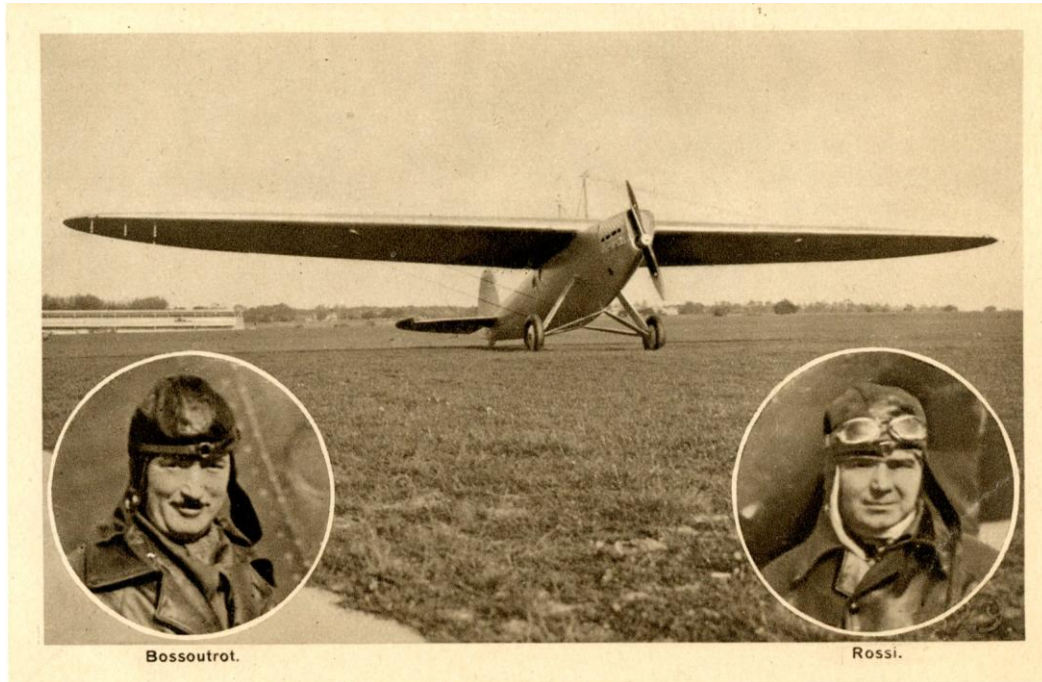






PISTE BARBAT, ISTRES



Le 12 janvier 1933,
le Blériot BL 110
« JOSEPH LE BRIX et
l'ARC en CIEL » sont
rangés cote à cote sur la
piste.



Photo : MOUGINS. Cie

Cette photo a appartenu à Jean MONSARRAT, auteur « Pilotes de records »

L'ARC en CIEL, s'envole pour St LOUIS du Sénégal en prévision de sa première de l'atlantique sud.
Durant leur vol, l'équipage transmet l'état météorologique rencontré. Ces informations, non bonnes, obligent BOSSOUTROT et Maurice ROSSI d'annuler leur projet de raid.

D'après J.FORNAL, cette photo aurait été prise suite à l'accident d'avion de son jeune beau-frère.





RECEPTION APRES LA TRAVERSEE DE L'ARC EN CIEL DU 17/01/1933.



Photo : Archives LATECOERE n° 241, Atelier J. DIEUZAIDE.

A gauche le radio MANUEL, le Capitaine MAILLOUX et MERMOZ.



Photo : Archives LATECOERE n° 242, Atelier J.DIEUZAIDE.





FESTIVAL AERONAUTIQUE DE SAN MARTIN.

VIII-4



MERMOZ et COUZINET
Arrivent à SAN MARTIN.

Photo : EE.HAYNES.Lda.SA



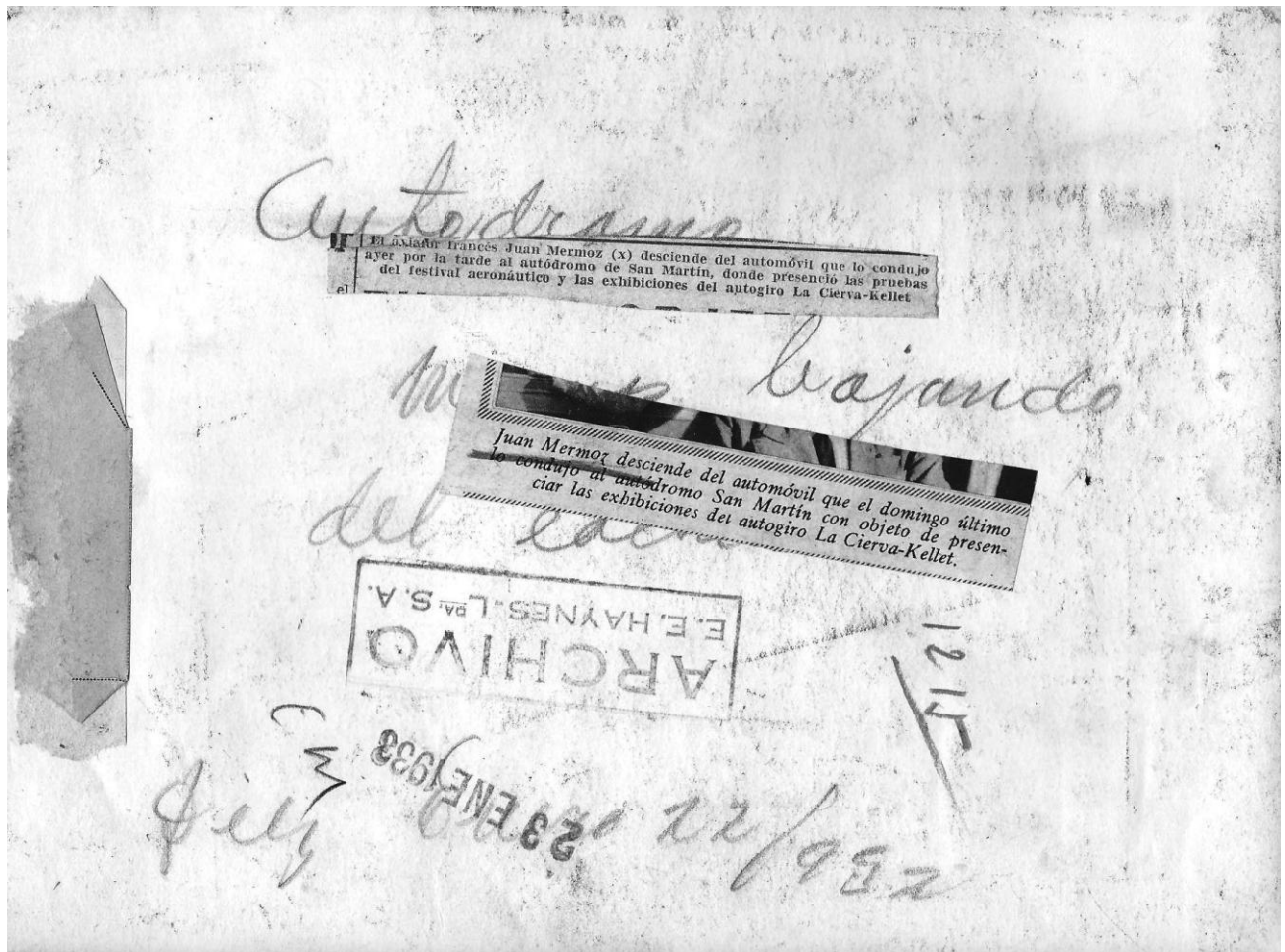


SAN MARTIN, LE 23 JANVIER 1933.

L'ARC en CIEL, atterrit Natal, le 16 janvier après une traversée de l'atlantique sud de 14 h 27.

Le départ pour Buenos Aires n'aura lieu que le 21 janvier 1933. L'équipage reçoit de nouveau un Accueil enthousiasme en Argentine.

MERMOZ et COUZINET se rendent à l'aérodrome de SAN MARTIN au festival aéronautique, ou aura lieu les démonstrations de l'autogire « LA CIERVA-KELLET ».



Dos photo.



BAPTEME EN AUTOGIRE.

VIII-6



MERMOZ aux commandes de l'autogire, reçoit les consignes avant son départ.

Photo : Archivo EE.HAYNES Lds S.A

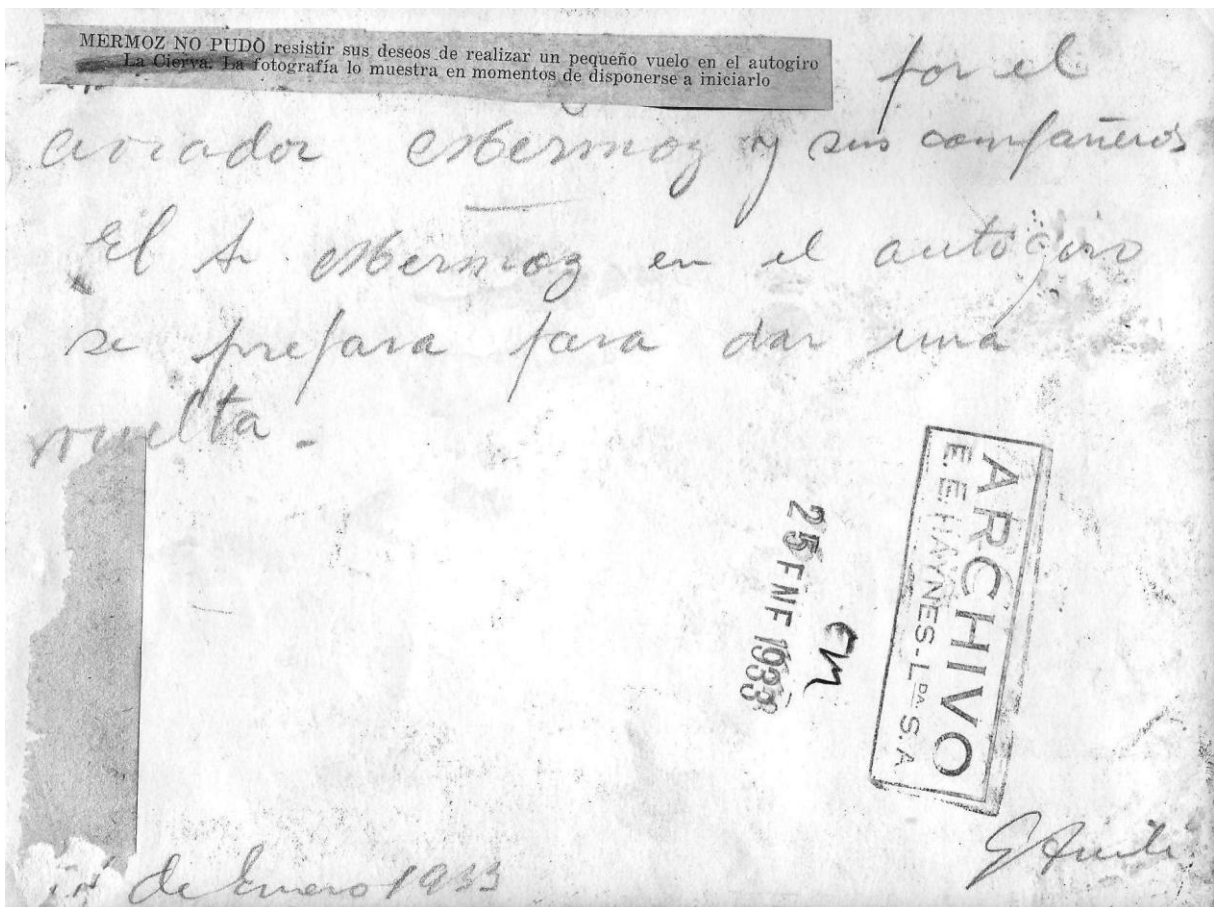




L'AUTOGIRE « LA CIERVA-KELLET »



Copie photo de l'autogire « LA CIERVA-KELLET ».

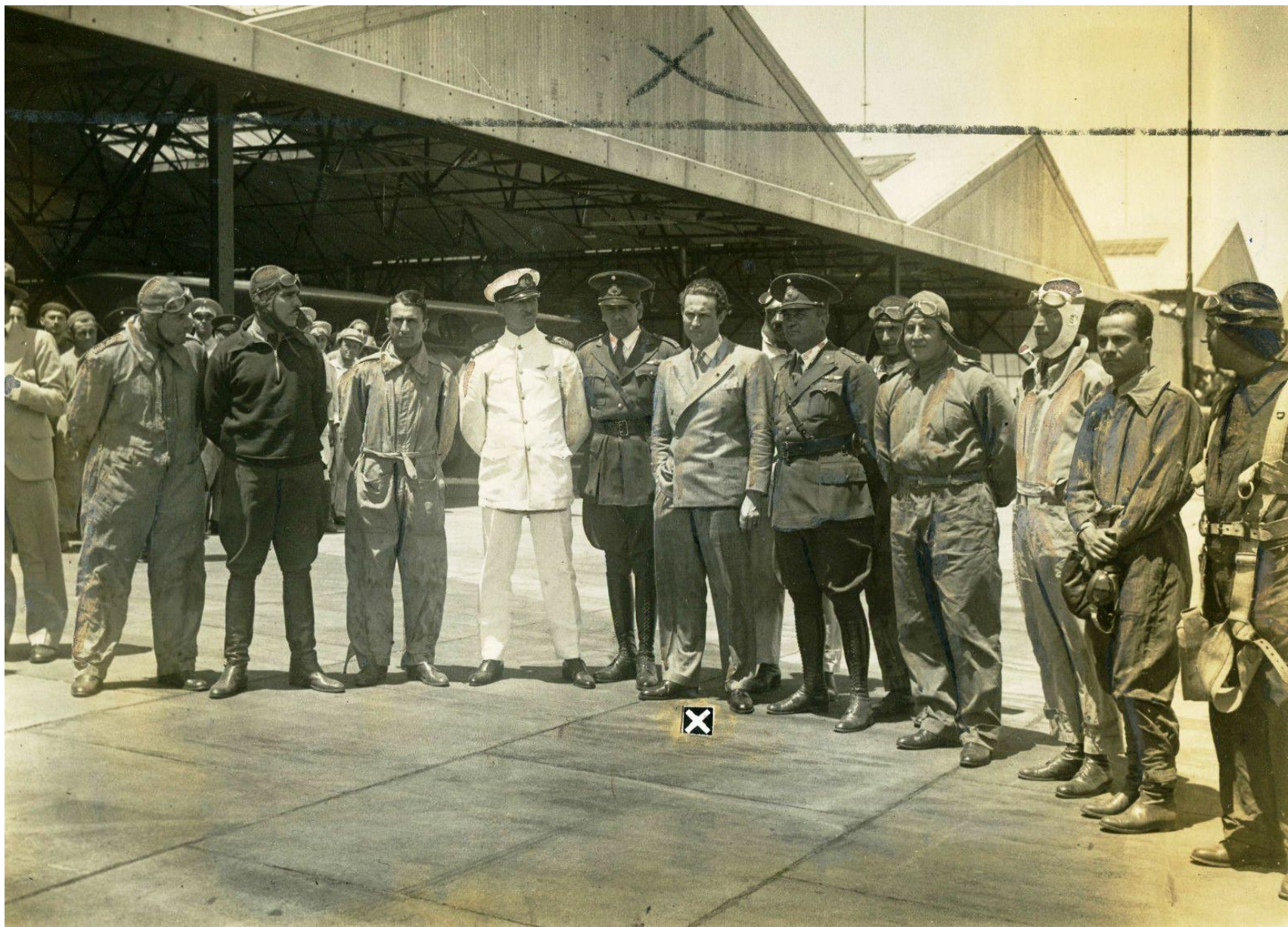


Dos photo.



