

Cercle Aérophilatélique Français

Traversées aériennes de la Cordillère des Andes (2^{ème} partie)

Supplément au Bulletin d'Information n°30 – Mars 2003



Affiche de l'AéroPostale : ligne Europe – Amérique du Sud (Besson 1930)

Premières traversées aériennes de la Cordillère des Andes (suite et fin)

par le Docteur Augusto Victor BOUSQUET

Nous terminons la publication des premières traversées aériennes, transmises par le Docteur Augusto Victor Bousquet de la "Sociedad Argentina de Aerofilatelía", jusqu'à octobre 1929.

24 1928 – 8 mai

Lieutenant James Harold Doolittle (pilote américain, deviendra général de l'USAF).

Avion biplan monoplace Curtiss Hawk, moteur de 450 ch.

Traversée de El Bosque (Santiago du Chili) à El Palomar (aérodrome militaire de Buenos Aires, Argentine).

Du courrier a été transporté (Muller n°14).

Oblitérations de départ Santiago 8/5/28-7AM, arrivée Buenos Aires 8/5/28-18h.



25 1928 – 18 novembre

Jean Mermoz (pilote) et Alexandre Collenot (mécanicien), de la Cie Gle Aéropostale.

Avion LATÉ 25 F-AIEH, moteur Renault de 300 ch.

De Buenos Aires (aérodrome General Pacheco) à Santiago avec une étape à Mendoza. Vol expérimental de l'Aéropostale;

Du courrier a été transporté.

26 1928 – 21 novembre

Jean Mermoz (pilote) et Alexandre Collenot (mécanicien), de la Cie Gle Aéropostale.

Avion LATÉ 25 F-AIEH, moteur Renault de 300 ch.

De El Bosque (Santiago du Chili) à Buenos Aires (aérodrome General Pacheco) à avec une étape à Mendoza. Vol expérimental retour de l'Aéropostale;

Du courrier a été transporté, quelques plis ont été signés par Mermoz.

Courrier transporté par Mermoz et Collenot.
 Départ Santiago 21/11/28-4AM, arrivée B.A. 21/11/28-19h.



27 1928 – 19 décembre

Carlos Martinez Pinillos et Carlos Zegarra (aviateurs péruviens)
 Avion monoplan Bellanca, baptisé "Peru", moteur Wright de 200 ch.
 Traversée de Santiago du Chili à Buenos Aires (Argentine), étape d'un raid aérien
 commencé à Lima (Pérou) à destination de New York (USA) qui fut interrompu au
 Brésil sur ennus mécaniques.
 Du courrier a été transporté; tous les plis ont été signés par les deux pilotes.



28 1929 – 2 mars

Jean Mermoz (pilote) et Alexandre Collenot (mécanicien), de la Cie Gle Aéropostale.
 Un passager : Mr. le comte Henry de La Vaulx, vice-président de l'AéCF.
 Avion LATÉ 25 F-AIEH, moteur Renault de 300 ch.
 De San Antonio Oeste (Chubut, Argentina) à Santiago du Chili.
 Atterrissage forcé dans la cordillère, dépannage et redécollage.
 Pas de courrier transporté.

29 1929 – 9 et 18 mars

Jean Mermoz (pilote) et Alexandre Collenot (mécanicien), de la Cie Gle Aéropostale.
 Avion LATÉ 25 F-AIEH, moteur Renault de 300 ch.
 De El Bosque (Santiago du Chili) à Buenos Aires (aérodrome General Pacheco). La première tentative du 9 mars se solde par un échec. L'avion est plaqué en montagne par des vents rabattants. Après trois jours de réparations, l'équipage parvient à faire décoller l'avion et le ramener à son point de départ.
 Après une sérieuse remise en état du LATÉ 25, l'équipage rentre à Buenos Aires le 18 mars (voir plus loin, les commentaires du Dr. Eduardo Madsen).

30 1929 – 14 juin

Jean Mermoz (pilote) et Didier Daurat (passager), de la Cie Gle Aéropostale.
 Avion sesquiplan Potez 25 F-AJDX, moteur Lorraine de 450 ch.
 De Buenos Aires à Santiago du Chili avec une escale à Mendoza. Vol de reconnaissance de la Cie Gle Aéropostale.
 Du courrier a été transporté (Muller n°36); quelques plis ont été signés par Mermoz.



Départ B.A. 12/6/29-20h, arrivée Santiago 15/6/29-12h.

31 1929 – 15 juillet

Jean Mermoz (pilote) et Henri Guillaumet (co-pilote), de la Cie Gle Aéropostale.

Avion sesquiplan Potez 25 F-AJDY, moteur Lorraine de 450 ch.

De Buenos Aires à Mendoza par LATÉ 26, puis de Mendoza à Santiago du Chili par Potez 25. Vol de reconnaissance de la Cie Gle Aéropostale.

Du courrier a été transporté (Muller n°40).

32 1929 – 18 juillet

Jean Mermoz (pilote) et Henri Guillaumet (co-pilote), de la Cie Gle Aéropostale.

