

# LE LATÉ 25



## DE MERMOZ ET COLLENOT

**V**OUS imaginez-vous assis à la place de Mermoz, de Saint-Exupéry, de Guillaumet ou d'Almonacid, dans le poste de pilotage du Latécoère 25-3R, n° 603, immatriculé F-AIEH – seul exemplaire de ce type dans le monde et relique d'un des plus grands exploits aéronautiques de tous les temps ?

### Aux commandes d'un Laté 25...

Vous regardez la grosse hélice métallique à travers le pare-brise pointu et rudimentaire, vous touchez l'aile parasol qui surplombe votre tête et vous interdît toute vue vers le haut et là, à 3,50 m... au-dessous de vous, le Commodoro Mario Stocco, chef de la base aérienne, vous sourit... Il y a aussi la présidente du conseil municipal de Quilmes, Elisabeth Luna Davila, et le gardien de ce magnifique hangar construit par Junkers en 1934. Vous vous attendez à ce qu'ils vous fassent des signes d'adieu, ces gens si aimables par qui le rêve arrive.

L'hélice tourne, semble-t-il. Alors vous tirez un peu la manette des gaz et vous entendez le

Renault 12Ja de 450 ch prendre des tours. L'avion s'ébranle, le hangar est derrière vous. Les mécanos de la base, instructeurs et apprentis, sont sortis des ateliers et font des gestes amicaux sous le soleil du printemps austral. Le Fleet de 1930, en parfait état de vol, fait chauffer son bijou de moteur en étoile. Son pilote doit avoir l'intention de vous accompagner un peu. Bon, sur ce coup, vous ne savez plus s'il y a quelqu'un dans la cabine passagers – enfin, disons dans la boîte avec deux banquettes face à face. Quand, avec précaution, vous avez escaladé l'avion, vous vous souvenez bien que les rideaux bleus étaient tirés, mais rien d'autre. Maintenant, c'est trop tard pour voir quelque chose à moins d'ouvrir la petite trappe de communication qui se trouve juste derrière votre flanc

**Unique exemplaire conservé au monde, ce Laté est une machine historique car rescapée de la Cordillère des Andes**

droit. Mais avec les cahots provoqués par la piste en herbe de Quilmes, le novice que vous êtes a d'autres soucis...

Comment ralentir ce gros monomoteur, et où donc ont-ils mis les freins ? Il faut se rendre à l'évidence, il n'y en a pas ! Puisque c'est ça, il faut slalomer mais, avec ces 17 m d'envergure, il faut tout de même être vigilant et, devant, bien sûr, on ne voit pas grand-chose. Et encore, le n° 603 a un échappement sur le côté gauche et non vers le haut, comme d'autres Laté 25. Voici le bout de piste et vous pensez naturellement aux essais d'usage. Ne vous tracassez pas, ils sont réduits à leur plus simple expression. Si la température et la pression d'huile sont bonnes, allez-y ! Vous vous alignez et mettez le manche au ventre, vers l'endroit où vous sentez quelques crispations. Alors vous tirez doucement sur la manette des gaz, l'aiguille du compte-tours grimpe vers 1 700 tours, le badin décolle. Puis vous mettez l'avion en ligne de vol. Avec son hélice à pas fixe, le Laté n'accélère pas vite mais ses 48 m<sup>2</sup> d'ailes lui permettent de décoller à faible vitesse.



Vous sautez par-dessus les arbres de l'entrée de la base et, après quelques maisons, voici l'enfilade de restaurants qui, le long du Rio, attendent la clientèle familiale du dimanche. A droite, des champs avec des tas de tôles ondulées – la misère qui n'a pas beaucoup changé depuis 1928. Soudain, c'est l'image d'un gaücho en train de faire prendre un bain de pieds à son cheval, à quelques centaines de mètres du rivage. A basse altitude, vous ne pouvez apercevoir l'autre rive du Rio de la Plata, à cinquante kilomètres... En virage à gauche, vous jugez combien la machine est lourde aux ailerons. Pour les check-lists, ne vous embêtez pas : il n'y a pas de train, ni de volets à rentrer, ni de pompe à couper. L'essence se débrouille toute seule par gravité avec l'aide d'une pompe mécanique. Réduisez un peu le régime en poussant légèrement sur la manette – non, il ne faut pas tirer...

