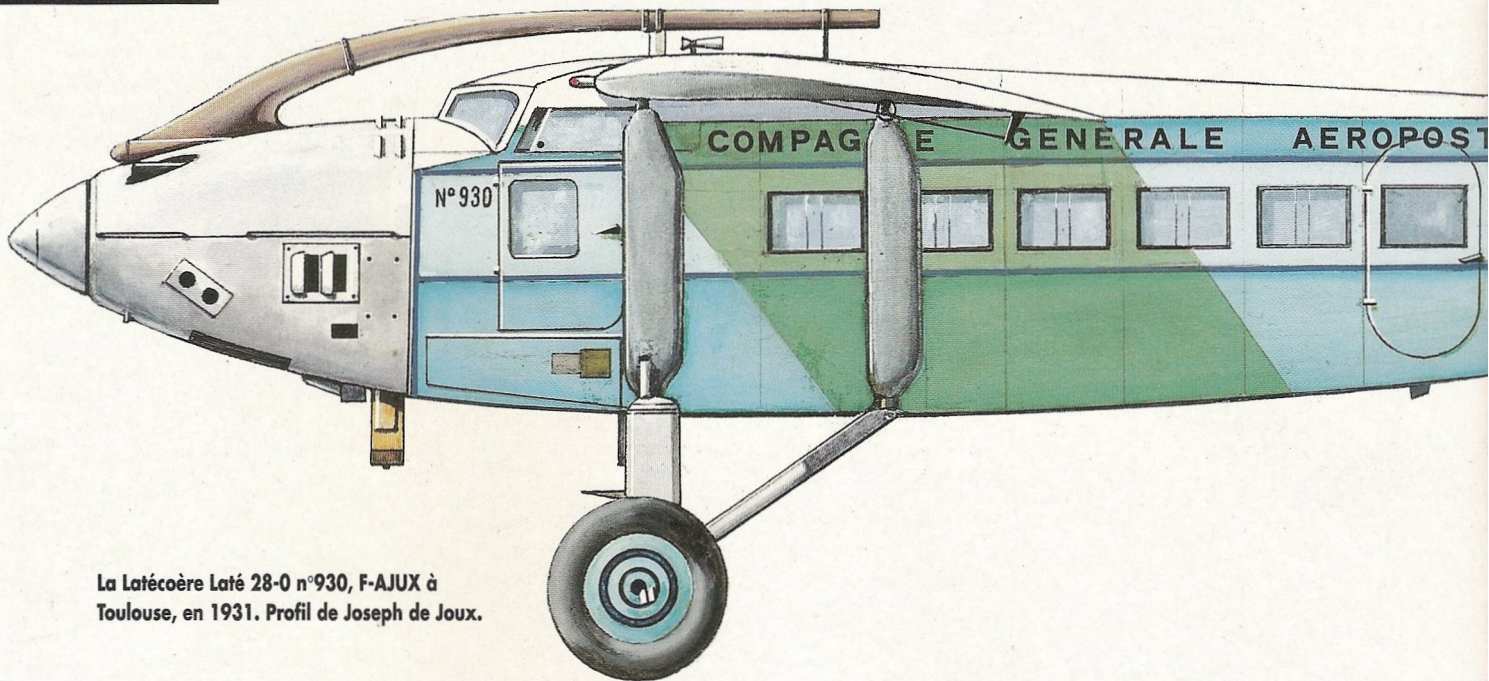
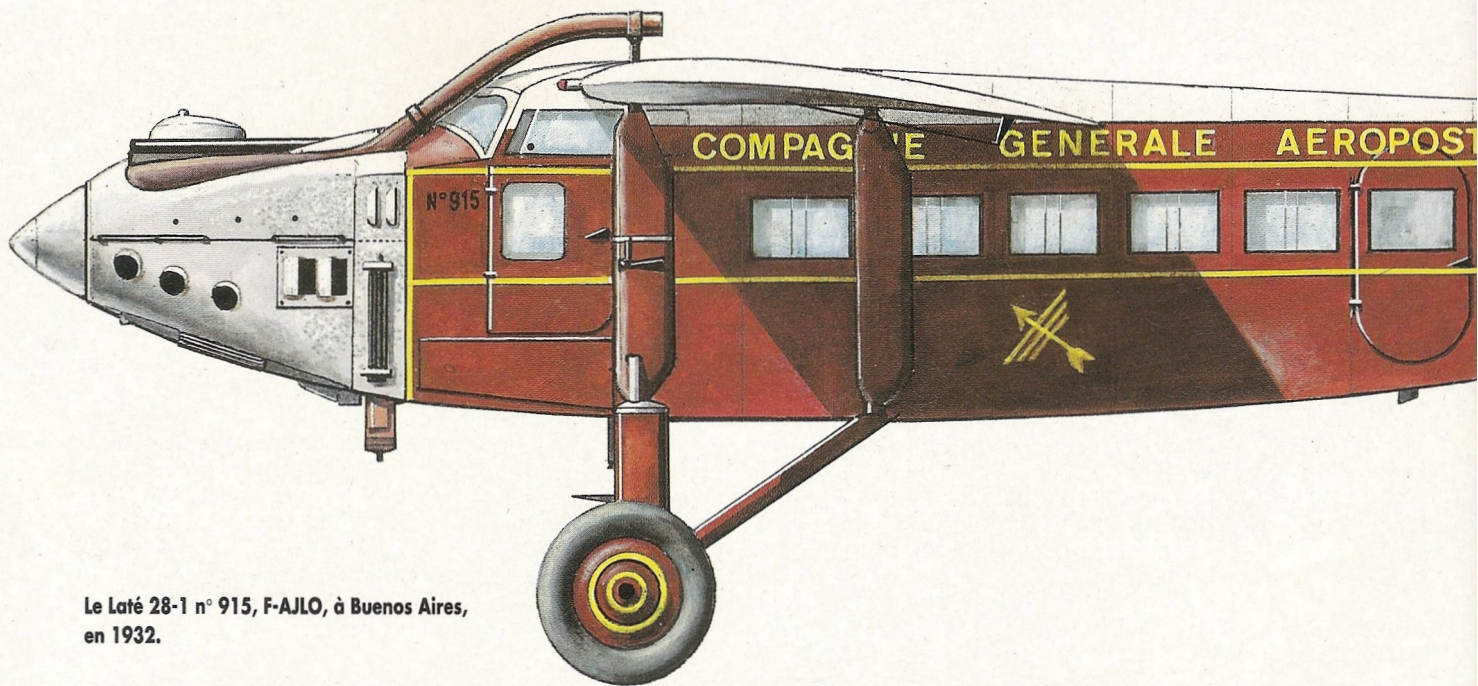