PALOMAR, JANVIER 1933

VIII-8



MERMOZ, entouré
des pilotes Argentins
de l'escadrille CUJA.

En salopette et bonnet
blanc :

Edward DENNISTON.
Pilote qui donnera le
baptême en autogire à
MERMOZ

Photo : EE.HAYNES.





MS
7E

JUAN Bermoz
(x) y sus com-
pañeros de raid
reunidos con
un núcleo de
aviadores ar-
gentinos du-
rante la visita
que aquéllos
realizaron a
El Palomar

... a el Palomar por el arriado
... sus compañeros
... Bermoz rodeado de todos
los arriadores que tomaron parte en
la escuadrilla de caza.

ARCHIVO
FERNANDES L. B. S. A.

25 FEF 1933

LM

Y. Acosta

24 de Enero 1933



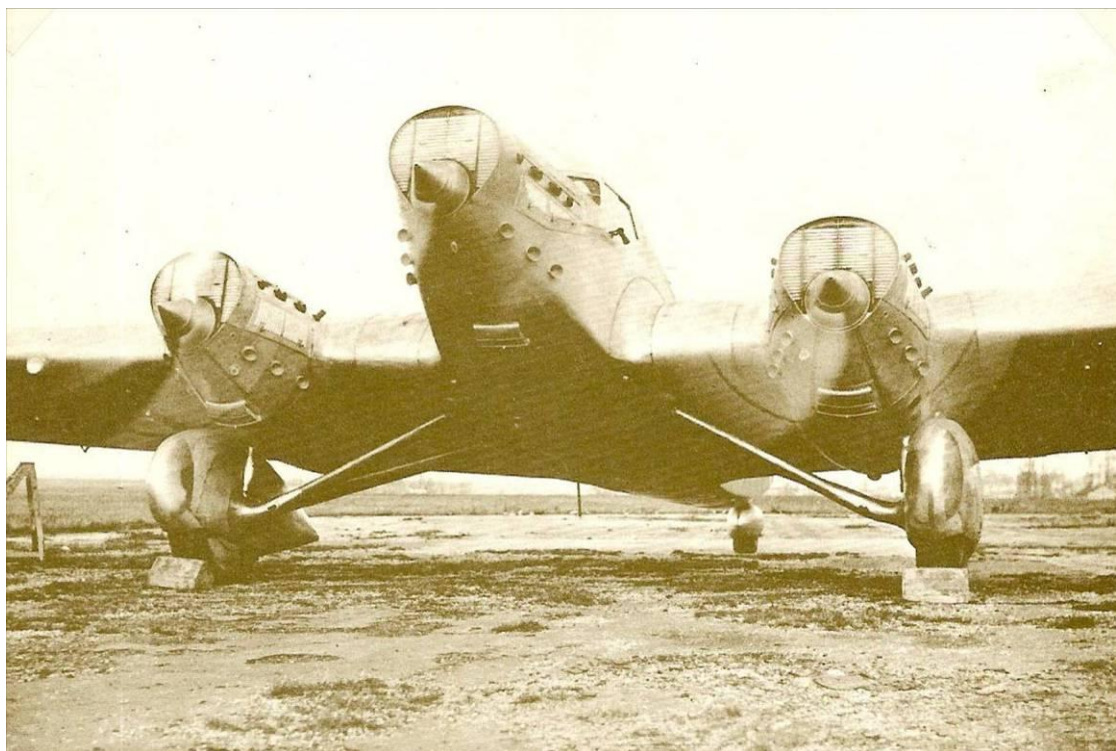


ARC EN CIEL



Photo : S.H.A.A

MERMOZ avec des techniciens autour de l'avion et le public.



Essai au point fixe.





DU 26/01/33

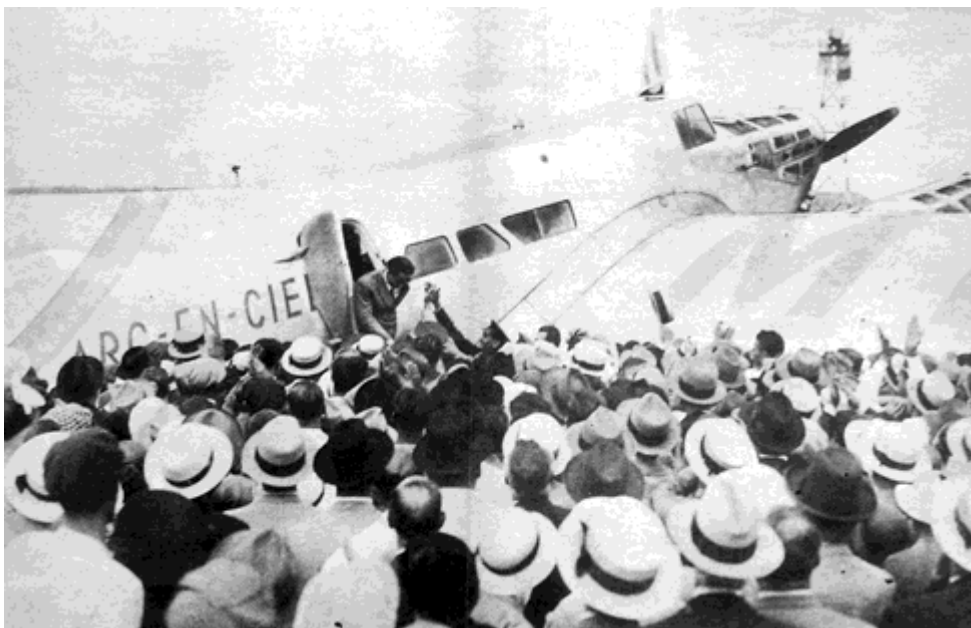
DANS LE CIEL AMERICAIN

L'« Arc-en-Ciel »
vole de Buenos-Aires
à Montevideo

En 1 heure 14 minutes

Buenos-Aires, 25 Janv. — L'Arc-en-Ciel est parti pour Montevideo à 10 h. 16 (heure locale).

Montevideo, 25 Janv. — L'Arc-en-Ciel a atterri à 11 h. 30 (heure locale).



Copie photo
du journal « El Día »

L'accueil des Uruguayens à l'aérodrome de PANDO situé à 30km de Montevideo.





MERMOZ de dos devant son avion. Scan/photo offert par M.LEROY



MERMOZ et des amis photographiés

Scan/phot X





NATAL, FEVRIER 1933

Dans les ateliers, le personnel procède a des essais. L'essence de mauvaise qualité endommage les bougies, les soupapes chauffent anormalement et les moteurs vibrent.

De plus, le terrain est miné de fourmilières empêchant le décollage en charge de l'Arc en Ciel.

Des pluies torrentielles rendent le terrain d'aviations impraticables à toute tentative : le vol retour est repoussé

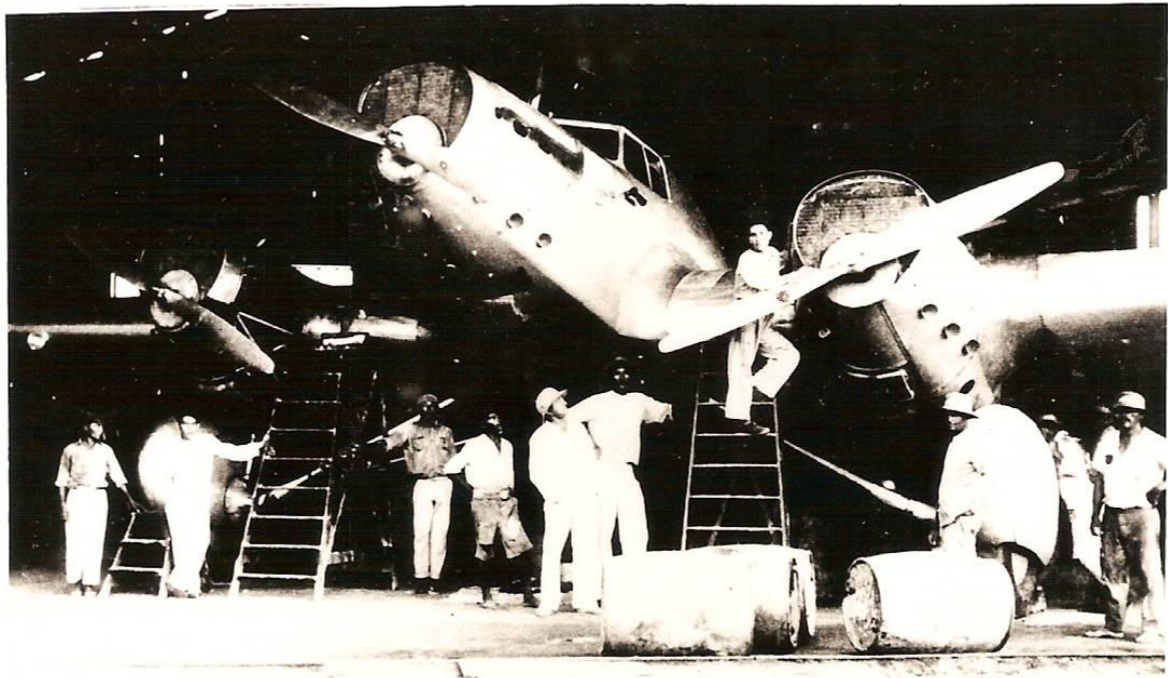


Photo : Musée de la poste.

Mécaniciens et ouvriers s'affairent autour de l'appareil





ABEL/ALBERT VERDURAND

1886-1970

Les raisons de l'arrêt de « l'Arc-en-Ciel » à Natal

M. Verdurand, directeur de l'Aéropostale, qui a volé, à bord de l'*Arc-en-Ciel*, de Buenos-Aires à Natal en deux étapes — record — a tenu à préciser les raisons de l'arrêt de l'avion au bord de l'Atlantique :

— C'est sur ma propre initiative, a-t-il dit, que je n'ai pas voulu risquer de compromettre le succès de notre voyage d'étude par le décollage de notre appareil de quinze tonnes sur un terrain non préparé.

Le départ aura lieu dès que seront terminés les travaux sur les terrains de Natal et d'Afrique destinés à être aménagés pour le service transatlantique avec gros avions terrestres.

Ayant rappelé l'enlèvement de l'*Arc-en-Ciel* sur le terrain de Rio, j'ai eu le plaisir d'apprendre que le gouvernement brésilien a décidé d'établir immédiatement une piste cimentée.

Ainsi des voyages comme ceux de l'*Arc-en-Ciel*, en avance sur le progrès, pourront être entrepris sans le moindre inconvénient.

M. Verdurand a réussi à convaincre René Couzinet que son appareil avait suffisamment démontré ses qualités et qu'il n'avait pas le droit de commettre la moindre imprudence.

Pour mettre fin aux bruits tendancieux que certains — pourquoi ? — ont essayé de faire courir sur le matériel, donnons copie de ce message de M. Verdurand :

« Avion et moteurs en excellent état à l'arrivée à Natal. Température eau, 70 à 73 degrés. Température huile, 80 à 85 degrés. Température ambiante, 22 degrés. »

Seuls un train de pneus et une génératrice électrique alimentant la T.S.F. ont été expédiés par mesure de précaution.

Mermoz, Couzinet et M. Verdurand vont rentrer

MM. Verdurand, Mermoz et Couzinet rentrent par la ligne mixte aviso-avion de l'Aéropostale. Ils seront à Paris dans une huitaine et repartiront lorsque les travaux d'aménagement du terrain leur permettront de décoller avec l'*Arc-en-Ciel* et ses quinze tonnes.



Copie photo du site Air Afrique.

Polytechnicien, début carrière dans l'industrie électrique.

En 1914, s'engage dans l'artillerie puis dans l'aviation.

Observateur puis pilote (légion d'honneur avec 2 citations).

Directeur général d'AIR UNION, licencié en 1928, en opposition avec membres conseil administration.

Est appelé en 1933 par Mr BOUILLOUX-LAFFONT pour palier aux difficultés de l'Aéropostale.

A bord de L'Arc en Ciel lors de son périple de propagande en Amérique du Sud après sa première traversée de l'Atlantique Sud.

Intègre AIR FRANCE, puis la direction d'AIR AFRIQUE

Non mobilisable en 1939, réintègre l'armée de l'Air comme responsable de l'aviation d'observation.

La guerre terminée, retourne à Alger.

Décède en 1970.



