

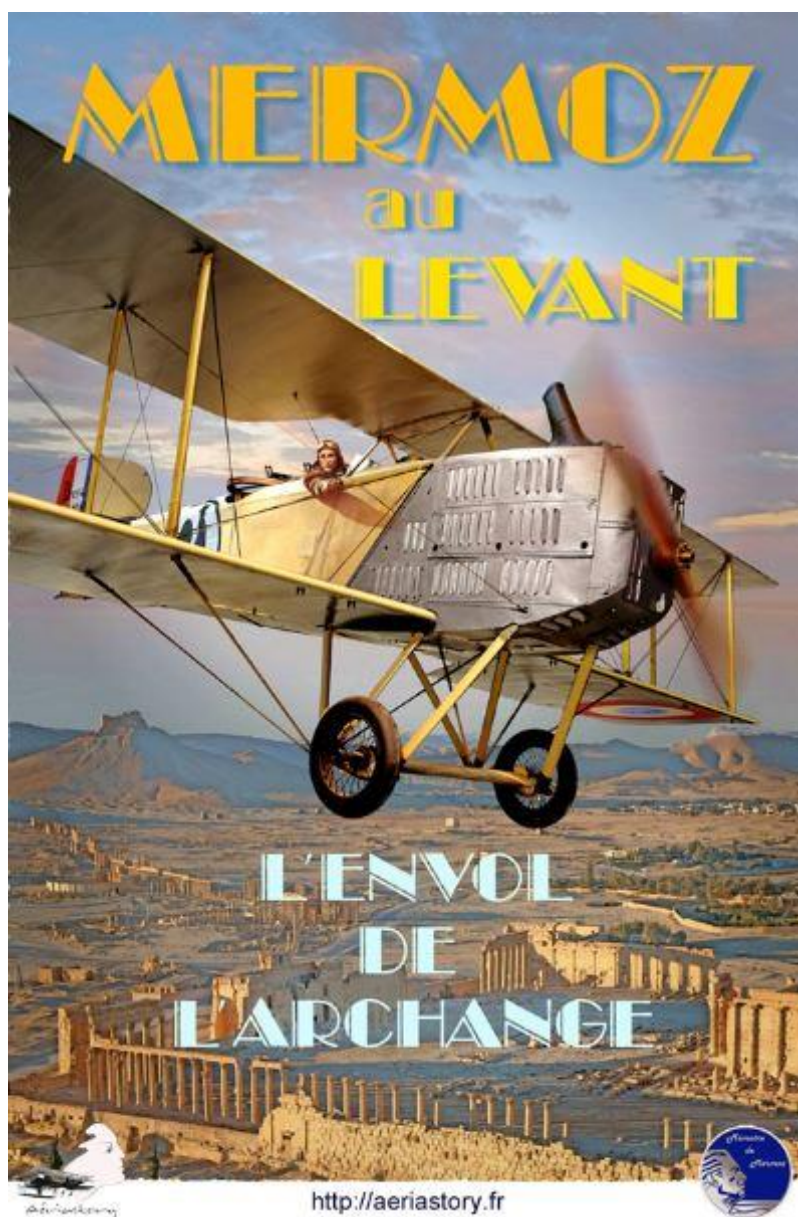


Bulletin

Mars-Avril 2021

« Dieu régit nos destinées ; il faut savoir se résigner sans courber la tête et continuer plus avant vers l'avenir. »

Jean Mermoz



Mermoz au Levant- L'envol de l'Archange

©ariastory/Bechennec/2021

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
MOT DU PRESIDENT	3
LE PETIT PRINCE ET LA ROSE - AVRIL 1931	3
ASSEMBLEE GENERALE - COMITE - AVRIL 2021	4
ACTIVITES	4
TOULOUSE -MONTAUDRAN - PLACE MARCEL BOUILLOUX-LAFONT	4
« MERMOZ AU LEVANT - L'ENVOL DE L'ARCHANGE ».....	4
A L'ASSAULT DES RECORDS - 1931	5
Mermoz et le Bernard 80 GR « Tango ».....	5
Bernard 80 - Oran-La Sénia - 2 avril 1931 - Record du monde en circuit fermé	6
Laté-38 transatlantique.....	6
« DEFAILLANCE SUR L'ATLANTIQUE » - MARS-AVRIL 1936	8
Jean Mermoz et Henri Guillaumet - Démission de Jean Mermoz	8
Le service aérien de la ligne mars-avril 1936	9
« La Ligne France - Amérique du Sud » - Salle Wagram - Jean Mermoz - 30 mars 1936.....	9
« LA CORDILLIERE - LE DEFI - ADRIENNE BOLLAND» - 1 ^{ER} AVRIL 1921 ..	10
Air France rend hommage à Adrienne Bolland.	10
NOUVELLES D'AMERIQUE DU SUD.....	11
Musée National Aéronautique - Moron (Argentine) - 5 avril 2021	11
103 ^e anniversaire de la première traversée de la Cordillère - 13 avril 1918	11
« LE ROYAUME DE MARCEL REINE » - ITAIPAVA (PETROPOLIS)	12
Musée de la « Grande Vallée » - Itaipava (Brésil).....	13
« SUR LES TRACES DE L'AEROPOSTALE » - RIO DE JANEIRO 2006.....	13
ACTIVITES AERONAUTIQUES	14
Meetings aériens 2021.....	14
« RALLYE TOULOUSE SAINT-LOUIS » - SEPTEMBRE-OCTOBRE 2021.....	14
EXPOSITION	14
« Antoine de Saint-Exupéry - Le Petit Prince parmi Les Hommes » - Toulouse - Lyon	14
A LIRE.....	15
Icare « Adrienne Bolland et la traversée des Andes »	15
« André Montet. L'Aveyronnais de l'Aéropostale » - Gilles Tulsa.....	15
« Antoine de Saint-Exupéry - Consuelo de Saint-Exupéry - Correspondance (1930-1940) » ..	15
ASSOCIATION MEMOIRE DE MERMOZ.....	16
BULLETIN DE COTISATION 2021	16



Chers Amis,

Eh bien ? malgré la morosité ambiante, les interdictions et pertes de libertés, l'Association est restée dynamique ce premier trimestre.

En point particulier, nous avons eu le plaisir de recevoir un exemplaire du « Mermoz » écrit par le professeur brésilien Roberto da Silva et publié dernièrement à Natal avec l'aide du Consulat de France. Ce document étant en langue portugaise, ses lectures, et la préparation d'un projet de traduction ont permis la magnifique démonstration d'aide, soutien, appui d'Ariane Gilotte, Pierre Michel Pranville, Hubert Reine pour trouver les solutions. Je les en remercie chaleureusement. Le Projet est arrêté puisque Mr da Silva a refusé son accord de traduction.

La vie ordinaire a continué dans la communication, l'information et, aussi, par la préparation et organisation du projet « Mainbressy-Bonne fontaine » successivement reporté trois fois en raison du « confinement ». Sa conduite servira à préparer la reconstitution "Croix des Aviateurs - Albine" du 2 aout prochain honorant un des derniers gestes chevaleresques de Jean Mermoz.

Subsistent, pour appuyer tout cela, encourager nos animateurs et nous rendre plus représentatif, à lancer une campagne d'adhésions 2021 et faire grossir le Cercle de Famille. Affaire de tous à laquelle j'invite tous nos Amis à participer.

