



PASSAGÈRE DU SANTOS DUMONT

Le général DENAIN autorise Maryse BASTIE à effectuer un vol de reconnaissance sur les lignes de l'Aéropostale, en vue de son prochain raid.
MERMOZ l'emmène comme passagère, le 24 février 1935, lors d'un vol transatlantique.

Maryse BASTIE effectue son vol solitaire
Le 30 décembre 1936, sur Caudron Simoun.
Elle fera la traversée Natal – Dakar à la
vitesse moyenne de 264 km/h, soit 12 h 10
de traversée, établissant le record toutes
catégories.

Son raid est dédié à la mémoire de Jean
MERMOZ.



(Cliché André, Le Bourget.)





VOL TRANSATLANTIQUE N°31 A DU 23 ET 24 DECEMBRE 1935.

X - 2

Sens : FRance – AMérique du sud.

Appareil : BLERIOT « SANTOS DUMONT »

Equipage :

1° Pilote, Chef de bord : MERMOZ

2° Pilote : CARRIOU

Navigateur : COMET

Radio : GIMIE

Mécanicien : RICHARD

Durée : 16 H 32 mn

Commentaire : à bord Maryse BASTIE



Courrier de Koln Allemagne pour Potosi Bolivie, transit Paris.





VOL TRANSATLANTIQUE N°31A DU 23 ET 24 DECEMBRE 1935.

X - 3



Oblitérations Départ : 5 rondes et noires Koln Allemagne au verso, le vendredi 20/12/35.
Et étiquette : « MIT LUFTPOST, PAR AVION » bleu, barrée.

Oblitération Transit : aucune

Oblitération Arrivée : au dos, ronde et noire Argentine, Le mardi 25/12/35.

Ce courrier a bien été transporté par AIR France cf livre « LIGNE MERMOZ » de G.COLLOT et A.CORNU, page 208.

Pour les vols transatlantiques le départ de PARIS a lieu le samedi à 23 H et arrive en Argentine le mardi à 22 H 20.





VOL TRANSATLANTIQUE N° 31R DU 30 ET 31 DÉCEMBRE 1935.

X - 4

Sens : AMérique – FRance

Appareil : BLERIOT « Santo-Dumont »

Equipage :

1^{er} Pilote, chef de bord MERMOZ
2^{ème} Pilote CARRIOU
Navigateur COMET
Radio GIMIE
Mécanicien RICHARD

Durée : 21 heures 51 mn

Commentaire : à bord Maryse BASTIE





DOS VOL TRANSATLANTIQUE N° 31R

Oblitération départ : Fédéral Brésil le 29/12/35.

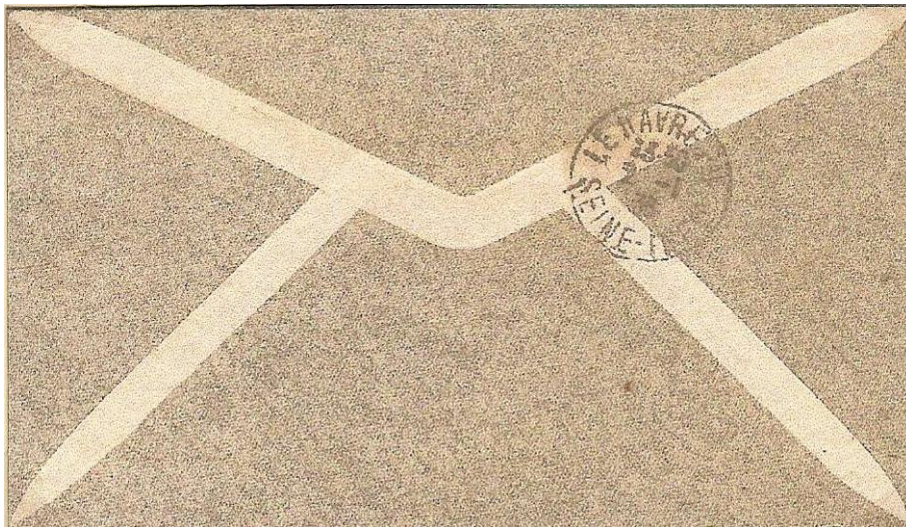
Oblitération Transit :

Oblitération Arrivée : le Havre le 2/01/36

Cachet : rond noir de départ

Rond noir d'arrivée au dos

Enveloppe entreprise avec dessin mi-oiseau mi-avion avec inscription via aérea mention en rouge AIR MAIL.





VOL TRANSATLANTIQUE N° 34R DU 20 JANVIER 1936.

Sens : AMérique – FRance

Appareil : Blériot 5190 « Santos Dumont »

Equipage :

1^{er} Pilote, chef de bord MERMOZ
2^{ème} Pilote ROUCHON
Navigateur LHOTELIER
Radio GIMIE
Mécanicien RICHARD

Durée : 20 heures 02 mn

Commentaire : Enveloppe ordinaire avec étiquette bleu « Par avion .. via AIR France » au dos inscription dactylographié de l'expéditeur





DOS VOL TRANSATLANTIQUE N° 34R



Oblitération Départ : 2 rondes noires Fédéral Brésil, le 18/01/36.

Oblitération Transit :

Oblitération Arrivée : au dos ronde, Paris VIII le 23/01/36.

Cachet :





10 FÉVRIER 1936

J.Gérard FLEURY et MERMOZ remontent les Champs Elysées. MERMOZ est soucieux pour son fidèle mécanicien qui ne voulait « plus naviguer sur cette machine » (laté 301). Justement, il est sur l'hydravion « ville de Buenos Aires » qui effectue sa 4^{ème} traversée .Il demande à son ami journaliste d'aller à son journal afin de téléphoner pour avoir des nouvelles.

Celles-ci sont terribles, aucun signe de vie depuis le dernier message. L'hydravion a disparu au large du rocher St Paul.(Brésil).

Jean effondré, ressent le besoin d'être seul et en fait part à son ami.

Hydravion Laté 301 « Ville de Buenos Aires » F-AOIK

Equipage, Pilotes : Jean PONCE – André PARAYRE
Navigateur : Frédéric MARET
Radio : Jean LOTHÉLIER
Mécanicien : Alexandre COLLENOT

Passager : Emile BARRIERE, Directeur AIR France, réseau Amérique du Sud.



Scan-photo offert par Mr M.TRIQUET, Vice Président « Racines de J.MERMOZ »

Mme COLLENOT et ses enfants au château de Rocquigny.



Copie photo G.ROUQUET

Après cet accident, MERMOZ :

Fait part à sa direction de la différence de construction entre Laté 300 et Laté 301 et de la perte de confiance du personnel navigant.

Portera une attention bienveillante sur la famille de son mécanicien.





VOL TRANSATLANTIQUE N° 37R DU 24 FÉVRIER 1936.

Sens : AMérique – FRance

Appareil : Blériot 5190 « Santos- Dumont »

Equipage :

1^{er} Pilote, chef de bord MERMOZ

2^{ème} Pilote PICHODOU

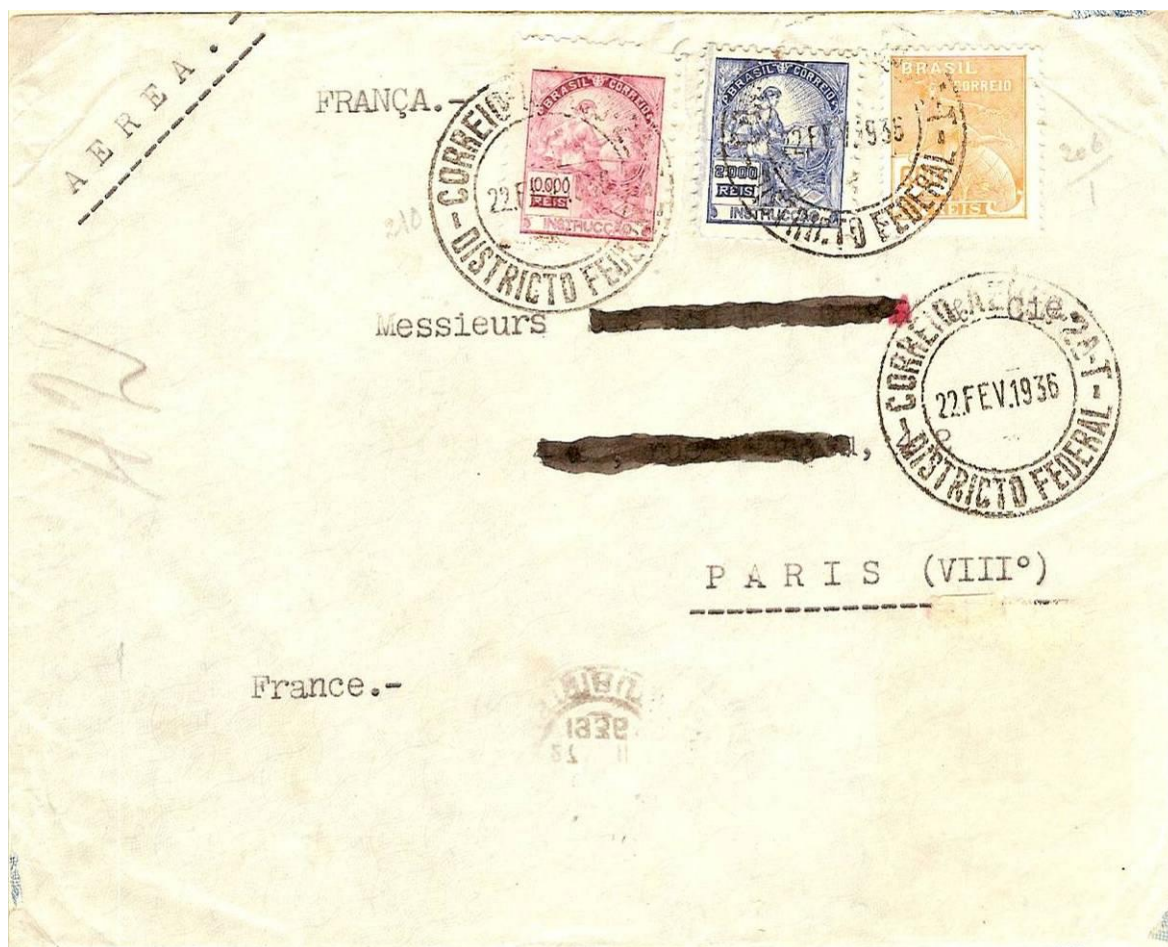
Navigateur ADAM

Radio : GIMIE

Mécanicien RICHARD

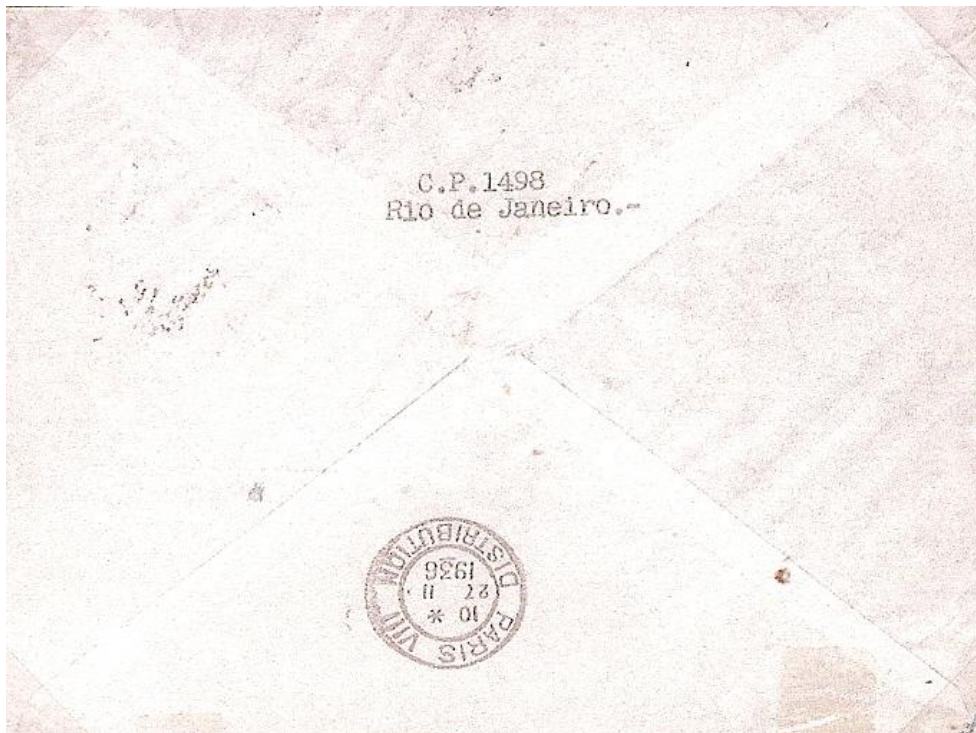
Durée : 19 heures 53 mn

Commentaire : Enveloppe ordinaire avec mention dactylographié AEREA.
Au dos, inscription dactylographiée de l'expéditeur.





DOS VOL TRANSATLANTIQUE N°37R DU 24 FÉVRIER 1936



Oblitération Départ : 2 rondes et noire Districto Fédéral Brésil le 22/02/36.

Oblitération Transit :

Oblitération Arrivée : au dos ronde et noire Paris VIII le 27/02/36.

Cachet :





CONFÉRENCE SALLE WAGRAM EN MARS 1936.

Devants des militants CROIX de FEU, Jean MERMOZ, traite les sujets suivants :

- Il dément les intentions que lui sont prêtées d'évincer le Colonel de la ROQUE et de prendre sa place à la tête de l'Organisation.
- Il rend hommage au constructeur de l'ARC en CIEL, René COUZINET : « *Il a eu deux torts, il est jeune et il est honnête. Avec ces deux défauts là, la valeur ne peut se faire jour à notre époque.* »
- L'histoire de la Ligne.
- La liquidation de l'Aéropostale : « *Que l'on cherche sans cesse à nous prouver une infériorité et à nous inféoder à des considérations de politique et de finance internationales plus ou moins saines, cela nous ne voulons ni le permettre, ni l'admettre.* »



SOCIETED PRESS Photo.

Photo coupé par l'ancien propriétaire, le Colonel de la ROQUE s'y trouvait à ses cotés.





AVRIL 1936, CASABLANCA.



Photo : Parti Républicain et Social de la Réconciliation Française.
Groupe CINE-PHOTO.



MERMOZ accueille le Colonel de la ROQUE à CASABLANCA.



33. - CASABLANCA. - Le Stade Lyautey, les Casernes, les Services Administratifs, la Subdivision,
le Palais de Justice et le Cercle des Officiers

Photo Flandrin





UN VOL POUR 2 AS



Info : M.LEROY

Effectué sur le DE HAVILLAND DH88 COMET F-ANPY ou F-ANPZ, le 13 mai 1936.
NB : erreur du journaliste sur l'appartenance de l'appareil qui était propriété de l'état français



Photo ; Wikipedia

JEAN BATTEN (1909-1982)
Aviatrice néo-zélandaise, des plus connues dans les années 30, dont son premier vol solo reliant l'Angleterre à la Nouvelle Zélande.

Nommée Commandeur de l'Ordre de l'empire britannique, de la Croix de Chevalier de la légion d'honneur française ainsi que pour la seconde année consécutive La Britannia Trophy du Royal Aéro-club en 1936.

Décède, suite à une morsure de chien mal soignée sur l'île de Majorque.





ICI ET LA

Les prix du C.F.P.Aé. aux pilotes de lignes

Les Prix des Pilotes de Lignes viennent d'être décernés, comme chaque année, par le Comité Français de Propagande Aéronautique. Ces prix récompenseront les pilotes qui ont accompli dans l'année le plus grand nombre de kilomètres, sans accident ni avarie; ils sont, pour 1935 :

1° PRIX DE TOTALISATION GÉNÉRALE : Prix Robert-Bajac. — 1. Ronnelle : 163.089 km.; 2. Lafannechère : 162.877 km.; 3. Dubourdieu : 158.810 km.; 4. Roth : 157.040 km.

2° PRIX DES VOLS DE NUIT : Prix Maurice-Nogués. — 1. Goret : 59.561 km.; 2. Parizot : 57.199 km.; 3. Rolland : 49.781 km.

3° PRIX DE L'ÉTAPE SPÉCIALE : Prix Gourp-Erable. — 1. Avignon : 23.700 km.; 2. Lambert : 23.700 km.; 3. Plamont : 15.405 km.