Par
JOSEPH DE JOUX

MONOGRAPHIE



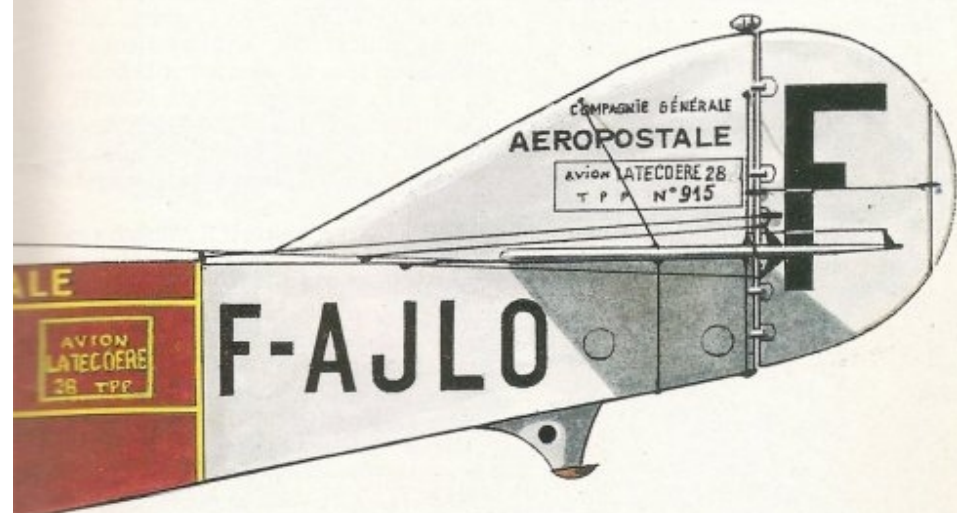
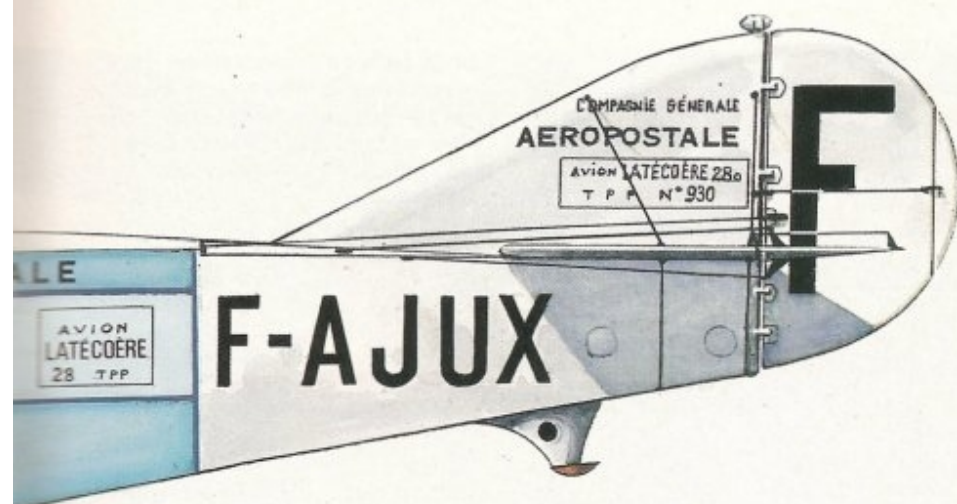
La Latécoère Laté 28-0 n°930, F-AJUX à Toulouse, en 1931. Profil de Joseph de Joux.



Le Laté 28-1 n° 915, F-AJLO, à Buenos Aires, en 1932.

L'AVION BRILLANT D'UNE LÉGENDE

Latécoère Laté



28

Troisième partie. Les Laté 28 sur la ligne France-Maroc.

Le respect de l'horaire était de rigueur, la régularité presque parfaite, la fantaisie sévèrement blâmée et l'exploit permis.

Exploitée depuis 1919 et premier maillon de la chaîne Latécoère, la ligne France-Maroc, d'abord hebdomadaire, assurait cinq voyages par semaine dès 1922. Elle avait été parcourue successivement par des Salmson 2, des Breguet 14, quelques Laté 15 et quelques Farman 70, des Laté 17 dont on attendait beaucoup, puis des Laté 25 en 1928, qui pouvaient emporter jusqu'à cinq passagers. Enfin, après dix ans d'une ascension continue malgré de durs échecs, arrivèrent les Laté 28.

Nous avons relaté dans la première partie de cette étude (*Fana de l'Aviation* n° 286), le premier courrier régulier Toulouse-Casablanca du 10 octobre 1929, effectué en 8 heures 20 par un Latécoère 28, qui inaugurait le service courrier rapide de l'Aéropostale entre la France et le Maroc, et qui devait être ouvert aux passagers le 1^{er} mai 1930, par extension du Certificat de Navigabilité de ces avions.

Le départ de France avait lieu à 6 heures et l'arrivée au Maroc à 16 heures. Dans le sens inverse, le départ était à 4 h 30 et l'arrivée à Toulouse à 14 h 30. Spectaculairement, la durée de 10 heures en moyenne d'un voyage en Laté 28, de Marseille à Casablanca, devenait sept fois moindre que celle du même voyage par bateau, estimée à 72 heures ! Le prix du trajet avoisinait 1 500 francs, tarif pas beaucoup plus élevé que celui du passage en paquebot (1).

