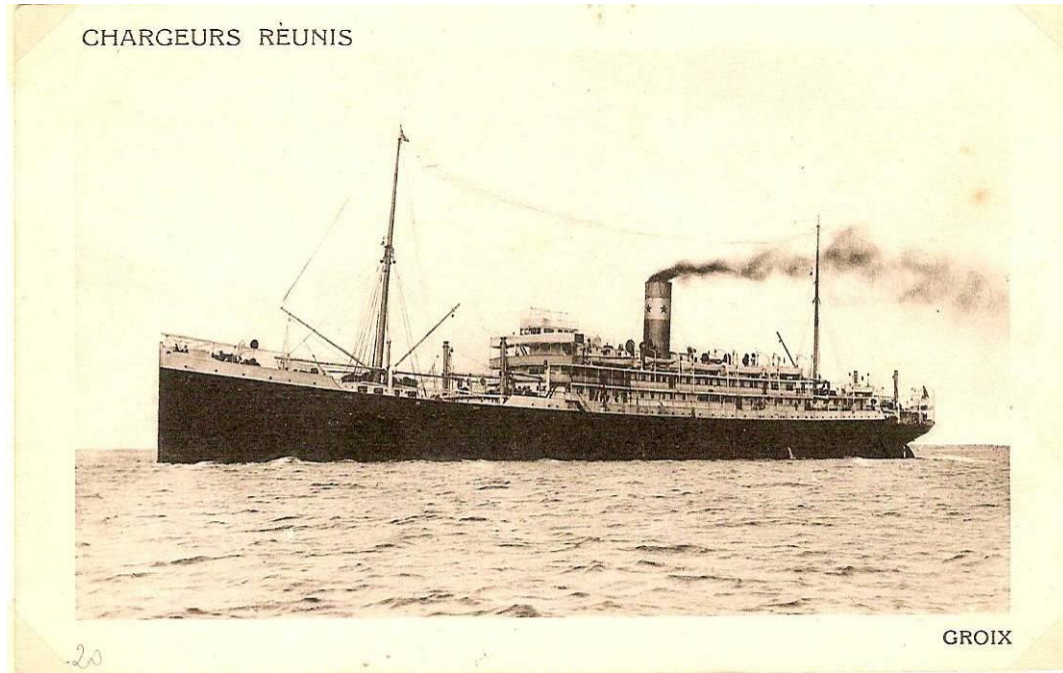




MUTÉ AU BRÉSIL.



Le 6 novembre 1927, MERMOZ embarque à la Rochelle à destination de Rio de Janeiro à bord du paquebot « GROIX » qui emporte dans ses cales 2 LATE 26.
Au cours de cette traversée, il fait la connaissance de Vova de MARTINOF qui deviendra son ami.





A BORD DU GROIX.



Quelques jours avant la fin de la traversée, MERMOZ fait la connaissance d'un jeune missionnaire qui va au Brésil accomplir sa destinée dans une léproserie.
Il fait sur MERMOZ une très forte impression.





LE BRÉSIL.



Le Brésil est le plus grand Etat d'Amérique du Sud. Il couvre près de la moitié de la superficie du continent. Bordé à l'est et au nord par l'océan Atlantique, ses voisins sont, au nord, le Venezuela, le Guyana, le Surinam et la Guyane française. A l'ouest, ce sont l'Argentine, le Paraguay, la Bolivie et le Pérou. Au nord ouest, la Colombie et au sud, l'Uruguay. Sa superficie est de 8 511 966 km².

La capitale est BRASILIA.





LES LIEUX MYTHIQUES.



Agence AIR France à PELOTAS





LES LIEUX MYTHIQUES



La plage ou il aimait se baigner.



Point « repère » des pilotes à Bahia.





BUREAU DE SAO PAULO



La façade.





L'intérieur





L'intérieur





L'intérieur





BUREAU DE SANTOS



La façade





BUREAU DE SANTOS.



L'intérieur





BUREAU C.G.A FLORIANÓPOLIS



La façade





PLIS AÉROPOSTALE.



Courrier Dakar via Nice,
 MERMOZ à cette époque est affecté sur le tronçon Casablanca – Agadir.
 Le 15 avril 1927, il vole entre Agadir – Casablanca, il a du effectué le trajet retour.
 Courrier AMFRA, traversée par Aviso.





TEDD
PIA
122
Champs-Élysées
F. A. R. T.
PARIS



130 F

MERMOZ





L'ARGENTINE.



L'Argentine est un vaste pays (2,7 millions km²) d'Amérique du sud. Elle s'étend dans la partie sud du continent, des Andes à l'océan Atlantique. Le pays est limité au nord par la Bolivie et le Paraguay, à l'est par le Brésil, l'Uruguay et l'océan atlantique, et à l'ouest par le Chili. Le territoire de la Terre de Feu, qui comprend la moitié orientale de la grande île de la terre de feu et plusieurs îles contiguës, dont l'île des Etats, fait partie de l'Argentine, ainsi qu'une portion de plus d'un million de kilomètres carrés en Antarctique.

La capitale est BUENOS AIRES





VICENTE ALMANDOS ALMONACID



Photo collection Esmeralda ALMONACID (offerte par M.LAPORTE et J.C NIVET)

Aviateur militaire Argentin francophile, il sert comme pilote de bombardement dans le groupe HAPPE pendant la guerre de 14-18. Il fut nommé Capitaine avec la médaille militaire et reçut la légion d'honneur.

Le 29 mars 1929, il effectue la première traversée nocturne des Andes sur SPAD VII, avion offert par le gouvernement français en remerciement de son engagement pour la France.

En 1925, il aide efficacement la mission ROIG et ses conseils ont permis à la Ligne de s'implanter dans son pays.

En 1926, il intervient dans les pourparlers entre le président argentin ALVEAR, P.G LATECOERE et M. BOUILLOU-LAFONT, ainsi que dans la rédaction du contrat postal.

En remerciement, Monsieur BOUILLOUX-LAFONT le nomme à la tête de l'Aéropostale Argentine, le 15 septembre 1927.

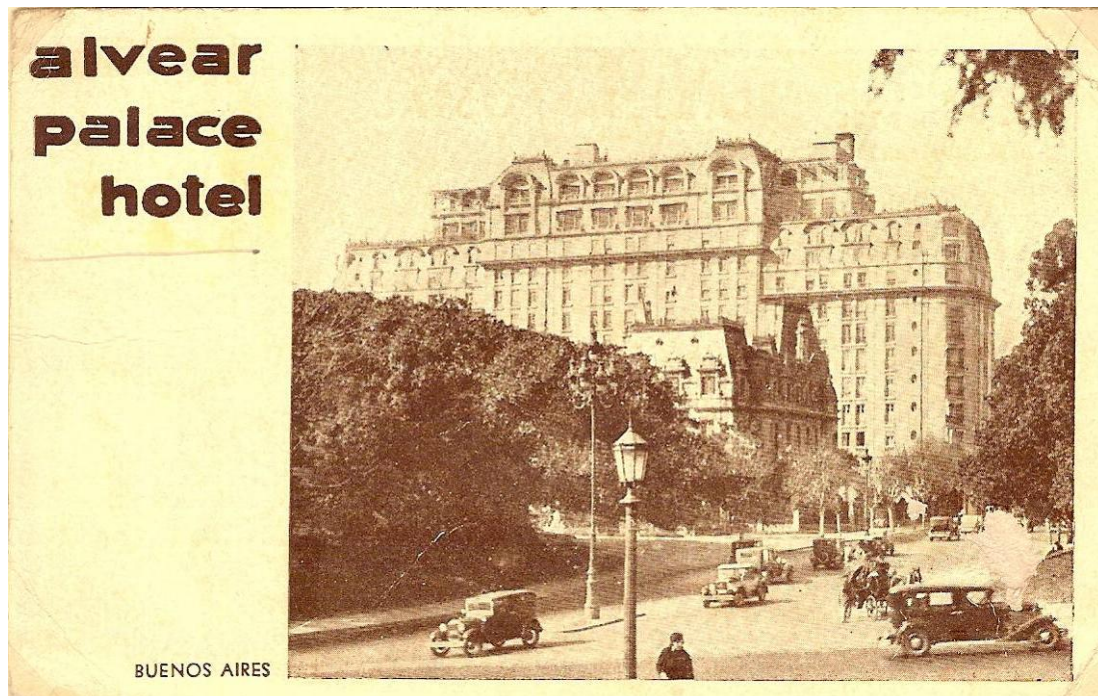




LES LIEUX MYTHIQUES.



L'avenue des bureaux au 240.



L'hôtel, où MERMOZ séjourna au début de son affectation.





L' AEROPOSTA ARGENTINA

Le 5 septembre 1927, Marcel BOUILLOUX LAFONT donne la direction de cette nouvelle Compagnie à Vicente Almondos ALMONACIE, défenseur de la cause française. Elle doit assurer le transport du courrier entre BUENOS AIRES, le CHILI, la PANTAGONIE Et le PARAGUAY. Les pilotes sont de nationalité Argentine.

Le 12 octobre 1929, Antoine de St EXUPERY est nommé chef d'exploitation.



Avion mis en service en 1928, type 25-3R, Laté 17 transformé, vendu à l'Argentine.





L'AEROPOSTA ARGENTINA



CPA Union Postale Universelle, photo : POLT.



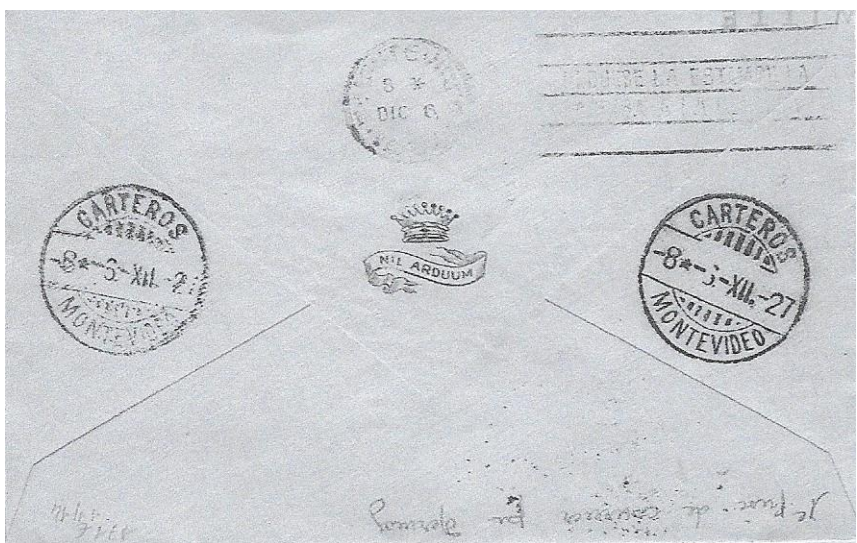


7/12/27 PREMIER VOL EN AMERIQUE

Nouvellement affecté comme chef pilote, il effectue son premier courrier.

Si on se refaire au carnet de vol, il est en date du 9/12/, le jour de ses 26 ans. Mais il a toujours été mentionné ce vol au 7/12. La date exacte.(cf additif Ligne Mermoz)

Buenos Aires, Argentine via Montevideo, Uruguay via Santos, Brésil via Rio de Janeiro, Brésil.



Cachet départ Buenos Aires : 5/12/27.