Avion sesquiplan Potez 25 F-AJDX, moteur Lorraine de 450 ch.

De Santiago du Chili à Mendoza, puis Buenos Aires par LATÉ 26. Vol de retour de la Cie Gle Aéropostale.

Du courrier a été transporté de Santiago (grande griffe) (Muller n°22) et de Valparaiso (petite griffe) (Muller 22a); quelques plis ont été signés par Mermoz.



Du courrier à été expédié à destination des Etats-Unis. En plus de la griffe rectangulaire au recto, il possède les transits à Buenos Aires et Rio du 20 juillet 1930.



Le courrier à destination de l'Europe a été accidenté et pillé en Mauritanie le 11 août 1929.

Griffes d'accident apposées à Toulouse.

Affranchissement 7,10 pesos : 0,70 (surface) + 6,40 (surtaxe aérienne pour 10 grammes)



33 1929 – 25 juillet

Equipage américain constitué de : Capitaine John Montgomery (pilote), R.S. Mac Mahon (co-pilote), Hubert Huntington (navigateur), H. Hunter (radiotélégraphiste), Sea Sherman et Luis Medina (mécaniciens).

Amphibie bimoteur Sikorsky baptisé "Southern Star".

Vol de reconnaissance de la compagnie américaine Trimotor Safety Airways pour le compte de la NYRBA (New York-Rio-Buenos Aires)

De El Bosque (Santiago du Chili) à Buenos Aires avec une étape à Los Tamarindos (Mendoza).

34 1929 – 15 août

Nathan C. Brown et Edward Hamilton (aviateurs américains)

Avion trimoteur Ford, 3x435 ch. baptisé "Santiago".

Vol avec 12 passagers de Moron, Rosario, Cordoba, Mendoza (Argentine) à Santiago du Chili.

35 1929 – 3 septembre – Voyage inaugural par la C.G.A.

Henri Guillaumet (pilote) et Didier Daurat (passager).

Avion sesquiplan Potez 25 F-AJDY, moteur Lorraine de 450 ch.

De Buenos Aires à Mendoza par LATÉ 26, puis de Mendoza à Santiago du Chili par Potez 25. Vol postal inaugural de l'Aeroposta Argentina, filiale de la Cie Gle Aéropostale. (Muller n°43, 44 et 45)



36 1929 – 5 octobre -

Raymond Williams (pilote américain)

Avion trimoteur Ford, 3x435 ch. baptisé "San Cristobal".

De Santiago du Chili à Buenos Aires

Service expérimental de la PANAGRA (Pan American & Grace company).



37 1929 – 12 octobre – Voyage inaugural de la PANAGRA

Raymond Williams (pilote américain)

Avion trimoteur Ford, 3x435 ch. baptisé "San Cristobal".

De Buenos Aires à Santiago du Chili.

Vol postal inaugural de la PANAGRA (Muller n°53).

Le vol retour est effectué les 13-14 octobre (Muller n°36).



38 1929 – 20 octobre – Voyage inaugural de la NYRBA

Natham C. Brown (pilote américain)

Avion trimoteur Ford, 3x435 ch. baptisé "*Santiago*".

De Buenos Aires à Santiago du Chili (avec escales à Rosario, Cordoba et Mendoza).

Vol postal inaugural de la NYRBA (Muller n°56).



Avion trimoteur FORD 5-AT utilisé par la PANAGRA, la NYRBA puis par la compagnie chilienne L.A.N.



Avion monomoteur POTEZ 25 utilisé par la C.G.A. puis par Air France pour la traversée de la Cordillère des Andes.

**Vol Santiago – Buenos Aires du 18 mars 1929 par Mermoz et Collenot
par le Docteur Eduardo Madsen**

Le Docteur Eduardo Madsen, de Wiesbaden (Allemagne), auteur de l'étude aérophilatélique "80 anos de Historia aerpostal en Chile 1919-1999", avec lequel nous avons un échange de correspondances depuis de nombreux mois, nous fait part du résultat de ses dernières recherches dans un article que nous publions in-extenso ci-après.

Pour prolonger la ligne aéropostale Europe – Amérique du Sud jusqu'à Santiago du Chili, la C.G.A. (Compagnie Générale Aéropostale) a commencé des vols de reconnaissance d'itinéraire entre Buenos Aires et Mendoza dès le 5 mai 1928. La dernière section manquante : Mendoza – Santiago, étant effectuée par le train *Transandino* traversant les Andes en passant par Uspallata. Cette ligne ferroviaire avait été construite en 1910 en prenant le chemin le plus court pour relier Buenos Aires à Santiago et Valparaiso. La durée du trajet entre les deux bourgades : Los Andes, côté chilien et Uspallata, côté argentin, prenait à peu près 7 heures. En y ajoutant le temps nécessaire à la correspondance avec d'autres trains à Santiago et Mendoza, le temps total était de l'ordre de 11 heures alors qu'une liaison aérienne demandait environ 1h30. Il était donc indispensable de franchir l'obstacle des Andes par voie aérienne. La route aérienne suivait le tracé du *Transandino*, mais il fallait survoler des cols de 3800 mètres alors que les avions LATÉ 25 et 26 de la C.G.A. avaient un plafond de 4000 mètres. Les POTEZ 25, utilisés après avaient un plafond de plus de 6000 mètres, ce qui était plus sûr.