4° PRIX DES MÉCANICIENS NAVIGANTS : Prix Alexandre-Collenot. — 1. Callot : 159.908 km.; 2. Carrey : 159.115 km.; 3. Huntzinger : 158.585 km.; 4. Pujo : 152.002 km.

5° PRIX DES RADIOS NAVIGANTS : Prix René-Pruneta. — 1. Ferisse : 197.010 km.; 2. Saladin : 196.670 km.; 3. Macaigne : 189.550 km.; 4. Courtaud : 180.250 km.

Le Prix de l'Étape Spéciale fut mis en compétition pour la première fois en 1935. Il fut créé parce que la Commission voulait récompenser les efforts au point de vue qualitatif comme au point de vue quantitatif, et ne plus primer le nombre de kilomètres sans tenir compte de la difficulté du parcours. L'Étape Spéciale, choisie pour le Prix de 1935, fut celle de Bangui-Brazzaville, au-dessus de la forêt tropicale.

A l'occasion de la création du nouveau Prix, la Commission décida de distribuer quinze médailles du C.F.P.Aé. aux pilotes pionniers des lignes aériennes. Elles furent décernées à

MM. Arcaute, Baile, Bedrignans, Camoin, Charpentier, Codos, Corsin, Deley, Douchy, Fauquet-Lemaître, Favreau, Givon, Laulhé, de Marmier, Mermoz, Sayaret, Thomas, Vachet, Winkler.

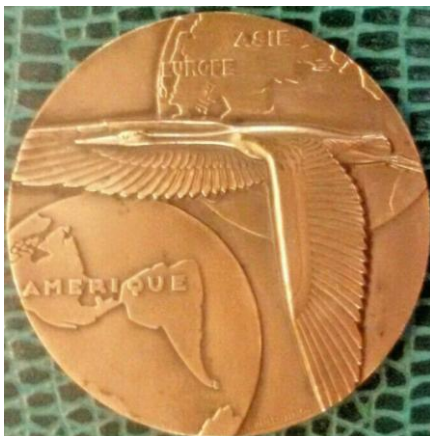
Comité Français Propagande Aéronautique
6, rue de Messane 75008 PARIS.

Fondé le 19 février 1921, reconnu d'utilité publique (décret du 23/11/21).

Présidé par le Maréchal LYAUTEY et Albert CAQUOT président de la commission technique.

Contribue au développement de l'aviation française commerciale, postale et touristique auprès du milieu économique et au perfectionnement des moyens techniques.

Journal Les AILES du 28 mai 1936.



médaille recto-verso





6 JUIN 1936, AMSTERDAM.



Jean MERMOZ, rend visite à Vova de MARTINOFF, chef d'escale d'AIR France à l'aérodrome de SCHIPHOL aux Pays -Bas, accompagné de Monsieur et Madame Henri FOURNIER.

Photo ayant appartenu à Max DELTY.

De gauche à droite : homme inconnu en uniforme, Mme Vova de MARTINOFF, Mme FOURNIER, femme inconnue derrière MERMOZ, Vova de MARTINOFF et Henri FOURNIER.



Schiphol, Gemeente-Luchthaven Amsterdam. Overzicht gebouwen.

K. L. M. -Foto, Copyright





MERMOZ SE REND À SCHIPHOL EN CAUDRON

X - 16

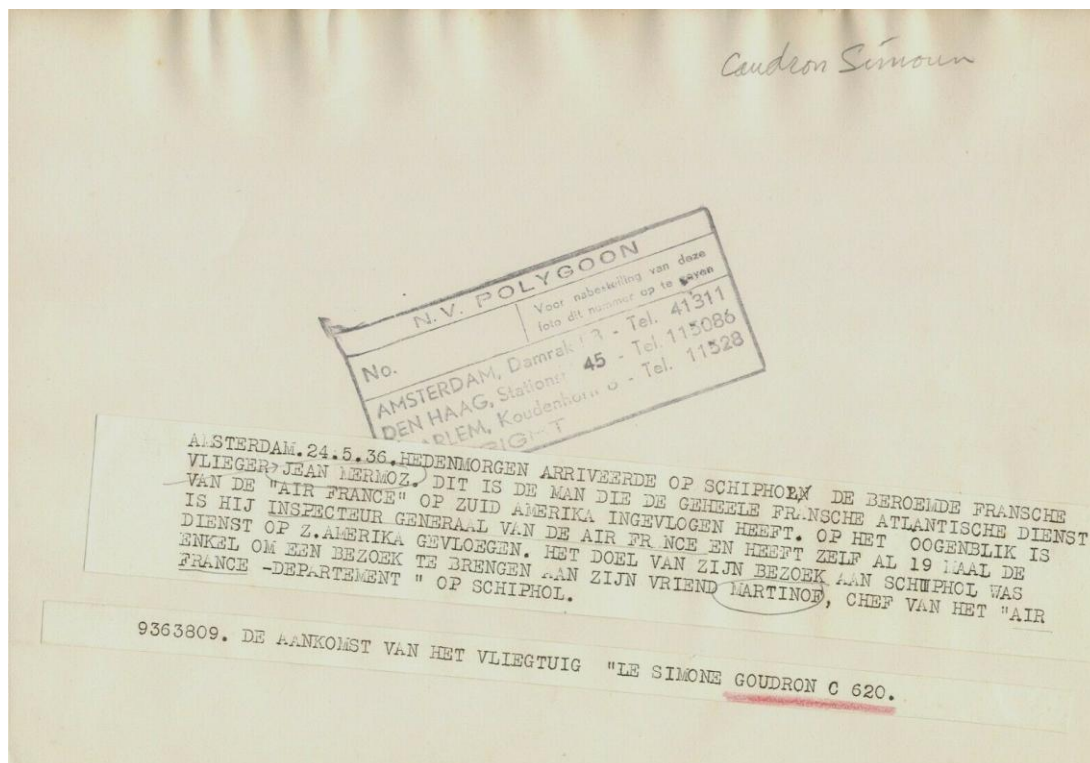


Photo presse
POLYGONE N.V





VERSO DE LA PHOTO DE PRESSE



Traduction :

« Amsterdam 24/05/36, ce matin, le célèbre pilote français est arrivé à Schiphol. C'est l'homme qui a effectué les traversées de l'atlantique sud pour AIR France. Il est actuellement inspecteur général d'AIR France et a effectué 19 traversées. Le but de sa visite est de rendre visite à son ami MARTINOFF, responsable AIR France à SCHIPHOL »

« L'arrivée de l'avion « Caudron simoun C-620 ».

Le Caudron Simoun C-620 a été présenté au Salon aéronautique en novembre 1934, équipé d'un moteur 6 cyl Renault Bengali de 170 CH. Produit en peu d'exemplaire. Deux membres d'équipage et 4 passagers.





Mermoz



INTERNATIONAL
SERVICES FOR ILLUSTRATIONS
200 WEST 103rd ST
NEW YORK, N.Y.

Photo : LE JOURNAL





VOL TRANSATLANTIQUE N° 51A DU 29 ET 30 JUIN 1936.

Sens : FRance – AMérique

Appareil : Latécoère 301 immat F-AOIM « VILLE de SANTIAGO »

Equipage :

1^{er} Pilote, chef de bord MERMOZ

2^{ème} Pilote GUERRERO

Navigateur : COMET

Radio : GIMIE

Mécanicien COURSON

Durée : 20 heures 15 mn

Commentaire : Après la disparition du « CROIX du SUD » la commission chargée d'enquêter sur les accidents, interdits de vols le VILLE de BUENOS AIRES et de SANTIAGO, seul le VILLE de JANEIRO fera 8 traversées.





DOS VOL TRANSATLANTIQUE N° 51A



Oblitération de Départ : de Hollande le 25 juin 1936.

Oblitération Transit : Paris RP AVION le 27 juin 1936.

Oblitération Arrivée : Montevideo le 1 juillet 1936.

Cachet : 3 ronds sur devant et dos enveloppe ordinaire à la Société.
2 rectangulaires publicitaires en espagnol et français.





VOL TRANSATLANTIQUE N° 51A

X - 21

Sens : Belgique – France

Appareil : Ville de SANTIAGO

EQUIPAGE : 1^o Pilote, chef de bord : MERMOZ

2^e Pilote : GUERRERO

Navigateur : COMET

Radio : GIMIE

Mécanicien : COURSON

Durée : 20 h 15

Commentaire : courrier au départ de Bruxelles le 26/06/36. Sur enveloppe VIA AERA AIR FRNCE.

4 timbres belges avec 3 tampons illisibles sauf sur celui de droite : 22-23/6/36.

1 tampon rectangulaire avec inscription néerlandaise : « In de bus gevonden » (trouve dans le bus.)





DOS VOL TRANSATLANTIQUE N°51A

X - 22



Cf livre « LIGNE MERMOZ » de COLLOT et CORNU.

Départ Bruxelles, vendredi 26/06/36.

Arrivé Paris et départ le samedi 27

Arrivé dimanche 28 à Toulouse et Casablanca

Arrivé lundi 29 à Dakar et Natal

Arrivé mardi à Rio de Janeiro et Buenos Aires

Oblitéraion Départ : ronde au départ de Brussel

Oblitération Transit : sans

Oblitération Arrivée : sans

Cachet rond : 1/52





FONDATION DU PARTI SOCIAL FRANÇAIS



Photo : MONDIAL

Le gouvernement dissout les CROIX de FEU le 20 juin 1936.

Le 12 juillet 1936, le Parti Social Français est fondé lors d'un meeting à la Salle Wagram. François de la ROQUE est nommé Président et Jean MERMOZ Vice-président.

MERMOZ exprime très clairement sa position :
« je n'ai jamais fait de politique et je n'aime pas cela. Seules les questions sociales m'intéressent (...). J'ai eu en souffrir, d'autres en souffrent. Voilà pourquoi j'entre au Parti social français. Parce que ce n'est pas un parti de parti »





PARTI SOCIAL FRANÇAIS P.S.F



Le P.S.F naît salle Wagram, le 12 juillet 1936.
Il s'entoure de 3 vices présidents dont
MERMOZ.

Avec un programme : « réconcilier l'esprit
social et patriotisme »

MERMOZ se présente à la tribune et se fait
orateur.

Il explique son point de vue et les raisons qui
l'ont fait adhérer.

Pour lui le P.S.F n'est pas un parti de « parti ».





ACCIDENT DANS LA MONTAGNE NOIRE



Le 12 aout 1936, le WIBAULT 283 T 12 immatriculé F-ANBL « L'AVEVENTUREUX » effectuant la liaison postale Paris via Toulouse s'écrase à Albine près de Mazamet. Les pilotes Gaston GENIN, Roger SAVARY et le radio Albert AUBERT sont tués. MERMOZ qui se trouve à Toulouse tient à se joindre au secours. Il ramène dans la vallée, le corps de son camarade GENIN sur ses épaules.





OBSEQUES GENIN- SAVARIT-AUBERT

5 AOUT 1936

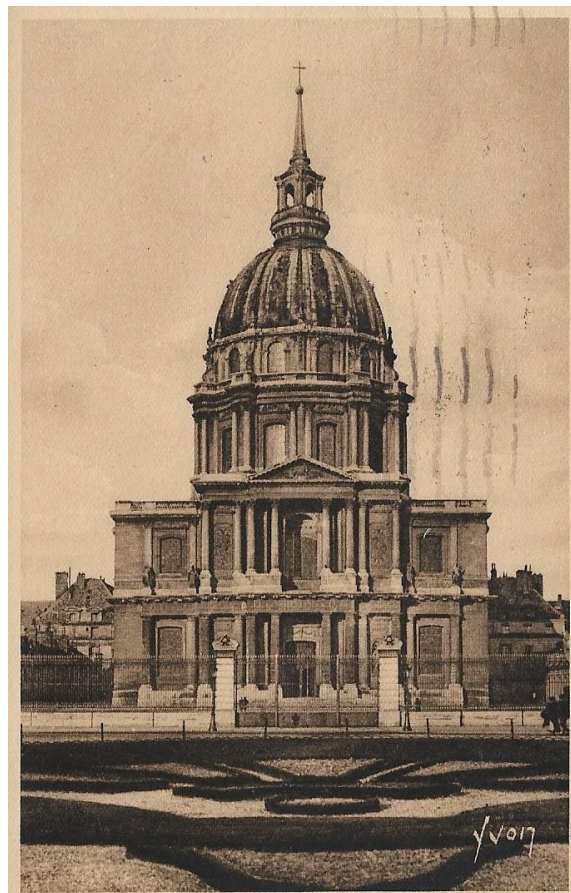
LA MORT TRAGIQUE DE L'AVIATEUR GENIN ET DE SES COMPAGNONS



Le chef-pilote GENIN

Paris, 5 août.
Le fourgon transportant les dépouilles mortelles des aviateurs Genin, Savarit et Aubert, tués au cours de l'accident de Mazamet, est arrivé ce matin, à la gare d'Austerlitz. La levée des corps a eu lieu à 11 h. 30, dans la plus stricte intimité. Des voitures des pompes funèbres ont, ensuite, transporté ces trois victimes du devoir à l'église Saint-Louis des Invalides, où les obsèques auront lieu demain.

Journal L'ECLAIREUR de Nice et Sud est n°219.



Eglise St LOUIS des Invalides.





WIBAULT 282 T 12



Wibault 283 T 12 « le GLORIEUX »

Constructeur : chantier Aéro WIBAULT puis WIBAULT- PENHOËT en 1931 et BREGUET 1933.

Type : avion trimoteur, monoplan à aile métallique.

Longueur : 17 m

Envergure : 22,60 m

Poids total en charge : 6 350 kg

Vitesse de croisière : 230 km/h

Autonomie : 1 000 km

Plafond : 5 200 m

Moteur : 3 Gnome et Rhône Titan Major de 350 cv, 7 cylindres en étoile, refroidis par air.

Commentaire : 10 furent commandés par AIR France en 1934 dont 6 appareils affectés sur
Les lignes Paris-Toulouse-Casablanca- Dakar.

Il pouvait transporter 10 passagers.





TUTEUR DE PIERRE DE VERNEUILH

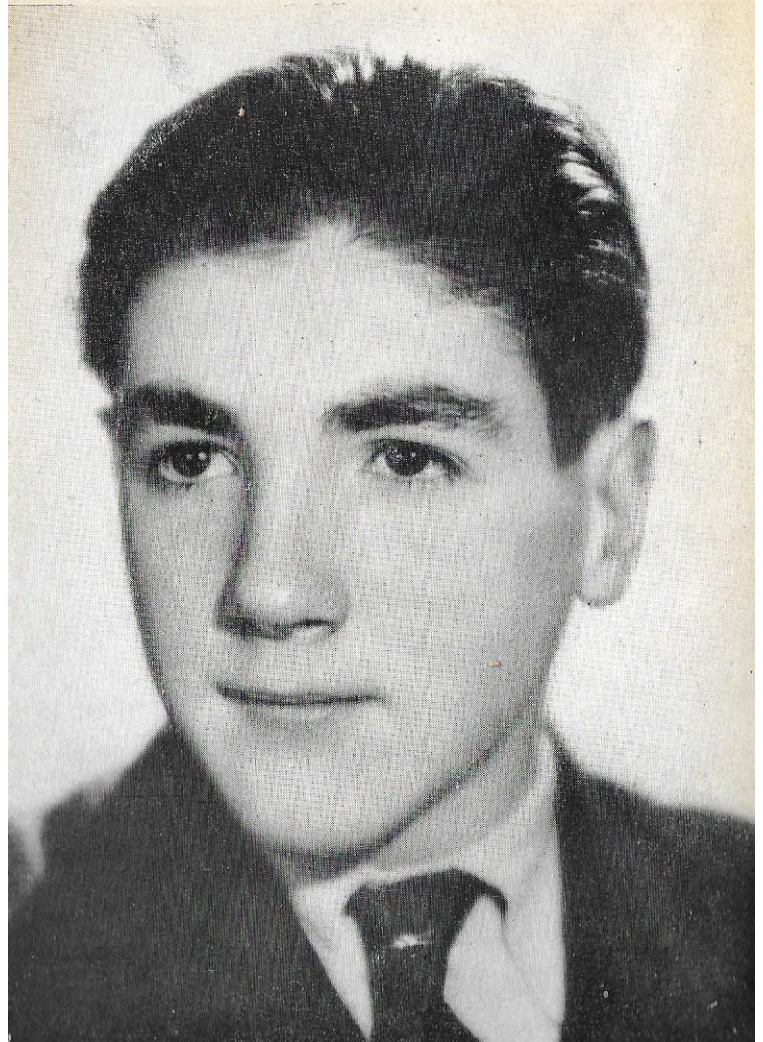
Les obsèques aux invalides terminées de Charles.