Cachet arrivée Montevideo : 8/12/27





LATE 26 – LATE 26



Photo : Collection LG (reportage Pelotas)

Mis en service en 1927 sur les lignes Amérique du Sud
n° 667 F- AILR Type 26-2R





BUREAUX AUX 240 CALLES RECONQUISTA EN MAI 1929.





INTÉRIEUR DES BUREAUX RECONQUISTA. MAI 1929





SALON DIRECTION DES BUREAUX RECONQUISTA EN MAI 1929.





ACCIDENT DU 15 JANVIER 1928

V-25

Sur le trajet Rio de Janeiro via Buenos Aires, le Laté 25-2R, n° 633 F-AIKG, transportant des pièces de rechanges est pris dans une tempête. Il s'écrase à Punto d'Agua Blancas en Uruguay. Ses ailes se sont détachées, tuant le pilote Hervé SANTELLI et le mécanicien Georges FRANCES.

Didier DAURAT sur place avec MERMOZ et PRANVILLE. En louant un avion de tourisme WIDGEON.

Le rapport confidentiel conclut à des défaillances mécaniques (longerons rompus). Mais, on laisse vivre la rumeur de l'attentat.

Cf livre P.G LATECOERE CORRESPONDANCES 1918-1928.



Copie de CPA publicitaire WESTLAND AIRCRAFT WORKS.




FLIGHT

SEPTEMBER 15, 1927



"The Westland Widgeon." "The Ideal Light Aeroplane."

KING'S CUP.—Westland "Widgeon III" 2nd and 5th.
NOTTINGHAM FLYING MEETING—PELHAM STAKES.—
 Westland "Widgeon" (Standard Machine with Cirrus Engine),
FIRST. GROSVENOR CUP.—Westland "Widgeon" (Genet
 Engine), 3rd.

The EVIDENCE of the KING'S CUP RACE—

11 Light Aeroplanes started, 3 only completed the course. Of these, 2 Westland "Widgeons" started and 2 completed the course, and in order of average speeds over the course their positions were 1st and 2nd.

The same machines were the ones which took part in the **PELHAM STAKES** and the **GROSVENOR CUP**.

CONCLUSION—

The Westland "Widgeon III" is unrivalled for speed and reliability under the most adverse weather conditions.

NOTE THESE POINTS:—

- | | |
|---|--|
| 1. Very strongly and substantially built. | 5. All machines furnished with aerobatic certificate of airworthiness for total weight of 1,400 lbs., allowing for passenger, pilot and luggage. |
| 2. Stout under-carriage, steel springs and Ferodo dampers. | 6. Can be fitted with dual control. |
| 3. Wings braced with struts, no rigging to need adjustment. | 7. Petrol consumption—20 miles per gallon. |
| 4. Excellent view for both pilot and passenger owing to parasol construction. | 8. Wings fold for garaging in small space. |

Can be fitted with Cirrus II or Genet Engine.

PRICE (with Cirrus II Engine) £750. Ready to Fly away from Works.

ENQUIRIES SOLICITED.

WESTLAND AIRCRAFT WORKS

(BRANCH OF PETERS LTD.).

YEOVIL, ENGLAND.

Telephone:
YEOVIL No. 141.

Telegrams:
"AEROART, 141 YEOVIL."

Kindly mention "Flight" when corresponding with advertisers.

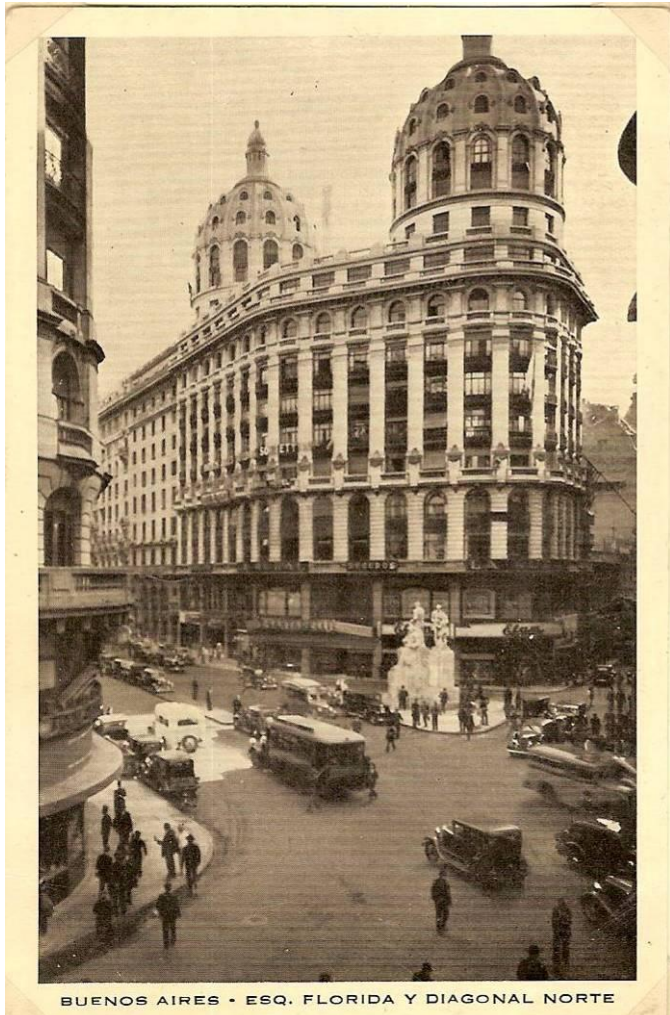
viv





LES LIEUX MYTHIQUES

L'appartement que Mermoz pris
au dessus de la Galeria GUEMES



RICHMON BAR, dans la rue Florida ou
le personnel de l'Aéropostale se donnait rendez-
vous.
MERMOSZ y savourait les fameux mollusques
Berberechos (coques).

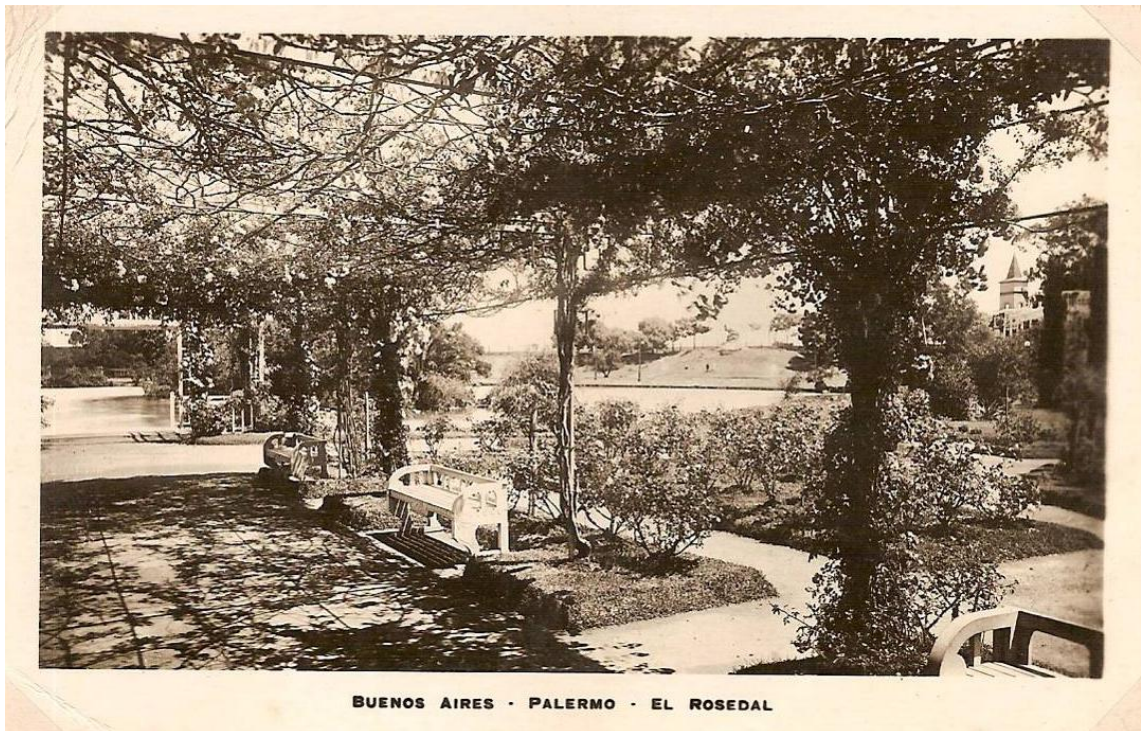




LES LIEUX MYTHIQUES



Le club ou il aimait se rendre, pour regarder et participer aux régates.



Dans ses moments de solitudes, il se rendait dans ce jardin.





BUENOS AIRES : LES BUREAUX

A l'avenida Diagonale Norte



Photo/CPA pour les 80 ans de l'Aéropostale. (Alliance Française.)





BUREAUX C.G.A DE BUENOS AIRES





INTERIEUR BUREAUX C.G.A





INTERIEUR BUREAUX C.G.A





INTÉRIEUR BUREAUX C.G.A





INTÉRIEUR BUREAUX C.G.A





BUREAUX C.G.A BUENOS AIRES





LES AÉRODROMES D'ARGENTINE.



Photo Icare n°119.

PACHECO, le premier aéroport douanier de Buenos Aires.

Les terrains : La Réserve
Villa Mercedes
Mendoza
San Juan

Les terrains de l'Aéroposta Argentina : Monte Caseros.
Posadas
Bahia Blanca
San Antonio Oeste
Trelev
Comodoro Rivadavia





LATE 28.



Photo : X

Le LATE 28-1, en photo, n° 909 F-AJLL « Mistral » était affecté sur la liaison Toulouse via Casablanca.

Constructeur : SIDAL

Type : monoplan haubané à aile haute

Longueur : 13,80 m

Envergure : 19,25 m

Poids total en charge : 5 000 kg

Vitesse de croisière : 200 km/h

Autonomie : 3 200 km

Plafond : 5 500 m

Moteur : Hispano Suiza de 600 cv, 12 cylindres en V

Commentaire : De nombreuses versions : 28-0, 28-1, 28-3, 28-6, 28-1H.

Il fut construit à plus de 50 exemplaires et un des meilleurs avions de l'époque.





LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE

FRANCE - ESPAGNE - MAROC - ALGÉRIE
AFRIQUE OCCIDENTALE - AMÉRIQUE DU SUD

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

Société Anonyme au Capital de Vingt millions de Francs

Siège Social : 79, Avenue Marceau — PARIS (16^e)

TÉLÉPHONE : PASSY

52-71
52-72

SIÈGE D'EXPLOITATION & AÉRODROME
A TOULOUSE, ROUTE DE REVEL

TÉLÉPHONE 7-81

NOUVELLE RAISON SOCIALE
Compagnie Générale Aéropostale

TOULOUSE, le 20 FEVRIER 1928

CGA/T- 66I

Ex- HR

Monsieur I. ALAN EVANS
85, Rhosdu Road
Wresham
DENBIGHSHIRE
(Angleterre)

Monsieur,

Faisant suite à votre lettre du 15 Février, nous avons l'honneur de vous informer que nous sommes à votre disposition pour expédier par nos avions les lettres que vous voulez envoyer en Amérique du Sud.

Nous vous adressons ci-joint un barème des taxes postales.

Il vous suffira de nous envoyer vos enveloppes à réexpédier et le montant des affranchissements correspondants en un chèque payable à Paris.

