

La première traversée postale de l'Atlantique Sud par Mermoz, Dabry et Gimié (12 mai 1930)

En 1930, la traversée aérienne de l'Atlantique Sud relevait encore de l'exploit tout comme celle de l'Atlantique Nord. Seuls six équipages l'avaient réussie. En 1922, les Portugais Satadura, Cabral et Gago Couinho, avaient, pour la première fois, franchi l'Atlantique Sud en avion de Lisbonne à Rio de Janeiro, avec escales aux Canaries, à Porto Praïa (Cap Vert), et à l'île Saint Paul. L'exploit ne devait être renouvelé qu'en 1926. Du 22 au 31 janvier, en effet, les Espagnols Franco et Ruiz de Alda, à bord d'un hydravion Dornier-Wal, bimoteur Napier, relièrent l'Espagne à Pernambouc.

En 1927, trois équipages avaient traversé l'Atlantique: en février, De Pinedo, Del Prete et Zchetti, de Bolama à Pernambouc, avec escales à Porto Praïa et Fernando de Noronha. En mars, les Portugais Sarmiento de Beires, Duvalle Portugal, de Castiho et Gouveia, entre Bolama et Natal avec escale à Fernando de Noronha. En octobre Costes et le Brix, de Saint Louis à Natal sans escale en 18 heures sur le Bréguet 19 GR Nungesser-Coli monomoteur Hispano-Suiza 600 CV, lors de leur tour du monde.

Enfin, le 15 décembre: 1929, parti de Séville, l'équipage franco-uruguayen Challe-Larre Borges relie l'Espagne et le Brésil.

Le 3 mars 1928 avait été réalisée la première liaison postale Toulouse - Buenos Aires mais le tronçon Dakar-Natal avait dû être effectué par bateau, car aucun avion capable d'effectuer régulièrement ce trajet n'existait alors.

UNE PRÉPARATION MINUTIEUSE

Les dirigeants de l'Aéropostale ne songèrent donc tout d'abord qu'à une liaison par hydravion sur les 760km séparant Saint-Louis de Porto Praïa. La société de construction Latécoère sortit à cet effet un hydravion Laté 24, mais les essais ne furent pas satisfaisants. Aussi, le ministère de l'air et l'Aéropostale ouvrirent ils à frais communs un concours d'hydravions transatlantiques le 7 avril 1928, pour des appareils à quatre ou cinq moteurs. Le concours fut d'ailleurs annulé et l'Etat passa directement des marchés de prototypes avec Latécoère, Blériot et Lioré et Olivier.

Mais, avant que ces appareils fussent livrés, de longs mois allaient s'écouler. L'Aéropostale décida qu'il fallait tenter un certain nombre de voyages moins pour des transports réguliers de courriers que pour reconnaître les conditions météorologiques de l'Atlantique Sud.

Le 20 janvier 1930, Mermoz quitte l'Amérique du Sud : Toulouse l'appelle pour «vaincre l'Atlantique sud». 1930 est la grande année de l'hydravion. Sur l'étang de Berre, Mermoz en essaie tous les types gros porteurs.

Le 27 mars il passe avec succès le brevet de pilote d'hydravion et gagne aussitôt Saint-Laurent de la Salanque, près de Perpignan, au bord de l'étang du Barcarès. Il prend en mains le nouvel hydravion Laté 28-3 F-AJNQ. Les 11 et 12 avril 1930, Mermoz bat le record du monde de distance et de durée en circuit fermé sur hydravion avec 4308 km parcourus en 30 heures et 25 minutes sur le parcours circulaire Marignane - Cap d'Agde -

Notre Dame de la Ciotat, soit 1000 kilomètres de plus que le trajet Saint-Louis Natal au-dessus de l'Atlantique Sud.

Il baptise son hydravion Comte de La Vaulx en hommage au grand pionnier de l'aéronautique qui vient de trouver la mort comme passager dans un accident d'avion le 18 avril 1930 à Newark (USA).

Henry de La Vaulx (1870 - 1930) avait réalisé plusieurs exploits en ballon comme le record du monde de distance en reliant Paris à Kiev (1985 km) en 1900. Vice-Président de l'Aéro-Club de France, il avait été élu Président de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) en 1924. Ami de Mermoz et Collenot, il avait été leur passager lorsque ceux-ci réussirent la traversée de la Cordillère des Andes par la route du Sud sur le Laté 25-3R n°603.

