – Montaudran.



Toute la nuit, le vent a soufflé en tempête obligeant les mécanos à changer les avions de place pour éviter les tôles arrachées qui tourbillonnent dans les rafales comme des oiseaux mortels mais, à 2 heures du matin, les 3 machines sont prêtes pour l'aventure. Les pilotes *Delrieu* et *Cueille* emportent avec eux, pour cette aventure historique, le capitaine Roig qui n'est pas pilote mais chef du projet, le journaliste Georges Louis, fine plume de la presse marocaine et deux mécaniciens-navigant, Lefroit et Bonnard. **Victor Hamm**, le troisième pilote, navigue seul, la machine chargée jusqu'à la gueule de matériel mécanique d'entretien, de vivres nécessaires à l'expédition et de pièces détachées indispensables à cette aventure.



Décollage de nuit car la journée est longue et que plus on commence tôt, plus on a de chances de réaliser un tel programme. Bien vite, Roig qui a décollé le premier ne repère plus les flammes des pots d'échappement des autres avions et doit enflammer des fusées de signalisation pour rattrouper son escadrille. Mais ils se perdent à nouveau de vue au milieu des nuages venus de la mer et qui commencent à se dessiner en ombres chinoises dans le lever du jour. Ils ne se retrouvent qu'au travers de Mogador (Essaouira) puis à l'escale d'Agadir. Arrivée à 08 h 00 après un vol de 04 h 47 pour 470 Km de ce premier tronçon de la première branche. Les pilotes sont exténués par ce trajet fatiguant qui les a épuisés autant physiquement que nerveusement mais les pleins des machines sont immédiatement faits. Le temps presse. L'un d'eux refuse de poursuivre la mission car ce serait « aller vers la mort ». Roig sort son pistolet d'ordonnance et menace son vieil ami de lui brûler la cervelle s'il ne reprend pas sa place.

Avec des gestes médullaires, celui-ci démarre aussitôt et prend si vite son envol qu'il en oublie son passager mécanicien ! Une autre source signale que l'un des mécanicien-embarqué a été blessé par une hélice à l'escale d'Agadir. S'agissait-il donc d'un oubli ou d'une impossibilité d'emport d'origine sanitaire ?

Il est 11 h. La seconde étape de la journée va les mener à Cap Juby (Tarfaya) à 450 Km et sera couverte en 03 h 48 grâce à une classique composante de vent dans le dos à cette époque de l'année. A l'arrivée, Roig se rend compte qu'il manque un avion alors qu'ils volaient de concert jusqu'à il y a peu. C'est celui de Hamm. Victime d'un dysfonctionnement de son carburateur puis d'une panne d'essence, il s'est posé sur une plage à quelques Km au nord de Cap Juby. Le soleil est encore haut, alors le plein des machines est vite refait avec les bidons prépositionnés et confiés à la garde des espagnols du fortin. Les deux Breguet remontent la côte à la recherche de leur ami qu'ils retrouvent bientôt. Celui-ci est loin d'avoir perdu le moral. En attendant les secours, il casse la croûte à l'ombre des ailes de l'avion et a déjà entamé un jambon tout en profitant d'un paysage superbe d'une longue plage déserte qui borde l'Océan.

Le second jour est également divisé en 2 étapes.

- Cap Juby – Villa Cisneros (Dakhla) soit 610 Km en 04 h 35. Le vent du nord est toujours bien établi et a même forcé ce qui n'empêche pas un brouillard sournois dû à la confluence de l'air froid de la mer et de l'air chaud du désert à l'approche de Villa Cisneros. L'une des machines dépasse le terrain sans le voir et il faut aller la rechercher pour la ramener à bon port et faire les pleins.
- Villa Cisneros – Port Etienne (Nouadhibou) ne réserve pas de surprise et les 390 Km sont parcourus en 03 h 28. La Mauritanie est alors colonie française et nos héros sont accueillis chaleureusement par les autorités administratives de l'AOF peu habituées à ce genre d'animation.

Le troisième jour comporte également deux demi-étapes.

- Port Etienne – Saint Louis du Sénégal est un long tronçon de 590 Km à parcourir en suivant le trait de côte (mer infestée de requins !). Il faut d'abord remonter vers le nord pour contourner la *Baie du Lévrier* pour gagner ensuite le *Ban d'Argun* qui n'est pas encore la réserve naturelle d'aujourd'hui avec sa zone de survol interdite de la surface à 3 300 pieds...

Une fois passé le *Cap Timris*, c'est le long *Ban d'Angel* avec son littoral rectiligne ourlé d'écumes argentées qui sert de fil d'Ariane. Temps de vol : 04 h 38.

- Saint Louis du Sénégal – Dakar est le tronçon le plus court du trajet avec 210 Km qui seront parcourus en 01 h 22. On quitte le Sahara pour entrer en Afrique Tropicale et les vents changent pour venir de la mer. Le désert minéral aux complexes nuances d’ocre et de rouge fait place à un Sahel-Vert sillonné des bras morts du fleuve Sénégal. Pour les 160 Cv de chaque Breguet, ça commence à sentir un peu l’écurie. Nos héros sont fêtés à *Dakar – Ouakkam* pour cette prouesse qui montre que le trajet postal Toulouse – Dakar n’est plus une chimère.

*V. Hamm à droite sur ce cliché pris à Casablanca-Camp Cazes, au retour de l’exploit*



Deux ans plus tard, le premier juin 1925, c’est le temps de 2 voyages aller-retour chaque semaine car il aura fallu renégocier le transit par le Rio de Oro avec les nouvelles autorités espagnoles. En effet, la situation politique de l’Espagne a provoqué l’arrivée au pouvoir du nationaliste Primo de Rivera beaucoup plus favorable à une liaison aérienne allemande au départ de la Péninsule Ibérique à destination de l’Amérique du Sud qu’au projet Latécoère maintenant testé.

En 1925, année de son mariage, Hamm est envoyé par bateau à Rio de Janeiro pour explorer le littoral jusqu’à Natal. La grande idée de P. G. Latécoère est de poursuivre le maillage de sa ligne vers les pays de l’Amérique du Sud où réside une importante population émigrée d’origine européenne demandeuse d’un courrier postal plus rapide que par paquebots. En attendant la mise au point d’avions transatlantiques, il va donc préparer les escales sur la côte atlantique américaine. Le trajet le plus court pour rejoindre l’Afrique à l’Amérique du sud c’est Dakar (ou Saint Louis du Sénégal) – Natal, alors il faut des défricheurs compétents pour créer des aérodromes sur le trajet vers Rio.



*Hamm et le prince Murat en Amérique du sud*

Avec le pilote Vachet, 3 Breguet 14 T et 3 mécaniciens, Gauthier, Estival et Chevalier (rejoins par le capitaine Lefay ?), ils constituent la seconde équipe, l’équipe « technique » de Latécoère envoyée en Amérique du Sud pour repérages tandis que la première équipe, l’équipe « diplomatique », emmenée par le prince Murat qui les a précédés de quelques mois, est en

charge de nouer des relations avec les autorités pour obtenir des droits de trafic vers le Brésil, l'Uruguay et l'Argentine.

L'équipe des défricheurs qui a débarqué à Rio de Janeiro le 10 octobre 1924 y établit son camp de base d'où elle va rayonner vers un tronçon nord (Natal, Recife et Pernambouc) et vers un tronçon sud (Buenos Aires puis Montevideo). Elle n'a à sa disposition 4 Breguet 14 révisés mais âgés de près de 10 ans, un lot de trois moteurs de rechange et quelques mécaniciens avec un outillage de fortune. Il arrive même que la femme d'un des pilotes doive recoudre la toile déchirée des ailes pour que leur mari puisse continuer le vol !

Le 14 janvier 1925, Hamm (F- AGBV) décolle avec sa machine en direction de Buenos Aires, vers le sud, via Sao Paulo puis Florianopolis - par la côte, suivant les consignes de sécurité qui ont toujours régies les vols Latécoère - et son passager le mécanicien Gaston Chevalier en compagnie des deux autres appareils de Vachet (F-AGBX) et ses passagers Joseph Roig et le mécanicien Noël Gauthier et Lefay (F-AECT) et son passager le mécanicien Paul Estival. L'aventure ne va pas ressembler à un long survol tranquille de la bande littorale. Avant de prendre un premier cap sur Sao Paulo, les trois mousquetaires souhaitent rendre un hommage à l'équipage portugais Sacadura Cabral et Gago Coutinho qui ont réussi la première traversée de l'Atlantique sud de Lisbonne à Rio trois ans auparavant. Ils jettent donc une couronne de fleurs,



principalement en mémoire de Cabral qui vient de trouver la mort sur les côtes de France. A Sao Paulo, ils renouvellent le devoir de mémoire en envoyant dans la baie une banderole faite de toile d'avion où sont inscrits des mots de respect et de souvenirs au pionnier de l'aviation à Alberto Santos Dumont. En 1928, atteint de sclérose en plaques, l'aviateur retourne dans son pays natal où il est acclamé comme un héros, et participe encore à quelques meetings. Mais en 1932, la vision des avions bombardant la population lors de la révolution constitutionnaliste le démoralise. Il finira par se suicider dans une chambre du Grand hôtel de Guarujá le 23 juillet 1932. (Photo : Gago Coutinho)

Pour rattraper le retard, l'escadrille brûle l'étape de Curitiba et se pose à Florianopolis à 13 h 15 pour refaire les pleins. En approche de Porto Alegre, le moteur de Vachet tombe en panne suite à une fuite d'eau du radiateur et l'oblige à se poser en catastrophe sur une étendue sablonneuse « mal pavée » au sud du village de Torres. Quelques instants plus tard, Hamm casse son train à l'atterrissage en passant sur une tranchée fraîchement rebouchée à l'escale de Porto Alegre et son avion se met en pylône. Une pièce de moteur est à changer mais il faut la faire venir de Toulouse ! Finalement la machine ne sera réparée que deux ans plus tard ! Seuls Vachet et Lefay (ainsi que Roig en passager) peuvent continuer le voyage une fois les réparations effectuées. A son grand désespoir, Hamm doit abandonner le raid. Les deux autres machines continuent l'aventure et se posent à Montevideo à 14 H 40.