MERMOZ se rend au domicile de la veuve pour lui proposer de s'occuper de son fils. Emue de l'offre, elle accepte cette tutelle.

Malgré ses activités diverses, MERMOZ s'occupe de lui chaque jeudi et dimanche.

Pierre grandit dans la passion de l'aviation. Il a la promesse de sa mère de passer son brevet de pilote s'il réussit au bac.

Le diplôme en poche lui permet d'obtenir une bourse pour l'école de pilotage...



Elève pas très assidu aux études et malgré les réticences de sa mère et de MERMOZ, s'engage dans l'armée de l'air à ses 18 ans.

Photo tirée du livre « 2 pilotes »

Pierre de VERNEUILH PUYRAZEAU

Né le 6 novembre 1919 à Biarritz

Breveté pilote à Istres en avril 1939

Refuse de signer serment de fidélité au Maréchal PÉTAIN.

S'enfuit pour rejoindre l'Angleterre

Ancien des F A F L, Sous-lieutenant en 1943.

Décède lors d'une collision de Spitfires en Indochine le 29/09/46.

Chevalier de la Légion d'honneur

Croix de guerre 1939-1945 avec 2 palmes.





LETTRE DE MERMOZ À PIERRE DE VERNEILH

Mon cher Pierre,

Je vous félicite de tout mon cœur pour votre admission à la première partie du baccalauréat. Je compte que vous enlèverez MathElem de haute lutte et du premier coup... Vous n'avez pas de temps à perdre. Les heures sont suffisamment trop précieuses pour qu'il soit permis de les gaspiller en vains retards...

De toute leur volonté, mon cher Pierre, les garçons intelligents et bien équilibrés comme vous l'êtes doivent se sentir des âmes d'homme. Vous êtes responsables des lendemains de notre pays... Ne l'oubliez jamais.

Après votre réussite complète à votre baccalauréat, vous vous devez de rentrer dans une grande école, même si ce n'est que Sup Aéro, ce qui serait déjà bien, devenir ingénieur. En même temps, je vous promets de m'occuper de votre éducation aéronautique pratique, pilotage, mécanique, radio. Vous devez devenir un homme de l'air complet, au sens le plus élevé du mot, un homme capable de devenir un chef dans votre partie : vous ne devez en aucun cas vous contenter des demi-mesures : il faudra toujours apprendre davantage et ne chercher qu'une chose : à vous améliorer sans cesse. Il faudra toujours tendre moralement, intellectuellement, physiologiquement vers un but : servir... Servir votre pays, la collectivité de vos semblables et le progrès humain.

Il faut travailler, Pierre, il faut que vous deveniez une valeur : la hiérarchie des valeurs doit remplacer la hiérarchie sociale : celle-ci ne peut et ne doit exister qu'en fonction de l'autre...

^Soyez bon et compréhensif. Soyez simple. On ne peut devenir grand qu'en demeurant simple...^

Soyez un homme d'action véritable...les erreurs d'un homme d'action se réparent dès qu'il a su les reconnaître... Un homme faible et inactif est le parasite, le digne profiteur de ces erreurs. Il est destructif. Il faut détruire en soi-même ce sentiment diminuant d'inaction. Savoir admettre et réparer ses propres erreurs et ne pas être le parasite de ses propres faiblesses.

Je ne vous fais pas de la morale, mon vieux Pierre, je vous parle fraternellement...

Je ne vous écris pas pour commenter vos qualités que je connais : je ne veux que vous donner le courage de faire l'examen de votre propre conscience, quand vous êtes sur le point de subir les défaillances de volonté que connaissent tous les hommes...

Soyez fort et digne, je compte sur vous, Pierre...vous ne pouvez pas... vous ne devez pas me décevoir.

Je verrai Daurat... Je ne sais toutefois si Air Bleu a repris son service. Je ne le crois pas... Je serai heureux de toutes façons de vous voir à Paris.

Beaucoup d'hommages affectueux à votre mère que vous devez aimer beaucoup et pour laquelle vous êtes un vrai fils : vous devez aussi être celui qui la protège. Ne l'oubliez pas... mon cher Pierre et croyez à mon affection pour vous.

Mermoz.

Ses propres erreurs et ne pas en
 la palette de ses propres faiblesses.
 Je ne vous fais pas de la
 morale, mon vieux Pierre, je vous
 parle fraternellement... Je ne vous écris
 pas pour commenter vos qualités que je
 connais : je ne veux que vous donner le
 courage de faire l'examen de votre propre
 conscience, quand vous êtes sur le point de
 subir les défaillances de volonté que
 connaissent tous les hommes...
 Soyez fort et digne, je compte
 sur vous, Pierre...vous ne pouvez pas...
 vous ne devez pas me décevoir.
 Je verrai Daurat... Je ne sais
 toutefois si Air Bleu a repris son service.
 Je ne le crois pas... Je serai
 heureux de toutes façons de vous voir à
 Paris.
 Beaucoup d'hommages affectueux
 à votre mère que vous devez aimer
 beaucoup et pour laquelle vous êtes un
 vrai fils : vous devez aussi être celui
 qui la protège. Ne l'oubliez pas...
 mon cher Pierre et croyez à mon
 affection pour vous.
 Mermoz

Copie lettre tirée du livre : « 2 pilotes »

Ecrité peu de temps avant sa disparition Cf p152 du livre « 2 pilotes »





PROPRIÉTÉ DE M.REINE : TEZANDA.



Copie offerte par Hubert REINE.

MERMOZ à cheval.





PAUL VAILLANT COUTURIER



Reproduction : Wikipedia l'encyclopédie libre.

Paul Vaillant COUTURIER, né le 8 janvier 1892, décédé le 10 octobre 1937, est un écrivain, journaliste (*Canard enchaîné*, *l'Internationale* et *l'Humanité*) et homme politique (député SFIO et PCF de la Seine de 1919 à 1937.)

Il entretient des rapports cordiaux avec MERMOZ, malgré la différence d'opinion, lui reconnaissant Sa générosité, son ardeur et sa pureté fraternelle. (cf. J.KESSEL)





Am Bodensee . Grossflugzeug „DoX“ und Luftschiff „Graf Zeppelin.“





LA

LA SCADTA

CONDOR SYNDIKAT

CONCURRENCE

GRAF ZEPPELIN

LA LUFTANSA

ALLEMANDE





*Briefe fliegen über den
Ozean!*

**LUFTPOSTDIENST
EUROPA-SÜDAMERIKA
2 X WÖCHENTLICH**

**DEUTSCHE LUFTHANSA
SYNDICATO CONDOR Ltd.
LLOYD AÉREO BOLIVIANO**

Reproduction offerte par C.KELLER





LA SCADTA

Sociedad Colombo – Alemana De Transportes Aéreos

Fondée le 5 décembre 1919 avec une forte participation allemande : capitaux, matériels et pilotes. Elle détient le monopole du transport aérien en Colombie. Les premiers vols postaux ont lieu en septembre 1928.

Les allemands veulent établir une liaison aérienne entre l'Europe et l'Amérique du Sud et les états Unis.

La SCADTA et la DEUTSCHE AERO LLOYD fusionnent le 5 mai 1924 pour fonder le CONDOR SYNDICAT.

La PAN AMERICAN AIRWAYS (PAN AM) signe un accord avec la SCADTA en février 1930 et détient 84,4% des actions de la Cie allemande.

Cette alliance apportera un gain de temps d'une semaine sur l'acheminement du courrier vers l'Europe (Colombie via New York et embarquement sur les paquebots transatlantiques rapides.

Ce qui expliquera les étiquettes et cachets « MANCOMUN »



Timbre SCADTA



Etiquette pour colis





**Sociedad Colombo-Alemana
 de Transporte Aereos**

Pasajes - Correo - Encomiendas

RAPIDEZ - SEGURIDAD - CONFORT

AERISOGIROS AEREO MISIVAS

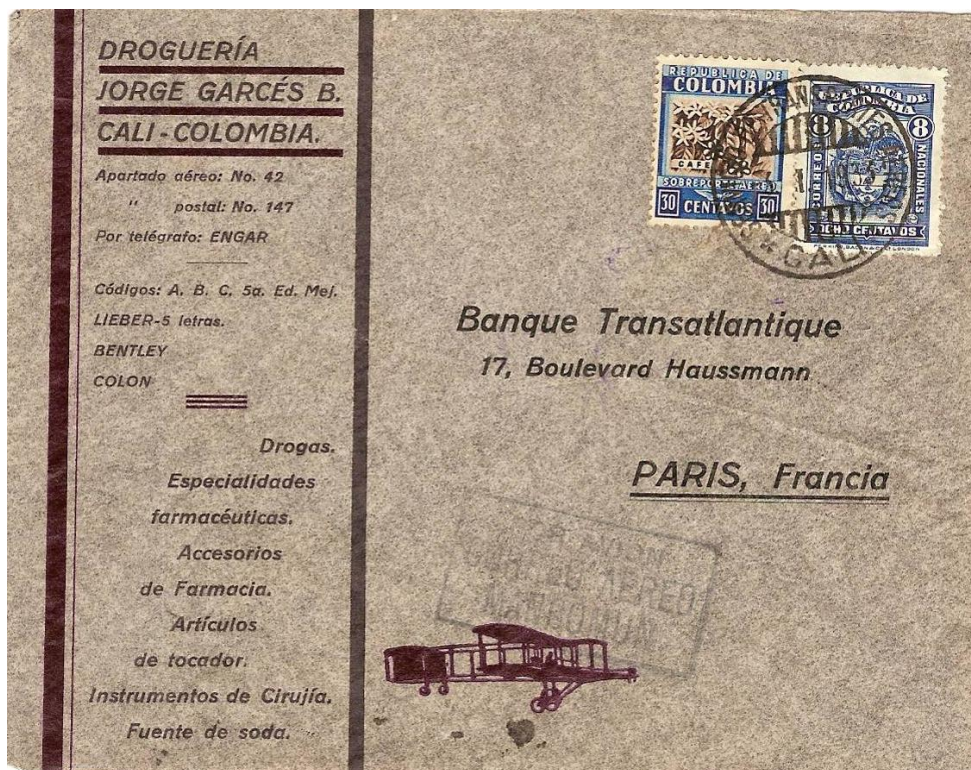
La Sección Científica efectúa trabajos cinematográficos y aereo-
 fotográficos de todas clases.

LA TRAGEDIA DEL SILENCIO fue filmada con la cooperación
 de la Sección Científica de la SCADTA.

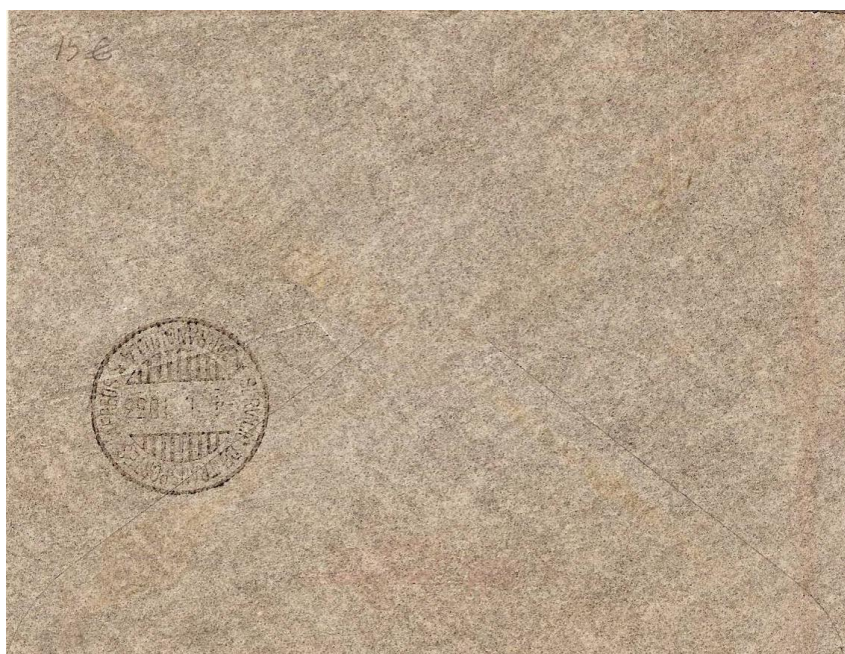
Agencias de la SCADTA en las principales ciudades de Colombia

Courrier avec timbre SCADTA.





Lettre avec tampon MANCOMUN





CONDOR SYNDIKAT.

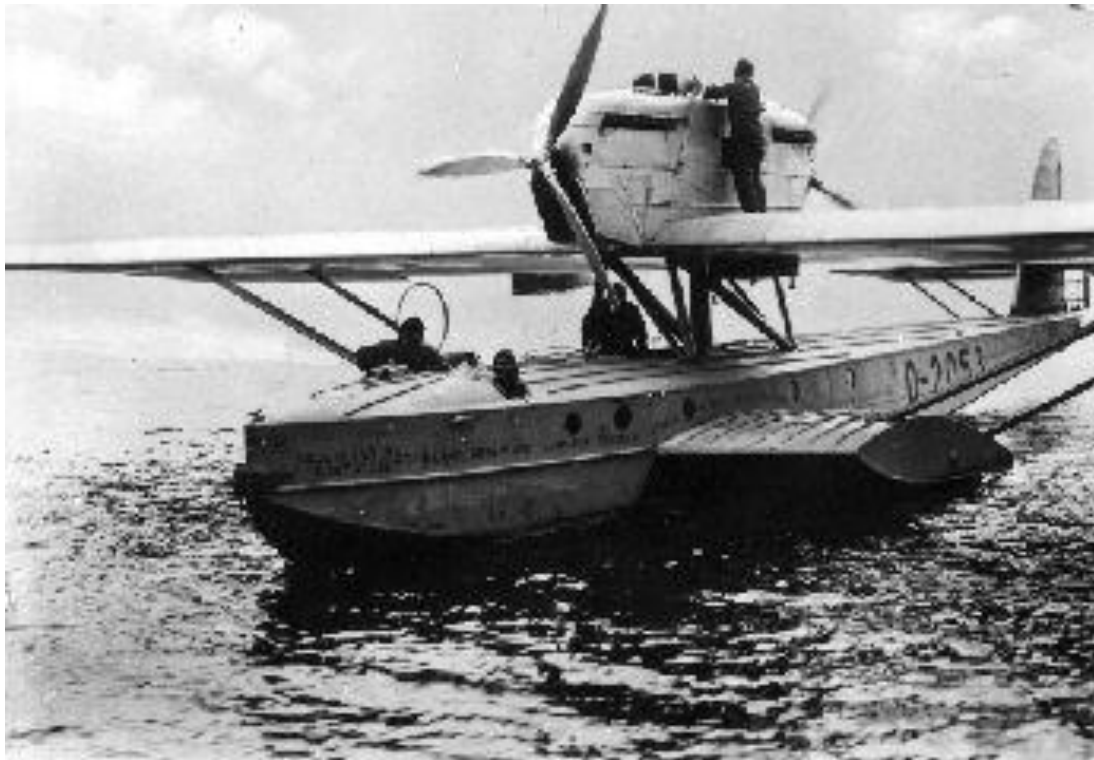
Le 5 mai 1924 à Berlin, la Deutsche Aéro Lloyd AG et la SCADTA fondent
Le CONDOR SYNDIKAT.

