



BULLETIN D'INFORMATION

MARS 1996

N° 9 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Editorial

Activités du C.A.F.

Nouvelles de l'Aérophilatélie

Curiosité : Ligne Aérienne du Roi Albert (L.A.R.A.)

Les grands pilotes français : Jean MERMOZ

Bibliographie

Courrier des lecteurs



Jean MERMOZ

cercle aérophilatélique français

22, Avenue de la Mer 44380 PORNICHET

Tél. (16) 40 61 07 98

Membre de la
FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)
FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

EDITORIAL

Il y a 60 ans, le 7 décembre 1936, Jean Mermoz disparaissait dans l'Atlantique Sud à bord de l'hydravion "Croix du Sud". Bien qu'une célébration au niveau national ne soit pas prévue, un certain nombre d'expositions commémoratives et de conférences vont avoir lieu dans plusieurs villes de France; nous ne manquerons pas de vous tenir informés.

Pour ce qui nous concerne, il nous a semblé opportun de rappeler ce que fut la carrière fulgurante de Jean Mermoz en lui consacrant nos prochains numéros dans notre rubrique : "Les grands pilotes français".

Les autres rubriques sont, bien sûr, conservées et ne demandent qu'à être développées; mais elles ne pourront l'être que si vous-même, membres du C.A.F., vous apportez votre pierre à l'édifice, soit en communiquant le résultat de vos recherches dans la rubrique "Curiosités" soit en posant des questions (et en apportant des réponses) dans le "Courrier des lecteurs". A ce propos, nous tenons à remercier tout particulièrement nos membres étrangers : Christian Keller (Suisse), Filip Van der Haegen (Belgique) et Richard Beith (Grande Bretagne) pour les articles qu'ils ont bien voulu nous communiquer. Messieurs les membres français, à vos plumes!

La Rédaction

ACTIVITÉS DU C.A.F.

A la demande de quelques membres du C.A.F. nous redonnons la composition du Bureau.

Composition du Bureau du C.A.F.

Les membres du Bureau sont élus par le Comité d'Administration du C.A.F.

Présidente : Madame Marcelle PIERRE , membre du Conseil d'Administration de la F.I.S.A., a actuellement en charge le Service Nouveautés.

Vice-présidents : Messieurs Pierre SAULGRAIN, juré international.
Jacques RENAUD, juré national, représentant le Cercle auprès du GAPHIL et conseiller pour les expositions philatéliques. Adresse: 15, rue du Bocage - 92310 SÈVRES.

Gérard COLLOT, rédacteur du *Bulletin d'Information* et responsable du Service Bibliographie. Adresse: 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ.

Secrétaire : Monsieur Pierre LAZUECH , responsable du Service Cessions entre collègues.
Adresse : " Le Sarlat " - 46700 PUY L'EVEQUE.

Secrétaire adjoint : Monsieur Eugène GLEMAREC .

Trésorière : Madame Armande EHRGOTT .

Membres du Bureau : Madame Rose-May LONGIN ,
Monsieur Michel CHAGNIOT, juré national.

Conformément aux statuts, 1/3 du Comité d'Administration sera renouvelé à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.

Service Circulations

Pour les questions particulières concernant ce service veuillez vous adresser à Monsieur Patrice TRZECIAK, demeurant 19, rue "Les Montoilles" 25350 Mandeure.

Service Cessions

La liste de la deuxième cession de la saison 95/96 sera envoyée courant avril.

Assemblée générale du C.A.F.

L'Assemblée Générale Ordinaire du C.A.F. se tiendra pendant l'Exposition Nationale à Clermont-Ferrand le lundi 27 mai 1996 en début d'après-midi. L'ordre du jour avec le lieu et l'heure seront indiqués sur la convocation qui vous parviendra dans les délais habituels. Veuillez nous communiquer dès maintenant les remarques, suggestions et propositions que vous désirez voir figurer dans les questions diverses de l'ordre du jour.

Stand C.A.F. à la prochaine Exposition Nationale de Clermont-Ferrand

Nous renonçons à avoir un stand C.A.F. pour la prochaine Exposition Nationale de Clermont-Ferrand en mai prochain, le nombre de volontaires bénévoles étant insuffisant. En 1997, l'Exposition Nationale aura lieu à Versailles, nous aurons alors peut-être plus de chance pour réunir quelques personnes compte-tenu du nombre d'adhérents domiciliés dans la région parisienne.

Réunions amicales

Nos réunions amicales traditionnelles bimestrielles du 3ème samedi du mois se poursuivent. En raison de la "Journée du Timbre", la prochaine réunion, prévue le samedi 16 mars, aura lieu au château de Vincennes "Salle des Gardes du Pavillon du Roi" à 15h.

Erratum - Une erreur de date s'est glissée à la page 11 de notre précédent *Bulletin d'Information n°8*. Il faut lire "Mission de reconnaissance France - Indochine du 12 février au 10 mars 1930" et non pas 1925.

----- **NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE**

Récompenses

La F.I.S.A. a décerné, en octobre 1995, une médaille d'argent à notre collègue **Pierre Saulgrain** pour son livre : **100 ans de Poste Aérienne en France**.

Nous lui adressons nos plus vives et chaleureuses félicitations.

Expositions régionales

Nous invitons nos lecteurs à se reporter à la liste publiée régulièrement par le mensuel de la F.F.A.P. "*La Philatélie Française*".

Exposition nationale

L'Exposition Nationale aura lieu à Clermont-Ferrand du 24 au 27 mai 1996. La Fédération Française des Associations Philatéliques y tiendra son 69ème congrès auquel notre Cercle sera représenté.

Expositions internationales

La F.I.S.A. nous communique les dates des prochaines manifestations aérophilatéliques:

- AVIACION Y ESPACIO - ESPAMER à Séville du 4 au 12 mai 1996.
- CAPEX 96 à Toronto du 8 au 16 juin 1996 avec Assemblée générale F.I.S.A. le 14 juin.
- AEROPHILA 96 à Buenos Aires du 30 août au 8 septembre 1996.
- NORWEX 97 à Oslo du 16 au 21 avril 1997.

Exposition grand public

Toulouse - L'exposition "L'itinéraire Latécoère" présentée à l'Espace Bonnefoy du 6 au 25 novembre 1995 a rencontré un grand succès. L'inauguration a eu lieu le 16 novembre par Monsieur le Maire de Toulouse, Dominique Baudis, en présence de Madame Marie-Vincente Latécoère et de la Direction de la société LATÉCOÈRE. Outre les expositions photographique et aérophilatélique de la "Ligne", les conférences d'Emmanuel Chadeau, professeur d'histoire contemporaine et du rédacteur de votre *Bulletin*, trois films de cinéophile ont pu être présentés: "MERMOZ" de Louis Cuny (1942), "AU GRAND BALCON" d'Henri Decoin (1949) et "COURRIER SUD" de Pierre Billon (1936). Des invitations (malheureusement en nombre limité) pour l'inauguration ont été envoyées aux membres du C.A.F de la Haute-Garonne et des départements limitrophes.

LARA - Ligne Aérienne du Roi Albert

Première ligne aérienne régulière africaine

Pendant la première guerre mondiale, le Roi belge Albert 1er convoqua le Commandant aviateur Georges Nélis au Quartier général de Houthem (Furnes) afin de prévoir la création d'une aviation marchande belge.

Dès l'Armistice, le Major Nélis se mit en rapport avec la maison militaire du Roi pour commencer le travail préparatoire. Un premier article fut publié dans "*La conquête de l'Air*" en mars 1919 sous le titre : "*Pour l'Avenir de l'Aviation Belge*". En même temps, un syndicat pour l'étude des transports aériens au Congo fut créé mi-novembre 1919 : le SNETA (Syndicat National pour l'Etude des Transports Aériens).