Hamm rejoint Rio par bateau pour attendre le retour de l'expédition de ce tronçon sud. L'accueil de l'expédition à Buenos Aires (terrain de Pacheco) est plus que glacial car le major responsable du terrain est, à l'image de la majorité de l'armée argentine de l'époque, très germanophile et donc francophobe. La petite escadrille reprend donc l'air pour se réfugier sur un terrain d'aéroclub voisin sous la protection du célèbre pilote *Almonacid*. Celui-ci a été capitaine de l'armée française durant la Grande Guerre et a participé, entre autres, au bombardement de l'usine chimique de Dornach laquelle aurait produit des gaz asphyxiant pour l'armée allemande.

Il fait sien l'affront fait à ses amis pilotes français et demande réparation au major argentin : ce sera un duel au sabre. Touché à l'arcade sourcilière, celui-ci est aveuglé par son sang et ne peut poursuivre le combat. L'injure est lavée à la mode sud-américaine...

La mission est un succès et cette même année, l'exploration se poursuit sur le tronçon nord vers Natal et Pernambouc. Elle durera 6 mois car rendue difficile par les innombrables pannes des avions à bout de souffle. Paul Vachet et Roig décollent de Rio le 5 février 1925 mais leur appareil capote à Amaralina dans un sable trop mou. Le 6 mars, Hamm et Vachet reprennent la route du nord avec Roig et leurs mécaniciens navigants, chacun sur un Breguet 14 à destination du terrain de Camassary mais, retardés par des vents de face, Vachet parvient à trouver la piste tandis que Hamm doit se poser sur une plage marécageuse. Le jour suivant, les deux appareils prennent l'air en direction de Recife en longeant le littoral. Hamm n'atteindra jamais le terrain de Ecanta Moça car une sournoise panne de pompe à essence l'oblige à se poser en urgence sur la plage de Boa Viagem et à percuter un récif caché sous l'eau. L'avion est détruit et les passagers sauvés in extremis par des pêcheurs voisins. Dans les mois qui suivent ce sera le repérage d'autres sites d'atterrissages possibles sur les plages ou près des villes le long d'une côte particulièrement inhospitalière, ils transporteront même un peu de courrier local car la liaison aérienne Dakar-Natal n'est encore qu'un vague projet et que les tractations pour la concession pour le transport du courrier brésilien n'aboutissent pas...

En 1927, V. Hamm est nommé pilote-chef d'aéroplice à Porto Alegre alors que les avions et l'exploitation de **Lignes Aériennes Latécoère** est vendue à Bouilloux Laffont et devient l'**Aéropostale**. Sa femme le rejoint le mois suivant et ils resteront en poste 3 ans, partageant une vie trépidante au service du courrier entre Brésil et Argentine, au milieu d'une population vivant dans les successions de révolutions, de prises d'otages (déjà) et dans les prémices de la guerre du Chacos entre la Bolivie et le Paraguay tout proches (1933) lors de laquelle un Aviatik B I sera le fer de lance de l'une des armées de l'air... Il semble que cette période soit difficile pour le quotidien éreintant d'un pionnier de l'aviation un peu amer et démotivé de se sentir « mis au placard ». Didier Daurat surveille son personnel de loin mais il détecte rapidement un manque de motivation chez Hamm qui semble fatigué et désabusé puisqu'il note dans ses appréciations (1929-1930) concernant les chefs d'aéroplice d'Amérique du Sud : « Assez bon chef d'aéroplice, peut être un peu trop intéressé, ne pouvant plus faire d'étapes régulières ».

Le 20 mars 1929, dans une lettre qu'il adresse depuis son poste de Porto Alegre, à l'occasion de son renouvellement de cotisation à l'Association des Professionnels de la Navigation Aérienne (APNA), Hamm envoie des photos de la première navigation africaine sur le tronçon Casablanca – Dakar et d'autres sur l'exploration des tronçons d'Amérique du sud qu'il a en charge d'explorer et d'animer. Il explique que son carnet de vol comptabilise 4 730 heures de vol dont 2 720 à la Compagnie Latécoère et rappelle qu'à ce jour il n'a reçu aucune récompense pourtant méritée pour 8 ans de loyaux services, sans interruptions, à la compagnie Latécoère puis à l'Aéropostale. Il a dû se produire un événement inconnu dans son histoire au service de la Ligne puisque, dans le livre autobiographique de Doerflinger, son nom n'est pas cité dans la liste des dédicaces aux pilotes Latécoère – l'Aéropostale – Air France décédés en service.

En 1930, le discret couple Hamm rentre en France pour un congé bien mérité de 4 mois. En fin de 1931, Victor Hamm reprend le chemin du Brésil et sa femme part le retrouver quelques mois plus tard début 1932. Au cours d'un long voyage en paquebot, elle est convoquée par un capitaine embarrassé qui lui annonce le décès de son mari. Le Laté 28 qu'il pilotait a été englouti dans les flots de l'Atlantique avec le copilote Pierre Barbier et le radio Georges Courgeyre, au départ de Montevideo, capitale de l'Uruguay : précisément au large du phare de Chuy, près de

Rio Grande de Sul au Brésil. C'était le 27 février 1932. La majorité des publications sur les Lignes Latécoère et l'Aéropostale ont oublié Victor Hamm et ses fantastiques exploits durant 10 années intenses au service de son courrier. Aucun récit retrouvé de son naufrage. Le 28 mars 1931, la Compagnie Aéropostale a fait faillite et ne sera reprise par la nouvelle entité, Air France qu'en 1933.

**Le Mulhousien Achille Enderlin** (1893-1927) – ce francophile - que certains documents nomment Camille Enderlin (?) - naît dans l'Alsace Prussienne de parents sundgauviens et fait son apprentissage en tant que mécanicien dans la Société Mécanique Alsacienne puis chez *Automobil und Aviatik à Mulhouse*. Il est ensuite embauché dans l'usine aéronautique Gustav Otto à Munich puis gagne l'entreprise LVG en 1913. A la déclaration de guerre, il est incorporé de force dans un régiment d'aviation à Fribourg mais réussit à se faire embaucher comme soudeur dans l'usine Aviatik repliée sur le même terrain, entreprise dont il sera renvoyé en 1915 au motif de germanophobie. Il devient ensuite élève-pilote chez Rumpler puis instructeur militaire à Poznan et à Schwerin. On ne lui retrouve pas d'affectation militaire sur un front bien que Doerflinger parle de lui comme d'un pilote de chasse allemand de la première guerre mondiale ! Né en Alsace, il acquiert, de droit, la nationalité française à la fin de la guerre et Didier Daurat, le gestionnaire des Lignes Aériennes Latécoère, l'engage en mars 1921 comme mécanicien et soudeur-autogène puis, en 1922 comme pilote pour effectuer le tronçon Toulouse - Casablanca. Le 3 mai 1923 on le retrouve sur la liaison Casablanca-Dakar mais il paraît quitter fréquemment **La Ligne** pour des missions de pilote d'essais des nouveaux modèles construits par les ateliers de la SIDAL (Société Industrielle des Avions Latécoère).



Didier Daurat dira de lui : « *Sa virtuosité est exceptionnelle. Je me rappelle qu'un jour, l'arrachement en plein vol de son plan de dérive le contraignit à se poser dans un petit pré au beau milieu des vignobles de Château Yquem. Il réussit un atterrissage impeccable, répara lui-même son quadrimoteur et repartit comme il était venu. « Je n'ai pas touché un seul cep, ils font de trop bons vins ! »* ».

Durant l'hiver 1921 – 1922, il est détaché par Latécoère au Centre Technique et d'Essais en Vol de Villacoublay pour tester le second prototype du **Laté 5** puis du **Laté 6** (prototype détruit par un pilote du centre) et du trimoteur **Laté 15**. Toutes ces machines sont notoirement sous

motorisées et sont des échecs commerciaux. Il devient vite le pilote en charge du programme de développement de l'entreprise. Son camarade de mission, Raoul Roubes raconte qu'à Paris, Enderlin fût victime de discrimination de par son origine alsacienne et qu'un agent du deuxième bureau le jugeant suspect d'être Allemand lui fit saisir ses autorisations de pénétrer sur la base. Il fallut des interventions à un niveau très élevé pour qu'elles lui soient rendues.

En 1922, il est en charge des essais en vol d'un nouveau biplan dessiné par l'ingénieur Moine pour Latécoère, le **Laté 8**. C'est une machine inspirée par le Breguet 14, de type berline avec une cabine placée entre le pilote et le moteur et susceptible d'accueillir 4 à 5 passagers. Les performances ne sont pas au rendez-vous avec un moteur de 300 Cv pour une telle charge embarquée et un rayon d'action très limité. Il aurait été très brièvement utilisé sur le trajet Toulouse-Barcelone avant d'être oublié, bref, c'est un fiasco. Cette même année, l'entreprise Latécoère produit le **Laté XIV** présenté comme un avion postal de type monoplan à ailes hautes et épaisses avec deux longerons métalliques et équipé du moteur du Breguet XIV de type Renault Fe de 300 Cv ou du Lorraine XII D. Il est destiné au transport de courrier et de 6 passagers. IL est testé par Enderlin dès le mois d'octobre mais sans plus de succès que les précédents.