A tous bon mois de mai et juin.

Cordialement.

Christian Libes-Mermoz
Président

Appel cotisation 2021
(conditions en fin de bulletin)

LE PETIT PRINCE ET LA ROSE - AVRIL 1931

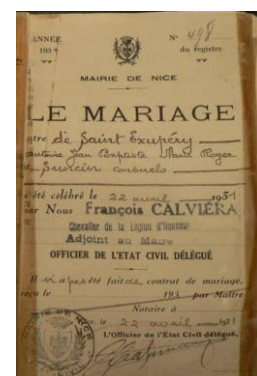


Antoine de Saint-Exupéry, Consuelo, ses nièces, son neveu - Château d'Agay, 23 avril 1931 ©DR

Antoine de Saint-Exupéry, directeur d'exploitation de la compagnie Aeroposta Argentina, accompagné de sa mère, quitte Buenos Aires, le 1^{er} février 1931, pour se marier en France avec Consuelo Suncin Sandoval veuve de l'écrivain d'origine guatémaltèque naturalisé argentin, Enrique Gomez Carillo, née le 10 avril 1902 à Armeni, Salvador, rencontré à Buenos Aires.

Le mariage civil est célébré le 22 avril à la mairie de Nice, le mariage religieux le lendemain à Agay, à l'église Notre Dame du Sacré Cœur, béni par l'abbé Sudour, qui l'avait en 1926 recommandé à son ami Beppo de Massimi, directeur général des Lignes Aériennes Latécoère (LAL). Les festivités sont organisées au château propriété de son beau-frère Pierre d'Agay, mari de sa sœur Gabrielle.

Le couple ne revient pas en Argentine. L'Aéropostale mise en liquidation judiciaire quelques jours plutôt, l'avenir de la compagnie aérienne argentine dont les services ont été arrêtés est incertain.



Acte de mariage civil ©DR

ASSEMBLEE GENERALE - COMITE - AVRIL 2021

Compte tenu de la situation sanitaire l'assemblée générale et le comité directeur ont été réalisés par visioconférence. La maîtrise de « Zoom » est devenue indispensable mais ne remplace pas le plaisir des rencontres. Avantage : cela permet la participation de membres éloignés, mais il ne faudrait pas perdre les bonnes habitudes.



Le Président, Christian Libes-Mermoz, et la Trésorière Martine Dussel à la manœuvre©louis.hadir

ACTIVITES



En raison de la situation sanitaire la municipalité d'Aubenton a annulé les manifestations en hommage à Jean Mermoz du dimanche 9 mai.

La randonnée Mainbressy - Blanchefosse (Abbaye de Bonnefontaine,

« Sur les pas de l'enfant Mermoz », samedi 29 mai

Informations : www.memoiredemermoz.fr

Contact : c.libes@orange.fr

Pour l'instant nous ne pouvons proposer un calendrier d'activités.

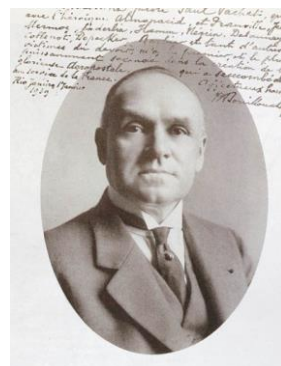
TOULOUSE -MONTAUDRAN - PLACE MARCEL BOUILLOUX-LAFONT



Proche de « L'Envol des Pionniers », des « Jardins de la Ligne » et de la « Halle de la Machine », la Mairie de Toulouse a donné le nom de Marcel Bouilloux-Lafont, Président fondateur de l'Aéropostale, à la nouvelle place du quartier Montaudran, bâti sur l'ancien terrain d'aviation des Lignes Aériennes Latécoère (LAL), de l'Aéropostale, d'Air France, dont elle doit devenir le centre d'activités avec ses commerces, ses lieux de spectacles,

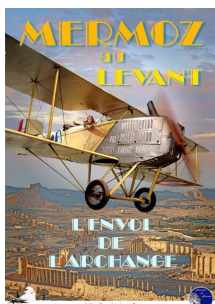


Place Marcel Bouilloux-Lafont (1871-1944)©DR



Marcel Bouilloux-Lafont
(1871-1944)

« MERMOZ AU LEVANT - L'ENVOL DE L'ARCHANGE »



Affiche ©Daniel Bechenec

Pour le 100^e anniversaire de la présence de Jean Mermoz sur Théâtre des Opérations Extérieures du Levant (Liban, Syrie), 1922-1923, l'association « aerastory » prépare une vidéo sur cette période de la vie de Jean Mermoz peu connue et peu étudiée.

Au travers du livre « D'azur et de sable », de l'aviateur devenu écrivain Marcel Migeo, présent avec Jean Mermoz, elle permettra de revivre la scène des événements du Levant en 1922 et 1923, revoir la communication de la « France des Colonies » et le rôle de l'Armée du Levant sur le Théâtre des Opérations Extérieures de « pacification ».

Plus d'informations : www.aerastory.fr

A L'ASSAULT DES RECORDS - 1931

Article Alain Bergeaud¹

La destruction du Laté 28-8 F-AJXL à Capens le 30 août 1930 (cf. bulletin Juillet-Août 2015) a annulé le projet de traversée de l'Atlantique Nord.

Accompagné de son épouse, Jean Mermoz rejoint Marignane, où il doit participer à la mise au point du Laté 28.5 n°920 F-AJXK, version plus puissante que le Laté 28.3, avec un moteur Hispano Suiza de 650 cv, et où arrivent le 30 octobre Vera de Martinoff et Victor Etienne, qui ont assisté à leur mariage, à bord du Potez 36 livré par les usines Potez de Méaulte. Il y a aussi Henri Guillaumet, qu'il a fait revenir d'Amérique avec Victor Etienne pour passer leur brevet de pilote d'hydravion nécessaire pour leur nouvelle activité de pilote transatlantique.

De Marseille, le 10 décembre, il écrit à son ami René Jomelli : « *Je mets au point le Laté 28 hydro 650. Je ne sais encore pour quand la traversée. L'autorisation ne semble pas avoir été donnée en ce moment. Je remonte à Paris le 20 décembre pour passer les fêtes* » signé Jean Gilberte. Amitiés d'Etienne, Martinoff et Guillaumet.

Après les fêtes, accompagné de Gilberte, il rejoint Saint-Raphaël, où, au centre d'essai, de la Marine, le lieutenant de vaisseau Demougeot et Jean Gonord, pilote d'essai de la SIDAL (Société Industrielle des Avions Latécoère), font les essais de réception du Laté 38, avec lequel il doit effectuer la prochaine traversée de l'Atlantique sud.

De Saint-Raphaël, le 10 janvier 1931, il écrit à René Jomelli : « ... *Nous quittons Saint-Raphaël demain pour Marseille d'où je compte m'embarquer pour Oran en vue de tenter ces jours-ci avec Paillard sur le Bernard Grand Raid le record du monde en circuit fermé. Ensuite je compte effectuer sur laté 38 bi-moteur la traversée aller et retour, les premiers jours de février. Puis le Bernard acheté par l'Etat me sera confié au retour pour tenter le record du monde de distance en ligne droite sur Istres-Buenos Aires. L'accord a été conclu durant mon dernier séjour à Paris et j'en suis très heureux* ». Signé Jean.

