



BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1996

N° 10 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Assemblée Générale Ordinaire

Activités du C.A.F.

Les grands pilotes français : Jean MERMOZ (suite)

Curiosité : Courriers aériens Espagne - Amérique du Sud pendant la guerre civile espagnole 1936-1939.



Affiche brésilienne de 1930 - Traversée de l'Atlantique Sud par l'AÉROPOSTALE

cercle aérophilatélique français

Nouvelle adresse : 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. provisoire : 34 51 43 93

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

L'Assemblée Générale Ordinaire du C.A.F. s'est tenue le 27 mai 1996 à Clermont-Ferrand dans le cadre de l'Exposition Nationale Philatélique et du 69ème Congrès de la Fédération Française des Associations Philatéliques.

L'Assemblée a pu valablement délibérer, le quorum de 1/4 étant dépassé avec 68 sociétaires présents (14) ou représentés (54) pour 158 inscrits à jour de leur cotisation.

Notre vice-président, Pierre Saulgrain, fait remarquer que les pouvoirs reçus sans indication de mandataire sont attribués de façon arbitraire aux membres du Bureau. Le secrétaire lui répond que cette façon de procéder n'est pas contraire aux statuts et elle marque la confiance dans la présidence actuelle. Par ailleurs, le sociétaire envoyant son pouvoir ne peut pas savoir, à priori, qui sera présent le jour de l'Assemblée pour le représenter.

Le rapport moral de la Présidente fait état de l'activité de notre Cercle et constate le départ de 13 sociétaires (radiés, décédés et démissions) et l'arrivée de 7 nouveaux membres.

Par ailleurs la Présidente confirme son intention de ne pas se représenter cette année, terme de son mandat présidentiel et fait la déclaration suivante :

" Mes Chers sociétaires et amis,

Ce n'est pas sans émotion que je déclare ouverte la dernière Assemblée Générale de mon exercice ayant pour cadre Clermont-Ferrand, capitale de l'Auvergne.

Comme vous le savez tous, et ainsi que j'en avait fait état à plusieurs reprises, je désire mettre fin à mon mandat présidentiel.

Bien entendu, je respecterai les statuts de notre Société et mon départ sera effectif le 2 octobre prochain; mais je désire avant tout que mon souhait se concrétise aujourd'hui.

Je pense que mon âge et ma longue présence à la tête du C.A.F. peuvent m'autoriser à quelques dérogations malgré la réaction surprenante de quelques esprits chagrins. C'est la raison pour laquelle j'ai adressé aux membres de notre Conseil d'Administration une note de mise au point à la suite de ces "réflexions" déplacées.

Mais trêve de polémique, nous sommes réunis pour nous retrouver dans un cadre amical et chaleureux. Vous savez combien ma joie est grande de vous revoir à cette même époque et de faire la connaissance de certains d'entre vous. J'ai essayé tout au long de mon mandat d'être la plus proche possible de nos sociétaires et de répondre à leur attente. Je dois avouer que cette activité m'a beaucoup apporté et j'aurai encore plaisir à continuer le service des nouveautés tant que le ciel m'accordera cette possibilité.

Je formule le souhait que mon successeur, quel qu'il soit, assure la pérennité de notre Cercle, mission qui fut non seulement la mienne mais également celle de son fondateur: mon père, Georges Pierre et de mon mari Joseph Houlteau.

Je vous remercie pour toute l'amitié et la confiance que vous m'avez témoignées.

Bonne chance à vous tous, mes amis, et longue vie au Cercle Aérophilatélique Français."

Marcelle Pierre

Notre secrétaire, Pierre Lazuech, remet un cadeau à la présidente et fait la déclaration suivante :

" Chère Présidente et amie,

Permettez-nous de vous adresser ces quelques mots de profonde gratitude pour votre dévouement sans cesse renouvelé au cours de ces années passées à la présidence de notre chère Société.

Avec Monsieur Houlteau, que nombre d'entre nous n'ont pas eu le privilège de connaître mais qui a profondément marqué les plus anciens, vous nous laissez un patrimoine littéraire précieux avec les nombreux articles parus dans la revue aéropostale auxquels nous avons souvent l'occasion de nous référer.

Ainsi, grâce à vous, le Cercle Aérophilatélique Français a su tenir sa place au sein des sociétés philatéliques spécialisées à caractère international. De même, vos collections figuraient dans tous les programmes des manifestations aérophilatéliques de ces cinquante dernières années et quelques uns d'entre nous ont eu le privilège d'être appelés à assurer leur pérennité.

Si de nombreux sociétaires n'ont jamais eu le plaisir de vous rencontrer, ils peuvent se féliciter pour votre amabilité et votre disponibilité de tous les instants pour répondre à leurs appels téléphoniques ou à leur courrier. Vous n'avez jamais cessé de travailler pour le Cercle que vous aimez tant, même lorsque la fatigue se faisait sentir, nous pouvons en témoigner.

Vous avez su donner au Cercle cette convivialité qui lui est bien particulière et même si, par nature, nous sommes parfois très éloignés géographiquement les uns des autres, nos liens sont très étroits pour un passion commune: l'Aérophilatélie.

Enfin vous avez eu le bonheur d'approcher ces grands pilotes qui ont forgé l'histoire de l'aviation et ainsi de nous faire partager vos nombreux souvenirs de meetings et autres manifestations aéronautiques.

Mille fois merci, Madame la Présidente et très Chère Amie, de nous avoir fait tant aimer l'art de collectionner. Nous formulons le souhait que votre successeur s'engage dans cette même voie et qu'il continue ainsi à animer notre cher Cercle avec autant de conviction et de foi.

Que ce repos que vous avez tant mérité soit paisible et vous apporte de nombreuses satisfactions.

Sachez enfin enfin que votre présence à nos côtés sera toujours oh combien encourageante et précieuse!"

Pierre Lazuech

Le rapport financier 1995, présenté par notre vérificateur aux comptes, Eugène Glémarec, fait état du compte d'exploitation arrêté à la date du 31/12/95. Il présente un solde créditeur de 4 502 francs. Cette somme s'ajoute au report à nouveau de l'an passé (8 033 francs) ce qui nous donne un total de 12 535 francs qui figurera au report à nouveau de l'exercice 1996.

Budget 1996

A partir des résultats de l'exercice 1995, les prévisions de recettes et de dépenses pour 1996 sont les suivantes :

Désignation	recettes	dépenses
cotisations à recevoir (155 sociétaires)	15 350	
cotisations Fédération, GAPHIL, FISA		4 140
frais de fonctionnement : poste, téléphone, lots, frais administratifs, déplacements		7 000
bulletins d'information (3 bulletins en 1996)		6 000
bibliographie (solde)	0	
cessions entre collègues (solde)	2 000	
circulations (solde)	0	
nouveautés (solde)	2 650	
provisions pour aléas ou fond de roulement		2 860
TOTAL	20 000	20 000

Les comptes de l'exercice 1995 et le budget 1996 sont votés et acceptés à l'unanimité.