Ci-joint une notice concernant nos lignes actuellement en exploitation.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations empressées.

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Le Directeur de l'Exploitation,





LE FACTEUR AILÉ CARTE COMMÉMORATIVE DU 1^o COURRIER AMFRA



Oblitération départ : 29 février 1928 de Buenos Aires.

Oblitération transit : 2 mars 1928 de rio de Janeiro.

Oblitération arrivée : 14 mars 1928 de Paris.

« Beaucoup d'efforts pour de médiocres résultats »





PREMIER COURRIER AMFRA AMÉRIQUE DU SUD VIA FRANCE

- 1 mars 1928** MERMOZ sur Laté 26 part à 3h15 de Buenos Aires.
Une fuite du radiateur l'oblige à se poser pour réparer à Jaguarao au Brésil.
Il n'arrivera à Rio de Janeiro que le lendemain.
- 3 mars 1928** DELAY prend le relais vers Recife en brûlant les étapes.
L'avis Péronne appareille immédiatement vers les îles du Cap Vert.
- 10 mars 1928** Le Péronne, suite à des ennuis de machinerie accoste dans la soirée.
Le lieutenant de vaisseau PARIS SUR Cams 51 se dirige vers St Louis du
Sénégal.
- 11 mars 1928** GUILLAUMET s'envole pour Casablanca.
- 13 mars 1928** Il arrive en début de matinée. Elisée NEGRIN et Raoul GAYRARD
décollent pour Toulouse. Ils arrivent à minuit. Le train pour Paris vient
Partir.
- 14 mars 1928** DUBOURDIEU achemine le courrier à Orly. Il sera distribué dans la
Soirée à Paris.

Au départ de Buenos Aires : 2 407 lettres ordinaires
 651 lettres recommandées.





PREMIER COURRIER AMFRA



Oblitération départ : 29 février 1928 de Montevideo URUGUAY.

Oblitération transit :

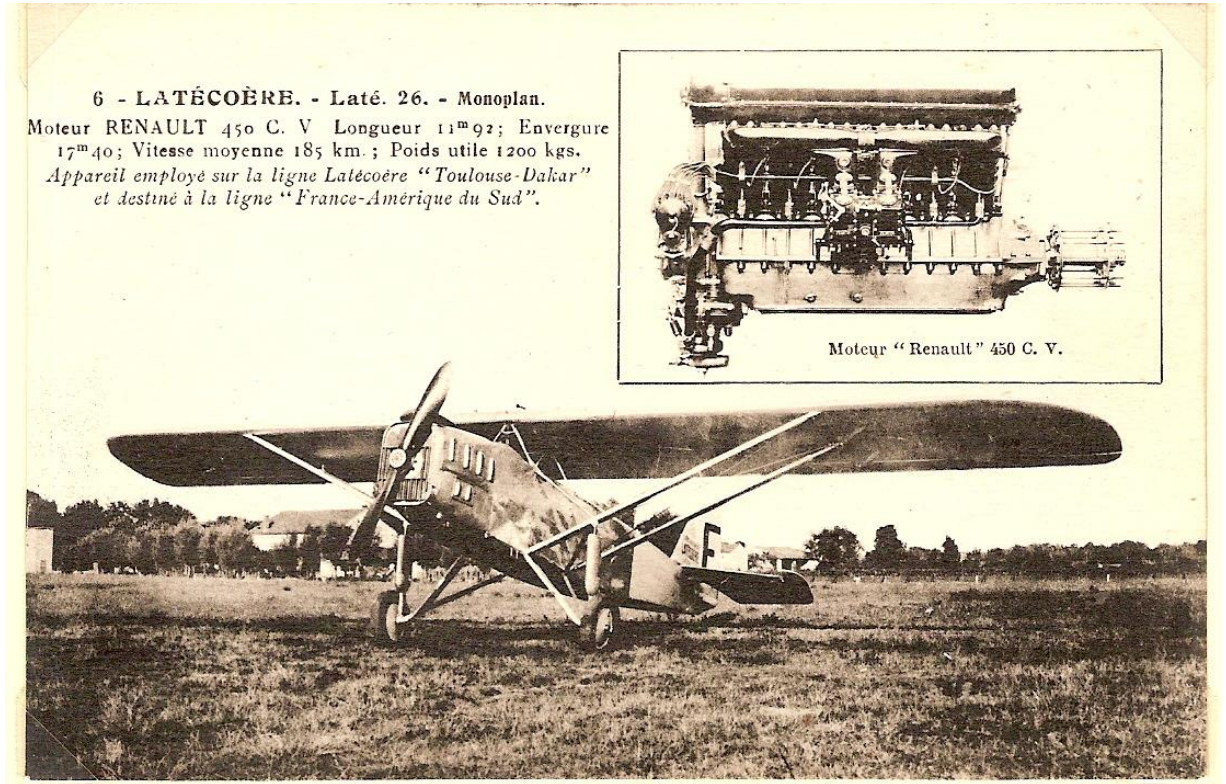
Oblitération arrivée :

Cachet : carré « servicio postal aereo »
Rond aeroposta Uruguay, 1 mars 1928.





LATÉ 26



Constructeur : SIDAL

Type : monoplan haubané à aile haute

Longueur : 12,20 m

Envergure : 17,20 m

Poids total en charge : 3 400 kg

Vitesse de croisière : 175 km/h

Autonomie : 850 km en version 26-2

1 700 km en version 26-6.

Plafond : 4 750 m

Moteur : Renault 450 cv, 12 cylindres en V pour la version 26-2

Renault 500 cv, 12 cylindres en V pour la version 26-6.

Commentaires : Il remplace les vieux Breguet XIV sur les liaisons :

Toulouan – Casablanca.

Casab^{lanca} – Dakar.

Ri^o de Janeiro – Buenos Aires.





CONFUSION

ENTRE LE 1^{ER} FRAM ET LE 2^{ÉME} AMFRA

Cette lettre part de Buenos Aires, le 8 mars pour Natal Brésil
 .Elle est embarquée sur l'Aviso « Le LUNEVILLE » le 10 mars 1928



On s'aperçoit de l'inversion des sacs des courriers, L'avis et l'avion retourne sur Natal.
 Le 13 mars, l'avis repart, pour arrivée à Praia, île du Cap vert, le 18 mars.

Le pilote BOURGAT refuse de partir, son hydravion inapte au vol. Le 25 mars, le 2^{ème} CAMS arrive, piloté par LECLAIRE. Le 26 mars, une plaque de la coque se détache, son hydravion s'enfonce.

Le canot de sauvetage récupère l'équipage et les sacs postaux.

Le 27 mars, avec l'appareil réputé inapte au vol, LECLAIRE achemine le courrier à ST LOUIS.

L'Aéropostale ne tiendra pas ce moyen d'acheminement, préférant les avisos entre Dakar et Natal.





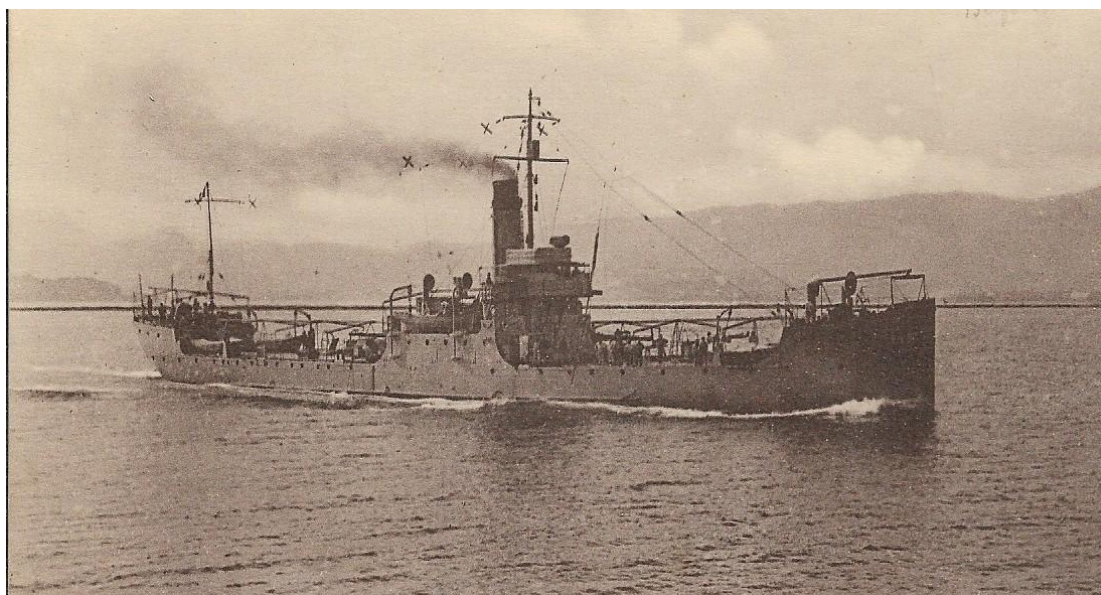
CONFUSION

ENTRE LE 1^{ER} FRAM ET LE 2^{ÉME} AMFRA



2 cachets :
Un rond noir
arrivé Casablanca 1/04/28.

Un carré noir publicitaire
Foire de Rabat



L'Aviso LUNEVILLE faisait partie d'une grande série construit par les FORGES et CHANTIERS de la Méditerranée à La SEYNE sur Mer.





LETTRE DE REINE À MERMOZ PREMIER COURRIER FRAM



Oblitération départ : 2 mars 1928 de Casablanca.

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : 20 mars 1928 à Buenos Aires.

Cachet : aucun si ce n'est de nombreux tampons rouges « par avion » sur le devant et le dos de la lettre et un tampon Argentin pour la propagande du sport au dos.





LE MÔME REINE.



« **ah les vaches** » son expression favorite.
Le verbe haut et truculent, le sourire vaillant, ingénu et sa magnifique joie de vivre.





LETTRE DACTYLOGRAPHIÉE DE REINE À MERMOZ

13/11/1928
Casa St. Louis - Prédiction de la
Région en 1928
Airco X 10
M. Mermoz

CASABLANCA LE 2 MARS 1928.

Ma vieille cloche.

Je t'adresse quelques bebilles 1^{er} pour te souhaiter le Bonjour
j'espère que la santé et le moral sont bons as-tu de belles souris
dans ce secteur. Donne quelques nouvelles en me renvoyant ces enveloppes
du premier courrier et tu peux en garder une pour Toi comme souvenir
adresse moi aussi celles des copains avec le montant des frais.

Je t'en serre cinq, bien amicalement à toi.

