

Bonjour à tous

Un grand merci à Quentin Peigné pour la communication de ce document historique exceptionnel de l'aéropostale

Un travail vraiment remarquable a été fait pour retracer avec exactitude le parcours de cette lettre, grâce à une recherche historique approfondie faite à partir des seules oblitérations de cette enveloppe

Ainsi le chercheur a pu remonter toute l'histoire de son acheminement grâce aux archives de la poste Chilienne, à celles de la Compagnie Générale Aéropostale, des carnets de vols des pilotes concernés, de la presse locale

Ce qui a permis d'établir avec certitude toutes les escales, jours, heures, altitudes pratiquées, distances franchies, types d'avions employés, immatriculations et numéros de séries de ces derniers, noms des pilotes et problèmes rencontrés.

L'Aéropostale?????

Tout d'abord pourquoi et comment est né ce projet fou à l'époque de transporter le courrier par voie aérienne afin de gagner considérablement en vitesse de distribution de celui-ci en provenance ou à destination des contrées les plus éloignées d'Amérique du sud et de France.

Nous sommes à la fin de 1918

Pour mieux comprendre, il faut se reporter à cette époque: le premier conflit mondial vient tout juste de prendre fin, laissant sur le marché civil de nombreux avions en recherche d'acquéreurs dont personne à cette époque ne sait que faire.

D'autre part de nombreux pilotes ont été formés et beaucoup après la guerre veulent continuer dans ce tout nouveau et prestigieux métier.

Nous devons tout à l'initiative d'un homme, né à Bagnères-de-Bigorre le 25 août 1883

Je vous joins la photocopie originale de son acte de naissance avec la signature de son père

Ce visionnaire est le fils d'un industriel qui possède une scierie dans cette petite ville des Hautes-Pyrénées.

Son nom est devenu un mythe dans l'histoire de l'aviation il s'agit de Georges Charles Pierre Latécoère

Il y a là d'ailleurs une anomalie entre l'ordre des prénoms déclarés à l'état civil et l'ordre dans lequel vous les trouverez usuellement dans tous les articles le concernant.

Ainsi Georges Charles Pierre se transforme en Pierre Georges Latécoère, Charles a disparu, pourquoi nul ne le sait mais c'est ainsi qu'il sera dénommé désormais

Pierre Georges Latécoère fonde donc cette merveilleuse entreprise fin novembre 1918 sous le nom de Compagnie Espagne Maroc, avec l'aide indéfectible du pilote Didier Daurat nommé directeur d'exploitation en 1920, puis en avril 1921, la société Latécoère devient la Compagnie Générale

d'Entreprises Aéronautiques avec la partie constructeur qui devient la Société Industrielle d'Aviation Latécoère, en 1927 elle est vendue à un célèbre et visionnaire banquier : Marcel Bouilloux-Lafont

C'est ce dernier qui donnera le nom de cette très importante société de " Compagnie Générale Aéropostale.

Elle compte en 1930 17000 kilomètres de lignes aériennes, rassemble alors 80 pilotes, 250 mécaniciens, 53 radios, 250 marins, 218 avions, 21 hydravions, et 8 navires.

La France à cette époque est le leader mondial des lignes aériennes et le français règne en maître dans cette nouvelle technologie.

Hélas vous allez voir cela ne va pas durer, notre pays à le don de brader les bijoux de famille aux voisins.

Réussir financièrement dans les affaires, être brillant et reconnu comme tel, est un gros mot, un crime de lèse majesté dans notre pays, c'est bien connu et toujours vrai de nos jours

Marcel Bouilloux-Lafont sera le promoteur, constructeur et aussi le financier des principaux aéroports des grandes capitales d'Amérique du Sud (voir l'excellent livre de sa petite fille Guillemette de Bure " Les Secrets de l'Aéropostale"). Que j'ai eu la joie de connaître avec qui j'ai pu longuement discuter sur ce sujet, encore très brûlant de nos jours qui malheureusement a très mal terminé pour son grand-père comme vous allez le découvrir

Après avoir propulsé la France au premier rang de l'aéronautique mondial: à cette époque nous avions la maîtrise presque absolue des lignes aériennes 17000 kilomètres au total dans le monde.