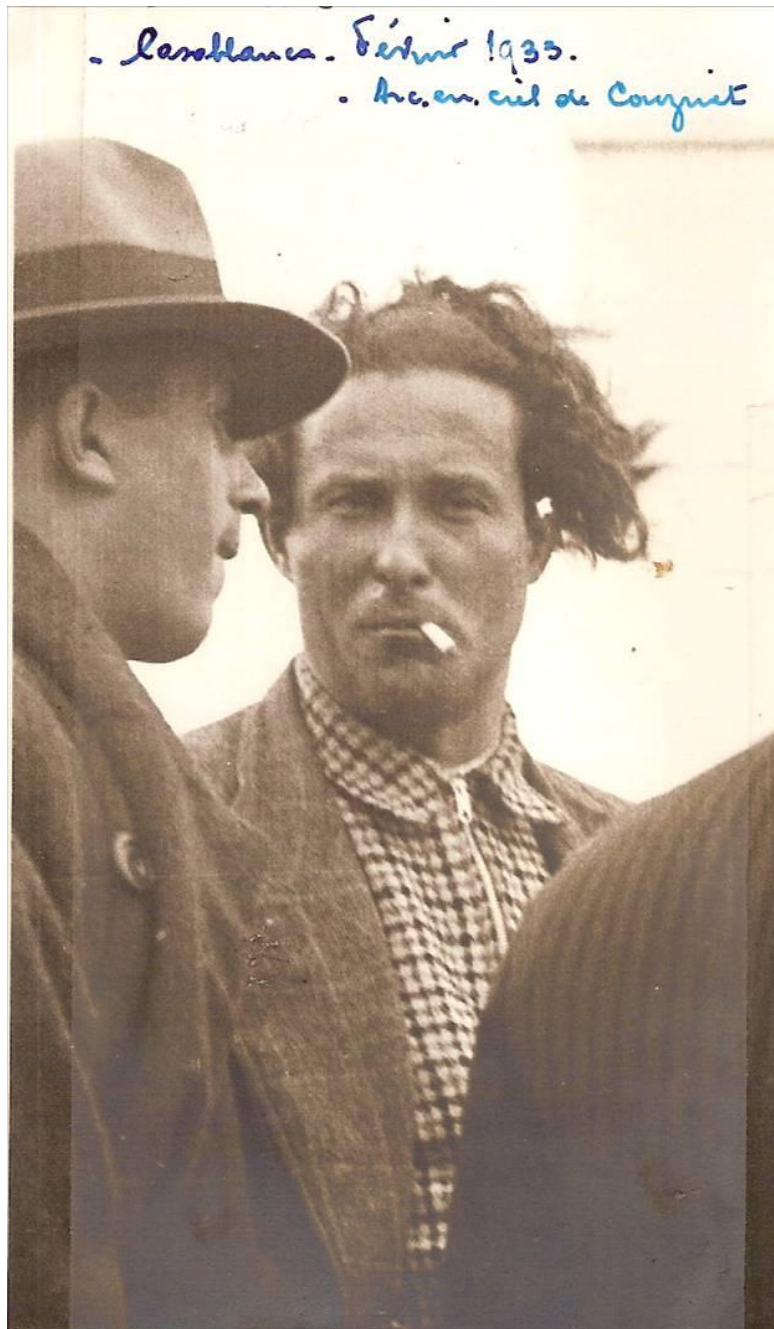


Photo : X

De VERNEITH décolle de Villacoublay, le 23 février avec REJEANGE le mécano ; GUOMAR le radio et un passager, Raoul HELBRONNER pour récupérer son patron et MERMOZ.

La brume l'oblige à atterrir à 150 km du lieu de rendez vous. L'avion part précipitamment au matin à cause de l'arrivée des Maures. Ils atterrissent à treize heures à Villa Cisneros. MERMOZ et COUZINET embarquent et arrivent à Casablanca le 27 février, le 1^{er} mars à Toulouse, le 2 mars à Bordeaux et le 3 mars à Villacoublay où une foule enthousiaste les attend.





VILLA CISNEROS, 1933



Photo :X

De gauche à droite : Jean MACAIGNE, Jean MERMOZ, MILLOU sur le muret, assis HELBRONNER et le chien KIKI, debout DE VERNEILH, GUYOMAR sur muret et René COUZINET.

Février 1933, NATAL est en plein préparatif pour le vol retour. L'essence, de mauvaise qualité, commet des dégâts aux moteurs de l'Arc en ciel et les grosses pluies rendent la piste d'envol inutilisable.

Une décision s'impose : le départ est différé. Aussi MERMOZ et COUZINET embarquent sur l'avis pour la France. Ils arrivent à DAKAR le 25 février, prennent l'avion de ligne, piloté par RIGUELLE pour Villa Cisneros, où ils attendent le « Biarritz » qui doit les ramener.





RECONNAISSANCE AUX ILES CAP VERT

Le Couzinet 33 réparé de ces avaries à son atterrissage de Nouméa.

Le 23 février 1933, le Biarritz s'envole de VILLACOUBLAY, à son bord le pilote de VERNEILH, le mécanicien REJEANGE, le radio GUYOMAR et le passager HELBRONNER. pour récupérer COUZINET et MERMOZ à Ciséros qui attendent l'avion qui doit les ramener en France.

Le 3 mars 1933, le Biarritz est de retour à Villacoublay. Après festivités et repos.

COUZINET décide que MERMOZ et VERNEILH iront reconnaître un terrain d'atterrissage aux îles du Cap Vert pour l'Arc en Ciel.

Le petit trimoteur décolle, le 20 mars pour arriver le 24 à St Louis du Sénégal.

Ils repartent le lendemain via Porto Maio, petit îlot. S'y posent et évaluent sa faisabilité. Leurs choix se

Info : livre « 2 pilotes » de S de VERNEILH page 125 à 131



Photo : les enfants terribles





ARTICLE DU 3/03/33

« LE PETIT JOURNAL »

Le mauvais temps a ajourné le retour de René Couzinet

Quoique ayant voulu éviter toute réception officielle, alors que tout l'équipage n'est pas encore rentré à bord de l'*Arc-en-Ciel*, René Couzinet, dont on avait annoncé le retour hier, avait attiré un nombreux public à Villacoublay. D'autres l'attendaient au Bourget. Bravant la pluie diluvienne, ces admirateurs eurent une déception : ils ne virent rien venir, et pour cause.

Un avion Latécoère ayant Mermoz à bord avait quitté Toulouse un peu après midi pour atteindre Paris. Le Couzinet de Verneilh, où avait pris place René Couzinet, étant beaucoup plus rapide, puisqu'il dépasse 200 kilomètres à l'heure, ne partit qu'à 13 heures 25. Les deux appareils devaient se retrouver au-dessus d'Etampes pour se poser ensemble à Villacoublay.

Mais la météo n'était pas favorable : ses indications étaient nettement pessimistes, annonçant des pluies intermittentes partout, de nombreux nuages et une visibilité à peu près nulle à partir de 200 mètres. « Ne pas passer au-dessus, parce que risque pas trouver de trous après », précisait l'un de ces messages.

Charles de Verneilh essaya — et l'on sait combien il est énergique — de percer dans la direction de Limoges, mais il dut s'avouer vaincu et finalement fit demi-tour pour atterrir à Bordeaux à 15 heures 30.

L'avion qui emportait Mermoz et qui avait pris de l'avance ne fut incommodé par le temps que plus tard, mais, comme le premier, il lui fallut renoncer à atteindre Villacoublay, et il se posa à Chartres.

Mermoz, le héros de deux traversées de l'Atlantique, qui vient d'accomplir une des plus belles prouesses de l'aviation à bord de l'*Arc-en-Ciel*, rentra prosaïquement à Paris par le train, à la gare Montparnasse.

Quant à René Couzinet, c'est aujourd'hui qu'il espère regagner la capitale et nous donner son premier article dont les éléments déchainés nous privent. — Jacques Mortane.

La météo défavorable empêche les arrivés simultanés de MERMOZ et COUZINET à Villacoublay.





Sur la photo : jean MERMOZ, louis BREGUET, le directeur d'AIR FRANCE





VOL TRANSATLANTIQUE N° 2R

DU 15 MAI 1933

Sens : AMérique-FRAnce

Appareil : « ARC en CIEL

Equipage :

1° Pilote, Chef de bord : MERMOZ

2° Pilote : CARRETIER

Navigateur : MAILLOUX

Radio : MANUEL

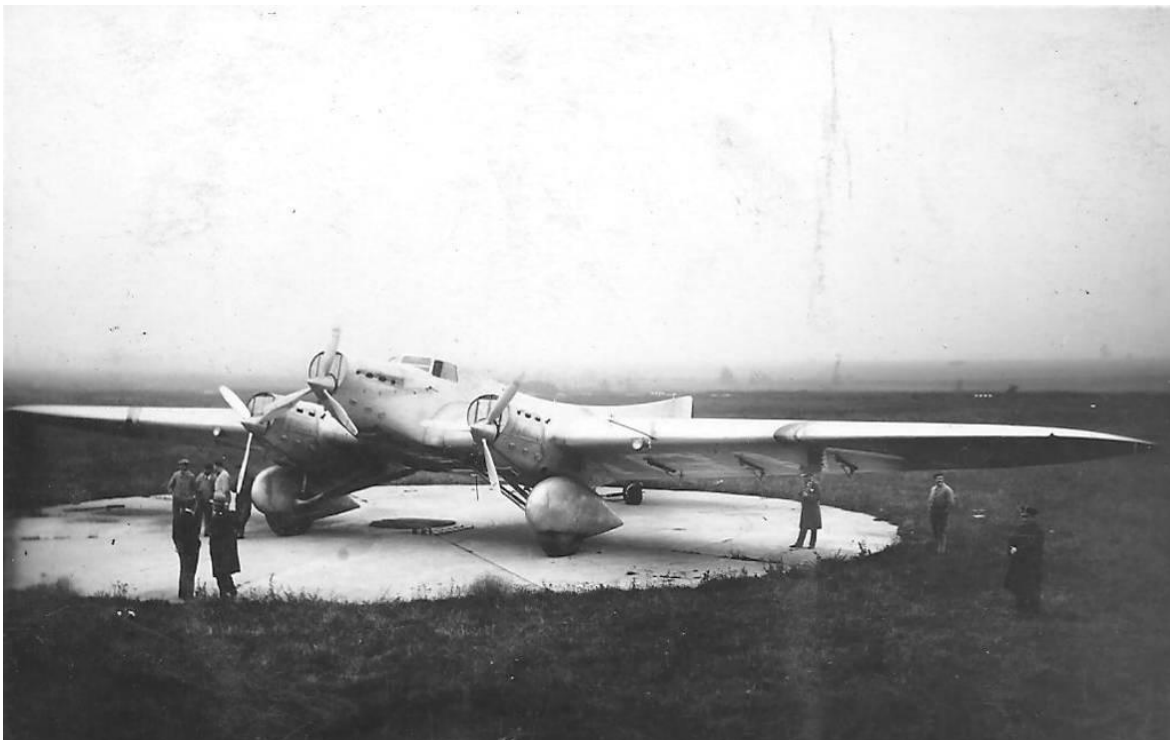
Mécanicien : JOUSSE

Durée : 17 H 10

Commentaire : COUZINET et BRINGUIER comme passager.

A 800 km des cotes Africaines, un moteur est coupé, l'avion au plus près, il arrive à 21 h.

En plus de l'équipage, COUZINET et BRINGUIER, un journaliste.





VOL 2R DU 15 MAI 1933.



Lettre témoin AMFRA

Mention dactylographiée au recto et au verso tampon rectangulaire.

SANTIAGO du CHILI via BERLIN (Allemagne).

Cachet départ SANTIAGO : 12 mai 1933.

Cachet arrivée BERLIN : 24 mai 1933.





UN BAIN DE FOULE DANS UN HANGAR DE FRANCAZAL LE 20 MAI 1933.

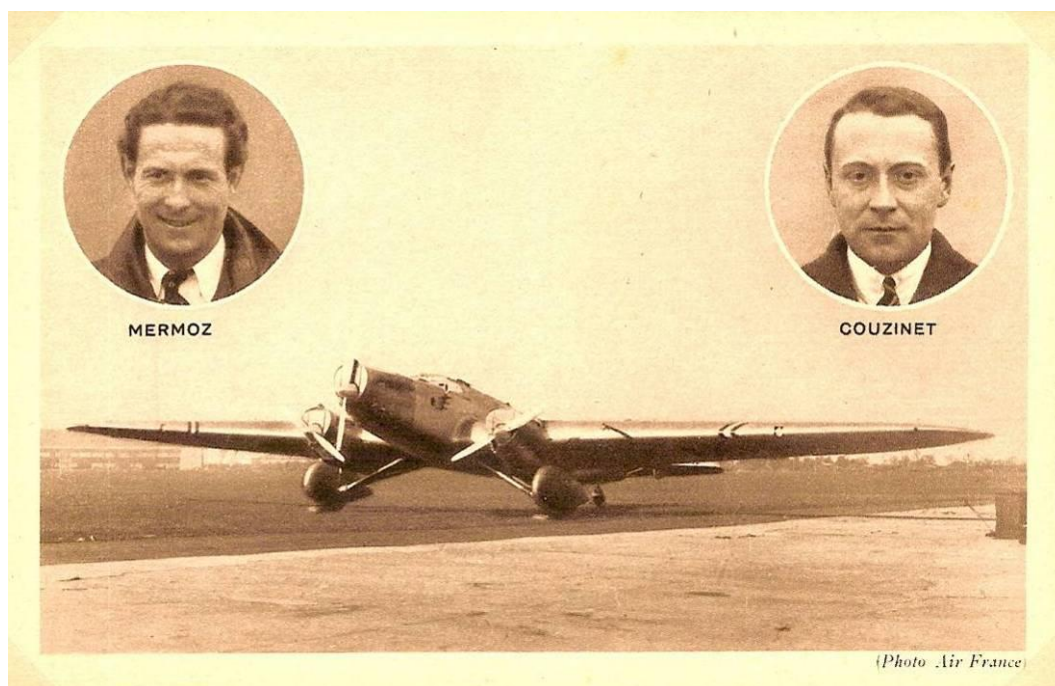


Reproduction de photo offerte par Marie BENAZE





Jean MERMOZ et René COUZINET
sont reçus à l'Élysée par
le Président de la République Albert
LEBRUN.





RECEPTION DE L'ÉQUIPAGE DE L'ARC EN CIEL À L'ÉLYSÉE EN MAI 1933.