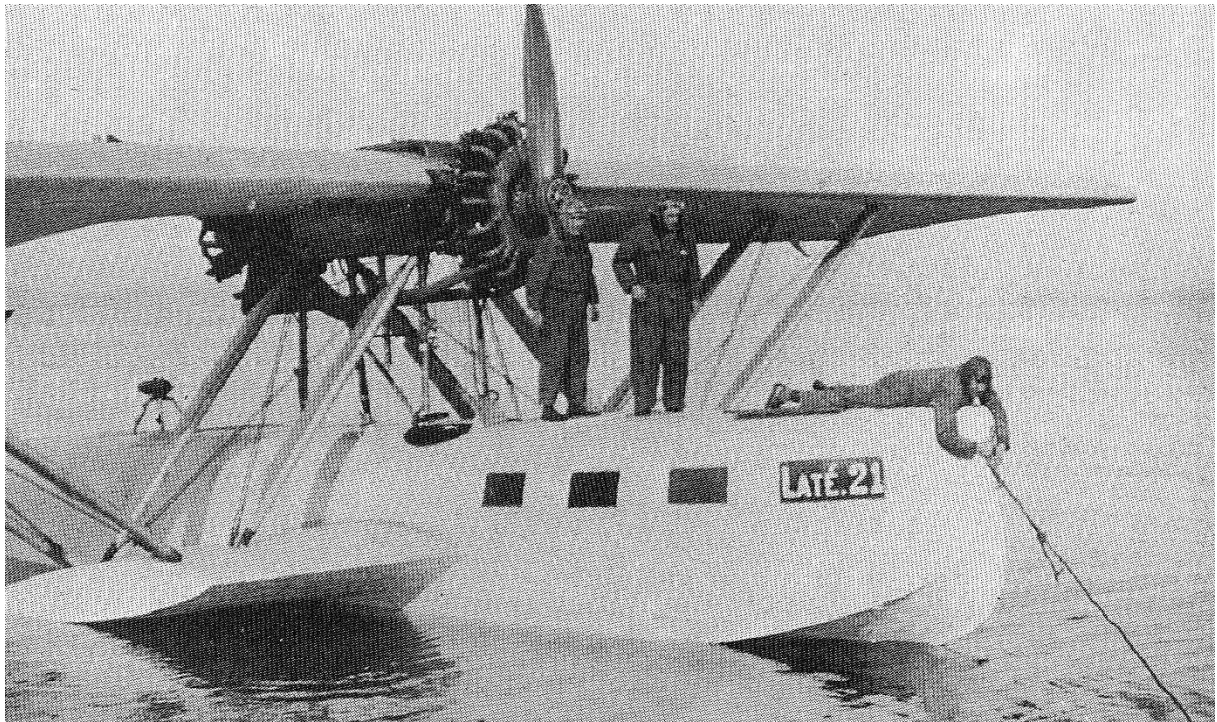
En 1923, la compagnie Latécoère prend le contrôle de l'*Aeromaritima Mallorquina* dans le but de s'assurer une escale aux Baléares dans une liaison France-Algérie. Dans un premier temps, Enderlin se retrouve en charge d'organiser les vols entre Barcelone et Palma avec des **Caudron trimoteurs C 61**. Dès le début du mois de mars il a réalisé des vols entre Palma et Barcelone puis, toujours en mars, il tente une liaison entre Palma et Alger, avec son mécanicien navigant Gauthier et le radio Munar qui se solde par une panne moteur. Devant cet échec car l'objectif est d'ouvrir une ligne rapidement entre la métropole et l'Algérie, en prolongement des lignes venant de Marseille ou de Toulouse, P.G. Latécoère pique une grosse colère. Mais le 16 mai, avec P.G. Latécoère lui-même, venu s'assurer des conditions de vol et de la promotion de cette nouvelle liaison, il réussit une traversée vers Alger avec un hydravion **Lioré et Olivier H 13 A**. Enderlin déconseille ce trajet du fait des caractéristiques très limites des hydravions avec une vitesse maximale de 130 Km/h et d'un plafond de vol ridicule à près de 100 mètres... Malgré cela, la ligne régulière est ouverte le 6 juin. En juillet, la compagnie majorquine disparaît du fait de la non prise en charge par l'Espagne d'une partie du déficit dû au transport postal.

En 1924, Enderlin est en charge des essais en vol du dernier né de l'entreprise, le **Laté 14** qui n'a plus rien à voir avec un Laté XIV... L'aile est alors traitée sur le mode « parasol », fine et profilée avec le pilote situé entre le moteur et la cabine aménagée pour 4 passagers et toujours un moteur Renault Fe de 300 Cv. Distance parcourable : 800 Km. Il sera bientôt réformé pour charge marchande insuffisante... Il testera ensuite le Laté 15 dans sa version hydravion nommée **Laté 15 M** sur des trajets méditerranéens, dans les deux sens. Construit en petit nombre, il sera utilisé régulièrement, en remplacement des LeO 13 sur la ligne Alicante-Oran. Enderlin effectue également les essais du Laté 17 qui n'est autre qu'un Laté 14 modifié par de nombreuses variantes concernant les moteurs. Produit à 22 exemplaires.

En juillet 1925, il découvre la nouvelle production Latécoère sous la forme du **Laté 18** mais celui-ci a tant de problèmes de conception qu'il n'arrive même pas à lui faire quitter le plan d'eau... En 1926, les usines de Montaudran construisent le **Laté 21** fortement inspiré du Wal de Dornier, monoplan à ailes hautes et « nageoires » avec ses deux moteurs en tandem de type Gnôme et Rhône de 420 Cv puis Jupiter de 500 Cv chacun sur la base du Laté 18 avec coque allongée et modifiée. Avec cette machine, Enderlin réalise deux vols aller-retour Marseille-



Alger (le premier a lieu le 11 septembre 1926) mais au troisième, il est contraint de se poser au large de Palma sur panne moteur.



*« Le dessin des nouveaux hydravions Latécoère n'est pas meilleur que celui des avions terrestres. Les Laté 21, 22, 23 et 24 étaient construits pour 1 pilote, 1 radio et 4 passagers. Les trois premiers prototypes (21, 22 et 23) ne furent pas construits en série. Comme toujours, l'usine n'écouit aucune suggestion des pilotes et cela me faisait penser à Tony Fokker, le Hollandais volant. Il était si différent et passait ses journées sur le front avec les hommes de l'escadron Richtoffen. Il volait au plus près des combats pour étudier le comportement de ses machines. Il partageait ses repas avec les officiers et les mécaniciens et était en recherche permanente d'opinions ou de suggestions pouvant s'appliquer à ses machines volantes. (...) Enderlin était le chef pilote de toute la Ligne. Comme moi-même, il avait été pilote de chasse dans l'armée de l'air allemande durant la première guerre mondiale. Il était alsacien, né comme moi à Mulhouse. D'après moi, c'était le plus grand et brillant pilote de son époque. Il avait développé un très haut niveau de pilotage et ne négligeait pas la moindre mesure de précaution. L'un des mécaniciens m'avait confié un jour qu'Enderlin aurait pu faire voler une table de salle à manger en lui greffant des ailes... »*

*Doerflinger in Stepchild Pilot*

A l'automne 1927, Enderlin débute les essais du successeur, le Laté 23 qui n'est autre qu'un 21 dont on a modifié la coque, augmenté la surface alaire de 25 m<sup>2</sup> et monté deux moteurs Farman en tandem dont il a supervisé lui-même le montage et les réglages. La mise au point est longue et les essais réalisés à Marignane objectivent rapidement des soucis de tenue de vol attribués à des ailerons trop petits. Ceux-ci sont agrandis puis modifiés par l'adjonction de volets type « Flettner » dont Enderlin avait observé le mécanisme et apprécié le concept sur le Dornier Wal. La dérive est également redimensionnée. Le 30 décembre 1927, notre pilote mulhousien procède à un vol d'essai qui lui permet d'affiner les commandes mais à l'issue duquel il demande aux mécaniciens d'augmenter encore les surfaces des Flettner.

Consciencieux, il précise alors qu'il prévoit un second vol, le lendemain, avec l'équipage affecté à la machine pour le vol commercial planifié du premier janvier 1928.

Le 31 décembre 1927, l'appareil est mis à l'eau de bon matin et l'équipage embarque à bord. Il est composé d'*Enderlin* pilote d'essai, de *Mercier* pilote, de *Matéi* radio, de *Perret* remplaçant le chef mécanicien et de *Bertin* mécanicien navigant. L'avion décolle pour aller virer au-dessus de Marignane puis revient rapidement, à basse altitude, vers le terrain, ce qui n'était pas prévu.

*« Tout à coup, l'aile droite de l'appareil se désintégra et se replia sur la coque. Les nervures partirent comme si on ouvrait une boîte d'allumettes dans le vent. L'empennage se détacha en entier (je le récupérai ensuite intact sur la voie ferrée avec les haubans et les vis attachées à la coque (...)) Au milieu des débris enchevêtrés, gisaient nos malheureux camarades. Nous ne savions que faire pour les dégager. J'étais en sueur à la suite de notre folle course et le vent était glacial. Nous nous mîmes au travail. Achille, dans sa combinaison bien serrée ne paraissait pas abimé mais il était désarticulé comme une poupée de son. Les autres étaient déchiquetés (...) Je ne retrouvai que la moitié du flettner droit cassée au ras du guignol. L'aileron avait été arraché en entier. Un témoin avait vu avant l'accident un objet brillant dans les rayons du soleil se détacher du côté droit de l'aile, c'était cette moitié de flettner en aluminium.*

*Raoul Roubès*

Une fois « renforcé », le Laté 23 revolera sous le nom de **Laté 32...**

**Joseph Doerflinger** est, lui-aussi, un Mulhousien. Il est né le 24 mai 1898 à proximité de l'aérodrome de Habsheim et se retrouve bien vite orphelin de ses deux parents. Il a 16 ans à la déclaration de guerre et se porte volontaire pour le service aérien de l'armée allemande mais son âge est contraire à ce type d'affectation et il se retrouve mitrailleur dans l'armée de terre. Il va passer 3 ans sur le front russe de Galicie puis ouest à Verdun et au Hartmannswillerkopf. Las de la boue et de l'horreur des tranchées, il obtient, à la fin de 1917, son transfert à l'école de pilotage de Hanovre et fait son premier vol le 7 janvier 1918. Il est breveté pilote le 11 mai.



