

VOYAGE AÉRIEN DU JOURNAL "LE SOIR" du 12 MAI 1928.

Comment est arrivé l'accident à l'ARMATION de la PITIÉ. L'héroïsme inouï du pilote DELAUNAY - 10 minutes d'angoisse Le mécanicien Marsaud - Continuation du raid



Nous donnons ici la narration complète du déplorable accident de l'Armation de la Pitié dans lequel faillit périr de façon tragique l'équipage du Laté 26. C'est l'épisode le plus émouvant du sensationnel reportage du journal "Le Soir". Ce récit, dû à notre compagnon Manuel Bernardino (4), traduit nettement ces instants d'angoisse qu'ils passèrent sur la belle (NDLR: baie, côte?) de la Province de Sainte-Catherine, les braves voyageurs du puissant appareil, sauvés grâce au courage et au calme du pilote.

*(Cette chronique fut écrite à BUENOS-AIRES, sous l'impression de la scène douloureuse. Passant par cette capitale pendant le raid, je l'ai remise au reporter du "Soir" pour que ses lecteurs puissent en connaître les détails les premiers.)
(De notre envoyé spécial par voie aérienne.)*

Je suis enfin en Argentine où, après avoir reçu les collègues de la presse locale, avides de savoir les détails de l'accident auquel j'étais mêlé, je me suis recueilli à l'hôtel où j'ai rédigé ces lignes. Je suis fatigué mais je conserve encore tout mon enthousiasme pour le raid que j'ai entrepris. Les lecteurs du "Soir" vont connaître les détails du sinistre qui démontrent le courage héroïque de DELAUNAY, pilote du Laté 26 incendié et le motif de la grande exaltation populaire à FLORIANOPOLIS, où il est hospitalisé dans une chambre spéciale.

Ce pilote français, qui figurait dans le cadre de la Compagnie Générale Aéropostale d'entre ses compagnons le moins connu, a passé d'une heure à l'autre par sa bravoure au premier rang des as de l'aviation mondiale; car, en réalité, ils doivent être rares, ceux dont les cas d'abnégation comme celui démontré par le jeune aéronaute de 25 ans (1), qui possède déjà d'excellents antécédents, ayant figuré parmi les héros du Maroc: rien de tout cela, néanmoins, ne pouvait faire penser à un jugement aussi élevé. Quant à son caractère et à sa bravoure; de son caractère, je dis bien, car, quand ce jeune aviateur s'est ouvert à moi sur son lit de douleur, après avoir réfléchi, il me dit d'un ton jovial et gavroche: « Quelle peur avez-vous eue, Monsieur ! ».

Alors, mettant ma main sur son large front, je lui dis: « Je viens vous remercier de tant d'abnégation. »

Mais alors le malade, durcissant sa physionomie, devant deux journalistes de FLORIANOPOLIS, me dit que je n'avais nullement à le remercier, qu'il avait fait ce qu'il devait faire.

— Pourquoi me serais-je fait pilote ? Un aviateur doit être un brave; c'est ainsi, pour le moins, qu'on nous l'enseigne en FRANCE.

Et il ajouta que, si mon compagnon Antonio Ferreira et moi avions péri dans l'avion qu'il commandait, son pays en eut été très affecté.

— Pour quelle raison? lui demandai-je.

— Parce que, me dit-il, la Compagnie Générale Aéropostale qui a triomphé pendant dix ans en Europe, n'admet parmi ses aviateurs aucun froussard; personne n'y entre sans donner des preuves de ses connaissances professionnelles. À la Compagnie Générale Aéropostale travaillent VACHET, MERMOZ, DOLET ⁽⁵⁾, THOMAS ... et tant d'autres universellement connus, qui font honneur à l'aviation française.

On sent que DELAUNAY, malgré sa jeunesse, possède, à propos de la responsabilité, une idée bien arrêtée et sûre car il est sincère quand il parle. (2)

L'Expectative du Désastre.

Je ne veux pas avoir la prétention de décrire dans les couleurs qu'il faudrait, toute, la brillante épopée tracée par le pilote DELAUNAY; épopée qui doit rester comme une des plus saillantes dans ce siècle d'Aviation.