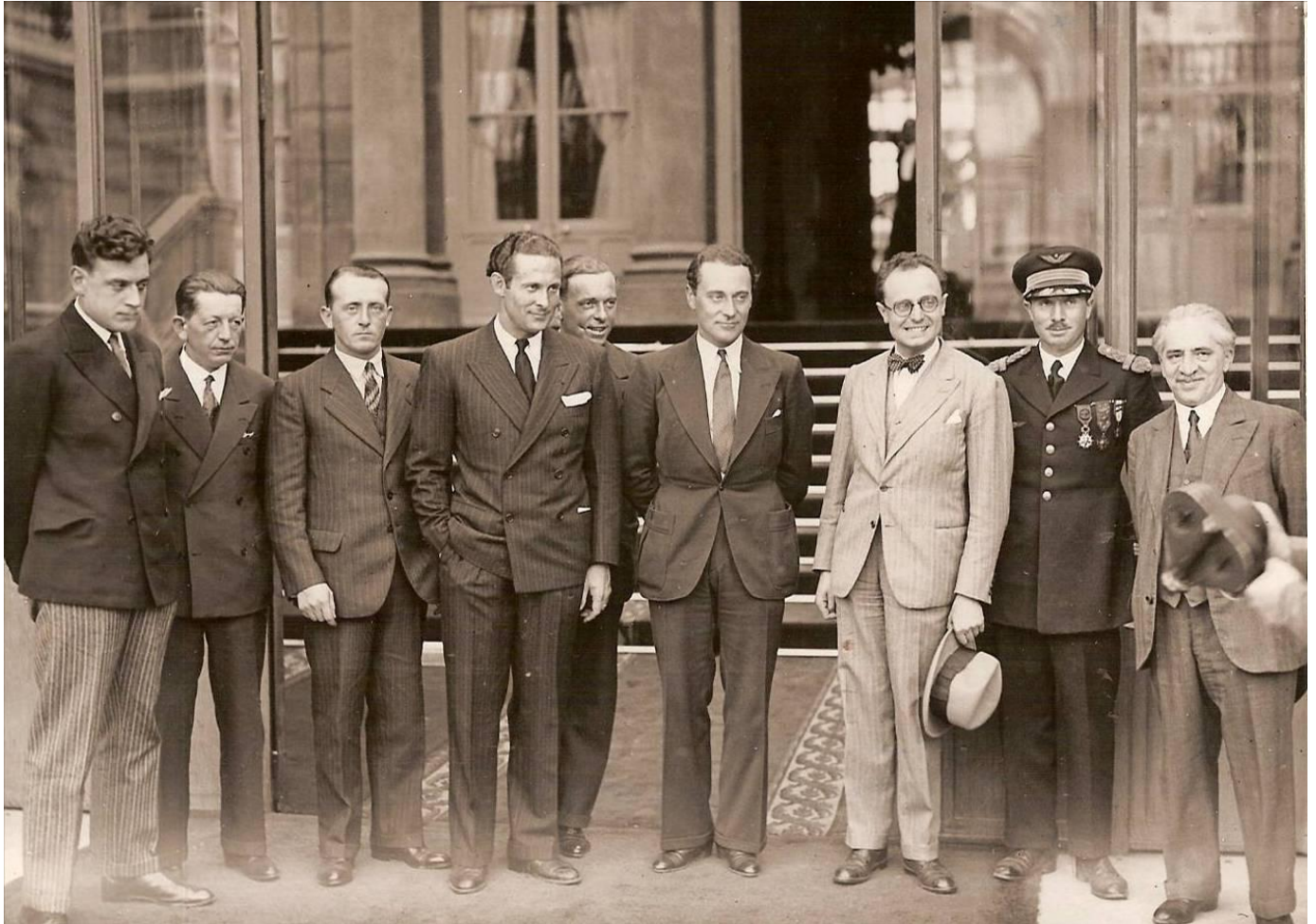


Photo : MEURISSE.

De gauche à droite :

Jean MANUEL	Radio
Camille JOUSSE	Mécanicien Hispano-Suiza
Alexandre COLLENOT	Mécanicien
Jean MERMOZ	Pilote
Pierre CARRETIER	Copilote
René COUZINET	Constructeur
Pierre COT	Ministre de l'Air
SENECQUE	Journaliste





LES PROTOTYPES DE LARC EN CIEL

Avion René Couzinet

*« J'ai choisi le nom d'ARC en CIEL parce que cela veut dire, le calme après la tempête.
C'est un avion de paix et le symbole de la solidarité dans toutes les langues. »*

René COUZINET.



Place à bord du premier prototype sous les yeux de COUZINET.

L'Arc en ciel prend son envol. Après quelques évolutions, l'avion s'abat et une aile heurte un hangar. LANET est tué, DROUHIN a la cuisse arrachée et meurt le lendemain, GIANOLI et MANUEL sont dans un état grave. Cet accident ruine le constructeur mais des aides providentielles lui permettent de reconstruire un deuxième exemplaire.

Le sort s'acharne, et le 17 février 1930, le feu éclate dans l'Usine LETORD. L'avion en construction est détruit.

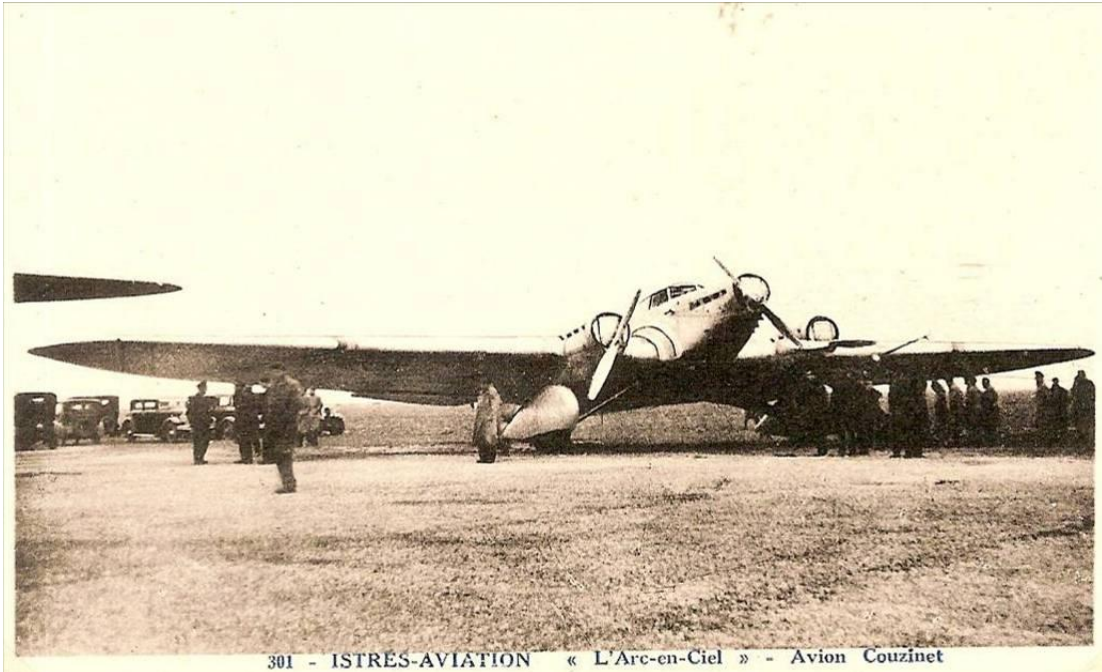
L'assurance lui permet de recommencer un troisième exemplaire. HISPANO-SUIZA prête trois moteurs et le premier vol de l'avion modifié a lieu le 11 février 1932 à Etampes.





LES PROTOTYPES DE L'ARC EN CIEL

Avion René Couzinet



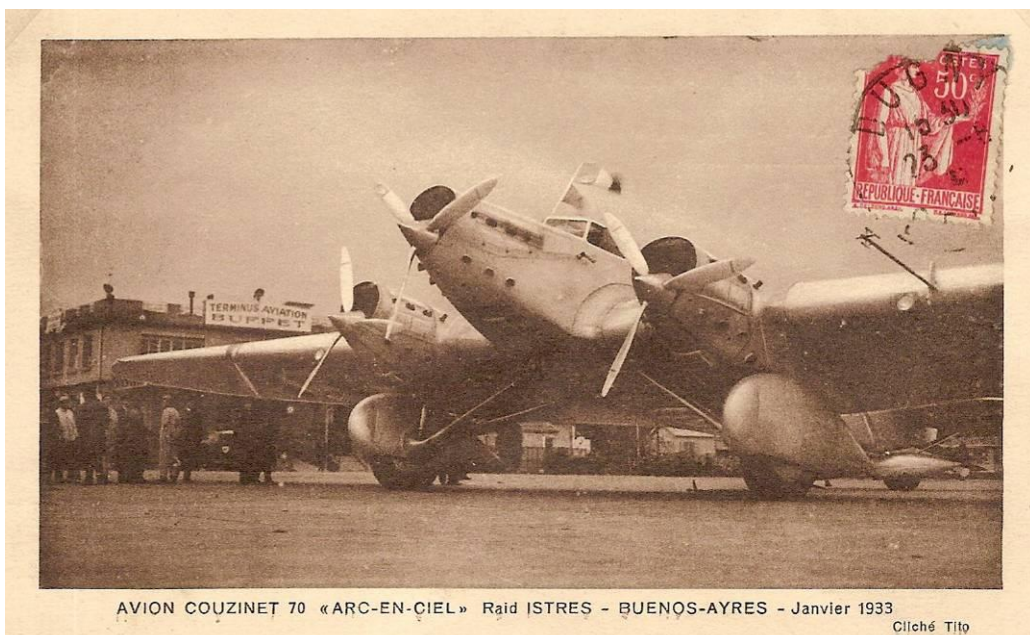
L'ARC en CIEL, vainqueur de l'Atlantique Sud.

Appareil d'un type nouveau, de nombreux perfectionnements y sont apportés :

Accessibilité des moteurs en vol

Large espace du train d'atterrissage assurant l'équilibre de l'avion.

Monoplan confortable et très moderne.





COUZINET 33 « LE BIARRITZ »



Constructeur : René COUZINET

Type : monoplan en bois à aile basse.

Longueur : 11,73 m

Envergure : 16,16 m

Poids total en charge : 3 090 kg

Vitesse maximale : 280 km/h

Autonomie : 4 900km

Plafond : 5 500 m

Moteur : 3 De Havilland « Gipsy Major » de 140 cv

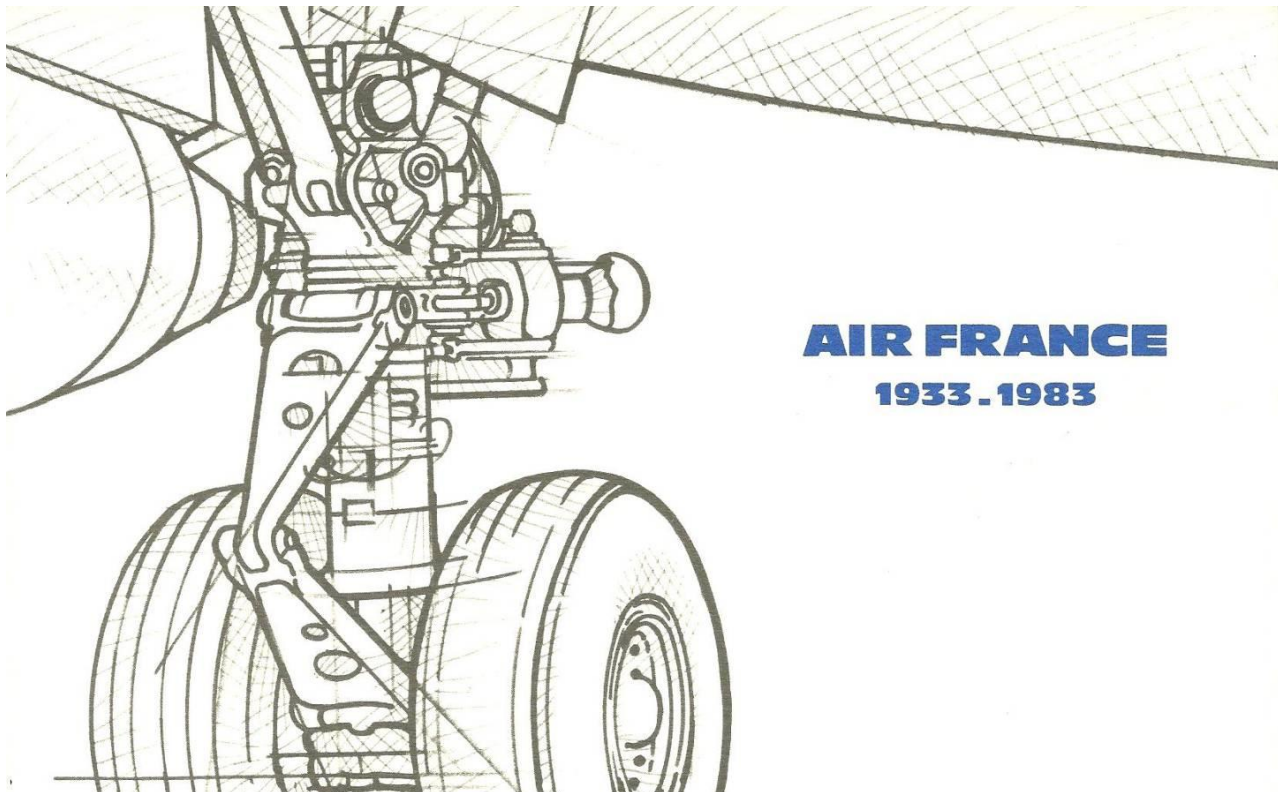
Equipage : 4

Commentaire : Quadriplace de raid. Un seul exemplaire construit avec les éléments du premier exemplaire ramenés de la Nouvelle Calédonie. .

Charles VERNEILH réalisa entre autres un Alger – Paris sans escale.

Il s'écrasa dans le brouillard à Blaisy-bas en côte d'or, le 30 octobre 1933.





AIR FRANCE

1933-1983

XX^e ANNIVERSAIRE



ENVELOPPE
PHILATÉLIQUE





AIR FRANCE

Produit de la fusion de quatre compagnies aériennes, Air Union, Air Orient, Farman et C.I.D.N.A. (Compagnie internationale de navigation aérienne) auxquelles vint s'ajouter, par rachat de son actif, l'Aéropostale alors en liquidation, la Compagnie Air France a vu le jour fin août 1933. Dès sa naissance et avec l'autorisation du ministre de l'Air Pierre Cot, la nouvelle société fut en mesure d'exploiter un réseau aérien, long de 37825 kilomètres, reliant la France à Tunis, Alger, et aux grandes villes européennes et atteignant, par deux lignes d'une exceptionnelle audace, Saïgon via Beyrouth, Damas, Calcutta, Rangoon et Bangkok ainsi que Santiago du Chili via Casablanca, Dakar, Natal, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos Aires. Pour assurer ces liaisons Air France disposait de 259 appareils (dont 34 hydravions) et employait 2250 agents.