Marcel Bouilloux-Lafont fut alors attaqué en justice par l'état français en 1931 d'une façon inique pour de sombres raisons, hé oui je dis bien par l'état français lui même. Une cabale politico financière est alors lancée contre lui par ses ennemis, les intérêts de la France furent bafoués sans honte ni vergogne par les responsables de cette honteuse affaire et termina sa vie le 2 février 1944 à Rio de Janeiro complètement ruiné

Après de nombreuses pérégrinations financières, politiques, regroupements divers et autres. La Compagnie Générale Aéropostale participera à la naissance d'Air France en 1933

En un mot tout un pan de l'histoire de l'aviation et de cette magnifique aventure que fut l'Aéropostale sur quelques feuillets A4

Je me suis permis d'apporter quelques précisions sur les différents renseignements cités sur ce document afin d'en faciliter la lecture.

L'oblitération de cette enveloppe est faite à Santiago du Chili, la capitale de ce pays d'Amérique du Sud par la poste Chilienne le mercredi 4 juin 1930 et non du 5 comme il est indiqué (date très lisible sur le timbre du haut à droite)

Le jeudi 5 juin 1930 est en faite la date de prise en charge de cette missive par la Compagnie Générale Aéropostale

Elle est précisée en bas à gauche par le tampon violet (PRIMER SERVICIO ENTERAMENTE AERO AMERICA DEL SUR -EUROPA)

Ce qui se traduit par premier service entièrement aéro Amérique du Sud- Europe

C'est aussi la date du début de son acheminement de Santiago du Chili vers Mendoza en Argentine

Santiago du Chili est situé au pied Ouest de la Cordillère des Andes, côté Océan Pacifique à une altitude de 570 mètres, c'est aussi les tous premiers contreforts du célèbre mont Aconcagua qui culmine à 6962 mètres à 13 kilomètres de la frontière Chili Argentine

La barrière naturelle que forme la Cordillère des Andes à cet endroit est la plus élevée de cette chaîne de montagne Sud américaine, réputée infranchissable

Mendoza est une ville en Argentine située au pied de la Cordillère des Andes côté Est à une altitude de 746 mètres

L'avion est un Potez type 25/55 numéro 1520 immatriculé F-AJDX

Le pilote est le célèbre Henri Guillaumet qui fut le 12 mai 1930 le premier à franchir les Andes à 6000 mètres d'altitude, précisément à cet endroit, à ainsi ouvrir cette ligne aérienne depuis Santiago du Chili

Très peu de temps après notre liaison: le 13 juin 1930 c'est sa 92^{ème} traversée des Andes, il est victime d'un terrible accident avec ce type d'avion

Il s'écrasa victime du mauvais temps sur le côté Argentin des Andes dans la Laguna Diamante, un lac gelé, situé dans la province de Mendoza près de la frontière Chilienne

Il surviva après de terribles souffrances dans l'univers glacial et venteux des Andes à ces altitudes et cette époque de l'année, nous sommes dans l'hémisphère Sud, sous ces latitudes australes en juin c'est l'hiver, il fut retrouvé au bout d'une semaine à bout de forces

A Antoine de Saint- Exupéry qui passa une grande partie de sa jeunesse au Mans 21 rue du Clos Margot, venu le chercher il déclare " *Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait*"

Le célèbre écrivain aviateur lui dédiera son livre une dizaine d'années plus tard " Terre des Hommes " il y relatara la terrible aventure de son ami

Guillaumet ne s'arrêtera pas à cela puisqu'il franchit les Andes 393 fois au total

La distance qui sépare Santiago du Chili de Mendoza en Argentine est de 271 kilomètres

Il franchira cette liaison avec notre lettre plus beaucoup d'autres, en 1 heure 30 minutes obligé de monter à 5200 mètres pour franchir les Andes entre deux sommets