Renouvellement du Comité d'Administration

Membres sortants réélus :

Gérard COLLOT

Eugène GLEMAREC

Nouveau candidat élu :

Patrice TRZECIAK

Notre vice-président, Pierre Saulgrain, demande que le Comité d'Administration soit élargi et que Raymond Bouyé soit confirmé dans ses fonctions. Cette demande est acceptée à l'unanimité bien que ne figurant pas à l'ordre du jour.

Sont élus au Comité d'Administration:

Raymond BOUYÉ

Michel DIMON

Michel de POMPIGNAN

Le Comité d'Administration comporte dorénavant 12 membres.

Tirage au sort du tiers sortant en 1997

Les trois membres sortants du C.A. en 1997, désignés par tirage au sort, sont :

Mesdames Marcelle PIERRE et Armande EHRGOTT

Monsieur Michel CHAGNIOT.

Constitution du Bureau et élection du Président

Le Comité d'Administration renouvelé procède à l'élection du Président et à la constitution du Bureau.

Est élu président : Gérard COLLOT à l'unanimité moins une abstention.

Sont élus membres du Bureau à l'unanimité :

Pierre SAULGRAIN et Jacques RENAUD, vice-présidents,

Pierre LAZUECH, secrétaire,

Eugène GLEMAREC, secrétaire adjoint,

Madame Armande EHRGOTT, trésorière,
Michel CHAGNIOT et Patrice TRZECIAK, membres du Bureau.

Sur proposition du nouveau président, Madame Marcelle PIERRE est élue Présidente d'Honneur du C.A.F. à l'unanimité et reste membre du Bureau.

ACTIVITÉS DU C.A.F.

Service Circulations

Patrice Trzeciak, responsable de ce service, fait état d'un nombre d'abonnés en légère diminution. En 1995, 37 personnes sont abonnées et réparties en 4 régions (11 pour Paris/Nord-ouest, 11 pour l'Est, 8 pour l'Ouest et 7 pour le Sud-ouest..

Il signale qu'un certain nombre d'abonnés paient leur facture avec beaucoup trop de retard ou bien n'envoient jamais d'avis de passage ou ne respectent pas le délai de garde (normalement de 3 jours) ou encore n'expédient pas les colis en recommandé. Mais il y a plus grave! Il y a encore une fois des "disparitions" de plis entre 2 abonnés, soit une perte de 1130 francs pour notre Cercle!. De tels comportements sont inadmissibles dans une association comme la nôtre qui se veut aussi être amicale. Nous rappelons la règle qui doit être impérativement appliquée avant de recourir aux sanctions:

Si un abonné constate un(des) pli(s) manquant(s) par rapport à la fiche d'inventaire à la réception du colis, il doit le mentionner sur la fiche d'avis de passage de façon à en avertir immédiatement le responsable des Circulations. En cas d'inobservation de cette règle, la valeur du(des) pli(s) manquant(s) sera facturée aux abonnés n'ayant pas renvoyé leur avis de passage et précédant la constatation des faits.

Service Cessions

Pierre Lazuech, responsable de ce service souligne le succès toujours constant de ce service et tient à rappeler la nécessité de régler la facture dans les jours suivants la réception des plis.

Service Nouveautés

Madame Pierre, maintenant déchargée des tâches de la présidence, accepte de poursuivre les activités de ce service.

Bulletin d'Information

Gérard Collot, rédacteur du Bulletin, se propose d'essayer d'obtenir une meilleure qualité d'impression dans les limites imposées par le budget alloué.

Bibliographie

Pierre Saulgrain nous annonce la sortie de son nouvel ouvrage aérophilatélique:

LE SERVICE POSTAL AÉRIEN DANS LES PAYS D'EXPRESSION FRANÇAISE

Catalogue descriptif et historique pour la période 1906-1986. Format A4, relié pelliculé couleur de 287 pages. Reproduction de nombreux plis en noir et blanc . Ed. Roumet 1996.

Son prix public est de 400 francs. Il peut être commandé au C.A.F. au prix de 360 francs franco de port pour la France entière; un supplément de port sera demandé pour les expéditions vers l'étranger.

Nous félicitons notre ami Pierre Saulgrain pour ce beau travail de documentation. Sans aucun doute de nombreux collectionneurs trouveront de précieux renseignements dans cet ouvrage.

Par ailleurs, nous avons pu acquérir quelques livres anciens à l'état neuf et à prix réduit:

SANTOS-DUMONT de Peter Wykeham - Ed. Trévisé 1964

Broché, format A5, 281 pages, nombreuses photos en noir et blanc; une des meilleures biographies sur cet "obsédé de l'aviation". Prix franco de port pour la France: 85 francs.

MERMOZ - COUZINET, ou le rêve fracassé de l'Aéropostale d'Alexandre Couzinet. Ed. Jean Picollec 1986.

Broché, format A5, 513 pages, nombreuses photos en noir et blanc et reproductions de documents. Histoire tragique de ce jeune avionneur de talent qui créa l'Arc-en-Ciel avec lequel Jean Mermoz fit 8 traversées de l'Atlantique Sud. Prix franco de port pour la France: 85 francs.

Pour ces deux derniers livres, les commandes ne pourront être honorées que dans la limite des stocks disponibles selon l'ordre d'arrivée des chèques.

Envoyez vos commandes à Gérard Collot , 19 rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ.

Expositions

Le 60ème anniversaire de la disparition de Jean Mermoz sera commémoré :

- * à Ancenis le 21 septembre 1996 lors de l'inauguration de l'extension de l'aéroport.
- * à la mairie du Pecq-sur-Seine du 15 octobre au 14 novembre 1996.
- * à la mairie de Neuilly du 7 au 23 décembre 1996.

Ces deux dernières expositions présenteront une rétrospective de la vie de Mermoz (ensemble photographique aimablement prêté par le musée AIR FRANCE) et une histoire aérophilatélique de la ligne Mermoz 1919-1936 (ensemble mis à disposition par l'Association Pierre-Georges Latécoère). Il est également prévu des conférences, des projections de films anciens, des maquettes et des peintures et sculptures réalisées par les "Peintres de l'Air". Enfin des concours de dessins et maquettes sont proposés aux jeunes. La Poste sera consultée pour la réalisation d'une flamme. Le C.A.F., réalisateur de l'exposition aérophilatélique sera représenté à ces manifestations.

Les personnes désirant recevoir des invitations pour le vernissage de l'exposition "Mermoz" à la mairie du Pecq-sur-Seine (prévu, en principe, le 18 octobre) sont priées d'en faire la demande à Gérard Collot.

Pour l'exposition de Neuilly, de plus amples informations seront données dans le *Bulletin d'Information* de novembre.

Réunion du Comité d'Administration

Les membres élus au Comité d'Administration sont invités à se rendre à la réunion qui aura lieu à Pornichet le dimanche 22 septembre 1996. Le lieu exact et l'ordre du jour leur sera envoyé début juillet.

Réunions amicales

Nos réunions amicales vont reprendre après les vacances à la brasserie "Rond-Point" 5, rue de Ponthieu à Paris; la prochaine aura lieu le samedi 26 octobre 1995 à 14h30.

LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Jean MERMOZ

(seconde partie : l'Atlantique)

Le paquebot "*Lutétia*" qui ramenait Mermoz en France arriva à Bordeaux le 10 février 1930. Mermoz devait prendre en main le nouvel hydravion LATÉ 28-3 sorti des usines Latécoère. Cet appareil était une modification du LATÉ 28-1, avion déjà en service sur la ligne, auquel on avait ajouté des flotteurs. La Compagnie pensait détenir l'hydravion capable de franchir d'un coup d'aile les 3000 km d'océan pour réaliser une liaison postale France - Amérique du Sud 100% aérienne. Peu après son arrivée, Mermoz commence par s'entraîner sur différents types d'hydravions et obtient en quelques jours sa licence sur ce type d'appareil. Il commence ensuite une série d'essais avec le LATÉ 28-3 et en guise d'essai définitif bat de record du monde de distance hydravion sur le circuit fermé: Marignane - Cap d'Agde - Toulon les 11 et 12 avril 1930. Il couvre ainsi 4308 km en 30h25 de vol. La démonstration est faite, cet appareil est bien capable de traverser l'Atlantique Sud. La date de la traversée est fixée au 12 mai afin de bénéficier de la pleine lune, une nuit en pleine mer étant inévitable. Le LATÉ 28-3 est baptisé "*Comte de La Vaulx*" en mémoire du célèbre passager de la Cordillère, mort dans un accident d'avion aux Etats-Unis quelques mois avant. Outre Mermoz, l'équipage est constitué de Dabry, navigateur et Gimié, radiotélégraphiste. Saint-Louis du Sénégal est rejoint le 4 mai où l'équipage fait les derniers préparatifs. Par sécurité Didier Daurat fait placer 2 avisos avec radio, gonio et service météo à 1000 km des côtes africaine et américaine en attente du jour J.

Le 12 mai 1930 à 10h56 du matin, le "*Comte de La Vaulx*" emporte les 130 kg de courrier arrivés de Toulouse quelques heures auparavant. Le vent est faible, la mer calme, la vitesse se stabilise à 160 km/h et Mermoz arrive à maintenir une altitude de vol de 50 à 200 mètres toute la journée. A la tombée du jour ils pénètrent dans le Pot au Noir, Mermoz poursuit son vol à très faible altitude dans un noir d'encre et sous une pluie diluvienne puis, au bout de 3 heures et demie, il aperçoit une petite éclaircie et poursuit son vol plus confortablement avec l'éclairage lunaire. Au lever du soleil, la pointe de Saint-Roques est aperçue et, après une large courbe au-dessus de la base de l'Aéropostale installée sur le rio Potingui, Mermoz pose son hydravion 21 heures exactement après avoir quitté Saint-Louis. La Première traversée commerciale sans escale de l'Atlantique Sud est réalisée (8). Le courrier est immédiatement embarqué par Vanier qui l'achemine jusqu'à Rio puis Reine jusqu'à Buenos Aires et enfin Guillaumet jusqu'à Santiago.

Les aviateurs français furent reçus par les gouvernements d'Uruguay, d'Argentine et du Brésil. C'était toute l'aviation française que l'on fêtait, aviation qui avait tant de mal à s'imposer face à la concurrence allemande et américaine. Au Brésil, Mermoz se précipita à la rencontre de sa fiancée (9) qui s'embarquait avec sa mère sur le paquebot "*Mendoza*" à destination de la France.

Le vol de retour du "*Comte de La Vaulx*" est fixé au 8 juin. L'hydravion, chargé de 2600 litres d'essence et de 150 kg de courrier, n'arrive pas à déjauger du rio Potingui; de plus le flotteur gauche a tendance à enfourner et il faut toute la dextérité de Mermoz pour rattraper son appareil qui part en "cheval de bois". Mermoz décide de recommencer les tentatives autant de fois que nécessaire et fait vidanger 200 litres d'essence pour alléger l'appareil. Les 8,9 et 10 juin, il fait 35 tentatives, toutes infructueuses et décide, la mort dans l'âme, de transférer le courrier sur l'avis "*Epernay*" en partance pour Dakar. Didier Daurat qui suivait toutes ces péripéties depuis Toulouse par télégraphe interposé fait reporter le départ à la pleine lune de juillet et envoie immédiatement un ingénieur des usines Latécoère pour modifier la forme des flotteurs. De son côté, Mermoz recherche un nouveau plan d'eau mieux exposé aux vents dominants; son choix se porte sur la lagune de Bonfim à 60 km au nord de Natal. Le 7 juillet, les préparatifs étant terminés et les sacs du courrier hebdomadaire arrivés, Mermoz met tous les gaz mais cette 36ème tentative se solde par un échec ainsi que les 16 suivantes. De Toulouse, Daurat ordonne de renoncer mais Mermoz veut essayer encore une fois car il a vu que le vent avait changé d'orientation et c'est enfin l'envol, à la 53ème tentative; il est 19h30 GMT le 8 juillet 1930. La nuit surprend assez vite l'équipage qui se fraie un chemin dans un pluie diluvienne puis le calme revient et l'aube naissante révèle un désastre: le pare-brise est inondé d'huile. Cette fuite importante est partiellement compensée par l'adjonction des 35 litres de lubrifiant de réserve mais la pression d'huile tombe rapidement à zéro et la température moteur atteint 90°. Fort heureusement, Gimié avait pu prendre un contact radio avec le "*Phocée*", avis du dispositif de sécurité maintenu par Daurat, et Mermoz en avait pris le cap. Arrivé à la hauteur de l'avis qui tangait dans une très forte mer, Mermoz repère un creux de houle dans lequel il pose son appareil assez durement à tel point qu'un croisillonage cède et l'aile gauche baigne dans l'écume. L'équipage est sauf, le courrier est transbordé sur les baleinières du "*Phocée*" mais le "*Comte de La Vaulx*" sombre dans l'Atlantique Sud quelques instants plus tard.

Cette aventure a démontré qu'il était nécessaire de posséder des avions ou hydravions multimoteurs pour traverser l'océan avec une sécurité suffisante.

Quelques semaines après son retour en France Mermoz se marie avec Gilberte Chazottes et 7 jours plus tard, en guise de voyage de noces, il part à Toulouse essayer un nouvel avion à grand rayon d'action en vue de tenter la traversée de l'Atlantique nord dans le sens est-ouest (10). Mermoz relate ce vol dans une lettre à sa mère du 4 septembre 1930: "*à 1000 mètres, alors que je descendais de 5000 mètres, où j'étais monté chargé à 6000 kg, j'étais en train de faire une base de vitesse de 3 minutes, j'ai senti le fuselage se tordre et se désarticuler. J'ai voulu ouvrir la porte de côté pour me jeter en parachute mais impossible : l'avion s'abattant en vrille à mort et les ferrures déformées m'empêchaient d'aboutir; je me suis alors lancé dans la trappe ouverte au-dessus de ma tête, mais je ne pus y passer à cause de mes épaules et la tête dehors, je vis l'aile gauche se détacher; le réservoir d'essence de 1200 litres s'entr'ouvrit derrière moi, m'inonda d'essence, puis tout se déchiqueta, se désagrégea et je fus l'un des débris que libéra l'avion, littéralement pulvérisé comme s'il avait reçu un obus de plein fouet. j'ai fait 150 à 200 mètres en chute libre avant que le parachute ne soit ouvert...et*

puis je me suis senti accroché dans le vide après une violente secousse. J'ai levé les yeux et j'ai vu des morceaux d'appareil s'abattre sur mon parachute et y faire de nombreuses déchirures, l'un d'eux en enleva un morceau de 1,50m et naturellement ma vitesse de chute s'accéléra. La queue de l'avion passa à 50 mètres de moi. Le contact avec le sol fut rude. Je me suis reçu sur les jambes mais la secousse me casse en deux...";

C'était la première fois de sa vie que Mermoz avait accepté d'emporter un parachute. Il s'en tira avec de sérieuses contusions qui le gênèrent pendant plusieurs mois.