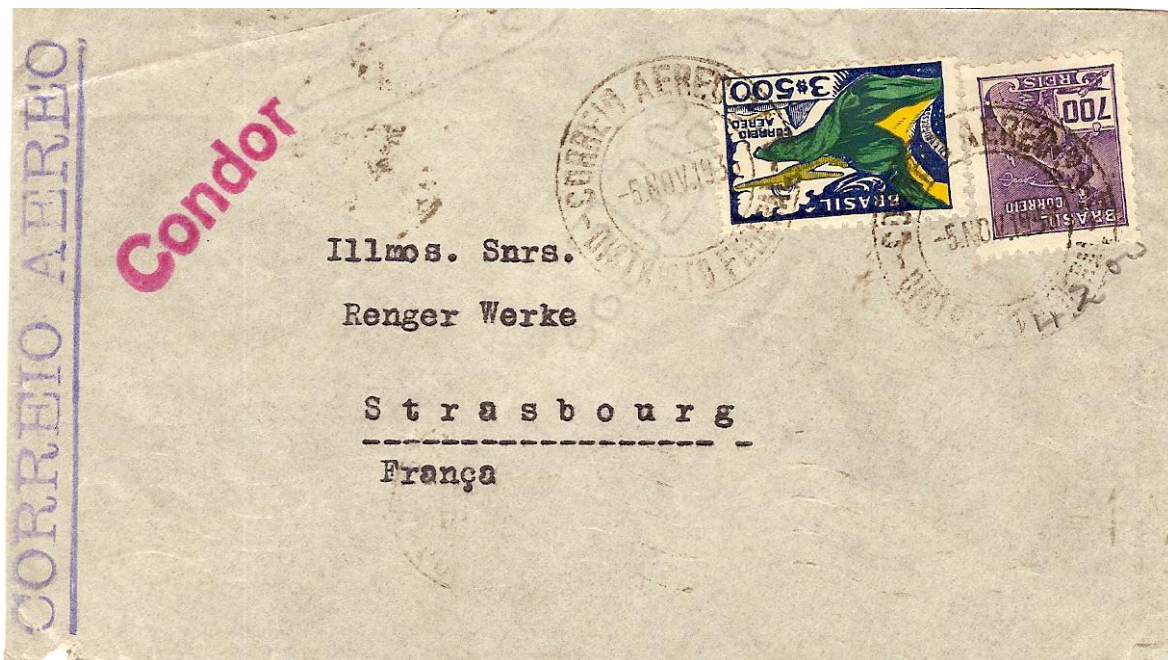
La nouvelle Compagnie aérienne s'équipe de deux Dornier type Wal (Atlantic0 et le Pacifico)
qui effectuent des vols de reconnaissances dont un entre Rio et Florianópolis avec
le ministre des transports Brésiliens, Viktor KONDER.

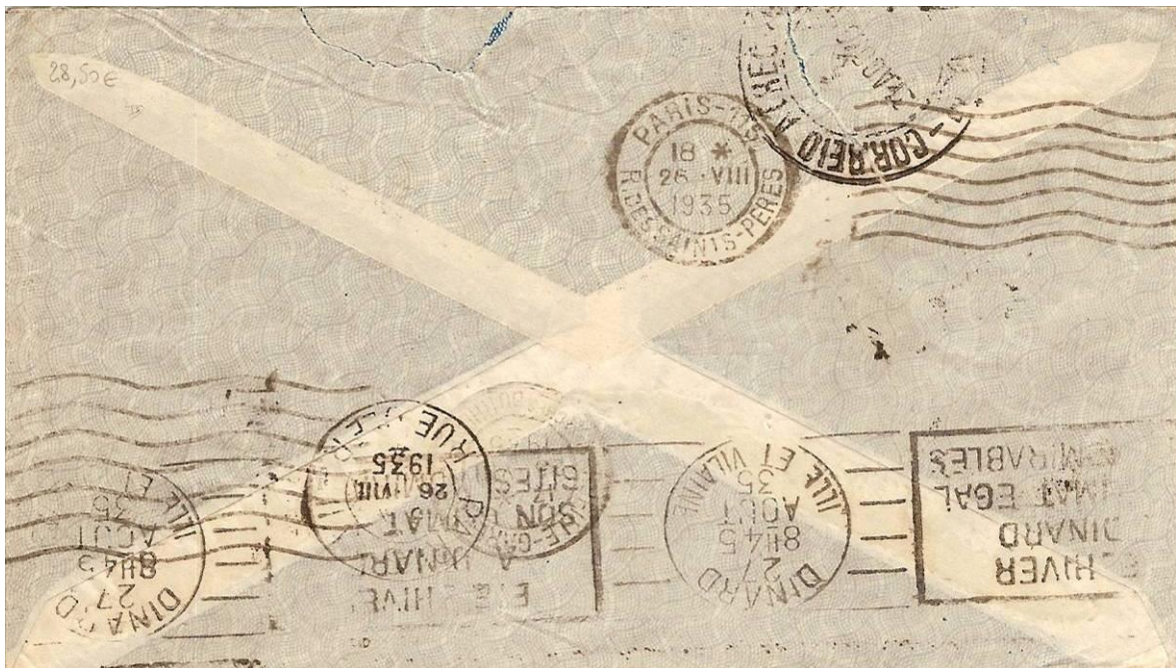
Le 26 janvier 1927, elle obtient la concession pour le transport de courriers et de passagers
entre Rio et Porto Alegre, en septembre pour le trajet Rio Natal.

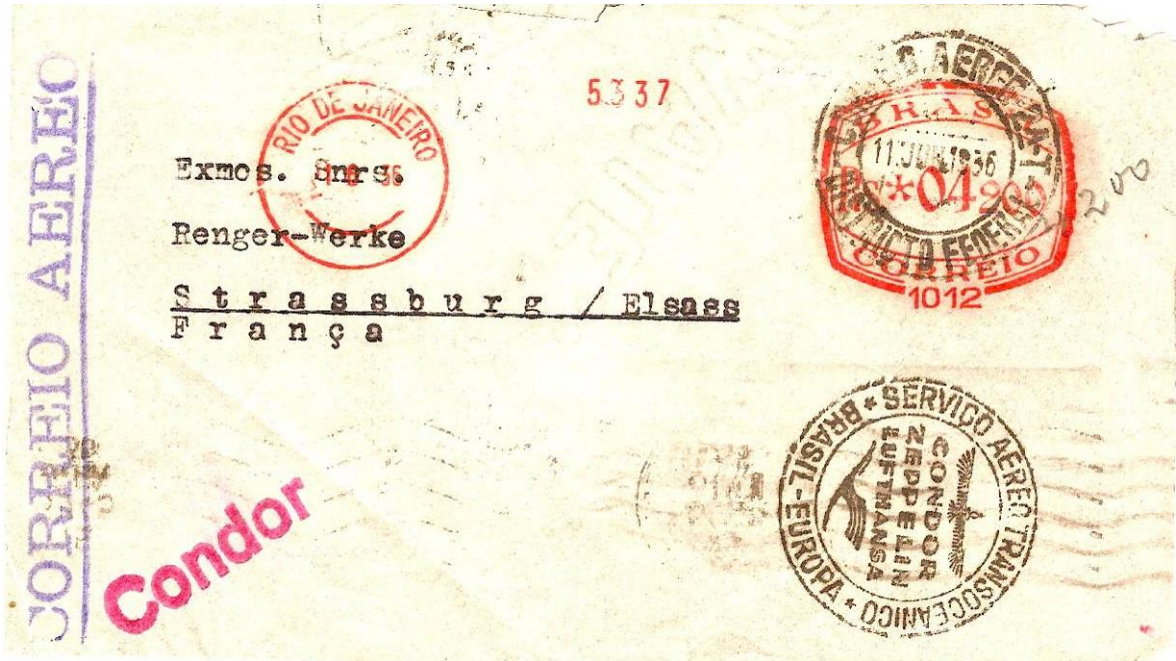
Le 7 mai 1927, création de la Compagnie Brésilienne V.A.R.I.G (Viação Aerea Rio- Grandense),
dont le principal actionnaire est CONDOR SYNDIKAT.

Le 8 octobre 1927 a lieu le premier vol postal régulier.











GRAF ZEPPELIN LZ-127

Sa fabrication fut lancée en 1926.

Hella, la fille du Comte ZEPPELIN, le baptisa « GRAF ZEPPELIN », le 6 juillet 1928.

Durant ses 9 ans de services, de 1928 à 1937, il effectua 150 traversées de l'Atlantique sud, Parcours 1 695 242 km en 17 177 heures de vol, 13 110 passagers et 39 212 kg de courrier. Le maréchal GOERING le fera désarmé et démonté en mars 1940.

Le Comte F. VON ZEPPELIN, repris le brevet du français J.SPIESS.

Le dirigeable est armé d'une structure rigide interne en duralumin ou plusieurs ballons d'hydrogènes sont insérés bout à bout, le tout recouvert en tissu spécial.

La partie habitable et technique se trouve tout au long de la structure inférieure de l'appareil.

Les moteurs sont placés dans des nacelles extérieures pour raison de sécurité.



Caractéristiques :

Volume : 105 000 m³
Diamètre : 30,5 m maxi
Hauteur : 33,70 m
Longueur : 236,6 m
Charge utile : 8 000 km
Equipage : 30 à 40 hommes

Moteurs : 5 Maybach, 12 cylindres, 530 cv
Autonomie : 11 000 km, 120 heures
Vitesse commerciale : 117 km/h
Vitesse maxi : 130 à 150 km/h
Poids total : 110 tonnes

La nacelle principale de 30 m comprend :

- Une salle de pilotage avec poste de commandement, de navigation et de radiotélégraphie.
- Une cuisine électrique.
- Un grand salon qui sert de salle à manger.
- 10 chambres avec 2 couchettes.
- 2 salles de bains.





Luftschiff » LZ 127 Graf Zeppelin«

Mettre photo ou CPA









DEUTSCHE – LUFT – HANSA LUFTHANSA

Deux compagnies aériennes allemandes fusionnent e 1926 : La deutsche Aéro Lloyd.
La Junkers Luftveckerth.

Par voie maritime, le voyage entre Berlin et Rio de Janeiro durait 21 jours. Avec le « Graf Zeppelin »
Le trajet s'effectuait en 8 jours.

Les allemands étudièrent un autre moyen pour le transport de courrier. Ils mirent des bateaux relais,
Ravitailleurs et lanceurs d'hydravions au milieu de l'Atlantique sud.

Ils employèrent ce système de 1931 à 1935, en utilisant deux bateaux « Le WESTFALEN et
Le SCHWABENLAND » ainsi que 3 types d'hydravion : HEINKEL, JUNKERS et DORMIER.

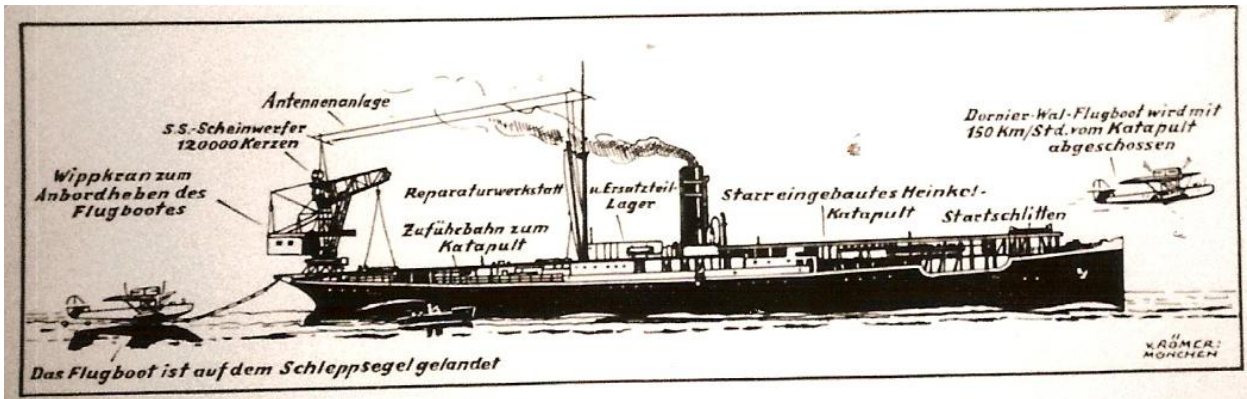
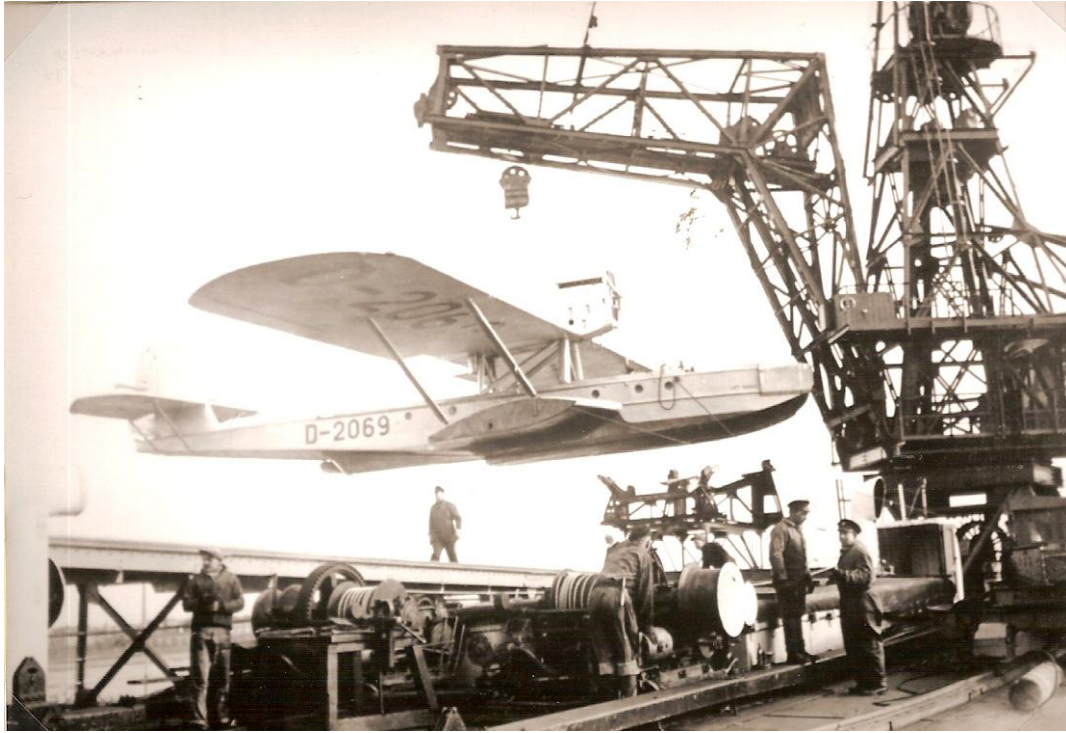
Le bateau relais se trouvait à 1 500 km des cotes, un radiogoniomètre permettait au pilote de repérer
le navire. Après son amerrissage, l'hydravion était hissé sur la catapulte, montée sur le pont, ravitaillé
et lancé dans les airs pour continuer la traversée.



La catapulte du WESTFALEN mesurait 41 m avec une force de propulsion de 14 Tonnes.

L'hydravion DORMIER avait une autonomie de 2 00 km pour une vitesse de 225km/h.