Lettre de Jean Mermoz du 16 janvier 1931 à son ami Paul Chaussettes à Buenos Aires² : « ... *Je suis à Saint-Raphaël en ce moment ... une traversée aller et retour en février probablement avec un hydro à coque métallique et bi-moteur 650 Hispano qui emporte avec une réelle facilité une charge équivalant à 4500 kilomètres de rayon d'action pour 500 kg de charges utiles, pouvant voler avec un seul moteur en fin de parcours pendant 1000 km. Je crois que c'est l'appareil idoine pour le service régulier que l'on va inaugurer...* ».



Publicité de la Société Industrielle des Avions Latécoère fin 1930

Mermoz et le Bernard 80 GR « Tango »

Depuis son entrée dans l'aviation marchande en 1924 Jean Mermoz s'est employé au service de la ligne aérienne Toulouse-Dakar des Lignes Aériennes Latécoère (LAL), puis à partir de 1927 au développement du réseau aérien de l'Aéropostale en Amérique du Sud. En octobre 1927, avec un Laté 26, spécialement modifié, avec Elisée Negrin, alors pilote d'essai de la SIDAL, il effectue un raid Toulouse - Saint Louis du Sénégal, mais c'est le record du monde en circuit fermé pour hydravion d'avril 1930, 4308 km en 30 h 25 mn, avec le Laté 28.3 « Comte de al Vaulx », suivi de la traversée de l'Atlantique sud en mai, record du monde en ligne droite, qui le classe parmi le cercle fermé des pilotes de records (cf. bulletin Mars-Avril 2020)

En 1928 le Ministère de l'air, pour promouvoir le matériel français, dans le cadre de la politique des prototypes d'Albert Caquot, a commandé plusieurs prototypes qui vont se lancer à partir de 1931 à la conquête de records du monde : le Blériot 110, le Bernard 80 GR « Tango », le Dewoitine D33 « Trait d'Union ».



Jean Mermoz est retenu pour faire équipe avec Antoine Paillard et le capitaine Louis Mailloux avec le Bernard 80 de la société Bernard avec laquelle il avait pris contact par l'intermédiaire de son ami Vova de Martinoff. De Buenos Aires, le 10 janvier 1929, il lui écrit : « *Je pense que vous avez reçu mes 2 télégrammes. L'un où je vous dit mon accord pour la demande à Laurent-Eynac, le second où je vous confirme que les lettres de recommandations étaient parties chez Bernard. En effet, le colonel Loubignac, attaché militaire et aérien a bien voulu me donner ces lettres. Il est un ami intime de Mignault et de Béchereau, ce qui peut nous aider particulièrement.* »

¹ « L'Aviation française à la conquête des Amériques » - Alain Bergeaud

² « Mes vols - Jean Mermoz » - Editions Flammarion 1937

Bernard 80 - Oran-La Sénia - 2 avril 1931 - Record du monde en circuit fermé

Commandé par l'État en vue d'améliorer les records de distance en ligne droite et en circuit fermé, le Bernard 80 est dessiné en 1929-1930 par Béchereau et Galtier. Tout en bois, il est doté d'un moteur un Hispano 12 Nb de 650 ch. Les essais débutent au Bourget le 27 novembre 1930, avec Antoine Paillard le pilote d'essai de la société.



Avion Bernard 80 GR F-AKEX « Tango » ©DR

Le 1^{er} février le Bernard 80 GR F-KEX baptisé « Tango » quitte le Bourget, avec Antoine Paillard, Jean Mermoz, le capitaine Louis Mailloux et le mécanicien Edmond Laversin pour Oran, mais fait demi-tour par suite des mauvaises conditions météorologiques. Ils repartent le 4 février, mais le mauvais temps les oblige à se détourner vers l'aérodrome de Toulouse-Franczal. Le 6, ils effectuent le trajet Toulouse-Franczal Oran-La Sénia, où sur le terrain ils trouvent l'équipage Lucien Bossoutrot, Maurice Rossi qui se préparent pour du record du monde en circuit fermé, avec le Blériot 110 F-ALCC.

Le 11 février Jean Mermoz est rappelé en France pour procéder à Biscarrosse à la mise au point du Laté 38 dont les essais de qualification se sont terminés à Saint Raphaël le 22 janvier. Les résultats ne sont pas encore parvenus et il ne peut commencer les essais.

Le 23 février 1931 Antoine Paillard et le capitaine Louis Mailloux décollent, mais à bout d'essence ils atterrissent le surlendemain après avoir parcouru 8 175 km en 50 h 5 mn de vol. Le record de distance en circuit fermé détenu les Italiens Umberto Maddalena et Fausto Cecconi, avec un Savioa Fiat, avec 8188 km, et 67 H 15, est raté de 120 km.

Après 4 tentatives, aux commandes du Blériot 110, Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi, décollent le 26 février et atterrissent le 1^{er} mars après avoir parcouru 8822 km, en 75 h 23 mn : nouveaux records du monde en circuit fermé, distance et durée.



Maurice Rossi - Lucien Bossoutrot ©DR



Antoine Paillard - Capitaine Louis Mailloux Jean Mermoz ©DR

Jean Mermoz et sa femme sont de retour à Oran.

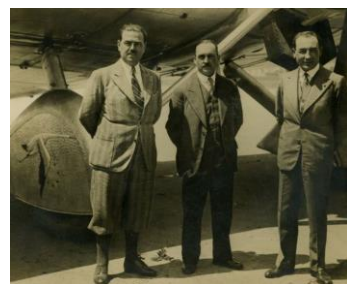
Aux commandes du Bernard 80 GR Antoine Paillard et Mermoz décollent le 30 mars et atterrissent le 2 avril, après avoir parcouru 8 960 km en 59 h 14 mn. Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi sont battus de 138 km, mais ils conservent le record de durée.

Télégramme du 2 avril à Gabrielle Mermoz : « Record battu 9080 km. Vous embrassons tendrement. Gilberte-Jean », le 3 avril « Embarquons demain Alger. Remontons Toulouse-Paris en voiture la semaine prochaine ... » (Gilberte-Jean). Arrivés le 4 à Alger par le train, Jean Mermoz et sa femme embarque le 5 à bord du « Gouverneur général Chanzy » à destination de Marseille.

La détention de ce record de distance est de courte durée.



Sur un circuit au départ d'Istres du 7 au 10 juin, Marcel Doret, Joseph Le Brix et le radio Cadiou avec le Dewoitine D33 F-AKDV baptisé « Trait d'Union », dépassent les 10 000 km, avec un nouveau record de distance en circuit fermé de 10 460 km en 70 h 11 mn.



Marcel Doret - Emile Dewoitine Joseph Le Brix ©DR

Les aviateurs américains Less et Brossy porte le record de durée en circuit fermée à 84 heures et 33 mn, à Jacksonville, Floride. La compétition n'est pas terminée ...

Jean Mermoz et Antoine Paillard sont de retour en Algérie quelques jours plus tard. Le 10 avril ils sont à Lourmel pour remercier les habitants qui les ont soutenus, lors de l'établissement du record, effectué sur une boucle Lourmel - Aïn-el-Arba - La Sénia. Le 18 avril Antoine Paillard, l'ingénieur Galtier et le mécanicien Edmond Laversin ramènent le Bernard au Bourget après un nuit à Casablanca et Bordeaux.