Il est affecté à l'escadron de von Richthofen avec le grade d'adjudant après un séjour à l'école de chasse de Valenciennes. Là, il dresse un portrait peu flatteur du Baron Rouge : un homme passablement vaniteux « *plus soucieux de l'honneur que lui valaient ses victoires que des victoires elles-mêmes* ». Il vit mal l'état d'esprit qui régnait dans les armées d'alors où, sans diplômes ou titres de noblesse, il ne peut imaginer d'ascension dans la hiérarchie militaire et doit se cantonner à un cercle de sous-officiers, mais son parcours lui aura permis de croiser von Richtoffen, Hermann Goering ou Ernest Udet !

Il est bientôt transféré à la JASTA 64 et ceci jusqu'à l'armistice. Durant sa période de pilote militaire, il a été descendu 2 fois et est crédité de 14 victoires en combat. Après le 11 novembre, il se rend avec son appareil à Metz où un mécanicien de l'escadron Von Richtoffen lui raconte une anecdote historique peu diffusée. Sur le terrain de Frescaty où s'était replié l'escadron de Goering car, entretemps Richthofen a été descendu par un pilote anglais, les mécaniciens-avions de l'armée du Kaiser se sont insurgés contre le frêle pouvoir de la jeune république allemande

et ont optés pour la révolution, influencés en cela par l'esprit qui règne dans l'ensemble d'un Reich défait.

En effet, peut-être faudrait-il réécrire certains chapitres de nos manuels d'histoire français pour donner une place plus grande dans la défaite allemande de 1918 à la contamination de l'état d'esprit des soldats de base de l'armée du Kayser par la révolution bolchévique russe de 1917. C'est presque simultanément que les 2 grands empires européens que sont la Russie et l'Allemagne, dirigés par des monarchies absolues, vont s'effondrer au profit d'idées plus républicaines. A Metz, la troupe des soldats et des mécaniciens se rallie aux révolutionnaires et décide de quitter la ville par camions pour rejoindre les autres forces divergentes. En l'absence de leur chef Goering et d'Udet, en mission d'essai d'une nouvelle machine volante, les officiers-pilotes ne l'entendent pas ainsi et décident de prendre l'air avec leurs avions de guerre pour mitrailler la colonne de rebelles. Ayant eu vent du projet, une poignée d'insurgés parmi les derniers à partir dispose des mitrailleuses aux quatre coins du terrain bloquant tout retour des chasseurs. Les mécaniciens ouvrent alors le feu sur les Fokker D VII à croix de fer et ceux-ci sont alors dans l'obligation de se disperser un peu partout en Allemagne. C'est la fin méconnue et sans panache de l'escadron de von Richthofen !

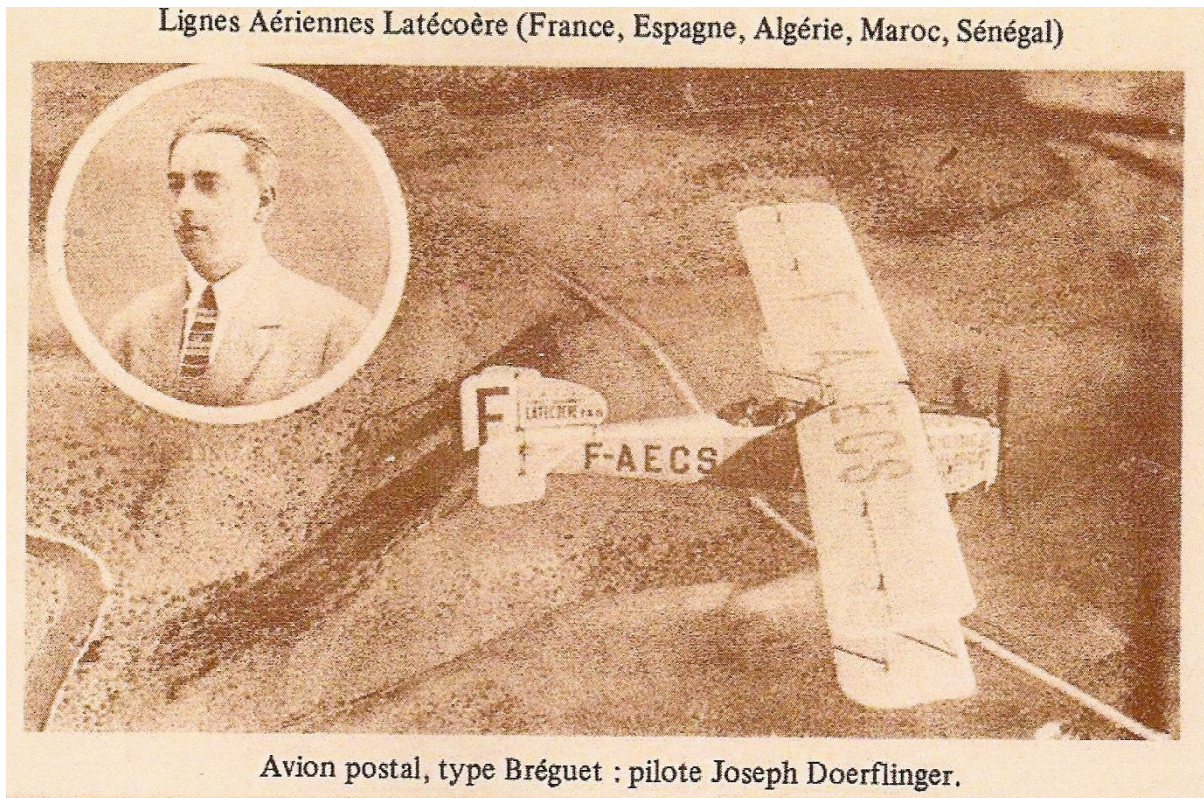
Doerflinger rejoint Mulhouse avec sa machine, se fait démobiliser à Boeblingen, touche sa solde et est expulsé avec mépris par ses officiers repliés, vers l'Alsace en tant que citoyen nouvellement français... Après quelques jours de liesse à Mulhouse, avec ses anciens amis retrouvés, il est confronté à ses perspectives d'avenir comme beaucoup de militaires de l'époque. Il a arrêté ses études qu'il poursuivait en Suisse et ne se sent pas motivé pour les reprendre. La seule chose qu'il sache faire – et qui lui plaît – c'est voler ! L'aviation civile et de transport ne relève alors que du rêve. Il s'engage dans l'aviation militaire française et est affecté à l'école de pilotage d'Istres où il est bientôt nommé instructeur en 1919 (il aura Hamm et Mermoz parmi ses élèves !). En mai 1922, il démissionne de son poste pour intégrer quelques mois plus tard la compagnie Latécoère.

Le premier contact avec Didier Daurat, le directeur d'exploitation des Lignes Aériennes Latécoère, est sans ambiguïté :

- Etes-vous marié ?
- Non Monsieur.
- Très bien, très bien me répond-il avec un enthousiasme inattendu tout en remarquant ma surprise et répond tout simplement : « Les pilotes mariés ont tendance à se faire dorloter ».

Les conditions de travail sont dures et rigoureuses. Discipline pire que militaire, machines peu fiables, pas de radio à bord alors que la technologie était courante sur les machines allemandes, vols de nuit rendus difficiles par l'absence d'éclairage sur les aérodromes. Dans un premier temps, Doerflinger qui n'a pas mentionné son passé d'as de l'armée allemande mais qui se considère comme un peu rebelle, va assurer le service postal sur le tronçon Toulouse-Casablanca et plus précisément l'étape Casablanca – Malaga en 1923. Le respect pour Daurat, ancien as de la guerre 14-18 et qui n'a (au début) aucune idée du palmarès de Doerflinger est tel qu'il dira de lui : « Tout ce que nous faisons, il l'a déjà fait. Tout ce que Daurat nous demande, pourra et sera réalisé. C'était un idéaliste avec un sens fou et inimaginable de la notion du devoir ». Lors ce que je rencontrerai Daurat à l'occasion d'une conférence à Mulhouse au milieu des années soixante, je retrouverai ce même discours et cette même motivation. Du haut de son estrade, il disait : « C'est pourquoi j'ai envoyé Saint Exupéry à Cap Juby » comme si cela allait de soi alors que, dans mon cerveau d'adolescent, c'était tout bonnement inimaginable

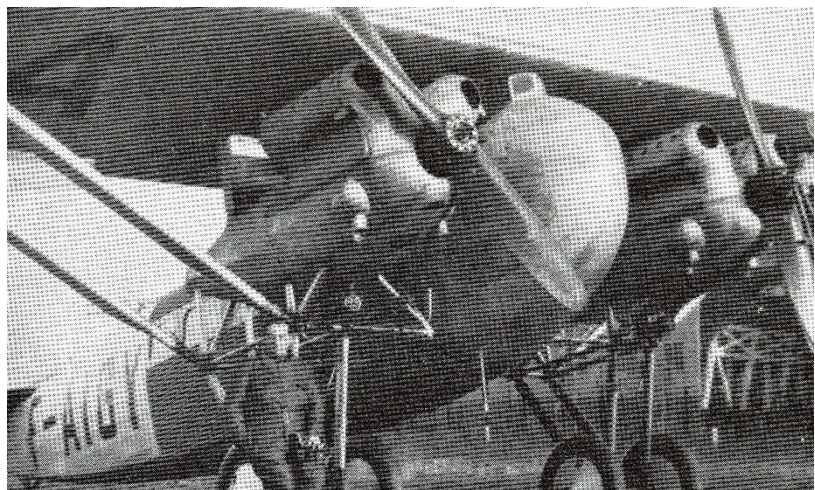
qu'un homme seul ait pu prendre une telle décision à l'égard de celui qui deviendrait – de façon un peu cachée tout de même – le chantre des Lignes Aériennes Latécoère puis de l'Aéropostale.