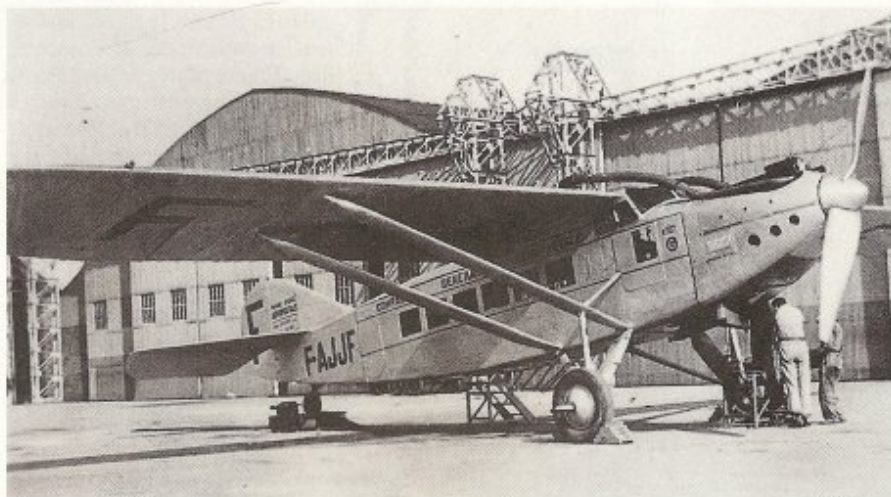
La mise en exploitation des Laté 28 sur la Ligne était exclusivement considérée par la direction de l'Aéropostale comme une affaire de gain de temps, absolument prioritaire.

Elle concerna en premier lieu le transport hebdomadaire du courrier de France vers l'Amérique du Sud (FRAME) et inversement d'Amérique du Sud vers la France (AMFRA) sur le premier tronçon, entre Toulouse-Marseille et Casablanca, à la vitesse maximum. Les départs de France étaient fixés au dimanche, et dépendaient de l'heure d'arrivée, en gare de Toulouse, du train Barcelone-Express venant de Paris, et, au départ de Marseille, de celle du rapide arrivant de Strasbourg. Commençaient alors une course contre la montre implacable.

Les automobiles emportant les sacs aux terrains de Marignane et Montaudran roulaient à tombeau ouvert, et le Laté 28 décollait aussitôt, quel que soit le temps, pour Alicante où le plein d'essence devait se faire dans un temps record, avec une pénalité au premier dépassement. A peine l'avion avait-il touché le sol de Casablanca que son chargement était embarqué dans les coffres d'un Laté 26-6 du Grand Sud, paré pour le vol de nuit, dont le moteur tournait déjà. La mystique du courrier ne tolérait de perdre aucune minute.

Les sacs de poste étaient à Dakar le lundi.

.....
(1) Sit environ 2 800 F d'aujourd'hui.



LES 14 LATÉ 28-0 DE LA LIGNE FRANCE-MAROC

N° de série et immatriculation	Type	CdN N°	Date	Exploitation France-Maroc	Modifié 28-1 en	Long Courrier Casa-Dakar
924	F-AJOZ	28-0	2378	1/5/30	1930	1931
925	F-AJPA	28-0	2379	-/5-30	"	1932
926	F-AJPB	28-0	2398	23/5/30	"	1933
927	F-AJPC	28-0	2399	23/5/30	"	1933
928	F-AJUJ	28-0	2441	9/7/30	"	"
929	F-AJUV	28-0	2442	9/7/30	"	"
930	F-AJUX	28-0	2443	9/7/30	"	1933
931	F-AJUY	28-0	2444	9/7/30	"	1932
932	F-AJUZ	28-0	2445	9/7/30	"	1934
933	F-AJVB	28-0	2446	9/7/30	"	1932
935	F-AJVI	28-0	2478	28/7/30	"	"
936	F-AJVJ	28-0	2479	28/7/30	"	1934
937	F-AJVK	28-0	2484	31/7/30	"	"
938	F-AJYM	28-0	2485	31/7/30	"	1935

La Ford de Ouakam, Klaxon hurlant, les emportait en trombe jusqu'aux quais du port ou l'avis, machines sous pression, les chargeait à son bord et, passant "en avant toute", mettait le cap sur Natal.

20 avions Latécoère 28 formèrent la flotte Aéropostale du tronçon France-Espagne-Maroc à partir de 1930 : six Laté 28-1 et 14 Laté 28-0. Quatre furent transformés, en 1932, en version long-courrier pour le tronçon Casablanca-Dakar, y renforçant des Laté 26-6 ; nous y reviendrons plus loin.

La liste des six Laté 28-1 a déjà figuré à la page 20 du *Fana de l'Aviation* n° 286 (2). Nous donnons dans le tableau ci-dessus les 14 Laté 28-0 qui complétèrent le parc initial de "l'ancien réseau" (3).

(2) Erratum : au tableau de la page 20 du *Fana* 286, ligne Laté 28-0 n° 910 F-AJOU, lire : Amérique du Sud 1930 au lieu de France Espagne Maroc.

(3) "Ancien réseau" terme de l'Aéropostale désignant les lignes et l'infrastructure de France, Espagne, Afrique par opposition au "Nouveau Réseau" englobant celles d'Amérique du Sud et Centrale.

A cette liste du matériel volant de la Ligne France-Afrique vinrent s'ajouter plus tard :

- En 1934 les trois Laté 28-1 n° 941, 942 et 943 dont l'étude suivra.

- Le Laté 28-0 n° 934 F-AJVH au cursus controversé (4) avant 1933, que nous allons tenter de clarifier.

Le "Cas du 934"

Le Laté 28-0 F-AJVH n'entra en service sur le Ligne France-Espagne-Maroc qu'en 1933, après avoir subi, à Toulouse, des transformations successives en Laté 28-3 expérimental (le 5^{ème} 28-3 d'un marché initial portant sur dix unités) et avoir fini au standard 28-1 d'Air France en 1933...

