

Par
JOSEPH DE JOUX

MONOGRAPHIE



En Amérique du Sud, à Aracaju, le 30 juin 1935, le Laté 28-1 n° 923, F-AJOY. Equipé en "Long Courrier".
Remarquer l'empennage vertical agrandi. Henri-Guillaumet est debout près du train ; René Lefèvre est devant le moteur.
"En plein travail, car il faut qu'il nous ramène à Rio, et c'est loin. 2000 km environ, et il y a des forêts en masse",
dit une mention de R. Lefèvre, au dos de cette photo qu'il nous a confiée.
Ci-dessous, à droite : le Laté 28-1 n° 933, F-AJVB, en 1932, escortant le rallye algéro-marocain et titré "Aéropostale" pour des raisons publicitaires.

L'AVION BRILLANT D'UNE LÉGENDE

Latécoère Laté

Quatrième partie : comme des étoiles dans le vent, les Laté 28 dans l'exploitation de la ligne d'Amérique du Sud.

Là-bas, l'Amérique du Sud. 5 850 km de l'Aéropostale entre Natal, Rio, au Brésil, Buenos-Aires, en Argentine, et Santiago, au Chili ; 1 155 km de plus que l'interminable "Toulouse-Casablanca-Dakar", semé d'embûches que nous avons survolé dans le précédent numéro.

Là-bas, l'Amérique du Sud. L'immensité fait suite à l'immensité, jusqu'à la Terre de Feu, sur un continent d'où aucun matériel ayant passé la mer ne revenait jamais, ni parfois, non plus, les hommes. Sur des distances insoupçonnées à couvrir par tous les temps, rien qu'une Pampa sauvage barrée par la Cordillère des Andes, chaîne de montagnes presque infranchissable. L'éloignement des sources industrielles de la métropole, tout cet environnement façonnaient l'esprit du *Nouveau Réseau*, une appellation générale donnée à la ligne de l'Aéropostale en Amérique du Sud.

Prospecté depuis 1924 par Latécoère, racheté en 1927 par le groupe Bouilloux-Lafont, le *Nouveau Réseau* était entré en exploitation régulière en 1928 ; c'était seul concessionnaire de la Poste Aérienne d'Amérique latine, lié par contrats avec les Etats concernés. Sa tâche était écrasante de responsabilité, son équilibre financier fragile, sur une ligne démesurée que se disputaient trois nations, dans une lutte pour le monopole du transport aérien et du commerce international : la France, l'Allemagne et les Etats-Unis.

La France avait été la première à rêver, puis à croire à cette ligne, au point d'en commencer l'équipement avec une poignée d'hommes. Elle était la première à la faire fonctionner. Nous allons voir comment, avec qui et sur quels avions, elle avait relevé ce formidable défi.

Fin 1929, après son transfert de Rio à Buenos-Aires, la direction de l'exploitation du *Nouveau Réseau* était confiée à Julien Pranville, polytechnicien qui, bien que placé sous les ordres de Didier Daurat à Toulouse, avait les coudées franches pour tout ce qui touchait son vaste champ d'opération en Amérique, et, notamment, les équipements.