Le 30 mars 1931, il fait équipe avec Paillard pour battre le record du monde de distance en circuit fermé sur avion BERNARD 80 GR "*Oiseau Tango*". L'avion tourne pendant 59h13mn sur un circuit au départ d'Oran-La Sénia et couvre 8960 km, nouveau record (11)(12). Ce record ne tiendra que jusqu'au 10 juin; Le Brix, Doret et Cadiou le montent à 10371 km en 70h 11mn de vol avec le Dewoitine 33 F-AKDV. Les records étant faits pour être battus, Mermoz avec le capitaine Mailloux sur le BERNARD 81 GR "*Antoine Paillard*" (13) font une tentative le 29 novembre. L'avion, surchargé d'essence, a du mal à s'élever et capote en bout de piste; par miracle, le feu ne se déclare pas et les deux hommes s'en tirent avec quelques contusions.

Alors que Mermoz établissait de nouveaux records en espérant découvrir rapidement l'appareil ayant les performances requises pour établir des traversées commerciales sur l'Atlantique Sud, l'AÉROPOSTALE se débattait avec de tels ennuis financiers qu'elle fut contrainte de déposer son bilan (14). Le 31 mars 1931, le Tribunal de Commerce de la Seine prononça la mise en liquidation judiciaire de la C.G.A. Pour Mermoz et pour tous les anciens, les pionniers de la ligne, ce fut un coup terrible. Comment imaginer que cela ait pu arriver; avec une direction de l'exploitation toujours menée fermement par Didier Daurat, une participation et une motivation du personnel de tous les instants et les investissements considérables tant en installations au sol qu'en matériel volant engagés par le groupe Bouilloux-Lafont qui faisaient de cette ligne une des plus modernes et des plus actives du monde? Certains parlementaires reprochaient les dépenses de la Compagnie. Bien sûr l'Aéropostale recevait la plus importante subvention de toutes les compagnies aériennes françaises, 86 millions sur un total de 196 mais ses recettes d'exploitation étaient de 27 millions sur un total de 50 pour toutes les compagnies réunies. Le 2 avril, le Ministère de l'Air institue un Comité de surveillance présidé par Raoul Dautry, directeur des Chemins de fer de l'Etat, pour gérer les lignes de l'Aéropostale. M. Bouilloux-Lafont est écarté, des restructurations sont prévues, des lignes fermées et du personnel licencié. Le désordre commence à régner, des critiques, de vieux ressentiments font surface, dans une telle situation Jean Mermoz ne pouvait pas rester impassible; en mai, à la radio il dénonce : "*L'Aéropostale risque d'être tuée par les combinaisons politiques et financières*". Ses propos sont repris par la Presse. Il défend son chef, Didier Daurat, objet d'attaques mesquines; bref, il s'engage.

Il partage son temps entre les contacts avec certains hommes politiques et des directeurs de journaux et reprend simplement le courrier sur Toulouse - Casablanca, comme à ses débuts sur la Ligne. Il fait aussi la ligne Marseille - Alger sur laquelle, le 21 février 1932, une panne de moteur de son hydravion CAMS 53 l'oblige à amerrir; il est indemne avec Rénier, radio. Les deux hommes sont sauvés par un navire de passage.

Mermoz attend l'avion ou l'hydravion qui lui permettra de vaincre à nouveau l'océan et cette opportunité va bientôt se présenter.

(à suivre)

G. Collot

(8) Il y eut 8 traversées de l'Atlantique Sud dont 4 sans escale avant que Mermoz ne réalise la sienne. Il s'agissait de raids et ici de traversée commerciale. Voir *Bulletin d'Information n°1*.

(9) Gilberte Chazottes, fille du consul honoraire de France à Bahia Blanca. Le mariage a lieu le 23 août 1930 à la mairie du XVème arrondissement de Paris.

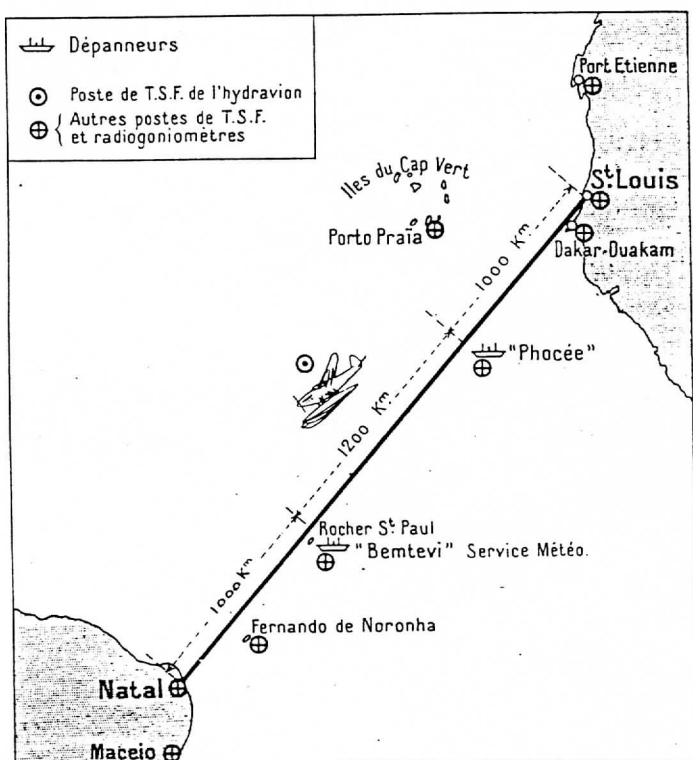
(10) Il s'agit d'un LATÉ 28 modifié, le LATÉ 28-8 F-AJXL dont l'envergure est passée de 19,25m à 25,5m .

(11) Au cours du vol, une nourrice d'eau du radiateur avait fui. Paillard, maintenu par Mermoz qui pilotait alors avec les genoux, avait transvasé, la moitié du corps en dehors de l'habitacle, tous les liquides dont disposait l'équipage dans le radiateur. Ils purent ainsi gagner 4 heures de vol et établir le record.

(12) Le précédent record était détenu depuis le 26 février 1931 par Bossoutrot et Rossi avec 8822 km sur avion BLERIOT 110 F-ALCC.

(13) Le BERNARD 80 GR est devenu le 81 GR après une augmentation de 10m² de la surface de la voile pour pouvoir emporter une charge supplémentaire de carburant. Mermoz demanda que l'on baptise le 81 GR "Antoine Paillard", son équipier du précédent record, décédé le 15 juin 1931 d'une péritonite.