Le vendredi 6 juin 1930 ce sera Mendoza Buenos-Aires avec le même pilote

L'avion est un Latécoère 26-2R le numéro est 657 l'immatriculation F-AJLF

Cette liaison va se décomposer en deux temps

Première liaison Mendoza, Villa Mercedes toujours en Argentine, qui s'effectue en 2 h 15 minutes pour une distance approximative de 326 kilomètres

Villa Mercedes est une ville du centre Ouest de l'Argentine située à une altitude de 512 mètres

Puis après une brève escale c'est Villa Mercedes, Buenos-Aires la capitale de l'Argentine, située sur la côte Est de l'Amérique du sud sur l'aérodrome de Pacheco

La distance entre ces deux villes est d'environ 660 kilomètres

Le pilote est toujours Henri Guillaumet et l'avion un Latécoère 26-2R immatriculé F-AJLF

Le temps de vol 4 heures 35 minutes

Pacheco est une ville industrielle de la banlieue Nord Ouest de Buenos- Aires ou un aérodrome avait été aménagé en 1920

Elle ne fut asphaltée qu'en 1981 et ne mesure alors que 1325 mètres

C'est devenu l'aéroport international de San Fernando (aéroport secondaire historique) la piste ne fait actuellement que 1800 mètres

Le grand aéroport international actuel est Buenos-Aires Ezeiza construit à partir de 1944

Le samedi 7 juin ce sera Buenos-Aires aérodrome de Pacheco départ à 1 heure TU. Arrivée à Rio de Janeiro aérodrome de Campo dos Afonssos au Brésil après de nombreuses escales dont la description va suivre le dimanche 8 juin à 0 heure 20 TU

Campo dos Afonssos est un quartier de la banlieue Ouest de Rio de Janeiro c'est aussi là que fut fondé en 1911 l'aéroport historique de Rio de Janeiro avec un premier aéro-club dont le président d'honneur était Alberto Santos Dumont

C'est devenu de nos jours une importante base aérienne militaire et l'université aérienne du Brésil

La distance entre ces deux capitales est d'environ 1965 kilomètres

Le trajet va se décomposer en 6 escales qui suivent

Première liaison

Changement de pilote et d'avion, c'est Victor Etienne qui prend les commandes accompagnés du radio Jean Macaigne

L'avion est un Latécoère 26-2R, portant le numéro 666 et l'immatriculation F-AILQ

C'est d'abord Buenos-Aires Pacheco départ à 1 heure TU direction Montevideo en Uruguay

La distance qui sépare la capitale Argentine de la capitale Uruguayenne est d'environ 213 kms, mais il faut traverser l'énorme estuaire du Rio de la Plata (littéralement rivière d'argent) formé par la confluence du rio Paraná et du rio Uruguay

La durée du trajet est de 2 heures 05 mais de nuit, arrivée à Montevideo à 3 heures 05 TU toujours le 7 juin 1930

Seconde liaison

Même avion même pilote même radio

Après une brève escale à Montevideo et 5 minutes d'escale seulement pour prendre le courrier c'est le décollage à 3 h 10 pour Rocha toujours en Uruguay;

Rochas est une ville d'Uruguay chef lieu du département du même nom. Elle est située à environ 30 kilomètres de la côte et de l'océan Atlantique au bout de la partie Nord du Rio de la Plata. Le département éponyme uruguayen borde la partie Sud Est du Brésil.

Le vol va durer 3 h 30 dont 3 heures de vol de nuit, dont une grande partie au dessus de l'eau, arrivée à Rochas Uruguay à 6h 40 du matin le 7 juin 1930.

Hélas la météo dans ces régions de l'hémisphère Sud en se rapprochant du tropique du capricorne a ses caprices, la brume matinale qui s'est alors formée empêche tout décollage pendant 2 h 20.