En août 1939, à la veille de la seconde guerre mondiale, l'emblème d'Air France, l'hippocampe, que de nos jours les pilotes portent encore, était présent dans les cieux des quatre grands continents. Avec ses 46000 kilomètres de lignes exploitées, la compagnie française possédait le réseau aérien le plus long du monde.

Les hostilités de 1939 à 1945 mettent en sommeil les activités d'Air France. A la fin de la guerre sa flotte est en grande partie détruite, ses installations au sol sont hors d'usage et son personnel, dispersé en France et hors de France, a été durement éprouvé par les événements. Tout est à refaire, tout sera refait, et vite.

Société d'économie mixte depuis sa création, Air France est nationalisée le 26 juin 1945 et reprend les lignes d'Air Afrique.

L'effort à accomplir est gigantesque, les résultats obtenus sont étonnants. En 1946 Air France ouvre sa ligne transatlantique Paris-New York. La compagnie nationale dispose alors de 165 appareils et son réseau atteint une longueur de 142675 kilomètres. De nouvelles lignes sont ouvertes en 1952, Mexico et le lointain Japon sont atteints. Le réseau étend ses ramifications sur 233000 kilomètres. La réputation d'exactitude et de confort de ses avions dépasse largement nos frontières.

Parallèlement à un effort continu de renouvellement et de modernisation de son matériel volant, Air France ne cesse de multiplier les initiatives pour simplifier les procédures d'accueil, diminuer les délais d'attente.

Au 1^{er} janvier 1983 la longueur du réseau est de 634349 kilomètres; 73 pays sont desservis et 148 escales ouvertes au trafic. En 1982 la Compagnie a transporté plus de 11 600 000 passagers. Ces quelques chiffres suffiraient à montrer, s'il était nécessaire, que la notoriété d'Air France n'a cessé de s'affirmer dans le monde, et que la société nationale est dotée des moyens lui permettant d'affronter, à armes égales avec les plus grands et les meilleurs, la rude concurrence internationale.





AIR FRANCE.

Pierre COT mène une politique de concentration,

Le 17 mai 1933, 4 compagnies se regroupent :

AIR ORIENT

AIR UNION

C I D N A ex FRANCO ROUMAINE

LES LIGNES FARMAN

Pour former, La S.C.E.L.A, Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes.

Le 7 octobre 1933, une cérémonie au Bourget consacre la nouvelle Compagnie que préside Mr ROUME, ancien président d'AIR ORIENT.

Elle adopte comme symbole un hippocampe ailé, affectueusement surnommé « *LA CREVETTE* » par le personnel.



La Société au capital de 120 millions de francs, dont l'état détient au moins 25 % du capital et de représentants au conseil d'administration.

Pour qu'AIR FRANCE devienne la Grande Compagnie aérienne, il lui restait à absorber l'AÉROPOSTALE par le rachat de ses actifs.

Son intégration se fera le 31 octobre 1933.





UN COURRIER LORS DE L'INTÉGRATION

VIII-31



Sens AMFRA

Départ Brésil le 28 Octobre 1933, Arrivé Paris Novembre 1933

Tampon rectangulaire violet AIR FRANCE

Au verso deux tampons ronds de Rio et Paris, français et brésilien.

Lettre dont la traversée de l'atlantique Sud s'est faite sur AVISO.





ARC EN CIEL.

J'ai choisi le nom :

ARC en CIEL.

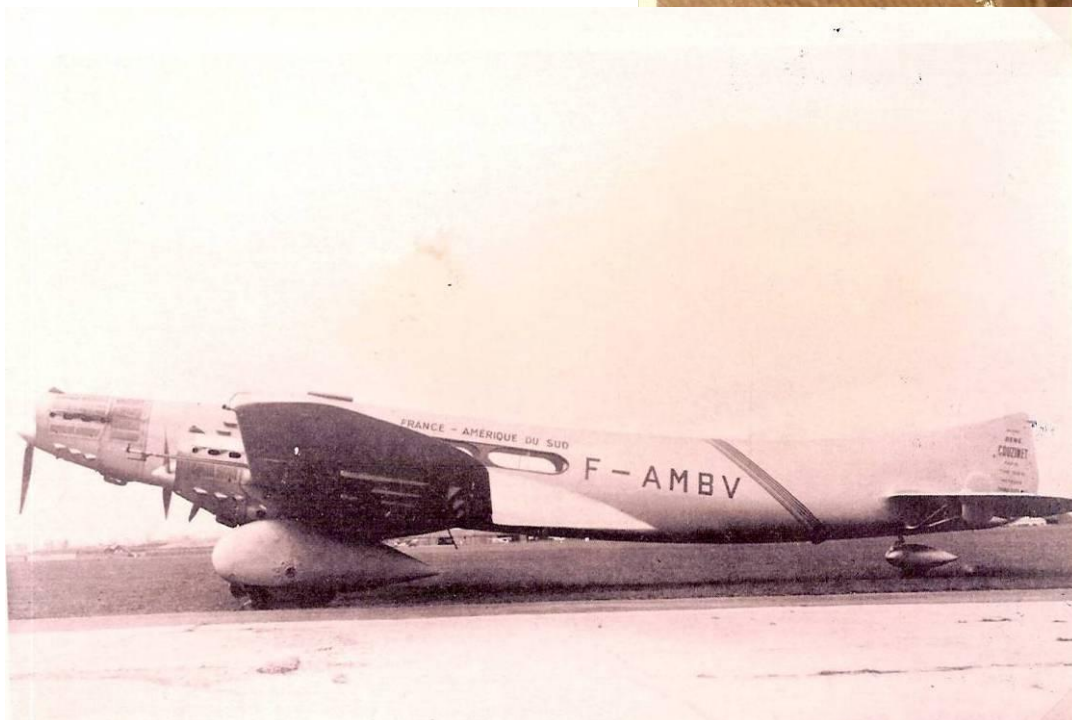
Parce que cela veut dire, le calme après la tempête.

C'est un Avion de paix et le symbole de la solidarité dans toutes les langues.

R. COUZINET.



Avion Transatlantique RENÉ COUZINET en vol



Copie de photo.





L'ARC EN CIEL.

VIII-33



Reproduction



Intérieur de l'Arc en Ciel.

Scan photo : offert par le petit fils de JOUSSE





REPAS FESTIFS ENTRE AMIS.

VIII-34



Scan/photo offert par J.FORNAL.



Scan/photo : offert par le petit fils JOUSSE.





PARIS LE 23 MARS 1933.

MERMOZ accompagné de maître LEGRAND se rendent au palais de justice de la Seine, au procès d'André BOUILLOUX LAFONT inculpé pour usage de faux ainsi que d'autres prévenus dont le journaliste et faussaire Serge LUCCO de son vrai nom Lucien COLIN.

Mermoz est persuadé de la bonne foi du fils de son patron en venant témoigner à la barre :

« André BOUILLOUX LAFONT conserve l'estime de tous ceux à qui, il a donné les moyens moraux et financier de créer et de terminer l'une des plus belles lignes Aériennes du monde. »
et du courrier envoyé à son père, Marcel BOUILLOUX LAFONT : « il n'est pas un homme de bon sens, chez nous à la Ligne [...] ne se soit rendu compte que, en trainant votre fils dans la boue [...] on cherchait à démolir, l'œuvre en frappant l'homme ».

Les avocats LEGRAND et MASSE démêlent les fils de cette affaire pour démontrer que leur client ne pouvait avoir prêté la main à des faux.

Le verdict sera d'un de prison avec sursis.

Il semblerait que la sentence a été décidée en haut lieu, cf. : appel téléphonique d'un correspondant anonyme à J.C LEGRAND et de la protestation de PICHERIE (faussaire) à la fin du verdict : « BOUILLOUX LAFONT est innocent... » tiré du livre de Guillemette de BURE, « *LES SECRETS DE L'AEROPOSTALE*. »





Photo : ILLUSTRATION/KEYSTON.

MER MOZ et son avocat J.C LEGRAND au Palais de justice, 1933.





LE GENERAL WEYGAND

VIII-37

L'affaire de l'Aéropostale, devant les Assises de la seine.



Mr André BOUILLOUX-LAFONT, sur suggestion de PAINLEVE, remet au Général WEYGAND les documents des « Faux » expertisés.

WEYGAND les remet au Colonel LAURENT, chef du service de renseignements sous les ordres du Général GAMELIN qui lui conseille : « de les conserver sans se mêler ».

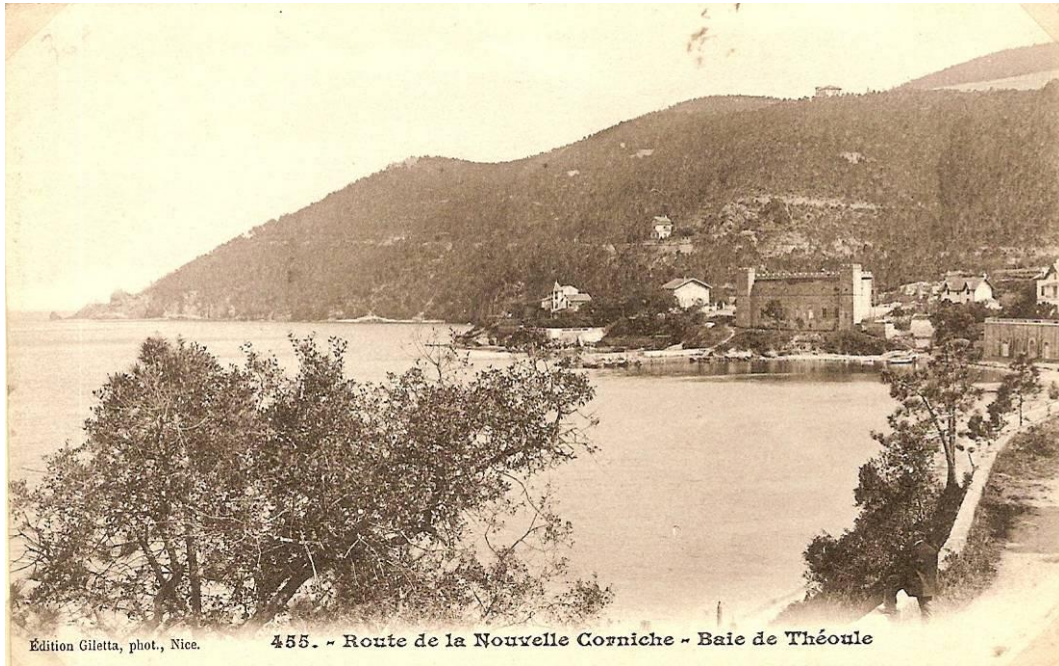
Photo : wide world photos. LE JOURNAL.

Le Général WEYGAND dépose à la barre des témoins. (2^{ème} journée)





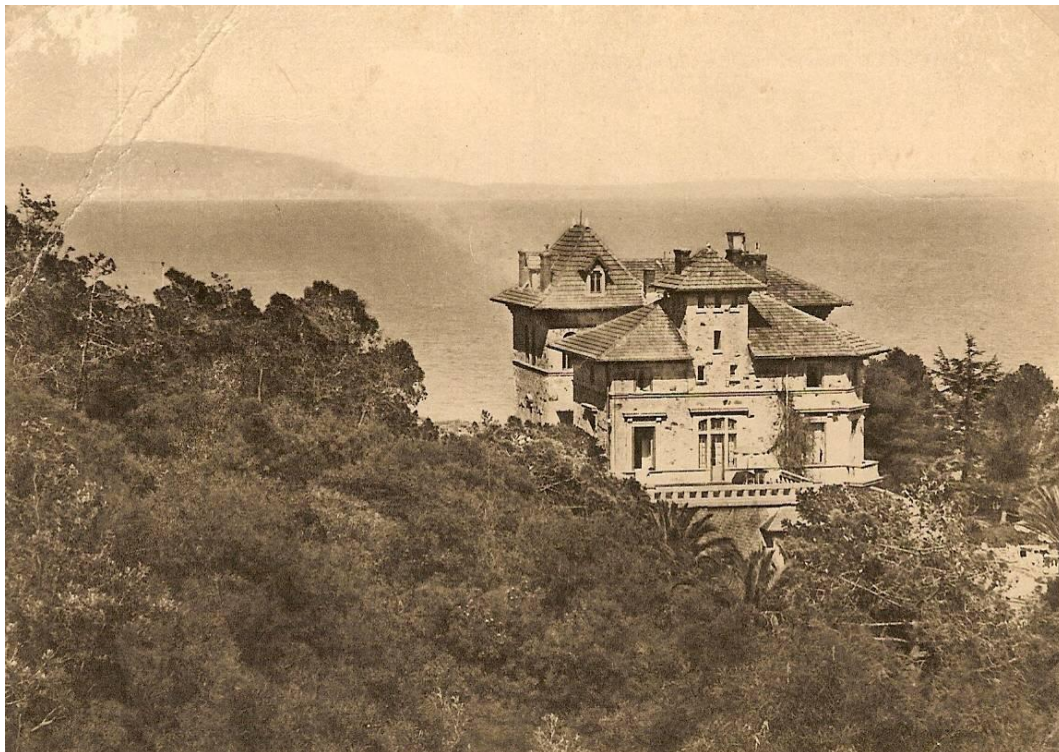
JUILLET 1933.



Édition Giletta, phot., Nice.

455. ~ Route de la Nouvelle Corniche - Baie de Théoule

Mermoz passe ses vacances avec son épouse à Théoule, dans une pension de famille : le château de la Galère.





RESERVISTE...

VIII-39



Le ministre de l'Air, Pierre COT a nommé Jean MERMOZ sous lieutenant, Le 7 juillet 1933.
Il effectue une période de réserve volontaire du 20 novembre au 5 décembre 1933 à Dugny
qui lui permet de se familiariser avec les nouveaux avions et de se réconcilier avec cette institution.





AÉROPORT MILITAIRE ET CIVIL : LE BOURGET-DUGNY 1932



Photo : collection ANDRE J.CHARPENTII





Photo : X

Constructeur : Ateliers d'aviation Louis BREGUET

Type : avion trimoteur, sesquiplan à ailes mécaniques.

Longueur : 14,76 m

Envergure : 20,71 m aile supérieure
12,45 m aile inférieure

Poids total en charge : 6 000 kg

Vitesse de croisière : 230 km/h

Autonomie : 1 600 km en version long courrier
1 000 km en version normale

Plafond : 6 000 m

Moteur : 3 moteurs Gnome et Rhône Titan Major de 350 cv, 7 cylindres en étoile
Refroidis par air.

