



Argentina Excepcion » Guide de voyage Argentine » L'Aéropostale en Argentine » **Accident de Jean Mermoz dans les Andes**

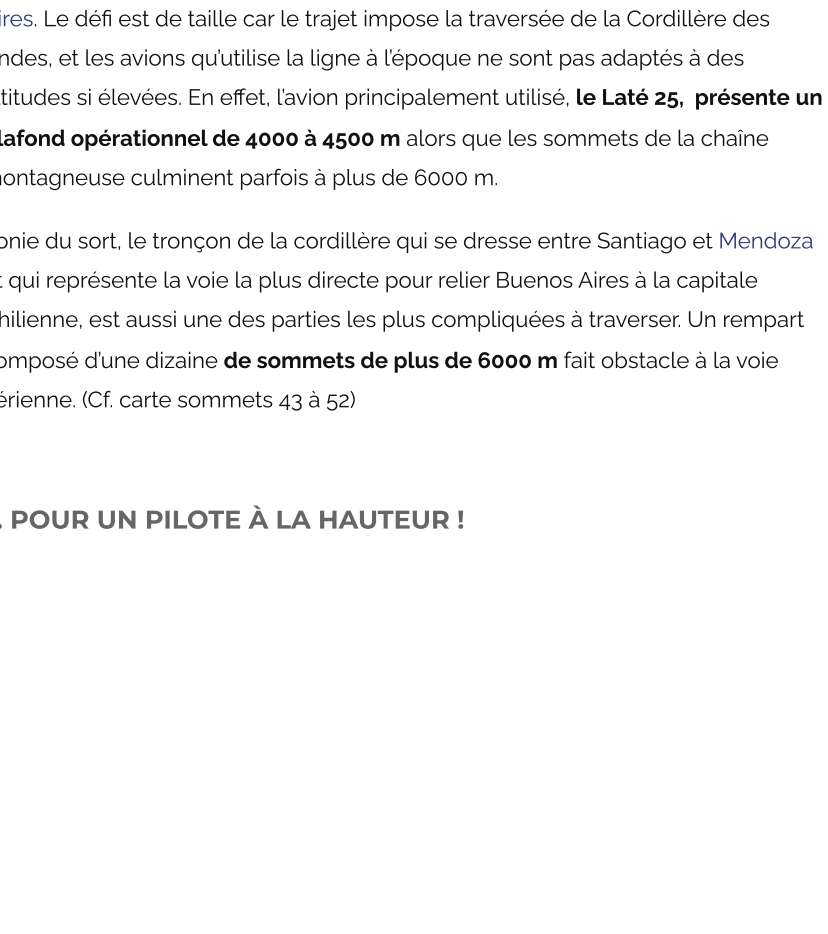
ACCIDENT DE JEAN MERMOZ DANS LES ANDES

L'ACCIDENT DE JEAN MERMOZ

> Revoir le sujet sur L'Aéropostale dans l'émission « Faut pas rêver » spécial Argentine sur France 3 (Voir à 22 min. 30)

Le 9 mars 1929, alors que Jean Mermoz traverse la Cordillère des Andes en direction de l'Argentine, les conditions météorologiques le forcent à atterrir d'urgence sur un plateau à plus de 4 000 m d'altitude. Il restera prisonnier de ce traquenard andin pendant 3 jours et 2 nuits avant de jouer sa dernière carte. Retour sur l'accident et l'exploit de Mermoz !

LA LIGNE BUENOS AIRES – SANTIAGO DU CHILI : UN DÉFI DE TAILLE...



Pour la Compagnie Générale Aéropostale, **l'aventure chilienne commence en 1928**, lorsqu'on lui confie l'acheminement du courrier de Santiago du Chili à Buenos Aires. Le défi est de taille car le trajet impose la traversée de la Cordillère des Andes, et les avions qu'utilise la ligne à l'époque ne sont pas adaptés à des altitudes si élevées. En effet, l'avion principalement utilisé, **le Laté 25**, présente un **plafond opérationnel de 4000 à 4500 m** alors que les sommets de la chaîne montagneuse culminent parfois à plus de 6000 m.

Ironie du sort, le tronçon de la cordillère qui se dresse entre Santiago et Mendoza et qui représente la voie la plus directe pour relier Buenos Aires à la capitale Chilienne, est aussi une des parties les plus compliquées à traverser. Un rempart composé d'une dizaine **de sommets de plus de 6000 m** fait obstacle à la voie aérienne. (Cf. carte sommets 43 à 52)

... POUR UN PILOTE À LA HAUTEUR !