Expédition
(aéroportale) Reine

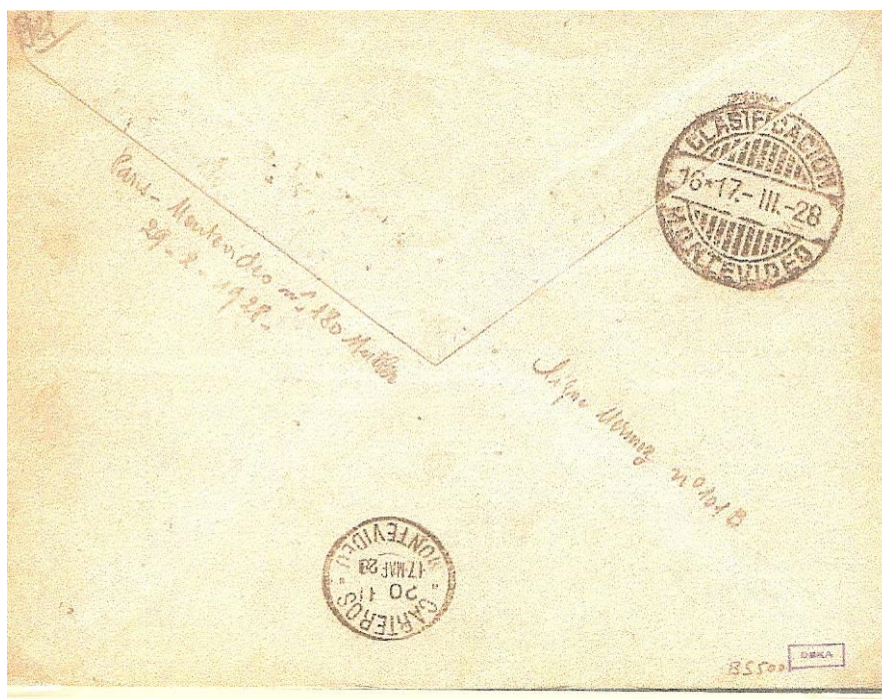
Signature peu lisible





PREMIER COURRIER FRAM FRANCE VIA AMÉRIQUE DU SUD

- 2 mars 1928** NEGRIN décolle de Toulouse à 6h, sur Laté 26 et change d'avion à Casablanca, il arrive à Agadir vers les 23 h.
- 3 mars 1928** BEAUREGARD, RAYNAUD et un interprète s'envolent pour Villa Cisneros à 2h. Une panne d'essence les contraint à atterrir à 80 km de l'aérodrome.
- 5 mars 1928** Ils sont retrouvés dans la matinée, ravitaillés et arrivent à Port Etienne dans la nuit.
- 6 mars 1928** DUMESNIL décolle à 6h pour arriver à Saint Louis à 12h20. L'étape suivante est Porto Praia (Cap vert) sur Cams 51. L'hydravion fait demi-tour suite à un ennui mécanique. Il n'arrivera à destination que dans la nuit. Les sacs sont embarqués sur le Luneville pour Recife.
- 11 mars 1928.** Après le chargement du courrier sur le Laté 25, DELAY s'envole à 9h pour Bahia où il s'aperçoit qu'il a transporté le 2ème AMFRA au lieu du premier FRAM. Le Luneville est rappelé, DELAY retourne à Recife pour faire l'échange et repart sur Rio de Janeiro.
- 15 mars 1928** Les roues de son avion touchent le terrain de Rio de Janeiro à 18h.
- 17 mars 1928** Le courrier est livré à Buenos Aires à 15h40 par MERMOZ.
- Au départ de Toulouse : 220 kg de fret postal.





PREMIER COURRIER FRAM



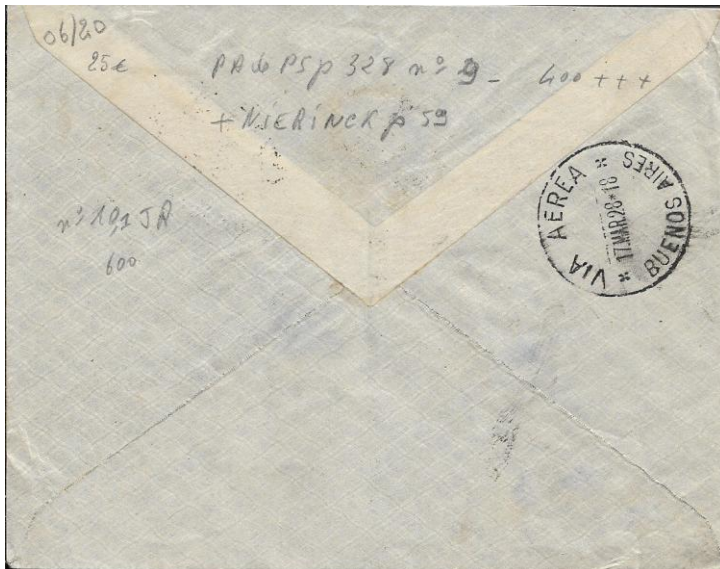
Deux plis au départ de Paris, le 29/02/28 pour l':

Agence C.G A MONTEVIDEO
 Agence C G A BUENOS AIRES





UNE LETTRE POUR J. MERMOZ DANS LE 1° FRAM



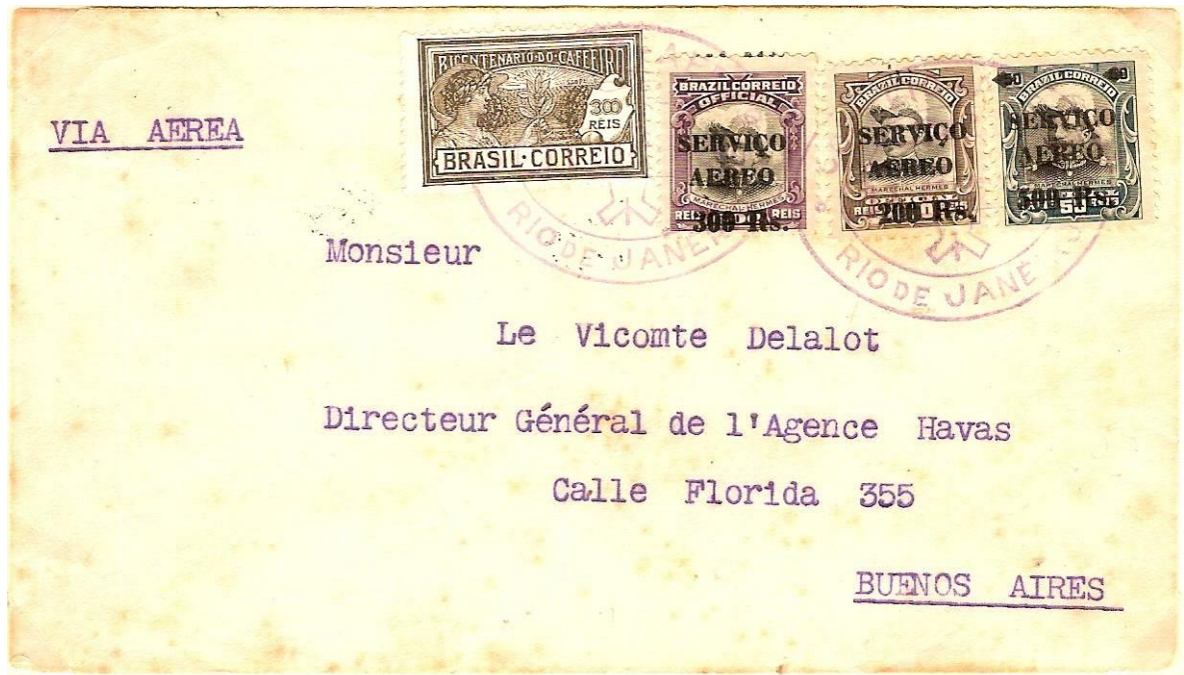
Cachet départ Paris : 29/02/28

Cachet arrivé Buenos Aires : 17/03/28





COURRIER BRÉSIL VIA ARGENTINE FAISANT PARTIE DU 1° FRAM



Oblitération départ non lisible de Rio de Janeiro.

Oblitération transit :

Oblitération arrivée : 17 mars 1928 de Buenos Aires.

Cachet : aucun si ce n'est surcharge « servicio aero » de 200, 300 et 500 Rs





I° VOL DE NUIT

RIO DE JANEIRO VIA BUENOS AIRES



P

hoto : Archives LATECOERE n°77, Atelier J.DIEUZAIDE.

Le 16 avril 1928.

Afin de raccourcir les horaires du courrier entre les 2 villes.
Mermoz décide d'effectuer son premier vol de nuit.

Il part de Rio à 4 h avec son mécanicien et 2 journalistes,
Il arrive à Buenos aires à 20h.

Ce vol est effectué sur le Laté 26-2R n° 659 F-AILH,
Et ne figure pas sur son carnet de vol.

L'avion a été mis en service le 06/12/27 et retiré le 1/06/32.





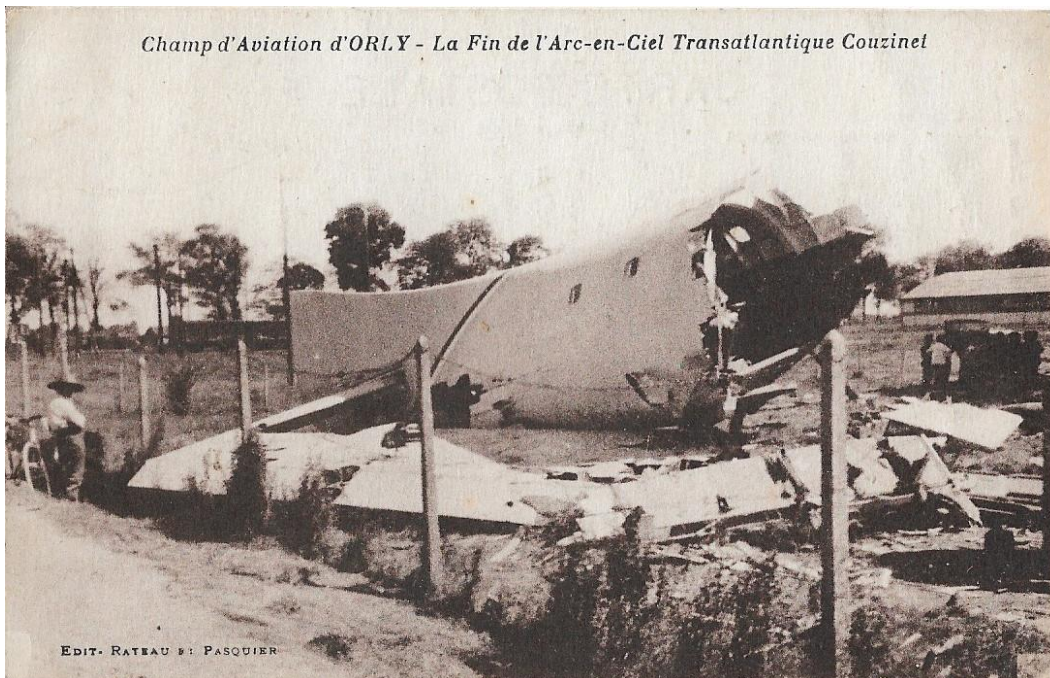
FATALITÉ AU TERRAIN D'ORLY

L'ARC en CIEL de René COUZINET, le jour de sa présentation à la presse spécialisée



Après son accident, les débris de l'avion sont entreposés sur le champ d'aviation d'Orly. Son constructeur redémarrera un second prototype qui sera détruit dans un incendie :

Malchance ou malveillance ?





CIRCONSTANCE DE L'ACCIDENT



Avant l'accident de l' "Arc-en-Ciel", de g. à dr. le mécanicien LANNET (tué), le constructeur COUZINET, le pilote DROUHIN (tué), l'ingénieur GIANOLI (blessé).

Photo de magazine

Sur le terrain d'Orly, R.COUZINET et Joseph LE BRIX assiste au décollage du Couzinet. Maurice DROUHIN effectue une dernière mise au point, accompagné de Marcel GIANOLI, Jean MANUEL et Georges LANNET.