Enfin le ciel devient plus clément, à 9 h c'est le départ de Rochas pour Pelotas au Brésil

Pelotas est une ville brésilienne située dans l'état du Rio Grand du Sud à environ 55 kilomètres de la côte Atlantique et à environ 270 kilomètres de Rochas. Après 3 h 45 de vol sans histoire c'est l'atterrissage à Pelotas il est alors 12 h 45

Troisième liaison

Là pas de changement d'équipage, mais changement d'avion, à cette époque la maintenance des aéronefs était fréquente et rapprochée. C'est le Latécoère 26-2-R n° 668 immatriculé F-AJLS qui prend le relai. C'est alors de nouveau le décollage pour Porto-Alègre toujours au Brésil.

La distance qui sépare Pelotas de Porto-Alègre est approximativement de 260 kilomètres.

Le vol va durer 1h 55 à 14h 50 c'est l'atterrissage à Porto-Alègre.

Porto-Alègre est une très grande ville du sud Brésil, c'est la capitale de l'état de Rio Grand du Sud et actuellement la seconde ville en population de cet immense pays qu'est le Brésil. Le Brésil est 15 fois plus grand que la France métropolitaine. Cette ville est située non loin de la côte Atlantique

Quatrième liaison

A Porto-Alègre l'escale est très brève 5 minutes seulement le temps de changer encore d'avion, mais pas de pilote. Mais aussi pour prendre du courrier ce qui se faisait à chaque étape. Pourquoi ce changement d'appareil après si peu de temps de vol, cela reste un mystère. Peut-être qu'un problème technique avait été détecté ou un problème tout simplement administratif.

Le nouvel avion est toujours un Latécoère mais maintenant c'est un type 28-0 N° 917 immatriculé F-AJOX

A 15h c'est de nouveau l'envol direction Florianópolis toujours au Brésil

Porto-Alègre est distant de Florianópolis d'environ 470 kilomètres. Florianópolis est la capitale de l'état de Santa Catarina, c'est une ville balnéaire célèbre au Brésil. Cette ville est aussi de nos jours renommée pour sa qualité de vie et sa sécurité exemplaire : rare au Brésil.

Après 2h 30 de vol sans encombre c'est l'atterrissage dans cette ville paradisiaque de Florianópolis il est alors 17h 30

Mais pas le temps de profiter de cette magnifique ville qu'est Florianópolis. Encore un changement d'avion c'est alors un Latécoère type 26-2-R N° 654 immatriculé F- AJLB qui prend le relai avec le même pilote

10 minutes d'escale et c'est un nouvel envol il est 17h 40 de Florianópolis direction Santos.

Santos est une ville portuaire très importante de l'état de Sao-Paulo, c'est le port le plus proche de cette mégalopole brésilienne. La distance qui sépare Florianópolis de Santos est de presque 700 kilomètres

Le vol va durer 3 h 55 sans que rien ne soit signalé. Arrivée à Santos il est 21h 35 ce samedi 7 juin 1930.

Une très grande partie du vol s'est fait de nuit car sous ces latitudes proches du tropique du Capricorne, la nuit tombe très tôt, vers 18 h il fait nuit avec très peu de variation horaire en fonction des saisons (mon expérience personnelle peut le certifier)

Toujours pressé, chargement du courrier, changement rapide d'avion , le nouvel appareil est également un Latécoère 26-2- R portant le numéro 659 et immatriculé F-AILH après une escale de 15 minutes c'est de nouveau l'envol en direction de Rio de Janeiro il est 21h 50, samedi 7 juin 1930. La distance qui sépare ces deux grandes villes brésiennes est par avion de 340 kms.

Après 2h 30 de vol de nuit sans problème particulier à signaler c'est l'arrivée, il est 0h 20 sur l'aérodrome Campo dos Afonssos de Rio de Janeiro.

C'est comme je l'ai dit plus haut un petit aérodrome, créé en 1912 qui à cette époque est le siège depuis 1911 de l'aéroclub du Brésil. De nos jours c'est une base militaire qui abrite l'université aérienne militaire brésilienne. Nous sommes le dimanche 8 juin, c'est maintenant le vol Rio de Janeiro Campo Dos Afonssos direction Natal.