Laté-38 transatlantique

Construit par la Société Industrielle (SIDAL) à Toulouse-Montaudran, le Laté 38, hydravion à coque bi-moteur en tandem (Une hélice tractive - une propulsive) de 650 cv, entièrement métallique, est le premier appareil à commencer ses essais en août 1930 sur la nouvelle base de Biscarrosse de la SIDAL.



Laté 38 - F-A . En cours d'immatriculation©DR

Jean Gonord engagé par la SIDAL, comme pilote d'essai le 1^{er} juillet 1930, après avoir commencé les essais du Laté 28-8 détruit à Capens le 30 août, effectue les essais du Laté 38 qui rejoint en fin d'année le Centre d'Expérimentations de la Marine à Saint-Raphaël, pour les vols de réception, placés sous la responsabilité du lieutenant de vaisseau Louis Demougeot, commandant de l'escadrille d'épreuves.

La qualification de l'appareil, n°1501, immatriculé F-AKCS est terminée le 22 janvier, et l'appareil rejoint Biscarrosse.

Rappelé d'Algérie pour commencer les essais de réception de l'Aéropostale en février, les documents officiels n'étant pas parvenus à Biscarrosse Jean Mermoz rejoint Antoine Paillard et Louis Mailloux à Oran.

Quand il revient en France, début avril, l'Aéropostale a été mise en liquidation judiciaire le 31 mars. Pierre Georges Latécoère qui a démissionné le 23 mars de son mandat d'administrateur, refuse la livraison de tout matériel à l'Aéropostale, débitrice de la SIDAL.



Les Ailes 22 octobre 1931

Il a proposé de reprendre l'exploitation de la Ligne pour le compte du gouvernement, et n'apprécie pas qu'André le fils de Marcel ait conservé son poste d'administrateur délégué de l'Aéropostale.

Aucun appareil, dont le Laté 38, ou pièces de rechange ne sera alors remis à l'Aéropostale, qui doit faire avec le matériel existant, jusqu'à la création d'Air France. Le second Laté 38, n°1052 immatriculé F-ALRP commandé par l'Aéropostale, ne sera pas livré. Il finit dans un hangar de Biscarrosse.

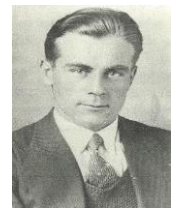
Pour faire face à la concurrence allemande³, et assurer le contrat postal argentin, Raoul Dautry et Abel Verdurand, qui a remplacé au poste de Directeur Beppo de Massimi, lui aussi démissionnaire, se rapprochent d'un jeune constructeur qui n'a pas particulièrement les faveurs des services techniques, qui n'envisagent, la traversée commerciale de l'Atlantique qu'avec des hydravions, qui depuis 1927 travaille à un avion transatlantique à « roulettes », René Couzinet.

Le Laté 38 poursuivra ses vols. Le 2 septembre 1931, à Saint-Raphaël, le lieutenant de vaisseau Louis Demougeot et Jean Gonord battent 2 records du monde pour hydravion :

- Vitesse 2000 km avec 2000 kg de charge à 165 km/h,
- Distance à 2200 km (précédent record 2160 km).



LV Louis Demougeot
(1894-1946)



Jean Gonord
(1903-1988)

Le mécanicien Louis Cavaillès détaché par l'Aéropostale à Biscarrosse pour suivre les essais est rappelé en juillet 1932. Face au refus de la SIDAL l'Aéropostale s'est rapprochée de René Couzinet, et Jean Mermoz est désigné comme chef de bord pour la future traversée.

Les Laté 38 ne traverseront jamais l'Atlantique.

Le Laté 38 n°1501, transformé en version militaire de reconnaissance, pour la Marine nationale, commence ses essais début 1932 à Saint-Laurent-de-la-Salanque, où il est détruit, le 16 mars 1933. Le pilote d'essai Louis Perriot, le mécanicien Robert Bert, de la SIDAL, sont tués, après avoir percuté de la surface sous effet de mirage.

La Marine nationale fit l'acquisition de 3 exemplaires de la version militarisée : Laté 38.1, numéros de série 1053-1054-1055, mis en service en mars 1934, escadrille E.3. Certains seront livrés par Antoine de Saint-Exupéry, pilote réceptionnaire de la SIDAL comme l'écrit Jean Gonord : « J'ai connu Saint Exupéry en 1932 à Toulouse. Fin avril 1933, nous quittons ensemble Toulouse pour Saint-Laurent où, suivant le désir de Latécoère, je devais familiariser St. Ex avec le Laté 381, hydravion à coque bimoteur Hispano 650 cv. Le 4 mai, deux vols d'essai étaient effectués puis une tramontane d'une rare violence s'étant levée, force-nous fut d'attendre un temps plus clément pour entreprendre le convoi vers Saint-Raphaël... »⁴.

³ Le 29 août 1931 le « Graf Zeppelin » effectue le premier vol commercial Allemagne-Brésil

⁴ « L'épopée Latécoère et la base aéronavale de Saint-Laurent-de-la-Salanque 1925-2015 » - Jean-Pierre Bobo - Louis Bassères - Editions Les Presses Littéraires 2016.

« DEFAILLANCE SUR L'ATLANTIQUE » - MARS-AVRIL 1936

Article Alain Bergeaud⁵

Suite de l'article publié dans les bulletins de novembre-décembre 2020 et janvier-février 2021

Jean Mermoz et Henri Guillaumet - Démission de Jean Mermoz

Avec la perte le 10 avril, du Laté 301 « Ville de Buenos Aires », les indisponibilités du Laté 300 « Croix du sud », du Blériot 5190 « Santos Dumont » pour maintenance, et l'immobilisation des 2 Laté 301 restant la « Ville de Rio », à Natal, et la « Ville de Santiago » à Dakar, après la décision de suspendre leurs vols prise par Edouard Serre et Jean Mermoz, il ne reste de disponible que le Farman 220 « Centaure ». La traversée aérienne de l'Atlantique est interrompue.

« C'est alors que nous avons décidé avec Serre d'envoyer nos télégrammes. ...

J'ai voulu avoir ton avis personnel : ton télégramme n'a fait que doubler mes propres impressions.

Où je me suis mis un peu en colère c'est au reçu du télégramme signé de Joseph et de toi, démentant ton premier télégramme à la suite de l'essai comme si vraiment les efforts d'un pilote sur une machine pouvaient équivaloir à ceux engendrés par un coup de mauvais temps ...

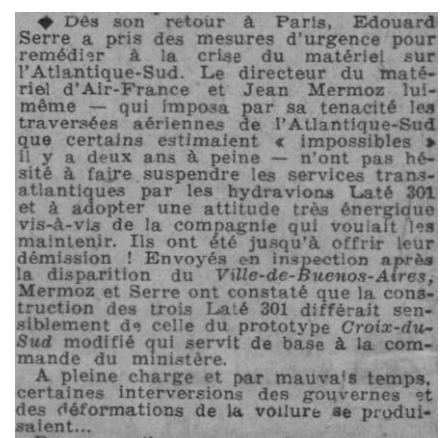
A l'avenir, mon cher Henri, je t'en supplie, ne laisse pas engager ton nom comme co-signataire d'un fonctionnaire ingénieur. Tu fais à ce moment-là fonction de parapluie ... et quelle responsabilité tu pourrais avoir ensuite en cas de coup dur ... je tiens à te dire que le télégramme d'Allègre nous désavouant en quelque sorte comme si nous étions pris de panique et reçu juste au dernier moment quand nous montions dans le Santos m'a fait hausser les épaules d'écœurement.