Le Roi décida de consacrer près de 2 millions de francs belges pour couvrir les premiers frais. Douze hydravions triplace LÉVY-LEPEN, moteur Renault 300CV furent achetés à l'armée française. Début septembre, ils furent démontés et expédiés par bateau vers le Congo Belge. Avec ce matériel, une équipe sous le commandement du Commandant Michaux avait pour mission d'établir une ligne aérienne entre la capitale Léopoldville et Stanleyville, en suivant le fleuve Congo. Cette ligne fut baptisée " **Ligne Aérienne du Roi Albert** " ou **LARA**, en hommage à son illustre promoteur. Le personnel comprenait 7 pilotes, 8 mécaniciens et ...4 charpentiers. En effet, les hydravions construits en contre-plaqué souffraient tellement du climat tropical qu'il fallait les réparer après chaque vol.

Le 9 février 1920, le Stanley-pool près de Léopoldville fut survolé et le 22 du même mois, un premier vol d'essai entre Kinshasa et Gombé fut réalisé. Le 1er juillet 1920, le premier tronçon Léopoldville - Gombé fut inauguré et la ligne totale Kinshasa - Stanleyville, longue de 1725 km, fut entièrement réalisée le 1er juillet 1921.

Inauguration	Etape	Distance
1/7/1920	Kinshasa - Bolobo - Gombé	525 km
1/3/1921	Gombé - Coquilhatville - Lisala	650 km
1/7/1921	Lisala - Basoko - Stanleyville	550 km

La durée totale du voyage était de 3 jours. Il y avait 2 voyages aller et retour par mois, en correspondance avec les horaires des paquebots faisant escale à Boma.

La première ligne aérienne régulière sur le continent noir était née.

Dès le 8 juin 1922, le CENAC (Comité d'Etude de Navigation Aérienne au Congo) décida d'arrêter l'exploitation. Au total, 80 voyages avaient été réalisés avec le transport de 95 passagers et 1800 kg de fret postal (courrier et colis).

Treize pilotes servirent sur la LARA : 8 belges, Michaux, Tony Orta, Frans Orta, Goethals, Lebrun, Flament, Bastin et Mestdagh; 3 français, Clère, Morvan et Gosselin; un italien, Rossi et un russe, Lavrinssky. Michaux, Bastin et Mestdagh trouvèrent la mort dans un accident d'hydravion en mai 1921; Michaux fut remplacé par Cornélius.

Le fret postal comprenait de nombreux colis et des correspondances bénéficiant de la franchise de port. Pour les lettres et les paquets privés, une surtaxe aérienne fut fixée le 30 août 1920 comme suit :

lettres : 50 cts pour le service expres et 2,50 frs/20 gr. ou fraction; la mention "PAR AVION" devait figurer au recto du pli.

paquets : 15 frs /500 gr. avec un minimum de 20 frs par paquet/section, plus 1,50 frs jusqu'à 5 kg et 2,50 frs entre 5 et 10 kg.

Le 30 juillet 1921, la surtaxe aérienne fut modifiée :

lettres : 3 frs /20 gr.

paquets : 15 frs/500 gr. avec un minimum de 20 frs par paquet/section mais, 50 frs pour l'ensemble de la ligne.

Dès le 1er juillet 1920, le SNETA vendait des timbres-avion aussi bien au Congo qu'en Belgique. Ces timbres, d'une valeur de 0,50 fr, 1 fr, 2 fr et 5 fr furent imprimés à Londres par Bradbury, Wilkinson & Co sur ordre du Ministère des Colonies. Sur instruction postale du 22/7/1920, la Poste assurait la vente des timbres à partir du 30 juillet. Curieusement, l'arrêté postal ne sera publié que le 2 août 1921!

On estime le nombre total de lettres privées transportées par la LARA à 2100, dont :

- en 1920 : 150 (estimation)
- en 1921 : 1630 (nombre exact)
- en 1922 : 320 (estimation).

Malheureusement, peu de lettres ont survécu. Les timbres-avion étant très attrayants à l'époque, la plupart furent détachés de leur support.

Comment peut-on reconnaître les lettres LARA?

- la présence des timbres-avion (pour la plupart, la série complète, donc affranchissement trop élevé),
- la griffe noire EXPRES apposée entre octobre 1920 et fin 1921. Elle fut remplacée par un cachet AVION encadré en 1922.

Illustrations

Kigali - Deurne-les-Anvers : dép. 10/10/20, arr. 6/1/21.

Passage à Coquilhatville le 29 novembre. A partir de Gombé, transport aérien jusqu'à Kinshasa. Acheminement vers l'Europe à bord du S/S " Albertville ".

Série complète de timbres-avion + 25 cts de port normal + 25 cts recommandation.

Gombé - Mondorf-les-Bains (Luxembourg): dép. 13/2/21, arr. 21/3/21.

Lettre envoyée par le pilote Tony Orta. Cachet EXPRES

Série complète de timbres-avion + 60 cts de port normal.

Elisabethville - Boma : dép. 8/2/22, arr. 20/3/22

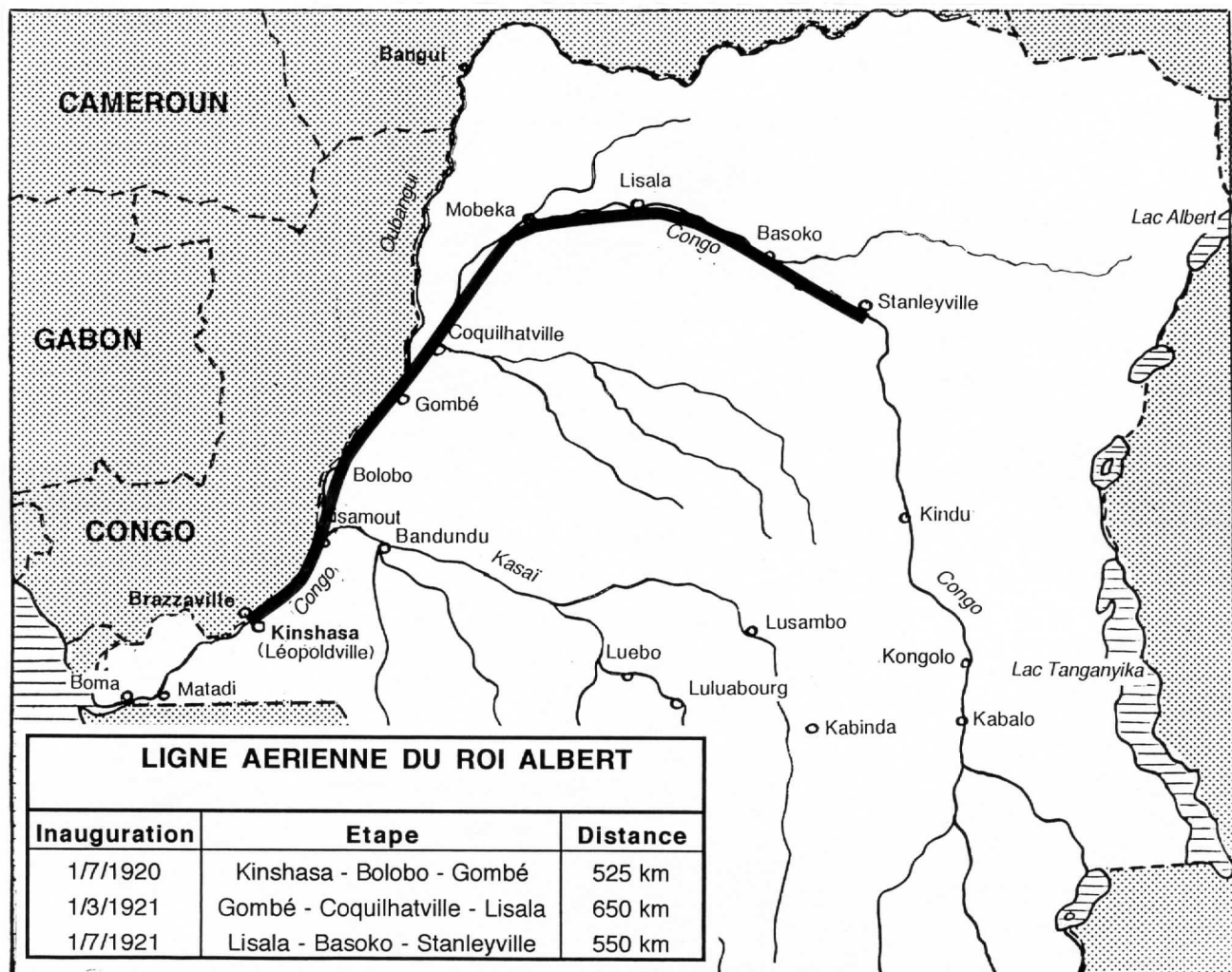
Lettre envoyée au Gouverneur Général du Congo. Marque manuscrite *Par avion expres*
Affranchissement: 15 frs dont 12 frs de surtaxe aérienne et 3 frs de port normal + recom.