Entre le 18/11/28 et le 21/11/28, Mermoz et son mécanicien Collenot, à bord d'un LATÉ 25, avaient fait un premier vol aller et retour entre Mendoza et Santiago en passant par Uspallata. Du courrier a été transporté à l'aller et au retour. Le 2/3/29, Mermoz, Collenot et le Comte de La Vaulx (passager), à bord du même LATÉ 25, traversent la Cordillère d'est en ouest à la latitude de Valdivia où les sommets sont plus bas. Une nouvelle route, plus au nord, à la latitude de Copiapo, est tentée par Mermoz et Collenot le 9 mars. Cette tentative échoue et manque leur coûter la vie. Après un atterrissage forcé dans les Andes à 4000 mètres d'altitude où ils réussissent à réparer, par un froid glacial leur appareil endommagé, ils sont de retour à Copiapo le 11 mars. Arrivé à Santiago le 14 mars, Mermoz renonce alors à la route nord et choisit la route directe du *Transandin* en survolant Uspallata, déjà utilisée en novembre 1928. Il décolle de Santiago le 18 mars à 6 heures du matin, atterrit à Mendoza à 10h. où il reste une heure puis continue sur Buenos Aires où il arrive à 15h30, heure d'Argentine. Le voyage a été effectué en 7h30 de vol effectif, en déduisant l'heure d'arrêt à Mendoza et le décalage horaire d'une heure entre le Chili et l'Argentine.

Jusqu'ici, il a été dit que du courrier avait été transporté lors de ce vol retour du 18 mars 1929 car il existe des plis "Par Avion" expédiés de Santiago ce jour-là, à destination de l'Europe. En fait, les journaux chiliens ne mentionnent pas cette possibilité. Le journal "*El Mercurio de Valparaiso*" du 18 mars 1929 publie cette annonce de la C.G.A. :

"Cette nuit, jusqu'à 11 heures, la poste principale (de Valparaiso) et les bureaux de poste n°2 et 3 (de Valparaiso) ainsi que celle de Vina del Mar jusqu'à 5 heures de l'après-midi,

resteront ouvertes pour y déposer le courrier à destination de l'Uruguay, du Brésil, de l'Afrique et de l'Europe. Le courrier sera acheminé par le Transandino demain Mardi 19, pour prendre l'avion qui partira le Jeudi 21 de Buenos Aires, et arrivera à Rio de Janeiro à 18h (le même jour) et en Europe (Toulouse) le 29." NOTA: les parenthèses sont de l'auteur.

Les horaires d'ouverture de la Poste centrale de Santiago étaient identiques.

Le pli illustré possède un cachet de départ de Santiago du 18 mars 1929 7PM et un cachet de transit de la C.G.A. "A expédier de Buenos Aires par avion le 21 mars 1929". Aucun journal local ne mentionne que Mermoz allait transporter (ou qu'il avait transporté) du courrier ce jour-là. Seule l'annonce de la C.G.A., mentionnée plus haut, a pu être trouvée. Par ailleurs, il est peu probable que deux courriers aient été acheminés, l'un par avion, l'autre par le train. La quantité de courrier chilien était très faible comparée à l'argentin ou au brésilien. On peut conclure, avec une bonne certitude, que le retour effectué par Mermoz et Collenot le 18 mars 1929 est un vol d'essai, sans courrier. On peut aussi souligner que, jusqu'à présent, aucun pli correspondant à ce vol n'est connu.

Les archives chiliennes de cette époque étant absentes ou incomplètes, l'examen attentif des journaux locaux devient alors essentiel. Heureusement, pendant de nombreuses années, les compagnies maritimes et aériennes ont annoncé régulièrement les dates de leur transport de fret, passagers et courrier.



Santiago – Berne (Suisse) : dép. Santiago 18/3/29-7PM, à expéditeur de B.A. 21 mars 1929
 Affr. : 3,90 pesos (0,70 surface + 3,20 surtaxe aérienne pour 5 g.). Collection E. Madsen.

Y a-t-il eu d'autres traversées de la Cordillère des Andes par Mermoz?

Gérard Collot

De nombreux collectionneurs, dont moi-même, se sont posé, et se posent encore, la question : Y a-t-il eu des traversées de la Cordillère des Andes par Mermoz en 1928 et 1929 autres que celles déjà connues et dûment identifiées?

Rappelons en quelques lignes l'intense activité déployée par Mermoz à cette époque.