Le Laté 28, à l'origine un avion terrestre, a été transformé en hydravion en vue des traversées de l'Atlantique sud, à la demande



de Didier Daurat, Directeur d'exploitation de l'Aéropostale. Les roues ont été remplacées par des flotteurs et le moteur de 500 CV par le dernier-né de chez Hispano-Suiza, le 12.LBR de 600 CV, l'un des plus puissants de l'époque. Des réservoirs supplémentaires sont installés dans la cabine à la place des sièges et tout au long de la paroi gauche, faisant passer le poids de l'appareil de 4 200 à 5 500 kg.

Les meilleurs pilotes de la Compagnie Générale Aéropostale vont être mis à contribution pour la réalisation de ce raid historique.

LE TABLEAU DE MARCHE DE LA LIAISON ALLER TOULOUSE - SAINT LOUIS - NATAL - RIO DE JANEIRO - BUENOS AIRES - SANTIAGO DU CHILI

Ce tableau figure à la page 148 de l'ouvrage ligne Mermoz de Gérard Collot et Alain Cornu.

Départ de la gare de Paris-Austerlitz du train postal le samedi 10 mai 1930 à 17h10 (les plis témoins portent l'oblitération de 19h30). Le train arrive à Toulouse le dimanche 11 mai à 4h40.

LATE 28	Décollage de Toulouse-Montaudran à 5h 10 GMT (pilotes Beaugard et Andraut, radio Chaplain). Escales rapides à Barcelone et Alicante. Arrivée à Casablanca à 15h05.
LATE 26	Décollage de Casablanca à 15h 15 GMT (pilote Guerrero, radio Neri). Escales rapides à Agadir, Cap Juby et Villa Cisneros. Atterrissage à Port-Etienne.
LATE 26	Décollage de Port-Etienne (pilote Emier, radio Guyomard). Atterrissage à Saint-Louis du Sénégal le 12 mai à 6h40. Barcelone et Alicante. Arrivée à Casablanca à 15h05.
HYDRAVION LATE 28F-AJNQ	Décollage de Saint-Louis le 12 mai à 10h56 (pilote Mermoz, navigateur Dabry, radio Gimié). Amerrissage à Natal le 13 mai à 9h20.
LATE 25 F-AIRX	Décollage de Natal le 13 mai, à 10h35 (pilote Vanier, radio Lièvre). Escale rapide à Maceio. Escale à Bahia vers 17h. Atterrissage à Caravelas vers 21h 15.
LATE 26 F-AIXT	Décollage de Caravelas vers 21h30 (pilote Vanier, radio Lièvre). Atterrissage à Vitoria vers minuit.
LATE 26 F-AIKY	Décollage de Vitoria peu après minuit (pilote Vanier, radio Chagas). Atterrissage à Rio le 14 mai à 4h10.
LATE 26 F-AILI	Décollage de Rio le 14 mai, à 8h (pilote Reine, radio Macaigne). Escales rapides à Santos et Florianopolis (Brésil). Atterrissage à Pelotas (Brésil).
LATE 26 F-AILI	Décollage de Coloetas le 14 mai (pilote Reine, radio Macaigne). Escale de 10 minutes à Montevideo (Uruguay). Atterrissage à Buenos Aires à 23h25.
LATE 26 F-AILF	Décollage de Buenos Aires le 15 mai à 10h30 (pilote Guillaumet, radio Cruveilhaer). Atterrissage à Mendoza (Argentine).
POTEZ 25 F-AJZD	Décollage de Mendoza (pilote Guillaumet). Atterrissage à Santiago du Chili le 15 mai à 18h30 (correspond à 13h30 en heure locale). Atterrissage à Santiago du Chili le 15 mai à 18h30 (correspond à 13h30 en heure locale)

LA TRAVERSÉE SAINT-LOUIS NATAL ET LE POT AU NOIR



L'hydravion Laté 28-3 F-AJNQ « Comte de La Vaulx » à Saint-Louis du Sénégal avant le départ. Mermoz, Dabry et Gimié sur les flotteurs.



