



# BULLETIN D'INFORMATION

NOVEMBRE 1996

N° 11 - Nouvelle série

## SOMMAIRE

Activités du C.A.F.

Palmarès 95/96

Les grands pilotes français : Jean MERMOZ (suite et fin))

Curiosité : L'Aéropostale au Brésil



Première traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
Avion, route et équipage.

# Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. 01 34 51 86 33 - Fax: 01 34 51 43 93

Membre de la

FFAP(Fédération Française des Associations Philatéliques ) (FIP)

FISA(Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

---

## EDITORIAL

Une nouvelle saison aérophilatélique commence, je souhaite à tous de découvrir les plis que vous recherchez depuis longtemps et de les mettre en valeur dans votre collection.

Pensez à exposer votre collection. Si vous exposez pour la première fois et que vous désirez des conseils, n'hésitez pas à nous contacter, nous sommes là pour vous aider. Sachez que l'on peut commencer au niveau départemental avec seulement 48 fiches. La compétition à tous niveaux permet de découvrir des choses nouvelles et donne des idées pour améliorer sa propre collection.

Nous profitons de cette nouvelle saison pour essayer de recruter de nouveaux membres. Nous sommes actuellement 157 sociétaires et notre objectif serait d'atteindre les 200 dans les 3 prochaines années. Certains d'entre nous connaissent une ou deux personnes qui s'intéressent, de près ou de loin, à l'aérophilatélie; c'est un peu notre rôle de discuter avec eux, d'échanger des idées et de les intéresser aux activités de notre Cercle.

Pensez que, si chacun de nous pouvait amener un nouvel adhérent, nous pourrions envisager d'avoir une véritable revue aérophilatélique imprimée avec des articles de fond et créer des groupes régionaux afin de multiplier les échanges.

Pour encourager le recrutement, nous proposons quelques mesures dans la limite actuelle de nos moyens.

*Pour tout nouvel adhérent pour l'année 1997, nous lui offrons les 3 Bulletins d'Information de 1996 gratuitement et pour le "parrain" nous lui offrirons un ou plusieurs plis aériens des années postérieures à 1960 (premier vol ou commémoratif) d'une valeur globale de 50 à 60 francs, à choisir dans des listes que nous publierons.*

Soyez nombreux à trouver de nouveaux adeptes.

Nous joignons un bulletin d'adhésion; n'oubliez pas d'indiquer le nom du "parrain"!

*Le Président*

---

## ACTIVITÉS DU C.A.F.

### Service Circulations

Patrice Trzeciak, responsable de ce service, procède à une petite réorganisation de façon à accélérer les rotations des colis et à corriger certains dysfonctionnements observés les années passées. Les abonnés à ce service seront contactés individuellement.

### **Service Cessions**

Pierre Lazuech, responsable de ce service, nous propose la première cession de la saison, jointe à ce Bulletin.

### **Service Nouveautés**

Madame Pierre, continue les activités de ce service. Les sociétaires, abonnés à ce service, recevront les nouveautés comme par le passé.

### **Bulletin d'Information**

Des articles, pour la rubrique "Curiosités" ou des questions et réponses à insérer dans "Le courrier des lecteurs", sont toujours demandés à tous nos sociétaires.

### **Bibliographie**

Un de nos sociétaires, Roger Mayoussier (C.A.F. 268), en collaboration avec deux co-auteurs: Bernard Jamme et Gérard Farman vient de publier un livre fort intéressant :

**A TIRE D'AILES** - Ed. Les Créations du Pélican - Lyon.

Bel ouvrage de 144 pages traitant de l'histoire de l'aviation, de l'aérostat au jet en Languedoc-Roussillon. Format 20x22cm, relié pelliculé et abondamment illustré.

Nous souhaitons à ce livre tout le succès qu'il mérite.

Prix public 155 francs. **Prix C.A.F. 145 francs franco de port pour la France**; un supplément de port sera demandé pour les expéditions vers l'étranger.

### **Ouvrages disponibles**

#### **\*LE SERVICE POSTAL AÉRIEN DANS LES PAYS D'EXPRESSION FRANÇAISE**

Dernier ouvrage de Pierre Saulgrain. 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.

Prix public 400 francs. **Prix C.A.F. 360 francs franco de port pour la France**; un supplément de port sera demandé pour les expéditions vers l'étranger.

#### **\*SANTOS-DUMONT** de Peter Wykeham - Ed. Trévise 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 frs.**

**\*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 frs.**

Envoyez vos commandes à l'ordre du C.A.F. à Gérard Collot, 19 rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ.

### **Expositions**

Pour le 60ème anniversaire de la disparition de Jean Mermoz, une rétrospective de la vie du grand pilote (ensemble photographique aimablement prêté par le musée AIR FRANCE) et une **histoire aérophilatélique de la ligne Mermoz 1919-1940** (ensemble mis à

disposition par l'Association Pierre-Georges Latécoère) a été présentée à Ancenis le 21 septembre 1996 lors de l'inauguration de l'extension de l'aéroport.

La même exposition, augmentée de nombreuses maquettes d'avions et d'une galerie de peintures et sculptures réalisées par les Peintres de l'Air est ouverte à la mairie du Pecq-sur-Seine du 15 octobre au 14 novembre 1996.

Le vernissage a eu lieu le 18 octobre en présence de Monsieur le Sénateur-Maire Alain Gournac. Les membres du C.A.F. intéressés et s'étant fait connaître ont reçu une invitation. Ils ont pu, au cours du cocktail, rencontrer de nombreuses personnalités et assister à la conférence "*Mermoz*" du général Robineau, ancien directeur du Service Historique de l'A.A.

Le film d'Henri Decoin "*Au Grand Balcon*" (1949), retraçant l'épopée des Lignes Latécoère, sera projeté à la salle des fêtes du Pecq le 5 novembre à 21h. Entrée gratuite.