E. HAEGLER
CAIXA POSTAL 1250
Rio de Janeiro



Via Condor-Lufthansa

Messieurs,

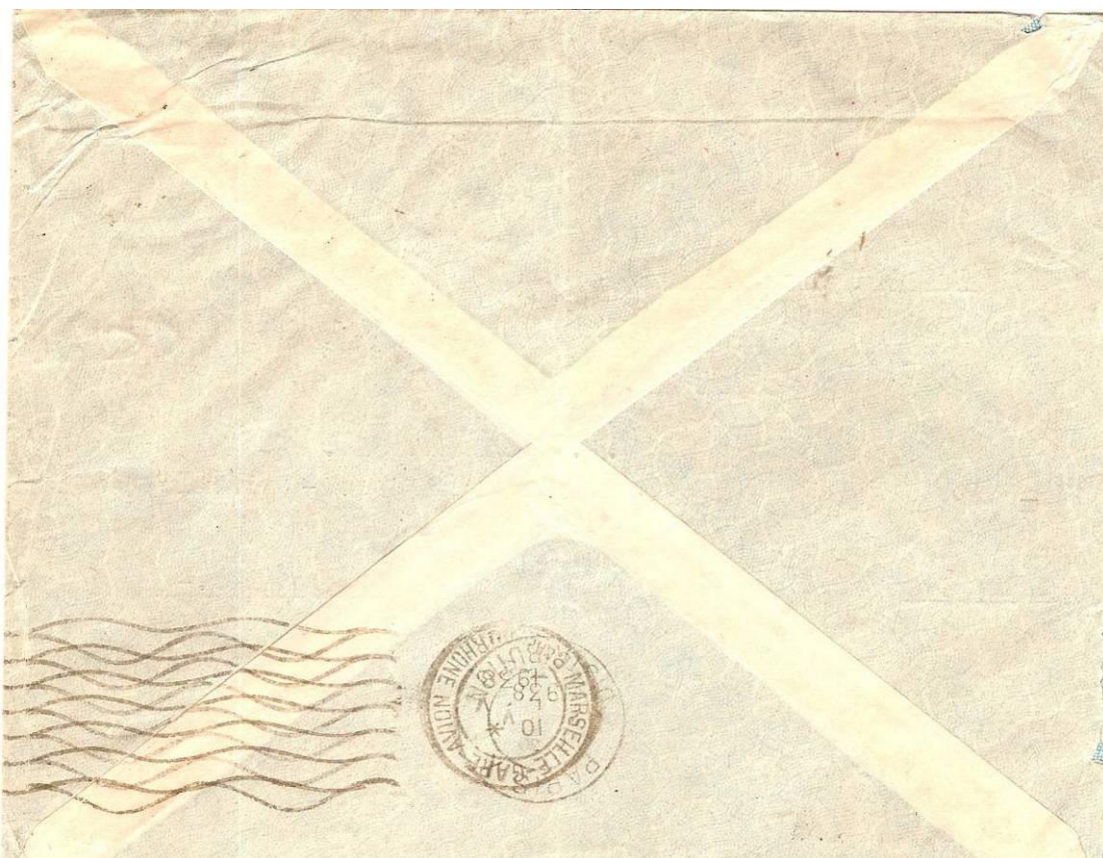
C.F. Keller & Cie.
10, Boulevard Bonne-Nouvelle

França

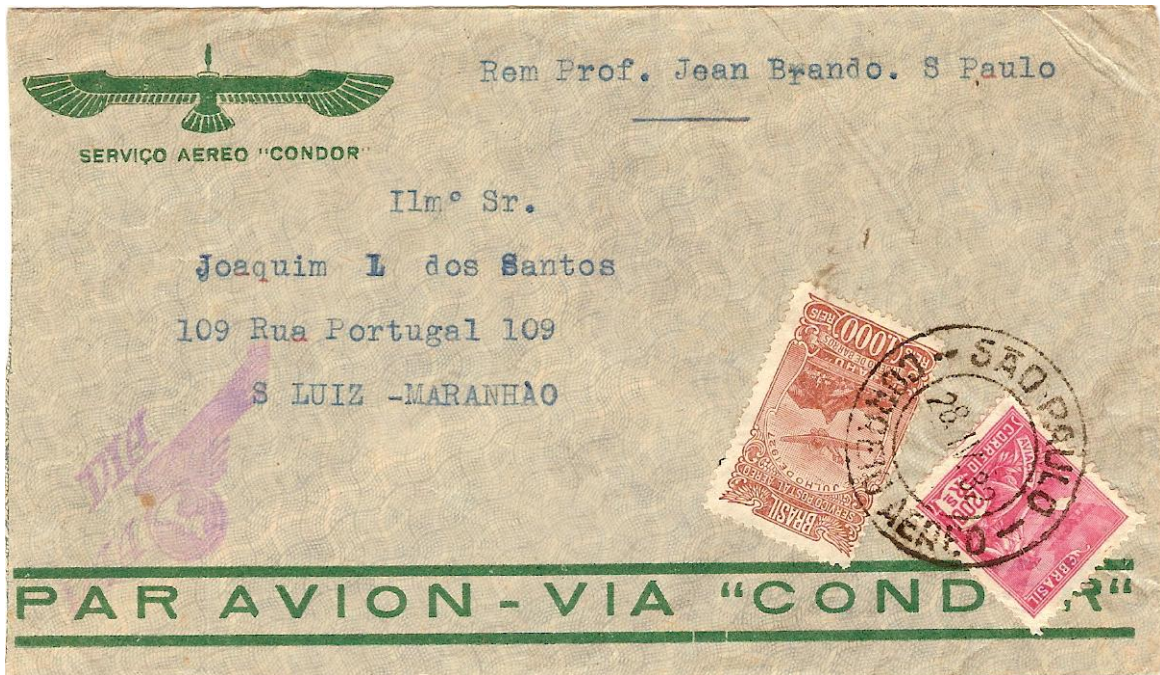
Paris



VIA AEREA







Enveloppe condor pour le Brésil avec tampon PANAIR recto – verso.





Enveloppe PANAIR pour le Brésil avec tampon Aéropostale.





Enveloppe Condor pour la France transportée par L'Aéropostale.





Enveloppe CGA des bureaux de Recife adressée au Directeur commercial de la CGA Ed D'OLIVEIRA des bureaux de Rio.

Transportée par CONDOR SYNDICATO, voir annotation dactylographiée en rouge.

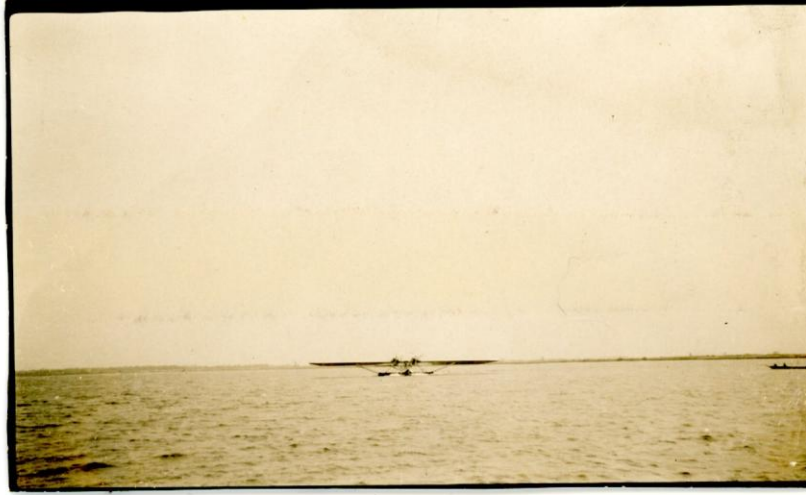






St-Louis.-Phase de l'amérissage
de l'Hydravion "Croix-du-Sud."





Photos : X





DÉMÊLE AVEC LA JUSTICE

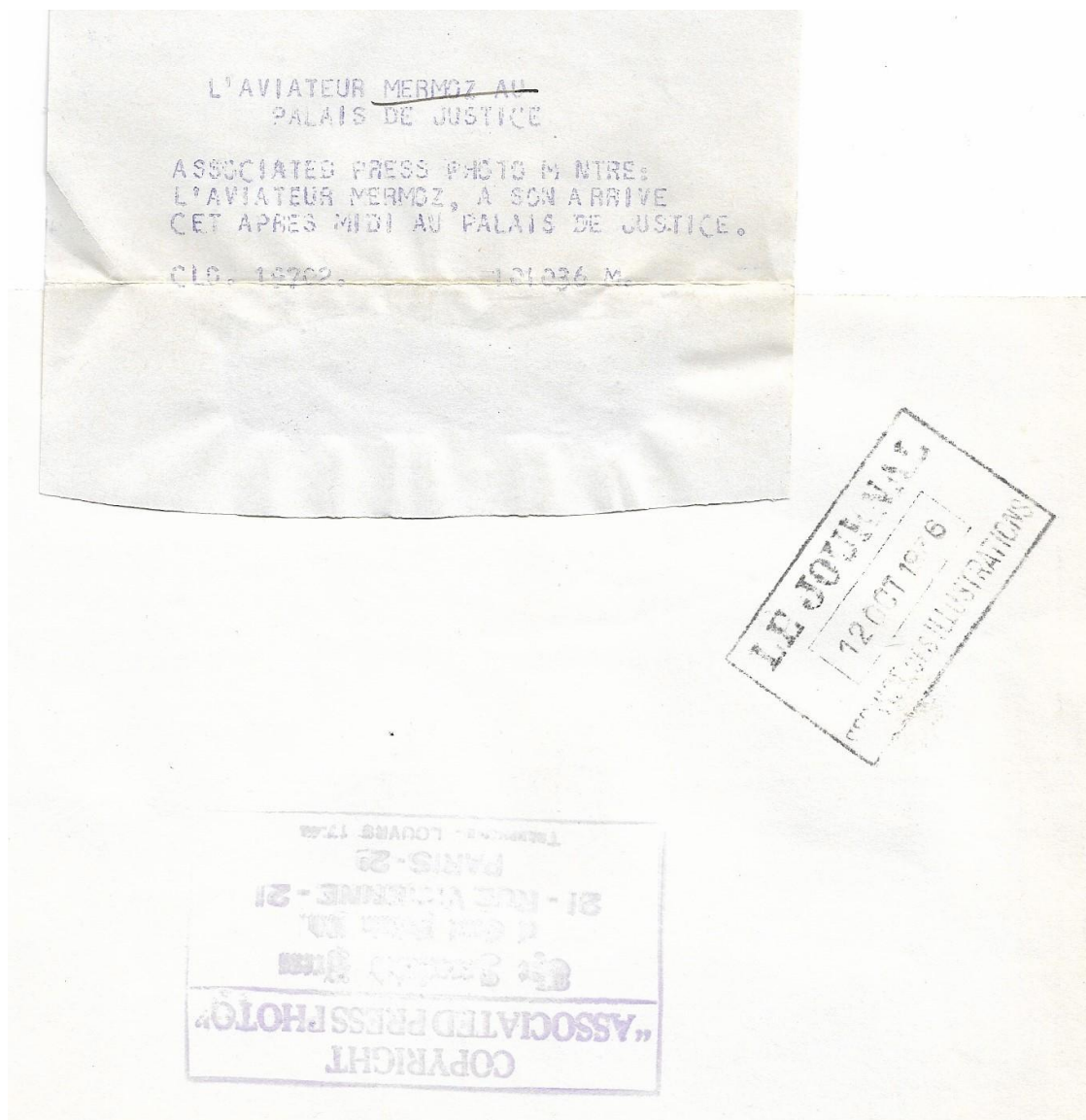
OCTOBRE 1936

En février 36, les Croix du Feu sont dissoutes par le front populaire. Le colonel de la ROQUE fonde le Parti Social Français dont MERMOZ devient le vice président, en juillet 1936.

En début octobre, le juge d'instruction, Mr BRETEILLE accuse les dirigeants de « reconstitution de Ligue ». Début octobre, la police perquisitionne les domiciles des dirigeants dont celui de MERMOZ, rien de compromettant n'est trouvé. Quelques documents saisis.

Une convocation pour notification d'inculpations, leur est transmise par le magistrat au Palais de justice.

MERMOZ accompagné par son avocat, Mr J.C LEGRAND s'y rendent. (Photo)







VOL TRANSATLANTIQUE VOL N° 66 R DU 26 ET 27 OCTOBRE 1936.

X - 59

Sens : AMérique-FRance

Appareil : LATE 300 « CROIX du SUD »

Equipage :

1° Pilote, Chef de bord : MERMOZ

2° Pilote : GUERRERO

Navigateur : COMET

Radio : GIMIE

Mécanicien : LAVIDALIE

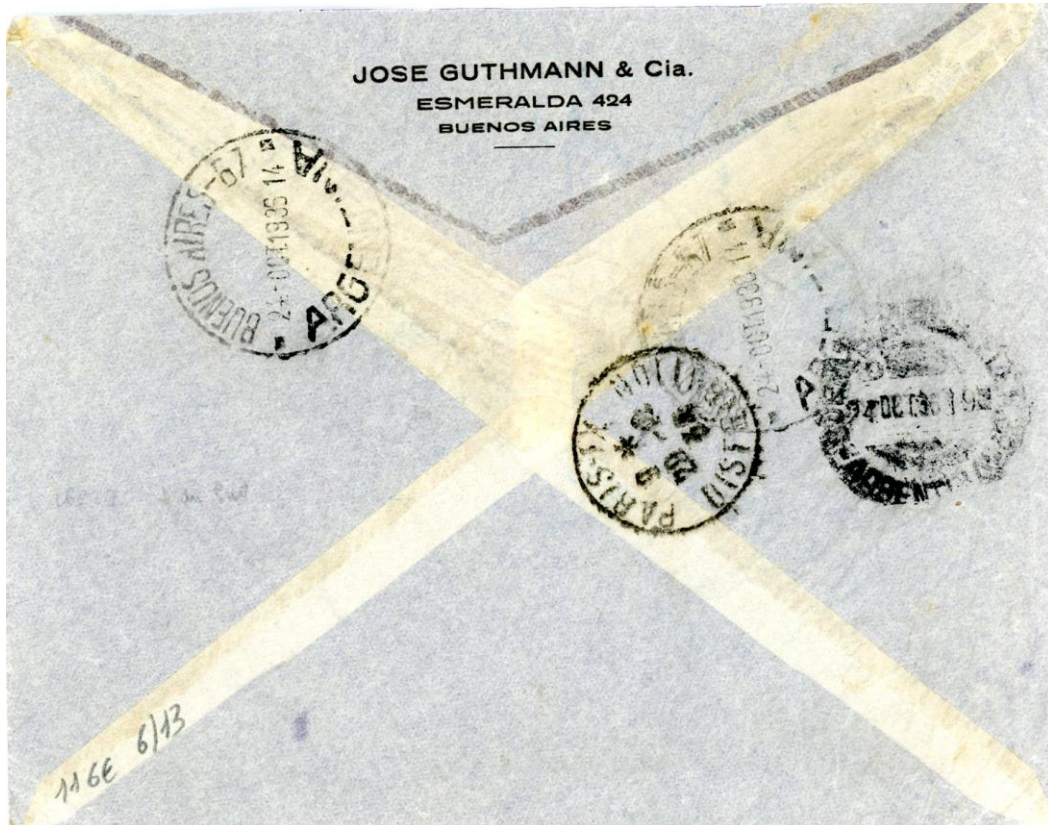
Durée : 18H47mn

Commentaire : enveloppe ordinaire POR AVION, étiquette recommandée Argentine.
Certificada – AIR FRANCE dactylographié, sur devant.





VOL TRANSATLANTIQUE VOL N° 66 R DU 26 ET 27 OCTOBRE 1936



Oblitération Départ : 3 r noires ARGENTINA le 24/10/36.ondes

Oblitération Transit :

Oblitération Arrivée : au dos, Paris le 29/10/36.

Cachet :





24 NOVEMBRE 1936.

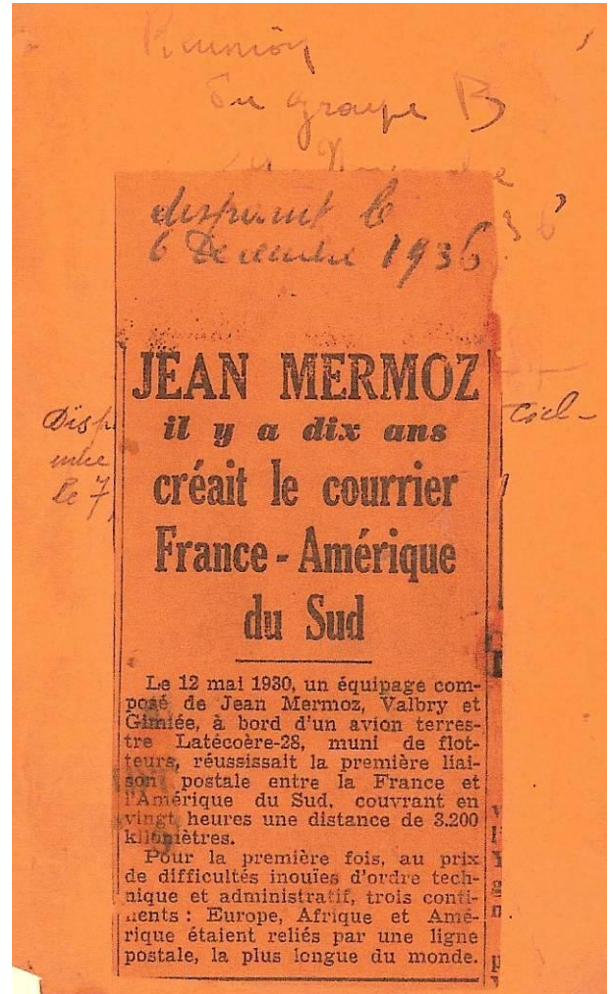


Photo ANDRE, Le Bourget, ayant appartenu à la collection NUNGESSER.,
ventes sur offres PHILATEL verso

Photo avec signature, non visible seulement en lumière rasante, remise à Mr CATILLON (qui a écrit 2 livres sur les sépultures des pilotes.). Lors de la réunion du groupe B du P.S.F.