Hydravion "à roulettes" ou 28-3 à moteur Renault, il est vrai qu'on se perd dans les définitions, et qu'on serait tenté de laisser de côté ce mystérieux canard dans la couvée des

(4) Jean Cuny (Docavia n° 34 p. 83). Jean Liron (Docavia n° 9 p. 232). Edition Larivière.

Laté 28. Le peu d'éléments solides dont nous disposons de nos jours n'est malheureusement pas suffisant pour nous permettre de classer cet hydravion expérimental avec certitude. Mais ne nous résignons pas...

En premier lieu, on a la preuve indéniable aujourd'hui, par une photographie prise dans l'atelier de construction de Toulouse, que le 934 fut d'abord un Laté 28-0 standard, rigoureusement semblable à la série des 28-0 n° 928 (F-AJUJ) à 938 (F-AJYM), sortis et certifiés ensemble en juillet 1930. Cette photo montre, cependant, à côté du 934, une paire de flotteurs d'hydravion prêts à être montés. Pourquoi ?

L'examen chronologique des mentions des registres donne les indications suivantes :

- 1931 - **Registre officiel SNAé de la DGAC** : le Laté 28-0 n° 934 moteur Renault 12Jb a reçu le CdN n° 2477 le 28 juillet 1930, et les marques F-AJVH. Pièce de départ indiscutable, en accord avec la photo.

- 1931 - **Registre Véritas n° IX - Situation au 31 décembre 1930** : les Laté 28-0 n° 929 (F-AJUV) à 937 (F-AJVK) y figurent, certifiés en juillet 1930, basés et visités à Toulouse en août, ayant entre 1 et 12 heures de vol. Mais aucune trace du 934, F-AJVH, dont le certificat officiel du Service de la Navigation Aérienne de juillet, n'apparaît pas parce qu'il n'est probablement déjà plus un Laté 28-0.

- 1932 - **Registre Véritas n° X - Situation au 31 décembre 1931** : Première apparition au Véritas du n° 934 F-AJVH. "Laté 28/3, moteur Renault 12Jb, basé à Toulouse". Il y a une contradiction dans l'appellation 28-3 qui, par définition, s'applique aux hydravions munis d'un moteur Hispano 600 ch. Les autres 28-3 sont tous, en outre, basés à Marignane. L'avion a-t-il des flotteurs ? Ceux-ci ne sont pas mentionnés.

- 1935 - **Registre Véritas n° XIII - Situation au 31 décembre 1934** : "F-AJVH n° 934 - Laté 28-1 ex 28-0, propriété d'Air France, basé et visité à Toulouse. 562 heures de vol, baptisé "Maestral". On ne peut que faire des suppositions sur la période durant laquelle, le 934 fut hydravion 28-3. Jusqu'à preuve du contraire, on ne possède pas de photographie du 934 avec des flotteurs en place ; et le registre Véritas n'en fait pas état, contrairement à ce qui est inscrit au paragraphe de chacun des quatre autres Laté 28-3 répertoriés "flotteurs".

On a connaissance aussi "d'un" Laté 28-3 expérimental version "à roulettes" (Laté 28-3-1), remotorisé avec un Gnome & Rhône 14 Kbr de 700 ch pour devenir l'hydravion à passagers 28-4-1.

Tout cela reste sans suite, car, d'une part, les services officiels étaient hostiles à l'utilisation d'un hydravion monomoteur, et, d'autre part, l'exécution des contrats se trouva arrêtée par le dépôt de bilan de l'Aéropostale.

En toute logique, on peut alors supposer, en l'absence d'autres indications, témoignages ou débuts de preuves, que ces expériences de Laté 28-3 spécial furent menées à



Page précédente : Le Laté 28-1 n° 907, F-AJF, à Toulouse, vers 1932, premier à avoir le pare-brise en pointe. Noter la modification des ouies du capot et la roulette de queue (Coll. Delmas).
En haut à gauche : le Laté 28-1 n° 930 "Long-Courrier" Smara de la ligne Dakar-Koolak, à Dakar-Ouakam en 1937.
En haut à droite : détail du Laté 28-0 n° 934 F-AJVH, en construction à Toulouse, en 1930. On aperçoit, au fond, deux flotteurs d'hydravion Laté 28-3. (Coll. Delmas).
Ci-dessus : le Laté 28-1 n° 927 F-AJPC aux couleurs de la LANA, en Algérie, novembre 1935 (Photo Jarrige).
Ci-contre : Le Laté 28/1, F-AJIX, à Toulouse en 1930. L'avion a été repeint en deux tons de vert (Voir notre numéro 286, page 18).



Toulouse sur la cellule n° 934, en atelier seulement, et qu'en 1933, à la reprise de la flotte par Air France, cet avion récupéra son CdN de 28-0 pour être très vite mis au standard 28-1 et baptisé *Maestral* (5).

Un défi quotidien

Les vols dits "de routine" n'existaient pas sur la Ligne Aéropostale. Chaque envol s'ouvrait sur une aventure, mais la confiance était à bord. Celle de centaines d'usagers de la Poste Aérienne dont les lettres étaient embarquées dans la soute, celle de l'équipage pour son nouveau matériel, et celle des passagers pour les deux, équipage et avion confondus.

Le respect de l'horaire était de rigueur, la régularité presque parfaite, la fantaisie sévèrement blâmée et l'exploit permis.

Il arriva, pourtant, des coups durs aux Laté 28, par les caprices de la météo comme ceux de la mécanique, aussi parfaite fut-elle, en plusieurs circonstances - incidents de route plus ou moins sérieux, mais aussi accidents dramatiques que nous devons rappeler.

Le premier se situa le dimanche 19 janvier 1930.