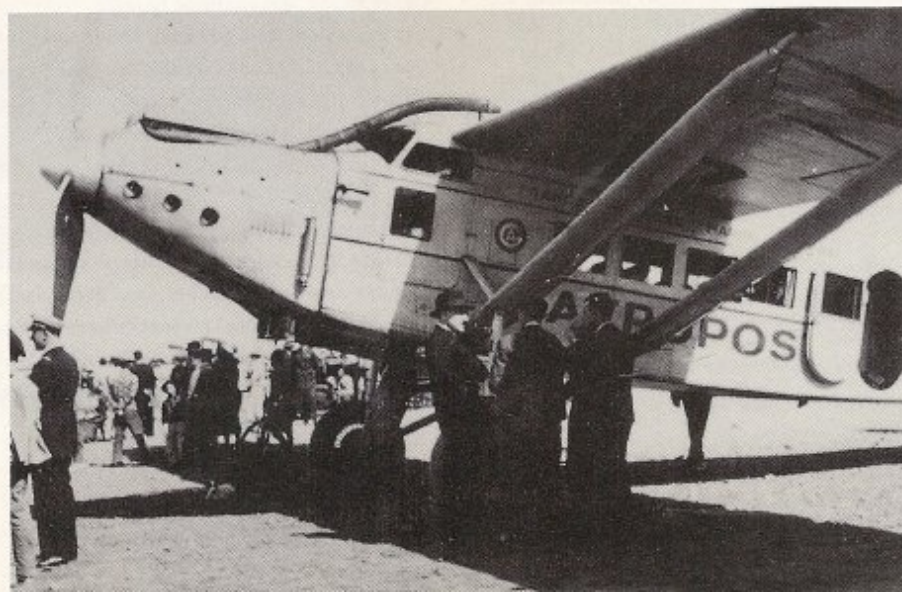
Il avait sous ses ordres Emile Barrière, polytechnicien lui aussi, à qui était confiée la direction de l'Atelier principal de Buenos-Aires à Pacheco. Cet atelier était aussi important et bien équipé que celui de Toulouse. Tous les deux pouvaient effectuer la réparation des cellules, aussi bien que la révision complète des moteurs. Tous deux disposaient d'un personnel d'encadrement et de mécaniciens de très haut niveau. Mais alors qu'à Toulouse le matériel entrant en révision ou procédant à des essais bénéficiait du concours direct de l'usine Latécoère, proche voisine sur le même site de Montaudran, il n'en était pas de même à Buenos-Aires où les avions arrivaient de France démontés dans des caisses, et où le personnel, aussi qualifié fut-il, n'avait pas la même assistance technique qu'à Toulouse.

C'est en octobre 1929 qu'on débarqua la caisse énorme du premier Laté 28-1 envoyé de France, le n° 903, F-AJIO, à moteur Hispano Suiza de 500 ch. Un avion d'un type nouveau, en livrée vert clair, que chacun découvrait, personne ne l'ayant encore jamais vu et, a fortiori, piloté. Ce 903 fut rapidement suivi du n° 906, F-AJIQ, Latécoère 28-1 de la même première série à pare-brise plat, flambant neuf dans une livrée rouge. Tous deux volèrent avant la fin de l'année.

Pranville, qui disposait alors d'un parc de 23 Laté 25, 20 Laté 26-2 et 14 vieux Bréguet en réserve dans les aéropostes, confia d'abord ces deux premiers élégants avions à ses meilleurs pilotes, pour des vols spéciaux de prestige : transport de personnalités, reportages de presse, inaugurations. C'est ainsi que, le 1^{er} novembre 1929, fut officiellement ouverte avec le F-AJIO, premier et seul Laté 28 disponible, la ligne de Patagonie, entre Buenos-Aires et Comodoro Rivadavia dont s'achevait la phase d'exploitation par l'Aeroposta Argentina, filiale de la Compagnie Générale Aéropostale ; cette ligne avait été officiellement mise en œuvre, la veille, dans le sens



28



inverse, par Antoine de Saint Exupéry, à bord d'un Laté 25. Pour la circonstance, Jean Mermoz et le pilote argentin Palozzo prirent les commandes du Laté 28 n° 903 dans lequel s'étaient installées des personnalités dont le légendaire Almonacid, brillant pilote de chasse argentin de l'Aéronautique militaire française pendant la Grande Guerre, nommé depuis directeur des Postes de l'Argentine. L'avion parti de Pachéco le matin, arriva à Comodoro Rivadavia à 17 heures, après avoir fait escale à Bahia Blanca, San Antonio et Trelew où du courrier avait été partout déposé.

Cette redoutable ligne de Patagonie ne fut toutefois que rarement confiée aux Latécoère 28 parce qu'ils étaient jugés trop précieux pour les risques encourus sur ce parcours ! Seuls, les rustiques Laté 25 pouvaient y assurer un service à peu près normal, eux qui, à plein moteur, face aux vents effrayants soufflant du Pôle Sud, volaient sans avancer !