Commentaire : AIR France commanda 6 appareils de ce type en 1933 pour équiper ses lignes.

PARIS via DAKAR en version normale pour dix passagers

NATAL via RIO de JANEIRO via BUENOS AIRES via MENDOZA

En version long courrier pour quatre passagers.





« LA CROIX SUD À BERRE »



Centre d'Aviation Maritime de Berre l'étang.

A gauche de cette carte, nous avons « La Croix du Sud » attendre le 31/12/33 pour s'envoler de l'étang de Berre vers St Louis du Sénégal puis la traversée aller retour de l'Atlantique Sud en 1934..

Déduction faite par :

le cachet postal de cette carte (6/6/34),

la prise de vue a du être faite en 1933 pour l'éditer en 1934

la revue des moteurs Hispano SUIZA. qui parle de l'hydravion à Berre à ses dates..



(Photo Air France)





Photo : KEYSTONE.

La CROIX du SUD déjauge de l'étang de Berre pour St LOUIS du Sénégal, un vol de 3679,4 km, battant le record de distance d'hydravion en ligne droite détenu par MERMOZ sur Laté 28-3.

L'équipage essentiellement composé de membres de la Marine Nationale :

Commandant de bord, le Capitaine de corvette	BONNOT
Premier pilote, le lieutenant de vaisseau	CLONARD
Second pilote, le premier maître	GAUTHIER
Radio, premier maître	EMONT
Mécanicien d'Hispano Suiza	DURRUTHY

Sans plus attendre, le Latécoère 300 effectue sa première traversée de l'Atlantique Sud en partant de St LOUIS à 15 h 53 et arrive le matin du 4 janvier 1934 à NATAL à 10 h 50, soit 3 418 km en 18 h 50.





CONFÉRENCE AU PETIT PALAIS

VIII-44



Du 16 décembre 1933 au 5 janvier 1934, les grandes conférences de l'aviation ont lieu.
Son récit s'intitule : « au dessus de la cordillère des Andes ».
Pour cette occasion, un livret est édité.





LES GRANDES CONFÉRENCES DE L'AVIATION

AU PETIT PALAIS

SOUVENIRS ET RÉCITS

contés les 14 décembre 1933 et 5 janvier 1934

Meurisse



M. André DEMAISON
*L'Aviation
et l'homme de la rue.*



M. R. de la FREGEOLIERE
*Souvenirs
de quelques pilotes
de guerre.*



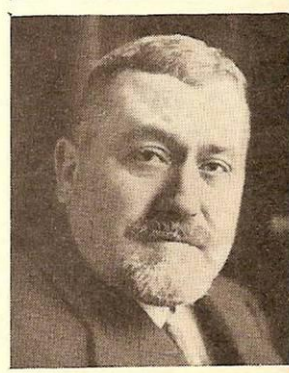
M. Marcel HÆGELEN
Deux souvenirs de chasse.



M. Jean MERMOZ
*Au-dessus de la Cordillère
des Andes.*



M. Georges DÉTRÉ
La Coupe Deutsch.



M. le colonel WATEAU
*Le rôle de l'aviation
de guerre.*

Photos P. Meurisse, Harcourt, Mondial.

ÉDITIONS DU COMITÉ
DES ŒUVRES SOCIALES
DU MINISTÈRE DE L'AIR
26, Boulevard Victor, PARIS

2 fr.





Au-dessus de la Cordillère des Andes

par

M. JEAN MERMOZ

Pilote d'essai et pilote de ligne, Mermoz, après avoir servi au Levant est affecté à la ligne Toulouse-Dakar.

Il subit deux captivités chez les Maures. En 1927 il réussit le vol sans escale Toulouse-Saint-Louis et en 1928 effectue de nombreux vols de reconnaissance en Amérique du Sud.

Après avoir battu le record de distance en circuit fermé il réalise, en 1934, la première traversée commerciale de l'Atlantique Sud.

Mermoz a traversé neuf fois l'Atlantique Sud (une fois sur Hydro-Late 28 et huit fois sur L'Arc-en-Ciel). Il a magnifiquement servi le prestige de l'aviation française à l'étranger.

J'avais été appelé en Amérique du Sud pour faire des reconnaissances de ligne et, principalement, des reconnaissances de passage dans la Cordillère des Andes. La Cordillère des Andes, je voudrais pouvoir la présenter sous son vrai jour, mais elle est si imposante, si grandiose, qu'il me paraît impossible de la dépeindre. On ne peut mieux la comparer qu'à un mur surmonté de tessons de bouteilles. Un mur, j'entends de 5.000 à 6.000 mètres d'altitude, d'où surgissent des pics de 2.000 mètres.

Je partais avec le comte de La Vaulx. J'avais une affection toute filiale pour lui. C'était un magnifique propagandiste de l'aviation française. Il est tombé en Amérique du Nord, pour la grande cause...

Quittant Buenos-Aires, nous gagnons — le comte de La Vaulx nommé mécanicien et moi — le Chili. Je laissais le comte de La Vaulx à Santiago; je poursuivais, avec mon mécanicien, notre reconnaissance à travers la Cordillère des Andes. Avant de forcer le grand passage, j'atterrissais sur un terrain de fortune, à Tampico, ville qui a été dix-sept fois détruite par les tremblements de terre et qui compte 150.000 habitants. On y trouve des mines d'or, mais les habitants meurent de misère sur l'or qu'ils peuvent récolter.





Nous attendons des conditions météorologiques qui permettent de passer la Cordillère des Andes. Il n'y avait pas de service météorologique pour m'éclairer. Un beau matin, je décide le départ avec, je l'avoue, assez d'appréhension, car mon appareil de ligne avait un plafond de 4.200 mètres. Sans doute, j'avais déjà passé sept fois la Cordillère des Andes avec cette machine.

Après une heure de vol, j'arrivais à prendre de l'altitude. Nous voici au-dessus d'un col de 4.100 mètres d'altitude; je m'y suis repris à six fois pour le passer. J'arrive à me traîner au ras du sol et me pose au hasard au bas d'une pente. C'était un point absolument désert de la Cordillère des Andes jamais exploré. Nous avions encore 100 ou 150 kilomètres à faire, et point de vivres. Le mal des montagnes commençait à nous prendre; nos forces nous abandonnaient peu à peu; nous nous traînions, je me retournais vers la machine, dont les ailes s'effaçaient à mesure que nous nous éloignons. Alors, un éclair nous sauva la vie. J'ai pensé que, puisqu'il y avait encore des ailes, nous pouvions essayer de réparer, et, après avoir travaillé toute la nuit, par un froid de -14° la nuit et -20° le jour, nous étions prêts à repartir... Que dis-je, nous le croyions, car il ne fallut pas moins de six heures pour pouvoir « décoller ».

Les tuyauteries éclataient, nous réparions avec de la toile ou de l'émaillite. Nous traînions ensuite, pendant six cents mètres, notre avion pour avoir une aire de départ convenable.

Quand la machine fut montée, j'explorai le terrain. J'avais calculé mon décollage d'avance : environ deux kilomètres de piste barrée de précipices de six mètres de large et de six à douze mètres de profondeur.

Je comptais prendre de la vitesse; je sautais deux précipices, posais mes roues aux endroits repérés; puis un saut dans la vallée. Je n'avais que cette chance-là. Tout autre que moi en aurait fait autant. J'ai gagné mètre par mètre. Encore fallait-il repasser le maudit col où j'étais descendu. Je m'y suis repris plusieurs fois; j'ai fait une demi-heure de vol; j'ai dû revenir en arrière à chaque tentative, et puis... il y a eu la Providence certainement.

De l'autre côté, les courants descendant du Pacifique m'ont pris. Je suis monté à 4.500 mètres, mais les tuyaux n'ont pas tenu. Ils avaient fourni un effort considérable. Je suis arrivé malgré tout au terrain, j'étais sauvé. Le Dieu de la Cordillère devait être furieux : je lui avais échappé!...

*

**

Un jour, j'avais traversé l'Atlantique Sud, et si j'avais eu beaucoup de difficultés à l'aller, j'en avais encore plus pour le retour. Après soixante tentatives de décollage, j'arrachai mon hydravion, et nous partîmes à 7 heures





du soir pour Dakar. Très mauvais temps au départ, tempête d'est, trois heures de navigation de nuit insupportables. Le plafond de ma machine n'était pas très haut. Je ne sais pas pourquoi, j'ai toujours eu des machines qui n'avaient pas de plafond. Nous arrivons au rocher de Saint-Paul. J'aperçois des lumières; immédiatement, je fais un virage, c'était un gros paquebot. Quand on a parcouru 1.100 kilomètres d'eau, et que l'on trouve un paquebot illuminé, avec des passagers sur le pont, c'est un monde que l'on rencontre sur sa route, et on en ressent une impression extraordinaire.

Je trouvais la vie très belle. Il me semblait que nous allions arriver. Il y avait à peine une demi-heure que nous avions quitté le bateau, lorsque je m'aperçus que l'huile passait par toutes les portes. Inutile de faire demi-tour, j'étais à peu près à la moitié de mon parcours. Nous continuons. Le jour arrive; il y avait au moins dix centimètres d'huile dans le fond de ma carlingue; c'était une véritable inondation. Je commence à m'inquiéter sérieusement. Ma pression d'huile tombe à zéro. Quand la pression d'huile tombe à zéro, il reste un quart d'heure de vol. Or, j'étais à 700 kilomètres et j'avais dépassé un bateau. Je fais demi-tour, me dirigeant vers le bateau, mon seul salut. C'était un bateau de cent quinze mètres de long. Peut-être, pensais-je, nos minutes sont-elles comptées, car ces parages sont peuplés de requins qui ne vous manquent pas si l'on a le malheur de tomber à l'eau... J'eus la chance... d'arriver jusqu'au bateau.

La mer était très mauvaise; il était très difficile de mettre des embarcations à l'eau. J'avais bien deux flotteurs, mais c'est peu sur une mer démontée. J'ai amerri presque normalement et nous sommes montés à bord du navire. Si grande que fût notre joie, nous étions pourtant désolés d'abandonner notre machine. Pauvre machine, avec laquelle j'avais volé plus de deux cents heures et battu deux records du monde!





LES GRANDES CONFÉRENCES DE L'AVIATION

FASCICULES DÉJÀ PARUS

- Souvenirs et Récits contés le 28 novembre 1933* par MM. Léon Bathiat, Henri Farman, Sadi-Lecointe, Lucien Bossoutrot, Louis Janoir, Mlle Hélène Boucher..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 30 novembre 1933* par MM. Claude Farrère, Gasnier du Fresne, Codos, Rossi, Léon Riotor, Mme Maryse Bastié..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés les 5 et 12 décembre 1933* par MM. le colonel Bordages, Fernand Lioré, Gustave Lemoine, E. Weissmann, Diamant-Berger, Mlle Adrienne Bolland..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés les 7 et 12 décembre 1933* par MM. le lieutenant-colonel Pinsard, Gilbert Sardier, Louis Paulhan, Jacques Quelleneç..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 12 décembre 1933* par MM. le lieutenant-colonel Chambe, Fonck, Détré..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés les 14 et 19 décembre 1933* par MM. Maurice Bellonte, Durafour, Serre..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 15 décembre 1933* par MM. José Germain, le comte de Lambert, Perrin de Brichambault, Mlle Maryse Hilsz..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 19 décembre 1933* par MM. Marcel Achard, Lucien Bréguet, Mlle Ennemond Diard..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 21 décembre 1933* par MM. J.-J. Tharaud, Jean Assolant, Armand Lotti, René Lefèvre..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 26 décembre 1933* par MM. Jacques Mortane, Edmond Blanc, Eugène Renaux..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 28 décembre 1933* par MM. Pierre Ducas, Béchereau, Gaubert, Davrichewy..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés le 4 janvier 1934* par M. le lieutenant-colonel Thenault, Mme la baronne de Vendevre, MM. Percheron, Etienne Ehmichen..... 1 fascicule.
- Souvenirs et Récits contés les 14 décembre 1933 et 5 janvier 1934* par MM. André Demaison, R. de la Fregeolière, Marcel Haegelen, Mermoz, G. Détré, le colonel Wateau..... 1 fascicule.
- Le Raid France-Amérique* et retour de l'hydravion « Croix-du-Sud », par le commandant Bonnot..... 1 fascicule.
- Albert 1^{er} aviateur*, raconté par l'as des as belges Willy Coppens de Houthulst présenté par l'as des as français René Fonck. 1 fascicule.
- Paris-Tokio-Paris*, par la célèbre aviatrice française Maryse Hilsz. — *Souvenirs de voyage en Afrique*, par Mme la marquise de Noailles..... 1 fascicule.
- Souvenirs de l'as de guerre Arnoux*, vainqueur de la Coupe Deutsch 1934, et de Delmolle, recordman de vitesse sur 100 km. 1 fascicule.
- Rossi et Codos*, sur leur magnifique raid aérien Paris-New-York. 1 fasc.

Envoi franco de chaque fascicule contre 2 fr. 25 en timbres-poste adressés au
Comité des Œuvres Sociales du Ministère de l'Air, 26, bd Victor, Paris-6^e.

Il n'est pas fait d'envoi contre remboursement.

L'Imprimerie Moderne, Montrouge.





LE TERRAIN DE FRANCAZAL.

27/10/1937
 terrain de Francazal
 2000 à 3000 mètres altitude
 le 22 Août 1937 à 15h
 Hort



terrain de Francazal
 2000 à 3000 mètres altitude
 le 22 Août 1937 à 15h
 Hort





LE BOURGET, 15 JANVIER 1934.

VIII-51

L'EMERAUDE tarde à arriver. La météo présage que l'avion n'atterrira pas aujourd'hui.
Pierre COT a commencé le banquet à l'hôtel Continental avec les équipages de la Croisière noire.



MERMOZ et ST EXUPERY retournent sur Paris, avec l'intuition que quelque chose ne va pas.
Devant un restaurant de la place Clichy, un chasseur, leur annonce la tragédie, confirmée par la radio.

