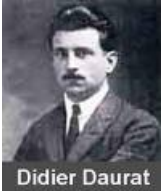




Biographie de Didier Daurat qui a donné son nom à notre collège.

publié le 19/01/2026

Qui était Didier Daurat ?



Didier Daurat (1891-1969)

Breveté de l'Ecole Supérieure de Travaux Publics, passionné de mécanique de précision, tourné vers l'horlogerie.

Son brevet des T.P. en poche, il accomplit son service militaire et suit le peloton d'Officiers de réserve. Mais la guerre est là. Le voilà mobilisé comme officier d'infanterie.

Homme de devoir et de rigueur en tout ce qu'il fait, Didier Daurat ne transige ni avec le courage ni avec la discipline. Sévèrement touché à Verdun, il fait sa demande pour être muté dans l'aviation dès sa convalescence terminée.

Breveté pilote, affecté d'abord à une escadrille d'observation et de bombardement, il termine la guerre comme Capitaine-Chef d'une escadrille de chasse. Parmi les exploits accomplis, il faut citer le repérage et la destruction de « la grosse Bertha », monstrueux canon allemand tirant sur Paris distant de plus de 100 kilomètres.

Replié avec ses pilotes et ses appareils à Haguenau, tenu informé des projets de Latécoère par son ami De Massimi, il demande un congé de longue durée et rejoint Toulouse-Montaudran en juillet 1919.

Présenté à Massimi et à P.G. Latécoère, il est aussitôt embauché comme pilote. Il participe, avec la première équipe de pilotes issus de la guerre, au défrichage de la ligne Toulouse-Casablanca où se font jour ses capacités d'habileté et de courage à froid. Rapidement convaincu que les avions « Samson » utilisés, ne peuvent remplir le service que l'on attend d'eux sur cette ligne très dure, il conseille à P.G. Latécoère d'abandonner ce type d'appareil sur lequel déjà plusieurs pilotes ont eu des pannes mortelles, au profit du Bréguet 14A2 qu'il connaît bien puisqu'il l'a eu en escadrille et qui, pour l'époque, représente l'avion solide capable de résister aux tempêtes sévissant sur tout le littoral espagnol d'octobre à fin avril et parfois en plein été.

L'hiver 1919-1920 constitue un banc d'essai redoutable tant pour les pilotes que pour le matériel. Une sorte de désenchantement, d'hésitation puis de refus devant les risques encourus, considérés comme disproportionnés avec le but poursuivi, s'emparent des pilotes.

Indiscutablement, le matériel aéronautique de l'époque, cellules, moteurs, équipements, n'a pas encore atteint le stade capable de faire face victorieusement à l'exploitation régulière de cette ligne.

Les pilotes renâclent, leurs épouses s'en mêlent, et, pour la première fois, Latécoère lui-même est ébranlé.

La grande idée, la sublime aventure aérienne va-t-elle devoir sombrer dans l'océan des illusions perdues ?

Avant de s'y résoudre, P.G. Latécoère demande à son ami De Massimi d'aller voir Didier Daurat alors chef de la base de Malaga et de lui demander s'il accepte de prendre en mains une exploitation devenue impossible. Didier Daurat accepte. Il arrive à Toulouse le 20 octobre 1920. Dès lors, tout va changer. Dès lors va commencer la légende de l'homme de fer qui fera de Didier Daurat un chef admiré par beaucoup, craint par tous, haï par certains.

Il redresse la situation et sauve la ligne par la rigueur mais aussi par l'exemple. Il renvoie sans hésitation tous ceux dont la foi faiblit. Il fait reconduire à la porte du terrain les femmes de pilotes qui viennent, sur un ton comminatoire, demander des nouvelles et dire leur sentiment sur la façon dont on en use avec la vie de leurs époux. Mieux, il remercie immédiatement les dits époux de ces femmes contestataires.

Il ouvre les portes de la ligne à tous les jeunes loups prêts à foncer sur un mot, sur un signe.



En six mois la situation est redressée. Tous les jours, le courrier part de Montauban à l'heure, quel que soit le temps et arrive à Casablanca dans les temps prévus quels que soient les obstacles. Bientôt, cette régularité, inconnue sur les autres lignes aériennes en exploitation en ces années 1920-1925, fait la renommée de la ligne Toulouse-Maroc qui deviendra légende avec Casablanca-Dakar et atteindra les sommets avec les prouesses extraordinaires de Mermoz et de ses compagnons dans tous les cieux de l'Amérique du Sud.

La simple équité commande de reconnaître que Didier Daurat a transformé en éblouissante victoire une entreprise aérienne en état de perdition en 1920, jugée folle par tout ce que l'aviation française pouvait compter d'experts qualifiés.

Oui, l'homme de fer a donné à l'Aéronautique commerciale française un éclat extraordinaire qui nous éblouit encore aujourd'hui.



**Académie
de Poitiers**

Avertissement : ce document est la reprise au format pdf d'un article proposé sur l'espace pédagogique de l'académie de Poitiers.

Il ne peut en aucun cas être proposé au téléchargement ou à la consultation depuis un autre site.