La conférence "***Histoire aérophilatélique de la ligne Mermoz***" avec de nombreuses projections sera présentée le 14 novembre à 18h. Votre Président aura l'honneur de faire cette conférence. Le C.A.F. tiendra un bureau de vente de souvenirs aérophilatéliques à la Mairie du Pecq-sur-Seine le samedi matin 9 novembre de 9h à 12h.

La même exposition sera présentée à la mairie de Neuilly du 7 au 21 déc. 1996. Le vernissage aura lieu le 7 déc. en présence de Monsieur le Député-Maire Nicolas Sarkozy.

### **Réunion du Comité d'Administration**

Les membres du Comité d'Administration se sont réunis à Pornichet le dimanche 22 septembre 1996. Un compte-rendu a été rédigé, les principales décisions seront commentées lors de la prochaine A.G.O. qui se tiendra à Versailles en mai 1997.

### **Réunions amicales**

Nos réunions amicales reprennent à la brasserie "Rond-Point" 5, rue de Ponthieu à Paris; les prochaines auront lieu les samedi 26 octobre 1996 et 1er février 1997 à 14h30.

### **Articles aérophilatéliques de l'année**

"*Les timbres semi-officiels d'aviation Marseille-Alger 1926*" de Jacques Renaud (C.A.F.518) - la Philatélie Française n°498 de décembre 1995.

"*Nadar et la Compagnie des Aéroliers*" de Bertrand Sinais (C.A.F. 700) - La Philatélie Française n°501 de mars 1996.

"*Courriers au départ de France et des colonies françaises transportés par dirigeables allemands*" de Jacques Renaud (C.A.F. 518) - La Philatélie Française n°502 d'avril 1996.

"*Air France en 1946*" de Bernard Abouchar (C.A.F.503) - Le Monde des Philatélistes n°510 de septembre 1996.

### **Cotisations 1997**

La demande de cotisation pour l'année 1997 vous parviendra sous quelques jours.

Si vous êtes un ancien abonné à la revue "*La Philatélie Française*", votre abonnement sera reconduit d'office, sauf modification de votre part. Par ailleurs, les tarifs proposés par d'autres revues seront également indiqués. Il vous appartiendra de faire votre choix et surtout de répondre rapidement avec votre règlement (sous 8 jours) pour que la (ou les) revue vous parvienne dès le début janvier 1997.

## Palmarès de l'année aérophilatélique 1995/96

---

### Exposition Départementale de Vincennes - 16-17 mars 1996

- \* **Grand Argent** : René MARÉCHAL (C.A.F. 704) Concurrence France-Allemagne en Amérique du Sud
- \* **Argent** : Gérard COLLOT ( C.A.F. 632 ) - Ligne Mermoz AIR FRANCE 1933-1940.

---

### Exposition Régionale d'Ile-de-France (région I)- Enghien-les-Bains 27-28 avril 1996

- \* **Vermeil** : René MARÉCHAL (C.A.F. 704) - La poste par dirigeables (1912-1933).
- \* **Vermeil** : Claude GINTHER (C.A.F. 305) - Les plis aériens accidentés.
- \* **Grand Argent** : Jack FAUCONNET (C.A.F. 719) - Ligne Mermoz.
- \* **Argent** : Jean CHEVALIER (Astrophilatélie) - L'Europe spatiale.

---

### Exposition Nationale - Clermont-Ferrand 24 au 27 mai 1996

- \* **Or** : Claude JANDOT (C.A.F.686) - La poste aérienne française 1870/1940.
- \* **Grand Vermeil et Prix spécial**: Pierre LAZUECH (C.A.F. 666) - La Ligne Mermoz.
- \* **Grand Vermeil et Prix spécial**: Jacques RENAUD (C.A.F. 518) - Courriers du Liechtenstein transportés par Zeppelin.
- \* **Grand Vermeil** : Michel DIMON (C.A.F. 682) - Ligne d'Extrême-Orient 1920 à 1950.
- \* **Grand Vermeil** : J. MASSENET - La poste aérienne française jusqu'en 1938.
- \* **Grand Argent** : Marc FOUQUET - L'Aérophilatélie dans le Grand Nord.

---

### Exposition Mondiale " Aviation et Espace 96" - Séville 4 au 12 mai 1996

- \* **Or** : Eugène GLEMAREC (C.A.F.615) - La ligne d'Indochine.
- \* **Or** : Michel de POMPIGNAN (C.A.F.580) - La ligne de l'Atlantique Sud.
- \* **Grand Vermeil** : Gérard COLLOT (C.A.F. 632) - Ligne Mermoz 1919-1933.
- \* **Grand Vermeil** : Claude JANDOT (C.A.F. 686) - La poste aérienne française 1870/1940.
- \* **Grand Vermeil** : J. MASSENET - La poste aérienne française jusqu'en 1938.
- \* **Vermeil** : Jacques RENAUD (C.A.F. 518) - Courriers du Liechtenstein transportés par Zeppelin.
- \* **Vermeil** : Filip VAN DER HAEGEN (C.A.F. 583) - Evolution de la Poste Aérienne en A.E.F. 1925-36.
- \* **Argent** : J. L. LAFON (Astrophilatélie) - Les fusées européennes.

---

### Exposition Mondiale " CAPEX 96" - Toronto 8 au 16 juin 1996

#### LITTÉRATURE

- \* **Grand Argent** : Gérard COLLOT (C.A.F. 632) - Ligne Noguès: histoire aérophilatélique 1911-1941
- \* **Argent** : Pierre SAULGRAIN (C.A.F. 101) - 100 ans de poste aérienne en France

---

Ne sont publiés ici que les résultats dont nous avons connaissance. Nous nous excusons auprès des membres du C.A.F. pour les omissions ou les erreurs éventuelles et nous leur demandons de bien vouloir nous communiquer leurs remarques pour faire un rectificatif dans le prochain Bulletin d'Information de mars 1997.

## LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

### Jean MERMOZ

#### (troisième partie : l'*Arc-en-Ciel*)

En août 1932, Raoul Dautry met Mermoz en contact avec un jeune ingénieur et inventeur de génie: René Couzinet (15). Très vite les deux hommes s'apprécient mutuellement, puis Mermoz essaie et adopte le COUZINET 70 "*Arc-en-Ciel*" pour sa future traversée de l'Atlantique Sud.

Le 16 janvier 1933 à 4h 50 du matin, Mermoz décolle de Saint-Louis du Sénégal à destination de Natal. A bord du grand trimoteur de plus de 14 tonnes ont pris place : le capitaine Carretier, copilote, le radio Manuel, le capitaine Mailloux, navigateur, le mécanicien Jousse et Couzinet. Après 14 heures et 25 minutes de vol, l'avion se pose à Natal le soir même : il est 19h15. La vitesse moyenne a été de 230 km/h. Dans la soirée du 17 janvier l'appareil se pose à Rio de Janeiro au milieu d'une foule en délire, le 22 il est à Buenos Aires. Les télégrammes de félicitations affluent, les réceptions se succèdent mais il faut rentrer en France. Le 11 février, l'"*Arc-en-Ciel*" est de retour à Natal, il se prépare à traverser l'océan mais le pesant trimoteur s'enfonce dans la piste, ramollie par les pluies torrentielles. Le renforcement de la piste prendra 3 mois. Enfin, le 15 mai 1933, l'"*Arc-en-Ciel*" peut repartir. L'équipage est le même sauf Jousse, malade, qui a été remplacé par Collenot (16). A 700 km des côtes africaines, le radiateur du moteur latéral gauche se met à fuir, la température du moteur passe à 100°; il faut le stopper. Un SOS est lancé mais l'appareil arrive cependant à maintenir sa ligne de vol avec le moteur gauche coupé et le droit en régime réduit pour équilibrer l'avion; il se pose à Dakar après 17h10 de vol. Après réparation, l'"*Arc-en-Ciel*" reprend son vol et atterrit au Bourget dans la soirée du 21 mai devant une foule émerveillée et émue.

Pour Mermoz, la démonstration est faite : la traversée régulière de l'Atlantique ne peut être faite avec sécurité que par un avion multimoteur ayant une vitesse suffisante pour que le vol soit entièrement fait de jour. Et il va défendre l'"*Arc-en-Ciel*" avec toute son énergie; et non seulement il le défend, car cet avion d'allure si nouvelle dérange certains milieux aéronautiques, mais il en fait la démonstration. Avec l'"*Arc-en-Ciel*", il va traverser 8 fois cet Atlantique Sud où, avec un hydravion, il a failli se perdre en 1930 et dans lequel il disparaîtra le 7 décembre 1936. La Direction d'AIR FRANCE (17) va se conformer à l'avis des services techniques; or ceux-ci étant opposés à l'emploi d'avions pour la traversée des océans, ils font multiplier les vols d'essais (18). Enfin, le 28 mai 1934, après avoir fait 53 vols de contrôles divers, l'"*Arc-en-Ciel*" peut enfin s'envoler de Saint-Louis vers le Brésil. A bord, il y a la fameuse équipe des pionniers: Mermoz, Dabry, Gimié et Collenot. Après 16h10 de vol sans le moindre incident, le grand trimoteur atterrit à Natal. Le courrier, immédiatement repris par un avion de la Compagnie, sera distribué à Santiago 77 heures après avoir quitté Paris. Le vol courrier du retour est fixé au 4 juin à 2h du matin. Mermoz pousse les manettes à fond mais les roues supportant les 15 tonnes de l'"*Arc-en-Ciel*" tracent de profonds sillons dans la piste

de Natal, ramollie par les pluies, et l'avion ne prend pas une vitesse suffisante pour le décollage; il faut s'arrêter en bout de piste, enlisé! Le courrier est transféré sur l'avis en partance pour Dakar. Pendant que l'on renforce une nouvelle fois la piste de Natal, Mermoz va, avec son avion allégé, dans l'île Fernando de Noronha, à 400 km au large de Natal, pour essayer de trouver un autre terrain d'envol mais il s'enlise également et ne s'en sort qu'avec l'aide des 200 bagnards du pénitencier. La piste de Natal étant remise en état, le départ est fixé au 3 juillet, l'"*Arc-en-Ciel*" décolle mais le temps est complètement bouché avec des remous tellement violents à l'intérieur de nuages collés à la surface de l'océan que Mermoz renonce et revient se poser à Natal après 4h30 de vol. Le retour n'aura lieu que le 31 juillet avec un vol sans histoire par un itinéraire modifié via Porto Praïa (Iles du Cap Vert) et Villa Cisneros. Mermoz laisse l'"*Arc-en-Ciel*" à Casablanca et rentre au Bourget le 4 août par l'avion régulier de la Compagnie. A son arrivée, Mermoz est attendu par le Ministre de l'Air et par la Direction d'Air France. Une cérémonie militaire a été préparée et Jean Mermoz reçoit la cravate de commandeur de la Légion d'Honneur. Après la réception, il apprend que la maison Couzinet ferme ses portes, faute de commandes. Mermoz demande des explications, se bat encore pour imposer son point de vue et retourne à Casablanca, reprend son "*Arc-en-Ciel*" et, le 4 septembre, traverse pour la 5ème fois l'Atlantique Sud. A bord, il y a Clavère, Gimié et Collenot plus un passager : Mr. Foâ, directeur d'exploitation d'Air France. Traversée de Porto Praïa à Natal en 13h20 de vol sans incident.

Les actions conjuguées de Couzinet et de Mermoz auraient-elles été payantes? Toujours est-il que le ministère de l'Air s'engage à commander trois "*Arc-en-Ciel*" (19).