En 1925, la SABENA recommençait l'exploitation des lignes aériennes au Congo. Une deuxième LARA fut créée entre Kinshasa et Elisabethville.

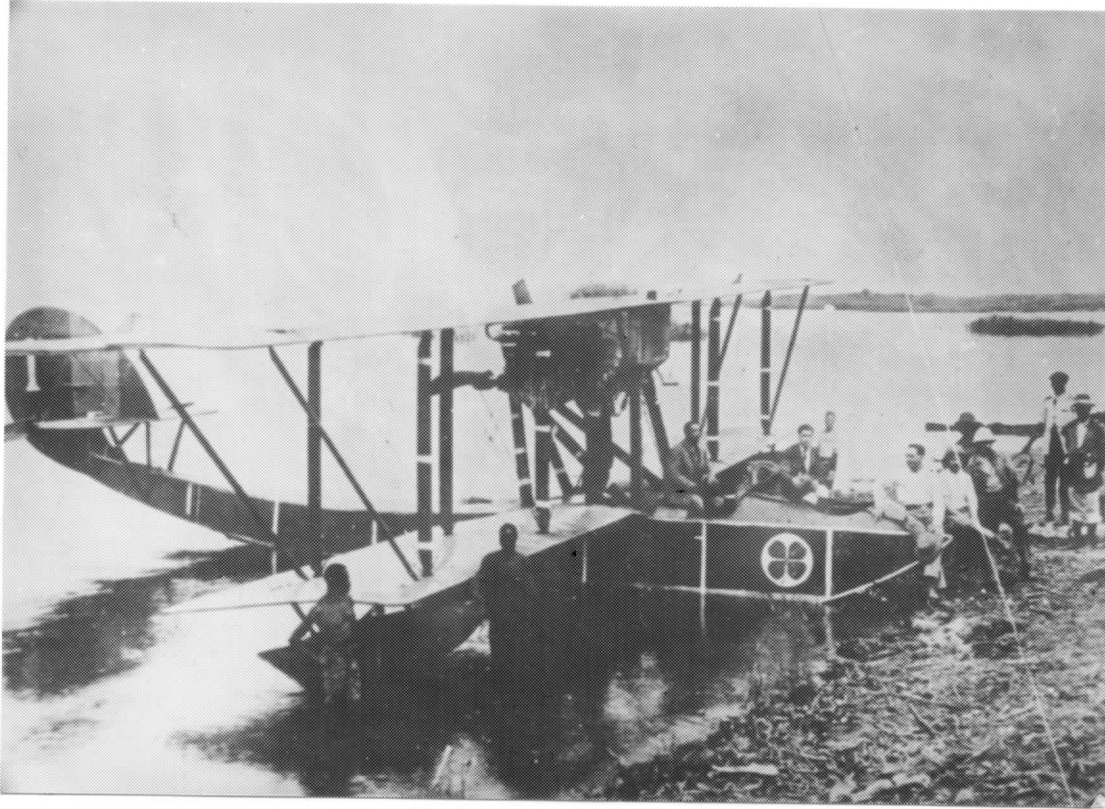
F. Van der Haegen

Références

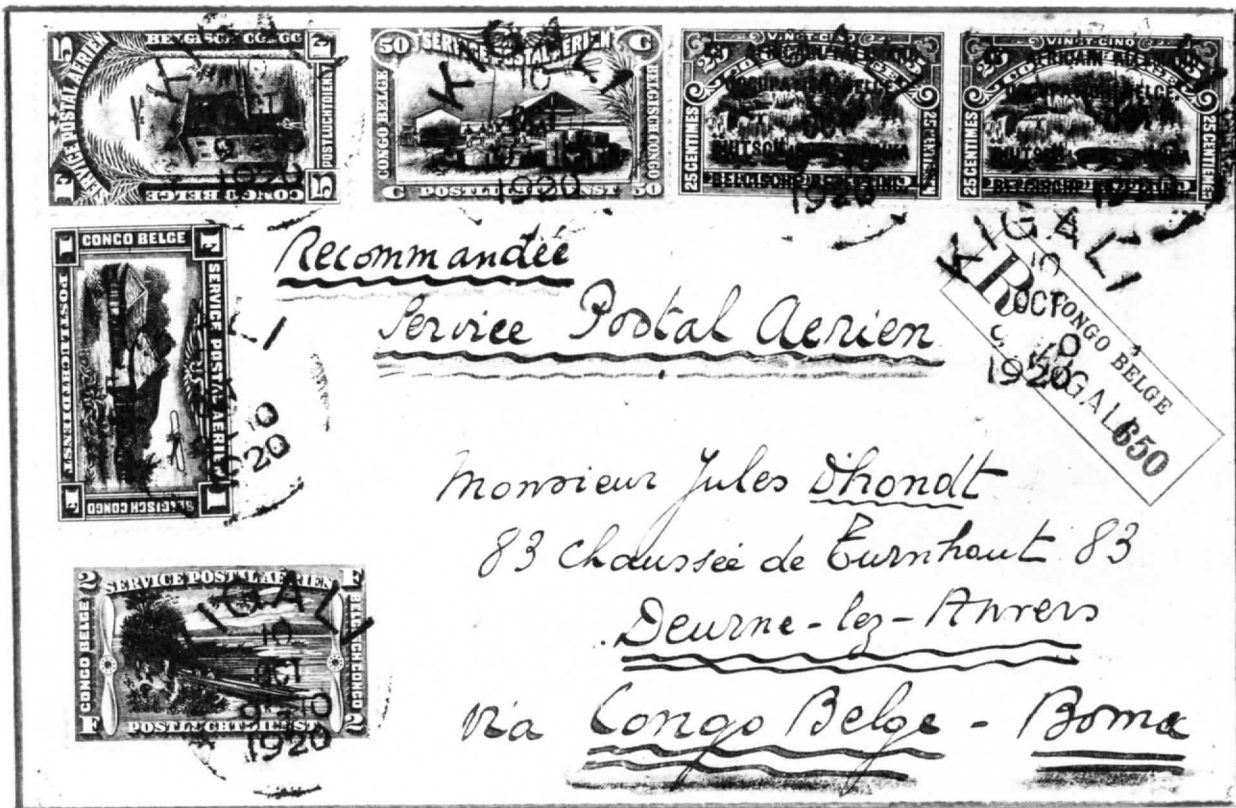
- L'épopée de l'air au Congo - J. Hénin 1961
- La première LARA - précisions par G. Gudenkauf - Balasse Magazine
- Le premier courrier aérien au Congo - Dr Degraeve - Aérofil 1983/84
- Autres documents



Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**

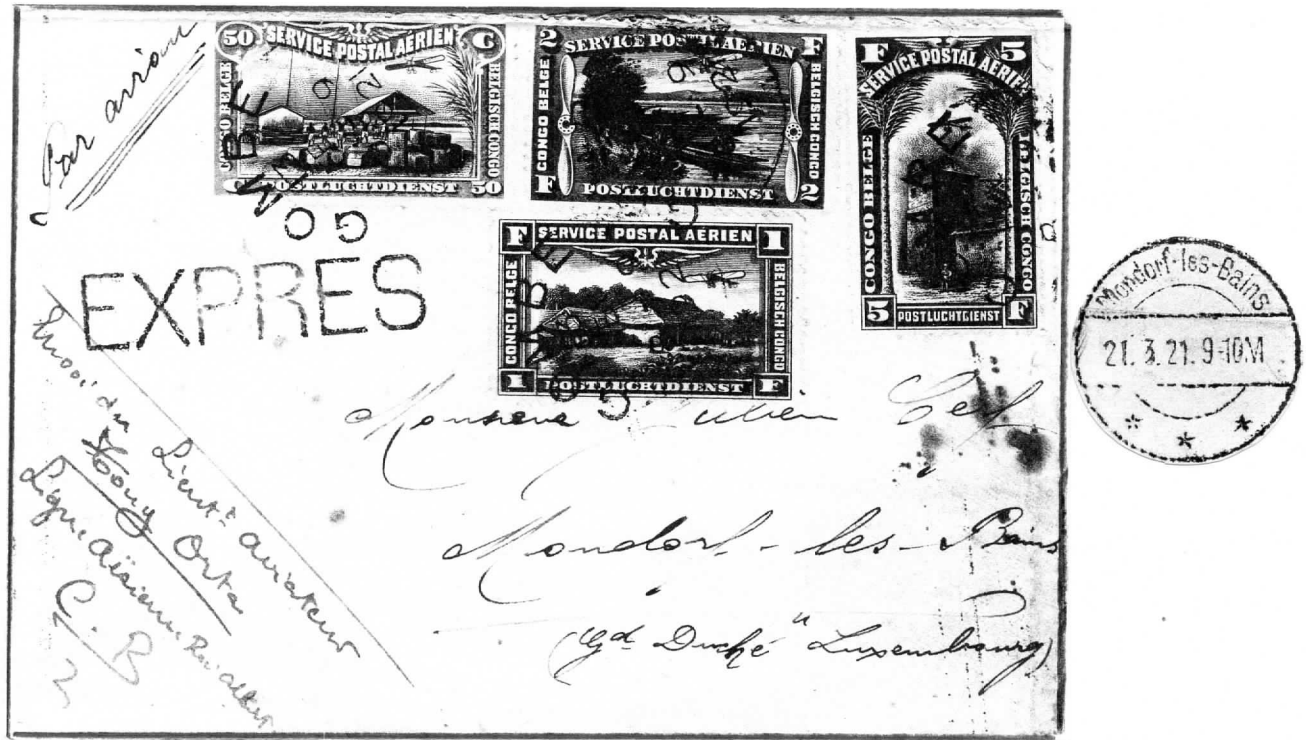


Hydravion LEVY-LEPEN de la LARA



Kigali - Deurne-les-Anvers
 dép. 10/10/20, arr. 6/1/21
 transit : Kabalo 31/10/20
 Coquilhatville 29/11/20





Gombé - Mondorf-les-Bains (Luxembourg) - dép. 13/2/21, arr. 21/3/21.



Elisabethville - Boma
dép. 8/2/22, arr. 20/3/22
transit : Kongolo 15/2/22
Stanleyville 23/2/22



LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Jean MERMOZ

(première partie - l'essor)

Jean Mermoz naquit à Aubenton (Aisne) le 9 décembre 1901. Dix-huit mois plus tard, la vie conjugale devenant insupportable, Madame Mermoz retourne chez ses parents à Mainbressy (Ardennes) avec le petit Jean; dès lors, elle va élever seule son enfant aux prix de grands sacrifices.

Jean Mermoz, grand garçon solide, blond, sérieux et pensif, passa les premières années de sa vie à Mainbressy et, comme il était attiré par le dessin et la mécanique, sa mère et ses grand-parents décidèrent de l'envoyer à l'Ecole Supérieure Professionnelle d'Hirson. Le séjour dans cette école fut de courte durée car la guerre survint dès les premiers jours du mois d'août 1914 et ses grands-parents, par sécurité, partirent avec Jean se réfugier à Aurillac. Madame Mermoz, restée à Mainbressy jusqu'en 1917, viendra prendre son fils à Aurillac et le ramènera à Paris où un poste d'infirmière l'attendait à l'hôpital Laënnec. Mermoz termine ses études secondaires au lycée Voltaire, réussit la première partie du Baccalauréat sciences en 1918 mais échoue à l'oral l'année suivante bloquant la voie vers des études supérieures.

Sans formation spécifique, il est difficile de trouver un emploi et Mermoz voit se fermer de nombreuses portes. Il envisage alors de s'engager dans l'armée, la cavalerie ou l'infanterie alpine mais ne pense pas du tout à l'aviation; c'est Max Dely, ancien blessé de guerre soigné par Madame Mermoz, qui lui conseille l'Aviation. Le 26 juin 1920, Jean Mermoz souscrit un engagement de 4 ans et, après 4 mois de classes au Bourget, est envoyé à Istres comme élève pilote. Il obtient son brevet de pilote le 8 février 1921 sur un Caudron G3 et est affecté, avec le grade de caporal, au 11ème Régiment de Bombardement basé à Metz - Frescaty. On demande alors des pilotes pour l'Armée du Levant et Mermoz se porte volontaire. D'abord affecté à Saïda sous les ordres du Commandant Denain il rejoint Palmyre en décembre 1921. Il vole sur Breguet XIV et fait principalement des évacuations sanitaires. Lors d'une mission son moteur prend feu; il réussit un atterrissage de fortune mais il est loin de tout. Il s'oriente, marche pendant 4 jours et, grâce à sa robuste constitution et à sa ténacité, parvient à rejoindre une piste où il s'évanouit. Il finit par être recueilli par une patrouille de méharistes qui le ranime et le sauve. A Palmyre, Mermoz se lie d'amitié avec Etienne, un nouveau à l'escadrille; Etienne viendra rejoindre les Lignes Latécoère sur recommandation de Mermoz quelques années plus tard et leur amitié ne fera que se renforcer. Fin février 1923, Mermoz quitte le Levant avec le grade de sergent et les meilleures appréciations. Après 3 mois de permission et un court passage à Nancy il est affecté au 1er Régiment de Chasse à Thionville où il se fait un nouveau camarade: Henri Guillaumet (1). Il se perfectionne sur les rapides avions de chasse et excelle dans les acrobaties mais la discipline mesquine qu'il trouve à Thionville le dissuade de faire une carrière dans l'armée et c'est avec impatience qu'il attend sa démobilisation. Le 30 mars 1924, Jean Mermoz quitte Thionville avec une permission libérable de 3 mois; il a 600 heures de vol à son actif.