En remontant l'autoroute de Buenos Aires à Mar del Plata, on met le cap sur la capitale. Voici déjà le port, avec ses entrepôts transformés en restaurants et bureaux luxueux, ensuite la gare puis Aeroparque, l'aéroport pour les vols domestiques, coincé entre ville et Rio. Pour ne pas gêner le trafic, il vaut mieux descendre au ras des arbres. Et voilà le monu-

ment dressé à « Mermoz y sus companeros » qui apparaît au bord de l'avenue longeant le Rio. Il ne faut pas trop incliner le Laté pour mieux voir le sol sinon, avec cette aile sur la tête, on ne voit plus rien du tout. D'ailleurs, on se demande comment il a pu faire le grand Mermoz lorsqu'avec cet appareil – oui, oui... celui-ci même, le 603! –, Collenot, son fidèle mécano, et lui furent plaqués par les vents rabattants sur une plateforme du plateau des Trois Condors, le 21 mars 1929.

#### Atterrissage forcé et réparations à 4 000 m

Partis de Copiapo au Chili pour rejoindre Buenos Aires, ils passèrent par un col s'élevant à 4 500 m, altitude équivalente au plafond du Laté 25. On imagine Jean Mermoz luttant avec ces commandes lourdes pour essayer de se sortir de l'onde orographique qui les avait portés au-dessus de ce col mais qui, ensuite, les enfonçait inexorablement vers le relief. Ce fut un atterrissage risqué, sur une déclivité de quelques centaines de mètres. Il en résulta un train faussé mais aussi quelques autres ennuis auxquels les deux hommes firent face durant trois jours de labeur, la température descendant à -20 °C la nuit.

Les réparations terminées, toute ce qui était

inutile fut laissé sur place et l'essence limitée au strict minimum. Dans cette impressionnante Cordillère des Andes, le décollage n'eut rien à envier à l'atterrissage en intensité dramatique. Pour gagner un peu de terrain, l'avion avait été hissé jusqu'au point le plus haut – s'il vous est arrivé de pousser, seul, un avion de 3 tonnes au fond d'un hangar, vous comprenez mieux la performance... Alors ce fut la plongée vers le précipice puis le rebond sur trois

#### Laté 25 et 28 face à face au temps de l'Aéropostale





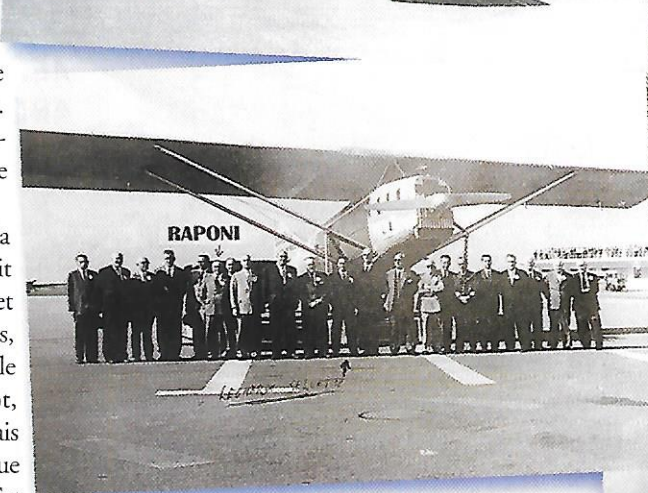
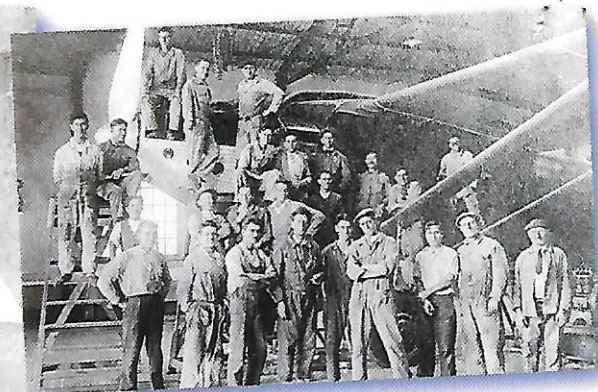
autres petites plateformes jusqu'à avoir le badin de montée. Ils retournèrent à Copiapo, le moteur s'éteignant en courte finale. Les Chiliens, incrédules devant le récit des événements, envoyèrent une mission sur place l'été austral suivant. Les outils de Collenot furent bien retrouvés sur cet altiport de fortune, à quelque 4 000 m d'altitude...