Pendant les deux heures de pilotage de Pichodou, j'ai pondu un rapport très dur sur ce que je pensais du matériel, de l'accident et des télégrammes de Joseph, et j'ai adressé ma démission d'inspecteur général en demandant mon affectation sur un parcours terrestre sur la ligne d'Amérique... J'ai été tellement fort dans mes affirmations et dans mes attaques que s'ils ne me fichent pas à la porte, c'est qu'ils manquent de courage mais c'est leur cas ...

Bref du as fait la traversée et il n'y a pas eu de type plus heureux que moi de te savoir arrivé... Sur le Santiago, l'arrière de la coque accuse une déformation des tôles permanentes qui n'existait pas ni à Biscarrosse, ni au départ de Marseille, ce qui prouve que le mauvais temps l'a un peu fatigué...

Tu penses que ce n'est pas après de douze ans de ligne et après en avoir vu de toutes les couleurs que je peux être pris de panique !!! Tu penses que cela peut me faire plus de mal au cœur qu'à d'autres de voir arrêter provisoirement une partie des traversées... Bientôt Allègre dira que j'ai voulu fiche la ligne d'Amérique par terre et qu'il l'a sauvée !!

Je veux bien tout risquer, même sur une brouette, mais à une condition : c'est qu'elle soit solide. Si on doit y rester un jour, dans un temps de cochon, que ce soit au moins avec un sentiment de pleine confiance dans le matériel qu'on le risque... Quand on a du métier comme nous, il est rare qu'une mauvaise impression nous trompe... »⁶.



Paris soir du 20 mars 1936
Jean-Gérard Fleury⁷

La situation provoque de nombreuses réactions dont celle de Lucien Bossoutrot, pilote de la société Blériot, qui a assuré pour Air France les 4 première traversées de l'appareil en novembre et décembre 1934, avant que l'appareil, avec Léon Givon, n'assure seul les traversées bimensuelles du premier semestre 1935. Il est d'autant plus en colère qu'Air France n'a pas passé la commande des 3 Blériot, prévu dans l'appel d'offre de 1928, prétextant que la coque n'était pas adaptée au transport du courrier, mettant en grande difficulté la société Blériot. Des 2 autres appareils de l'appel d'offre de 1928 pour un hydravion de 40 tonnes, le Léo et Olivier H-27 n'a pas passé le stade des essais et n'a pas été remis à Air France et seule la Société Industrielle des Avions Latécoère (SIDAL) a obtenu la commande de 3 appareils, les Laté 301.

⁵ « Les Ailes françaises à la conquête des Amériques » - Alain Bergeaud

⁶ Lettre de Jean Mermoz à Henri Guillaumet - Mars 1936 - Icare Mermoz Tome 3.

⁷ Jean-Gérard Fleury, journaliste, a publié en outre « La Ligne » aux éditions Gallimard en 1944.

Incertitude de doctrine, crise de matériel

DÉFAILLANCE SUR L'ATLANTIQUE-SUD

par Lucien BOSSOUTROT

Après que l'aviation française eût assuré, avec une régularité exemplaire, quatre-vingt-trois traversées commerciales de l'Atlantique-Sud, subitement, la ligne s'arrête.

Le *de Cerville* et le *peleto* bon et croit, car il ne devrait pas être considéré en mars 1938 d'avoir recouvert les avions de la marine pour effectuer les traversées maritimes d'un parcouru aussi souvent là, après tant de sacrifices, non seulement notre prestige, mais l'avenir d'une ligne importante entre toutes.

Il ne m'appassent pas de juger les faits, le fait seulement des constatations.

Ces constatations à cet effet, il faut que tout le monde s'y attende, il est à la fois une sorte de méditation, un peu plus de prévoyance et de méthode arrivent en dévotion.

Rapportons l'effectif réel de la flotte chargée de garantir le service entre Dakar et Natal et vice versa.

Un hydravion biplan, le *Desnecourt*, un hydravion *Leblanc*, la *Cruze-Sud*, et un avion *Fiat*.

L'hydravion *Desnecourt* est un *Fiat* de *Santiago de Chili* qui n'est actuellement destiné qu'à des missions

Faisant des miracles, grâce à la fécondité du domaine de la pratique et au cran des équipages, ces trois appareils ont tenu le coup admirablement, en attendant la mise au point d'un sous-marin chinois.

avec des hélices à pas variable qui, néanmoins, « tient le coup » augmenteraient sensiblement la vitesse de croisière.

Des trois nouvelles machines dont le marché fut passé au 15 mai 1934, l'une fonctionnait si bien, si normalement, « arrêtez exclusivement faute d'appareils.

Et il n'est pas dans mon intention ici d'incriminer Air France. Mais les faits sont là, catégo-

On a hésité, ergoté, tergiversé ; dans le mirage des performances qu'on voulait meilleures, on a ébroué ce qui était sûr, ce qui avait fait ses preuves et, aujourd'hui, on arrive à zéro, on retombe aux faténaissants débuts, aux traversées mixtes, longues, laborieuses, coûteuses et qui font sourire aujourd'hui ceux que nous avons dominés hier.

Pourra-t-on jamais rattraper le temps perdu, combler le retard de ces dernières semaines ?

A quoi donc auroient servi tous les millions engloutis et le martyrologe des cancéreux ?

Cette situation qui s'amplifie chaque jour ne saurait durer davantage, d'autant que nous avons du matériel qui s'est montré excellent dans le domaine des réalités.

Peu importe la marque de la cellule ou celle des moteurs, au sein leur matériel le plus grand nombre de commandes, c'est normal.

J'expose ici impudiquement, en plus, ce que peuvent éprouver les au-

L'hydravion Loté 301 « Ville-de-Santiago-du-Chili », qui subit actuellement diverses modifications avant de reprendre son service sur l'Atlantique-Sud.

avec des hélices à pas variable qui augmenteraient sensiblement sa vitesse de croisière. La construction de cette machine, qui, néanmoins, « tient le coup » fort remarquablement. Des trois nouvelles machines dont le marché fut passé au 15 mai 1934, une seule est terminée et d'appareille. Bref, en mars 1936, cette ligne qui fonctionnait si bien, si normalement, s'arrête brusquement faute d'appareils.

L'Aéro 27 mars 1936

Jean Mermoz continuait à soutenir René Couzinet et participe en 1935 encore aux essais demandés à Couzinet. Sa situation est difficile. Ces relations avec la direction d'Air France sont tendues, d'autant qu'il reste fidèle à la famille Bouilloux-Lafont, et en particulier André dans l'affaire des « faux papiers » qui a opposé ce dernier à Paul-Louis Weiller le puissant patron de Gnome et Rhône, administrateur d'Air France en tant qu'ancien propriétaire de la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA). Son soutien le général Victor Denain a été remplacé au ministère de l'air, en janvier par Maurice Déat, un politicien qui n'a pas de grandes connaissances de l'aviation. La fracture politique entre la gauche et la droite est importante.