Comme des étoiles dans le vent

Un mois et demi plus tard, le 17 décembre 1929, l'un des deux premiers Laté 28-1 présents sur le sol argentin fut dépêché par Marcel Bouilloux-Lafont, présent à son bord, pour transporter confortablement de Buenos-Aires à Rio le capitaine Challe, contusionné, et le Colonel uruguayen Larre Borgès dont le Bréguet 19 "Grand Raid", parti de Séville avait été accidenté à Marajoua, sur la côte brésilienne, après avoir traversé l'Atlantique (1).

Dans le premier semestre de 1930 arrivèrent en Argentine les caisses des sept autres (et derniers) Latécoère 28, complétant le faible contingent de ces avions alloués au *Nouveau Réseau*, auxquels on demanda pourtant beaucoup de service.

Six Laté 28-0, les n° 910, F-AJOU, n° 916 (2), F-AJLP, n° 916 (2), F-AJOV, n° 917, F-AJOX, n° 918, F-AJPD, n° 923, F-AJOY.

Deux Laté 28-1, le n° 914, F-AJLN et n° 915, F-AJLO.

Il est à noter qu'un Laté 28-0, le n° 929, F-AJUV, ne parvint à Buenos-Aires qu'après sa prise en charge par Air France, en 1933.

Quant aux trois Laté 28-1 de la ligne autonome du Venezuela, souvent mentionnés avec ceux du *Nouveau Réseau* parce qu'ils étaient utilisés sur le continent sud-américain, ils arrivèrent directement de France à la Guaira, port de Caracas, et ne quittèrent jamais leur secteur d'affectation. C'était les n° 911, F-AJLB, arrivé en février 1930, n° 912, F-AJLE, arrivé en janvier 1931, et n° 913, F-AJLM, arrivé en avril 1930. Leur exploitation ne dépendit jamais de la direction de Buenos-Aires, mais directement de Toulouse, et ils n'eurent aucun contact avec l'atelier de Pacheco. Ils ne peuvent donc pas être comptés dans la flotte du

(1) Tentative contre le record de distance interrompue. Challe avait parcouru 5 670 km en 41 heures, sur Bréguet 19 "Bidon".

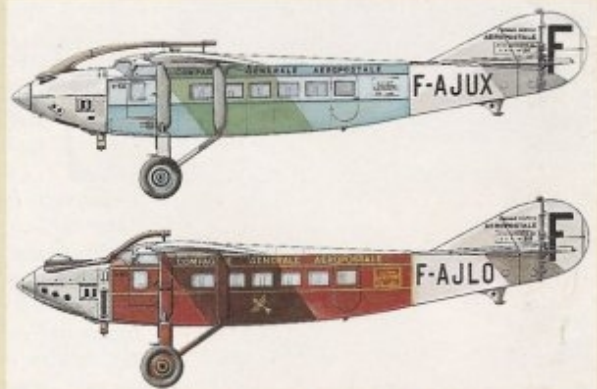
(2) Aquarelle reproduite dans l'album "Latécoère" de Christophe Debens, page 69. Editions Maxence Fabiani, Toulouse.

UNE PALETTE DE COULEURS

Si l'on connaît de façon certaine, par des peintures d'époque, d'après nature, ou par les descriptions de témoins oculaires écrites dans des reportages contemporains, certaines couleurs de base des différentes livrées portées par les Latécoère 28, on ne peut vraiment être sûr de rien quand on entre dans le détail des diverses inscriptions. Il ne reste aucun morceau d'avion préservé, et on ne dispose que de photos en noir et blanc sur lesquelles, si on a la chance de pouvoir comparer des valeurs de gris à celles de couleurs étalons, d'un drapeau par exemple ou d'un uniforme connu figurant sur le même cliché, on cernera la vérité. Sinon, ce sera beaucoup plus difficile car les témoins de cette époque sont peu nombreux, et leur mémoire est, sur ce point, rarement concordante. Nous distinguerons les deux grandes périodes Aéropostales et Air France.