Alors que 4 ans plus tôt Mermoz cherchait sa voie, maintenant il sait qu'il ne veut être que pilote, il excelle dans cet art difficile où il a obtenu les meilleures notes; de plus il s'est forgé un caractère de gagnant en tentant de pousser toujours plus loin les limites du possible. Il sollicite un emploi de pilote dans la plupart des compagnies d'aviation et de lignes aériennes mais les réponses sont désespérément négatives. Il est contraint de faire de petits travaux pour subsister, ne mange pas à sa faim, n'a pas de vêtements de rechange et couche dans des hôtels minables. Cette galère va durer jusqu'à l'automne puis une lettre des Lignes Aériennes Latécoère datée du 28 septembre 1924 l'informe que sa demande d'emploi peut être prise en considération après essais satisfaisants. Il rassemble vivement l'argent nécessaire pour passer son brevet de pilote civil (condition indispensable mais une formalité pour Mermoz) et pour payer son billet de train Paris - Toulouse. Le 13 octobre, il se présente au terrain de Toulouse - Montaudran devant le redouté Chef d'Exploitation, Didier Daurat, qui l'affecte, comme tous les nouveaux, au dégroupage et nettoyage des moteurs. Après quelques semaines d'atelier et une démonstration de pilotage réussie, Mermoz est affecté comme pilote sur la ligne Toulouse - Barcelone puis jusqu'à Alicante et Malaga. Il s'investit alors sans compter dans son métier; il connaît bien le Breguet XIV, appareil de base de la ligne, pour l'avoir piloté en Syrie, son sens d'aviateur et sa force physique le font voler par tous les temps et atterrir dans les pires conditions. Son but : respecter les principes imposés par Monsieur Daurat : *"partir à l'heure et arriver à l'heure sachant que le courrier est plus précieux que la vie"*. Mermoz s'y emploie au mieux à tel point qu'il reçoit la Médaille de l'Aéro-Club de France décernée au pilote français ayant parcouru le plus grand nombre de kilomètres dans l'année; Mermoz a parcouru 120 000 kilomètres en 800 heures de vol.

Le prolongement de la ligne jusqu'à Dakar, mise en service depuis le 1er juin 1925, demandait de nouveaux pilotes, Mermoz y est affecté en mars 1926 et c'est avec un plaisir infini qu'il retrouve les immensités désertiques qui l'avaient tant impressionné en Syrie. Le contact avec les dures réalités ne va pas se faire attendre; le 22 mai suivant, parti de Casablanca à destination de Cap Juby avec le courrier, une rupture de l'arbre à cames de son moteur le contraint à un atterrissage forcé dans le désert quelques heures après avoir quitté Agadir. Après une journée d'attente, les secours n'arrivant pas, Mermoz et son interprète maure décident de partir à pied le long de la côte mais ils sont vite capturés par une tribu nomade qui les échange contre une rançon de 1000 pesetas quelques jours plus tard.

De juillet à octobre 1926, Mermoz passe des congés auprès de sa mère à Lille puis retourne sur la ligne Casa - Dakar où il reprend le service du courrier et participe aux recherches de camarades tombés en panne dans le désert. Le 5 mars 1927, à une centaine de kilomètres au nord de Juby, avec son coéquipier Ville, il découvre la carcasse de l'hydravion des aviateurs uruguayens qui avaient tenté la traversée de l'Atlantique Sud. L'équipage, fait prisonnier par une tribu maure, est vite repéré; les secours s'organisent et les aviateurs uruguayens sont relâchés les jours suivants après versement d'une rançon. Cet épisode romanesque eut un grand retentissement en Uruguay et dans toute l'Amérique du Sud.

En août et septembre, Mermoz devient Chef de l'aéropostale d'Agadir puis il rentre en France pour un congé qu'il passe auprès des siens avant d'essayer les nouveaux avions LATÉ 25 et LATÉ 26 sortis des usines de la SIDAL (2). A cette époque, Costes et Le Brix préparaient un raid autour du monde d'ouest en est sur un Breguet 19 et avaient prévu de faire une première escale à Saint-Louis du Sénégal en suivant le tracé de l'Aéropostale (3) avant de tenter la traversée sans escale de l'Atlantique Sud. A Toulouse, la SIDAL ne voyait pas d'un très bon oeil cette démonstration concurrente aussi décida-t-elle de faire décoller de Toulouse le même jour un LATÉ 26 piloté par Mermoz et Négrin pour rallier Saint-Louis sans escale. Le 10 octobre 1927, le LATÉ 26 F-ESDF, à fuselage allongé afin d'y loger des réservoirs de carburant supplémentaires, décolle de Montaudran à 10h15. Il atterrit à Saint-Louis le lendemain à 9h35 après avoir couvert 4470 km à la vitesse moyenne de 192 km/h. A l'atterrissage, l'appareil trop chargé sur l'avant, le réservoir arrière étant entièrement vidé, pique du nez et tord son hélice; le raid ne sera pas poursuivi sur l'Amérique du Sud. De leur côté, Costes et Le Brix décollèrent du Bourget à 9h45 et arrivèrent à Saint-Louis à 12h12 couvrant 4600 km à la moyenne de 173 km/h (4). Le 20 octobre, Mermoz et Négrin rentrent à Toulouse sur le F-ESDF muni d'une nouvelle hélice.

Le 6 novembre 1927, Jean Mermoz quitte la France à destination de l'Amérique du Sud à bord du "*Groix*"; il vient d'être nommé Chef Pilote pour le secteur sud de l'Amérique du Sud et n'a pas encore 26 ans! A l'arrivée à Rio de Janeiro, il rencontre Julien Pranville, jeune polytechnicien de quelques années son aîné, directeur de l'Aéropostale en Amérique du Sud. Le courant passe immédiatement entre les deux hommes, Mermoz a carte blanche pour développer la ligne et va s'installer à Buenos Aires. Le premier service postal Buenos Aires - Rio - Natal est inauguré le 22 novembre et Mermoz fait son premier vol courrier Buenos Aires - Rio du 5 au 7 décembre. Il consacre ensuite tout son temps à la mise au point du premier courrier Argentine - France prévu le 1er mars 1928. Mermoz se doit d'assurer la première étape du Premier courrier Amérique - France. Il décolle de Buenos Aires au petit matin pour rallier Rio de Janeiro le jour même mais arrivé à la frontière Uruguay-Brésil une fuite du radiateur l'oblige à se poser à Jaguarao et à réparer sur place. Il n'arrivera que le lendemain à Rio où les sacs postaux seront repris par Deley qui les acheminera jusqu'à Natal. Le contrat argentin stipulait une durée d'acheminement du courrier Buenos Aires - Toulouse de 7 jours et demi et, par dérogation, 9 jours pendant la phase de mise en route; en fait, la lenteur des avisos effectuant la traversée Natal - Dakar, les pannes du matériel encore peu fiable et les aléas de la météo ne permettront pas de descendre au-dessous de 10 jours dans les premiers mois d'exploitation. Mermoz décide alors de voler de nuit pour limiter le temps perdu et dès le 16 avril, met ses projets à exécution en réalisant de nuit Rio - Buenos Aires accompagné par 2 journalistes brésiliens. Cette performance a un grand retentissement dans toute l'Amérique du Sud. Malgré les premières réticences du personnel qui trouvait ces méthodes particulièrement dangereuses, le vol de nuit régulier prit place sur la ligne. Mermoz avait montré le chemin!