Sa démission, et celle d'Edouard Serre, n'ont pas de suite. Il n'effectuera que quelques vols sur l'Amérique du sud, dont celui qui lui fut fatal, faisant plus régulièrement la ligne sur Alger où il retrouve une de ses amies.

Le service aérien de la ligne mars-avril 1936

Il n'y aura que 2 traversées aériennes de l'Atlantique sud en mars-avril, avec le Farman 220 « Centaure ». : Aller le 16 mars, retour le 24 mars : équipage Fernand Rouchon, Alexandre Pichodou, Paul Comet, Maurice Thomasset, Louis Pichard : Aller le 6 avril, retour le 17 avril : équipage Henri Guillaumet, Fernand Rouchon, Gabriel Salvat, Jacques Néri, Louis Pichard.

Le Laté 301 F-AOIM « Ville de Santiago », est autorisé à traverser. Il effectue sa première traversée le 27 avril : équipage, Henri Guillaumet, Alexandre Pichodou, Paul Comet, Maurice Thomasset, Eugène Courson, et permet la reprise du service aérien hebdomadaire, en alternance avec le Farman 220 « Centaure », qui sera assuré avec régularité jusqu'au 2 juillet 1940, avec un seul accident mortel celui de la « Croix du sud », en décembre 1936

« La Ligne France - Amérique du Sud » - Salle Wagram - Jean Mermoz - 30 mars 1936

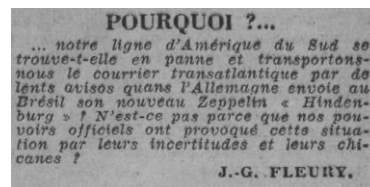


« Jean Mermoz dans la conférence qu'il a faite hier à la salle Wagram a soulevé une profonde émotion en rappelant aux prix de quels héroïsmes la ligne d'Amérique du Sud fut créée. Volontairement il s'est effacé et a peu parlé de son rôle, qui fut grand, pour exalter l'œuvre commune des équipages d'élite, des Français unis par un même idéal. Comment a-t-on renié en haut lieu, ces hommes prêts à tous les sacrifices (cinquante pilotes, quarante radios et mécaniciens sont tombés au service de la ligne) ?



Salle Wagram - Conférence Jean Mermoz©DR

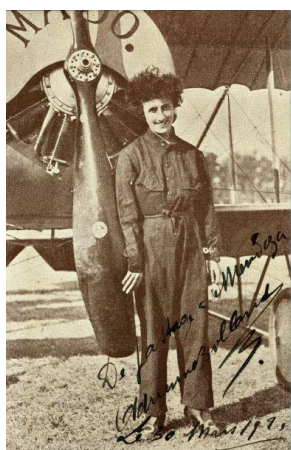
Air France manque de moyen, d'autant que le ministre d'air, le général Denain, qui n'aime pas cet avion en bois, à force de contraintes imposées au constructeur est parvenu à annuler la commande des 3 Couzinet, passée par son prédécesseur, Pierre Cot. Le jeune constructeur, qui avait approvisionné ses ateliers est ruiné, poursuit le ministre devant la justice ce qui ne peut arranger ses affaires.



Peu importe la marque de la cellule ou celle des moteurs, au sein leur matériel le plus grand nombre de commandes, c'est normal.

J'expose ici impudiquement, en plus, ce que peuvent éprouver les au-

« LA CORDILLIERE - LE DEFI - ADRIENNE BOLLAND » - 1^{ER} AVRIL 1921



Adrienne Bolland – Mendoza
(1895-1975)

Le 1^{er} avril 1921, Adrienne Bolland, arrivée le 23 décembre à Buenos Aires, en mission de propagande pour la société des avions Caudron, avec 2 Caudron et son mécanicien René Duperrier, relève le défi des aéronautes et aviateurs en Amérique du sud : traverser la Cordillère des Andes dans sa partie la plus élevée entre Mendoza et Santiago du Chili. Elle peut être la première femme à réussir ?

C'est l'aviateur militaire chilien Dagoberto Godoy qui effectue le 12 décembre 1918 la première traversée dans cette partie la plus élevée de la Cordillère avec un Bristol M.1C. Le 28 juin 1919 le pilote militaire argentin Benjamin Matienzo avec le Nieuport n°6338 offert par la France disparaît dans la Cordillère. Pour relever le défi de l'aviateur Antonio Locatelli de la mission militaire italienne qui effectua un aller et retour Buenos Aires-- Santiago en juillet 1919 avec un Ansaldo SVA, le Lieutenant-colonel Précardin, chef de la mission militaire française charge le sous-lieutenant Prieur d'effectuer la première traversée française avec un Breguet XIV le 11 février 1920, le capitaine Vicente Almandos Almonacid, releva le défi en traversant de nuit avec un Spad XII le 29 mars (cf. bulletin Mémoire de Mermoz Mars-Avril 2020).

Arrivé par le train, le 20 mars à Mendoza, avec son mécanicien, et son appareil, elle s'installe sur le terrain d'aviation de « Los Tamarindos », où elle trouve l'aidé du mécanicien Henry Crochart, ancien membre de la mission d'aviation militaire Précardin installé à Mendoza



1^{er} avril 1921 - Adrienne Bolland - Traversée Mendoza (Argentine) - Santiago (Chili)©DR

Le 1^{er} avril, à 5 h 55, aux commandes du Caudron G.3, atteignant une vitesse de 50 km/h, sans carte, ni boussole, Adrienne Bolland décolle du terrain de « Los Tamarindos » en direction de la Cordillère, qu'elle traverse à plus de 4000 mètres, supportant des températures extrêmes de -26°C, et se pose à 10 h 10 sur le terrain « El Bosque » à Santiago du Chili après 4 h 15 heures de vol.



Son arrivée à Santiago fut une surprise, le consul de France crut à un poisson d'avril, mais l'accueil fut enthousiaste, que ce soit à Santiago où à Buenos Aires.

Avril 1921 - Accueil à Buenos Aires
Adrienne Bolland - Vicente Almandos Almonacid
René Duperrier©DR

Air France rend hommage à Adrienne Bolland.

En hommage à Adrienne Bolland, en clin d'œil à l'événement, 7 femmes pilotes composaient les équipages techniques des deux vols commerciaux, opérés sur Boeing 777 et Boeing 787, ont simultanément décollé de Paris-Charles de Gaulle le 31 mars pour se poser à Santiago et à Buenos Aires le 1^{er} avril.



Buenos Aires 1^{er} avril - Equipage Air
France vol 228©af



Santiago du Chili 1^{er} avril - Equipage Air
France vol 406©af

NOUVELLES D'AMERIQUE DU SUD

Musée National Aéronautique - Moron (Argentine) - 5 avril 2021

Pour rendre hommage à Adrienne Bolland et commémorer ce 100^e anniversaire la Poste argentine a émis un timbre. « Le premier jour d'émission » a été organisé le 5 avril, en présence de représentants de France, d'Argentine, du Chili, dans le hangar du Musée National d'Aéronautique, près du Laté 25 F-AIEH, utilisé par Jean Mermoz et Alexandre Collenot pour défricher la ligne Buenos Aires -Santiago, et des restes du Nieuport de Benjamin Matienzo. Mme Claudia Scherer-Effosse, Ambassadrice extraordinaire et plénipotentiaire de la République française auprès de la République argentine, et le Brigadier Fernando Mengo, secrétaire général de l'« Institute Nacional Newberiano », ont apposés les premières oblitérations.