L'avion n'a que 10h de vol à son actif. Au bout de 45 mn de vol, l'avion prend de la hauteur suivi par un piqué plein gaz. D'importantes vibrations secouent l'aile rendant l'appareil incontrôlable. DROUHIN réduit et tente de redresser. Sans résultat, l'avion percute un hangar et s'écrase.

G.LANNET est tué, décapité par une partie métallique du fuselage.
Jean MANUEL et Marcel GIANOLI gravement blessés sont dans le coma.
Maurice DROUHIN a la cuisse gauche arrachée, décédant 2 jours plus tard.





TRISTE FIN DU BEL OISEAU



L'AVION "MARC-EN-CIEL" SE BRISE A
ORLY.
Ce qui reste de l'avion, dans lequel
l'aviateur Drouhin et le mécanicien
Lanet ont trouvé la mort.

COPYRIGHT BY
AGENCE TRAMPUS
90 Rue du Louvre, P. 18/19





ACCIDENT DU COUZINET 10

V-56

DU 8 AOUT 1928

L'équipage lors présentation de l'avion :
COUZINET ; concepteur
GIANNOLI : ingénieur
DROUHIN : pilote
LANET : mécanicien

Photo : ANDRE



Copie de photo

L'ARC en CIEL en s'écrasant, tue LANET et blesse grièvement DROUHIN qui décédera un jour plus tard





GILBERTE CHAZOTTES.



Le 28 juin 1928, à la sortie d'une salle de cinéma de Bahia Blanca, MERMOZ fait la connaissance de Gilberte CHAZOTTES.

Une idylle née.....





MARCEL REINE PRISONNIER.

Le 30 juin 1928, le Laté 26 transportant le courrier doit se poser, l'avion capote sur le sable au cap Bojador.

L'équipage : Marcel REINE le pilote, l'ingénieur radio Edouard SERRE et l'interprète ABDALLAH sont fait prisonnier par une tribu MAURE, ils seront 4 mois captifs dans des conditions pénibles.

Après de longues et laborieuses négociations. Des chefs Maures les ramèneront en bateau à la Villa Cisneros.



Reproduction de photo du livre « vols sur l'Afrique » de P.PERRIN.





MANGABY, MALADE.



Mangaby souffre de troubles cérébraux persistants, depuis 1927. Au cours de l'été 1928, sa mère frôle la congestion à plusieurs reprises au point de partir en urgence pour ROYAT dans le puy de dôme, afin de suivre un traitement adéquat qui réduira le mal sans le faire disparaître.





LA CORDILLÈRE DES ANDES

Affecté sur la ligne Natal via Buenos Aires, MERMOZ est chargé de l'étude de nouveaux tronçons aériens, entre autre Chili via Argentine.

La traversée de la chaîne dans sa partie méridionale montre un long détour. La route la plus directe passe par la muraille dans sa partie la plus courte, mais aussi la plus haute.

Sur la carte, le choix est fait, reste à réaliser le parcours. Des aventures suivront.





LA MASCOTTE DE PACHECO

Un **Pécari**, sanglier d'Amérique du sud.



Pendant ses reconnaissances des Andes, Mermoz effectue un atterrissage forcé,
il ne peut éviter un obstacle mouvant.

Après s'être posé sans mal.

Il se rend avec son mécanicien pour voir ce qu'ils ont heurté..

Il constate que c'est une laie, tuée par le choc, et à son côté, un jeune marcassin apeuré et orphelin.

Apitoyés, ils ramènent à Pacheco l'animal qui deviendra la mascotte du personnel de l'aéroplace





LA LIGNE CHILI – ARGENTINE.

V-62

Le terrain d'aviation de Mendoza est l'étape pour le franchissement de la Cordillère des Andes.

Les essais sur la Ligne :

18/11/28 MERMOZ et COLLENOT sur Laté 25.

14/06/29 MERMOZ et DAURAT sur Potez 25.

La phase d'exploitation régulière peut débuter.

La première liaison postale officielle aller et retour aura lieu le 3 septembre 1929 avec GUILLAUMET et DAURAT.



MENDOZA - Los Penitentes Cordillera de los Andes - Colec. Carlos Birle.





21 NOVEMBRE 1928.

Santiago du chili via Buenos aires via Rio de Janeiro.

Vol d'essai retour avec franchissement de la Cordillère des Andes.

Avion Laté 25-3R n° 603 F-AIEH

Pilote Jean MERMOZ , mécanicien COLLENOT

Cachet départ : 20 novembre 1928

décollage Santiago du chili 5h15

atterrissage Mendoza 7h28

Cachet transit : 22 novembre 1928

atterrissage Buenos Aires 16h50

Cachet arrivée : 22 novembre 1928

atterrissage Rio de Janeiro ?



Copie de photo.

MERMOZ et COLLENOT son mécanicien, en grande discussion.

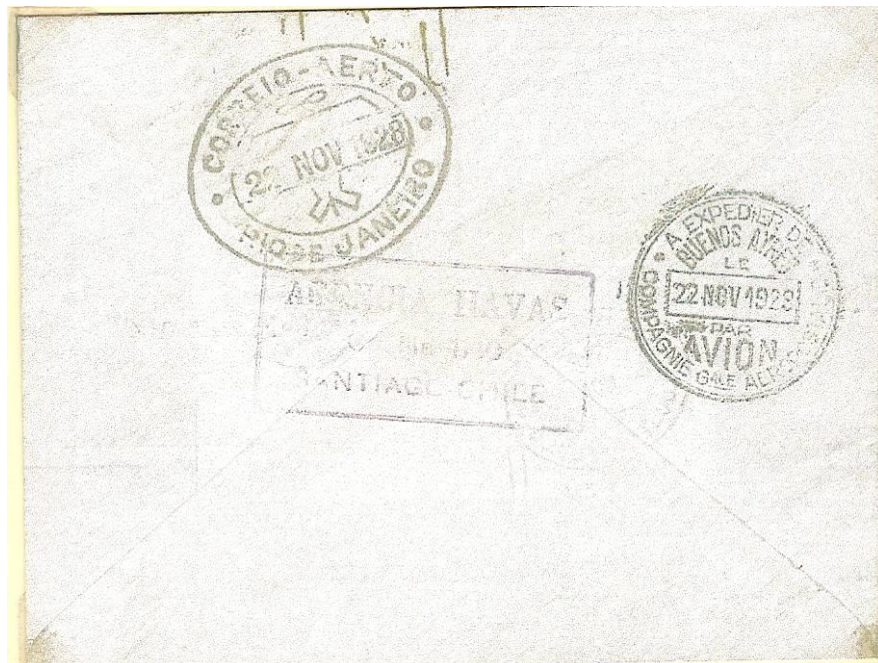




PLI AÉRIEN DU 21 NOVEMBRE 1928.



Santiago du chili via Buenos Aires via Rio de Janeiro.
 Cachet départ de Santiago du chili : 20/11/28
 Cachet transit Buenos Aires : 22/11/28
 Cachet arrivé Rio de Janeiro : 22/11/28
 Sans mention spéciale.





VOLS D'ESSAI ALLER/RETOUR

V-65

Sur Laté 25-3R n°603 F-AIEH
Pilote : Jean MERMOZ
Mécanicien : Alexandre COLLENOT



Archive Latécoère n°219. Atelier Jean DIEUZAIDE.

18 novembre 1928, Buenos Aires via Santiago du Chili.

Départ à l'aube du terrain de Buenos Aires pour Mendoza. Le lendemain s'envolent, franchissent la Cordillère des Andes et arrive à l'aérodrome militaire d'El Bosqué de Santiago avec le 37^{ème} FRAME , ce courrier aura mis 9 jours et 20h de Toulouse.

21 novembre 1928, Santiago du Chili via Buenos Aires.

Décolle de Santiago à 5h15, arrive à Mendoza à 7h05 et reparte survole la Cordillère et arrivé Buenos Aires à 16h50.

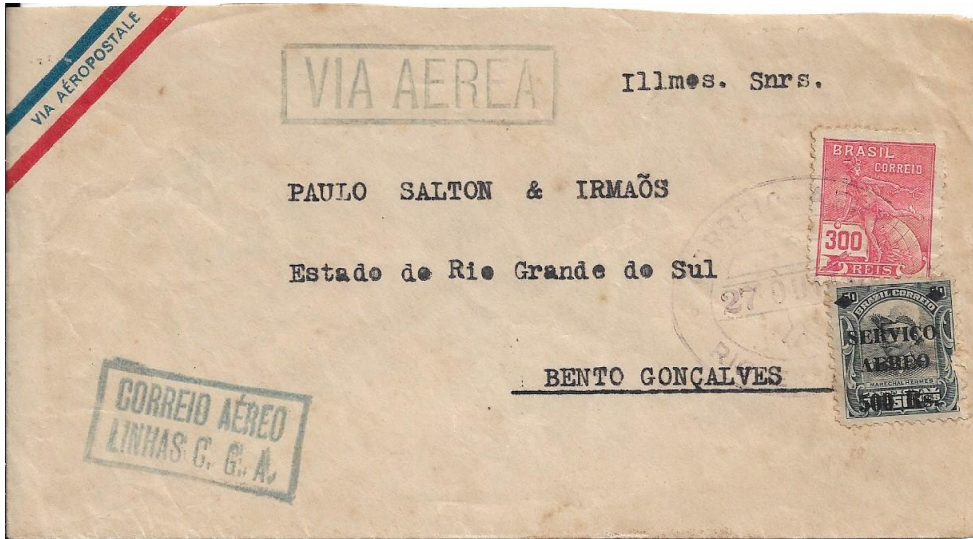
Le courrier arrivera à Toulouse le 1 décembre (39^{ème} AMFRA).





3 COURRIERS

V-66



Courrier

Au départ : Rio de Janeiro Brésil

Cachet : 27 octobre 1928

Arrivée : Bento Gonçalves

Cachet : Porto Alegre 28 oct 1928



Courrier

Au départ : Sao Paulo

Cachet : 19 mai 1929

Arrivée : Paris France

Cachet : sans

Lettre adressée au Capitaine Nelson Rebello de QUEIROZ.



Courrier

Au départ : Pernambuco-Recife

Cachet : 2 juin 1929

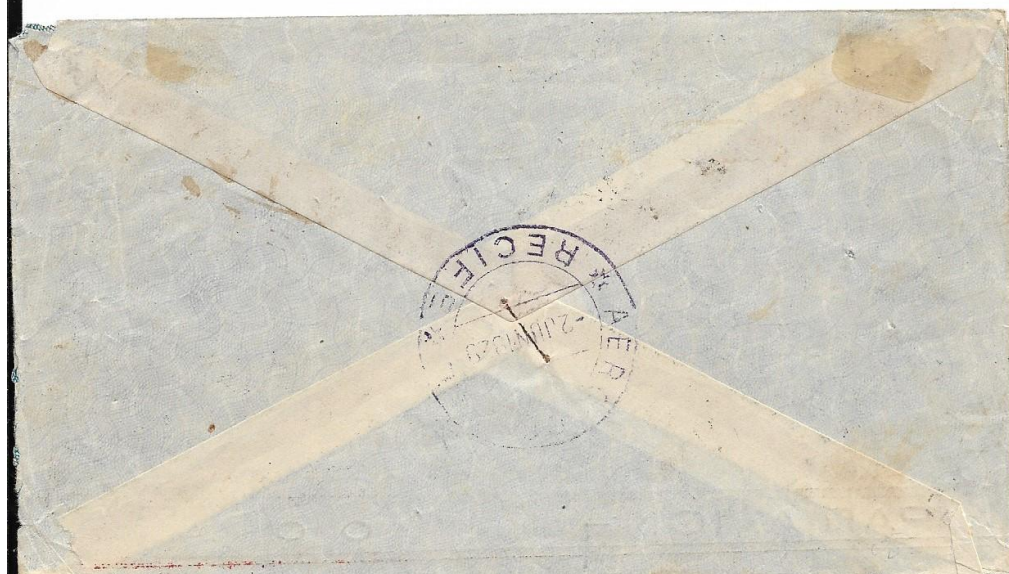
Arrivée : Paris France

Cachet : sans

Lettre adressée à la CG A, Direction commerciale.