En 1936, membre du P. S. F., j'ai reçu une invitation pour assister à une dernière conférence-entretien donnée par Jean Mermoz. Grand amateur de dédicaces et signatures je me suis procuré une photo que j'ai fait signer par Jean Mermoz. Ce document est authentique. Je me souviens que son style avec quelques difficultés pour écrire c'était fin novembre 1936 et il partait le





4 DÉCEMBRE 1936, AU SOIR

Un courrier est à faire sur l'Atlantique Sud, pour le 7 au matin sur la Croix du Sud.

Aussi, un avion l'attend au Bourget le 4 au matin pour Toulouse.

La veille, avec H.FOURNIER, J.KESSEL et J.G FLEURY. Ils dînent chez « Pierre » un restaurant place Gaillon à Paris. Puis dans un cabaret où il succombe à un air mélancolique « Je rêve au fil de l'eau » cf « il était une foi, MERMOZ » livre de B.MARCK.



Copie photo





JE RÊVE AU FIL DE L'EAU

romance musette

DISQUE GRAMOPHONE K. 7720



CHANTÉE ET ENREGISTRÉE PAR
GERMAINE SABLON
ET
REDA CAIRE

DISQUE PATHÉ P.A. 1055



paroles de
HENRY LEMARCHAND
musique de
GABRIEL CHAUMETTE

TOUS LES SUCCÈS
DU DISQUE
ET DE LA RADIO

ÉDITIONS MUSICALES

Sam Fox

46 RUE LAFFITTE - PARIS 9^e

ÉDITION SPECIALE POUR LA RU
VENTE EXCLUSIVE
RUE DU VERT-BOIS





La CROIX du SUD l'attend pour une nouvelle traversée de l'Atlantique sud.
Le 4 décembre 1936, MERMOZ est sur le point de monter sur le WILBAULT d'Air France, assurant la liaison Paris – Toulouse.

Mangaby, le visage défait court vers son fils. Elle lui demande de renoncer à son vol. Car son mystérieux correspondant l'avertit de nouveau du danger imminent pour son fils.

Il rassure sa mère par ces mots :

« Ils ne m'ont pas eu jusqu'à présent, ils ne m'auront pas. »

Et il s'embarque vers sa destinée.



Reproduction offerte par
M. LAPORTE.





HÔTEL ALETTI À ALGER.

X - 65



Le soir du 4 décembre 1936, MERMOZ rencontre le Chef mécanicien Edmond ROUX à cet hôtel. Ils se donnent rendez vous pour le lendemain à Casablanca afin de prendre l'avion pour Dakar.
Cf. ICARE II page 128.

Cet établissement ne lui était pas inconnu puisqu'il y avait logé, lors de son affectation sur la ligne Alger – Marseille ou des raids.





Journée du 5 décembre 1936

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report	1.14.48		2.04.17	
12.36	Potez 35	F. ALTL	Entraînement			1.40	Lumi. Deschamps. Péra
		43 F. AMGN	H. Dej. Oran	2.35			Mermoz
			Oran - H. Dej	2.40			
13		35 F. ALTL	Entraînement	0		0.41	Lumi. Deschamps
				0.30			
						0.58	Lumi. Bernard - Pajinet
						1.14	Comblat - Lumi. Deschamps
						1.37	" " " " " " " "
						2.18	" Navaro " " " "
						1.28	" " " " " " " "
						1.29	" " " " " " " "
		51 F. ANFH		0.00			
		35 F. ALTL		0.10			
						0.35	Bahen - Pajinet
			A reporter	1.15.48		2.22.05	

Pilote Jacques DUCHENE-MARULLAZ

Copie :P.JARRIGE

Une courte journée attend MERMOZ, voir son amie comme à chaque visite à Alger et déjeuner avec son ami Jacques DUCHENE-MARULLAZ.

Ce dernier le convoiera de l'aérodrome d'Hussein Dez à Oran sur le Potez 43 F-AMGN. Passe le relais à Bernard ARIN qui le pilote à Fez puis à Casablanca sur Breguet 393T F-ANEI.

Il y passa la nuit (article du journal HEBDO MAROC d'André REBREYEND, Déc 36). Pour prendre au matin l'avion de Ligne qui le mènera à Dakar.

LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.....	4.25.42			Nuit : 3.08.38
1 ^{er} déc. 1936	Wibault	F. ANGN	Oran - Alicante	1.33			
	Bregt 393	F. ANEI	Alicante - Barcelon	2.20			
			Barcelon - Toulouse	2.15			
4 déc. 36		F. ANEI	Montauban - Francais	0.10'			
5 déc. 36			Toulouse - Barcelon	1.32			Nuit : 0.32
			Barcelon - Alicante	2.13			
			Alicante - Oran	1.36			
			Oran - Fez	2.21			Mermoz
			Fez - Casablanca	1.26			
4 déc. 36			Casablanca - Fez	1.30			Nuit : 2.30
			Fez - Oran	2.22			
3 déc. 36	Wibault	F. ANGN	Oran - Alicante	1.47			
			Alicante - Barcelon	2.14			
			A reporter.....	4.29.04			Nuit : 3.10.40

Pilote Bernard ARIN

Copie :P.JARRIGE





QUELQUES HEURES AVANT SA DISPARITION.

X - 67

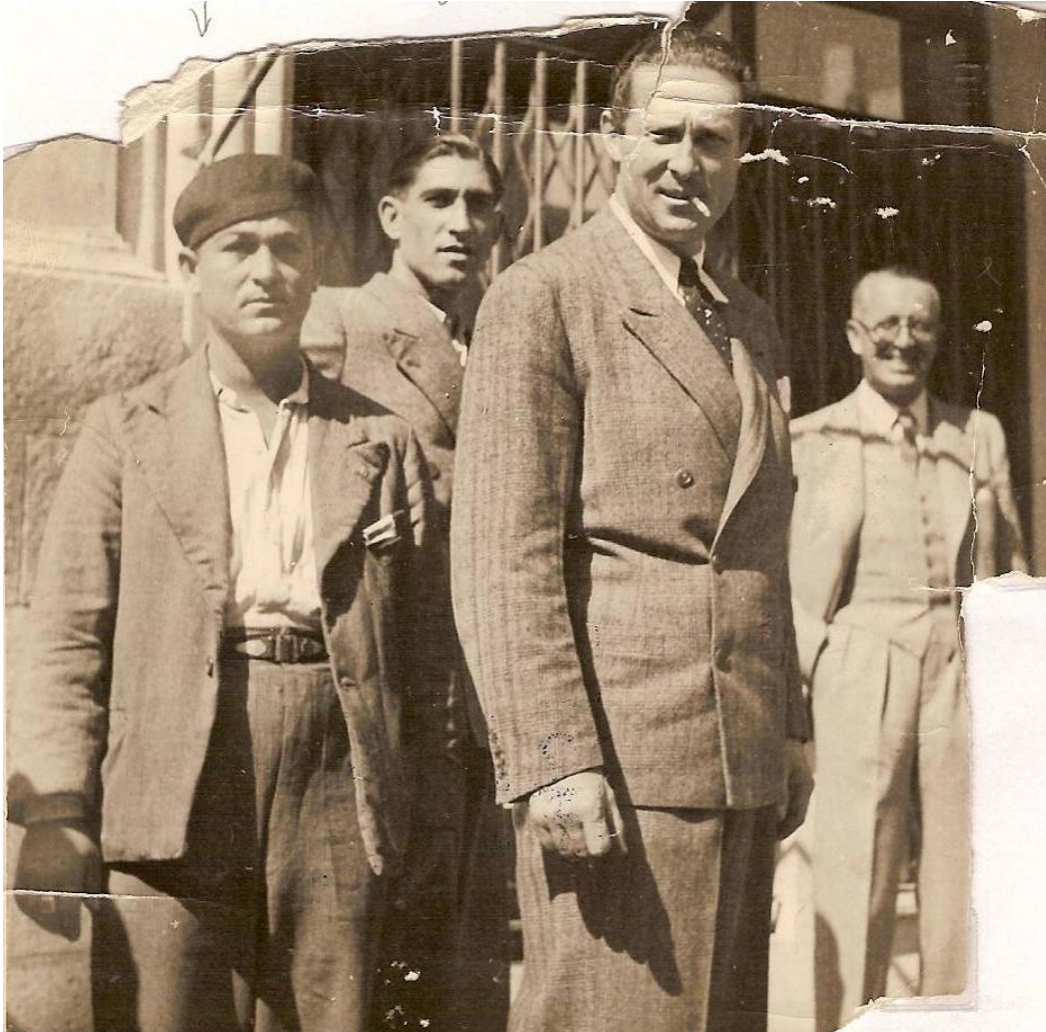


Photo GRECK Casablanca.

« MERMOZ, quelques heures avant sa disparition en mer. A gauche 2 fidèles ?,
à droite, le Capitaine JOUHAUT. » Signature illisible.





7 DÉCEMBRE 1936.

X - 68



Photo : musée de la Poste.

Le DEWOITINE de Casablanca arrive vers 2 h du matin sur le terrain d'Ouakam à Dakar.
GUILLAUMET l'attend pour le conduire en voiture au plan d'eau où est amarré la CROIX du SUD.
Durant le trajet, MERMOZ questionne son ami sur le second pilote, Henri lui répond LANATA,
Un nouveau, Jean préfère PICHODOU, un ancien.

A 3 h 30, les deux pilotes embarquent sur la vedette vers le ponton. L'hydravion s'envole peu après.

GUILLAUMET retourne chez lui. Vers les 6 h, il est réveillé par un appareil qui revient à la base.
C'est la CROIX du SUD dont une des 4 hélices fonctionne mal.
L'avion de remplacement n'est pas prêt, la réparation est décidée. Le pas d'hélice réparé, l'hydravion
Quitte l'hydrobase à 7 h.

A 10 h 47, la radio de Dakar reçoit ce message : « **Coupons moteur arrière droit** » et
l'émission s'arrête net.....





L'Aviateur Mermoz est-il tombé en mer ?

Dakar, 7 décembre.

Depuis ce matin on est sans nouvelles de l'avion piloté par l'aviateur Jean Mermoz qui avait quitté Dakar à 6 h. 53, à destination de Natal.

L'aviateur Mermoz qui est secondé par l'aviateur Pichaudou, le navigateur Ezan, le radiotélégraphiste Cruveilhaer



L'aviateur MERMOSZ

et le mécanicien Lavidalie, a été signalé pour la dernière fois à 10 h. 43, ce matin. A ce moment, sa position était 11°8 nord, 22°40 ouest.

Un aviso a été aussitôt alerté tandis qu'un avion s'est envolé de Dakar à la recherche de l'appareil de Mermoz, immatriculé A.K.Y.F. et baptisé *Ville de Buenos-Aires*.





LES RECHERCHES.

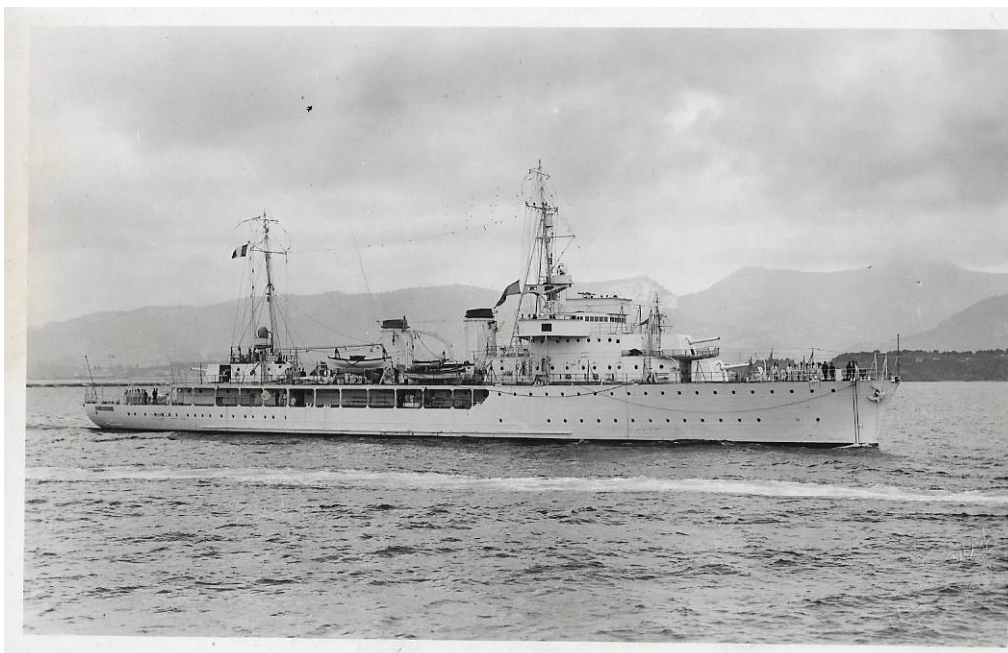
X - 70



La radio de La CROIX d SUD reste silencieuse.
GUILLAUMET commence les recherches sur son quadrimoteur FARMAN.

Les Avisos, les navires de commerce et de guerre se déroutent, même les Hydravions de la LUFTHANSA y participent.

Les recherches sont abandonnées le 14 décembre 1936, il n'y a plus d'espoir de retrouver l'équipage.



Aviso D'ENTRECASTEAU.





PHOTO **Paris-soir**
REPRODUCTION INTERDITE

930- Jean MERMOZ dont on est sans nouvelles depuis son départ de Dakar.





LATE 300

« CROIX DU SUD »

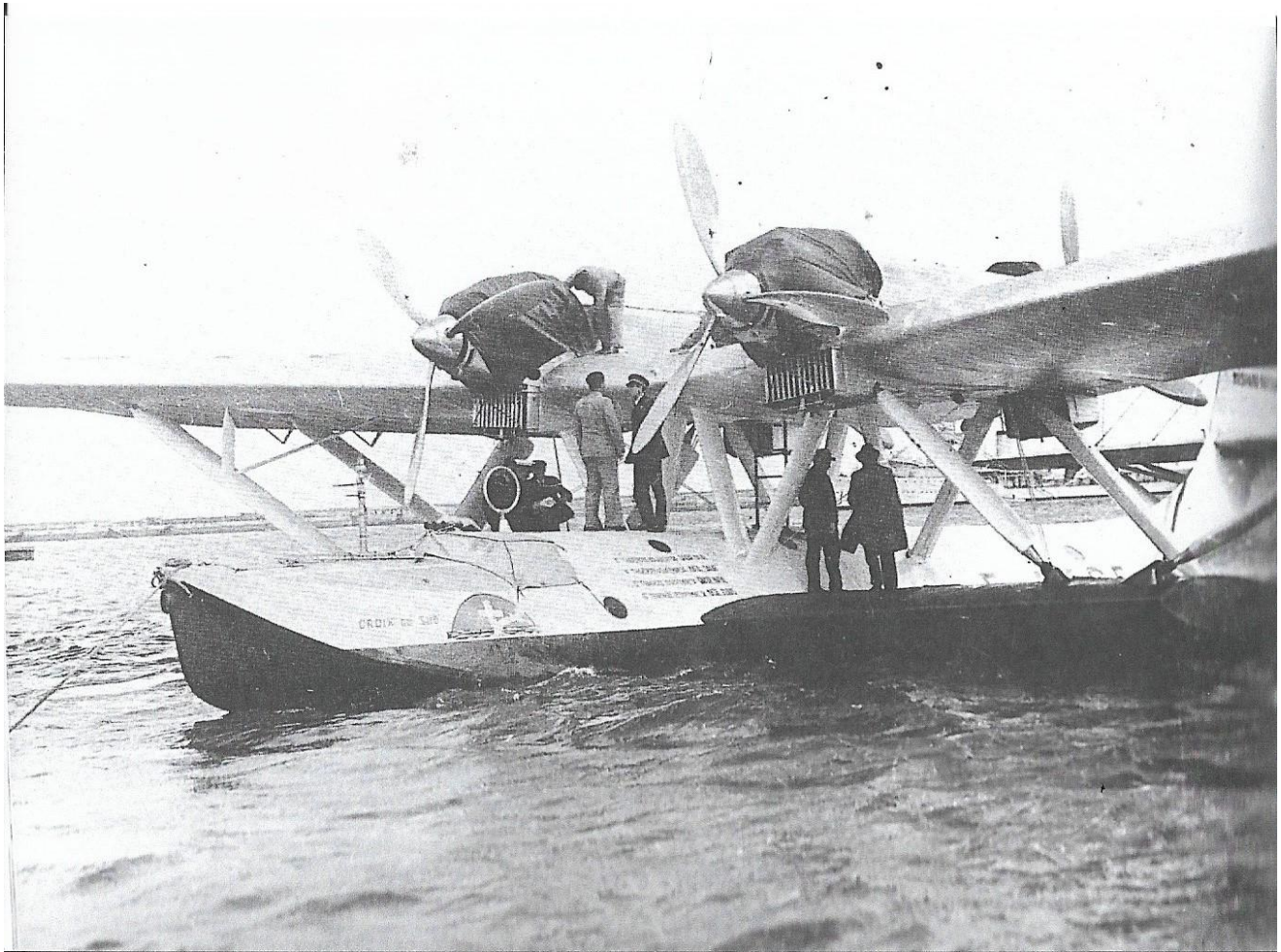


Photo : X, tirée d'une plaque de verre (L.G).