Le 28 novembre 1927, Mermoz débarque à Buenos Aires en qualité de chef pilote de l'Aéropostale. Le 7 décembre, il fait son premier vol courrier Buenos Aires – Rio sur la ligne qui a été ouverte deux semaines plus tôt. Il participe activement à l'organisation de la première liaison Amérique du Sud – Europe le 1^{er} mars 1928. Le 16 avril, il fait le premier vol de nuit Rio – Buenos Aires pour gagner du temps dans l'acheminement du courrier. Pendant ce temps, un contrat postal est conclu avec le Chili le 10 février 1928 pour étendre la ligne jusqu'à Santiago. Mermoz doit maintenant s'attacher à défricher cette ligne. Beaucoup pensent que Mermoz ne s'est pas contenté d'un aller-retour réussi en novembre 1928 et d'un aller-retour en mars 1929 avec les difficultés que l'on imagine pour décider sa direction à acheter des POTEZ 25, seuls capables de franchir les cols de 4000 mètres avec sécurité (*)

Les archives aéronautiques étant introuvables (ainsi que les carnets de vol de Mermoz et Collenot), il reste les témoignages laissés par les anciens de la Ligne, maintenant tous disparus, et par les journaux sud américains microfilmés et archivés à Santiago (découverts par le Docteur Eduardo Madsen).

Comment peut-on, au seul vu des plis "Par Avion" de nos collections, déterminer si le transport a été effectué partiellement ou à 100% par avion?

La correspondance très suivie avec un certain nombre de collectionneurs du C.A.F. et avec le Docteur Eduardo Madsen a permis de clarifier de nombreuses incertitudes bien que tout ne soit pas encore parfaitement limpide.

Récapitulons les éléments:

1) Bureau CGA de Santiago :

A probablement été ouvert en mars, avril ou mai 1928. Certainement en mai car il existe des plis portant le cachet (A) de couleur magenta dans la période 6 mai–28 juin 1928. Et un cachet (B) de couleur violette, utilisé, semble-t-il, de juillet 1928 jusqu'à fin mai 1929 (ou plus).

2) Bureau CGA de Mendoza :

D'après le témoignage de Monsieur Jean-René Lefebvre, mécanicien à l'Aéropostale, il n'y avait aucun personnel C.G.A. à Mendoza avant juin 1929. Lui-même ayant été affecté à Mendoza où il est arrivé par train le 13 juin 1929 pour tout mettre en place et organiser cette "aéroplace". Le fait qu'il n'y ait pas eu de bureau C.G.A. à l'aérodrome de Mendoza n'empêchait pas les avions d'y faire des escales techniques.

Par ailleurs, on ne connaît aucun cachet postal ou C.G.A. de transit à Mendoza.

3) Bureau CGA de Buenos Aires :

Ce bureau a appliqué sur les plis du Chili (et peut-être d'autres provenances) un cachet circulaire noir indiquant la date d'expédition par avion vers le Brésil et l'Europe. Jusqu'à présent, ce cachet semble n'avoir été appliqué que du 12 juillet 1928 au 20 juillet 1929. Un

tableau récapitulatif des plis connus de diverses collections a été établi, il reste à compléter, bien sûr, par tous ceux qui voudront bien m'envoyer une photocopie des plis en leur possession. Ce tableau permet, à partir des dates précises de départ du Chili et de départ avion prévu de Buenos Aires, d'estimer si le transport Santiago – Buenos Aires a été fait par le train, ou bien partiellement par avion, ou encore 100% par avion.

4) Transandino et chemin de fer argentin:

Le Transandino, train à crémaillère n'existe plus aujourd'hui. Il reliait Los Andes (Chili) à Uspallata (Argentine) en 7 heures (voir article du Docteur E. Madsen). Avec les correspondances, la durée du trajet Santiago – Mendoza était de 11 heures. Le reste du trajet, Mendoza – Buenos Aires, soit 1200 km environ, avec de nombreux arrêts, devait demander au moins 40 heures (cette évaluation reste encore à vérifier en Argentine).

En cas de transport 100% par train, un courrier posté à Santiago avant 7AM du jour J, ne pouvait arriver que pour le décollage de l'avion de Buenos Aires à 6AM au jour J+3.

En cas de transport combiné Transandino + avion, un courrier posté avant 7AM du jour J était en mesure d'arriver avant le décollage de l'avion de Buenos Aires à 6AM au jour J+2.

Enfin, en cas de transport 100% aérien, le courrier arrivait à Buenos Aires dans la soirée du jour J, sauf évènement exceptionnel, et le départ de B.A. pouvait être à J+1.

5) Tableau récapitulatif des plis chiliens avec cachet C.G.A. de transit à Buenos Aires

L'examen du tableau récapitulatif semblerait indiquer que, sauf le vol Mermoz du 21/11/28, le courrier a été transporté à 100% par le train jusqu'en avril 1929. A partir de cette date, un transport combiné : Transandino + avion (Mendoza – B.A.) semble avoir été mis en place. Cette date concorde avec l'engagement de l'Aéroposta Argentina (filiale de la C.G.A.) auprès des Postes argentines d'ouvrir une ligne aérienne B.A. – Santiago (lettre du 27 mars faisant suite au décret gouvernemental argentin du 27 février 1929 autorisant l'Aeroposta Argentina à établir des liaisons aéropostales avec les pays limitrophes).