Emportant le courrier d'Amérique, le pilote Henri Delaunay et le mécanicien Gabriel s'étaient envolés de Toulouse de bonne heure, à bord du Laté 28-1 n° 908, F-AJMM, pour rejoindre Alicante et Casablanca dans l'après-midi. C'était le troisième FRAME de l'année. Soudain, en vue de Barcelone, le moteur totalement grippé cassa.

Delaunay se retrouvait en vol plané au-dessus de la métropole catalane et, trop loin du terrain du Prat, n'avait pas d'autre issue que de tenter un atterrissage acrobatique sur un quai du port ! L'avion qui avait réussi à poser ses roues, fut violemment freiné par un gros tas de charbon qui l'empêcha, fort heureusement, de tomber à l'eau. Il y avait des dégâts mais l'équipage était indemne et le courrier aussi. Le courrier d'abord. On le transporta

.....
(5) *Maestral* : nom provençal du Mistral - peu usité - (Larousse)

aussitôt en voiture au terrain du Prat de Llobregat où l'avion de dépannage, le Laté 25-3R n° 609, F-AIEJ, le chargea et, aux mains du pilote Roidot, avec Gabrol qui poursuivait son voyage mouvementé, s'envola aussitôt pour Casablanca.

Ce courrier jouait de malchance. Sans doute en difficulté, et surpris par la nuit d'hiver, le Laté 25 tentant d'atterrir sur la plage de Mehdiya à l'embouchure de l'Oued Sebou, près de Port Lyautey (6), planta ses roues dans le sol meuble et capota. L'équipage était indemne, l'avion irrécupérable ; le courrier sacré, encore une fois sauvé, fut transporté de toute urgence à Casablanca. Preuve, s'il n'en eut qu'une, de "*L'esprit de la Ligne*", ce troisième FRAME n'avait que huit heures de retard sur son horaire quand il s'envola pour Dakar !

Le Laté 28 F-AJMM quant à lui, qui gisait sur son tas de charbon, endommagé à 70 %. Il fut réparé, et reprit du service sur le même parcours.

L'Espagne, à nouveau, devait marquer son destin. Le 16 mars 1932, piloté par Antoine, radio Touchais, avec six passagers à bord, il assurait le courrier Casablanca-Toulouse quand il fut pris dans une violente tempête, au large de Motril, et tomba en mer, près de la plage de Castillo de Cachun. Il n'y eut, par miracle, aucune victime mais l'avion, cette fois, était détruit. Le courrier, trempé, assez détérioré, fut néanmoins récupéré en presque totalité et parvint à ses destinataires à partir du 19 mars avec, pour chacun, une mention explicative du retard.

Le 12 octobre 1930, un accident beaucoup plus grave endeuilla la Ligne du Maroc. Parti de Rabat pour Tanger (250 km), le Laté 28-0 n° 928, F-AJUJ, suivait la côte. Quand, à mi-trajet de ce court voyage, il fut pris dans l'épais brouillard blanc des stratus bas, habituels au lever du jour, collés au plages de la côte Atlantique, de Port Etienne à Tanger. A 6 h 30 l'avion aveugle, qui n'avait pas trois mois d'existence, percuta une colline près du poste militaire espagnol de Khenis-du-Sahel,

.....
(6) Aujourd'hui Kenitra (Maroc).

entre Larache et Asilah, et fut détruit. Le pilote, Germain Villetard de Laguerie, 33 ans, 2 000 heures de vol, et ses trois passagers périrent instantanément (7). Seul, le courrier fut sauvé.

Le 9 novembre 1931, un autre Laté 28-0, le n° 936, F-AJVJ, aux mains du pilote Lucien Maré, suivait la côte entre Agadir et Cap Juby, avec le courrier France Amérique du Sud, quand il rencontra ces mêmes bancs de brume marine, tenaces, et fut contraint d'atterrir en zone dissidente, sur la plage d'Haroua. De l'avion endommagé à 20 % sortirent ses deux occupants dont Maré, fortement contusionnés.

En 1932, sur la ligne de l'ancien réseau, en plus de la perte du Laté 28 F-AJMM déjà relatée, un accident se produisit le 5 avril avec le Laté 28-1 n° 909, F-AJLL, transportant le courrier de Casablanca du mardi (CAMAR). L'avion, piloté par le chevronné Lionel de Marnier, manqua son décollage à Barcelone. Le pilote, le radio Joffre et six passagers en sortirent indemnes, mais l'avion subit de sérieux dégâts.

L'accident de Laté 28 le plus terrible, sur la ligne France Afrique, a été parfaitement relaté par Raymond Danel dans son livre "*L'Aéropostale*" et nous ne pouvons faire mieux pour en parler que de citer intégralement son texte "*Le coup le plus cruel qui frappa la compagnie depuis ses tout débuts se produisit le 9 mai 1933. Il coûta la vie aux six occupants du Laté 28-1 n° 904 F-AJIX : les pilotes Jacques Emler et René Riguelle, ce dernier chef de section à Dakar rentrant en France pour un congé, le radio Alfred Guyomar, M Ernest Valette, le docteur Supervie et sa femme née Elsita Attenheim. En provenance de Casablanca, l'avion avait redécollé de Barcelone pour Toulouse à 14 h 03. Il s'écrasa vers 14 h 30 dans la Sierra de Montceny, près du village de Viladrau, et s'embrasa par suite de l'éclatement du réservoir d'essence. L'enquête officielle réfuta la thèse d'un incendie en vol suivi d'une explosion et de l'arrachement d'une aile.*"

Cette note officielle résumant les résultats de l'enquête sur cet accident a été publiée en 1934 par Paul Perrin député de Paris, dans son rapport de mission en Afrique (8). Nous en donnons la transcription :

"*Elmer, pilote, Guyomar, radio, constituaient l'équipage. La mort les surprit ensemble, dans un ravin pyrénéen où ils allaient s'écraser.*"

"*L'examen des débris, leur position, permit de reconstituer ainsi le drame : le pilote, entré dans une formation orageuse, surpris, sans visibilité extérieure, par de violents remous, est revenu à la lumière en glissade au-dessus d'un cirque de montagnes élevées. Pour éviter la rencontre brutale, il lutta magnifiquement, faisant par deux fois des*

.....
(7) M Benezech et les époux américains Dix-Ternille (Raymond Danel).