En parlant de Collenot, voici Tigre, la petite ville qui a pris le nom de cet endroit aux multiples bras où se mélangent mer et rivières qui enfantent le Rio. Sous les ailes, quelque part, il doit bien y avoir la « calle Italia » où habitait Alexandre Collenot, loin des grands hôtels pour les pilotes, mais à proximité de Pacheco, le terrain mythique des départs vers Natal ou la Cordillère. Cet aérodrome se trouve normalement quelque part à l'intérieur des terres, à 10 km de Tigre. Mais vous avez beau chercher, vous ne le trouverez pas car la ville gigantesque l'a effacé. Les Terriens ont peu de respect pour les légendes de l'aéronautique. Vous verrez, un jour, ils vont nous bétonner Montaudran!

**« J'ai plongé dans la légende... »**

« After take-off check-list complete! ». Mon copilote m'a ramené aux réalités. Les items verts de la check-list électronique viennent de s'effacer et l'avion vire automatiquement vers Mendoza. On vient de passer le point Urino et je me dis que c'est bien moins poétique que Pacheco. Dans plus d'une heure à Mach 0.84, on survolera l'Aconcagua. Au retour de Santiago, le trajet du 777 nous fera passer plus au sud, à proximité de la Laguna Diamante. Comme toujours, l'équipage cherchera à voir ce lieu auquel se rattache l'exploit de Guillaumet et je repenserai à Noëlle, son épouse, qui me déclara un jour que c'est à bord d'une Ford T qu'Henri l'amenait sur les chemins de la Cordillère, dans l'espoir de repérer quelques passages mal indiqués sur les cartes.

Mais sur le retour, je pense déjà à Cesar Raponi qui, à 95 ans, est l'un des derniers témoins vivants de cette épopée. Il me recevra le lendemain dans sa maison de la calle Santa-



**Images du passé, ressorties des albums de Cesar Raponi (en haut), l'un des derniers témoins de cette saga... notamment quand le Laté fut spécialement sorti du hangar lors de la mise en ligne du Comet IV en 1956**

Maria de Tigre, qu'il n'a pas quittée depuis l'époque où Collenot habitait à « dos cuadros ». Entré en 1928 à l'Aéropostale, puis à l'Aeroposta Argentina, il a connu tous les grands mais son préféré reste Paul Vachet. Il me dira qu'il fut pour lui « como un padre ». Il m'a confirmé que le Laté 25 n° 603 est celui de l'exploit de Mermoz et Collenot, et que le premier vol de l'Aeroposta Argentina vers la Patagonie fut effectué par Saint-Exupéry et Almonacid à bord du n° 648.

Au fur et à mesure de l'évocation des événements de cette époque et des hommes qui les ont animés, Cesar Raponi a sorti ses albums de souvenirs. Coude contre coude, j'ai plongé dans la légende, m'étonnant un peu plus à chaque page tournée, comme le petit dernier attentif à l'histoire d'une vie que son aïeul lui raconte. Aux murs, un planisphère d'Air France, jauni par le temps, et de vieilles photos d'avions côtoient l'incontournable portrait de Carlos Gardel. Encore un Toulousain, celui-là, mais chut! Ne le

dites pas aux Argentins, ce serait comme si on nous disait que Mermoz était suisse!

Les Argentins disent aussi que ce Laté 25 n° 603 était l'avion du Petit Prince. Ils n'ont pas tout à fait tort car, voyez-vous, ils ont beau être perclus de mélancolie, de celle que dégage le bandonéon, ils ne nous en donnent pas moins une belle leçon de conservation du patrimoine... Cesar Raponi a terminé sa carrière à Aerolineas Argentinas comme « chef du transport », au moment de la mise en ligne du Comet IV, en 1956. En l'honneur du mécano de la légende, le Laté fut alors ressorti pour la photo. Il était juste qu'en France, on parla, un jour, de ces Argentins qui ont servi nos héros. Ave Raponi.

**Bernard BACQUIE**

Photos auteur et via C. Raponi.

*Ndlr : un peu de culture... Avant la fin des années 30, sur les avions français, pour mettre la pleine puissance, il fallait... tirer la manette des gaz. L'expression « Manette dans la poche » sous-entendait un vol pleins gaz. C'est avec l'arrivée d'appareils américains, peu avant la Seconde Guerre mondiale, que les manettes ont pris le sens de fonctionnement plus logique que l'on connaît aujourd'hui.*