LETTRE TEMOIN ?







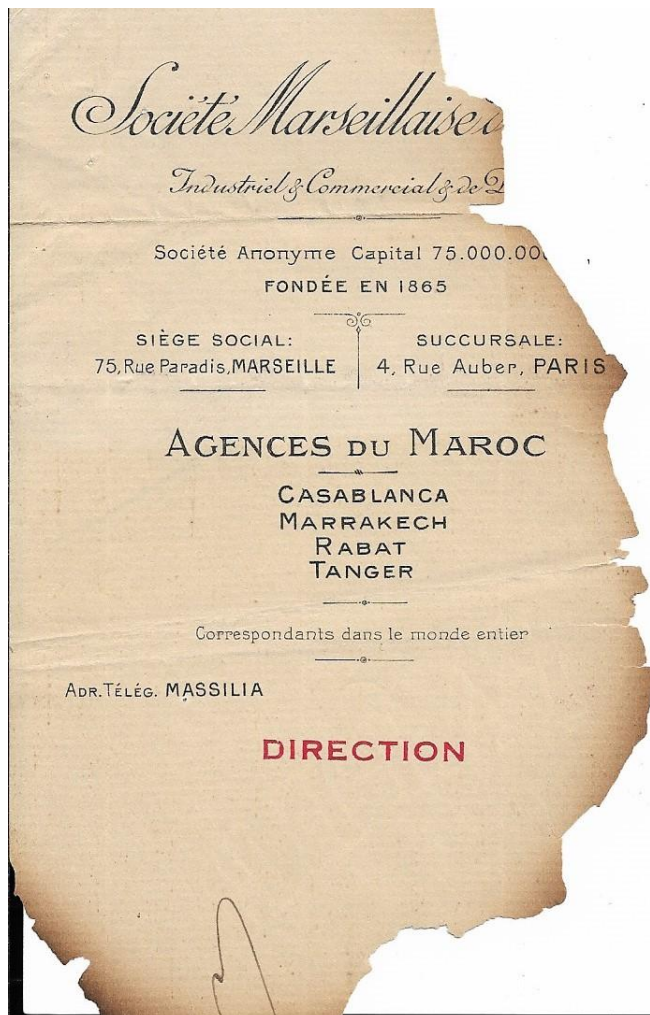
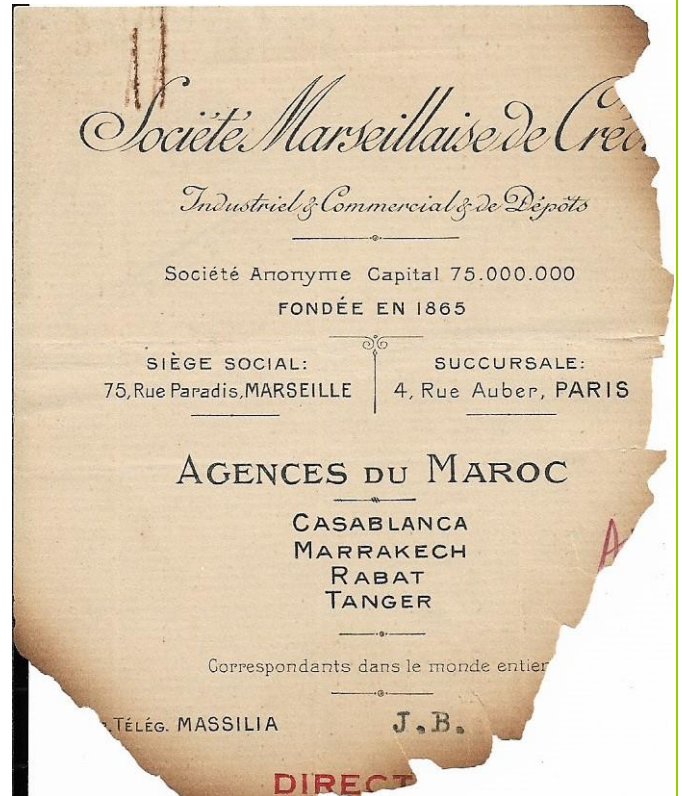
ACCIDENT DU 15 DECEMBRE 1928





ACCIDENT DU 15 DECEMBRE 1928

Intérieur de la lettre :



Deux entêtes papier correspondances
SOCIETE MARSEILLAISE de CREDIT.





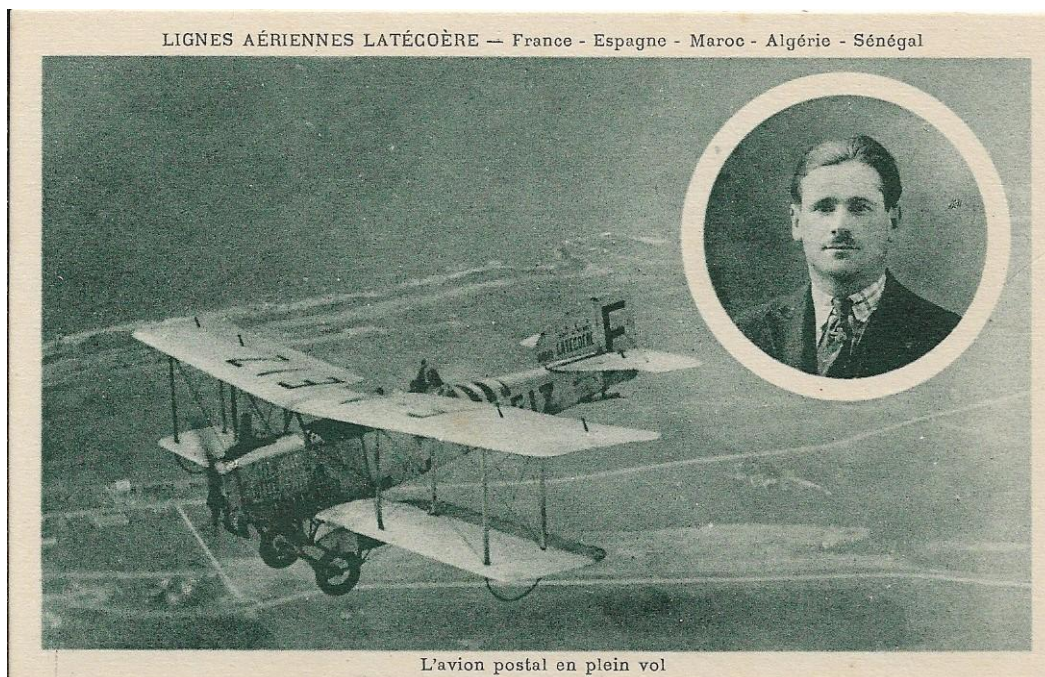
ACCIDENT DU 15 DECEMBRE 1928

Lors du vol Dakar via Toulouse, sur le tronçon Barcelone Toulouse.
Le Laté 25 n° 713 F-AIUU (détruit suite accident) piloté par
Henri ROZES (indemne) avec 2 passagers (blessés) fait un atterrissage forcé
Dû au brouillard à Malgrat près de Barcelone, vers les 19h

Des habitants leurs portent secours, mais de l'essence s'échappe des réservoirs
Et par la faute de fumeurs, l'avion flambe.

30kg de courrier sur 130 sont détruits.
Il est posé sur le courrier récupéré soit une griffe de 4 lignes
soit une étiquette
ou les 2

L'oblitération d'arrivé à Toulouse est le 22 décembre 1928



CPA d' Henri ROZES offerte par son neveu.





19 FEVRIER 1929

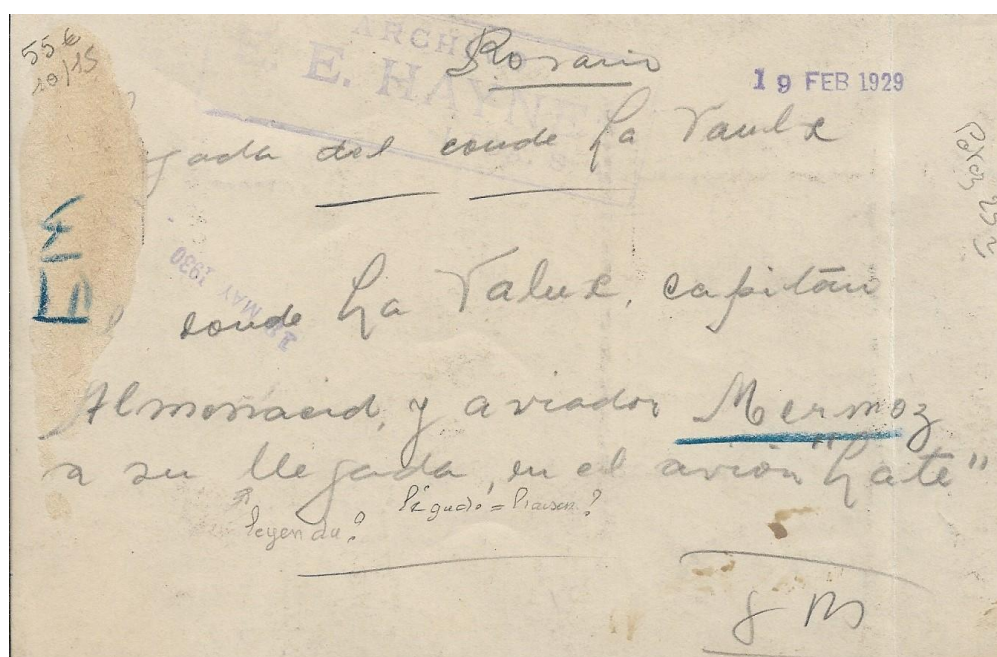


Photo : EE.HAYNEES.

Le comte de la VAULT a voyagé avec le courrier de Toulouse à Buenos Aires.

Cette photo le montre en compagnie du capitaine ALMONACID et Jean MERMOZ au commande du Potez 25A2 à Rosario.

Le 25 février, VACHET avec son Breguet l'emène à Comodoro Rivadavia, Bahia Blanca et San Antonio Oeste ou Jean MERMOZ et COLLENOT le prennent comme passager pour la traversée des Andes....