Dans l'Aéropostale, les parties entoilées du fuselage, les empennages et la voilure étaient uniformément enduits à l'Emallite aluminium ; les parties métalliques du fuselage, recouvertes avec une peinture laquée de couleur sur les deux côtés et le fond, de même que les carénages de mâts ; le toit n'était pas aluminium, mais blanc.

Après les essais des prototypes, tout blanc, les Laté 28 sortirent d'usine points selon, semble-t-il, leur affectation. Ceux de la ligne France Maroc étaient de deux tons clairs, un bandeau bleu-



vert turquoise à la hauteur des fenêtres, et, pour le reste, un vert clair tirant sur le vert d'eau. Cette livrée figurait sur une aquarelle gouachée peinte par le Bureau d'Etudes de la SILAT en 1929, destinée à la présentation du prototype 28-1 (12).

Elles nous ont été confirmées par Charles Bultel et Jean Macaigne que nous avons interrogés spécialement sur ce point. Ces couleurs très claires, à peine contrastées sur les photos en noir et blanc, donnent une impression blanchâtre (test vérifiable au photocopieur).

Les inscriptions et les filets, par contre, peints en jaune doré sur l'aquarelle de la SILAT, devraient donner une teinte claire sur les photos alors qu'elles apparaissent très foncées. On peut logiquement penser que la couleur la plus vraisemblable pour apparaître à cette valeur pourrait être un bleu-vert foncé, en harmonie avec les nuances du fond. Ce pourrait aussi bien être du bleu foncé, du vert foncé ou du rouge, mais nous excluons cette dernière couleur qui s'accorderait mal, nous semble-t-il, avec l'élégante livrée de l'avion.

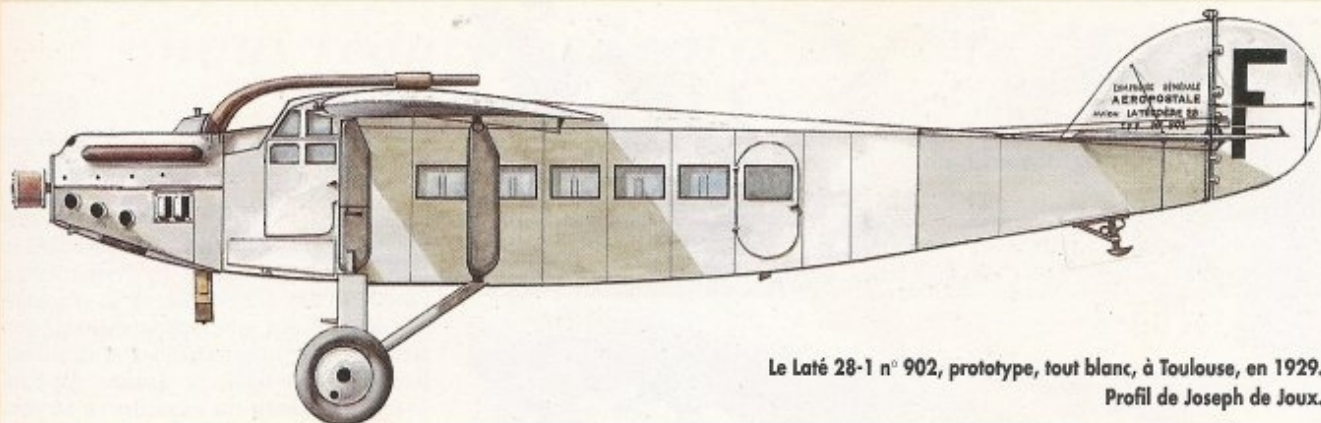
Les Laté 28 destinés à l'Amérique du Sud étaient entièrement rouge. Un brun rouge plus exactement, fruit d'un savant dosage d'ocre rouge et de carmin. Sur ce point, tout le monde est tombé d'accord, à telle enseigne que l'on a souvent tendance à généraliser : "les Laté 28 étaient rouges". Les inscriptions jaune doré, ainsi que la flèche ailée, symbole de la Poste Aérienne, offraient un beau contraste.