CF : livre de B.MARCK « M.NOUGES, le rêve d'orient. »





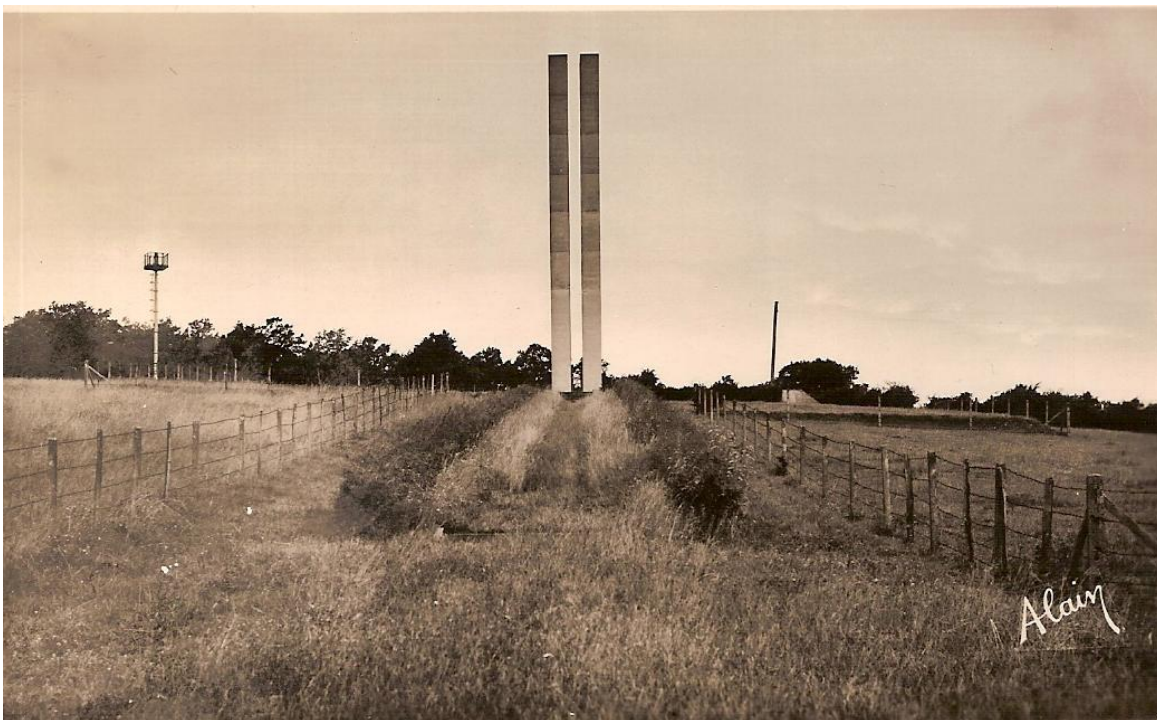
ACCIDENT DANS LES MONTS DU MORVAN



Le 14 janvier 1934, lors du retour d'un voyage d'études PARIS via SAIGON via PARIS, l'équipage fait escale à Lyon.

Malgré le mauvais temps annoncé et les craintes de l'équipage, AIR France donne l'ordre de décoller. L'avion est pris dans une forte tempête de neige et s'écrase dans les monts du Morvan.

Il n'y aura aucun survivant.



Monument commémorant la catastrophe de l'Emeraude, érigé en 1935 à CORBIGNY.





CORBIGNY, LE 14 JANVIER 1934.

« N'attendez plus votre avion, il vient de s'écraser dans le Morvan » par ces mots, le Maire de Corbigny vient d'annoncer la triste nouvelle à Air France.

Une chapelle ardente est dressée dans l'Hôtel de Ville pour recevoir les corps des victimes.

Maurice NOGUES

Directeur Général Adjoint d'Air France

†

Emmanuel CHAUMIE

Directeur de l'Aéronautique Civile

†

Colette CHAUMIE

Son épouse

†

Jean-Jacques LARRIEU

Journaliste et Chargé de mission

par le Ministre de l'Air

†

Maurice BALAZUC

Directeur du Matériel d'Air France

†

Pierre PASQUIER

Gouverneur Général d'Indochine

†

Léon BRUSSEULT

Son Officier d'Ordonnance

†

André LAUNAY

Commandant de bord

†

Camille CRAMPEL

Mécanicien

†

Fernand QUEYREL

Radio

†



Le 19 janvier 1934, obsèques officielles des victimes de l'Emeraude à Corbigny.





OBSÈQUES DE MAURICE NOGUÈS.



Le 25 janvier 1934, de nombreuses personnes assistent aux funérailles à Belle-Isle-en-Terre.

Inhumé au cimetière de Locmaria.

Cette disparition tragique affecte douloureusement MERMOZ, autant sur le plan personnel que sur le plan professionnel.

Quatre pilotes portent le cercueil :

LANATA
MERMOZ
PICHODOU
WINCKLER

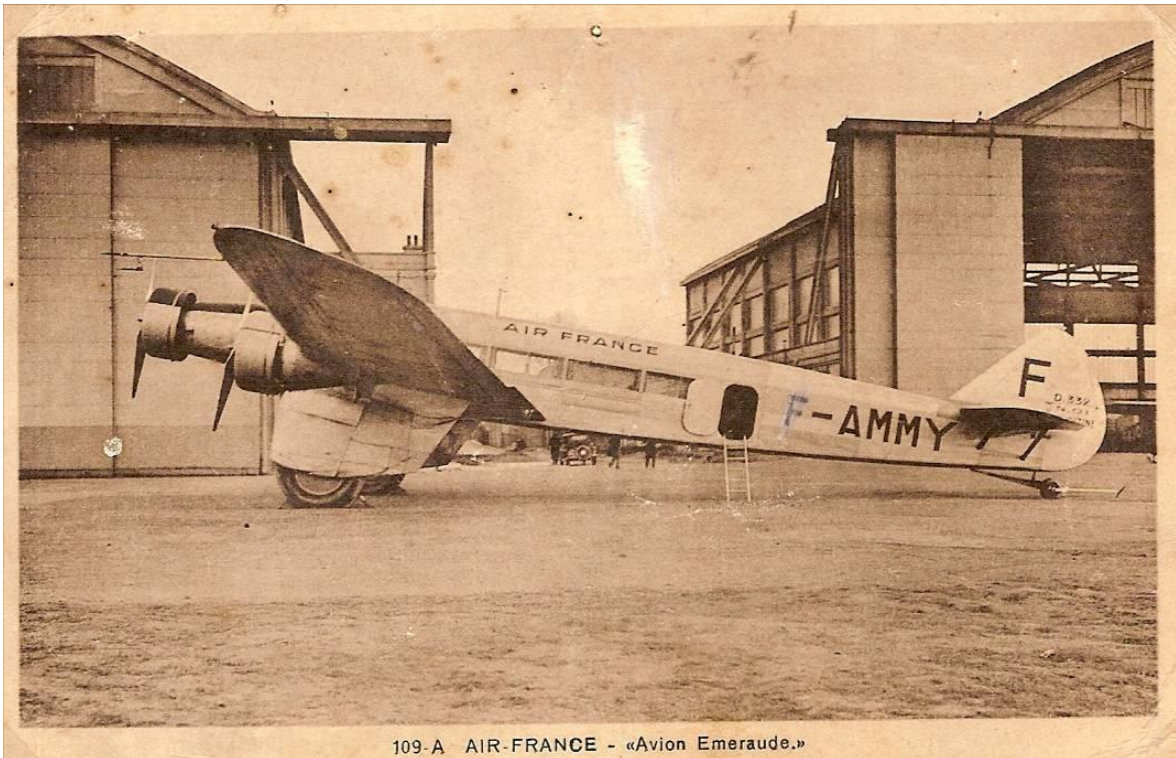
LES OBSÈQUES DE M. NOGUÈS

Le corps de M. Noguès, directeur de l'exploitation de la compagnie Air-France, victime de l'accident de l'*Émeraude*, a été transféré, hier, à Belle-Isle-en-Terre, où il a été inhumé, après une cérémonie à la chapelle de Locmaria, en présence de Mme Noguès, Mme Allègre et divers membres de la compagnie Air-France.

M. Pierre Cot, ministre de l'Air, s'était fait représenter par M. Dekeyser, de son cabinet.

Copie art journal « LE PETIT PARISIEN »
du 26/01/34.





109-A AIR-FRANCE - «Avion Émeraude.»

Constructeur : DEWOITINE.

Type : D332

Longueur : 18,95 m

Envergure : 29 m

Poids total à vide : 5 280 kg

Poids total en charge : 9 356 kg

Vitesse de croisière : 250 km/h

Vitesse maximum : 336 km /h

Autonomie : 4 000 m

Plafond : 6 300 m

Équipage : 3

Passagers : 8

Moteur : 3 Hispano- Wright 9V de 575cv

Hélice bipale Levasseur.

Commentaire : Cet exemplaire connu une fin tragique en janvier 1934.

Suite aux excellents résultats de cet avion et sur les conseils de son chef pilote Jean MERMOZ, AIR France commanda à la S.A.T, trois exemplaires D 333, destinés à la ligne Toulouse via Casablanca via Dakar.





A la fin du mois de février 1934, MERMOZ vient de terminer son stage de Pilotage Sans Visibilité (P.S.V) à l'école Farman de Toussus le Noble.





POOL FRANCO- ALLEMAND

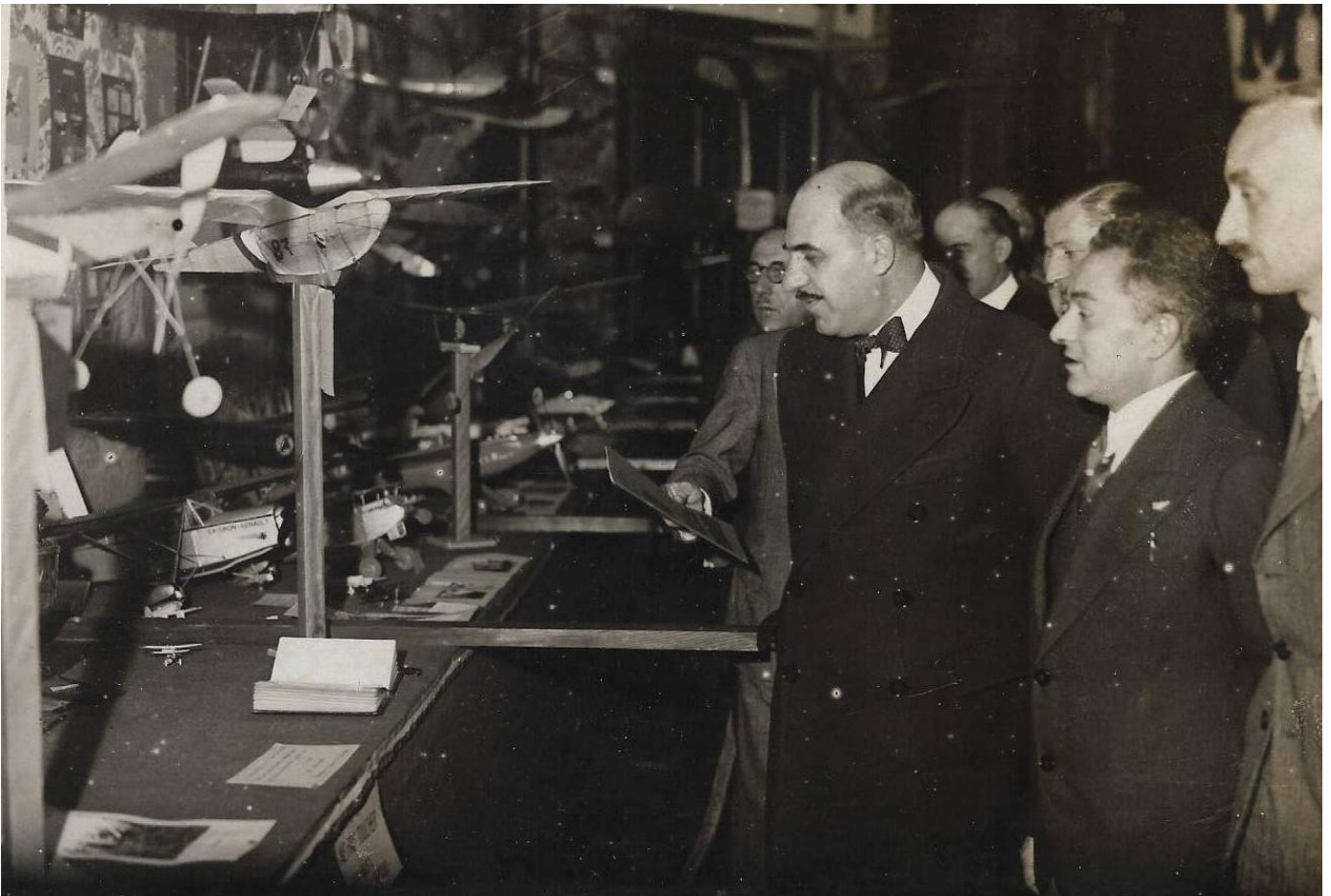
VIII-57

Accord avec la Lufthansa qui pourra exploiter les bases installées en Amérique du Sud, assurer le trafic régulier et le partage des bénéfices alors que la France a le monopole de la poste aérienne.

En janvier 1932, une commission menée par le Dr ECKENER, coté allemand et coté français par Mr LATECOERE. Ils étudient les moyens d'une collaboration sur cette Ligne.

Le Ministre de l'Air COT remplacé par le Général DENAIN qui n'écarte nullement le projet en raison des intérêts en jeux.

Les efforts de MERMOZ et la pression de la presse font que Mr DENAIN rejette cet humiliant projet (février 1934).



Mr DENAIN, Ministre de l'Air à l'Aéroclub de France, en novembre 1935.

Photo : Henri MANUEL

Un pilote allemand d'hydravions catapultés par le Westfalen, demande à MERMOZ ce qu'il pense de ce projet

Il lui est répondu :

« Il y a encore des français qui préfèrent la dignité du risque couru et accepte à la paresse de ne pas agir.

Vous faites un effort, nous tenons à faire le notre, simplement. Nous ne pouvons accepter d'être inférieur à vous. »

Cf livre « MERMOZ, COUZINET ou le rêve fracassé de





VOL TRANSATLANTIQUE N° 4 A DU 28 MAI 1934.

Sens : FRAM 2ème traversée aller

Appareil : Couzinet 70 F-AMBV « Arc en Ciel ».

Equipage :

1° Pilote, chef de bord : MERMOZ.

2° Pilote : DABRY.

Navigateur : DABRY.