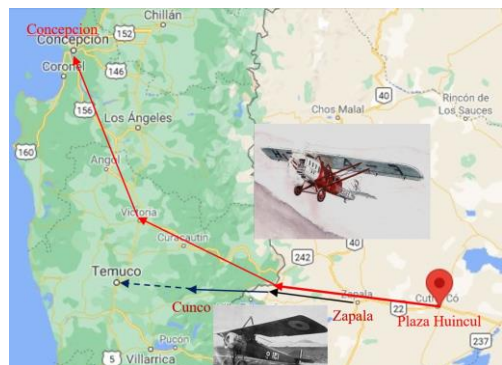


Bébri Nieuport Benjamin Matienzo@a.bergeaud



5 avril 2021 - Musée National Aéronautique de Moron – Brigadier Fernando Mengo - SE Mme Claudia Scherer-Effosse
Sur la photo du haut Laté 25 F-AIEH de l'Aeroposta Argentina©institute.nacional.newberiano

103^e anniversaire de la première traversée de la Cordillère - 13 avril 1918



Les argentins ont célébré le 103^e anniversaire de la première traversée de la Cordillère le 16 avril 1918 par Louis Candelaria, avec un Morane Saulnier parasol de 180 cv baptisé « Mendoza »

La traversée est effectuée dans le sud entre Zapala et Cunco où la Cordillère est moins élevée (moyenne 3000 mètres). L'appareil pouvait atteindre les 4000 mètres.

Le 2 mars 1929, Jean Mermoz, accompagné d'Alexandre Collenot, avec pour passager le Comte de la Vaulx décolle de Plaza Huincul en Argentine en direction de Concepcion au Chili, avec le Laté 25 F-AIEH, en limite de charge avec 3 personnes à bord.

Lors de la traversée de la Cordillère, suite à une panne moteur, il pose l'avion sur un plateau étroit et incliné, à 1500 m d'altitude. En raison de la pente l'avion ne peut s'arrêter, et, sautant de l'appareil, il doit le bloquer empêchant une plongée dans le ravin. Après avoir réparé la panne, le décollage se fait en plongeant dans la pente. (Cf. bulletin mars 2019)



Morane Saulnier parasol



Trajet suivi par Luis Candelaria : Zapala-Cunco
©pilote-de-montagne.com



Lieutenant Luis Cenobio Candelaria
(1892-1971)

« LE ROYAUME DE MARCEL REINE » - ITAIPAVA (PETROPOLIS)

Nous remercions Hubert Reine⁸ pour la mise à disposition de la documentation sur la famille Reine.

De retour de France à Natal le 1^{er} avril, avec l'avis du service postal Dakar-Natal en attendant de pouvoir effectuer le voyage retour de l'Arc-en-Ciel, Jean Mermoz rend visite à Marcel Reine dans sa propriété d'Itaipava.



« La piste de départ ne pouvant être prête pour la lune d'avril, la traversée fut retardée jusqu'à celle de mai. Mermoz prit l'avion courrier, alla à Rio, ... accompagna Marcel Reine dans la fazenda de ce dernier. C'était dans les montagnes de l'intérieur, une propriété immense avec des vallées, des collines, de la jungle, et que Reine avait acquise pour quelques milliers de francs. Il s'y reposait parfois, de ses vols ... Mermoz et Reine se promenèrent à cheval à travers la fazenda que Reine d'ailleurs n'a jamais pu explorer complètement. »

(« Mermoz » Joseph Kessel - Gallimard)

Marcel Reine vend la propriété quand il remplace Henri Guillaumet, rappelé en France pour le secondier dans les traversées de l'Atlantique avec l'Arc-en-Ciel, sur la liaison aérienne Buenos Aires - Santiago.

Mermoz est accompagné d'Alexandre Collenot, alors affecté à l'aérodrome de Victoria, qui va faire le voyage retour de l'Arc-en-Ciel. Il rentre en France pour devenir le mécanicien en charge de l'Arc-en-Ciel, et retrouve sa femme quelques temps plus tôt pour donner naissance fin juin à son fils Jean, à Montélimar.

Affecté en 1928, sur la ligne Natal - Buenos Aires, Marcel Reine fait l'acquisition du domaine qu'il revend quand il est affecté sur la ligne Buenos Aires - Santiago du Chili en remplacement d'Henri Guillaumet, rappelé en France pour les traversées de l'Atlantique avec le Couzinet. C'est au Brésil que Marcel Reine rencontre sa femme Alice Elisabeth Braun, d'origine allemande.



Alice Braun et Marcel Reine©h.reine



Jean Mermoz - Robert Pourchasse - Marcel Reine - Alexandre Collenot - Laurence Pourchasse - Alice Braun©h.reine



La Grande Vallée©h.reine



Une réunion à la Grande Vallée, Marcel et Alice Reine visitent Mermoz et Collenot, ainsi que d'autres personnes non identifiées. photo Archives Famille Reine et musée Air France

Itaipava - La Grande Vallée - Mars 1933

X, Alice Reine, Robert Pourchasse, Marcel Reine, Laurence Pourchasse, Alexandre Collenot, Jean Mermoz, X©h.reine

⁸ « Marcel Reine, héros de l'Aéropostale » - Hubert Reine - Editions Loubatières 2002

Musée de la « Grande Vallée » - Itaipava (Brésil)



Jose Augusto Calvancanti Wanderley

José Augusto Calvancanti Wanderley, actuel propriétaire du domaine, a installé un musée consacré à l'histoire de l'Aéropostale au Brésil, et organise régulièrement des expositions et des conférences consacrées à Marcel Reine et à ses compagnons.

On doit reconnaître qu'il est très orienté Antoine de Saint-Exupéry qui vivait à Buenos Aires. Les vols Buenos Aires - Rio du directeur d'exploitation d'Aeroposta Argentina, et ses séjours à Rio nécessitent quelques recherches.

A voir, vidéo Arte :.

<https://www.arte.tv/sites/aeropostale/video/royaume-de-marcel-reine/>



Musée de La Grande Vallée - Itaipava (Petrópolis).

« SUR LES TRACES DE L'AÉROPOSTALE » - RIO DE JANEIRO 2006

En 2006, premiers de nos voyages sur « Sur les traces de l'Aéropostale », en Amérique du Sud, de l'Atlantique au Pacifique, de Rio de Janeiro à Santiago du Chili et Valparaíso, en passant par Iguazu, Buenos Aires et la Laguna del Diamante.