Le Laté 26, que le jeune aéronaute pilotait, traversait à 7h30 une chaîne de montagnes, à une hauteur de 600 mètres. Nous étions alors à 80 km de FLORIANOPOLIS et déjà on apercevait au loin le pont de HEREILLO LUZ qui relie le continent à l'île où l'on a construit la capitale de Sainte-Catherine.

Précisément au moment où l'avion arrivait au sommet de la montagne, le carburateur fit explosion, les flammes envahirent le poste de DELAUNAY qui dut lutter contre le feu. Le cinématographe FERREIRA et moi, assistions impuissants à cette scène. Quelle scène ! moi, franchement, je ne m'aperçus pas tout de suite du péril; FERREIRA cependant, eut l'intuition du désastre et prenant une médaille de Notre-Dame de Lourdes qu'il portait dans une poche, il se transforma soudain. Cependant, DELAUNAY manœuvrait son avion; il volait en piquant vers la mer avec l'intention de chercher une plage pour atterrir. Il n'y avait en cet endroit aucun point propice.

À ce moment, le LATÉ 26 naviguait à 300m d'altitude avec le moteur fonctionnant. Le pilote aperçut un bois à quelque distance et, coupant le moteur, s'y dirigea. L'appareil descendit vertigineusement, moteur arrêté et n'obéissant pas bien au gouvernail.

DELAUNAY abandonne son poste de pilotage.

À cette hauteur, le mécanicien Marsaud se couchant sur le fuselage, chercha à fermer l'essence, pendant que DELAUNAY sortait de son poste de pilotage. Nous avions l'impression qu'il allait se suicider. « Nous sommes perdus ! » s'écria FERREIRA. Moi cependant, non convaincu du péril, je souriais !

La bravoure du Pilote.

Prenant position en dehors de son poste, DELAUNAY qui avait la chair des mains absolument cuite, resta sur le côté gauche de l'avion, fixé dans l'espace à un support d'aile ⁽³⁾ pour, de temps en temps, mettre la main dans le feu et manœuvrer le volant, imprimant à l'avion une direction sûre, pendant que MARSAUD cherchait à couper l'essence, ce qui me fit croire qu'il aidait à l'atterrissage qui, à la fin, fut tenté et réalisé par le pilote. Dans cette lutte titanique, DELAUNAY est parvenu à gagner le bois, passant au-dessus d'une petite église. Moi, je me sentais déjà ébranlé, mais la présence de ce temple caché dans ce bois me redonna du courage et jamais je n'ai pensé à DIEU avec tant de sincérité.

Atterrissage.

Pendant ce parcours, DELAUNAY remit le moteur en marche deux ou trois fois pour que l'appareil ne tombe pas dans un endroit trop mauvais, parce qu'il en pouvait résulter la mort de tous les occupants.

La jambe droite du pilote qui était dans l'avion se cuisait dans le feu. Lui néanmoins ne sentait pas la douleur, et chaque fois que sa main touchait le volant, il y restait attaché un morceau de chair. Moi de loin je contemplais le tout, m'accrochant aux bords de l'appareil, les jambes ballantes afin de me garantir des chocs. Tout à coup le moteur s'arrêta et MARSAUD après de grands efforts, réussit à couper l'essence. Nous étions tous sauvés. Le feu cependant continuait et l'avion, hélice calée, descendait vertigineusement vers le sol la tête en bas.

Dernière manœuvre.

N'importe quel pilote qui n'aurait eu la sérénité et le désintéressement de DELAUNAY, dans cette situation, ayant les pieds et les mains en plaies à vif, aurait laissé tomber l'avion la tête la première et la catastrophe aurait été inévitable; nous serions tous morts carbonisés.

Le LATÉ 26 allait tomber dans cette position, mais le pilote, malgré l'état de ses mains, réalisa la manœuvre décisive, la dernière. L'appareil piqua du nez à environ 50 mètres du sol; DELAUNAY mit la main au volant, le redressa puis l'abandonna en criant d'une voix de stentor: "Attention". Une seconde après, l'avion touchait le sol en labourant la terre sur son passage. Nous étions tous indemnes, sauf le pilote qui avait été projeté à une certaine distance de l'appareil.