(*) Extrait de "Potez 25" édition Histoire de l'aviation – page 60 : *"Le moteur Renault de 450 ch du LATÉ 25 permettait de monter péniblement en 1 heure à son plafond de 4000 mètres, tandis que le Lorraine 12 Eb 450 ch du Potez 25 A2 de série lui permettait d'atteindre les 4000 m en 15mn 10s, avec un plafond absolu de 7200 mètres. Deux machines transformées en avions postaux furent commandées début 1929. La première (immatriculée F-AJDX, n/c 1520) fut livrée au Bourget courant avril et atteignit Buenos Aires quelques semaines après. La seconde (F-AJDY, n/c 1521) arriva début juin."*



Cachet (A) de la C.G.A. apposé à Santiago
Utilisé de mai à juin 1928, couleur magenta



Cachet (B) de la C.G.A. apposé à Santiago
Utilisé de juillet 1928 à mai 1929,
couleur violette

**Récapitulatif des plis chiliens connus possédant le cachet de transit CGA
("A EXPEDIER DE BUENOS AYRES LE.....PAR AVION")**

Départ de Santiago	Transit B.A. (cachet C.G.A.)	Moyen probable	Destination (arrivée)	Affr. pesos	Commentaires	Collect.
9 7 28-7AM	12 7 28 (jeudi)	TRAIN	Paris (sans arrivée)	1,60 p	Cachet privé Latécoère	inconnu
23 9 28-7AM	27 9 28 (jeudi)	TRAIN	Paris (illisible)	3,90 p	Accidenté à Gerone le 3 octobre 1928	G.C.
30 9 28-7AM	4 10 28 (jeudi)	TRAIN	Paris (sans arrivée)	19,65 p	Lettre recommandée	R.Z.
7 10 28-7AM	11 10 28 (jeudi)	TRAIN	Paris (sans arrivée)	0,70 p	Cachet privé Latécoère	H.G.
21 11 28-4AM	22 11 28 (jeudi)	AVION 100%	Buenos Aires (21 11 28-19)	1,20 p	Reconnaissance Mermoz sur LATÉ 25	G.C. +autres
18 12 28-7AM	20 12 28 (jeudi)	TRAIN + avion ?	Dakar (28 12 28)	7,10 p		G.C.
28 12 28-7PM	1 1 29 (mardi)	TRAIN	Prague (14 1 29)	7,80 p		H.G.
31 1 29-7PM	7 2 29 (jeudi)	TRAIN	Paris (18 2 29)	7,10 p		H.G.
9 2 29-2PM (Valdivia)	14 2 29 (jeudi)	TRAIN	London (25 2 29)	7,80 p	Lettre recommandée	BACF
18 3 29-7PM	21 3 29 (jeudi)	TRAIN	Berne (sans arrivée)	3,90 p		E.M.
18 4 29-7AM ou 19 4 29?	20 4 29 (samedi)	AVION?	Rio (21 APR 29)	0,55 p	Doute sur la date de départ. Cachet privé Latécoère	J.D.
18 4 29-7AM	20 4 29 (samedi)	TRAIN + avion ?	London (sans arrivée)	7,10 p		E.M.
25 4 29-7AM	27 4 29 (samedi)	TRAIN + avion ?	Neuilly (6 5 29)	3,90 p		H.G.
9 5 29-7AM	11 5 29 (samedi)	TRAIN + avion ?	Berne (sans arrivée)	3,90 p		E.M.
23 5 29-6AM	25 5 29 (samedi)	TRAIN + avion ?	Florianopolis (25 5 29)	0,25 p	Pli de service C.G.A. Cachet privé Latécoère	G.C.
30 5 29-6AM	1 6 29 (samedi)	TRAIN + avion ?	Toulouse (illisible)	3,10 p		J.F.
22 6 29-7PM	23 6 29 faible (dimanche)	AVION?	Paris (illisible)	3,90 p	Doute sur la date de B.A. 23 6 29	D.P.
1 7 29-7PM	6 7 29 (samedi)	TRAIN	Paris (sans arrivée)	3,90 p		H.G.
18 7 29 6AM	20 7 29 (samedi)	AVION 100%	USA, transit (Rio 20 7 29)	1,55 p	Cachet premier courrier aérien Chili-Argentine	G.C.

NOTA : Les départs de B.A. vers l'Europe ont été effectués le jeudi jusqu'au 4 avril 1929. Un aménagement des horaires plaça le départ le samedi à partir du 13 avril 1929 (source : Ministère de l'Air, voir page 290 du livre "Ligne Mermoz").

Le cachet : "*A expédier de Buenos Aires le...*" semble avoir été appliqué à partir de juillet 1928 et ne plus être utilisé après juillet 1929.