Le départ de Saint-Louis a lieu le 12 mai à 10h56 du matin afin d'arriver à Natal le lendemain à l'aube. Jean Dabry en fera le récit : " Le décollage eut lieu par un très beau temps d'alizé de nord-est face au pont Faidherbe, cependant que, pendant le déjaugage des flotteurs, une troupe de marsouins avait fait la course avec nous.

Après avoir viré sur la ville et survolé l'hydrobase où se trouvaient Didier Daurat avec le personnel, le gouverneur... , le cap fut pris sur le Brésil."

Le vol était suivi par les postes radio de Saint-Louis, Dakar, Porto-Praia (îles du Cap Vert), de l'île brésilienne de Fernando de Noronha et de Natal.

Deux navires sont positionnés sur le parcours, prêts à porter secours aux aviateurs : le Phocée à 1000km au sud-ouest de Dakar et le Bemtivi, à proximité des Rochers Saint-Paul près de l'équateur. Au crépuscule l'avion aborde le front intertropical, le fameux pot au noir qui fait si peur aux marins.

Mermoz écrira dans son livre posthume « Mes vols » : « Tout l'horizon était noir, une sorte de mur gigantesque paraissait barrer notre route. Que faire ? Prendre de l'altitude, il ne fallait pas y songer : nous ne connaissions qu'approximativement l'épaisseur de cette masse nuageuse, 5 000 mètres environ et ne pouvions pas perdre de temps, ni gâcher de l'essence dans une entreprise aléatoire.

Instinctivement, je descendis de 150 mètres à 50 mètres, afin de voir s'il n'y avait pas un petit couloir dans lequel nous pourrions nous faufiler.

À 50 mètres, nous nous trouvions entre deux nuages, aussi noirs et aussi épais l'un que l'autre. Ici et là, vers l'Est, la lumière lunaire se glissait difficilement.



Au milieu de ce cyclone, qui est une sorte de tornade sans vent, il faisait une chaleur étouffante.

Je dus me débarrasser de quelques-uns de mes vêtements pour ne conserver que mon pantalon et ma chemise.

Quand Dabry m'apporta le cap à suivre, je constatai que lui aussi était en tenue légère. Il me cria dans l'oreille: «Quelle chaleur!» Nous n'avons pu éviter des grains d'une violence inouïe, qui dégagèrent une chaleur plus forte encore que celle des bains de vapeur.

Tout à coup, sans que nous ayons pu nous méfier, notre cabine de l'avant à l'arrière, baigna dans l'eau : nous étions inondés. L'eau avait pénétré par le poste de pilotage et les fenêtres de la cabine. Nous vivions dans une atmosphère détestable et parfois suffocante. Nous étions mal à notre aise et la soif nous dévorait. Mais ce n'était pas le moment de s'apitoyer sur notre sort.

Une très légère éclaircie s'étendait vers le nord-ouest. Je changeai de direction sans hésiter, bien qu'ayant la perspective de faire un détour d'au moins 80 kilomètres. Et nous filâmes à moins de 50 mètres au-dessus des flots vers ce couloir libérateur. Lorsque nous sortîmes du «pot-au-noir», trois heures et demie après y être entrés, nous fûmes émerveillés par la splendeur du clair de lune. Cette lueur nous parut divine, et l'immensité, un paradis ».

Il fera lui-même le bilan de ce vol historique qui le fit entrer définitivement dans la légende:

«Le 12 mai, je traverse l'Atlantique sur le Laté 28 à floteurs, monomoteur, de Saint-Louis du Sénégal à Natal, en un peu plus de 19 heures. Nous avons à notre bord 130 kg de courrier, le premier courrier aérien transatlantique. Ce courrier fut distribué à Rio 3 jours après son départ de Paris, à Buenos Aires 6 jours et demi après, à Santiago du Chili le 4ème jour! Un équipage français avait assuré, pour la première fois, la liaison postale entre les deux continents ».

La première traversée aérienne postale de l'Atlantique Sud ayant été réalisée, le courrier alla de Toulouse à Santiago du Chili - 13 400 km - en 108h40 dont 20h40 passées en escales ; 21h15 après avoir quitté Saint-Louis du Sénégal le Laté 28, après avoir décrit une large courbe, amerrit en douceur sur le rio Potengi en prenant soin d'éviter les bateaux de pêche qui s'y trouvaient.