Le retour est effectué les 25/26 septembre avec Guillaumet, ami solide, comme copilote, Mr. Foâ restant sur place. A peine arrivé sur la terre africaine un nouveau voyage est prévu dès le 1er octobre avec une escale à Porto Praïa puis, traversée de l'océan le lendemain avec le même équipage d'élite. Après un voyage jusqu'à Rio, l'"*Arc-en-Ciel*" traverse l'Atlantique Sud les 23/24 octobre 1934 par l'itinéraire maintenant éprouvé : Natal, Porto Praïa, Villa Cisneros. A bord prend place le colonel Davet du cabinet du ministre qui, conquis, fera un rapport enthousiaste au ministre. Le 27 octobre, l'"*Arc-en-Ciel*" atterrit au Bourget où une grandiose réception est organisée avec le général Denain, Ministre de l'Air et toute la direction d'Air France. Grâce à Jean Mermoz et à ses compagnons de traversées, le grand trimoteur a largement fait la démonstration de ses capacités et Air France passe enfin son contrat d'achat pour trois "*Arc-en-Ciel*" (20).

Le 22 novembre 1934, au théâtre des Ambassadeurs, Mermoz (qui a horreur des discours) fait une conférence sur ses traversées de l'Atlantique Sud (21) appuyée par une communication du colonel Davet sur sa traversée (la 8ème de l'"*Arc-en-Ciel*" ) qui conclut : *"Des hommes comme ceux-là sont l'honneur d'un pays. Ils ont connu toutes les épreuves, et la plus redoutable de toutes, la gloire. Ils n'ont pas cédé. Sur l'Atlantique Sud, le pavillon France est en bonnes et sûres mains."*

Mais la chaleur des discours ne peut effacer les dures réalités. Si Mermoz s'est battu comme un lion pour conserver la Ligne, sa LIGNE, face aux menaces extérieures et

intérieures, les partisans de l'hydravion (et les adversaires de Couzinet) ne désarment pas et les allemands, avec la Lufthansa et la Sindicato Condor, poussent leurs avantages (22).

Les programmes d'hydravions multimoteurs lancés quelques années plus tôt ont abouti à la réalisation de deux prototypes qui sont mis en service sur l'Atlantique Sud en 1934 : le LATÉ 300 "*Croix du Sud*" qui a fait 3 traversées A/R en 1934 et le BLÉRIOT 5190 "*Santos-Dumont*" 2 traversées A/R en 1934. Ces quelques liaisons non rien de comparable avec le service bihebdomadaire, régulier, assuré par la Lufthansa avec ses hydravions Dornier à plus faible rayon d'action, certes, mais qui se ravitaillent et se font catapulter par deux navires relais dans l'Atlantique Sud.

Pour pallier ces insuffisances, Air France pense un instant à faire appel à Couzinet mais il n'en sera rien, c'est le FARMAN 220, nouveau bombardier de l'Armée de l'Air qui, adapté et baptisé "*Centaure*", sera choisi. Le 25 février 1935, coup de théâtre! Le Ministère de l'Air revient sur son engagement écrit du 13 septembre 1934 concernant la commande de trois "*Arc-en-Ciel*" (23). Mermoz est abasourdi, il se bat contre un mur, tous ses efforts sont vains et les combinaisons politico-financières ne sont pas son domaine.

Il se cherche une issue, un but, un idéal et découvre la ligue des Croix de Feu qui le séduit par son aspect patriotique et son inspiration sociale. Lui qui a horreur de la politique, il va y adhérer et avec son tempérament, s'y donner à fond. Ses amis Antoine de Saint-Exupéry et Joseph Kessel essaient de l'en dissuader, rien n'y fait. Le voilà engagé dans un nouveau combat. Le 15 avril 1935, la direction générale d'Air France, peut-être pour l'apaiser, le nomme Inspecteur Général. Cette promotion, récompense d'une carrière fulgurante, (il n'a pas 34 ans) va le garder un peu plus à Paris mais ne lui retire pas ses possibilités de voler sur la Ligne.

Il défend, à sa manière, l'aviation française par des conférences, des articles dans l'hebdomadaire *Le Flambeau*, journal des Croix de Feu dirigé par le colonel de La Rocque et puis il pilote tous les avions et hydravions transatlantiques mis en service sur la ligne (24).

Le 17 décembre 1935, il se rend à Dakar aux commandes du nouvel hydravion LATÉ 301 "*Orion*" rebaptisé "*Ville de Buenos Aires*". Au large de Port-Etienne, un des moteurs Hispano-Suiza s'emballé; Mermoz fait couper ce moteur et le vol se termine sur 3 moteurs. A l'arrivée à Dakar, l'expertise montre une rupture du réducteur. Après réparation, cet hydravion, piloté par Ponce, fera sa première traversée de l'Atlantique le 30 décembre. Le 10 février 1936, lors de sa 4ème traversée, ce même hydravion disparaît en mer 7 heures après avoir quitté Natal. A bord il y avait Alexandre Collenot, le mécanicien cher au cœur de Mermoz (25). Des recherches sont effectuées sur les lieux probables de l'accident mais on ne trouve rien, aucune trace. Mermoz avec Serre fait des vols de contrôle sur un LATÉ 301 identique: le "*Ville de Santiago*", qui n'a pas encore été mis en service sur la ligne. Il découvre des anomalies et estime qu'il y a des faiblesses de structure et en fait un rapport à sa direction; celle-ci pense que Mermoz s'est un peu paniqué dans cette affaire et les LATÉ 301, suspendus pendant quelques mois, reprennent leur service (26). Mermoz donne alors sa démission d'Air France qui est refusée. Cette fois rien ne va plus entre Mermoz et sa Direction.



Il suit alors de très près tous les incidents sur les LATÉ 300/301 et fait lui-même une traversée sur chacun des 3 hydravions encore en service. Les moteurs Hispano HS 12 Ner qui équipent les LATÉ 301 présentent des points faibles, Mermoz et Serre en font état à la direction d'Air France, mais les vols continuent ...