Les 102 premières traversées de la Cordillère des Andes par Henri Guillaumet **Gérard Collot**

Les 102 premières traversées de la Cordillère des Andes effectuées par Henri Guillaumet, listées ci-après, sont extraites d'un de ses carnets de vol aimablement mis à disposition par le Musée Air France

A l'exception de deux traversées avec un Laté 28 (un essai et un transport de passagers, Mr et Mme Bouilloux-Lafont), toutes les traversées ont été effectuées par un des trois POTEZ 25 affectés à cette ligne dans cette période 1929-1930.

Ne sont mentionnés que les vols des traversées à l'exclusion des liaisons de (et vers) Buenos Aires. En effet, Guillaumet assurait l'acheminement du courrier de bout en bout. Sans perdre de temps, il laissait son POTEZ 25 à Mendoza et prenait un Laté 26 pour survoler la plaine argentine jusqu'à Buenos Aires. Les appareils utilisés par Guillaumet ont été : n°655 F-AILD, 657 F-AILF, 659 F-AILH, 665 F-AILP, 666 F-AILQ, 668 F-AILS et surtout le Laté 26-6 n°726 F-AJGJ. La durée du vol entre Mendoza et Buenos Aires variait de 5h30 à 7h30 en fonction de la force et de la direction du vent et il n'était pas rare que l'atterrissage à Buenos Aires se fasse de nuit.

La liaison Buenos Aires – Mendoza – Santiago était normalement effectuée le lundi et Santiago – Mendoza – Buenos Aires le jeudi mais on peut observer un certain nombre d'irrégularités dues à l'arrivée tardive du courrier européen à B.A. et aux conditions atmosphériques locales. Outre son célèbre accident du 13 juin 1930 (46R), Henri Guillaumet avait déjà rencontré des conditions très difficiles (les 4 avril et 10 mai 1930), nécessitant de rallier Buenos Aires avec son Potez 25 par un chemin détourné et des atterrissages intermédiaires. Après son accident, Guillaumet a encore réalisé 5 allers et retours puis a été rappelé à Toulouse (*). Le (ou les) pilote(s) ayant pris la suite de Guillaumet ne sont pas connus.

On remarquera, en particulier, qu'entre les premières liaisons postales (1A) du 15 juillet et (1R) du 18 juillet 1930, effectuées avec Jean Mermoz, et l'inauguration officielle (6A), du 3 septembre 1930, effectuée avec Didier Daurat, il y a eu 8 traversées (4 allers et retours). La plus remarquable est celle du 15 août 1929 (4R), facilement identifiable par son cachet rectangulaire : **PRIMER CORREO AEREO DIRECTO CHILI-EUROPE AGOSTO DE 1929**

D'autres plis, indiqués en gras dans la liste, sont également identifiables par un cachet spécial : (42A) premier courrier européen totalement par avion, (45R) premières tentatives retour de Mermoz, (46R) accident de Guillaumet dans la Cordillère, (49R) accidenté à Lagoa dos Patos (Brésil). Il faut noter également que les courriers (1R) et (2R) à destination de l'Europe, regroupés à cause de l'incendie de l'avis *"Lunéville"*, ont été accidentés en Mauritanie et pillés par les Maures (11 août 1929).

(*) Guillaumet reviendra en Amérique du Sud en avril 1932 et reprendra ses traversées hebdomadaires de la Cordillère à partir du 24 mai 1932, toujours sur Potez 25. Sa dernière traversée (la 343^{ème}) a été effectuée de Santiago à Mendoza sur le POTEZ 25 F-AJDY, le 15 septembre 1934. Guillaumet a également fait une traversée Mendoza - Santiago, en passager, à bord d'un trimoteur FORD de la compagnie chilienne L.A.N. le 30 août 1934.

