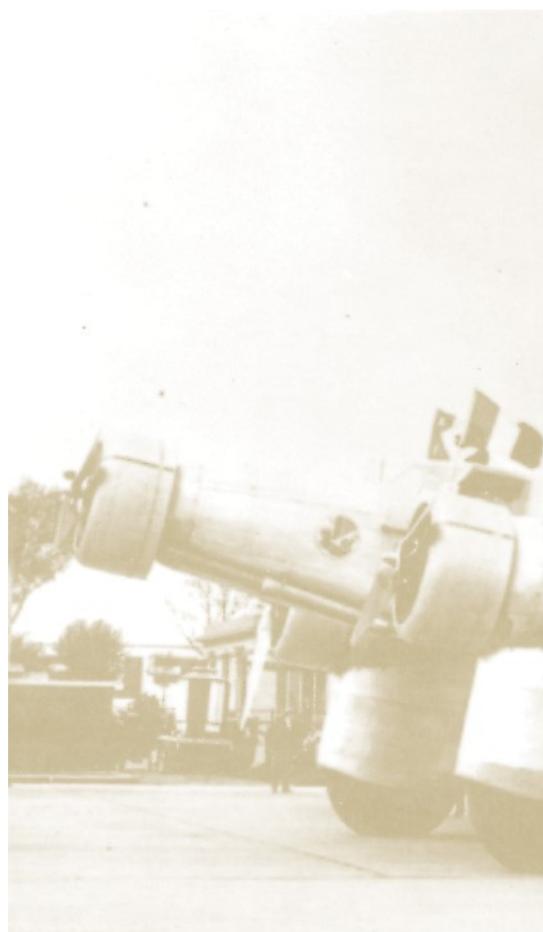


Histoire de l'avion

Émeraude,
trimoteur DEWOITINE 332



Entré à la compagnie AIR France en octobre 1933, le DEVOITINE D 332 prototype vient d'effectuer une tournée de démonstration dans les capitales d'Europe, piloté par Marcel Doret, pilote d'essai.

Maurice Nogues veut essayer le nouvel appareil. Avec Jean Mermoz comme co-pilote, il part faire une inspection de la ligne d'Amérique du Sud, voyage effectué sans incident. Cependant Nogues envisage de faire un voyage en Extrême Orient. Il entend profiter de la mission spéciale qui doit ramener le Gouverneur Général Pasquier.

C'est le 21 décembre 1933 à 8 heures précises que l'avion décolle pour Saïgon. Il devrait relier cette destination en 48 heures et 30 minutes de vol effectif au lieu des 79 heures jusqu'alors nécessaires.

L'équipage : le pilote André Launay, le radio Ferdinand Queyrel et le mécanicien Camille Crampel, tous trois habitués de la ligne d'Extrême Orient.

Quelques incidents ont eu lieu durant le parcours. Le 25 décembre, l'Emeraude est à Athènes. Le soir même Nogues écrit à sa femme une lettre avec des pressentiments. Sa lettre « Je t'écris de l'aérodrome d'Athènes où nos moteurs nous retiennent, nous avons déjà perdu un jour à Rome, mise en route laborieuse, je l'ai piloté de Brindisi à Athènes ». Athènes, Beyrouth, Damas, Karachi, le temps presse, le 28 décembre ils atterrissent à Saïgon soit 7 jours depuis Paris.

La presse relate cette arrivée. Une foule l'accueille le Dewoitine EMERAUDE. A la sortie de l'avion, une jeune femme, derrière elle son mari, Emmanuel Chaumié, puis Maurice Balazuc de la direction d'Air France suivi du patron Nogues. Les applaudissements redoublent lorsque l'as des pilotes apparaît, le sympathique André Launay.

Puis Nogues prend la parole, il rappelle son premier voyage commercial d'Indochine en 1931.

Le Gouverneur Général Pasquier arrive avec ses passagers : Pierre Pasquier Gouverneur Général de l'Indochine, Léon Brusseau Capitaine Officier d'Ordonnance du Gouverneur Pierre Pasquier, Maurice Nogues pionnier de l'aviation, Directeur Général Adjoint chargé de l'exploitation de la Cie AIR

FRANCE, Emmanuel Chaumié Directeur de l'Aviation Civile et son épouse Colette Chaumié, Maurice Balazuc Directeur Technique de la Cie AIR France, Jean-Jacques Larrieu Journaliste, Chargé de Mission.

L'équipage est un équipage d'élite avec André Launay pilote, Camille Crampel mécanicien, Ferdinand Queyrel radiotélégraphiste,

Le 13 janvier 1934 l'EMERAUDE se pose à Damas, l'avion gagne Corfou, puis Brindisi, enfin Marignane. Pour Paris le temps n'est pas au beau fixe, les voyageurs auraient pu gagner Paris par tout autre moyen de locomotion. Mais le Gouverneur est attendu à Paris, une réception solennelle est organisée ! Le champagne est prêt à couler à flots. Le tout Paris sera présent pour saluer le grand homme qui revient de la colonie française.

Départ de Marignane, les derniers bulletins météo sont mauvais. Nogues prévient Chaumié : « Ca ne va pas, brume à Lyon, neige dans le Centre et un vent de plus de 100 km/h au Bourget. « Est-il prudent de partir » demande Chaumié. « Nous pouvons toujours aller jusqu'à Lyon disent les pilotes ! Après nous verrons... ». C'est alors que le premier acte du drame se joue. Sans tenir compte des interrogations de l'équipage, un ordre exprès arrive de Paris : « Il faut partir immédiatement » ; face à leurs objections s'oppose un ordre plus formel « Départ immédiat ». Nogues n'hésite pas, il obéit : « On partira ».

Après le départ de Bron, on s'interroge du regard. Chacun sait que c'est de la folie pure ! Dans le poste de pilotage deux hommes sont côte à côte, Nogues et Launay, ils ont compris. Vont-ils réussir ? Ils ignorent une chose

du Charolais passés, l'avion avance avec peine à cause de la neige, certainement du givre. L'inquiétude monte au Bourget, pour les pilotes Mermoz, Saint-Exupéry, Costes ; chacun espère mais ils savent que cela sera très dur. Entre pilotes les sentiments sont graves, ils sont unis. Mais les responsables de la réception voient seulement leur belle fête perturbée ! Le champagne ne coulera pas... Et c'est la terrible nouvelle à 10 heures du soir.

Plusieurs témoignages concordent, il faisait un temps épouvantable sur Corbigny, rafales de vent en tempête, pluie, neige fondue, grêle et une nuit d'encre. L'avion venait de traverser le Morvan ; étant donné l'intensité, le vacarme du bruit des moteurs, il volait très bas sur la ville. Des témoins ont vu une ligne de lumière, les hublots sans doute, piquant vers le sol à 45 degrés, puis aussitôt une immense flamme, une explosion et le bruit strident des moteurs fut stoppé net. La configuration des débris laisse à penser que l'appareil était sur le dos avant le crash : il avait perdu un aileron qui fut retrouvé à 2 kilomètres du point de chute. Déséquilibré et ingouvernable, il a dû partir en spirale et tonneau sans que l'équipage n'ait pu faire aucune manœuvre. Les moteurs sans doute à grand régime pour lutter contre la tempête se sont emballés lorsque l'appareil s'est mis en descente, d'où leur rugissement au moment de l'impact.

Il n'y eut aucun survivant.

Une montre gravée au nom de Launay fut retrouvée ; elle était arrêtée à 19h21.

FRANCIS DUTARTRE

Le DEVOITINE 332 à Toulouse en 1933