C'est à l'intrépide **Jean Mermoz** que revient la responsabilité périlleuse **d'explorer le terrain et d'établir les routes aériennes** qu'empruntera la future ligne postale. Il effectue la première traversée **le 18 septembre 1928**, à bord d'un Laté 25 F-AIEH et en compagnie de son mécanicien **Alexandre Collenot**.

Pour cette grande première, il suivit sans problème particulier le tracé emprunté par le chemin de fer transandin. Trois jours plus tard, il renouela la traversée dans le sens inverse et atterrit victorieusement à Buenos Aires le 21 septembre. Ce faisant, il prouve une fois de plus la mesure de **son talent et de son courage** au reste de la compagnie.

LA MISSION VAULX

Le 28 février 1929, Mermoz décolle de Buenos Aires pour une nouvelle mission. Dans un premier temps, il doit regagner San Antonio Oeste afin d'embarquer le directeur de la Fédération aéronautique internationale, **Henry de La Vaulx**, à bord de son Laté 25.

Puis, après une seconde escale à Plaza Huincul, dans la province de Neuquén, il doit alors traverser la Cordillère par **une nouvelle route bien plus au sud de Santiago**, à hauteur de la ville chilienne de Concepcion, pour enfin pouvoir regagner la capitale du côté chilien. Alors qu'il est en pleine traversée de la Cordillère, son moteur lui fait défaut en raison d'une panne de carburateur.

Contraint à atterrir d'urgence, il repère rapidement **une plateforme très étroite** située à une altitude de **2800 m et aboutissant sur un précipice**. Faisant preuve d'une adresse remarquable, il parvient à poser l'appareil et à l'arrêter avant le ravin. Avec l'aide de Collenot, ils s'attellent alors à réparer le moteur et une heure plus tard l'équipage atterrit **sain et sauf à Santiago**. Mission accomplie !

L'ACCIDENT

Pour revenir vers Buenos Aires, Mermoz ambitionne **d'explorer une nouvelle route aérienne, mais plus au nord cette fois-ci**. Le 6 mars 1929, il décolle donc vers Copiapó, située à plusieurs centaines de kilomètres au nord de Santiago et y atterrit sans encombre.

Le 9 mars, toujours accompagné de Collenot, il s'élançait à la recherche d'une nouvelle route aérienne entre les cols de Come Caballos et de San Francisco. **Le col le plus accessible qu'il rencontre sur son chemin s'élève à 4500 m** et est situé sur un des pans du Cerro Copiapo, à 50 km de la lagune de Santa Rosa.

Alors que son avion peine à dépasser les 4200 m, **il profite des courants ascendants** à l'abord des parois de la montagne et parvient tout de même à se hisser à l'altitude nécessaire. Cependant **les vents tumultueux le rabattent rapidement de l'autre côté du versant**.

Le moteur de l'avion tourne à plein régime mais est incapable de faire face au vent qui l'attire irrémédiablement vers le sol. Mermoz sait qu'il n'a plus le choix, **il coupe alors les moteurs** et se pose tant bien que mal sur le terrain peu propice qui s'offre à lui : **un plateau enneigé à 4000 m d'altitude**. L'avion est sérieusement endommagé...

3 JOURS ET 2 NUITS PRIS AU PIÈCE

Extrait d'une lettre d'avril 1929 de Mermoz adressée à Vova de Martinoff, Jean Mermoz.

Trois jours et deux nuits à 4000 m d'altitude par 16 à 26 degrés sous zéro, mourants de faim (mon mécanicien ayant oublié les vivres de réserve), réparant notre train d'atterrissage très légèrement affaissé d'un côté et notre empennage un peu arraché sur un rebord de rochers. Conduites d'eau éclatées par le froid. Réparations faites de bon cœur par chattering, des bandes de toile et de tôle maille. Décollage après 3 km de bonds par dessus trois ravins. Plafond de l'appareil maximum 4500 m. Régime plein moteur 1580 tours soit 330 CV. J'avais repéré à l'avance les endroits où je devais toucher les roues pour faire les bonds prévus. Tout s'est bien passé et 1 heure 40 après j'atterrissais à Copiapó, mon point de départ. Trois jours après, je repartis pour Santiago puis, franchissant la Cordillère, je ramenaï l'appareil à son point de départ.