(8) Paul Perrin "*Vols sur l'Afrique*" Maison coopérative du livre 1934.





Page précédente
et ci-contre :
le plein d'essence du Laté
28-0 n° 935 F-AJVI, au
Maroc, vers 1932. Noter la
nourrice
supplémentaire sur le nez
du moteur Renault, et le
tube d'échappement court
débouchant sur le toit du
poste de pilotage (Coll.
Vital Ferry).

Ci-dessus : le Laté 28-1
"Long-Courrier", F-AJPA, de
la ligne Casablanca-Dakar
de l'Aéropostale, accidenté
dans le désert, train cassé,
avant 1933. Noter ses
entrées d'air agrandies. Il
ne s'agit pas de l'accident
survenu le 26 février 1934
au cap Bajador (Coll. Baïle).



manœuvres hardies qui évitèrent le choc. Malheureusement, à la deuxième, à mi-distance entre les sommets et le fond de la vallée, l'appareil passa sur le dos ; il s'ensuivit le flambage des mâts et la rupture des ailes ; le fuselage s'effondra dans le ravin, plein moteur et le contact brutal avec le sol amena l'incendie".

Faut-il conclure de cet accident que le Latécoère 28, monoplane haubanné, était plus fragile qu'il ne paraissait ? Certainement pas. Cet avion était fiable et robuste, et tous ses anciens pilotes que nous avons pu rencontrer, ont été unanimes à souligner ses qualités manœuvrières et ses performances. Notre ami regretté, Jean Cuny, a donné très nettement son avis sur la fin du F-AJIX dans son dernier ouvrage sur les Latécoère, le Docavia n° 33 (9) : "Lorsqu'un Latécoère 28

se brisa en vol, ce fut en montagne et par très mauvais temps, l'enquête démontrant en outre que c'était au cours d'une manoeuvre désespérée pour éviter une paroi rocheuse que le pilote avait infligé à la structure de son avion un facteur de charge beaucoup trop élevé". Il n'y a rien à ajouter.

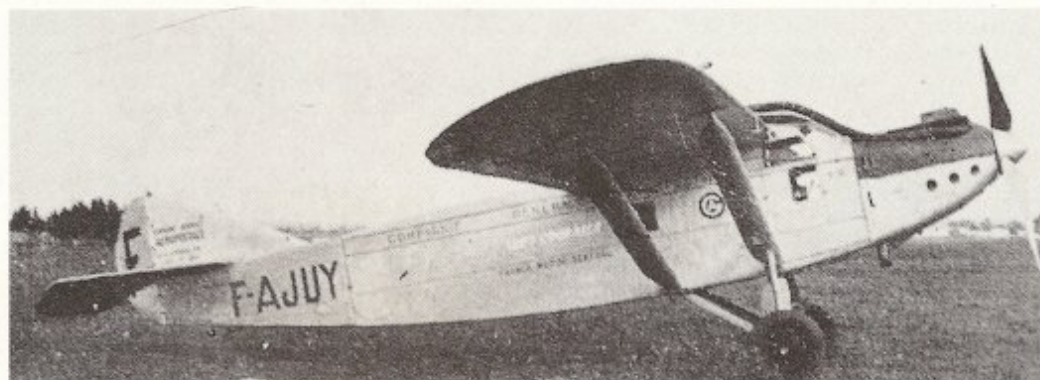
Après que la flotte des Latécoère 28 eut remplacé sa cocarde de la CGA pour l'Hippocampe ailé d'Air France, en 1933, deux graves accidents survinrent encore sur la Ligne France Amérique

Le dernier Laté 28 disparu en service fut le n° 926, F-AJPB, baptisé *Simoun* qui, le 11 novembre 1935, emportait le courrier Marseille Barcelone. Encore en pleine montée, dans le secteur de Fos-sur-Mer, l'avion se trouva lui aussi happé dans un orage extrêmement violent. Le pilote, sans aucune visibilité, tenta d'atterrir d'urgence à Istres, mais l'avion s'écrasa, explosa et prit feu aussitôt. Il n'y avait aucun passagers mais les trois hommes d'équipage furent tués (10).

L'année précédente avait coûté à la nouvelle compagnie le courrier France Amérique du Sud sur le parcours Casablanca-Dakar. Parti le dimanche 25 février 1934, à bord du Laté 28-1 n° 925 F-AJPA équipé "long-courrier", le 8^{ème} FRAME abordait, de nuit, le Rio de Oro, hostile désert où la mort est partout, dans la fournaise de l'infini minéral, comme au bout du fusil d'un R'gueibat drapé de bleu, aux aguets derrière une barakane, dune mouvante en forme de croissant dont l'arête vive à son sommet est toujours fumante d'une poussière de sable blanc. De 23 h 45 à minuit dix, le radio du bord avait alerté trois fois sur l'onde de 900 mètres les stations de la côte. La température de l'eau de refroidissement montait anormalement. Son dernier message "moteur nous lâche, atterrissons" avait été suivi d'un silence

(9) Jean Cuny "Latécoère, les avions et hydravions" Docavia n° 34 p. 79. Édition Larivière.

(10) Pilotes Pierre Lemoine et Marcel Lhuillier. Radio Lui Gauthé.