Changement de pilote c'est Eloi Ville qui prend alors les commandes toujours sur le même avion. Ce long vol de environ 2100 kilomètres est ponctué de brèves escales techniques et de ramassages du courrier dans des villes intermédiaires, qui sont successivement: Victoria, Caravellas, Bahia, Maceió et Recife.

Pas de temps à perdre l'escale de Rio ne dure que 15 minutes, juste le temps de faire le plein et niveau d'huile ainsi que quelques vérifications d'usage ainsi que l'embarquement du courrier, qui est faut-il le rappeler la mission première de cet exploit aérien.

Il est 0h 35 TU à Rio de Janeiro ce dimanche 8 juin 1930 Eloi Ville met les gaz sur l'aérodrome de Campo Dos Afonssos en direction de l'escale Sud américaine la plus au Nord, avant la traversée de l'océan l'Atlantique Sud . Cette dernière ville brésilienne, avant de quitter le continent Sud américain Est Natal, ville du Nord du Brésil au bord de l'océan. Natal est de nos jours une très grande ville de plus de 800 000 habitants capitale de l'état du Rio Grande do Norte. Elle doit son nom à la date de sa fondation le 25 décembre 1599, jour de Noël, d'où son nom tiré du latin. Faut-il préciser aussi que quoique de climat tropical nous nous rapprochons de l'équateur au fur et à mesure de notre remontée vers le Nord , avec toutes les incidences météorologiques de plus en plus marquées qui peuvent en découler.

Ce trajet le plus long jusqu'alors prend avec les 5 escales intermédiaires comprises 21 heures 25 minutes de vol, puis c'est l'atterrissage final à Natal aéroport de Pernamirim, il est 22 TU heures le dimanche 8 juin 1930.

L'aéroport de Natal Pernamirim est de nos jours l'une des plus importantes bases militaires et une base de lancement de fusées de l'armée brésilienne.

C'est maintenant le moment d'attaquer depuis Natal, la terrible traversée de l'océan Atlantique Sud en direction de Saint-Louis du Sénégal, la ville mythique par excellence de l'aéropostale.