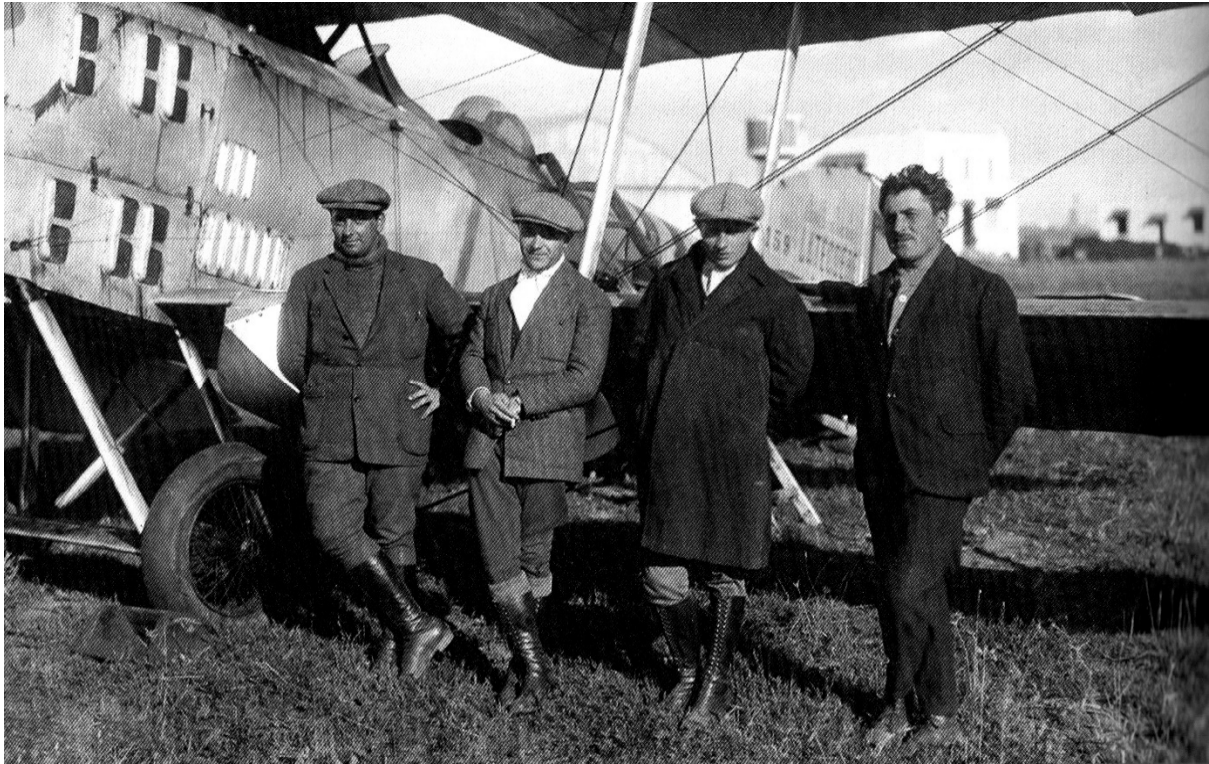
Ce sont des vols difficiles avec des conditions de navigation souvent venteuses et nuageuses durant 4 à 5 heures au-dessus du détroit de Gibraltar. Daurat exige que les horaires prévus soient respectés et ne se préoccupe aucunement des conditions de pluie et de brouillard de la Péninsule Ibérique, de ses reliefs montagneux et de leurs vents terribles. Son premier parcours Toulouse-Casablanca, il ne le fait pas – comme planifié par Daurat en tant que passager - mais comme pilote d'avion-cargo à destination de Barcelone au-dessus de la haute chaîne des Pyrénées.

A partir de 1925 et jusqu'en 1927, il est affecté sur la mythique étape de Casablanca à Dakar où il est fasciné, comme tous les pilotes, par la nature sauvage et minérale du désert et tous les sentiments qu'elle dégage et traumatisé par la cruauté des populations Maures.

Pendant son séjour à Istres, il fait la connaissance de la sœur d'un de ses élèves, Marie Hodapp qui vit à Duppigheim. Il l'épouse le 24 avril 1924 et le couple se fixe à Casablanca. Ils auront sept enfants. On ne sait si leur chemin croise celui de Saint Exupéry nommé chef d'aéroplice à Cap Juby en octobre 1927 –c'est plus que probable – mais en automne de la même année 1927, il est



affecté à la liaison Marseille – Perpignan pour effectuer le transport de courrier européen et de passagers vers la ligne africaine, en Laté 15. Cette machine et un monoplan à aile haute équipée de deux moteurs de 275 Cv aux capacités d’emport bien faibles. (*Doerflinger et un Laté 15*)



*Doerflinger, à gauche, en compagnie de Pivot, Reine et Ville à Casablanca au retour de Dakar*

Le 7 décembre 1927, afin de reconnaître la nouvelle liaison hydravion de Latécoère Alicante – Oran, Daurat demande à Doerflinger d’embarquer comme passager à bord d’un Loire et Olivier H 13 (qu’il appelle Loiret ?). Le pilote Meresse ne semble pas au courant que son passager est un des plus anciens pilotes des LAL avec plus de 7 000 heures de vol mais que c’est la première fois que ce dernier pose les pieds dans un hydravion ! Les conditions de vol vont être spartiates car il va occuper la soute à bagages avec un autre pilote. Cette dernière n’est éclairée que par deux hublots de porte ce qui procure un intense sentiment d’oppression.

*Avec 4 personnes à bord, le décollage est poussif. Si, à Alicante, le temps est beau, il est prévu qu’à l’arrivée il en soit loin d’être identique. Une tempête et de la pluie s’étend sur toute l’Afrique du Nord. Meresse hausse les épaules et poursuit son vol dans l’espoir d’y trouver un trou pour s’y glisser. Rapidement le temps se gâte et ça va de mal en pire. La mer devient démontée et les vagues sont fortes. L’horizon s’assombrit mais la pluie n’a pas encore fait son apparition.*

*Un nouveau message radio tombe : « le pilote qui a décollé d’Oran pour Alicante a dû faire demi-tour. Impossible de passer ». Mais Meresse garde le cap alors que le second pilote Plamont et le radio Le Duff qui ont tous deux servi dans la marine, sont inquiets. Doerflinger ne connaît rien aux conditions de navigation de survol maritime si ce n’est la sensibilité à l’humidité des magnétos et carburateurs mais il n’a aucune autorité sur la conduite du vol. Meresse est le patron.*

*« La tempête se transforme en ouragan. Faites demi-tour, Meresse » conseille un nouveau message radio. Mais celui-ci continue droit devant. Il a encore 60 miles devant lui et se dit que Daurat saura apprécier qu'il soit arrivé à franchir ce cauchemar météorologique que les experts jugent infranchissable. La pluie fait son apparition et d'emblée, il pleut des sceaux, obligeant Meresse à voler de plus en plus bas jusqu'à ce qu'il tutoie les crêtes des plus hautes vagues.*

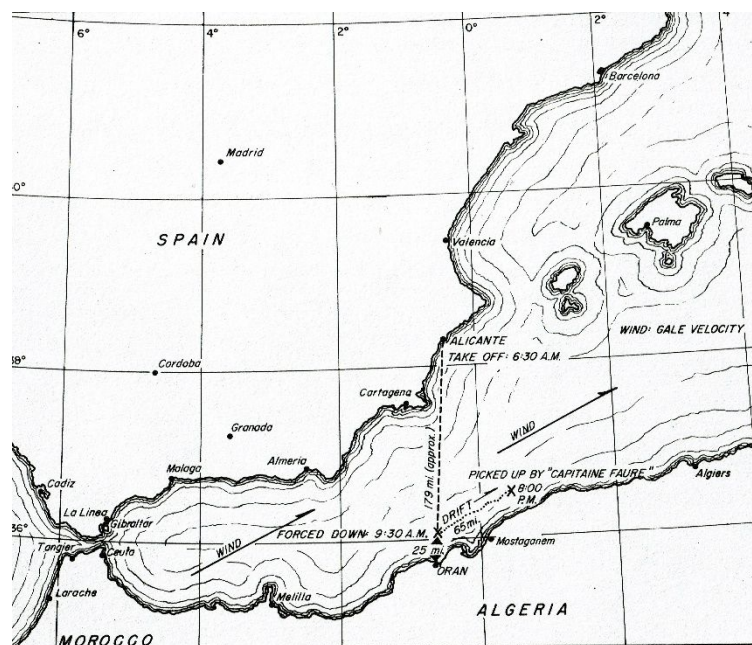
*« C'est alors que survient ce que tout pilote appréhende : l'arrêt simultané des deux moteurs ! Cela survient si bas que Meresse ne peut mettre l'hydravion face au vent. Le choc avec la mer en furie est violent. « Nos hublots de porte sont sous l'eau et les déferlantes passent au-dessus de notre soute à bagages Avec notre avion immergé, je me demande si nous allons remonter ou nous enfoncer dans les profondeurs de la Méditerranée. Pendant de longues minutes, nous sommes secoués en tous sens puis le roulis et le tangage sous-marin s'amointrit et nous avons conscience d'avoir regagné la surface. Ma première pensée est de m'échapper. J'ouvre la trappe supérieure et ai la confirmation que nous sommes à flot. Je grimpe sur l'aile et constate immédiatement que les mats d'entretoise gauches sont rompus et ont disparu. »*

