

Didier Daurat

(1891-1969)

Par Jacques Péchamat



Didier Daurat n'est ni un érudit, ni un savant découvreur malgré ses compétences en mécanique de précision. Il a pourtant une place éminente ici comme par sa réussite dans l'aventure de l'aviation commerciale après la première guerre mondiale comme directeur de "la Ligne", succès lié à ses compétences et à son expérience de pilote exceptionnel, mais essentiellement à sa personnalité "d'homme de fer".

Jeune ingénieur mécanicien, la première guerre mondiale le mobilise comme officier dans l'infanterie. À peine guéri d'une blessure, il est affecté dans l'aviation, apprend à piloter, puis rejoint la fameuse escadrille C-227 et, avec Beppo de Massimi comme co-équipier, entre en opérations d'observations et de reconnaissances. Le 30 mai 1917, assailli par cinq Fokker, il évite l'attaque et ramène à la base son avion criblé de balles. Peu après, il découvre la fameuse "Grosse Bertha" qui terrifiait Paris par ses bombardements. À nouveau en vol, il intègre la fameuse escadrille de chasse Spad-87.

Rendu à la vie civile, il intègre l'équipe des Lignes aériennes Latécoère à Toulouse. Le 1er septembre 1919, il ouvre la ligne en ralliant Alicante. Le 2 au matin, il s'envole pour Rabat et livre à dix-sept heures les premières missives du service postal franco-marocain. Il participe au défrichage de la ligne Toulouse-Casablanca.

Ce premier hiver est redoutable. Les pilotes et le matériel souffrent, les tempêtes sur le littoral espagnol éprouvent gravement les avions et les hommes. Le désenchantement devant les risques considérés comme disproportionnés s'empare des pilotes. Même leurs épouses s'en mêlent.

La sublime aventure aérienne va-t-elle sombrer ? Affecté à Malaga comme chef d'une escale, relais essentiel doté d'un atelier et de magasins de rechanges, Didier Daurat est appelé à Toulouse par Georges Latécoère et son ami Massimi pour prendre en mains l'exploitation le 20 octobre 1920. L'organisateur et le "patron" admiré, craint par tous, haï par certains va s'y révéler. Il renvoie tous ceux dont la foi faiblit. Il chasse les épouses qui viennent demander des nouvelles de leurs époux, et remercie ces derniers. Il recrute des jeunes loups prêts à foncer sur un mot, mais aussi il accorde des primes de rentabilité et des récompenses en cas de "non-casse".

Ces jeunes pilotes éblouis de leurs exploits durant la guerre ont des comportements de seigneurs qu'il sait employer pour le service aux clients et la rentabilité. Son charisme lui permet de créer le fameux "esprit de la Ligne" où "précision et rigueur" sont les maître-mots associés à "ponctualité et ordre". Le remplacement des Salmson par des Bréguet 14, beaucoup plus solides face aux tempêtes d'hiver sur le littoral espagnol, est décidé.

En six mois, la situation est redressée. Le courrier part à l'heure à Montaudran et arrive dans les temps prévus à Casablanca. Bientôt la régularité de la "Ligne" inconnue sur les autres compagnies deviendra légendaire et atteindra presque la perfection avec les exploits en Amérique du Sud.

Cet "homme de fer" a donné à l'aviation française et à Toulouse un éclat extraordinaire chanté par Antoine de Saint-Exupéry.