Les Pêcheurs.

Je m'occupai immédiatement de secourir l'aviateur qui se roulait à terre tant ses mains et ses pieds brûlés le faisaient souffrir. MARSAUD, pendant ce temps, allait à l'ambulance de l'avion prendre des médicaments. Mais personne d'entre nous ne connaissait ces drogues et nous n'avons pu amoindrir les souffrances du malheureux pilote. Au bout d'un certain temps, un homme apparut qui courait vers nous; c'était le pêcheur Murigno Geraldo.

— Où sommes nous ? lui demandai-je.

Le pêcheur nous orienta et, s'attristant du sort de DELAUNAY, partit chercher un char à bœufs pour conduire le blessé au bord du canal, assez éloigné du lieu où nous nous trouvions.

— Là, nous dit Murigno, ces messieurs prendront mon canoé et iront à la forteresse ...

Premiers secours.

Je laissai Marsaud et Ferreira près de l'appareil et me transportai dans le canoé jusqu'à la forteresse de Anhato-Miria avec le brave DELAUNAY.

Le pauvre garçon geignait, couché ou appuyé à mon côté, provoquant des exclamations de pitié de la part des rudes marins. De temps en temps, DELAUNAY me demandait:

— Est-ce encore loin, la forteresse ?

Je lui disais non pour le satisfaire.

La forteresse, cependant, était encore loin, et de longues heures nous en séparaient encore même avec l'aide du vent. Enfin, quand nous y arrivâmes; le docteur SA EARP, son commandant, allait sortir avec le canot à pétrole.

— Arrêtez ce canot, dis-je aux marins, nous allons avoir besoin de lui pour mener le blessé à FLORIANOPOLIS.

Et nous descendîmes, les pêcheurs et moi, ainsi que le pauvre DELAUNAY qui ne pouvait marcher. Les marins, sur le quai, restaient stupéfaits. Personne pour nous aider ? Ils s'entre-regardaient et n'agissaient pas; peut-être par discipline. Nous avons fait appeler le commandant et lui avons demandé du secours. Le docteur SA EARP reconnut qu'il était médecin mais ne pratiquait pas et que le médecin et l'infirmier étaient à terre. Toutefois, il s'efforça de soulager l'aviateur; après avoir lavé ses blessures avec de l'acide picrique, il lui fit une piqûre de morphine. DELAUNAY ressentit une amélioration immédiate. Le docteur, très aimable, nous conduisit à FLORIANOPOLIS où, avec son aide, on admit le pilote à l'hôpital.

Dans l'après-midi du même jour, quand les journaux de FLORIANOPOLIS qui m'ont interviewé mirent la population au courant de la bravoure de Delaunay, le Président d'État l'a fait visiter à l'hôpital, et les personnes les plus importantes de la localité firent de même.

DELAUNAY est, avec justice, un héros.

*



*

Signé: Antonio Bernardino

Image: Henri Delaunay, le Pilote-aux-Mains Brûlées, pendant sa convalescence et rééducation.

1.- Henri Delaunay (1904 - 1965)

2.- "possède": dans le texte original: "a" ("a, à" hiatus)

3.- "support d'aile": imprécis; est-ce un hauban, un mât, un câble de triangulation?

4.- NB: Citation de « Manuel » mais signé « Antonio » Bernardino

5.- Gabriel Thomas (1896-1976); Paul Vachet (1897-1964); Jean Mermoz (1901-1936); Dolet: non trouvé sur Wikipedia.org: Liste des pilotes de l'Aéropostale. Peut-être: Pierre Deley (1893-1981)

6.- Recopie et Mise en forme par Christian Jodon, neveu d'Henri; avec ses excuses d'avoir pris de rares libertés avec la ponctuation d'origine; cf les originaux ... Comprendre aussi la difficulté du traducteur (de 1928).