A ce moment trois vedettes de la douane, de la police et du service de santé viennent à la rencontre des aviateurs, non pour leur faire une escorte triomphale mais pour leur réclamer passeports et autorisations de survol. Ils n'ont rien emmené de tout cela mais Mermoz étant déjà une gloire en Amérique du Sud suite à ses exploits dans les Andes, tout s'arrange rapidement.

DES RECEPTIONS PITTORESQUES

Au lieu d'un déjeuner dans un grand restaurant de Natal, c'est un ancien forçat français évadé de Guyane 15 ans auparavant qui leur propose un repas dans sa cabane sur le toit de laquelle il a planté un drapeau tricolore et joue sur son phonographe la Mar seillaise en l'honneur des trois vainqueurs de l'Atlantique sud.

Puis vient le temps des honneurs officiels à Montevideo où ils retrouvent Marcel Bouilloux-Lafont, PDG de l'Aéropostale. Ils sont ensuite reçus par les gouvernements uruguayen, argentin

et brésilien à Montevideo, Buenos Aires et Rio de Janeiro. « Il nous sembla que c'était toute l'aviation française que l'on fêtait, écrira Mermoz, cette aviation qui lutte pour s'imposer dans toute l'Amérique du Sud malgré la concurrence allemande et américaine.»

Le caractère officiel des cérémonies n'empêche pas les anecdotes: une trentaine de personnes dont les trois aviateurs regagnent Montevideo dans la nuit à bord d'une camionnette américaine tirée par 4 bœufs : la charge était trop lourde et la route en triste état.

Ils sont photographiés hilares à leur arrivée à Montevideo-Panda: les héros et leurs amis ne se prennent pas au sérieux...

L'ACCIDENT DU RIO DE LA PLATA ET LA MORT D'ELISÉE NÉGRIN



Mais l'arrivée victorieuse à Natal est assombrie par un drame survenu sur le Rio de la Plata dans la nuit du 9 au 10 mai.

Marcel Bouilloux-Lafont, retenu par des affaires urgentes à Buenos Aires avait demandé à Julien Pranville, Directeur d'exploitation de l'Aéropostale pour l'Amérique du Sud, d'aller accueillir Mermoz et ses compagnons à Natal et, par la même occasion, de transporter le courrier que Mermoz devait convoier lors de son vol retour vers l'Europe.

Le 10 mai à 2 heures du matin le Laté 28-0 n°918 F-AJPD piloté par Négrin, avec à son bord le radio Prunetta, Pranville et deux passagers brésiliens, les lieutenants Siquera Compas et Joao Alberto de Barras, volant trop bas percute les flots. Joao Alberto de Barras, seul rescapé, racontera comment Négrin et Pranville se sacrifièrent en donnant leurs gilets de sauvetage aux deux Brésiliens. •

Négrin et Pranville, dont les corps avaient été retrouvés quelques jours après, sont enterrés au cimetière central de Montevideo le 18 mai en présence de Marcel Bouilloux-Lafont et d'un parterre d'aviateurs, tandis que dans le ciel deux Laté 26, pilotés respectivement par Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry, leur rendent un dernier hommage.

LES LETTRES DU VOL ALLER

Parmi les 130 kilos de courrier transportés par le Laté 28 Comte de la Vaulx se trouvent des plis témoins dont quelques-uns ont été signés par l'équipage.



Pli témoin de Paris pour Buenos Aires avec signatures de Mermoz, Dabry et Gimié.



Lettre de Marseille pour Natal avec signatures de Mermoz, Dabry et Gimié.

Les diverses agences de l'Aéropostale en Europe postent le 9 mai des plis témoins à destination des diverses villes d'Amérique du Sud desservies par cette première liaison (Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago...). On connaît ainsi des plis originaires d'Espagne, de Grande-Bretagne, des Pays Bas, de Belgique, d'Allemagne et d'Italie.



Pli témoin de Madrid pour Rio de Janeiro.



Pli témoin de Gènes pour Santiago du Chili.



Lettre Saint-Louis Rio de Janeiro avec signature de Mermoz.



Particulièrement recherchés sont les plis de la traversée de l'Atlantique Sud elle-même de Saint-Louis à Natal, surtout s'ils comportent les signatures des membres de l'équipage.