N°	date	avion	vol	durée	commentaires
1A	Lu 15/7/29	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1h45	En passager de Mermoz
1R	Je 18/7/29	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h35	"
2A	Sa 27/7/29	"	Mendoza - Santiago	2h30	Altitude 5000 m.
2R	Sa 27/7/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h25	Altitude 5400 m.
3A	Ma 30/7/29	"	Mendoza - Santiago	3h10	Altitude 5500 m.
3R	Je 1/8/29	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h40	Altitude 5600 m.
4A	Me 14/8/29	"	Mendoza - Santiago	2h50	Altitude 7000 m.
4R	Je 15/8/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h55	Altitude 5500 m.
5A	Ma 27/8/29	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h50	Altitude 5500 m.
5R	Je 29/8/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 5500 m.
6A	Ma 3/9/29	"	Mendoza - Santiago	1h40	Passager Daurat, alt. 5200 m.
6R	Je 5/9/29	"	Santiago - Mendoza	1h25	Passager Daurat
7A	Ma 10/9/29	"	Mendoza - Santiago	1h50	Altitude 5500 m.
7R	Je 12/9/29	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h15	Altitude 5400 m.
8A	Lu 16/9/29	"	Mendoza - Santiago	2h05	Altitude 5600 m.
8R	Je 19/9/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago-Santiago	1h20	Faux dép. mauvais temps
"	Ve 20/9/29	"	"	1h40	"
"	Sa 21/9/29	"	"	0h15	"
"	Sa 21/9/29	"	Santiago - Mendoza	2h45	Altitude 6500 m.
9A	Ma 24/9/29	"	Mendoza - Santiago	2h20	Altitude 5300 m.
9R	Je 26/9/29	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h10	Altitude 4800 m.
10A	Ma 1/10/29	Potez 25 F-AJDZ	Mendoza - Santiago	1h55	Altitude 5200 m.
10R	Je 3/10/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h15	Altitude 4300 m.
11A	Me 9/10/29	"	Mendoza - Santiago	1h40	Altitude 5200 m.
11R	Je 10/10/29	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h35	Altitude 5300 m.
12A	Lu 21/10/29	"	Mendoza - Santiago	1h50	Altitude 5300 m.
12R	Je 24/10/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 5300 m.
13A	Ma 29/10/29	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	2h10	Altitude 4300 m.
13R	Je 31/10/29	"	Santiago - Mendoza	1h25	Altitude 5600 m.
14A	Lu 4/11/29	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1h50	Altitude 4700 m.
14R	Je 7/11/29	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h35	Altitude 5000 m.
15A	Ma 12/11/29	"	Mendoza - Santiago	1h55	Altitude 5200 m.
15R	Je 14/11/29	"	Santiago - Mendoza	1h50	Passager Portait, alt. 5100 m.
16A	Je 21/11/29	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h25	Altitude 4700 m.
16R	Je 21/11/29	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h25	Altitude 5000 m.
17A	Ma 26/11/29	Potez 25 F-AJDZ	Mendoza - Santiago	1h55	Altitude 5000 m.
17R	Je 28/11/29	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 6000 m.
18A	Ma 3/12/29	Laté 28 F-AJIQ	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 4500 m.
18R	Je 5/12/29	"	Santiago - Mendoza	3h00	Altitude 4500 m.
19A	Me 11/12/29	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h40	Altitude 5000 m.
19R	Je 12/12/29	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h45	Altitude 5000 m.
20A	Lu 16/12/29	"	Mendoza - Santiago	2h10	Altitude 4500 m.

20R	Je 19/12/29	Potez 25 F-AJDX	Santiago-Santiago	2h00	Faux départ. mauvais temps
"	"	"	"	0h55	"
"	Ve 20/12/29	"	"	0h40	"
"	"	"	"	1h40	"
"	"	"	Santiago - Mendoza	2h20	Altitude 6000 m.
21A	Ma 24/12/29	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 5000 m.
21R	Je 26/12/29	"	Santiago - Mendoza	1h20	"
22A	Lu 30/12/29	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h56	Altitude 5000 m.
22R	Je 2/1/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h30	"
23A	Me 8/1/30	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 5200 m.
23R	Je 9/1/30	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	2h05	Altitude 4500 m.
24A	Lu 13/1/30	Potez 25 F-AJDZ	Mendoza - Santiago	1h45	Altitude 5000 m.
24R	Je 16/1/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h20	Altitude 4800 m.
25A	Lu 20/1/30	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h40	Altitude 4800 m.
25R	Je 23/1/30	"	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 5000 m.
26A	Ma 28/1/30	"	Mendoza - Santiago	1h30	"
26R	Je 30/1/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h40	"
27A	Ma 4/2/30	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1h55	Passager Négrin, alt. 5200 m.
27R	Je 6/2/30	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h30	Passager Négrin, alt. 5100 m.
28A	Ma 11/2/30	Potez 25 F-AJDZ	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 5100 m.
28R	Je 13/2/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h40	Altitude 4600 m.
29A	Lu 17/2/30	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h10	Altitude 5200 m.
29R	Je 20/2/30	"	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 4500 m.
30A	Lu 24/2/30	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	2h10	Altitude 4700 m.
30R	Je 27/2/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	3h10	Altitude 6200 m.
31A	Ve 28/2/30	"	Mendoza - Santiago	1h45	Passager La Vaulx, alt. 5000 m.
31R	Sa 1/3/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h20	Altitude 4600 m.
32A	Lu 3/3/30	"	Mendoza - Santiago	2h05	Altitude 5000 m.
32R	Je 6/3/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 4600 m.
33A	Ma 11/3/30	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	2h15	Altitude 6000 m.
33R	Je 13/3/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h25	Altitude 5200 m.
34A	Lu 17/3/30	Potez 25 F-AJDZ	Mendoza - Santiago	1h50	Passager Pranville, alt. 5200 m.
34R	Je 20/3/30	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h20	Passager Pranville, alt. 5000 m.
35A	Ma 25/3/30	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 5000 m.
35R	Je 27/3/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Mendoza	1h35	Altitude 4700 m.
36A	Lu 31/3/30	"	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 5000 m.
36R	Je 3/4/30	"	Santiago-Santiago	3h55	Faux départ. mauvais temps
"	Ve 4/4/30	"	Santiago - San Luis	3h45	Atterrissage cause brume, alt. 5000m à Lecueder
"	"	"	San Luis-General Soler	1h50	
"	"	"	Gal Soler-Buenos Aires	3h40	
37A	Lu 7/4/30	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Santiago	1h40	Altitude 5500 m.
37R	Je 10/4/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h25	Altitude 6000 m.
38A	Lu 14/4/30	Laté 28 F-AJIO	Mendoza - Santiago	1h55	Passagers Mr et Mme Bouilloux-Lafont, alt. 4700 m.