*Meresse sort de son cockpit et s'accroche également à l'aile. Que respirer fait du bien ! Mais une gigantesque vague déferle et nous propulse sur sa crête nous élevant de 8 à 10 mètres puis à redescendre tout autant. A chaque mouvement, nous sentons bien que l'avion coule et la seule question est de savoir si notre esquif en perdition aura suffisamment de capacité de flottaison pour encaisser le choc de la prochaine vague. On monte et on descend, on monte et on descend. Une angoisse à chaque plongée et un espoir à chaque remontée. Je commence à éprouver le mal de mer et mes entrailles se rebellent contre ces chocs violents et répétitifs. Meresse nous intime l'ordre de nous réfugier dans la cabine d'où montent des bruits angoissants à chaque fois que la mer cogne comme sur une coquille de noix. Avec son copilote Plamont, ils sont tous les deux malades.*

*A présent je ne peux que me réjouir de ce que Meresse n'ait pas eu le temps de mettre l'avion au vent : d'ailleurs, l'a-t-il décidé ou a-t-il été happé par une grosse vague ? Un amerrissage dans de telles conditions aurait fait exploser la coque en mille morceaux. L'air de la cabine commence à devenir irrespirable et nauséabond. Je me demande si la vedette de secours de la compagnie, basée à Oran, est en route pour nous secourir car venir à notre recherche en hydravion est impossible. Nous avons décollé d'Alicante à 7 heures du matin et nous nous sommes crashés à 9 heures et demi : si un sous-marin français se portait à notre rencontre, il mettrait au moins 4 à 5 heures. Pourrons-nous tenir tout ce temps ? Meresse est certain qu'on ne tiendra pas mais il estime que nous ne sommes qu'à 25 miles de la côte, c'est-à-dire une distance trop longue pour être tentée par la nage... De toutes façons, il ne sait pas nager...*

*Un vent prodigieux nous enveloppe mais sa direction est mauvaise car il nous pousse vers le cœur profond de la Méditerranée. Avec la mort des moteurs est arrivée la mort de la radio mais comme pour tous ces vols maritimes, nous avons à bord une volière avec deux pigeons voyageurs. Une boîte pour celui destiné à Oran et une autre pour celui d'Alicante. Nous rédigeons nos messages avant de les glisser dans les petits tubes accrochés à l'une de leurs pattes et nous leurs rendons la liberté. Dans un premier temps, ils réalisent de grands cercles au-dessus de l'épave puis reviennent et se posent sur les ailes du Lioré et Olivier. Le temps est vraiment épouvantable, même pour eux ! On les houspille, on les chasse, on leur jette des objets trouvés dans le capharnaüm de la cabine mais rien n'y fait ! Ils savent bien ce qu'ils font !*

Et puis la tempête entre dans une phase encore plus violente que la précédente comme si cela était encore possible. Les vagues se suivent et s'écrasent sur l'avion en perdition créant des criques et des gémissements lamentables au niveau des joints tandis que le vent fou transforme les câbles des haubans en cordes d'un violoncelle lugubre. Tout espoir de sauvetage grâce à l'aide des messages des pigeons est à présent oublié.



Notre ancre flottante est partie en lambeaux avant de disparaître dans les flots. Nous relierons les deux casiers des pigeons et mon pardessus avec un boot et jetons le tout à l'eau. Cela aidera un peu à la stabilité de l'avion en perdition. Au même moment, l'aile inférieure de l'appareil, qui est creuse, commence à se remplir d'eau de mer rendant la machine encore plus lourde. Nous prenons nos couteaux et sortons de la cabine en nous tenant d'une main aux câbles tandis que de l'autre on entaille l'entoilage pour que le poids du liquide ne nous entraîne pas dans les profondeurs. Autour de nous,

les vagues dessinent une danse macabre pendant que nous nous affairons, nous submergeant en hurlant. Les haubans faits de câbles métalliques nous entaillent les doigts jusqu'à l'os et l'eau de mer rend les blessures encore plus douloureuses.

Mais le pire est encore à venir. Le mât de support de l'aile gauche casse et disparaît sans prévenir entraînant une perte totale de la flottabilité du même côté. Nous sommes alors sur le point de chavirer. Seule chose à faire, nous réfugier sur l'aile droite afin de rééquilibrer notre épave. S'ensuit alors une course répétitive entre le bout de l'aile et le fuselage pour maintenir notre « radeau » à l'horizontale. Nous devons être rapides dans nos déplacements et cela devient bien vite difficile. Nous devons sauter de nervures en nervures mais impossible de tenter le moindre déplacement sans nous cramponner aux câbles des haubans !

Constamment, les vagues s'écrasent contre nous et nous sommes en danger permanent d'être projetés en mer. Pas le temps de se reposer, ni même de penser. Garder la position de la machine à flot est la seule chose à faire pour rester en vie. Notre inlassable mouvement de translation sur l'aile est en quelque sorte une bonne chose pour les quatre naufragés car nous n'avons pas le moindre instant pour ruminer, pour se laisser aller à l'abandon ou pour concevoir un plan dangereux. Nous sommes tous occupés ! Mais le temps travaille pour nous et on se met à imaginer que le sous-marin pourrait bien être, maintenant, dans les parages. Aussi occupés que nous le sommes mais stimulés par une angoisse certaine, nos délires commencent à nous jouer des tours. Lorsque nous nous imaginons percevoir la sirène d'un bateau, nous découvrons bien vite qu'il s'agit simplement du chant des câbles des haubans. Ensuite, je suis certain d'avoir entendu le sifflet d'un navire mais je dois me rendre compte que ce n'est que le vent qui joue avec les tuyaux d'échappement du moteur. Je deviens pessimiste, nous combattons la tempête depuis près de 6 heures.

*Je remarque que Meresse est en train de perdre sa sérénité et que son regard fixe l'eau bouillonnante.*

- *Pourquoi attendre, dit-il. Je préfère mourir tout de suite que de souffrir pendant des heures avant de devoir finalement disparaître de toutes façons.*

*Il passe à l'avant de l'avion et se prépare à sauter dans la mer.*

- *Attends, attends, Meresse.*

*Il continue à être hypnotisé par l'eau blanche de l'écume puis, à nouveau, se penche en avant.*

- *Reste avec nous, Meresse, on a besoin de toi !*

*Meresse secoue sa tête.*

- *C'est notre destin, il va bientôt faire nuit et personne ne nous retrouvera. Pourquoi devons nous souffrir puis ensuite mourir ? Terminons-en.*
- *Attends, non, non crions-nous ensemble avec Plamont, son copilote.*

*Celui-ci reste avec lui pour tenter de le raisonner et garder le contact tandis que je regagne la cabine où se trouvent encore deux gilets de sauvetage heureusement encore secs. Lorsque j'en sors, Le Duff est lui-aussi sur le point d'abandonner le combat et de se jeter à l'eau. Nous parvenons à les convaincre d'enfiler les brassières. A ce moment je me demande si Meresse a connaissance de la tradition de mer qui veut que le capitaine soit le dernier à évacuer le navire puis à l'abandonner. Plamont, par contre, fait montre de beaucoup de courage !*

*L'avion pivote un peu et s'enfonce par l'avant comme s'il devait couler tout en tournant sur le flanc à l'arrivée des vagues. Je commande la manœuvre aux deux actifs qui restent pour remettre l'épave dans la bonne position, à chaque coup de houle. Je n'arrive pas à m'enlever de l'esprit la raison affreuse de notre future disparition : l'obstination d'un jeune pilote de 22 ans qui essaie de réaliser quelque chose de tout bonnement impossible pour satisfaire sa propre ambition ! On ne peut pas parler de bravoure car il a négligé toutes les alarmes et que maintenant, il ne lui reste plus qu'à gémir et pleurnicher en attendant la mort. Moi, je ne suis pas prêt à quitter ce monde car la vie est merveilleuse. J'ai une pensée pour les milliers de fois où je me suis sorti d'une voie sans issue. Pourquoi ma chance tournerait-elle aujourd'hui ? Tout cela me redonne courage et espoir en m'insufflant quelques forces malgré ma gorge desséchée, les mauvaises coupures de mes doigts, l'eau glaciale et le vent qui transperce, mon estomac bien vide et mes vêtements trempés. En réalité, je me rends compte que je n'ai, à aucun moment, eu peur de mourir.*

*Nous anticipons les remous de chaque vague, nous courrons d'avant en arrière et du sommet de l'aile jusqu'au fuselage puis retour dans l'espoir du secours d'un sous-marin français que nous ne pouvons qu'espérer. Le tout sous un ciel d'encre. La pénombre est maintenant telle que nous ne pouvons plus distinguer les traits de nos visages. Meresse reprend ses propos gémissants d'en finir en se jetant à l'eau et de clore ainsi son combat. Nous reprenons avec lui nos propos positifs. Alors que j'observe un début de dislocation de nos ailes et me fais la remarque que nous semblons nous enfoncer plus lentement que tout à l'heure, je me dis que la solution du suicide ne va peut-être pas être nécessaire ! Nous sommes bien partis pour nous noyer tous ensemble, de toutes façons... C'est alors que je distingue un flash.*

- *« Lumière ! »*

*Mes compagnons s'immobilisent et fouillent le néant du regard. Mais on ne retrouve pas l'éclat lumineux. C'est probablement un nouvel effet de mon imagination surmenée. Mes amis me reprochent d'avoir fait naître un faux espoir et je me demande si j'ai vraiment fait quelque chose de mal. Notre épave se retrouve une nouvelle fois à la crête d'une vague. A nouveau, je vois un flash.*