Et pourtant ! le premier Laté 28 arrivé outre Atlantique, le F-AJIO, n° 903, était revêtu les deux couleurs vertes, ainsi qu'on le voit nettement sur la photo de la page 15 du numéro 286 du *Fana de l'Aviation*. Tandis que le F-AJIX, n° 904, opérant sur l'ancien réseau était peint en rouge, ainsi que le n° 908 F-AJJM (photo pages 18 et 20 du même numéro). Ce fut malgré tout l'exception... qui confirme la règle.

Les hydravions 28-3 que nous étudierons plus loin, furent tous de cette même couleur rouge. Quant aux 28-1 "Long-Courrier" du Casa-Dakar, nous savons de façon certaine grâce à Charles Bultel, qu'ils étaient revêtus uniformément une livrée bleu clair, plus exactement bleu horizon, celui de l'uniforme des poilus de 14-18.

Dans tous les cas les lettres réglementaires d'immatriculation et les inscriptions sur la dérive étaient noires.

Les couleurs d'Air France furent, dès l'origine, le blanc et le bleu. Quand, en 1933, la flotte des Laté 28 de l'Aéropostale fut transférée à la nouvelle compagnie, on les vit progressivement prendre ces deux couleurs sous diverses combinaisons. Parfois l'avion fut complètement blanc avec les filets et les inscriptions bleu de France. Celle-ci étaient devenues, sur décision de l'ingénieur toulousain Emile Barrière "France, Espagne, Maroc, Sénégal, Sud Afrique", en bandeau sur toute la longueur du fuselage. Air France était toujours écrit en bleu, au centre,