(14) Depuis l'achat de la Ligne par M. Bouilloux-Lafont, l'Aéropostale avait dû faire face à des besoins financiers croissants pour financer son développement et lancer des emprunts obligataires en 1927, 1928, 1929 et 1930. Le krach de Wall Street du vendredi 25 octobre 1929 et ses répercussions en Amérique Latine, les instabilités ministérielles en France neutralisant les tentatives de politique à long terme de l'Aviation commerciale et surtout le non respect de certains engagements de l'Etat vis à vis de l'Aéropostale précipitèrent la chute.

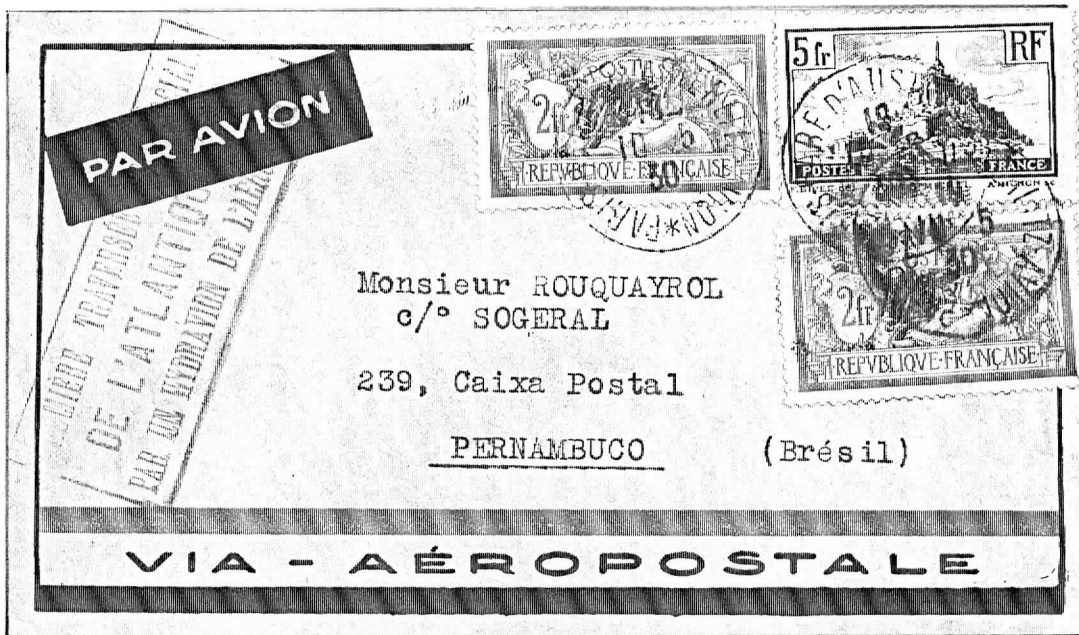


La traversée aérienne St-Louis→Natal fut l'objet d'une préparation minutieuse. Sur le parcours deux navires de surveillance furent postés :

- le "Phocée" à 1000 km des côtes africaines,
- le "Bemtevi" à 1000 km des côtes américaines.

Ils étaient équipés de postes de radio à ondes courtes et de radiogoniométrie à ondes longues pour capter les émissions du "Comte de la Vaulx".

L'Atlantique Sud avait déjà été vaincu à plusieurs reprises par des avions de raid. Il s'agissait ici de la première traversée postale.



Premier courrier 100% aérien FRANCE - AMÉRIQUE DU SUD
 départ Paris 10/5/30, arrivée Pernambuco 13/5/30.
 Affranchissement : 9 frs dont 7,50 frs de surtaxe aérienne.



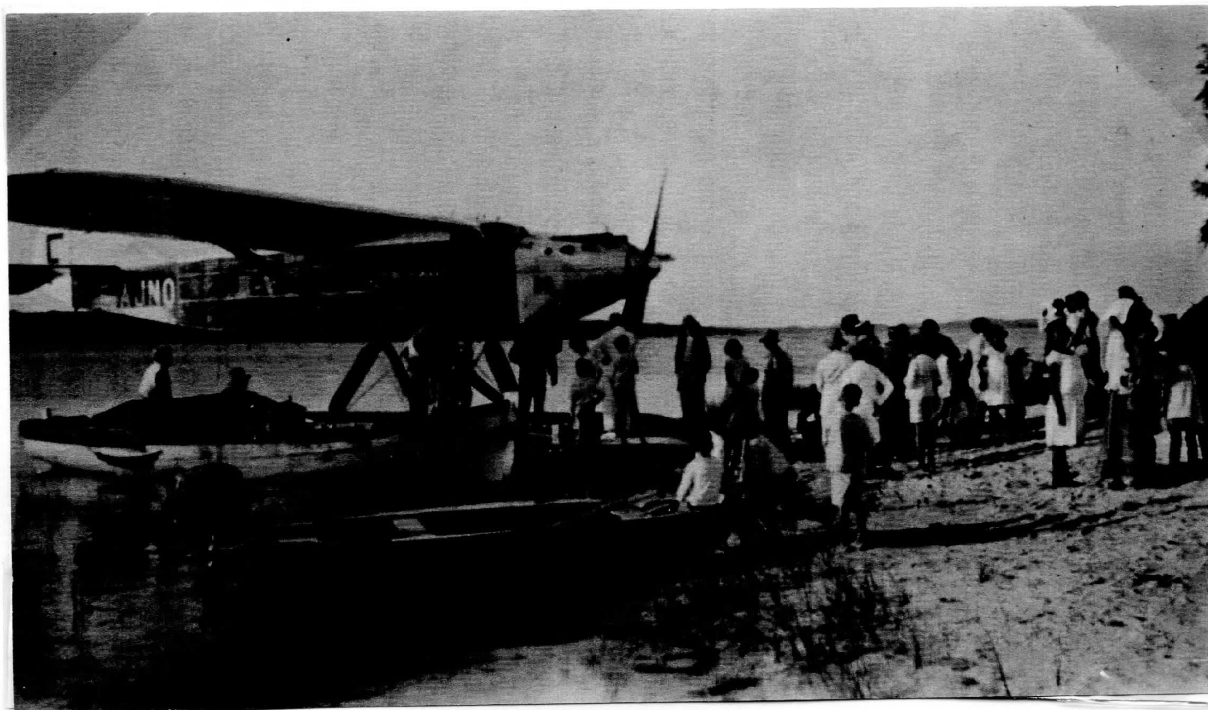
Premier courrier 100% aérien SÉNÉGAL - AMÉRIQUE DU SUD
 départ Saint-Louis du Sénégal 12/5/30, arrivée Natal 13/5/30. Pli signé par Mermoz.