38R	Je 17/4/30	"	Santiago - Mendoza	1h35	Altitude 4600 m.
39A	Je 17/4/30	Potez 25 F-AJDZ	Mendoza - Santiago	1h50	Altitude 5000 m.
39R	Dim 20/4/30	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h25	Altitude 5000 m.
40A	Mer 23/4/30	Laté 28 F-AJIO	Mendoza - Santiago	1h40	Altitude 5200 m.
40R	Je 1/5/30	"	Santiago - Mendoza	1h35	Passagers Mr et Mme Bouilloux-Lafont, alt. 5200 m.
41A	Ma 6/5/30	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1h55	Altitude 5700 m.
41R	Je 8/5/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Santiago	0h35	Faux départ. mauvais temps
"	Ve 9/5/30	"	"	0h50	"
"	Sa 10/5/30	"	Santiago – Villa Mercedes – Buenos Aires	4h35 + 3h40	Atitude 5200 m.
42A	Je 15/5/30	"	Mendoza - Santiago	1h40	Altitude 5700 m.
42R	"	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h55	Atitude 5200 m.
43A	Je 22/5/30	"	Mendoza - Santiago	1h35	Atitude 4800 m.
43R	"	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h30	Atitude 5300 m.
44A	Ma 27/5/30	"	Mendoza - Santiago	2h05	Atitude 5300 m.
44R	Je 29/5/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 5200 m.
45A	Ma 3/6/30	"	Mendoza - Santiago	2h40	Altitude 6500 m.
45R	Je 5/6/30	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h30	Altitude 5200 m.
46A	Ma 10/6/30	"	Mendoza - Santiago	3h35	1h de vol au-dessus terrain de Cerillos cause brume
46R	Je 12/6/30	Potez 25 F-AJDZ	Santiago - Santiago	1h10	Retour terrain, tempête de neige
"	Ve 13/6/30	"	Santiago – Laguna Diamante	3h35	Atterrissage en pleine Cordillère, capotage, violente tempête de neige. Retour à pied le 19/6/30.
"	Ve 20/6/30	Potez 29 - 1497	San Carlos - Mendoza	1h10	Passager de Saint Exupéry
47A	Ma 15/7/30	Potez 25 F-AJDX	Mendoza - Mendoza	0h50	Faux départ. mauvais temps
"	"	"	Mendoza - Santiago	2h05	Altitude 5200 m.
47R	Sa 19/7/30	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	2h45	Altitude 5000 m.
48A	Je 24/7/30	"	Mendoza - Santiago	2h00	Altitude 5200 m.
48R	"	"	Santiago - Mendoza	1h40	Altitude 4800 m.
49A	Je 31/7/30	"	Mendoza - Mendoza	0h30	Retour terrain, tempête de neige
"	"	"	Mendoza - Santiago	2h15	Altitude 6000 m.
49R	"	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	1h10	Altitude 5200 m.
50A	Je 7/8/30	"	Mendoza - Santiago	1h35	Altitude 5200 m.
50R	"	Potez 25 F-AJDY	Santiago - Mendoza	2h05	Altitude 5500 m.
51A	Ve 15/8/30	Potez 25 F-AJDY	Mendoza - Santiago	1H55	Altitude 5500 m.
51R	"	Potez 25 F-AJDX	Santiago - Mendoza	2H10	Altitude 5000 m.

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

Cercle Aérophilatélique Français
25 bis, rue Victor Hugo 78230 LE PECQ



Santiago – Dakar : dép. 18/12/28-7AM, transit C.G.A. Buenos Aires 20/12/28, arr. 28/12/28
 Pli probablement acheminé par le Transandino, puis par avion à partir de Mendoza
 Affranchissement : 7,10 pesos (0,70 surface + 6,40 surtaxe aérienne 10 grammes)



Santiago – Buenos Aires : dép. 15/8/29, arr. 16/8/29-19h.
 Cachet violet "Premier courrier Chili – Europe". Pilote Henri Guillaumet, **traversée 4R**.
 Affranchissement 1,25p : 0,25p (surface) + 0,95p (S.A. 5 grammes) + 0,05p (trop perçu)



Santiago – Rosario de Santa Fé (Arg.) : dép. 19/9/29-11AM, arr. Mendoza 21/9/29-13h.
Traversée 8R. Guillaumet arrive à traverser les Andes à la troisième tentative.
 Affranchissement : 1,20 pesos (0,25 surface + 0,95 surtaxe aérienne)



Santiago – Madrid : dép. 5/6/30-12D, arr. 18/6/30-11h.
 Cachet "Premier service entièrement aérien". **Traversée 45R** par Guillaumet
 Affranchissement : 3,50 pesos (0,70 surface + 2,80 surtaxe aérienne pour 5 grammes)