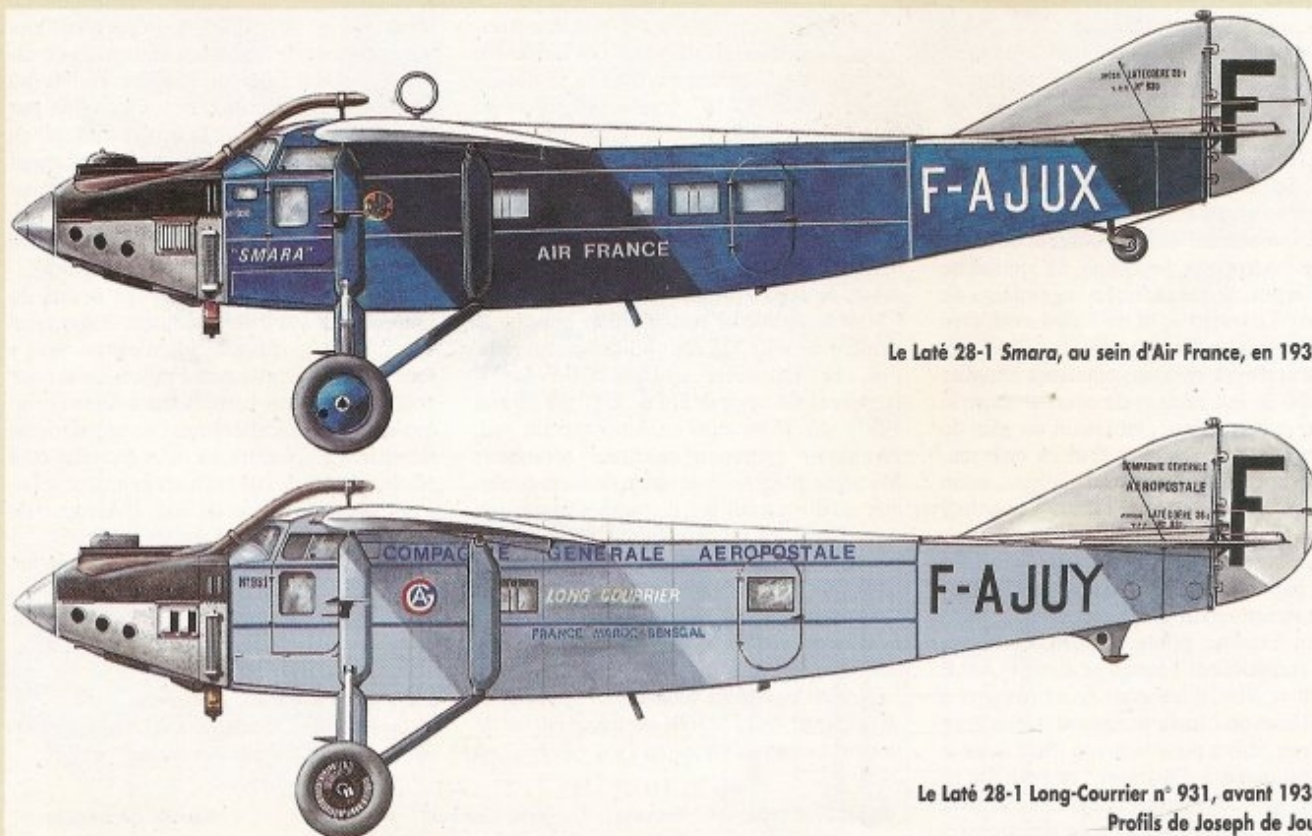
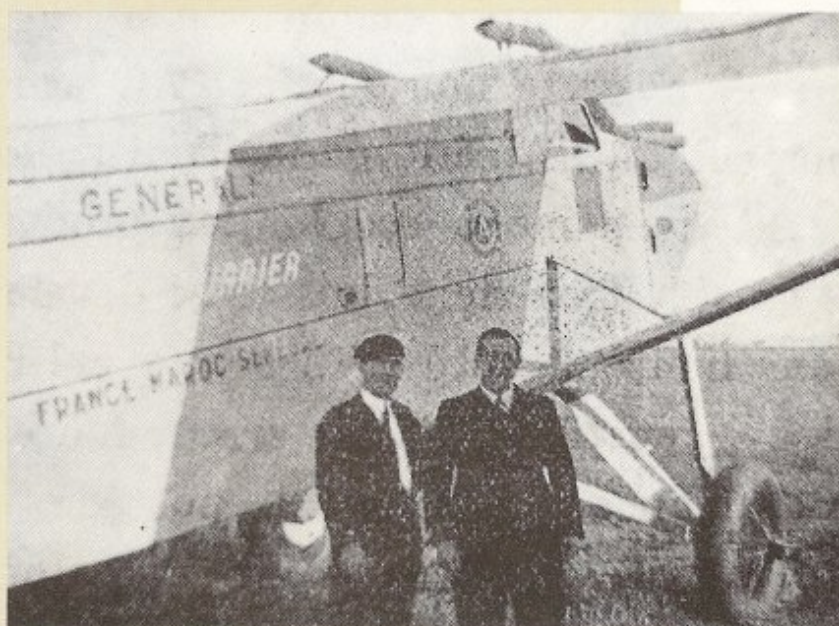


Le Laté 28-1 n° 902, prototype, tout blanc, à Toulouse, en 1929.
Profil de Joseph de Joux.

en caractère plus ou moins gras. Mais le plus souvent, sur la ligne France Maroc, l'avion avait conservé le schéma précédent. Le vert d'eau était devenu bleu pâle, et le vert clair, blanc. Les inscriptions étaient bleues ainsi que l'Hippocampe ailé (vite baptisé "la Crevette"). En 1934, quand furent mis en service les Laté 28-1H à flotteurs que nous étudierons en détail, tous les Laté 28-1 d'Air France de l'ancien réseau, furent mis en uniforme réglementaire, bleu de France et blanc, comme le reste de la flotte. Le bleu couvrait toute la partie métallique supérieure, y compris le toit. Le bas était blanc à partir du bord inférieur des fenêtres. La partie entoilée restait peinte en aluminium. On peut se reporter à la couverture du numéro 286 du Fana pour connaître les couleurs et l'emplacement des diverses décorations. Il y eut, bien sûr, quelques exceptions, dans les pays lointains comme le Sénégal où le "Long-Courrier" Smara F-AJUX, n° 930, était basé en 1937. Il avait été entièrement repeint en bleu foncé y compris les roues.