Marcel Bouilloux-Lafont, président de l'Aéropostale, qui souhaitait faire une reconnaissance vers la Bolivie, demanda à Mermoz d'organiser un vol de démonstration en allant de Rio de Janeiro à Corumba. Le 21 août 1928, Mermoz accompagné de Pranville et de

Collenot, mécanicien, couvrait dans la journée les 2000 km séparant les deux villes. Lors du vol de retour, une "salade de bielles" l'oblige à faire un atterrissage forcé en pleine forêt tropicale à 300 km d'Asuncion. Le moteur étant irréparable sur place, Mermoz et Pranville partirent chercher du secours et mirent 5 jours pour atteindre la capitale paraguayenne après des péripéties de toutes sortes. Cette reconnaissance n'eut pas de suite commerciale.

L'année 1928 est aussi le début de la grande aventure chilienne. L'Aéropostale avait obtenu un contrat pour le transport du courrier entre le Chili et les pays déjà desservis par son réseau dès janvier 1928 mais les avions affectés à la compagnie, LATÉ 25 et LATÉ 26, n'avaient pas un plafond suffisant pour passer les cols de la Cordillère des Andes. Rien n'arrête Mermoz, le 18 novembre 1928, avec les conditions météo favorables de l'été austral, il réussit, avec Collenot à bord, à se faufiler avec son LATÉ 25 F-AIEH entre les pics de la Cordillère et à atteindre Santiago du Chili par la route la plus directe, celle empruntée par le chemin de fer Transandin. Trois jours plus tard, Il renouvelle l'exploit dans l'autre sens et se pose sans encombre à Buenos Aires dans la soirée du 21 (5). Il ne faut cependant pas trop tenter le diable; le 2 mars 1929, Mermoz, Collenot et un passager de marque : le comte de La Vaulx, embarqué à San Antonio Oeste, se préparent à passer la Cordillère par une route sud à la hauteur de Concepcion - Valdivia, là où les sommets sont moins impressionnants. En plein massif montagneux, au milieu d'un chaos de roches, le moteur se met à cafouiller puis s'arrête net. Mermoz repère une étroite langue de granit à peu près plate et se prépare à atterrir en vol plané, mais laissons parler Mermoz (6) : *"Qu'il vous suffise de savoir que j'ai atterri deux fois dans la Cordillère. Une première fois avec le comte de La Vaulx à hauteur de Concepcion du Chili à 1500 mètres d'altitude sur une plate-forme de 250 mètres de long sur 3 de large en dos d'âne, conséquence panne carburateur. L'appareil allant s'engager doucement sur une des pentes conduisant à un ravin de 700 mètres de profondeur, j'ai pu sauter en bas d'un bond et m'arc-boutant à la queue pour le faire dévier et le mettre en travers de la pente. Issue fatale en cas de non réussite. Après avoir réparé, nous sommes repartis après un magnifique plongeon dans le ravin"*. Une heure plus tard, l'avion se posait à Santiago.

Pour le retour de Santiago à Buenos Aires, Mermoz voulut explorer la route du nord par Copiapo, réputée comme étant la plus praticable. Le 9 mars 1929, Mermoz et Collenot décollent de Santiago et cherchent un passage dans cette barrière montagneuse; l'avion plafonne à 4200 mètres, il manque 300 mètres pour se glisser par les cols plus accessibles. Mermoz cherche alors les courants ascendants le long des parois et trouve "l'ascenceur" convenable, passe un col à 4500 m mais est rapidement rabattu sur l'autre versant. Le moteur à plein régime est insuffisant pour contrer ces courants violents; en une fraction de seconde, il repère une plate-forme couverte de neige, coupe le contact, cabre son appareil au niveau du sol qui s'immobilise entre des pierres après de multiples chocs. L'avion est assez abîmé et devant l'importance des dégâts qui semblent à première vue irréparables, Mermoz et Collenot tentent de rejoindre la vallée à pied. Cette tentative se révèle assez vite impraticable et ils reviennent à l'avion pour tenter les réparations. Reprenons le récit fait par Mermoz: *"trois jours et deux nuits à 4000 m d'altitude par 16 à 26 degrés sous zéro, mourants de faim (mon*

mécano 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 avec du chatterton, des bandes de toile et de l'émaillite. 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 1h40 après j'atterrissais à Copiapo, mon point de départ. Trois jours après, je repartais pour Santiago puis, franchissant la Cordillère, je ramenaient l'appareil à son point de départ...".

Les Chiliens ne pouvaient pas croire à cette histoire, ils savaient par expérience que la Cordillère ne rendait jamais ses prisonniers. Ils envoyèrent une caravane à dos de mulet pour vérifier à l'endroit indiqué par Mermoz s'il y avait bien les traces de cet accident.

Le 14 juin 1929, Mermoz fait une nouvelle traversée de la Cordillère dans le sens Argentine - Chili mais cette fois en compagnie de Didier Daurat et sur POTEZ 25, avion dont le plafond est de l'ordre de 6000 mètres (7). Vol sans histoire qui sera renouvelé le 14 juillet par Mermoz et Guillaumet ainsi que le retour du Chili le 18 juillet. Ensuite, seul à bord, Guillaumet va assurer la liaison hebdomadaire régulière Argentine - Chili et retour pendant plus d'un an sur POTEZ 25.

Le 20 janvier 1930, Mermoz quitte l'Amérique du Sud à bord du "Lutétia". Toulouse l'appelle pour une nouvelle tâche à sa mesure : vaincre l'Atlantique Sud.

(à suivre)

Gérard Collot

(1) Victor Etienne et Henri Guillaumet rejoindront les Lignes Latécoère respectivement en juin 1925 et février 1926.

(2) SIDAL, Société Industrielle d'Aviation Latécoère, fondée en mai 1922. Deviendra SILAT en 1928.

(3) Compagnie Générale Aéropostale ou plus simplement l'Aéropostale, nouvelle raison sociale des Lignes Aériennes Latécoère après son acquisition par Marcel Bouilloux-Lafont le 11 avril 1927.

(4) La traversée de l'Atlantique Sud était assurée par des avisos prêtés par la Marine nationale.

(5) Ces vols d'essai aller et retour ont été postaux (37ème FRAME et 39ème AMFRA).

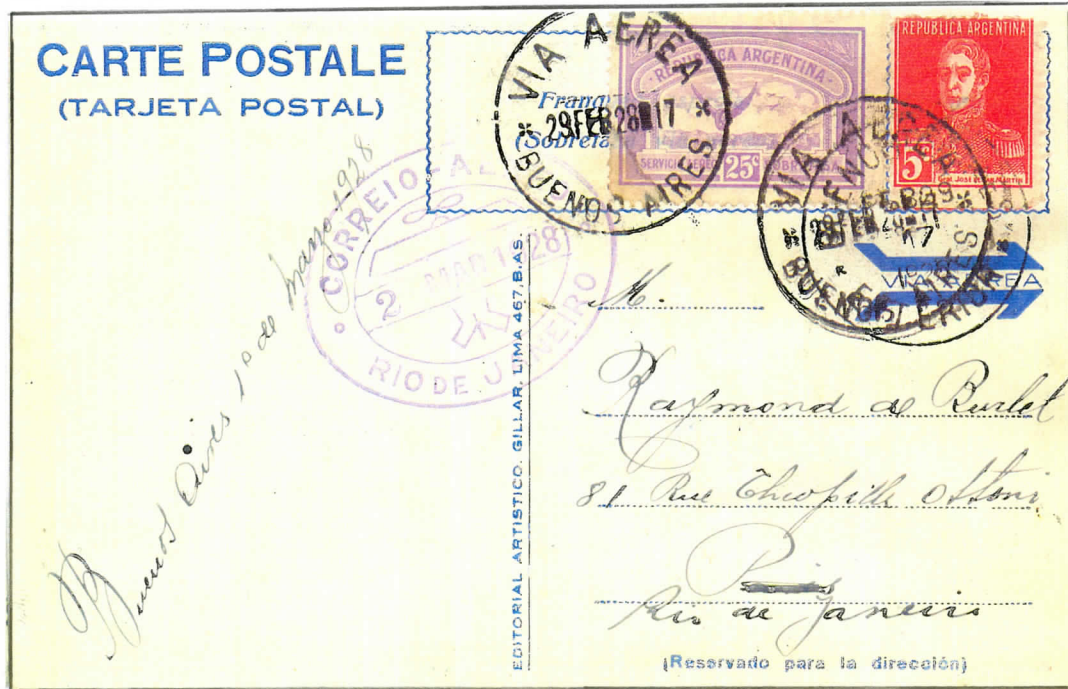
(6) Extrait d'une lettre d'avril 1929 de Mermoz adressée à son ami Vova de Martinoff publiée par ICARE n°119.