Une satisfaction pour Mermoz, le "*Centaure*", avion terrestre FARMAN, qui donne toute satisfaction sur la traversée de l'Atlantique Sud va avoir des successeurs : les "*Ville de Montévidéo*" et "*Ville de Mendoza*" seront mis en service dans le deuxième semestre 1936.

Mermoz reprend son activité militante au sein du P.S.F. (27); il rédige de nombreux articles sur l'aviation qui paraissent dans le *Flambeau* mais il se fait nombreux ennemis, à droite comme à gauche, conséquence inévitable de tout engagement politique.

Le 7 décembre 1936, vers 2 heures du matin, Mermoz arrive à Dakar Ouakam par le vol régulier d'Air France en provenance de la Métropole. Il se prépare à effectuer la 147ème traversée aérienne commerciale de l'Atlantique Sud, vol de routine, sa 25ème traversée depuis celle du "*Comte de La Vaulx*" en 1930. Henri Guillaumet, ami fidèle, l'attend à l'aéroport et le conduit à l'hydrobase d'Air France située à l'extrémité du port de Dakar. Le LATÉ 300 "*Croix du Sud*" est prêt. Le courrier est déjà à bord. Guillaumet laisse Mermoz sur place et rentre chez lui terminer sa nuit. L'équipage, outre Jean Mermoz, est constitué de Pichodou, 2ème pilote, Ezan navigateur, Cruveilhaier radio et Lavidalie mécanicien. Le décollage a lieu à 4 heures du matin mais après une heure de vol, l'hélice du moteur arrière droit refuse de passer au régime de croisière. Mermoz fait demi-tour et amerrit à Dakar vers 6 heures. La panne est rapidement localisée. La commutation du pas d'hélice ne peut plus se faire car les contacts en laiton du collecteur sur lesquels frottent les balais sont imprégnés d'huile. Cette anormale quantité d'huile provient probablement d'une fissure du réducteur du moteur; il faudrait le changer mais il n'y a pas de pièces de rechange. Un bon nettoyage permet un redémarrage mais ne résoud pas le problème. Mermoz décide quand même de partir.

Le grand quadrimoteur reprend son vol à 6h53. Les messages radio indiquent périodiquement sa position puis, à 10h47, au tiers du parcours, un dernier message brutalement interrompu : " Coupons moteur arrière droit..." puis, le silence; la "*Croix du Sud*" ne répond plus. Les nombreuses recherches aériennes et maritimes effectuées peu après et pendant une semaine ne donneront aucun résultat : pas une trace d'huile, rien, l'océan a tout englouti.

Jean Mermoz et ses quatre compagnons sont à jamais disparus. Leurs noms s'ajoutent à la liste déjà longue des martyrs de la Ligne.

Jean Mermoz devait fêter ses 35 ans deux jours plus tard, le 9 décembre 1936 (28).

(15) René Couzinet, fils d'une modeste famille d'instituteurs est né en Vendée le 20 juillet 1904. Après ses études secondaires, il est admis à l'école Nationale des Arts et Métiers d'Angers où il se fait remarquer par son esprit de recherche et son acharnement au travail. Avec des moyens financiers très limités obtenus par des amis, les anciens élèves de son école, etc., il construit un premier trimoteur commercial en 1927. Cet avion, d'aspect inhabituel, est déjà baptisé "*Arc-en-Ciel*"; il fait son premier vol le 7 mai 1928 avec le pilote Drouhin. Les 6 premiers vols d'essai

Arrivée de l'*Arc-en-Ciel* à Rio de Janeiro le 17 janvier 1933, après sa première traversée de l'Atlantique Sud Dakar - Natal.



L'enthousiasme à Rio-  
à la première arrivée de l'

# ATLANTIQUE-SUD

1<sup>re</sup> TRAVERSEE 16 Janvier 1933

2<sup>e</sup> " 16 Mai "

3<sup>e</sup> " 28 Mai 1934

4<sup>e</sup> " 28 Juillet "

5<sup>e</sup> " 4 Aout "

" 2<sup>e</sup> Septembre "

" 2<sup>e</sup> Octobre "



de-Janeiro  
« Arc-en-Ciel ».

Après la 8ème et dernière traversée de l'Atlantique Sud par l'Arc-en-Ciel, de gauche à droite:

Henri Guillaumet, le général Denain, Jean Mermoz, le colonel Davet, Alexandre Collenot, Léo Gimié, Louis Cavallès et Fernand Clavère.

Il convient de relever quelques erreurs sur les dates des traversées peintes sur la carlingue de l'appareil:

2ème traversée - 16 mai au lieu du 15 ,

4ème traversée - 28 juillet au lieu du 31,

5ème traversée - 4 août au lieu du 4 septembre!

sont très concluants mais le 8 août, Drouhin voulant pousser l'appareil à ses limites, s'écrase au sol. Blessé à mort sur son lit d'hôpital, Drouhin conjure Couzinet de continuer. Grâce à des souscriptions, il construit un nouvel Arc-en-Ciel qui, une fois terminé, est détruit dans l'incendie qui ravage son usine de Meudon le 17 février 1930. Le député des Deux-Sèvres, René Richard, plaide la cause de Couzinet au Parlement et obtient une aide; l'Arc-en-Ciel est reconstruit et fait son premier vol à Etampes le 11 février 1932, piloté par Landry. Ce sera l'avion de Mermoz pour la traversée de l'Atlantique Sud.

(16) Pour le voyage retour il y a eu un passager supplémentaire : Paul Bringuier, journaliste, qui a publié un article fort intéressant du voyage retour dans le journal *Le Matin* en mai 1933 .

(17) AIR FRANCE, créée officiellement le 7 octobre 1933 à partir de la SCELA, elle-même composée des 4 compagnies : Air Orient, Farman, CIDNA, et Air-Union. L'Aéropostale a été rachetée par la SCELA le 30 août 1933 au vil prix de 77 millions de francs payable en 15 ans sans intérêts.