- *« Lumière ! »*



*Meresse et Le Duff reprennent mon cri : « lumière ! ». Elle doit bien exister quelque part, cette source lumineuse car on ne peut pas devenir fous tous en même temps. Avec Plamont, nous continuons à stabiliser la carcasse de l'avion tandis que les deux autres se précipitent dans la cabine pour chercher des fusées éclairantes. Merci au ciel de n'avoir pas explosé la coque car fusées et allumettes sont toujours sèches.*

*Les feux observés sont à une distance évaluée à 3 miles. La première fusée s'élève sans exploser, la seconde fait long feu et tombe à l'eau, la troisième éclaire le ciel. Très nettement, nous observons une fusée s'élever du bateau. Ils nous ont vu ! Nous sommes tous dans un état de délire d'allégresse. Toutes les quelques minutes, Meresse et Le Duff tirent une nouvelle fusée pour guider nos sauveteurs tandis que nous continuons toujours, lentement, à sombrer. Maintenant, nous arrivons à distinguer la sombre silhouette du bateau. A environ 500 mètres de notre position, il semble s'arrêter et je m'imagine le mettre à l'eau une chaloupe pour nous secourir. Je suis même sûr de percevoir la chaloupe escalader les vagues puis glisser comme sur un toboggan mais j'ai peur de partager cette information avec mes collègues infortunés de crainte que ce ne soit que le fruit d'un rêve éveillé tellement trop attendu. Mais rien ne se passe. Le bateau semble avoir mis en panne et rien ne se rapproche plus. Je ne distingue aucune chaloupe que j'attendais. Et puis, le bateau s'éloigne de nous et nous prenons conscience pour la première fois que nous sommes en train de dériver rapidement et de nous éloigner de plus en plus. Meresse est désespéré et gémit en disant : « Ils s'en vont. Ils nous ont abandonné ! »*

*Ils ont dû nous perdre de vue. Notre dotation de fusées éclairantes est déjà utilisée mais, dans la cabine, nous disposons encore d'une sorte de lampe à huile. Le Duff s'en va la chercher. La première rafale de vent souffle la flamme ; il essaie une seconde fois sans plus de succès et va continuer ainsi jusqu'à la dernière allumette. Avec l'extinction de cette dernière se profile la fin de nos espoirs. Nos visages sont marqués par une réelle terreur lorsque nous portons nos regards en direction de notre bateau de sauvetage dont les feux deviennent de plus en plus lointains et dansant comme un feu follet à travers la brume.*

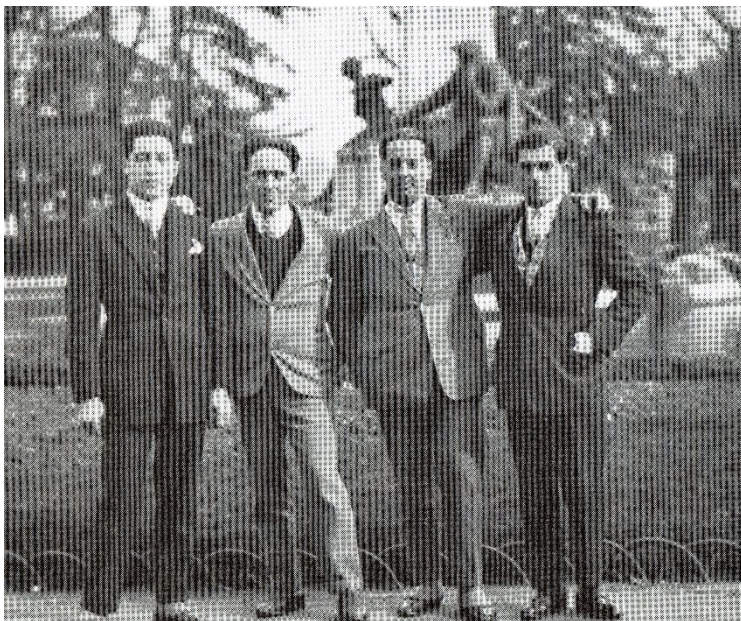
*Les feux de position du bateau, à peine visibles quelques instants plus tôt, redeviennent lumineux. Ils ne nous ont pas abandonné ! Ils reviennent et rapidement. Ils ont juste réalisé une manœuvre de façon à ce que notre route de dérive les mette en travers de leur proue et ils se rapprochent. A présent, le cargo n'est plus qu'à une trentaine de mètres et un phare de recherche est braqué sur notre épave. Je hurle : « Tourne, tourne ! » en craignant que l'étrave ne coupe notre radeau. Malgré la mer démontée, la conduite du bateau est parfaite. A l'instant où la proue nous surplombe, le bateau vire et en moins d'une minute, nous sommes bord à bord. A ce moment précis une pluie de cordes s'abat sur nous et nous nous en emparons avec enthousiasme et précipitation pour les accrocher, le plus nombreux possible, à la coque, aux ailes et au fuselage. Je m'assois complètement exténué. Je lève les yeux et déchiffre le nom du gros bateau : Capitaine Faure. Une voix venue de la passerelle nous intime l'ordre de nous attacher l'un après l'autre, une corde autour de la taille et de nous mettre à l'eau pour être treuillé à bord. La première corde tombe sur mes épaules et Le Duff s'en empare.*

*« Je suis le premier. Je suis le premier » crie-t-il en s'attachant. Il saute à l'eau et est remonté le premier. Puis la corde revient et je dis : vas-y, Meresse. Il n'attend pas une seconde invitation, s'attache et saute à l'eau. A la troisième arrivée de la corde, je dis à Plamont de s'en saisir. Malgré sa tête ensanglantée, il prend le temps de s'asseoir sur le fuselage et de me dire : « Vas-y, Joe, je ne suis pas pressé ! »*

*Je m'attache et je saute mais, à mi-chemin de mon transbordement, mes mains et mes bras se retrouvent vidés de toute force comme si plus aucune énergie n'était disponible pour sauver mon âme au point que je me retrouve pendant, la tête en bas, et avec, en-dessous, la Méditerranée. Je ne peux distinguer que Plamont, assis sur son fuselage et me fixant intensément. C'est les pieds en premier que je suis déposé sur le pont.*

*Un bon bain chaud, une friction de tout mon corps à l'aide d'une solution alcoolique et un verre de rhum vont me requinquer et me donner assez de force pour m'habiller d'un pantalon de lin et d'une veste de cuir offert par nos sauveteurs. Le capitaine Coletti, commandant ce gros bâtiment marchand, nous convie sur le pont pour observer notre hydravion épave, récupérer le courrier, nos affaires personnelles et tout ce qui pouvait être sauvé avant de couper les câbles et d'offrir l'amas de poutrelles de bois et de bandes de toiles déchirées à Neptune.*

*Traduction libre du texte de Doerflinger*



Il nous est possible de rêver à un chapitre manquant de Terre des Hommes de Saint Exupéry comportant ce fantastique exploit. On apprendra plus tard que, du fait de la dérive due aux vents et aux courants marins, la distance entre le point d'amerrissage en urgence et celui du recueil de l'équipage était de 65 miles. Six mois plus tard, lors d'un courrier entre Marseille et Tunis, Meresse était contraint à un nouvel amerrissage forcé, dans des conditions similaires mais avec une mer moins démontée. Cette fois-ci il se jetait volontairement à l'eau et se noyait tandis que le reste de

l'équipage était récupéré quelques heures plus tard. (Photo de l'équipage du Loire et Olivier H 13 quelques jours après leur récupération homérique : Meresse, Le Duff, Doerflinger et Plamont)

Malgré cette première expérience de vol en hydravion, somme toute assez rude, Doerflinger se spécialise alors dans les « hydros » (?) laissant sa place de pilote d'essais des « terrestres » à Elysée Négrin. Sur l'étang de Saint Laurent de la Salanque, il va vite être en charge de tester les nouveaux hydravions de Latécoère. Bien que d'esprit un peu frondeur à l'égard de la gouvernance despotique dans la gestion de la Ligne Aérienne Latécoère devenue l'**Aéropostale** (maintenant dirigée par Bouilloux Laffont) et dans la section recherche et développement de la **SIDAL** (toujours dirigée par P. G. Latécoère), on lui reconnaît une exceptionnelle capacité à gérer ses vols en sécurité. En 1924, il est reconnu - mais nullement honoré - pour un record mondial de 150 000 kilomètres parcourus sans le moindre accident mais son passé de pilote de chasse allemand qui a fini par être découvert, le poursuit et rend les contacts avec la hiérarchie pesants. Début 1928, il se querelle avec Daurat à propos d'un vol avec passagers dans des conditions épouvantables qu'il a refusé de faire.



Il quitte alors Latécoère et s'embarque pour le Nouveau Monde y retrouver une sœur qui l'y a précédé depuis longtemps. A Chicago, il obtient la conversion de ses brevets de pilote civil français et intègre *Universal Airlines*, une compagnie de transport de passagers sur la ligne Chicago-Cleveland. Après une courte tranche de vie comme démonstrateur d'avions de sport, il reprend, en 1931, du service sur la ligne Milwaukee-Grands Rapids dans le Michigan aux commandes d'un Keystone Loening Amphibian

« Air Yacht » avec, parfois plusieurs fois par jour, un long survol aquatique du lac Michigan qui ne peut que lui rappeler les grands espaces minéraux du Sahara. (*Seul accident avec un Loening « Duck » sur panne moteur et n'ayant fait aucun blessé !*)

Une ultime aventure dans le ciel de Norvège à la découverte de vols touristiques au-dessus des fjords va se solder par un accident dramatique et un peu humiliant ! A l'amerrissage la coque de son amphibie heurte des caisses de fromage tombés d'un cargo et qui étaient partiellement immergés sous la surface de l'eau. La machine capote et son pilote s'en tire d'extrême justesse...