(7) L'Aéropostale fit l'acquisition de 3 POTEZ 25 uniquement destinés à franchir la Cordillère des Andes entre Mendoza et Santiago du Chili.

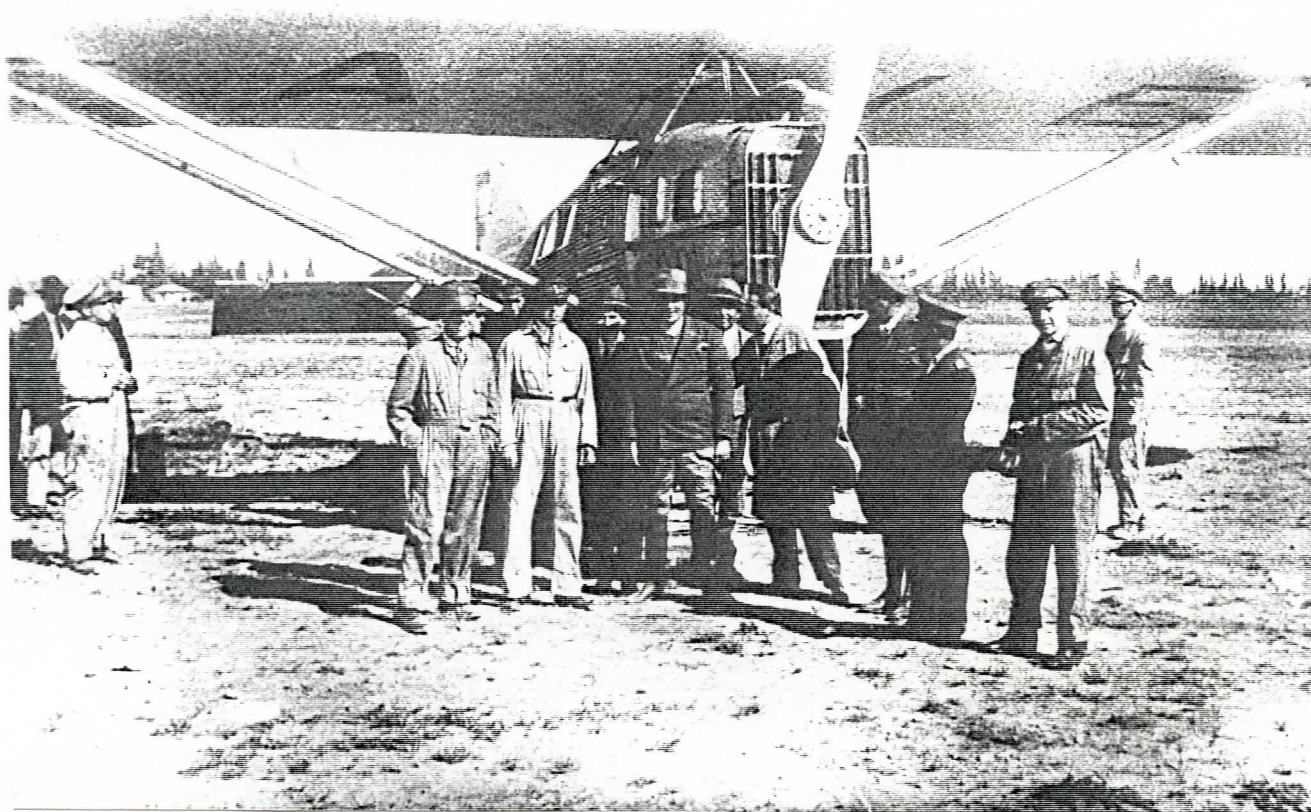




Premier vol courrier en Amérique du Sud transporté par Mermoz.
 Oblitérations : dép. Buenos Aires 5/12/27 - 21h; arr. Rio de Janeiro 7/12/27.



Premier courrier Amérique du Sud - France.
 Carte postale Buenos Aires - Rio de Janeiro; dép. 29/2/28-17h; arr. 2/3/28.
 Courrier transporté par Mermoz, accidenté à Jaguarao.



Mermoz à Santiago du Chili devant le LATÉ 25 F-AIEH avec lequel il vient de traverser la Cordillère des Andes (photo musée AF)

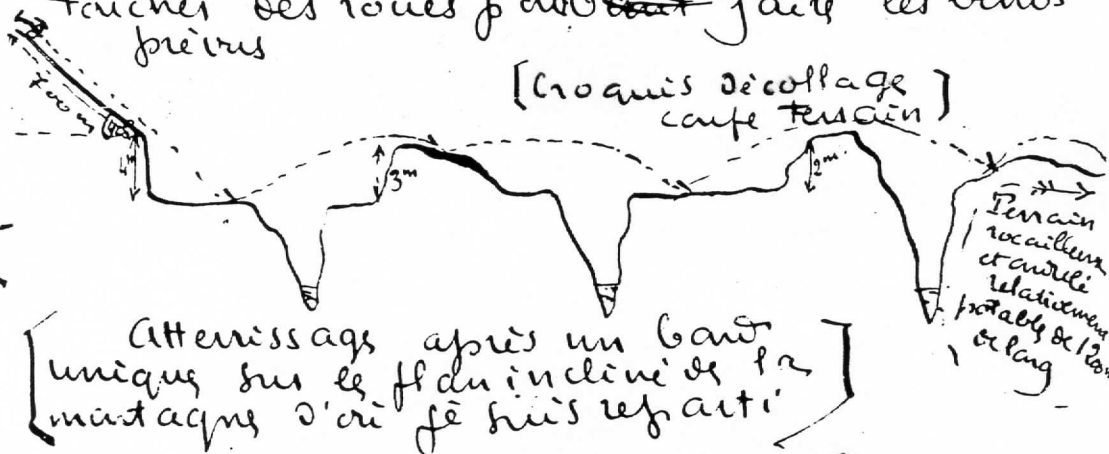


21 janvier 1928 - première traversée postale aérienne de la Cordillère des Andes
Pilote Mermoz, mécanicien Collenot.