(18) Dans un article du 15/12/33 de "*Air-Magazine*", le chef des services techniques du Ministère de l'Air, Monsieur Suffrin-Hébert, particulièrement opposé à l'"Arc-en-Ciel", écrit: "*...En résumé, l'avion terrestre est, à mon avis, fatalement condamné à aller à la mer un jour par suite d'un incident impossible à prévoir et qui oblige à se poser (fuite d'essence ou d'huile par exemple, ce qui s'est déjà produit, etc...). On peut donc, à la rigueur, envisager une exploitation postale, le personnel sachant les risques qu'il court et les ayant acceptés. On ne peut envisager le transport de passagers; ce transport serait fatalement interdit au premier accident, si les services responsables avaient eu la légèreté de l'autoriser*".

Cette prise de position n'était pas originale : aux Etats-Unis, la PANAM avait lancé la construction d'hydravions chez Sikorsky pour la traversée du Pacifique et la Grande Bretagne se disposait à lancer son programme de gros hydravions Short pour joindre tous les pays du Commonwealth. De son côté, la France avait déjà passé des marchés avec Latécoère, Blériot et Lioré Olivier pour la construction d'un hydravion multimoteur transatlantique.

(19) Lettre du Ministère de l'Air du 13 septembre 1934, adressée aux Avions René Couzinet, signée par le général Denain, Ministre de l'Air, demandant de démarrer la construction de trois "*Arc-en-Ciel*" et précisant: "*vous avez ainsi ma garantie ministérielle au sujet de cette commande pour le cas, du reste improbable, où la compagnie Air France ne serait pas en mesure de passer le marché prévu...*".

(20) Lettre du 27 octobre 1934, Air France passe un marché (n°81) avec les Avions R.Couzinet pour 3 appareils.

(21) Dans son allocution, Mermoz tient à préciser : "*...On a fait du pilote que je suis le champion d'une formule et, qui sait, même le représentant d'une marque d'avion. A Dieu ne plaise, je ne suis ni ne veux être ni l'un ni l'autre. Je suis tout simplement, et je tiens fermement à le demeurer, le réalisateur d'une idée de bon sens acquise et renforcée par une expérience que j'ai tenu à renouveler dix fois (...). Ce que je tiens à dire simplement, c'est que les partis pris les plus persistants ne pourront jamais faire oublier ni l'Arc-en-Ciel ni Couzinet, constructeur de 29 ans. Ces deux noms sont désormais bien français!*".....Il ajoute, coup de patte à la direction d'Air France avec laquelle il s'entend de moins en moins depuis la disparition de Maurice Noguès, son seul allié dans la place : "*Je pense que nous avons déjà assez de difficultés à résoudre avec les concurrences internationales sans les augmenter par des batailles intérieures, déprimantes et stériles (...). Que se soit avion ou hydravion, la vitesse sera le facteur essentiel de sécurité et de régularité pour les traversées aériennes postales sud-atlantiques.*"

(22) Le 3 février 1934, la Lufthansa inaugure son 1er service postal régulier transocéanique Bathurst - Natal avec un hydravion Dornier Wal, dont le rayon d'action limité oblige à le catapulter d'un navire utilisé comme base flottante au milieu de l'Atlantique Sud. En avril et mai 1934, l'Argentine et l'Uruguay accordent à la Sindicato Condor Ltda, alias Lufthansa, un contrat pour l'acheminement du courrier; le Chili suivra en octobre 1935. Pour la traversée de

l'Atlantique Sud, l'Allemagne et le France signent un accord pour la répartition des horaires. Il entre en application le 1er juillet 1935 : au départ d'Europe, Lufthansa part en milieu de semaine et Air France en fin de semaine.

(23) Le 25 février 1935, René Couzinet reçoit une lettre du Ministère de l'Air stipulant : *" En ce qui concerne la construction des 3 "Arc-en-Ciel", j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Comité du Matériel, dans sa séance du 14 février 1935, a décidé de ne pas donner suite à la commande qui avait été envisagée."* Cette lettre est signée du général Denain ! L'"Arc-en-Ciel" ne sera jamais commandé.

(24) Mermoz pilote successivement:

l'hydravion LATÉ 300 SANTOS-DUMONT avec 8 traversées en 1935/36,

l'avion FARMAN 220 CENTAURE avec 2 traversées en 1935/36,

l'hydravion LATÉ 301 VILLE DE RIO DE JANEIRO avec une traversée en 1936,

l'hydravion LATÉ 301 VILLE DE SANTIAGO avec une traversée en 1936,

l'hydravion LATÉ 300 CROIX DU SUD, avec une traversée plus celle du fatidique 7 décembre 1936,

l'avion FARMAN 2200 VILLE DE MONTEVIDEO, avec une traversée en 1936.

(25) Il confiera à Jean Dabry : *"je pleure Collenot comme l'un des êtres les plus chers de ma vie. Les pilotes me comprendront. Il me semble que c'est un peu de moi qui est mort avec lui, tant notre vie commune et le risque nous avaient attachés l'un à l'autre (...); Je ne pouvais m'imaginer qu'il pourrait s'en aller sans moi. Que l'on ne vienne pas me parler de différences de classe et de formation qui peuvent exister entre deux hommes. Il n'y a qu'une hiérarchie sociale, celle de la valeur et de l'honnêteté morale".*

(26) Il faut dire qu'Air France avait annoncé, avec, comme il se doit, toute la publicité correspondante, une liaison France - Amérique du Sud hebdomadaire 100% aérienne à partir du 1er janvier 1936. La perte du *Ville de Buenos Aires* ne permettait déjà plus de tenir cet objectif et le retrait des 3 LATÉ restants aurait laissé seuls le *"Santos-Dumont"* ( en bout de course et retiré du service le 24 février 1936) et le *"Centaure"*, avion terrestre!