A gauche : profils des Laté 28-0 (en vert) et 28-1 (en rouge), repris de notre précédent numéro.

Ci-contre : un cliché, malheureusement médiocre, d'un "Long-Courrier" de la ligne France - Maroc - Sénégal.



Le Laté 28-1 Smara, au sein d'Air France, en 1937.

Le Laté 28-1 Long-Courrier n° 931, avant 1933.
Profils de Joseph de Joux



L'accident du F-AJLP 28-0 n° 916/1, à Porto Alegre, le 12 avril 1930. Ce sont les seules photos connues de cet avion (Coll. Macaigne et Air France).

Nouveau Réseau. L'étude détaillée de ce réseau vénézuélien et l'histoire de ses Latécoère 28 a été traitée, en 1987, dans les numéros 212 à 215 du *Fana de l'Aviation*.

Du 30 mars au 1^{er} avril 1930, un Laté 28 piloté par Négrin, escorta le Laté 25 habituel de l'Aeroposta Argentina qui emportait le courrier de Buenos-Aires à Rio Gallegos, le point accessible le plus extrême, au sud de la Patagonie, près du détroit de Magellan. Officiellement, c'était pour ouvrir ce tronçon de la Ligne, mais, manifestement, il s'agissait plutôt de faire un coup de publicité, puisqu'à bord du Laté 28, se trouvaient le président de la Compagnie Générale Aéropostale, Marcel Bouilloux-Lafont, Almonacid, directeur des Postes, Julien Pranville, directeur de l'exploitation, Saint Exupéry, écrivain déjà célèbre grâce à son *Courrier du Sud*, publié l'année précédente chez Gallimard, et directeur de l'Aeroposta Argentina, un journaliste et Colletot, le mécanicien légendaire de Mermoz. Le retour se fit du 2 au 4 avril, avec Saint Exupéry aux commandes.

A partir d'avril 1930, on commença à confier aux Laté 28 le transport du courrier entre la France et l'Amérique, en raison du gain de vitesse obtenu sur les Laté 25 et 26, mais seulement sur certains tronçons de la ligne, entre Buenos-Aires et Natal. C'est ainsi que, le 9 avril 1930, l'AMFRA (courrier Amérique-France) parti de Buenos-Aires vers le nord, fut assuré par un Laté 28, arrivé de France depuis peu, et mis en service à cette occasion.

Victor Etienne, pilote, et Jean Macaigne, radio, composaient l'équipage de ce F-AJLP, Laté 28, n° 916 ; il n'y avait aucun passager à bord. Dans un article passionnant que Jean Macaigne écrivit pour la revue *Icare*, sous le titre "*Au coeur de l'Aventure*" on peut lire ce passage que nous citons intégralement (3) : "*Lors de la mise en service d'un des premiers Laté 28, le F-AJLP, nous avons joué de mal-*

chance. Le 12 avril 1930, assurant l'AMFRA avec Etienne, sans équipement radio à bord, nous avions en vain cherché un trou dans une nappe de brume épaisse et, à bout d'essence, percuté le sol sans visibilité, en panne sèche, aux environs de Porto Alegre. Par miracle, nous nous étions sortis indemnes d'une machine complètement détruite."

L'énigme du n° 916, F-AJLP

Intrigué par cet indicatif F-AJLP, introuvable dans les listes officielles des Latécoère 28, mais régulièrement attribué au prototype Farman 301 n° 1/7167, nous avions interrogé Jean Macaigne afin de savoir quel numéro de série portait ce Laté 28. Sa réponse très aimable ne se fit pas attendre, il s'agissait du n° 916. Rien de plus logique apparemment, que le n° 916 F-AJLP s'inscrivit à la suite des 913, 914, et 915, F-AJLM, -LN, et -LO, trois avions destinés à l'Amérique du Sud...