Oblitérations : dép. Santiago 21/11/28-4AM, arr. Buenos Aires 21/11/28-19h.

une deuxième dans la Cordillère Nord à hauteur de Copiapo. - Plaque à la sortie d'un col sur un plateau creusé de ravins et de rios à 4000 m d'altitude entouré de montagnes de 5 à 6000 m. - Complètement aspiré dans une tempête de vent. - Trois jours et deux nuits à 4000 m par 16 et 26° sans O, manants de faim (mon mécanisme ayant oublié les rires de réserve! réparant notre train d'atterrissage très légèrement affaibli d'un côté et notre empennage un feu arraché sur un rebord de rochers. -

Conduites d'eau éclatées par le froid et un carburateur. - Réparations faites avec du charbon; des bandes de toile et de l'émailleté. - Décollage après 3 km. de bandes par dessus trois ravins. - Plafond de l'appareil maximum 4500 m. - Régime plein moteur 1580 tours soient 330 chevaux. - J'avais prévu à l'avance les endroits où je devais toucher les roues pour ~~arriver~~ faire les bandes prières



Tout s'est bien passé et plus après j'atterris à Copiapo man pant



Jean Mermoz et son mécanicien Alexandre Collenot (photo musée AF)



POTEZ 25 F-AJDY traversant la Cordillère des Andes (photo Musée de l'Air et de l'Espace)



Première traversée postale de la Cordillère des Andes avec POTEZ 25.
 Vol de reconnaissance; pilote Jean Mermoz et passager Didier Daurat.
 Le vol initialement prévu le 12 juin fut reporté au 14 à cause du brouillard.
 Oblitérations : dép. Buenos Aires 12/6/29 - 20h; arr. Santiago 15/6/29 - 12h.
 Pli signé MERMOZ - 41 plis transportés.



Premier courrier officiel Chili - Argentine
 Pilote Jean Mermoz, copilote Henri Guillaumet.
 Oblitérations : dép. Santiago 18/7/29; arr. Buenos Aires 18/7/29 - 20h.
 Pli signé MERMOZ - 514 plis transportés.

BIBLIOGRAPHIE

Pour les membres du C.A.F., il nous reste quelques exemplaires d'ouvrages traitant de l'aérophilatélie ou de l'aviation. Les prix indiqués sont nets, franco de port pour la France métropolitaine avec envoi en recommandé pour les commandes supérieures à 150 francs.

Un complément de frais d'envoi sera demandé pour une destination hors de France.

Ouvrages en langue française.

LIGNE NOGUÈS - Histoire aérophilatélie (1911 - 1941) AIR ORIENT, AIR FRANCE par G.Collot et A. Cornu. Primé par l'Aéro-Club de France 1993

in-4 relié pelliculé couleur de 264 pages.Histoire très complète de cette grande ligne aérienne française.Très nombreuses reproductions de plis ,griffes et cachets ainsi que de photographies d'avions, équipages, accidents, etc.Reproductions d'affiches anciennes en couleurs. Ed. B. Sinais 1992.

400 Frs

CENT ANS DE POSTE AÉRIENNE EN FRANCE 1870-1969 . Catalogue descriptif et historique par Pierre Saulgrain. Format A4 relié pelliculé couleur de 408 pages. Plus de 4200 plis répertoriés dont 1750 manifestations aériennes départementales. Reproduction de nombreux cachets et nombreuses illustrations notamment d'affiches anciennes. Ed Roumet 1993 - Paris.

370 Frs

LES PIONNIERS DE L'AVIATION - Levallois, mémoire. Ed 1993

Très bel album relié pelliculé couleur, format carré 28X28, de 200 pages abondamment illustré, édité par la Mairie de Levallois-Perret à l'occasion de l'exposition "Les Pionniers de l'Aviation" . Au sommaire : Ader, Clément-Bayard, Blériot, Voisin, Garros, Couzinet, Mermoz, Hilsz, Amiot, Potez, Hispano-Suiza, etc....

130 Frs

Livre intéressant par certains documents inédits et par la qualité de l'édition .

Ouvrages en langue anglaise

FRENCH SOMALI COAST - The postal history 1939 - 45 par A. R. Torrance .

Format A5 de 24 pages, broché, cartes géographiques, reproduction de cachets, griffes et censures. Petite étude des courriers et censures dans la période précédant et durant la seconde guerre mondiale.Ed.1992.

60 Frs

WARTIME AIRMAILS - Great Britain, Transatlantic and Beyond - Ed. Chavril Press. Format A5 de 24 pages. Complément du livre "Horseshoe Route" déjà mis en vente par le C.A.F.. Il traite des routes aériennes mises en place au début de la 2ème guerre mondiale pour acheminer le courrier par la PANAM, BOAC et l'Atlantic Ferry Organisation.

60 Frs.

THE ITALIAN SOUTH ATLANTIC AIR MAIL SERVICE 1939 - 1941 par R.Beith, format A4, 56 pages, broché, nombreuses illustrations de plis, avions, cartes postales et étude très complète des tarifications et des traversées aériennes de l'Atlantique Sud par la ligne italienne LATI.

120 Frs.

EAST AFRICAN AIRMAILS 1920 - 1939 par Bill Colley

format A5, broché de 120 pages. Histoire des lignes de l'Afrique Orientale britannique et de ses liaisons avec l'Europe. Répertoire des vols principaux - marques postales et tarifs d'affranchissement.

160 Frs

Nous pouvons vous procurer de nouveaux ouvrages en langue anglaise. Les personnes intéressées sont priées de se faire connaître auprès de Gérard Collot, 19, rue Victor Hugo 78230 le Pecq, qui effectuera les commandes nécessaires.

Air Services in Nationalist Spain during the Civil War 1936-1939 de Felix Gomez-Guillamon - Ed. Spanish Bookclub. Format A4, 245 pages, très documenté avec de nombreuses illustrations, plis, cartes, etc. Texte en anglais. Prix de l'ordre de **250 frs** .

Indian Air Mails de Jeffrey Brown - Ed. The India Study Circle for Philately. Format A4, 114 pages. Histoire des courriers partant ou transitant par l'Inde britannique dans la période 1911 - 1947. Clair, reproduction de griffes appliquées en Inde. Texte en anglais

Prix de l'ordre de **120 frs**

Commercial Zeppelin Flights to South America de J. Duggan et J. Graue. Ed USA. Format A4, 233 pages. Etude détaillée des services postaux aériens Zeppelin et DLH dans la période 1930/1939, cartes de certains parcours et quelques illustrations. Texte en anglais.

Prix de l'ordre de **220 frs**

COURRIER DES LECTEURS

Q6 - E. GLEMAREC : 26 juin 1930 - accidenté Saïgon - Hanoï (vol militaire).

L'histoire de ce vol accidenté et des courriers transportés (cochininois et en provenance du paquebot *ATHOS II*) est relatée dans l'Aviette postale de janvier 1931 et dans l'ouvrage "*Ligne Noguès*" de G. Collot et A. Cornu.

En résumé, l'avion militaire, un POTEZ 25 qui avait quitté Saïgon le 25 juin 1930, aurait dû joindre Hanoï dans la journée. Par suite à des incidents de route, "*...l'avion mit 3 jours pour arriver à Hanoï...*" après s'être arrêté à Nhatrang puis à Tourane d'où le courrier fut confié au chemin de fer Tourane - Hanoï.

Je pense qu'il faudrait corriger pour lire : "*...le courrier mit 3 jours...*", si l'on retient comme référence les cachets à date cités dans "*Ligne Noguès*" :

au départ SAIGON 24/6/30 - 18h45,

à l'arrivée HANOI 27/6/30 - 18h.

Par ailleurs, un article du capitaine H. TRUC : "*Les liaisons postales aériennes Hanoï - Saïgon en 1929 et 1930 par l'aviation militaire d'Indochine*" indique pour ce vol :

21 juin 1930 - Hanoï - Saïgon en 2 jours et retour en 5 jours (mauvais temps).

Courrier confié au Transindochinois Tourane - Hanoï.

Je possède un pli qui allonge le retour à 6 jours. Il présente les cachets à date suivants :

au départ SAIGON 24/6/30 - 17h25,

à l'arrivée HANOI 30/6/30 - 6h35.

Tout le courrier n'a donc pas été confié au chemin de fer à Tourane. Témoin de la date de retour à Hanoï de l'avion, ce second courrier "accidenté" est-il connu des aérophilatélistes? A vous lire...