MERMOZ, L'HOMME QUI « ESSAYAIT POUR LES AUTRES » SELON SAINT-EXUPÉRY

Extrait du chapitre II, « Les camarades » Terre des Hommes, Antoine de Saint-Exupéry:

Après le sable, Mermoz affronta la montagne, ces pics qui, dans le vent, lâchent leur écharpe de neige, ce pâlissement des choses avant l'orage, ces remous si durs qui, subis entre deux murailles de rocs, obligent le pilote à une sorte de lutte au couteau. Mermoz s'engageait dans ces combats sans rien connaître de l'adversaire, sans savoir si l'on sort en vie de telles étreintes. Mermoz « essayait » pour les autres.

Enfin, un jour, à force « d'essayer », il se découvrit prisonnier des Andes.

Échoués, à quatre mille mètres d'altitude, sur un plateau aux parois verticales, son mécanicien et lui cherchèrent pendant deux jours à s'évader. Ils étaient pris. Alors, ils jouèrent leur dernière chance, lancèrent l'avion vers le vide, rebondirent durement sur le sol inégal, jusqu'au précipice, où ils coulèrent. L'avion, dans la chute, prit enfin assez de vitesse pour obéir de nouveau aux commandes. Mermoz le redressa face à une crête, toucha la crête, et, l'eau fusant de toutes les tubulures crevées dans la nuit par le gel, déjà en panne après sept minutes de vol, découvrit la plaine chilienne, sous lui, comme une Terre promise.

Le lendemain, il recommença.

RETOUR DU HÉROS ET NAISSANCE DU MYTHE.

Lorsqu'il atterrit le 12 mars 1929 à l'aérodrome de Chamonate aux environs de midi, cela fait déjà trois jours que personne n'a eu la moindre nouvelle de lui. Les aviateurs des forces aériennes chiliennes réunis sur place afin de partir à sa recherche, ne peuvent pas croire à ce miracle. D'expérience, ils savent qu'il est presque **impossible qu'un homme revienne sain et sauf de la Cordillère** après y être resté tant de temps. Pourtant, ce sont bel et bien Jean Mermoz et Alexandre Collenot, méconnaissables, affaiblis par le froid et la faim, qui leur reviennent aux commandes **d'un Laté 25 en piteux état**.

L'exploit est confirmé par une caravane de l'armée chilienne envoyée sur le lieu de l'accident pour récupérer les débris de l'aéronef. **Le mythe de l'« Archange » est né !**

OUVERTURE DE LA LIGNE ET SUCCESSION

Début de la période Atlantique Sud. Après l'exploit, Mermoz multiplie les traversées pour le compte de l'Aéropostale mais cette fois-ci à bord d'un avion mieux adapté aux altitudes de la région, **le fameux Potez 25**.

En compagnie de son successeur, un certain **Henri Guillaumet**, il effectue ses dernières traversées de la Cordillère les **14 et 18 juillet 1929**. Un autre défi de taille appelle ce pilote d'avant-garde, **Valcre l'Atlantique Sud !**

PLUS D'INFO SUR L'ARGENTINE

EXEMPLES DE CIRCUITS



LA PATAGONIE AUSTRALE : USHUAIA ET EL CALAFATE – 1

Comme le vent, la Patagonie usua traverse et vous prête ses couleurs. Ce parcours austral rattie deux régions légendaires d'Argentine : celle de El Calafate et du mythique glacier Perito Moreno, et puis celle d'Ushuaia et de la Terre de Feu. Le bout du monde.

[Voir les détails \[+\]](#)



EL CALAFATE ET TORRES DEL PA

Ce circuit vous emmène à cheval entre les sites de El Calafate et Torres del Patagonie, ses paysages les plus ins actuelle des estancieros.

[Voir les détails \[+\]](#)

CRÉEZ VOTRE VOYAGE SUR MESURE

PARTAGER

Share this...

INSCRIVEZ-VOUS À NOTRE NEWSLETTER !

Recevez nos actualités et nos dernières découvertes

Argentina Excepcion est une agence de voyage locale, spécialiste du séjour sur mesure en Argentine, avec des combinés au Chili, en Bolivie, au Pérou et au Paraguay

✉ info@argentina-excepcion.com

JE M'INSCRIS

Plan du site | Nos circuits | Nous contacter | Conditions générales de vente