Conçu par Marcel MOINE en un seul exemplaire. Son premier essai de vol avec GONORD et VERGES se termine mal, suite à un problème de centrage (répartition des charges), l'appareil heurte brutalement la surface de l'eau, son fuselage se casse et la partie avant coule.

En octobre 1932, après sa reconstruction. Il est confié à un équipage de la marine nationale :

Capitaine frégate BONNOT chef de bord et navigateur
Lieutenant de vaisseau JEAN PIERRE second de l'appareil, premier pilote
Premier maître mécanicien d'aéronautique GAUTHIER pilote en second
Maître radiotélégraphiste EMONT
Mécanicien civil DURRUTHY (Hispano Suiza)

Le Capitaine de Corvette BONNOT, le baptise Croix du Sud pour l'hémisphère austral avec l'emblème de l'aviation brésilienne.

Il effectue un premier vol sans escale de 3679 km de l'étang de Berre à St LOUIS du Sénégal du 31/12/33 au 1/1/34 puis la traversée de l'atlantique Sud Aller et Retour et un dernier vol de 4449 km de Cherbourg à Ziguinchor(Sénégal) puis remis à AIR France.

L'appareil disparaît avec son équipage le 7/12/36 à 800 km au large de Dakar suite à une rupture du réducteur moteur arrière droit libérant l'hélice qui découpe le fuselage et les commandes de vol.





LA « CROIX-DU-SUD » A DISPARU

L'Inquiétude grandit au sujet de l'aviateur Mermoz et de ses quatre compagnons



L'aviateur MERMOZ

Rio de Janeiro,
8 décembre.

L'inquiétude grandit en ce qui concerne le sort de Mermoz et de ses compagnons. Tous les appels de radios côtiers sont restés sans réponse.

On espère encore que l'appareil a fait un amérissage normal et qu'il pourra flotter jusqu'à l'arrivée du secours parti de Dakar et de Natal.

Les recherches continuent

Paris, 8 décembre.

M. de Coppel, gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, vient d'informer par câble le ministère des Colonies qu'un avion, deux dépanneurs et un aviso étaient partis de Dakar à la recherche de la Croix-du-Sud, qui avait à son bord Mermoz et quatre hommes d'équipage.

[Rappelons que Jean Mermoz avait quitté Dakar, à bord de l'hydravion *Croix-du-Sud*, lundi matin, à 6 h. 53, à destination de Natal (Brésil), emportant le courrier régulier de la ligne France-Amérique du Sud. En plus de Jean Mermoz, chef de l'équipage, il y avait à bord l'aviateur Pichaudou, le navigateur Ezan, le radiotélégraphiste Cruveilhaer et le mécanicien Lavidalie.]

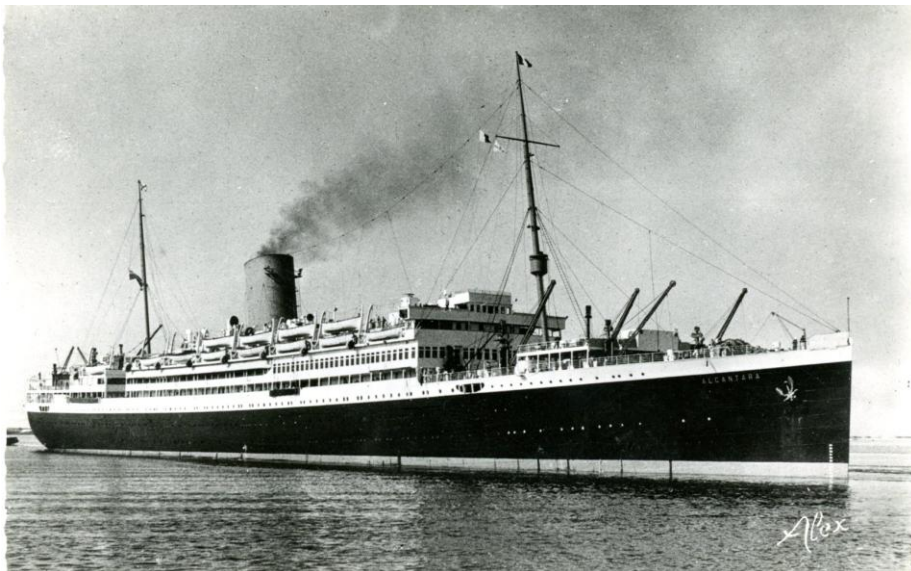
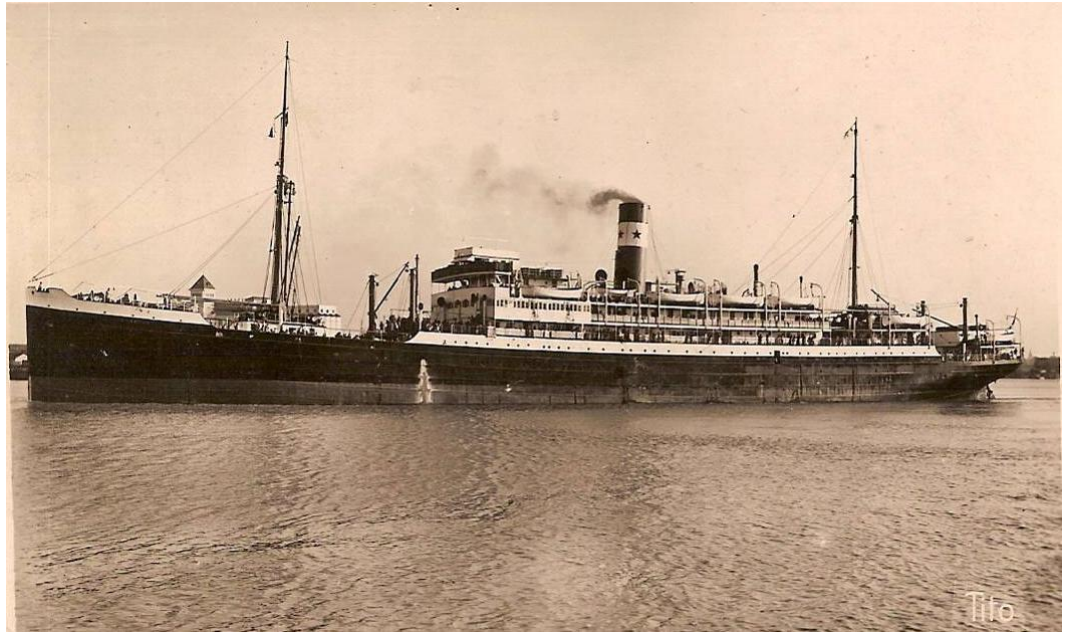




LES RECHERCHES.

X - 74

Le FORMOSE
Cie des chargeurs
Réunis.



RMS ALCANTARA
Cie Britannique.



Cargo :
Jean Louis DREYFUS





Jean Mermoz et ses compagnons sont-ils sains et saufs ?

UN TÉLÉGRAMME IMPRÉCIS DE RIO DE JANEIRO ANNONÇAIT,
HIER, QU'ILS ÉTAIENT RETROUVÉS
MAIS AUCUNE CONFIRMATION N'A PU ÊTRE OBTENUE

Cette nuit, à 21 h. 54, nous recevions une dépêche de Rio de Janeiro disant : *Aviateur Mermoz retrouvé.* Peu après, à 22 h. 20, un nouveau télégramme, de même provenance, donnait les précisions suivantes :

Le ministère de la Marine brésilien a reçu un télégramme de Fernando de Noronha disant que l'appareil de Mermoz et de ses compagnons flotte à 120 milles du rocher de Saint-Paul. Les secours sont partis.

Immédiatement, nous avons fait afficher ces bonnes nouvelles sur nos panneaux et le public, nombreux, commenta avec une grande sympathie l'heureuse fin d'une période d'angoissante attente.

Malheureusement, à 22 h. 50, nous recevions une nouvelle dépêche infirmant, dans les termes suivants, les deux nouvelles précédentes :

On n'a encore aucune confirmation que Mermoz et ses compagnons aient été effectivement retrouvés.

Ainsi s'évanouissait un bel espoir et l'angoisse renaissait.

Le ministère de la Marine brésilien a demandé cependant à tous les navires qui suivent la route entre l'Europe et l'Amérique du Sud et qui se trouvent à proximité du rocher de Saint-Paul de se diriger vers le point où la présence de l'appareil de Mermoz lui a été signalée.

Enfin, à 23 h. 30, le poste radio de la compagnie Air-France à Paris, en liaison directe avec ses postes de Dakar, de Porto-Praia et ses avisos actuellement en mer, n'avait reçu aucune confirmation officielle de la découverte de l'hydravion la *Croix-du-Sud*.

Osons encore espérer pourtant en nous rappelant que, pendant la guerre, un appareil flotta pendant quinze jours au bout desquels l'équipage fut sauvé, et la coque de cet hydravion était loin d'avoir la résistance et la flottabilité de la coque de la *Croix-du-Sud*. Mais chaque

heure qui passe nous enlève toujours un peu d'espoir et l'océan a pu vaincre ceux qui l'avaient tant de fois vaincu. — P. D.

[Rappelons que Jean Mermoz a quitté Dakar, à bord de l'hydravion Croix-du-Sud, lundi matin, à 6 h. 53, à destination de Natal (Brésil), emportant le courrier régulier de la ligne France-Amérique du Sud. En plus de Jean Mermoz, chef de l'équipage, il y avait à bord l'aviateur Pichaudou, le navigateur Ezan, le radiotélégraphiste Cruveilhaire et le mécanicien Lavidalie. Les dernières nouvelles émises par le radiotélégraphiste du bord datent de lundi 10 h. 43. A ce moment, l'appareil se trouvait à 11°8 de latitude nord et 22°40 de longitude ouest et le message signalait qu'un des moteurs arrière s'était arrêté. L'île de Fernando de Noronha se trouve à 400 kilomètres de la côte brésilienne et le rocher de Saint-Paul à 900 kilomètres.]

La Commission de l'Armée se prononce contre la désertion et l'objection de conscience

Naturellement, les communistes ont voté contre la motion proposée

Paris, 11 décembre.

Au cours de la réunion tenue mercredi par la Commission de l'Armée de la Chambre, M. Jean Montigny a appelé l'attention de ses collègues sur la propagande exercée par voie de la presse en vue d'inciter les militaires à la désertion ou à l'objection de conscience.

Les membres de la Commission ont estimé qu'ils devaient appeler l'attention du ministre de la Défense nationale sur la nécessité pour son collègue de la Justice de veiller à la stricte application de la loi du 8 juillet 1934 qui comporte une répression sévère de tous les actes constituant une apologie de l'objection de conscience.

Une motion a été votée dans ce sens par les commissaires, à l'exception des communistes.





ECLAIREUR

La Disparition de Jean Mermoz et de ses compagnons

Il se confirme que l'espoir qu'on eut, vendredi soir, de retrouver la « Croix-du-Sud » et son équipage a été la conséquence d'un douloureux quiproquo

Rio de Janeiro, 12 décembre.
Le ministère de la Marine a expliqué qu'il avait fait entreprendre des recherches dans une zone précise de l'Océan, pour tenter de retrouver Mermoz, sur la demande urgente de l'ingénieur français Couzinet, actuellement à Rio de Janeiro. M. Couzinet demandait au ministère d'employer tous les moyens possibles pour « sauver Mermoz et ses compagnons, flottant à 130 milles à l'Est de Saint-Pierre et Saint-Paul ».

Le ministère de la Marine a ajouté qu'il avait donné l'ordre, par radio, aux navires, de collaborer aux recherches dans la zone indiquée et qu'il avait alerté toutes les stations de radio et les bases aéronautiques.

C'est ainsi que le navire hydrographique « José-Bonifacio » dévia de sa route et se dirigea vers Saint-Pierre et Saint-Paul.

Ce que dit M. Couzinet

M. Couzinet, interrogé par le représentant de l'Agence Havas, a déclaré à ce propos :

« Ayant reçu deux télégrammes pressants de personnes proches de Mermoz, signalant que plusieurs radiesthésistes, consultés séparément, estimaient que la « Croix-du-Sud » pourrait flotter à 200 kilomètres à l'Est du rocher Saint-Pierre, je demandai au ministère de la Marine et au département de l'Aéronautique d'accorder immédiatement leur concours aux recherches qui pourraient être faites dans cette zone. Ce concours me fut immédiatement accordé. »

« C'est un grand réconfort, dans les heures pénibles que nous vivons, a ajouté M. Couzinet, d'avoir senti toute la chaude et agissante sympathie des autorités brésiliennes se manifester si spontanément et si généreusement : »

« Tout le reste n'est qu'un incompréhensible et douloureux malentendu. »

Il semble bien, en effet, que le quiproquo soit né, dans les milieux du ministère

brésilien de la Marine, à la suite des précisions apportées par l'ingénieur Couzinet, sur le point d'un éventuel amérissage, sur le résultat des recherches entreprises.

Les cinq aviateurs doivent être cités à l'ordre de la Nation

M. René Richard, député radical-socialiste des Deux-Sèvres, a l'intention de déposer, avec la signature des représentants de tous les groupes politiques de la Chambre, une proposition de résolution invitant le ministre de l'Air à citer à l'ordre de la Nation l'aviateur Mermoz et son équipage.

Hommage allemand à Mermoz

Berlin, 12 décembre.
Dans un communiqué publié par le D.N.B., la *Deutsche Luft Hansa*, rend officiellement hommage à la mémoire du grand pilote français Mermoz.

« En la personne de Mermoz qui, après avoir franchi dix fois l'Océan, a été nommé commandeur de la Légion d'honneur, l'aviation commerciale allemande perd un camarade qui avait reconnu la nécessité d'une collaboration entre les pays qui travaillent à l'amélioration de la navigation aérienne. »

« Jean Mermoz comptait parmi les plus grands aviateurs. Il s'était surtout fait remarquer dans le développement du trafic aérien français à destination de l'Amérique du Sud. »

« C'était un homme qui, en dehors de ses éminentes qualités d'aviateur, possédait de grandes qualités techniques et poursuivait avec persévérance et assurance la tâche difficile qui lui était assignée. »

L'avis « D'Entrecasteaux » retourne se ravitailler à Dakar

Dakar, 12 décembre.
Après avoir participé aux recherches de l'hydravion *Croix-du-Sud*, l'avis *D'Entrecasteaux* est revenu à Dakar pour se ravitailler.





ILS ÉTAIENT CINQ À BORD DE LA CROIX DU SUD.



JEAN MERMOZ
Pilote de la Cie AIR France
8 200 heures de vol.



Alexandre PICHODOU
Pilote de la Cie AIR France
6 477 heures de vol



Henri EZAN
Navigateur de la Cie AIR France
377 heures de vol



Jean LAVIDALIE
Mécanicien navigant de la Cie AIR France
3 197 heures de vol.



Edgar CRUVELHIER
Radiotélégraphiste de la Cie AIR FRANCE
5 500 heures de vol.