UN VOL RETOUR BIEN DIFFICILE



Le 10 juin après 35 échecs et l'impossibilité d'avoir un vent de face, Mermoz se résout à transférer le courrier sur l'avisio Epernay en partance pour Dakar.



Lettre adressée à Léopold Gimié à Natal, réaffranchie en timbres brésiliens pour le vol retour le 8 juin 1930 avec arrivée Saint-Louis le 16 juin 1930. Cas rare de pli ayant effectué le trajet aller- retour de la 1^{re} traversée postale de l'atlantique sud.



Quelques jours après le succès du vol Saint Louis Natal le bureau de la CGA de Buenos Aires fait éditer une carte postale sépia représentant Mermoz, « El as de la Aeropostal ».

Pour le vol retour qui doit parachever le triomphe de celui de l'aller, les agences de la CGA des pays concernés (Argentine Brésil-Chili-Paraguay-Uruguay) font confectionner des griffes spéciales.

L'exemplaire reproduit ici a voyagé sur la 1^{re} tentative de retour Argentine-France et porte la signature autographe de Mermoz apposée peu de temps après le retour de l'aviateur en France. La première traversée Brésil-Afrique jamais entreprise, d'abord envisagée pour le 31 mai, est décidée pour le 8 juin. L'aviateur Ville a amené le courrier de Santiago du Chili, de Buenos Aires, de Montevideo et de Rio de Janeiro pour l'Europe.



Lettre d'Argentine avec signature de Mermoz.

Mermoz a tenu à bénéficier de la pleine lune pour mieux distinguer les nuages du front intertropical (le fameux pot au noir). Mais le Rio Potengi fait une courbe et le vent de trois quarts n'est pas favorable, le flotteur gauche s'engage et l'hydravion amorce un « cheval de bois » que Mermoz a le plus grand mal à contrecarrer. Il multiplie les tentatives de décollage, en vain.





Lettre recommandée d'Argentine avec mention dactylographiée. On note l'erreur "Vol de retour sans étapes" puisque seule la traversée Natal-Dakar se faisait d'une seule traite.



Carte postale du Paraguay avec grand cachet rond utilisé pour oblitérer les timbres.



Enveloppe du Brésil avec repiquage rectangulaire rouge et signature de Mermoz.



Lettre d'Uruguay avec griffe rouge (également connue en violet et en vert). Comme au Paraguay, elle mentionne "Aviador Mermoz"



Enveloppe de Colombie avec affranchissement complémentaire et griffe rouge apposés à Buenos Aires



Lettre témoin du Chili avec griffe violette (existe également en rouge).



Il faut un plan d'eau mieux exposé par rapport aux vents dominants et le lendemain de la première série de tentatives, le 11 juin, Mermoz prend un avion et jette son dévolu sur la lagune Bomfin à 60 kilomètres au nord de Natal.

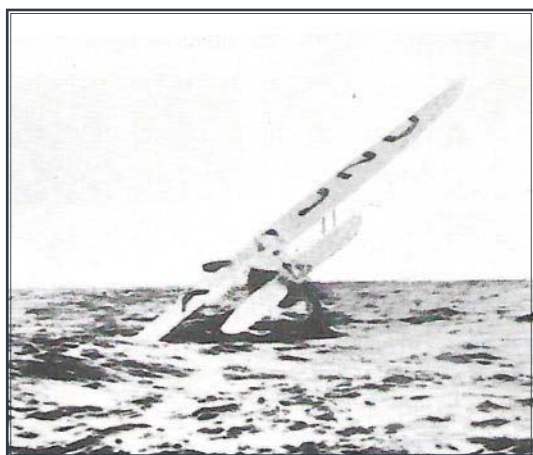
Il est décidé de décoller à la prochaine lune du 6 juillet, mais entretemps Didier Daurat, Directeur de l'exploitation de la CGA ordonne l'arrêt des tentatives et envoie l'ingénieur Larcher qui débarque à Natal le 20 juin pour opérer une révision de l'hydravion et consolider les flotteurs.

Ce travail fait, les tentatives reprennent en vain et la Direction de l'Aéropostale ordonne à l'équipage de rentrer à Toulouse.