2006 - Rio de Janeiro - Groupe ANORAA©alain.bergeaud

ACTIVITES AERONAUTIQUES

Meetings aériens 2021

Les meetings aériens sont programmés, sous réserve, des mesures gouvernementales qui seront en vigueur à ces dates. Les principaux :

Date	Manifestation	Lieu
8 mai	« Air Expo » (Annulé)	Muret-Lherm (31)
11-13 juin	« Fly in »	Saint Yan (71)
12-13 juin	« Rassemblement International d'hydravions »	Biscarrosse (40)
3-4 juillet	Meeting Armée de l'air (FOSA)	BA709 – Cognac (16)
29-30 août	« Le Temps des Hélices »	Cerny-La Ferté Alais (91)
4-5 septembre	« Legend'Air en Limousin »	Saint-Junien (87)
11-12 septembre	« Air Legend »	Melun-Villaroche (77)
25-26 septembre	« Des Etoiles et des Ailes »	Toulouse-Franczal (31)



20^e « Fly In » - Saint Yan
11-13 juin



« Air Legend » - Melun-Villaroche
11-12 septembre

« RALLYE TOULOUSE SAINT-LOUIS » - SEPTEMBRE-OCTOBRE 2021



Le 38^e Rallye Toulouse Saint-Louis, reporté en 2021, partira le 18 septembre 2021 de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes.

Voyage aérien de 10 jours,

« *Sur les traces du Petit Prince* »,

programmé du 13 au 22 mai de Toulouse à Tarfaya ancienne Cap Juby, où Antoine de Saint-Exupéry est chef d'aérodrome de 1926 à 1929.

(**Reporté en 2022**)



EXPOSITION

« Antoine de Saint-Exupéry - Le Petit Prince parmi Les Hommes » - Toulouse - Lyon



A l'occasion du 120^e anniversaire d'Antoine de Saint-Exupéry, double exposition

« Antoine de Saint-Exupéry - Le Petit Prince parmi les Hommes »

Toulouse - Envol des Pionniers

17 octobre 2020 - 29 août 2021

Lyon - La Sucrière

14 octobre 2020 - 25 avril 2021

Comme tous les musées, en cette période de confinement, l'« Envol des Pionniers » et « La Sucrière » sont fermés et les expositions en conséquence.

A LIRE

Icare « Adrienne Bolland et la traversée des Andes »



A l'occasion du 100^e anniversaire, la revue Icare, publiée par le Syndicat National des Pilotes de Lignes (SNPL), consacre une partie de son numéro 256 à la traversée de la Cordillère des Andes par Adrienne Bolland (cf. paragraphe dans ce numéro).

Pour le 50^e anniversaire, Adrienne Bolland, a racontée elle-même sa traversée dans le n°58 de la revue de janvier 1971.

Parmi les dernières publications sur cette histoire :

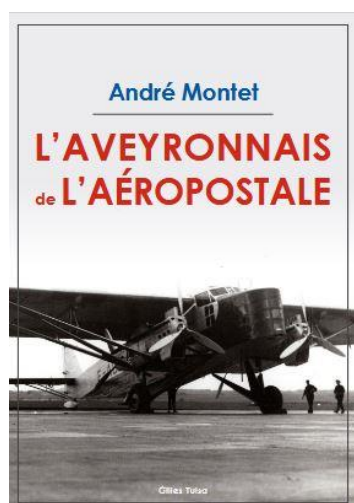


« Le matricule des Oiseaux »
Coline Béry
La Corde raide Editions



«Adrienne Bolland. La déesse des Andes »
Martine Laporte
Editions Villabobos Editions

« André Montet. L'Aveyronnais de l'Aéropostale » - Gilles Tulsa



Gilles Tulsa publie une biographie consacrée à un des acteurs qui a œuvré au développement de l'aviation commerciale française au côté des plus grands, entre les 2 guerres et après.

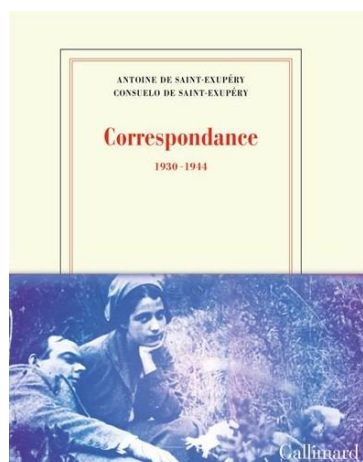
Né le 20 février 1908 à Saint-Georges-de-Luzençon, Aveyron, André Montet (1908-1991) est embauché en qualité de mécanicien par l'Aéropostale fin 1929. De septembre 1937 à février 1940, il est le mécanicien navigant du Farman 220 F-APKY, « Ville de Dakar », avec qui il assure les 76 traversées commerciales de l'appareil, dont 42 avec Marcel Reine comme chef de bord, 10 avec Jean Espitalier, 8 avec Fernand Rouchon, 6 avec Henri Guillaumet, 2 avec Laurent Guerrero et 2 avec Paul Codos, avec qui il a fait la première traversée en septembre 1937.

Fin 1948 il participe à la création de la Société Aériennes des Transports Internationaux (SATI), racheté en 1949 par les Chargeurs pour former l'Union Aéromaritime de transport (UTA).

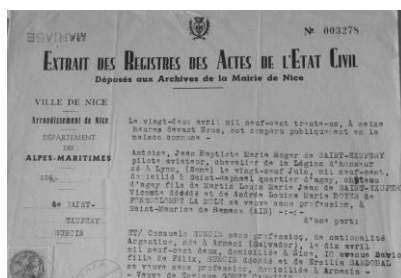
Prix 25 € + 5 € de port (chèque à l'ordre de Gilles Tulsa)

Commande : Gilles Tulsa : 334 rue de Naulas, 12100 MILLAU

« Antoine de Saint-Exupéry - Consuelo de Saint-Exupéry - Correspondance (1930-1940) »



La maison Gallimard publie la correspondance d'Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944) avec sa femme Consuelo (1902-1978), qu'il a épousé 6 mois après leur rencontre à Buenos Aires.



Buste d'Antoine de Saint-Exupéry de la Vicomtesse Consuelo de Saint-Exupéry©DR

ASSOCIATION MEMOIRE DE MERMOZ

Association Mémoire de Mermoz - Loi 1901 - Parution JO 2075 21/10/2006 - Siret 495.095.05.000.19

Adresse : 15 allée A. Marquet 95560 Montsoul

Tél. : 01.34.73.90.83 Mail : c.libes@orange.fr

Bureau :

Président d'Honneur	Général Bertrand Poitevin de Lacroix de Vaubois
Président	Christian Libes-Mermoz
Secrétaire général	Alain Bergeaud
Trésorière	Martine Dussel
Rédacteur en Chef bulletin	Alain Bergeaud

Membres du Conseil d'Administration (12) : Alain Bergeaud, Danièle Bourguignon, France Chatriot, Renaud de Beauchêne, Martine Dussel, Françoise Gency, Ivan Hairon, Bertrand Poitevin de Lacroix de Vaubois, Danièle Leverbe, Christian Libes-Mermoz, Bertrand Loffreda, Alain Vonach.

Site internet : www.memoiredemermoz.fr



Jean Mermoz - Plâtre ©DR

Appel cotisation 2021

Montant de la cotisation 2021 : 25 €

**Le montant de la cotisation est majoré de 25 €
pour ceux qui n'ont pas de messagerie électronique et reçoivent le bulletin par courrier**

Merci pour votre soutien

BULLETIN DE COTISATION 2021

à retourner avec le règlement à
Mémoire de Mermoz, 15 allée A Marquet 95560 MONTSOULT

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

N° téléphone fixe :

N° portable :

Courriel :

adresse un règlement de (Chèque à l'ordre « Mémoire de Mermoz ») :

- 25 euros cotisation 2021,
- 50 euros cotisation 2021, pour ceux qui n'ont pas de messagerie électronique.

Date

Signature