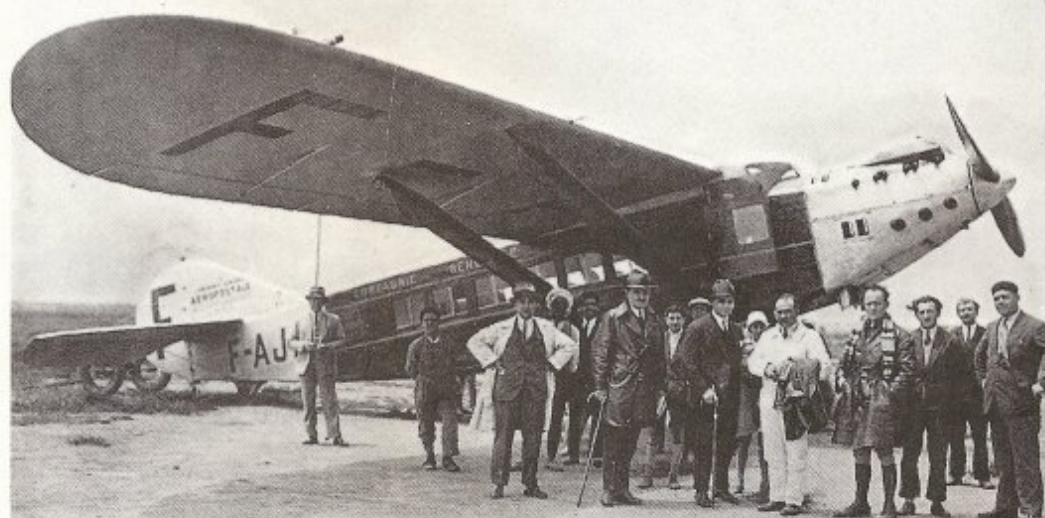


C-contre, en haut :
profil du Laté 28-1 n° 931 "Long-Courrier", F-AJUY. Noter l'inscription "Long-Courrier". L'avion est bleu clair avec le titre Aéro postale.

Ci-contre :
arrivée du Laté 28-1 n° 912 F-AJLE en Algérie, en 1931. En blanc, au centre Charles Poulin pilote, à sa droite, le Cdt Dagnaux.

En bas, à gauche :
arrivée du même F-AJUY, sur terrain détrempé au Sénégal (St Louis ou Ouakam) (Coll. Baïlle).

En bas à droite :
une autre vue du Laté 28-0 n° 935 F-AJVI, au Maroc, en 1932 (Coll Vital Ferry).



Page suivante : l'inauguration d'Air France, au Bourget, le 8 octobre 1933. Un Laté 28 occupe la place d'honneur, près d'un Wibault 282 T-12, devant un Farman 303 et un biplan Lioré et Olivier 213. Le Laté 28 était un gros avion (Musée Air France).



pesant jusqu'au matin. Quand il fut découvert, à 9 h 07 par Chancel, pilotant le Laté 26-6, F-AJCF, parti de Cap Juby à sa recherche, le FRAME F-AJPA gisait, l'avant écrasé, son aile droite dressée vers le ciel, à 50 km dans l'est du Cap Bojador. Le mécanicien Jean Reig avait été tué sur le coup, les trois autres aviateurs : Goret, pilote ; Marret, radio ; Bourgat, chef de secteur et l'interprète maure Sid Abdallah, grièvement blessés, purent être ramenés aux prix d'horribles souffrances, entassés dans le coffre à courrier. Quand le Laté 26 revint peu après, sur les lieux de l'accident pour enlever la dépouille de Reig et le courrier, son radio de bord était Pierre Viré qui a raconté ce drame en détail dans une de ses oeuvres (11). Il trou-

va seulement le corps blessé de son ami, déjà dépouillé de tous ses vêtements, et les sacs de Poste éventrés, entièrement pillés par les R'gueibat partout présents dans la mortelle immensité du Rio de Oro. Ensuite, l'avion fut brûlé.

Cet épisode tragique en plein Sahara nous amène à faire le point sur ces Latécoère 28-1 spécialement transformés pour le transport rapide du courrier France Amérique, de plus en plus volumineux, sur le parcours Casablanca Dakar de l'ancien réseau, et qui prirent la dénomination officielle de "Laté 28-1 Long-Courrier".

.....
(11) Pierre Viré "TVB". Gallimard 1937.

D'autres "Long-courriers", un peu différents, furent mis en service en Amérique du Sud.

Nous les verrons plus loin en traitant de l'exploitation du Nouveau réseau outre Atlantique.

Les "Casa-Dakar"

A partir de 1930, les Latécoère 28 remplacèrent progressivement les Laté 25 entre Toulouse et Casablanca, pour le transport du courrier puis des passagers ; mais les Laté 26-6, volant seuls et non plus de conserve, comme au temps des Breguet 14, prenaient encore le relais sur le parcours Casa-Dakar jusqu'en 1932.

A partir de ce moment là, le courrier France Amérique du Sud fut acheminé en Laté 28-1 "Long-Courrier", en vol de nuit de Casablanca à Dakar, une fois par semaine dans chaque sens. Les Laté 26-6 furent alors répartis et entretenus en bon état de vol dans les postes sahariens de la Ligne et devinrent des avions de dépannage et de recherche parfaitement valables.

Cinq "Long-Courriers" furent réalisés pour le Sahara à partir de Laté 28-1 standard, tous Laté 28-0 modifiés :

- N° 925 F-AJPA, 28-0, converti 28-1, "Long-Courrier" en 1932.
- N° 930 F-AJUX, 28-0, converti 28-1, "Long-Courrier" en 1933 (*Smara*).
- N° 931 F-AJUY, 28-0, converti 28-1, "Long-Courrier" en 1932 (*Vent de Sable*).
- N° 932 F-AJUZ, 28-0, converti 28-1, "Long-Courrier" en 1934.
- N° 936 F-AJVJ, 28-0, converti 28-1, "Long-Courrier" en 1934 (*Poniente*).

Les transformations portaient sur l'aménagement de la cabine dont on avait supprimé les sièges passagers en ne conservant que les strapontins du radio et un siège rustique pour un passager de service.