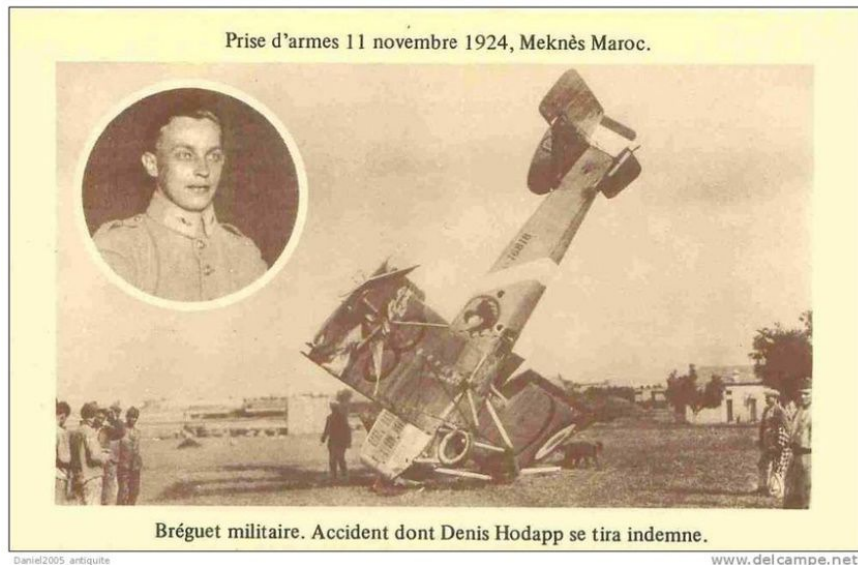
Il termine sa carrière comme instructeur au sol dans une école de pilotage gouvernementale sur le terrain Mitchell à Milwaukee. En 1943, cette dernière est fermée, ses élèves ayant tous rejoint les rangs de l'US AIR FORCE ou de la NAVY. Il a 45 ans. Certaines sources évoquent qu'il aurait été impliqué dans les programmes spatiaux de la NASA mais pas de traces écrites retrouvées...

Il décède à Milwaukee, capitale des Harley Davidson, en octobre 1970 après avoir rédigé ses mémoires publiées sous le titre de « *Stepchild Pilot* » édité en 1959 et non traduit en français.



On ne sait pas grand-chose de **Denis Hodapp** si ce n'est que c'était le jeune frère d'Anne Doerflinger. Il naît à Gerstheim le 20 novembre 1900 puis la famille qui compte 10 enfants (il est le 6<sup>e</sup>) déménage à Duppigheim en 1902. De tempérament sportif et hardi, il s'engage dans l'aviation française et suit les cours de formation initiale de pilote militaire à Istres avec l'instructeur Doerflinger qui deviendra son beau-frère en épousant sa sœur Marie venue lui rendre visite pendant ses classes. Il passe ensuite deux ans à l'escadron de chasse de Strasbourg jusqu'en 1923 où il intègre le 37<sup>e</sup> régiment d'aviation de Casablanca puis est envoyé à Meknès où il va participer à la guerre du Rif.

Il passe ensuite sa licence de pilote d'avions de transport public et est embauché chez Latécoère le 20 janvier 1925. Quelques mois plus tard, le 20 juillet, malgré l'avis défavorable de ses « deux parrains » V. Hamm et J. Doerflinger qui jugent les conditions météorologiques incompatibles avec un premier vol postal, pour un pilote non familiarisé



avec ce type de trajet montagneux, Hodapp décolle de Toulouse sur l'ordre de Daurat avec un passager destination Barcelone. Hamm s'est même proposé de le remplacer mais Daurat, déambulant comme un automate les mains nouées dans son dos, est implacable : « Je ne vois pas de bonnes raisons pour accéder à votre demande ni changer mes ordres. Il me paraît important que nos nouveaux pilotes aient des idées claires de ce que nous attendons d'eux dès

## Alsaciens de l'Aéropostale



Denis Hodapp (à dr.) avec son instructeur Joseph Doerflinger en 1921. DOCUMENT REMIS

Denis Hodapp, enfant de Duppigheim, était avec trois autres Alsaciens -Victor Hamm, Charles Enderlin et Joseph Doerflinger, son instructeur- l'un des pionniers de l'Aéropostale. Bien avant les traversées de l'Atlantique de Jean Mermoz (1930) et Antoine de Saint-Exupéry (1936) et les exploits d'Henri Guillaumet. C'est ce que rappelle une exposition à la

bibliothèque de Duppigheim. On y découvre le parcours militaire et civil de Denis Hodapp (né en 1900 et qui décède à 25 ans dans un accident d'avion), homme qui a pris tous les risques pour participer au développement des services aériens. Mais l'exposition va plus loin et évoque plus généralement l'histoire de l'aéropostale jusqu'à la création d'Air France.

Avec des pièces rares, des maquettes et des panneaux explicatifs fournis par la Société d'Histoire de la Poste et des Télécoms en Alsace et la Société d'Histoire et du Patrimoine de Duppigheim. ■

► A la bibliothèque de Duppigheim : samedis 10 et 17 janvier (14h-18h) et dimanches 11 et 18 janvier (10 h-18 h).

la première mission. Ceci fera de Hodapp un excellent pilote. C'est tout ! » (Photo article DNA 10/01/2015)

Doerflinger va passer avec Denis Hodapp toute la soirée lui expliquant tout ce qu'il savait de cette route et répondant à ses multiples questions. Il l'avertit de se maintenir en dessous du niveau de la brume en lui ordonnant de naviguer le long de la montagne pour atteindre la côte puis de suivre le trajet du survol du littoral plutôt que de vouloir franchir les Pyrénées. Il est présent tôt le matin pour le décollage, observant son passager pas ordinaire, décoré par l'aéro-club de Paris et habitué de la ligne Toulouse-Casablanca.

*« Je décidai de rester sur place jusqu'à son retour. Plus la journée s'écoulait, plus j'étais étreint par de l'angoisse. Il était déjà tard lorsque Daurat me demanda de le rejoindre. Il était à nouveau en train de faire les cent pas en silence ».*

- « Je crois que votre beau-frère a eu un accident. Prenez le train pour Figueras en Espagne puis louez une voiture pour Rosas. C'est tout ! »
- « Que s'est-il passé ? Il est blessé ? »
- « Je ne peux vous donner aucun détail si ce n'est que la police m'a rapporté un accident dans les environs de Rosas ».

« J'étais complètement hébété et une petite voix me disait que c'était pire que ce que j'avais craint. Je me précipitais à la gare et embarquais dans le premier train. Rien n'allait assez vite et les wagons se trainaient. Il m'était impossible de me concentrer, de manger quoi que ce soit et, tout simplement d'attendre. A la gare de Cerbère, il me fallut patienter deux heures pour ma correspondance. Tourner en rond me fit penser à Daurat. Une fois assis dans mon train, il me fallut encore deux nouvelles heures de trajet en territoire espagnol. A l'arrivée, je fis les cent pas sur le quai dans un air tonique servant de cadre au défilé flou du film de ma vie. Je n'étais pas seulement étreint par la peur concernant la sécurité de mon plus proche ami que sa mère m'avait confié comme son gardien et protecteur mais par l'appréhension de la nature de l'accident. Je me demandais si Daurat avait reçu un complément d'informations. Ma nuit fût épouvantable, me faisant perdre toute notion du temps. J'arrivais à Figueras le lendemain vers 6 heures du matin et fût accueilli par Vanier, chef de l'aérodrome de Barcelone.

Daurat l'avait envoyé sur place. Nous nous rendîmes à Rosas où la police nous attendait et de là nous gagnâmes la montagne pour commencer l'ascension. C'était une expédition difficile et nous haletions. J'interrogeais Vanier mais ses réponses étaient incompréhensibles. Je commençais, petit à petit, à me faire à l'idée que Denis avait péri dans l'accident. A 500 mètres d'altitude, à droite d'un pic rocheux, se trouvait l'épave pulvérisée avec son moteur détaché du fuselage et, tout à côté, allongés et sans vie, les corps de Denis et de son passager. Malgré les milliers de cadavres croisés pendant et après la guerre, je faillis défaillir à la vue de celui de Denis. Il n'était presque pas reconnaissable et Vanier me vint en aide. Je réalisais que la mort était quelque chose de très impersonnel lorsqu'elle concerne les autres mais devenait brutalement l'évènement le plus choquant et terrifiant lorsqu'il s'agit d'un ami cher. (...)



Je réalisais maintenant que la présence de son passager, coutumier de ce trajet, avait été la cause essentielle de ce crash car Denis n'avait pas suivi mes conseils concernant la navigation à suivre dans cette région montagneuse et par cette météo dégradée. Denis n'aurait pas dû l'écouter car ce passager connaissait la route à travers la montagne et le trajet dans les vallées au point d'avoir réussi à convaincre Denis de changer la navigation que nous avions

préparée ensemble. Je refusais de faire enterrer le corps à Rosas. Il existait en Espagne, une loi qui interdisait le rapatriement de corps décédés en territoire ibérique avant 5 ans. A cause de cette loi, les deux employés des pompes funèbres vont refuser l'embaumement. L'arrivée du frère du passager décédé – qui était ambassadeur de France en Bulgarie – et d'un de ses cousins va débloquer la situation car ils obtiennent l'autorisation de transférer la dépouille

*vers la France. Vanier passa un message au marquis de Massimi, représentant Latécoère à Madrid, pour obtenir la même dérogation. A la tombée de la nuit, l'autorisation était accordée et les corps étaient préparés pour le transfert. Vanier s'occupa de toutes les formalités et je lui suis très reconnaissant d'avoir été à mes côtés durant ces heures sombres. Je suis sûr de ne pas l'avoir suffisamment remercié pour sa gentillesse. (Photo du crash fatal de Denis Hodapp). (D'après le livre de Doerflinger)*

*Jean Jacques TURLLOT*