Ce sera l'objet d'un second récit

Michel Chanteloup

Pilote privé honoraire ancien membre des Ailes du Maine

Association française des Pilotes et Techniciens de l'Aéronautique

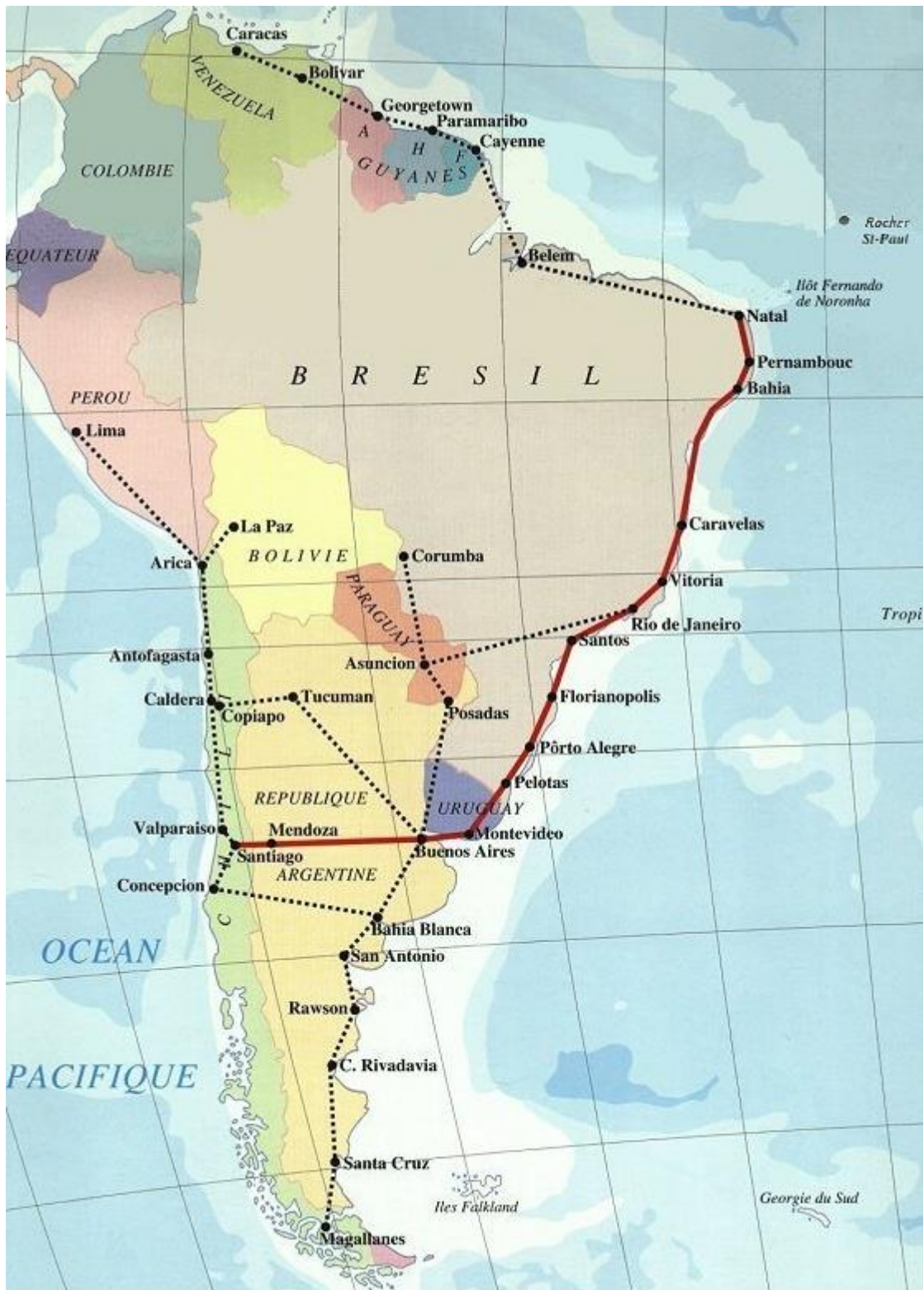
Comité du centenaire Wilbur-Wright

Société d'histoire et d'archéologie du Maine

Société d'agriculture sciences et arts de la Sarthe

Histoire Sciences Arts Culture Patrimoine du Maine Sarthe Mayenne

Membre Associé de l'Académie du Maine



TRACÉ AVEC LES PRINCIPALES ESCALES DE LA LIGNE DE L'AÉROPOSTALE EN AMÉRIQUE DU SUD



ENVELOPPE APPARTENANT A QUENTIN PEIGNÉ

A L'ORIGINE DE CE RÉCIT

13
 Latécoère
 Georges Charles Pierre (Pyrénées)
 A contracté mariage
 à la Mairie de Ribouisse
 le 11 juillet 1921
 avec Granel Lucie épouse Joseph
 Houbert
 Le Greffier,
 Houbert

En mil huit cent quatre vingt trois et le
 vingt sept Aout à dix heures du matin en
 l'Hôtel de la Mairie de Bagnères (Hautes -
 Pyrénées) Devant nous Jean Auried Dominique
 Bourdette Docteur médecin, adjoint au Maire de
 cette Ville, délégué pour remplir les fonctions
 d'Officier public de l'Etat Civil de la dite
 Ville, et comparu Monsieur Gabriel
 Latécoère industriel âgé de Quarante six ans,

domicilié en cette Ville rue de Carbes, lequel nous
 a présenté un enfant du sexe masculin, né le
 vingt cinq Aout courant à deux heures du
 soir dans la maison des déclarant son père
 rue de son déclarant et de Dame Jeanne
 Marie Marguerite Isabelle Dupol, son épouse,
 restée, âgée de trente ans et auquel il a déclaré
 vouloir donner les prénoms de Georges
 Charles Pierre. Les dites déclarations et
 présentation faites en présence de Corneil Paviolle
 employé au télégraphe âgé de Quarante huit
 ans et de Jules Ribottes, orfèvre âgé de trente un
 ans domiciliés à Bagnères, lesquels ont signé
 avec nous et le déclarant le présent acte après
 lecture faite