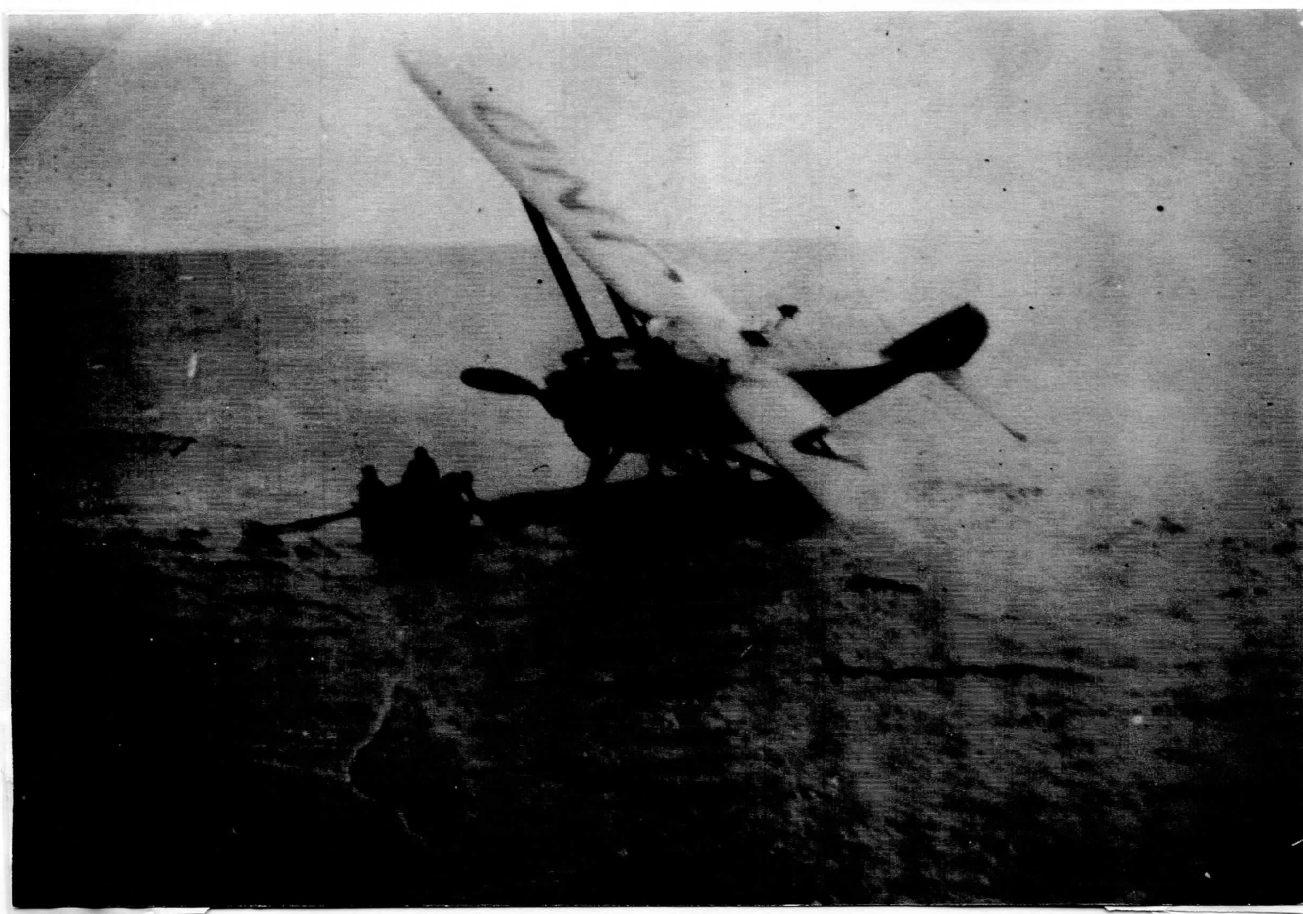
Hydravion LATÉ 28-3 de la traversée de l'Atlantique Sud



Equipage de la traversée, de gauche à droite : Jean DABRY, Jean MERMOZ, Léonard GIMIÉ



LATÉ 28-3 "*Comte de La Vaulx*" à Saint-Louis du Sénégal avant le départ
Photographie prise par Mermoz (collection particulière de Madame Marie-Vincente Latécoère)



Disparition du LATÉ 28-3 "*Comte de La Vaulx*" dans l'Atlantique Sud. L'équipage est embarqué dans un canot de sauvetage de l'avisos "*Phocée*".
(Photographie inédite de la collection particulière de Madame Marie-Vincente Latécoère)



Premier courrier 100% aérien ANGLETERRE - AMÉRIQUE DU SUD
départ Londres 5/9/30, arrivée La Paz (Bolivie) 21/5/30.



Premier courrier 100% aérien ESPAGNE - AMÉRIQUE DU SUD
départ Madrid 9/5/30, arrivée Asuncion (Paraguay) 18/5/30.



PARAGUAY - ANGLETERRE - Première série de tentatives retour (juin 1930)
départ Asuncion 6/6/30, arrivée Southport 19/6/30.



ARGENTINE - FRANCE - Première série de tentatives retour (juin 1930)
départ Buenos Aires 6/6/30, arrivée Paris 18/6/30. Pli signé par Mermoz



CHILI - ESPAGNE - Première série de tentatives retour (juin 1930)
 départ Santiago 5/6/30, arrivée Madrid 18/6/30



BOLIVIE - SUISSE - Première série de tentatives retour (juin 1930)
 départ Bolivie, transit Buenos Aires 6/6/30, arrivée Basel 19/6/30. Cachet de surtaxe aérienne 140 cts.



CHILI - FRANCE - Seconde série de tentatives retour (juillet 1930)
départ Santiago 3/7/30, arrivée Neuilly 16/7/30.



ARGENTINE - FRANCE - Seconde série de tentatives retour (juillet 1930)
départ Buenos Aires 4/7/30, arrivée Paris 16/7/30.



URUGUAY - ESPAGNE - Seconde série de tentatives retour (juillet 1930)
 départ Montévidéo 4/7/30, arrivée Madrid 16/7/30.



BRÉSIL - FRANCE - Seconde série de tentatives retour (juillet 1930)
 départ Rio de Janeiro 5/7/30, arrivée Paris 16/7/30. Pli signé par Mermoz.

COURRIERS AÉRIENS ESPAGNE - AMÉRIQUE DU SUD PENDANT LA GUERRE CIVILE ESPAGNOLE 1936 - 1939

par Richard Beith

La Guerre Civile espagnole dura de mi-juillet 1936 à fin mars 1939. Au moment où la guerre éclata, les liaisons aériennes vers l'Amérique du Sud assurées par AIR FRANCE et Deutsche Lufthansa étaient régulières et utilisaient les escales en territoire espagnol. Avant la fin 1936, AIR FRANCE et Deutsche Lufthansa avaient un service hebdomadaire de transport aérien du courrier Europe - Amérique du Sud et Amérique du Sud - Europe et, depuis juillet 1935, une collaboration entre les deux compagnies aériennes avait permis d'acheminer le courrier en alternance, DLH partait d'Europe en milieu de semaine et AIR FRANCE en fin de semaine répartissant ainsi les liaisons avec le continent sud-américain.

Il y a quelques années, en 1991, l'auteur avait considéré que, comme le gouvernement allemand soutenait la révolte nationaliste, il semblait logique que le courrier à destination ou en provenance des zones contrôlées par les Nationalistes soit acheminé par DLH. De la même façon, les Autorités françaises montrant de la sympathie pour les Républicains (limitée cependant par la politique de non-intervention), il semblait également logique que le courrier à destination ou en provenance des zones républicaines soit acheminé par AIR FRANCE. L'auteur prit contact avec d'autres collectionneurs passionnés par le même sujet et compara les différentes informations pour voir si cette théorie était fondée. Le résultat est publié dans cet article et tient compte des modifications d'itinéraire de DLH suivant l'étude détaillée faite par Monsieur F. Gomez-Guillamon dans son livre : *"Air Services in Nationalist Spain during the Civil War 1936-1939"* publié en 1994.

