

## Lignes aériennes Latécoère / Cie générale Aéropostale

« la dernière chanson de geste de notre temps », J.Kessel

**Le 07 septembre 1918, deux mois avant l'armistice, Mr Latécoère, Industriel, présente au gouvernement le premier projet de ligne commerciale aérienne.** Et quelle ligne. Un itinéraire qui prévoyait le passage à travers des lieux réputés infranchissables : les pics des Pyrénées, les montagnes de l'Espagne, le Sahara insoumis, l'Atlantique Sud et l'Amérique du Sud.

Le projet indiquait que le seul rendement possible pour cette ligne était le transport de courrier.

L'aviation, à l'époque, n'avait servi qu'aux combats, reconnaissance et bombardements. Le vol de continent à continent ne reçut de la part des officiers qu'une réponse évasive tant il paraissait chimérique :

« Puisque les spécialistes affirment que notre idée est irréalisable,  
Il ne nous reste plus qu'une seule chose à faire : la réaliser. »  
Pierre Georges Latécoère, Sept 1918

**Le 25/12/1918, Mr Latécoère passe à l'action et à bord d'un Salmson réussit le vol Toulouse – Barcelone.**

**Douze années plus tard la ligne couvre 13 000 km et le courrier est entièrement véhiculé par avion de France au Chili ou en Bolivie pour la première fois.**

Après cette première victoire sur les Pyrénées, étape par étape la construction de la ligne se poursuit. La ligne devient la nouvelle bataille. Le combat aérien, ce n'est plus contre d'autres avions qu'on l'engage, mais contre des barrières naturelles qu'il faut franchir, contre des conditions atmosphériques que l'on ignore, contre l'horizon fermé, contre sa propre inquiétude et son propre appareil.

Le **09/03/1919** Liaison Toulouse - Rabat

La société « Lignes Aériennes Latécoère » est constituée pour le transport régulier du courrier. Pour nous qu'un simple téléphone portable peut mettre en relation avec la terre entière il est difficile d'imaginer ce que représentait alors le courrier. Pour les hommes qui ont créés la ligne : pilotes, mécaniciens, opérateurs radio, ingénieurs, les volants, les sédentaires il était naturel de se sacrifier pour le courrier. Ces hommes avaient comme écrit J Kessel : la religion du courrier.

**Sept 1919** : Mr Latécoère achète à l'armée 15 avions Breguet type 14 de 300 Ch et engage de nouveaux pilotes issus de la guerre.  
Liaisons hebdomadaires Toulouse-Rabat

**1920** : il faut continuer vers le sud. Vols de reconnaissance, aménagement des escales, mise en place de personnel au sol. Sans météo ni contrôle radio les équipages rencontrent des obstacles imprévus. Avec des moyens de fortune, de vieux appareils de guerre, les aléas des moteurs, de mauvais terrains l'aventure continue.

**1921** : La ligne connaît le succès pour sa régularité mais les drames sont toujours quotidiens.

**Juillet 1922** : Apparition d'un avion moins fragile que le Bréguet 14 : le Laté 25 bimoteur Lorraine de 275 Ch.

**Octobre 1922** : La ligne Casablanca- Fès – Oran devient hebdomadaire

**03 mai 1923** : 1<sup>er</sup> vol Casablanca – Dakar. Utilisation de la radio pour communiquer d'une escale à l'autre.

**Juin 1925** : Exploitation du tronçon Casablanca – Dakar

Le désert, repaire de redoutables pillards, sans aucun balisage, avec seulement 3 fortins comme secours possible, une installation radio électrique défectueuse, était vaincu.

Au mépris de la perspective, en cas d'accident d'être capturé par les Maures ou de mourir de soif, du climat implacable, du vent de sable, de la visibilité défectueuse, le courrier A.O.F passait dans les deux sens entre Toulouse et Dakar en moins de 30 heures.

L'Amérique du Sud reste toujours le grand rêve mais plus pour longtemps.

**Décembre 1924** : une mission aérienne arrive à Rio de Janeiro avec 3 avions Breguet 14 A2 démontrant la volonté des français de continuer la ligne.

**1925** : Mission de reconnaissance vers le sud entre Rio et Buenos Aires.

**Avril 1927** : Création de la Cie Générale Aéropostale » sous l'impulsion d'un banquier français installé en Amérique du Sud : A. Bouilloux Laffont, et qui absorbe la société « lignes aériennes Latécoère ».