Dos photo : légende

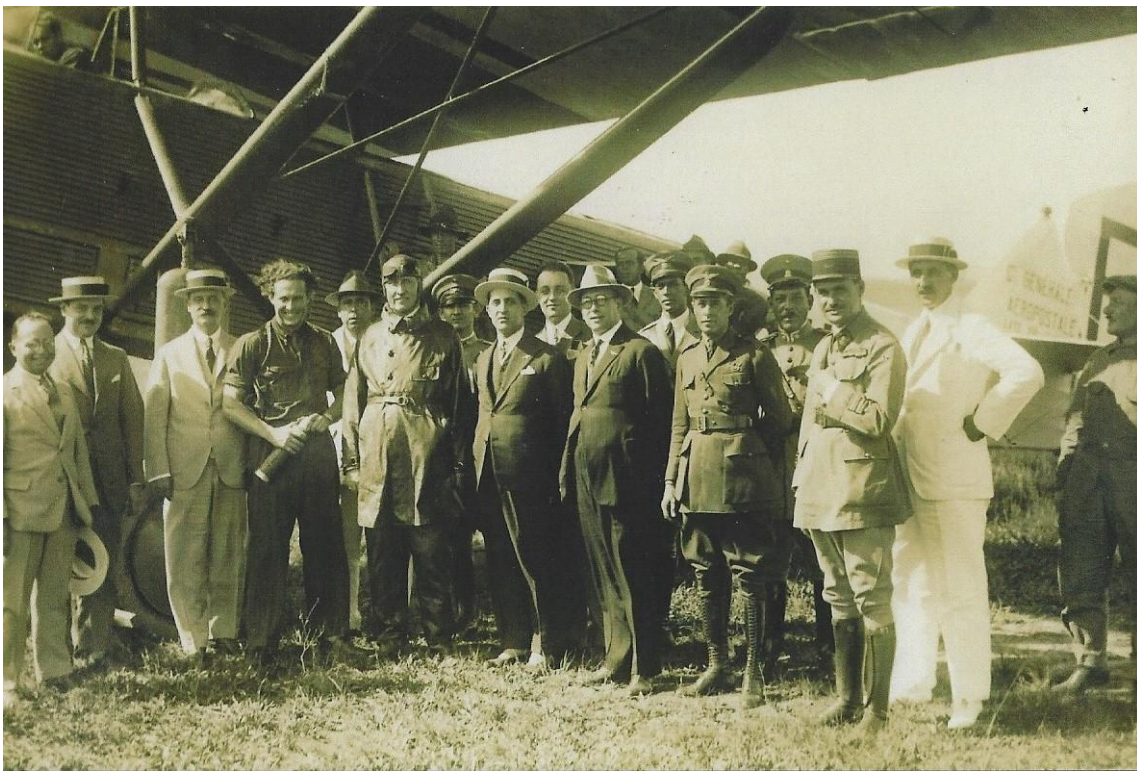




PLAZA HUINCUL

2 MARS 1929

Jean MERMOZ et Alexandre COLLENOT emmènent le Comte de la VAULX de San Antonio Oeste à Plaza Huincal, en vue du franchissement des Andes, prévu le lendemain.



A gauche, PRANVILLE de blanc vêtu et chapeau à la main
MERMOZ en bras de chemise, une boîte à la main.
Le Comte de la VAULX en manteau de cuir





AUDACE, SANG FROID ET CHANCE DU 3 MARS 1929.

MERMOZ, COLLENOT et le comte de la VAULX s'envolent de Plaza Huincul pour un vol de reconnaissance. Le moteur du Laté 25 s'arrête lors de la traversée des cols des Andes. MERMOZ se pose en urgence sur un faux plat, l'avion roule inexorablement vers le précipice.

Jean saute de la carlingue pour faire pivoter l'avion de la queue et le stoppe.

L'avion, réparé par COLLENOT, repartira pour le Chili sans encombre.

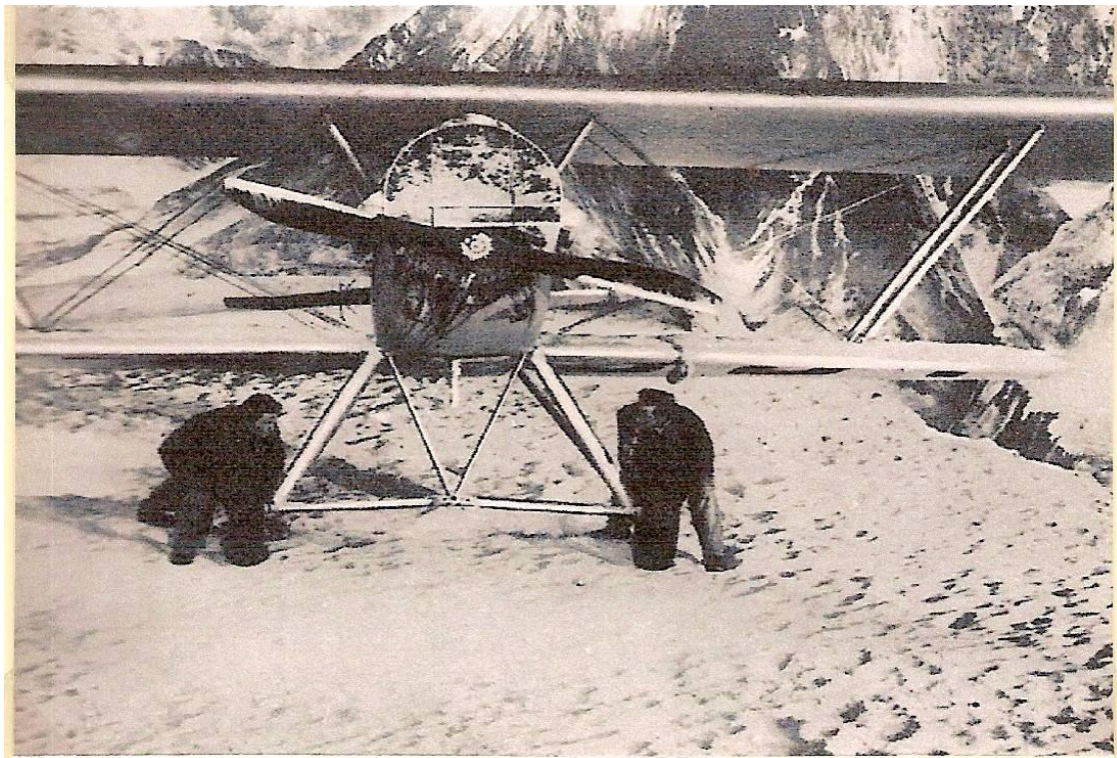


Photo extraite : Du film MERMOZ





AUDACE, SANG FROID ET CHANCE

9 MARS 1929

Au vol retour de Copiapo sans leur passager, le Comte de la VAULX.

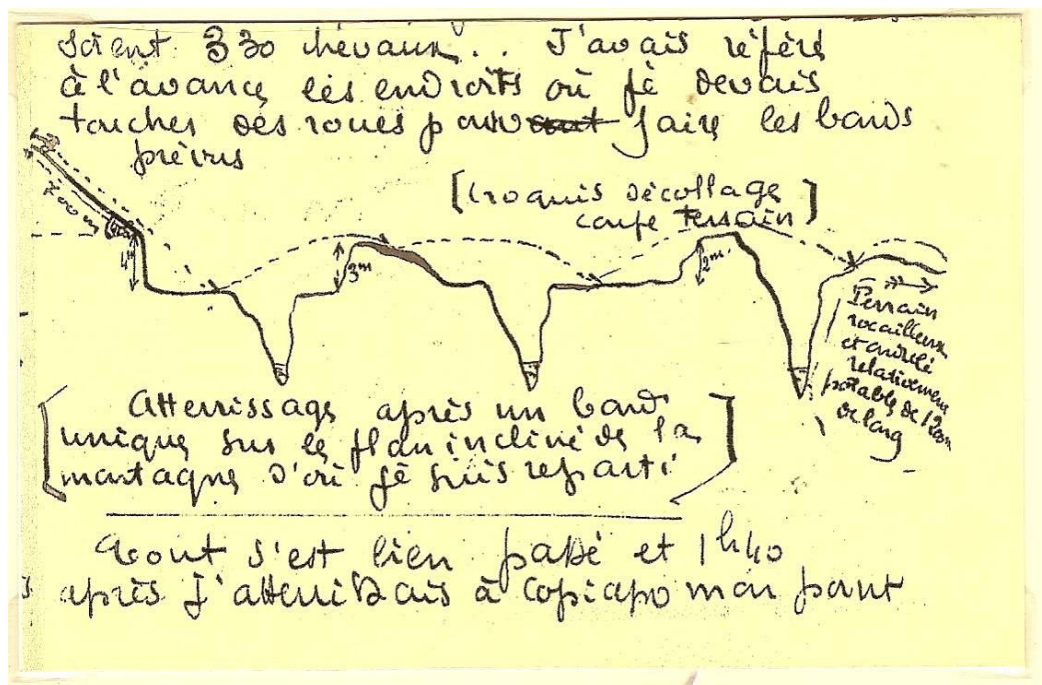
Le Laté 26 est pris dans les vents contraires qui plaquent l'avion sur un plateau.

Une seule solution : réparer le train d'atterrissage, l'empennage et colmater les durites d'eau éclatées par le gel.

Au bout de 3 jours de dur labeur dans le froid et grâce à l'ingéniosité de COLLENOT, l'avion peut repartir, mais le terrain d'envol s'avère trop court.

Le talent de MERMOZ les sort de ce piège : par trois fois l'appareil saute par-dessus des crevasses et rebondit sur des petits plateaux, et ...ça passe ! Ils arrivent à Copiapo, en vol plané, car les conduites d'eau ont encore éclaté.

Les Argentins et les Chiliens n'en reviennent pas !

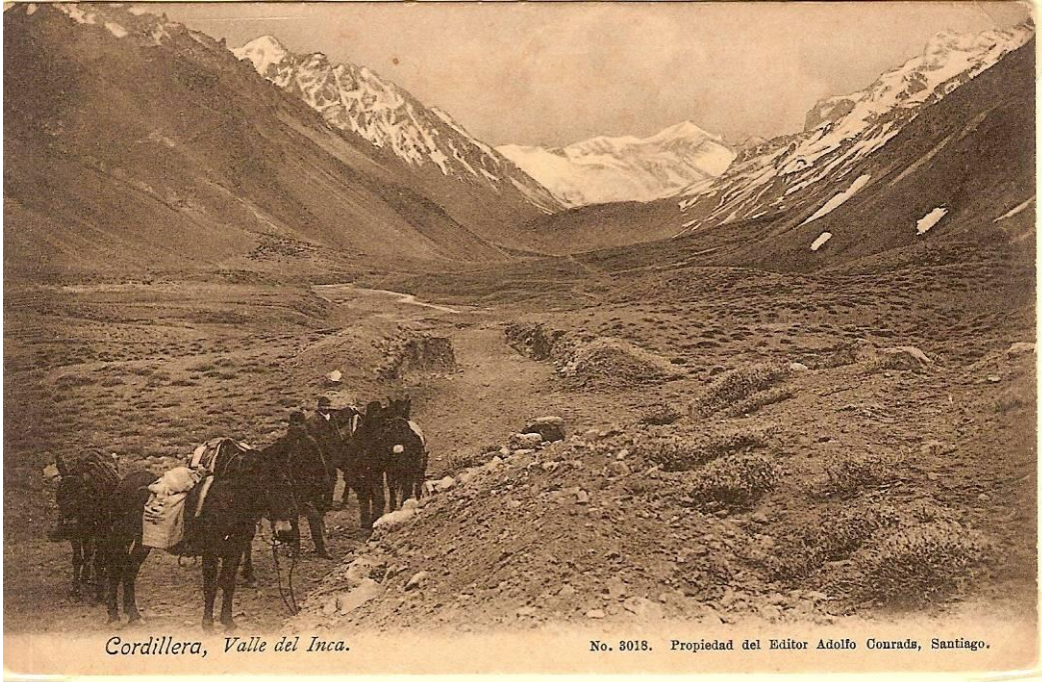


Copie lettre de MERMOZ à V de MARTINOFF cf Icare tome I





LA CARAVANE DU MIRACLE



« C'était à ce point un miracle que, lorsqu'il raconta son aventure, les chiliens d'abord ne crurent pas MERMOZ. Pourtant il comptait parmi leurs pilotes, et plus que tout autre peuple peut être, des gens d'une bravoure démente et prêts à tous les risques. Mais ils savaient que la Cordillère ne rendait jamais ceux qu'elle avait pris. Ils envoyèrent une caravane à dos de mulet, à l'endroit qu'indiqua MERMOZ comme ayant été celui du décollage. Elle revint avec le réservoir d'essence, le cric, les banquettes arrachées. Alors seulement le prodige fut accepté pour vrai. Et la renommée de MERMOZ, comme d'un être surnaturel, courut d'un bord à l'autre de l'Atlantique. »

Joseph KESSEL. « MERMOZ »





1° VOL RÉGULIER HEBDOMADAIRE ARGENTINE - PARAGUAY



Le 21 mars 1929, le Laté 25 décolle de Buenos aires pour Asunción.