Liaisons de la Deutsche Lufthansa

Au début de la guerre civile, l'itinéraire suivi par DLH était : Berlin, Francfort, Marseille, Séville, Las Palmas (îles Canaries), Bathurst (Gambie), etc, etc. Le nom de code attribué à cet itinéraire était : TO 191. Bien que Séville fut aux mains des Nationalistes depuis le début des hostilités, les avions de la DLH n'y firent escale qu'en juillet et août 1936. L'escale de Séville fut remplacée par un arrêt à Lisbonne en septembre ou octobre 1936.

Les îles Canaries rallièrent les rebelles dès le début des hostilités, ce qui n'est pas surprenant sachant que le Général Franco avait été précédemment affecté à ce petit commandement par le gouvernement Républicain. Avant que la Guerre Civile n'éclate, la poste aérienne locale vers les îles Canaries était transportée par la ligne aérienne nationale : *Lineas Aereas Postales Espanolas*, dans de modernes bimoteurs Douglas DC2. Ce service fut suspendu quand la guerre éclata car la plupart des employés de la L.A.P.E. étaient des sympathisants républicains. Une nouvelle organisation dut alors être mise en place de façon que le courrier à destination et en provenance des îles Canaries fut aussi transporté par DLH avec le reste du courrier transocéanique. Le premier courrier "local", acheminé par les appareils transocéaniques de la DLH, quitta les îles le 30 octobre 1936. Le courrier pour l'Espagne nationaliste fut débarqué à Lisbonne avant que l'avion poursuive son voyage vers Marseille et Francfort. A partir de la fin avril 1938, une modification au contrat limita l'action de

DLH au transport du courrier pour le Portugal, l'Allemagne et les autres pays européens; le courrier de Las Palmas à destination de l'Espagne étant alors acheminé par la nouvelle compagnie aérienne espagnole IBERIA, sauf si DLH pouvait procurer un gain de temps.

Donc, à partir d'octobre 1936, le courrier au départ de l'Espagne nationaliste à destination de l'Amérique du Sud devait d'abord être acheminé par des moyens terrestres jusqu'à Lisbonne pour rejoindre la route TO 191. Le 19 décembre 1936, DLH modifia son itinéraire (route 22) afin de desservir Lisbonne via Burgos si bien que le courrier à destination de l'Amérique du Sud ne devait utiliser des moyens terrestres que jusqu'à Burgos. La route 22: Stuttgart, Genève, Marseille, Burgos, Lisbonne remplaça la ligne Stuttgart, Genève, Marseille, Madrid existant avant le début des hostilités et qui fonctionnait en pool entre DLH et L.A.P.E. (Madrid était sous le contrôle des Républicains). La ligne 22 fut, plus tard, étendue jusqu'à Berlin et en mai 1937 l'escale de Burgos fut remplacé par celle de Salamanque. Avec la fin de la guerre en Catalogne, l'escale de Barcelone fut remise en service entre les arrêts de Marseille et de Salamanque. A partir du 1er juillet 1939, plusieurs mois après la fin de la guerre, la route 22 de la DLH fonctionna entre Lisbonne et Berlin via Madrid, Barcelone, Marseille, Genève et Stuttgart; l'escale de Salamanque fut supprimée.

Il faut noter qu'une liaison aérienne entre l'Espagne nationaliste et Lisbonne fut créée le 25 avril 1938 quand ALA LITTORIA ouvrit une ligne Séville - Lisbonne. A-t-elle aussi été utilisée pour transporter du courrier en Amérique du Sud?

Liaisons d'AIR FRANCE

L'itinéraire français, bien connu, suivait la ligne Paris - Toulouse - Barcelone - Alicante - Casablanca - Dakar - etc. MM G. Collot et A. Cornu pensent que l'escale d'Alicante fut conservée au début de la Guerre Civile mais qu'après avoir quitté Alicante les avions étaient détournés vers Fez et Oran. Il est possible que pendant la plus grande partie de la Guerre Civile le courrier en provenance des zones contrôlées par les Républicains fut acheminé vers Marseille où il pouvait être embarqué dans le premier avion en partance pour l'Amérique du Sud et rejoindre Oran et Casablanca de façon à éviter l'espace aérien espagnol. (Cette route détournée est indiquée sur un document AIR FRANCE de 1939, rédigé en néerlandais et aimablement communiqué par Frans van Beveren).

Courrier aérien

En observant les horaires des traversées de l'Atlantique Sud, on peut remarquer que le courrier européen arrivait normalement en Amérique du Sud de la façon suivante:

	AIR FRANCE	DLH
Brésil	mardi	samedi
Argentine et Uruguay	mercredi	dimanche
Chili	jeudi	lundi

Si les enveloppes possèdent un cachet d'arrivée suffisamment lisible, le jour d'arrivée peut être trouvé et l'on peut savoir s'il s'agit d'un courrier AIR FRANCE ou DLH. Cependant, dans certains cas, il devient très difficile de déterminer la compagnie aérienne avec certitude quand la durée totale du voyage excède 6 jours. Les retards dans la durée d'acheminement

pouvaient provenir de multiples causes et en particulier les évènements d'Espagne. A l'arrivée à Buenos Aires, une griffe "AVION ATRASADO" était généralement apposée sur le courrier arrivant avec plus d'une journée de retard. Si le courrier mettait 3 semaines pour arriver à destination, alors il est fort possible que l'acheminement ait été fait par bateau même si l'affranchissement comprenait la surtaxe aérienne.

Un ensemble de 18 enveloppes avec des dates de départ et d'arrivée ont été examinées; elles sont répertoriées aux tableaux 1A et 1B. En règle générale, on peut vérifier que la majorité du courrier en provenance des Nationalistes a bien été transporté par DLH et celui des Républicains par AIR FRANCE. Cependant, Frans van Beveren fait remarquer qu'AIR FRANCE avait aussi une ligne Casablanca - Tanger - Lisbonne. Le courrier provenant d'une zone nationaliste et arrivant à Lisbonne pour l'Amérique du Sud pouvait tout aussi bien être acheminé sur Casablanca où il retrouvait la ligne transocéanique d'AIR FRANCE et il est tout à fait possible que les Postes portugaises aient adopté cette procédure. Ceci expliquerait assez bien pourquoi du courrier nationaliste ait pu être transporté par la ligne française. De la même façon, le courrier républicain arrivant à Marseille pour l'Amérique du Sud pouvait très bien être embarqué dans un avion de la ligne allemande; ceci expliquerait le courrier Madrid - Montevideo de janvier 1939.

De nombreux aérophilatélistes sont maintenant intéressés par le montant des affranchissements et par les routes d'acheminement postal. Le tableau 2, communiqué par F.Gomez-Guillamon, indique les tarifs postaux et les surtaxes aériennes.

Tous les commentaires ou corrections seront évidemment les bienvenus.

Richard BEITH (traduction de l'anglais par la Rédaction)

Références :

Ligne Mermoz - Histoire aérophilatélique 1918-1940 de G. Collot et A. Cornu - Ed. B. Sinais 1990.