(27) Les élections de juin 1936 amenèrent le Front populaire au pouvoir. Une des première décision du nouveau gouvernement fut de dissoudre les ligues et, en particulier celle des Croix de Feu. Ce fut l'occasion pour le colonel de La Rocque de transformer son mouvement en parti politique à part entière : le Parti Social Français ou P.S.F.. Lors de l'assemblée constitutive à la salle Wagram à Paris, le 12 juillet 1936, le colonel de La Rocque fut élu président et Jean Mermoz un des trois vice-présidents; il déclara: *"Je n'ai jamais fait de politique et je n'aime pas cela. Seules les questions sociales m'intéressent. J'ai eu à en souffrir. D'autres en souffrent. Voilà pourquoi j'entre au Parti Social Français. Parce que ce n'est pas un parti de < partis >.*

(28) Cette disparition provoqua un émoi considérable. Une commission d'enquête conclut à l'interdiction de vol des moteurs HS 12Ner et une commission parlementaire dirigée par le pilote Lucien Bossoutrot, député de Paris, proposa un renforcement des conditions d'homologation des appareils transatlantiques. Sur les deux LATÉ 301 restants, seul, le *"Ville de Santiago"* après remotorisation, fit 8 traversées en 1937 avant d'être définitivement retiré du service. A partir de septembre 1937, le service postal de l'Atlantique Sud fut exclusivement assuré par des FARMAN 2200, avions terrestres!

*Gérard Collot*

#### Sources

Mermoz - Joseph Kessel - Gallimard 1938 et 1965

La Ligne - Jean-Gérard Fleury - Gallimard 1944

Mes vols - Jean Mermoz - Flammarion réédition de nov. 1986

Mermoz, Couzinet ou le rêve fracassé de l'Aéropostale - Alexandre Couzinet - Picollec 1986

Il était une foi ...Mermoz de Bernard Marck - Picollec 1986

ICARE n° 119 et 123

Le Fana de l'aviation : nombreux numéros

Journaux de l'époque 1930/1936

Records français de distance 1919-1939 - Jean Liron - Docavia.

Les avions FARMAN - Jean Liron - Docavia.

Lignes Latécoère (vol.1) et l'Aéropostale (vol.2) - Raymond Danel - Privat 1986 et 1989.

Répertoire des traversées aériennes de l'Atlantique Sud - Pierre Labrousse 1974.

Ligne Mermoz - Histoire Aérophilatélique 1918-1940 - G. Collot et A. Cornu - Ed. Bertrand Sinais 1990.

Illustrations

Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget

Musée Air France

Collections privées.

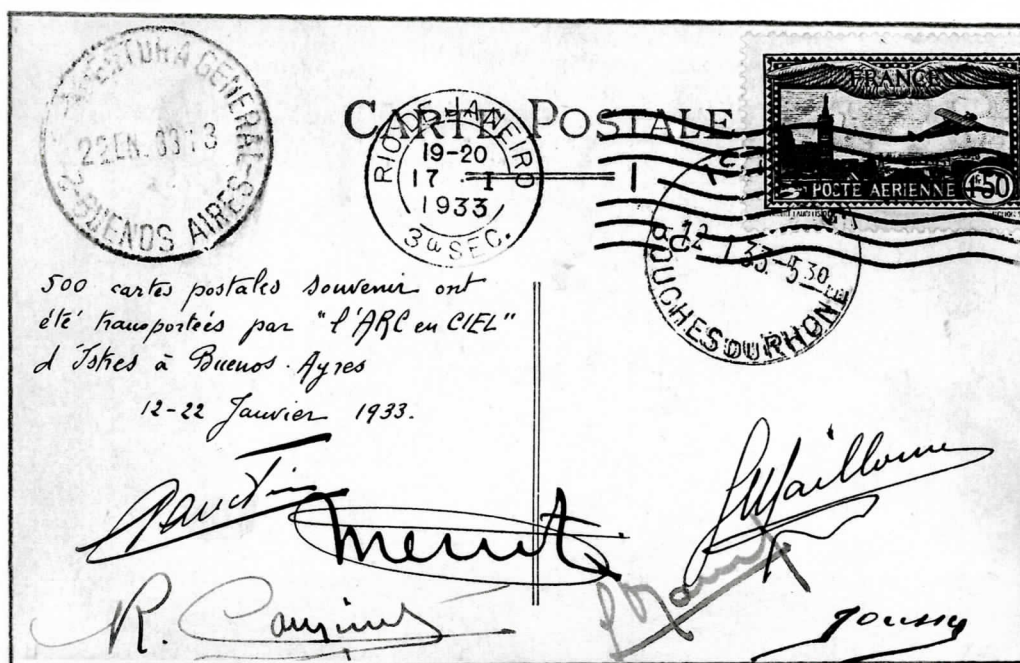
### Curiosité - l'Aéropostale au Brésil

En consultant le "*Muller*", bible indispensable à tout aérophilatéliste, certains plis sont mentionnés et personne ne les a jamais vus, chez aucun négociant, dans aucune vente publique. Et puis un jour, à force de chercher, surtout à l'étranger maintenant, on découvre quelque chose d'inconnu. On n'hésite pas; on l'achète et l'on fait partager sa découverte aux amis. En voici un exemple.

Pendant ses activités de transporteur aérien en Amérique du Sud, l'Aéropostale fut semble-t-il sollicitée, ou sollicita-t-elle, le transport de courrier commémoratif spécifique. Pour l'année 1930, le "*Muller*" nous indique: la foire internationale de Rio (M80 et M85), l'inauguration du port aérien de Pelotas (M96) ou du pont international "Maua" entre le Brésil et l'Uruguay (M109). Ces plis sont faiblement cotés mais sont cependant quasiment introuvables. Nous connaissons déjà le M109, (voir page 163 du livre "*Ligne Mermoz-histoire aérophilatélique 1919-1940*" de G. Collot et A. Cornu) et nous venons de trouver le M85, Rio - Porto Alegre, affranchi à 800 Reils et oblitéré en violet par un grand cachet circulaire spécial \* III FEIRA INTERNATIONAL DE AMOSTRAS \* RIO DE JANEIRO \*, avec au centre: " VIA AEROPOSTALE 1930". Oblitérations postales: dép. Rio 13 IX 30, arr. Porto Alegre 15 IX 30.