L'équipage et passagers :

Pilote : Pedro FICARELLI

Mécanicien : FERNANDO

3 passagers : ALMONACID, Dr AYADA et sa femme





2^{ÉME} COURRIER POUR PAUL VACHET



Vol aller dans la journée par la C A A.

Premier Service Régulier Hebdomadaire

Au recto : tampon départ Buenos Aires le 21/03/29

Au verso : tampon arrivé Asunción le 22/03/29.





LATÉ 25.



F-AISA type 25-3R vendu à l'Argentine.

Constructeur : SIDAL

Type : monoplan à aile haute.

Longueur : 9,11 m

Envergure : 17,40 m

Poids total en charge : 3 280 kg

Vitesse de croisière : 175 km/h

Autonomie : 650 km version 26-2

Plafond : 4 000 m

Moteur : Renault 450 cv, 12 cylindres en V

Une soixantaine d'appareils Laté 25 ou Laté 17 modifiés en Laté 25 furent mis en service sur les lignes de 1926 à 1928.

Appareil robuste qui pouvait transporter 4 passagers en cabine.

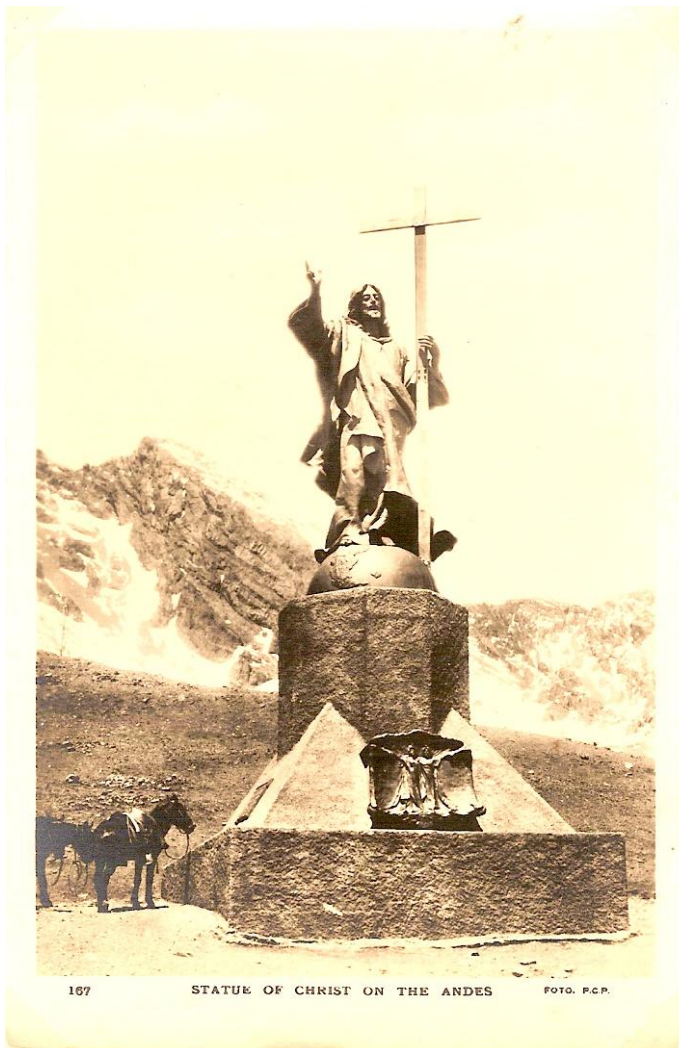




UN AVION PLUS PERFORMANT



Peinture de Ch GIBELIN



MERMOZ reçoit un nouvel appareil, un Potez 25F-AJDX dont le plafond est de 6000m.

Impatient, il accomplit sans relache le trajet Mendoza à Santiago et vice versa durant les semaines d'avril et mai 1929 pour maîtriser cette traversée.

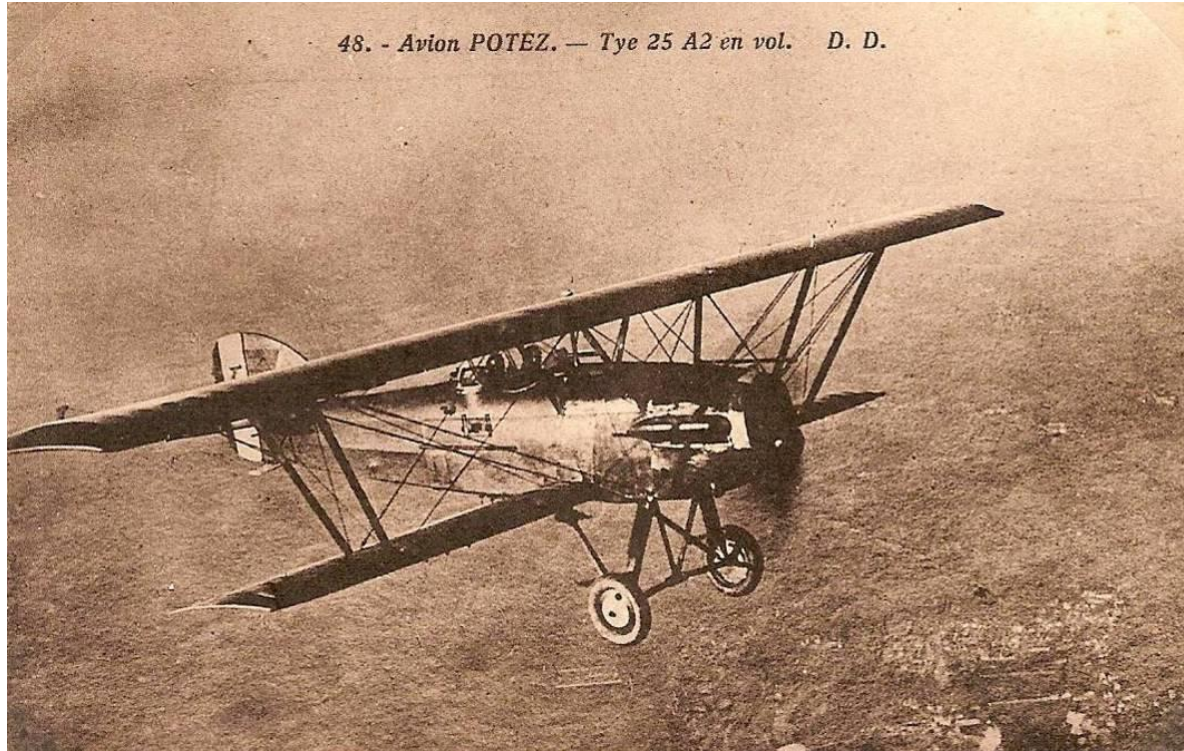
Par temps clair, il découvre le spectacle de l'Aconcagna, le christ redempteur et les guanacos sautant de rochers en rochers dans un environnement enneigé et glacé.

Il en oubli presque, ses deux dernières mésaventures.





POTÉZ 25A2



Constructeur : Sté des aéroplanes Henri POTÉZ.

Type : sesquiplan en bois et en tôle.

Longueur : 9,20 m

Envergure : 14,20 m

Poids total en charge : 1 960 kg

Vitesse de croisière : 180 km/h

Autonomie : 800 km

Plafond : 7 400 m

Moteur : Lorraine-Dietrich de 450 cv

Commentaire : Appareil extrêmement robuste.

5 exemplaires furent mis en service par l'Aéropostale de 1929 à 1930 sur les Lignes Mendoza – Santiago du Chili ; Tacna – La Paz , afin d'effectuer la Traversée de la cordillère des Andes.

GUILLAUMET eu son accident à la Laguna Diamante, avec ce type d'appareil.





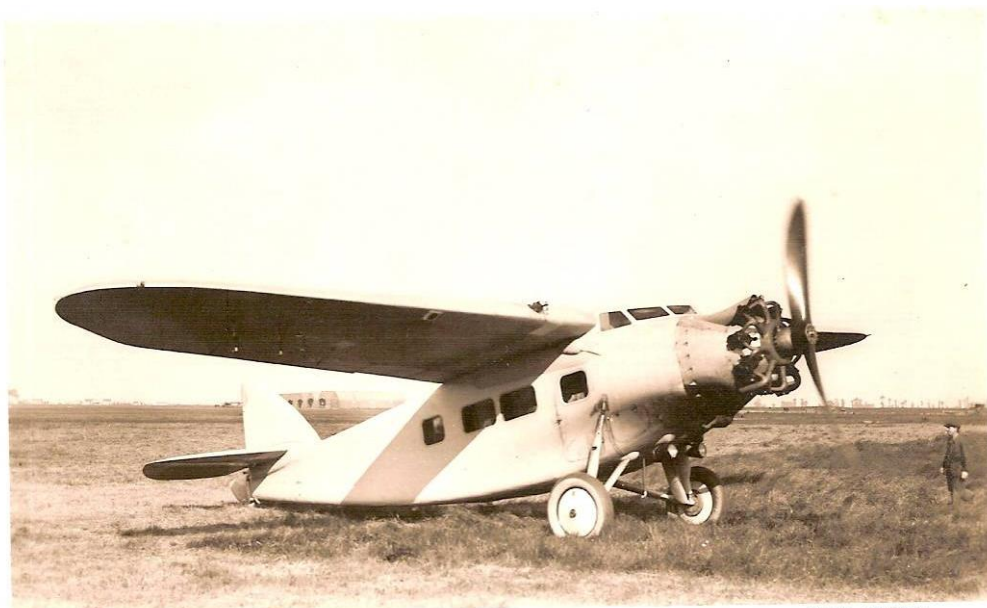
LE RÊVE INTERROMPU.

MERMOZ et son ami Vova de MARTINOFF projette la traversée de l'Atlantique Nord, dans le sens Paris via New York.

Son ami s'occupe des préparatifs : des disponibilités, du type d'avion, des autorisations, du partenariat et Jean financera une partie.

Le choix se porte sur le Bernard 191 GR.

Le ministre de l'Air, André Laurent EYNAC interdit toutes tentatives de raid, par décret ministériel en 1929. Le projet devient caduc.



BERNARD - 8 Passagers - 420 C.V.

AERO-PHOTO-
AVIA_37

Faire saut de page