Latécoère
 J. Ribottes E. Larivière
 et Granel

ACTE DE NAISSANCE DE GEORGES CHARLES PIERRE LATÉCOÈRE
 DIT USUELLEMENT PIERRE GEORGES LATÉCOÈRE
 BAGNÈRES-DE-BIGORRE HAUTES-PYRÉNÉES LE 25 AOUT 1883 DÉCLARÉ EN MAIRIE LE 25



GUILLEMETTE de BURE LA PETITE FILLE DE MARCEL BOUILLOUX-LAFONT MOI MÊME ET ANDRÉ TURCAT LE PILOTE D'ESSAIS DE CONCORDE

Courrier Santiago du Chili – Londres (120^{ème} AMFRA)		5 – 18 juin 1930
Oblitéré départ Santiago jeudi 5 juin – Londres XX		
Griffe violette « PRIMER SERVICIO ENTERAMENTE AERO AMERICA del SUR – EUROPA »		
Jeudi 5 juin : Santiago du Chili – Mendoza 1h30 « Altitude 5200 mètres »		
Potez 25/55 n°1520 F-AJDX – Pilote Henri Guillaumet		
Vendredi 6 juin : - Mendoza - Buenos Aires Pilote Henri Guillaumet		
Mendoza – Villa Mercedes	2h15	Latécoère 26-2R n°657 F-AILF
Villa Mercedes – Buenos Aires Pacheco	4h35	
Buenos Aires Pacheco samedi 7 juin 1h TU – Rio de Janeiro Campo dos Affonsos dimanche 8 juin 0h20 TU		
Pilote Victor Etienne – Radio Jean Macaigne Horaires de B.A à Rio en heure UTC		
Buenos Aires 1h - Montévideo	3h05	2h05 de nuit Latécoère 26-2-R n°666 F-AILQ
Montévideo 3h10 - Rocha	6h40	3h30 dont 3h de nuit Attente de 2h20 à Rocha (brume)
Rocha 9h - Pelotas	12h45	3h45 "
Pelotas 12h55 - Porto Alègre	14h50	1h55 Latécoère 26-2-R n°668 F-AILS
Porto Alègre 15h - Florianopolis	17h30	2h30 Latécoère 28-0 n°917 F-AJOX
Florianopolis 17h40 - Santos	21h35	3h55 Latécoère 26-2-R n°654 F-AILB
Santos 21h50 - Rio	0h20	2h30 Latécoère 26-2-R n°659 F-AILH
Dimanche 8 juin : Rio de Janeiro Campo dos Affonsos 0h35 TU – Natal Pernamirim 22h TU		
Latécoère 26-2R n° – Pilote Eloi Ville Escales à Victoria, Caravellas, Bahia, Maceio et Recife		

RECHERCHES FAITES POUR AFFINER LE PARCOURS DE CETTE LETTRE
IL Y A BIEN ENTENDU UNE SUITE A VENIR DANS UN SECOND RÉCIT

Fédération Aéronautique
Internationale

FRANCE

Nous soussigné, pouvoir sportif
reconnu par la Fédération
Aéronautique Internationale
pour la France, certifions que :

M. Henri Guillaumet

né à Boulogne

le 29 Mai 1902

ayant rempli toutes les conditions
imposées par la F.A.I. a été breveté :

Pilote-Aviateur
à la date du 31 décembre 1921

Commission Sportive

Le Président :

Edmond



Henri Guillaumet

N. du Brevet : 18.595.

BREVET DE PILOTE ET PHOTO D'HENRI GUILLAUMET