Mais le problème restait entier puisque le numéro de série 916 était officiellement attribué, chez Latécoère, au Laté 28-0 F-AJOV (certificat de navigabilité n° 2390 du 16 mai 1930), affecté lui aussi en Amérique du Sud. Ayant de nouveau contacté Monsieur Macaigne pour lui demander de nous confirmer qu'il n'y avait pas de faute d'impression dans *Icare*, ce qui nous aurait étonné, sa nouvelle réponse fut catégorique ; nous le citons intégralement, il persiste et signe : "*Mon carnet de vol est formel. Il s'agit bien du F-AJLP n° 916 qui a terminé sa carrière dans notre accident du 12 avril 1930.*

Et on retrouve bien, toujours sur mon carnet de vol, le n° 916, F-AJOV, sur lequel j'ai fait de nombreux vols dès le début 1931 (16 h 20 en

janvier), en avril et septembre 1931 puis en mars et avril 1932 où je quittais l'Amérique du Sud. Braves Laté 28 !"

Aucun doute n'était donc possible, non seulement le Laté 28 n° 916, F-AJLP, avait bel et bien existé, mais encore, il y avait eu deux Laté 28 n° 916. Du F-AJLP, on ne possédait que deux photos prises sur les lieux de son accident, qui le montrent équipé d'un moteur Renault avec la silhouette classique des Laté 28-0 de série, mais sur lesquelles on ne peut distinguer aucune marque d'identification.

Premier début d'explication : si ce Laté 28 n'apparaît pas au registre de 1930, c'est qu'il n'avait pas encore son certificat de navigabilité au 31 décembre 1929, la série des 28-0 l'ayant reçu en mai 1930... et s'il n'est pas au registre de 1931, c'est parce qu'il n'existait plus au 31 décembre 1930 !

Le témoignage de Jean Macaigne semble démontrer qu'il exista deux avions sous une même immatriculation. Sans doute y avait-il comme aujourd'hui des blocs de lettres réservés ; une erreur se serait-elle produite ? Mais deux Laté 28 sous le même numéro de série 916 ? Pourquoi ? Le numéro aurait-il pu être repris par le constructeur, après l'accident, pour maintenir l'ordre des états d'affectation d'unités sortant d'usine, le constructeur et la compagnie souhaitant tout simplement cacher l'accident, pour des raisons commerciales et légales, l'avion, comme plusieurs autres, n'ayant pas encore de certificat de navigabilité ?

Le second 916 fut immatriculé le 6 mai 1930, en même temps que le n° 917, F-AJOX, ce qui est logique, mais aussi en même temps que le n° 910 F-AJOU qui était déjà une refonte du prototype n° 901 ! Fort heureusement une trace officielle de l'existence du Laté 28 immatriculé F-AJLP figure au Registre Véritas des accidents, retranscrite à notre intention par Robert Esperou, sous la forme du tableau figurant en bas de cette page. Ce document lève définitivement le doute, et nous permet d'inclure le F-AJLP dans les Laté 28 livrés au *Nouveau Réseau*. De ceux-ci, ce Laté eut aussi le premier accident, mais ne fut jamais radié.

Dès le mois de Mai 1930 les essais du Latécoère 28 ayant été concluants et spectaculaires, l'Aéropostale décida d'ouvrir, sans y être encore autorisée en France, un service pour les passagers, entre Buenos-Aires et Rio qui devint particulièrement apprécié de sa clientèle. Le vol entre les deux capitales était effectué à plus de 200 km/h, de jour, avec le Laté 28, qualifié d'avion de luxe. L'Aéropostale ne montrait plus que lui sur ses publicités : "*A mais rapida, a mais economica*" pouvait-on lire partout (4).

A suivre.

(3) *Icare* n° 48/49 sur Jean Mermoz, page 180 - Hiver 1968.
(4) "*Le plus rapide, le plus économique*"

Aéronef	Type	Moteur	Date Accident	Lieu	Cause	Dégâts
F-AJLP	Laté 28	REN n° 27	13/04/30	Porto Alegre	Brume	50 %