Mais le vent sur la lagune est devenu favorable (sud-est) et Mermoz tient à amener en Europe le courrier d'Amérique du sud apporté à Natal par Barbier dans la nuit du 6 au 7 juillet.

Le 8 juillet à sa 53^e tentative Mermoz réussit à décoller puis rencontre le front intertropical : pendant trois heures et demie tout se confond : les nuages, l'horizon et la mer, tandis que des gouttes d'huile viennent s'écraser sur le pare-brise.

Une fois la perturbation passée l'aube montre l'ampleur de la fuite d'huile qui affecte l'hydravion : il va falloir l'abandonner. Heureusement l'avis Phocée avait été prépositionné dans les parages.



Mermoz raconte dans son ouvrage posthume "Mes vols" (pages 72 et 73):

«Le courrier ayant été placé à l'arrière de la cabine, Dabry et Gimié se maintenant au même endroit, je volais le plus lentement possible en me rapprochant de l'océan.

Un creux très profond se forma à 30 mètres devant l'hélice, sèchement je poussai le volant en avant puis le tirai sur le ventre: l'hydravion se plaqua, en cabrée, sur le flanc de la vague.

Gimié ouvrit la porte, une baleinière s'approcha de nous, grâce à la dextérité étonnante des matelots.

Gimié lança un filin, l'hydravion et le bateau de sauvetage se trouvèrent côte à côte. Dans une danse éperdue, nous parvînmes à décharger les sacs de poste. L'un des plus mauvais moments fut ce transbordement de l'hydravion dans la chaloupe du vapeur. Nous avons failli vingt fois tomber à la mer, au milieu des requins que l'avis, immobile à la même place depuis quelques jours, avait rassemblés autour de lui.

J'étais déjà sur l'un des flotteurs quand je m'aperçus que, dans les préoccupations, j'avais oublié de couper le contact. Je bondis dans l'avion pour arrêter le moteur.

Dans le choc très brutal de l'amerrissage, un croisillonage céda et l'extrémité de l'aile gauche baignait dans l'écume.

Pendant que nous tirions notre appareil vers le Phocée, Dabry détachait ce qu'il pouvait de la planchette de bord. Lorsque notre navigateur vint nous trouver, nous étions très près du navire, sur lequel nous ne tardâmes pas à grimper.

Nous avions espéré pouvoir ramener notre hydro, que nous tirions avec un câble d'acier très solide.

Une vague plus puissante que les autres s'y opposa: le Comte-de-La-Vaulx disparut dans les flots.»



Lettre témoin du Chili avec griffe violette (existe également en rouge).

Les plis datés entre le 8 juin et le 7 juillet correspondent à la seconde série de tentatives du 8 juillet. Ils comportent une arrivée à Paris le 16 juillet 1930.





Après leur exploit, Mermoz, Dabry et Gimié à Casablanca, sur le chemin du retour en France



Lettre témoin du Chili avec griffe violette (existe également en rouge).

Après ce raid en attendant d'autres exploits, le nom de Mermoz rejoint ceux des vainqueurs de l'Atlantique, nord ou sud : Lindbergh, Costes, Le Brix, Bellonte...

Bertrand Sinais
de l'Académie de Philatélie

BIBLIOGRAPHIE

- **Icare, numéro double 48/48** – hiver 68 – printemps 69 – 244 pages : Mermoz.
- **Icare, n° 119**, mars 1987, 172 pages : Mermoz tome 1.
- **Icare, n° 123**, janvier 1988, 168 pages : Mermoz tome 2.
- Gérard Collot et Alain Cornu : **Ligne Mermoz, histoire aérophilatélique 1918-1940** 316 pages, Éditions Bertrand Sinais; 1990.
- Mermoz : **Mes vols**, 212 pages, Flammarion, 1937.
- Jacques Mortane : **Jean Mermoz**, 94 pages, Plon, 1937.
- Bernard Bacqué : **Mermoz, ses vols, la vérité**, 191 pages, Éditions Latérales, 1937.
- **Chroniques de l'histoire** : **Jean Mermoz**, 138 pages, Éditions Chroniques, 1997.
- Annette Apaire et Bertrand Sinais : **Mermoz toujours vivant ! La philatélie témoigne**, Timbres magazine, mars 2003, pages 34 à 41.