Air Services in Nationalist Spain during the Civil War 1936-1939 de Félix Gomez-Guillamon- Ed R. G. Shelley 1994.

Katalog über die Katapultpost, Teil 2 Südatlantik de E. Haberer - Ed. par l'auteur 1988.

Remerciements : L'auteur remercie vivement ses amis aérophilatéliques : Frans van Beveren, John Hammonds et Gérard Collot de lui avoir communiqué toutes les informations sur les plis en leur possession et leurs commentaires sur les routes aériennes. Un remerciement tout particulier à Félix Gomez-Guillamon pour sa communication des tarifs postaux de surface à taux réduits entre l'Espagne et les membres de l'UPAE (Union Postal de las Americas y Espana).

Illustrations :

Figure 1 : Pli Séville - Buenos Aires de la fin de la Guerre Civile illustré d'un portrait du Caudillo Franco.

Oblitérations : dép. Séville 7 mars 1939, arr. Buenos Aires 12 mars 1939 (DLH vol n°730, Haberer).

Ce pli a probablement été acheminé par IBERIA jusqu'à Las Palmas (îles Canaries).

Affranchissement : tarif de surface pour un pays membre de l'UPAE : 40 pts + 6,50 pts de surtaxe aérienne, soit 6,90 pts.

Figure 2 : Pli républicain Barcelone - Buenos Aires transporté par AIR FRANCE (vol 109 A, Labrousse).

Oblitérations : dép. Barcelone 21/8/37, arr. Buenos Aires 25/8/37.

Ce pli a-t-il été acheminé jusqu'à Marseille (ou Toulouse) ou bien a-t-il été pris à l'escale de Barcelone en août 1937?

Affranchissement : tarif de surface (UPAE à taux réduit) 0,45 pts + 4,25 pts de surtaxe aérienne.

TABLEAU 1A - Courriers au départ de zones contrôlées par les Républicains

Pli	Affranchisst. (pesetas)	date de départ	date d'arrivée	vol
Barcelone - Santa Fe (Brésil)	4,70	3/4/37	mercredi 7/4/37	AF 89A
Madrid - Buenos Aires	2,80	28/4/37	samedi 8/5/37	AF ou DLH
Barcelone - Buenos Aires	4,70	21/8/37	mercredi 25/8/37	AF 109A
Barcelone - Iquique (Chili)	6,00	7/5/38	samedi 21/5/38 (*)	?
Madrid - Buenos Aires	25,55	10/10/38	?	?
Mahon (Baléares) - Montevideo	13,50	4/11/38	jeudi 10/11/38	AF 172A
Reus - Mendoza (Arg.)	13,00	5/11/38	mercredi 23/11/38	?
Barcelone - Buenos Aires	13,00	?	mercredi 30/11/38	AF 175A, prob.
Barcelone - Valparaiso (Chili)	13,00	26/11/38	vendredi 9/12/38	AF 176A
Madrid - Montevideo	12,50	3/1/39	Dimanche 8/1/39	DLH H 712

(*) arrivée à Santiago.

TABLEAU 1B - Courriers au départ de zones contrôlées par les Nationalistes

Pli	Affranchisst. (pesetas)	date de départ	date d'arrivée	vol
Leon - Buenos Aires	4,85	21/4/37	dimanche 16/5/37 (**)	bateau?
Malaga - Buenos Aires	4,55	7/5/37	dimanche 16/5/37	DLH H 541
Séville - Buenos Aires	4,55	28/6/37	dimanche 4/7/37	DLH H 555
Séville - Montevideo	4,55	?	lundi 11/10/37	DLH probable
Malaga - Rio de Janeiro	4,80	24/7/37	mardi 3/8/37	AF 106A prob.
Jerez d I Front - Buenos Aires	5,25	23/11/37	dimanche 5/12/37	DLH probable
Burgos - Buenos Aires	6,30	8/7/38	dimanche 17/7/38	DLH probable
Salamanque - Buenos Aires	12,30	14/7/38	dimanche 24/7/38	DLH probable
Séville - Buenos Aires	6,90	7/3/39	dimanche 12/3/39	DLH H 730

(**) transit à Lisbonne le 24/4/37.

Vols AIR FRANCE , référence P. Labrousse; vols DLH, référence Haberer.

TABLEAU 2 - Tarifs postaux (en pesetas)

	au début de la Guerre Civile	Espagne nationaliste à partir du 10 novembre 1938
lettre pour l'étranger, premiers 20 g.	0,50	0,70
par tranche de 20 g. supplémentaires	0,30	0,45
recommandation pour l'étranger	0,50	0,70
express pour l'étranger	1,00	1,40
surtaxes aériennes		
- Brésil	4,25 pour 10 g.	6,50 pour 5 g.
- Argentine et Uruguay	"	6,50 pour 5 g.
- Bolivie, Chili et Paraguay	"	7,75 pour 5 g.
- Pérou	"	9,00 pour 5 g.

Remarques :

- 1 - Ce tableau tient compte du tarif à taux réduit entre l'Espagne et les pays membres de l'UPAE.
- 2 - Aucune information disponible sur une éventuelle augmentation du tarif après le début des hostilités dans l'Espagne républicaine.



Figure 1

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



Figure 2

Lignes Aériennes LATÉCOÈRE

Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques - Société Anonyme au Capital de 20 Millions

79, avenue Marceau, PARIS - Téléphone : Passy 52-71, 52-72

R. C. Seine n° 124.039

<p>TOULOUSE-MARSEILLE-CASABLANCA</p> <p style="text-align: center;"><i>Départs tous les jours</i></p> <p><u>Surtaxe postale pour 20 grammes..... 0 fr. 50</u></p> <p>CASABLANCA-FEZ-ORAN</p> <p style="text-align: center;"><i>Départs tous les jeudis et dimanches</i></p> <p><u>Surtaxe postale pour 20 grammes..... 0 fr. 25</u></p> <p>TOULOUSE-MARSEILLE-ALICANTE-ORAN</p> <p style="text-align: center;"><i>Départs tous les mardis, jeudis, vendredis et dimanches</i></p> <p><u>Surtaxe postale pour 20 grammes..... 0 fr. 50</u></p>	<p>TOULOUSE-MARSEILLE-ALICANTE-ALGER</p> <p style="text-align: center;"><i>Départs tous les mercredis et vendredis</i></p> <p><u>Surtaxe postale pour 20 grammes..... 0 fr. 50</u></p> <p>TOULOUSE-MARSEILLE-CASABLANCA-DAKAR</p> <p style="text-align: center;"><i>Départ de Dakar le samedi</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Départ de Casablanca le mardi</i></p> <p style="text-align: center;"><i>En correspondance avec Toulouse-Casablanca</i></p> <p><u>Surtaxe postale pour</u> } 10 grammes... 2 fr. » 20 grammes... 3 fr. »</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RENSEIGNEMENTS DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE

Société Industrielle d'Aviation Latécoère

Société Anonyme — Capital 1.100.000 francs

Constructions d'Avions Civils et Militaires - Usines à Toulouse

Surtaxes aériennes publiées par l'Aérophile à la date du 15 août 1925.