Si d'autres membres du C.A.F. possèdent des plis non encore illustrés dans les ouvrages philatéliques, il serait, je crois, intéressant d'utiliser nos colonnes pour les mentionner.





Carte postale de la première traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
Départ Istres 12/1/33, arr. Rio 17/1/33, Buenos Aires 22/1/33.

Signature de l'équipage: Mermoz, Couzinet, Carretier, Mailloux, Manuel et Jousse.



Carte postale de la deuxième traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
Départ Rio 15/5/33, arr. Dakar 15/5/33.

Etiquette verte spéciale "ARC-EN-CIEL" avec le nom des membres de l'équipage.



Pli de la troisième traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
départ Le Havre 25/5/34, transit Paris Avion 26/5/34, arr. Buenos Aires 29/5/34.



Pli de la quatrième traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
départ Rio 28/7/34, arr. Paris Avion 2/8/34.





Pli de la sixième traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
départ Buenos Aires 22/9/34, transit Marseille 27/9/34, arr. Alger 28/9/34.  
Griffe rectangulaire noire ENTIEREMENT TRANSPORTÉ PAR AVION apposée à Marseille.



Pli de la sixième traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel*  
départ Rio 22/9/34, arr. Paris Avion 27/9/34 - 8h30.  
Griffe rectangulaire rouge ENTIEREMENT TRANSPORTÉ PAR AVION apposée à Rio.



Pli de la huitième et dernière traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel* départ Rio 20/10/34, transit Marseille 25/10/34, distribué Grasse 25/10/34 .  
Griffe rectangulaire noire ENTIEREMENT TRANSPORTÉ PAR AVION apposée à Marseille.



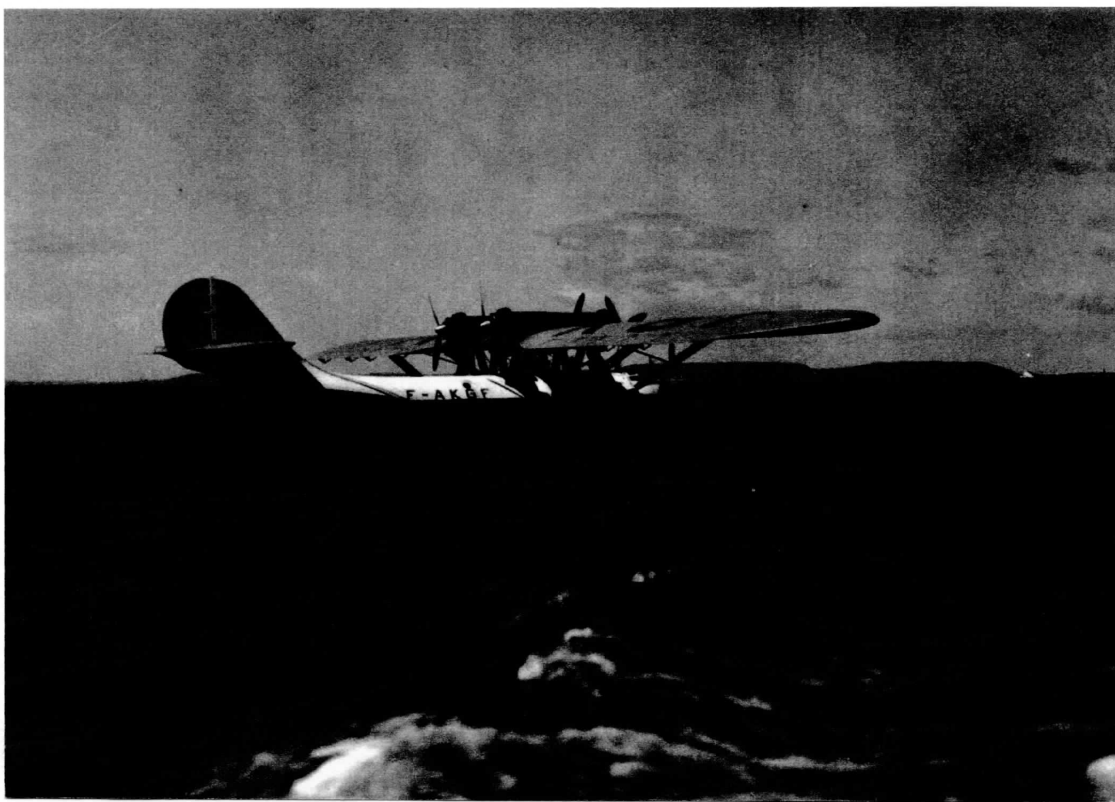
Pli de la huitième et dernière traversée de l'Atlantique Sud de l'*Arc-en-Ciel* départ Rio 20/10/34, sans arrivée à Londres .  
Griffe rectangulaire rouge ENTIEREMENT TRANSPORTÉ PAR AVION apposée à Rio.



Dernier courrier d'Amérique du Sud transporté par Jean Mermoz.  
66ème traversée retour sur l'hydravion "Croix du Sud"  
départ Argentine 24/10/36, arr. St.-Marcel (Bouches du Rhône) 29/10/36.



Timbres à l'effigie de Jean Mermoz - Premier jour d'émission 22/4/37.  
Pli à destination de Santiago du Chili transporté par l'hydravion "Santos-Dumont".  
départ Paris Air France 22/4/37, arr. Santiago 29/4/37. (Traversée 92A du 26/4/37).



Hydravion LATÉ 300 F-AKGF "*Croix du Sud*" au mouillage



*L'Arc-en-Ciel* en essai avec des hélices tripales.

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