Radio : GIMIE

Mécanicien : COLLENOT

Durée : 16 h 10

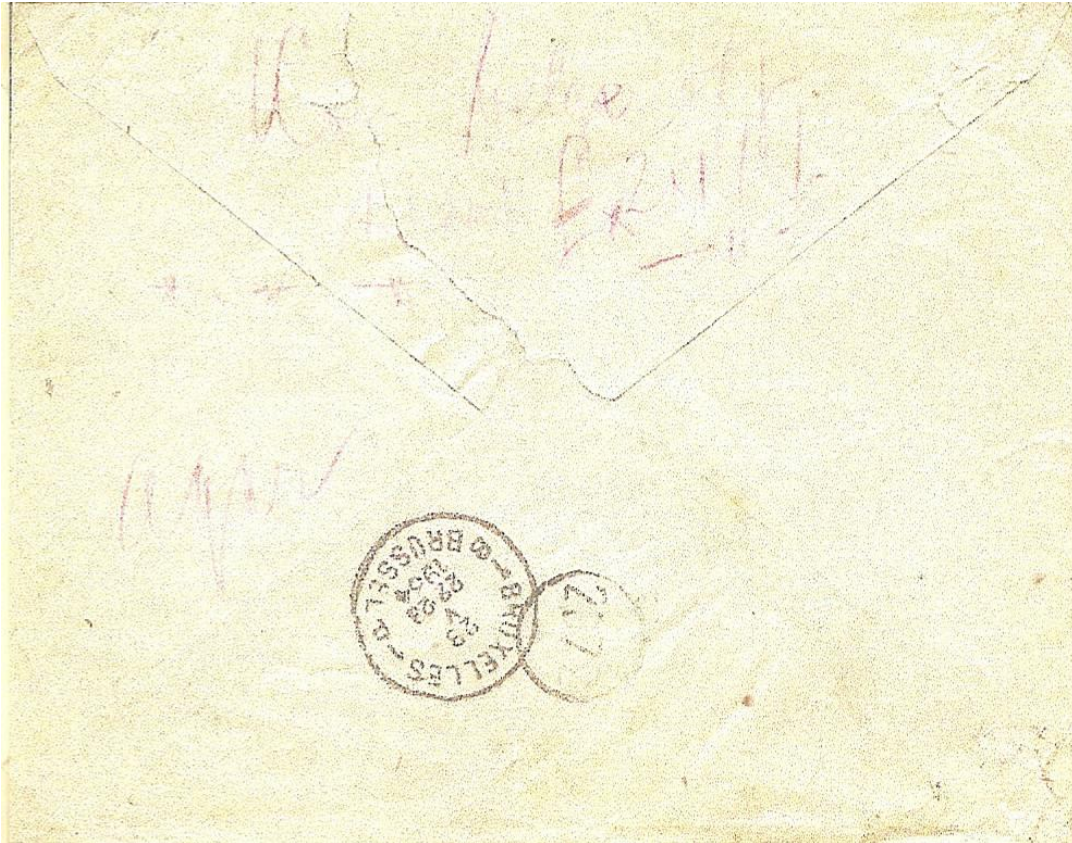
Commentaire : avant ce vol, l'équipage avait effectué un vol d'entraînement sur le trajet aller retour St LOUIS – DAKAR.

A leur arrivé à Natal, ils sont attendu par M. REINE prend en charge le courrier pour Rio de Janeiro.





VERSO PLI VOL N° 4 A



Oblitération départ : 23 mai 1934 de Roelx en BEGIQUE.

Oblitération transit : 23 mai 1934 de Brussel en Belgique.

Oblitération arrivée : aucune

Cachet : rectangulaire de taxe rectifiée..... et étiquette bleu « PAR AVION »





MERMOZ et COUZINET
devant l'ARC en CIEL.



Photo : Archives LATECOERE N°246, Atelier
J.DIEUZAIDE.



Copie de photo.





**ENVOYEZ VOS LETTRES PAR AVION
VOUS GAGNEREZ DU TEMPS
ET FEREZ ŒUVRE UTILE**

**LIGNE
MAROC
SÉNÉGAL**

Départ SAMEDI.
Arrivée JEUDI.

POUR LES TAXES:

Se renseigner
dans les Bureaux de Poste

**LIGNE
MAROC
ALGÉRIE**

Départs: JEUDI et
DIMANCHE

POUR LES TAXES:

Se renseigner
dans les Bureaux de Poste

**LIGNE
FRANCE - MAROC**

Départs tous les jours

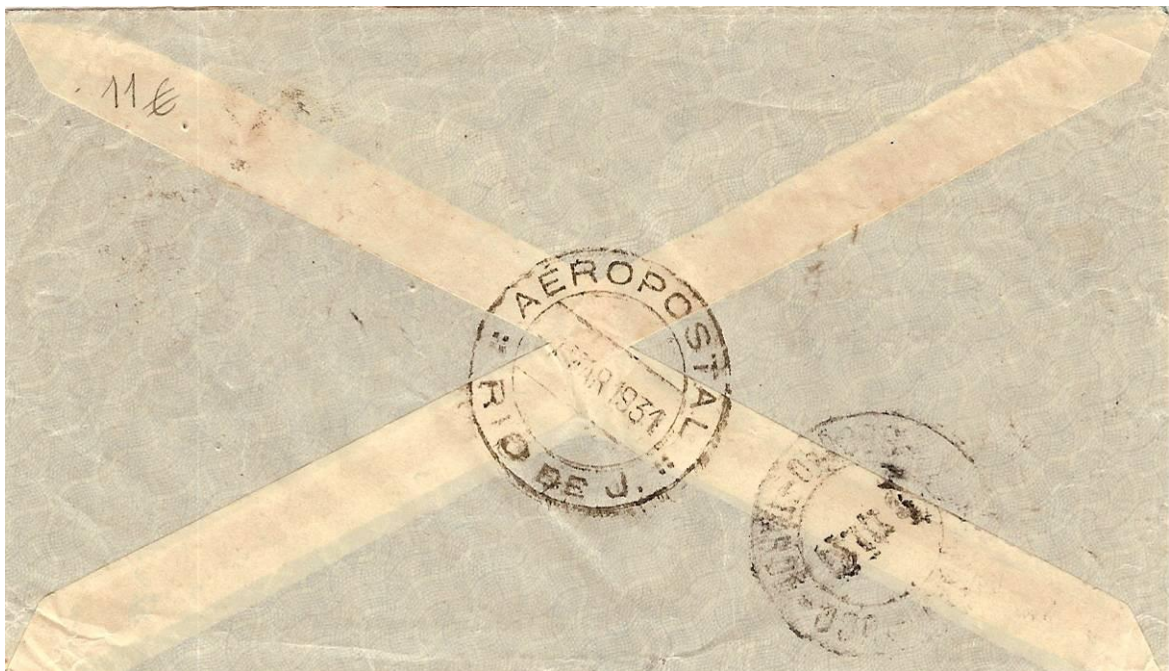
TAXES TOTALES :

Jusqu'à 10 gr.....	1 fr. 50
de 10 gr. à 20 gr.....	2 fr. 00
de 20 gr. à 50 gr.....	2 fr. 75
de 50 gr. à 100 gr.....	4 fr. 00











COMPAGNIE GÉNÉRALE
AÉROPOSTALE

14 FÉVRIER 1934.





SUZY SOLIDOR



Copie de photo d'après le site : *du temps des cerises aux feuilles mortes*.

Chanteuse française, actrice, romancière (1900 – 1983), modèle pour de nombreux peintres, et mannequin chez LANVIN.

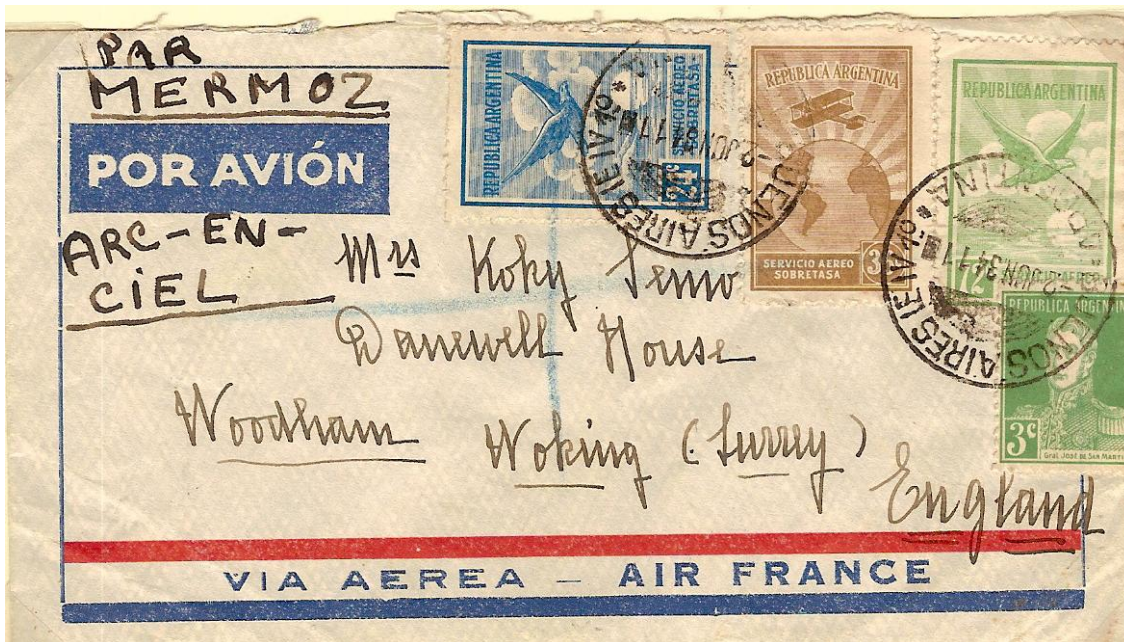
Figure emblématique des années 30 au physique androgyne, aux cheveux blonds et frange carré, à la voix grave, elle a une vie sentimentale agitée.

Suzy SOLIDOR eut plusieurs liaisons dont une avec Jean MERMOZ.





L'ORAGE DU 4 JUIN 1934.



Les pluies diluviennes détrempent la piste d'envol, l'avion s'enlise au décollage et le courrier est embarqué sur un aviso

Equipage : MERMOZ, DABRY, GIMIE, COLLENOT.
Avion COUZINET 70F-AMBV « ARC en CIEL »

Courrier sans mention : NATAL via SAINT LOUIS du SENEGAL.





FERNANDO DE NORONHA.

Ilot situé à 400 km des cotes brésiliennes ou seul un baigne a été édifié.

La Compagnie AIR France y prévoit une nouvelle base de départ pour le trimoteur.

Le 14 juin 1934.

MERMOZ s'envole de Natal avec l'ARC en CIEL, allégé, pour vérifier l'état de la piste.

En la survolant, il constate que c'est un mauvais choix et que ce terrain ne pourra être qu'une base de secours.

L'avion se pose avec difficulté et s'embourbe. Aucun moyen mécanique n'existe sur l'île pour dégager et déplacer l'appareil. Les forçats sont mis à sa disposition ; ils réussissent à emmener l'ARC en CIEL, au point de décollage puis comblent les fondrières.

Après un décollage un peu acrobatique, l'équipage rejoint NATAL.



FERNANDO DE NORONHA, vue du Zeppelin.





VOL INTERROMPU DU 3 JUILLET 1934.

VIII-70



Courrier sans mention : NATAL via DAKAR.

Avion COUZINET 70F-AMBV « ARC en CIEL »

Equipage : MERMOZ, DABRY, GIMIE et COLLENOT.

Après 4 heures 30 minutes de vol dans de mauvaises conditions météorologiques, l'avion fait demi tour

Et le courrier est acheminé par aviso.





3 AOÛT 1934

VIII-71



Photo Agence ROI.

MERMOZ entouré de Mr ALLEGRE à sa gauche et à sa droite R. COUZINET, le Colonel DAVET et le Général DENAIN à sa descente d'avion au Bourget. Le lendemain, il sera fait Commandeur de la légion d'honneur.





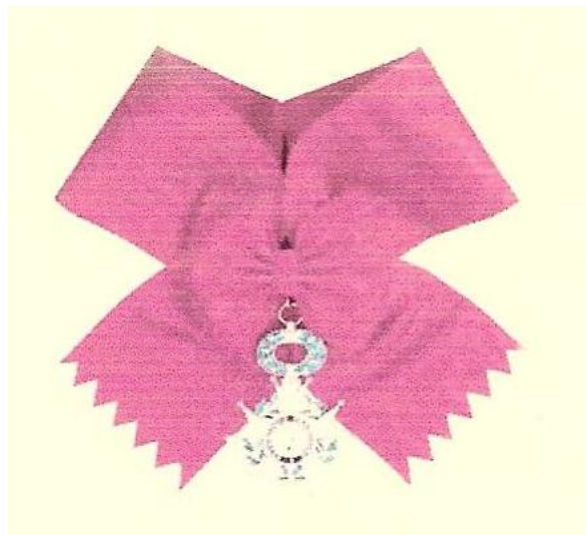
4 AOÛT 1934.

VIII-72



Photo : Collection S.H.A.A

A sa descente d'avion, Il est fait Commandeur de la Légion d'honneur.



Au cours du même mois, MERMOZ recevra le Grand Prix de l'Académie des Sports.





VOL TRANSATLANTIQUE VOL N° 6A DU 3-4 SEPTEMBRE 1934.

Sens : FRance – AMérique

Appareil : ARC en CIEL

Equipage :

1^{ER} Pilote chef de bord MERMOZ

2^{ème} Pilote GUILLAUMET

Navigateur CLAVERE

Radio GIMIE

Mécanicien COLLENOT

Durée : 19 heures 35 minutes

Commentaire : Mr FOA comme passager

Itinéraire Villa Cisneros via Port Praia via Natal.





DOS VOL TRANSATLANTIQUE N°6A



Oblitération Départ : Berlin Allemagne le 30/08/34.

Oblitération Transit : Marseille France le 01/09/34.

Oblitération Arrivée : Rio de Janeiro Copacabana Brésil le 6/09/34.

Cachet : ronds

Enveloppe spéciale allemande avec rectangle bleu foncé « MIT LUFTPOST » par avion.

Inscription manuscrite SCE AIR FRANCE, via Marseille sur le devant et au dos « sur ARC en CIEL, MERMOZ ».





MERMOZ voyage sur le Graf Zeppelin.

L'Allemagne se pose de plus en plus en concurrente de la France dans l'Atlantique Sud.

La Deutsche Luftschiffahrt Ag s'offre le luxe d'inviter Jean MERMOZ à voyager à bord de son dirigeable entre Rio et Recife.

MERMOZ, très « fair play », reconnaît qu'il a fait un vol splendide



FIN CLASSEUR VIII