Après les trahisons du Sahara les pionniers trouvaient en Amérique du Sud d'autres périls : les lourdes trombes d'eau des cyclones tropicaux, les nuages tièdes qui engluaient les montagnes, les mers de brume s'étendant sur les marécages. ?

**1928** : création de l'Aeropostale Argentina desservant la Patagonie.

**1<sup>er</sup> mars 1928** : Première liaison postale Toulouse – Buenos Aires par avion et aviso (navire de 650 Tonnes). Ces derniers assurant la traversée de l'Atlantique de Dakar à Natal.

Le progrès technique arrivait. Le Laté 26 équipé d'un moteur de 450 ch remplace le Breguet 14 en Afrique comme en Amérique.

**1<sup>er</sup> janvier 1929** : Premier service hebdomadaire Buenos Aires – Asunción.

Poursuivre la ligne jusqu'au Chili par un tronçon direct Mendoza-Santiago devenait un nouveau défi. Franchir la barrière de la Cordillère de Andes « là où la montagne s'affaisse un peu » (Mermoz) soit des cols à 4500 m d'altitude avec un Laté 25 ou 26 plafonnant à 4000 m.

**Avril 1929** : Réception à Buenos Aires des Potez 25 capables de voler à 6000 m.

**14 juillet 1929** : Inauguration de la ligne Mendoza – Santiago avec Potez 25.

**Octobre 1929** : Apparition d'un nouvel avion le Laté 28 ( 650 cv, 200 km/h, 1500 km de rayon d'action, 10 passagers ou 1000 kg de poste).

Une ligne postale a pour seul objet de raccourcir dans ces les distances. A quoi sert de gagner du temps le jour si c'est pour le perdre la nuit.

**16 avril 1928** : Premier vol de nuit entre Rio et Buenos Aires par Mermoz. La nuit allait être apprivoisée, diminuant ainsi le temps d'acheminement du courrier.

Depuis 1919 que de victoires : les Pyrénées, les montagnes d'Espagne, le Sahara, la Cordillère des Andes, une certaine maîtrise de la radio communication, le vol de nuit. Ceci n'aurait été possible sans la passion, la foi dans le métier, l'exploitation rationnelle de l'audace afin de repousser sans cesse les limites.

Mais l'aventure n'est pas finie. L'océan n'était toujours pas vaincu. Le Ministère de l'Air avait interdit le survol de l'Atlantique par un appareil terrestre. Puisque l'avion est défendu, pourquoi ne pas utiliser l'hydravion ?

**8 Mai 1930** : le Laté décolle de Dakar après 53 tentatives, se pose en mer près du navire Phocée puis coule. Courrier et équipage sont sauvés. L'atlantique sud était à moitié vaincu.

**12 mai 1930** : première traversée aérienne St Louis – Natal sur un Laté 28 équipé de flotteurs, piloté par Mermoz, avec 130 kg de poste, sans contrôle en mer.

**13 juin 1930** : pour sa 92<sup>ème</sup> traversée des Andes, Guillaumet à bord d'un Potez 25 fait un atterrissage forcé dans le cratère de la laguna Diamante.

**9 Août 1931** : L'avis Aéropostale II coule entre Dakar et Natal. Mermoz cherchait toujours désespérément un moyen de survoler régulièrement les 3 100 km de l'étendue marine.

**12 janvier 1933** : L'arc en ciel, trimoteur fabriqué par René Couzinet relie Dakar, Natal et Buenos Aires.

**15 mai 1933** : Vol de Natal à Dakar de l'Arc en Ciel et retour triomphal au Bourget : 25 000 km parcourus à 220 km/h de moyenne.

Mermoz avait trouvé son avion, l'Aéropostale avait, 15 ans après, réalisé le rêve de Mr Latécoère : établissement d'une ligne fiable sur 3 continents et un océan.

**Octobre 1933** : la Cie Aéropostale mise en liquidation est absorbée par la Cie Air France nouvellement créée.

Les 4 autres compagnies aériennes françaises existantes sont aussi fusionnées avec Air France : Société Générale des Transports Aériens, Air Union, Cie Internationale de Navigation Aérienne, Air Orient.

**Mai 1934** : La poste est transportée en totalité par l'Arc en Ciel.