La décoration intérieure avait disparu et les fenêtres 1, 3, 4, 5, 6 sur le côté droit, à partir de l'avant et 1, 3, 4, 5 sur le côté gauche, étaient totalement obstruées. L'équipement radio, très renforcé, se trouvait installé dans la partie avant. A gauche de la cloison de séparation pilotes-cabine, le poste AC3 d'origine, avec ses accessoires, restait en place. Sur le côté droit, à la hauteur des fenêtres 3 et 4, se trouvait un émetteur-récepteur ondes longues et ondes courtes, radio LL de grande puissance, ou un émetteur-récepteur Bronzavia de mêmes performances. Le tube de passage du fil d'antenne pendante était sous le plancher, à la hauteur de cet appareil. A l'arrière de la cabine un vaste filet, tendu entre le plancher et le plafond, retenait l'empilage des sacs de courrier comme dans un fourgon postal. Du courrier était aussi placé dans la soute arrière et dans le coffre avant, sous le poste de pilotage.

Le volume du réservoir d'essence largable, entre la cabine et le poste de pilotage, était porté à 1 568 litres contre 735 litres au modèle standard. Le volume d'huile augmentait aussi d'environ 15 %. La répartition des masses étant très différente, le centrage, au sol notamment, était entièrement repris. La charge utile était bien entendu fortement réduite, pratiquement de moitié, puisque ramenée à 543 kg. L'équipement d'atterrissage de nuit comprenait des feux de signalisation optique, sous le fuselage, et des fusées à allumage électrique placées à l'extérieur du moyeu des roues.

Le "Long-Courrier" décollait de Casablanca à la fin de l'après-midi et se posait à Agadir pour compléter son plein d'essence, embarquer un tonnelet d'eau, des vivres et l'interprète maure, indispensable parlementaire en cas d'atterrissage forcé en zone habitée. L'avion quittait Agadir vers 18 h 15 avec

12 heures d'autonomie, au poids de 4,5 tonnes, de sorte que tout le monde se portait à l'avant, pour soulager la queue.

Il volait habituellement entre 700 et 1 000 mètres d'altitude pour suivre la côte au plus près, et ne montait à 2 000 m que lorsque le temps était bouché, et la brume de nuit collée au rivage.

La première escale était à Villa Cisneros, vers minuit, au fond de la baie de Rio de Oro, dont le terrain parfaitement plat, comme un immense billard, était le meilleur de la Ligne. Vers 3 h du matin, l'avion profitant des alizés de nord-est, était en vue de Port Etienne, bien visible, en général, sur sa presqu'île en fer de lance, avec son phare de rappel puissant au fond de la baie du Lévier. Le phare à éclats de Nouakchott était laissé par le travers gauche vers 5 heures. Saint Louis était atteint vers 7 heures et le "Long-Courrier" déposait son précieux chargement à Dakar Ouakam vers 8 heures. Il avait parcouru 2 800 km dans la nuit, avec un seul moteur. Ce vol portait un simple nom de service devenue mondialement célèbre ; c'était le "Courrier Sud".

Des heures de vol hors ligne

Quelques rares Laté 28-1 du réseau France Afrique assurèrent temporairement un service spécial en Algérie. Ce fut le cas du n° 912 F-AJLE qui, bien que n'appartenant pas à l'ancien réseau, assurait des vols de reconnaissance sur la ligne transafricaine dans laquelle l'Aéropostale avait des intérêts. On le vit, par exemple, aux mains de Charles Poulin faire un vol ALger El Golia en janvier 1930 avec, à son bord, le commandant Dagnaux.

Cet avion était destiné au réseau Aéropostale du Venezuela. Il fut démonté et expédié à Caracas où Paul Vachet le prit en compte le 29 novembre 1931.

Le Laté 28-1 n° 933 F-AJVB appartenant à l'effectif de l'ancien réseau fut, lui aussi, chargé d'une mission à caractère publicitaire en Algérie.

Portant sur toute la longueur du fuselage le nom de l'Aéropostale en caractères

énormes, probablement de couleur rouge, et en bandeau, les noms des grandes étapes de la Ligne, ce Laté 28 servait en quelque sorte de "mère poule" aux avions de tourisme qu'il accompagnait un peu partout lors de nombreux rallyes. On le vit notamment aux fêtes de Pâques de 1933, emmener dix passagers d'Alger à Fez et Casablanca à l'occasion du Rallye aérien Algéro-marocain qui devait se frotter aux confins sahariens. Fin 1933, il réintégra le courrier France Maroc aux couleurs d'Air France, baptisé *Alizé*.

Le Laté 28-1 n° 927 F-AJPC baptisé *Sirocco* par Air France, qui avait été à l'honneur le 7 octobre 1933, au Bourget, représentant, à lui seul, toute l'Aéropostale aux cérémonies d'inauguration d'Air France, fut loué (ou vendu) aux lignes Aériennes Nord Africaines LANA pour renforcer leur matériel composé de Farman 190, Fokker VII et De Havilland "Dragon". Les essais ne répondirent pas, semble-t-il, à ce que la LANA attendait du Laté 28. Huit mois plus tard, le F-AJPC entra en guerre. Le 28 août 1936, il était convoyé par Victor Veniel de Barcelone à Madrid dans les rangs des Républicains espagnols.

Quant au Laté 28-1 "Long-Courrier" n° 930, F-AJUX, *Smara*, il fut basé en 1936 à Dakar Ouakam d'où il assurait, chaque semaine, une rotation sur Kaolak et Saint Louis, afin de ramasser le courrier en correspondance avec celui de la Ligue France Amérique. L'équipage habituel était composé du pilote Chabert et du radio Stephano. En 1938, il ouvrit la ligne Dakar Bamako par Kaolak, Tambacounda et Kayes, équipage Henri Guillaumet, Stéphane. Un équipage qui volait en tenue de ville, nous a précisé Jean Jacques Stéphane, car il n'avait pas d'uniforme Air France !

Le *Smara* fut retiré du service en juillet 1939. Il était, avec le F-AJLL, n° 909, l'un des deux derniers Laté 28 d'Air France. Son éloignement lui avait valu, en 1936, d'éviter le sort du F-AJPC en Espagne, et son âge, en 1939, d'éviter d'entrer dans la guerre mondiale.

A suivre