LATE 300 « CROIX DU SUD »

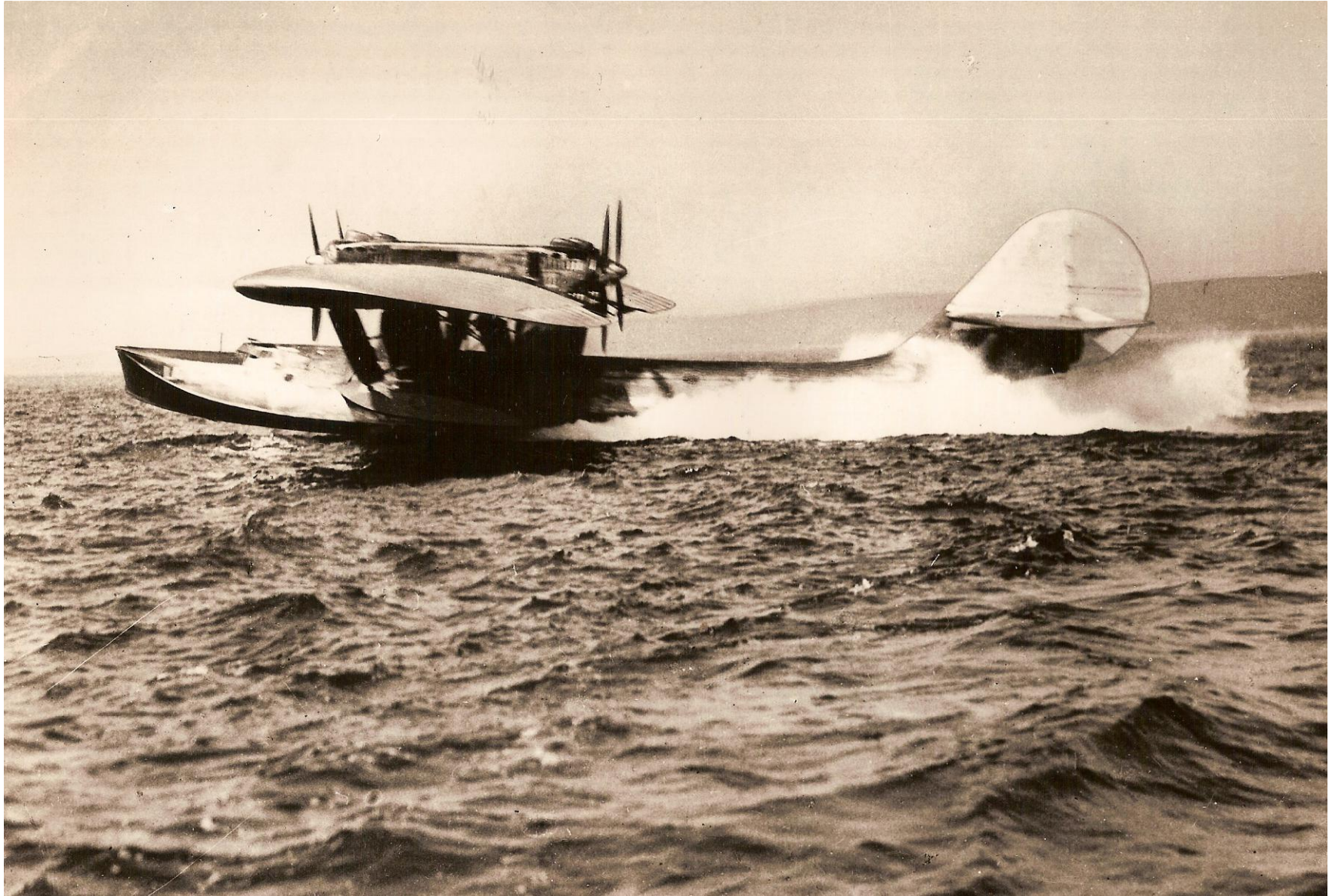


Photo collection AIR Franc





POUR JEAN MERMOZ

Maryse BASTIE s'envole de Dakar, le 30 décembre 1936 pour Natal. Elle parcourt 3 173 km, en 12h 30 sur son Caudron SIMOUN « JEAN MERMOZ ».

Cet exploit lui est dédié.



Photo : New York Times.

Le ministre de l'AIR Pierre COT remet la grande médaille d'or du progrès à l'aviatrice dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne.





30 DÉCEMBRE 1936-LES FUNÉRAILLES.



Photo du Service photographique de PARIS SOIR, ayant appartenu à Max DELTY.

Dans la cour des Invalides, un grand catafalque a été dressé en hommage aux 5 membres de l'équipage du CROIX du SUD.

Devant la foule des officiels, des parents et des amis en deuil. Le ministre de l'Air, Pierre COT Prononce une émouvante oraison funèbre.





L'Aviatrice Maryse Bastié a traversé l'Atlantique-Sud en 12 heures 5 minutes

Elle a battu le record de Joan Batten

Natal, 30 décembre.

L'aviatrice Maryse Bastié, qui s'était envolée ce matin de Dakar, à 7 h. 23 (G.M.T.), pour la traversée de l'Atlantique-Sud, a atterri à Natal à 19 h. 28 (G.M.T.) — soit 16 h. 28 heure locale — sur l'aérodrome de la Compagnie Air-France.

Maryse Bastié préparait depuis longtemps l'exploit magnifique qu'elle vient de réaliser. Partie du Bourget il y a un mois environ, la jeune et vaillante aviatrice avait rallié Dakar par étapes en passant par Toulouse, Oran, Casablanca et Cap-Juby, volant seule, notamment au-dessus de ces régions désertiques que sont le Rio de Oro et la Mauritanie.

Arrivée à Dakar, Maryse Bastié prépara son envolée dans ses moindres détails ; elle voulait réussir. Elle a mené à bien son téméraire projet, car il est à noter que cette traversée de l'Atlantique Sud qui représente une distance de près de 3.000 kilomètres, a été faite sur un avion terrestre, à près de 250 kilomètres à l'heure de moyenne.

Maryse Bastié voulait ravir à Joan Batten son record. Là encore, sa tentative a été couronnée de succès, car l'aviatrice néo-zélandaise accompli, le 13 novembre 1935, cette traversée en 14 h. 15 minutes. Le record est donc battu de plus de deux heures.

C'est un magnifique exploit que



Maryse BASTIÉ

vient d'accomplir Maryse Bastié, exploit qui fait le plus grand honneur à l'aviation féminine française.

P. D.

Hommage Officiel à la mémoire de Jean Mermoz et de ses compagnons de gloire et d'infortune

Paris, 30 décembre.

Ce matin a eu lieu la cérémonie officielle organisée par le ministère de l'Air, à la mémoire de l'aviateur Jean Mermoz et de ses compagnons Pichodou, Ezan, Cruveilhaer et Lavidalie, disparus dans l'Atlantique, en accomplissant la traversée régulière de Dakar à Natal, à bord de l'hydravion « Croix-du-Sud ».

La cérémonie a débuté par un service religieux donné dans la chapelle Saint-Louis des Invalides. La messe a eu lieu sous la direction musicale du maître Jules Meunier.

A l'issue de la cérémonie religieuse, les membres des familles des disparus et les personnalités présentes, se sont rendues dans la cour d'honneur des Invalides. Là, un cénotaphe recouvert d'un gigantesque drapeau tricolore, avait été dressé. Sur le cénotaphe une flamme brillait. Les noms des disparus étaient rappelés sur des panneaux d'argent.

Le régiment d'aviation du Bourget et des pelotons de gardes de Paris, avec musique et drapeaux, rendaient les honneurs.

Des délégations des pilotes des lignes d'Air-France, placées de chaque côté du cénotaphe, formaient une garde d'honneur.

En tête des familles des disparus, on remarquait la mère de Jean Mermoz et la femme du glorieux pilote.

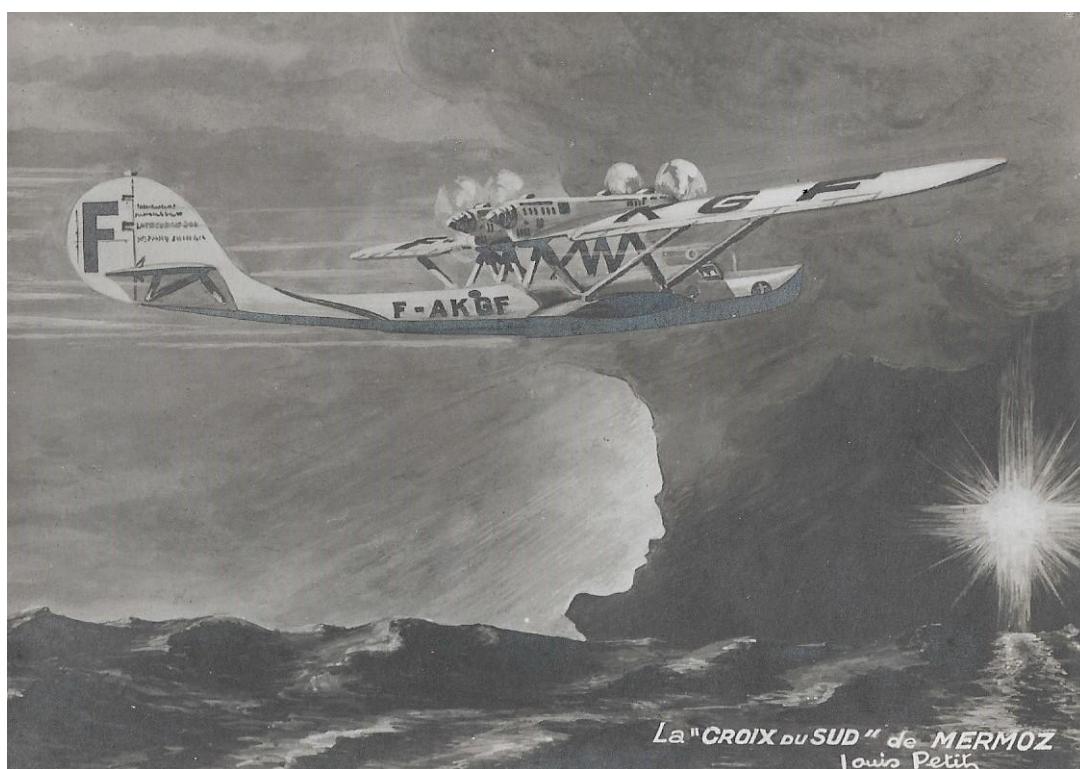
Parmi les personnalités, on reconnaissait, outre M. Cot : MM. Chautemps, Viollette, Daladier, de Tesson, le général Gouraud, le cardinal Verdier, de nombreux généraux d'aviation, les attachés de l'Air étrangers, le Conseil d'administration de la Compagnie Air-France, etc...

Après la sonnerie « Aux Morts ! » M. Cot, ministre de l'Air, a rendu un émouvant hommage aux membres de l'équipage de la « Croix-du-Sud ». Il s'est recueilli devant le cénotaphe. Puis, les troupes ont défilé.

Au même moment, deux escadrilles militaires et trois appareils commerciaux ont survolé la cour d'honneur des Invalides, à deux reprises. La cérémonie était alors terminée.

LE DRAME DE LA CARLINGUE







ACTE DE DÉCÈS.

N^o 41
 Jugement
 Mermoz
 Jean
 Tichodon
 Alexandre
 Grusweiler
 Edgar René Gabriel
 Lavidalie
 Jean
 Egan
 Henri Edouard
 7 Décembre 1936

VILLE DU BOURGET
 (Seine-St-Denis)

PHOTOCOPIE DE ~~UN~~ ACTE DE DÉCÈS
 certifié conforme aux registres d'Etat Civil
 LE BOURGET le 22 NOV. 1995
 L'Agent Municipal délégué



Par la grosse à Mous remise le deux juillet mil neuf cent trente sept, Mous transcrivons ici le dispositif d'un jugement rendu par le Tribunal Civil de première instance du département de la Seine le vingt huit Mai mil neuf cent trente sept. Par ces motifs : Le Tribunal déclare que premièrement le sept Décembre mil neuf cent trente six est décédé à bord d'un avion tombé dans l'Océan Atlantique au cours de la traversée Dakar-Matal : Mermoz Jean premier pilote aviateur né à Aubenton (département de l'Aisne) le neuf Décembre mil neuf cent un, fils de Charles Léon Jules Mermoz et de Georgette Gabrielle Gillet, époux de Gilberte Henriette Rose Chazottes demeurant à Paris seizième arrondissement numéro quarante et un rue Malibor. Deuxièmement le sept Décembre mil neuf cent trente six est décédé à bord d'un avion tombé dans l'Océan Atlantique au cours de la traversée Dakar-Matal : Tichodon Alexandre pilote aviateur né à Plouigneau (département du Finistère) le quinze Octobre mil neuf cent cinq, fils de Jean Baptiste Marie Tichodon et de Marie Yvonne Oges, époux de Marjory Félise, demeurant à Dakar (Afrique Occidentale Française) numéro huit Boulevard de la République. Troisièmement le sept Décembre mil neuf cent trente six est décédé à bord d'un avion tombé dans l'Atlantique au cours de la traversée Dakar-Matal : Grusweiler Edgar René Gabriel radiotélégraphiste, né à Razes (département de la Haute Saône) le dix sept février mil huit cent quatre vingt dix neuf, fils de Jean Grusweiler et de Marie Sarazy époux de Maria Clément Ballet demeurant à Dakar (Afrique Occidentale Française) numéro dix Boulevard de la République. Quatrièmement le sept Décembre mil neuf cent trente six est décédé à bord d'un avion tombé dans l'Océan Atlantique au cours de la traversée Dakar-Matal





34

Lasidalie Jean mécanicien né à Nîmes (département de la Grande
le trente Octobre mil neuf cent deux fils de Lasidalie Pierre et
de Marguerite Branchard, époux de Jeanne Françoise Clémence
Marie Post demeurant à Dakar (Afrique Occidentale Française
numéro six Boulevard de la République. Cinqüièmement le sept
Décembre mil neuf cent trente six est décédé à bord d'un
avion tombé dans l'Océan Atlantique au cours de la traversée
Dakar-Natal. Ezan Henri Edouard navigateur, né à Locma-
riquer (département du Morbihan) le trente Avril mil neuf
cent quatre, fils de Paul Marie Henri Ezan et de Marie
Genevieve Augustine Le Danois, célibataire demeurant à Dakar
(Afrique Occidentale Française) numéro soixante huit Boulevard
de la République. Dit que le présent jugement tiendra lieu
d'acte de décès. Dit que le dispositif du présent jugement sera
transcrit sur les registres courants de l'état-civil de la commune
du Bourget (département de la Seine) port d'attache de l'appareil
et que mention en sera faite en marge desdits actes à la date du
décès. Dit en outre que des extraits individuels du présent jugement
seront délivrés par le Greffier à l'effet de transcription sur les re-
gistres de l'état-civil du domicile des défunts. Signé: Mailleferand
Dehoue-Cascal. Transcrit le six juillet mil neuf cent trente
sept, dix heures trente, par Nous, Antonio Poggioni, Maire du
Bourget.

t. Poggioni

21,





Le MINISTRE de l'AIR

a l'honneur de vous faire connaître qu'une Cérémonie Officielle aura lieu le *Mercredi 30 Décembre 1936*,
à *10 heures 1/4*, dans la Cour d'Honneur des Invalides, à la mémoire de

Jean MERMOZ

Inspecteur Général Pilote de la Compagnie AIR FRANCE
Commandeur de la Légion d'Honneur
Croix de Guerre des T. O. E.

Alexandre PICHODOU

Pilote de la Compagnie AIR FRANCE
Chevalier de la Légion d'Honneur

Jean LAVIDALIE

Mécanicien Navigant de la Compagnie AIR FRANCE
Chevalier de la Légion d'Honneur

Henri EZAN

Navigateur de la Compagnie AIR FRANCE
Chevalier de la Légion d'Honneur

Edgar CRUVEILHER

Radiotélégraphiste de la Compagnie AIR FRANCE
Chevalier de la Légion d'Honneur

disparus en mer avec la "*CROIX du SUD*" le 7 Décembre 1936.

MONSIEUR LE MINISTRE DE L'AIR PRENDRA LA PAROLE

LES HONNEURS MILITAIRES SERONT RENDUS

MAISON H. DE BORNIOU.





30 DÉCEMBRE 1936 – LES FUNÉRAILLES.

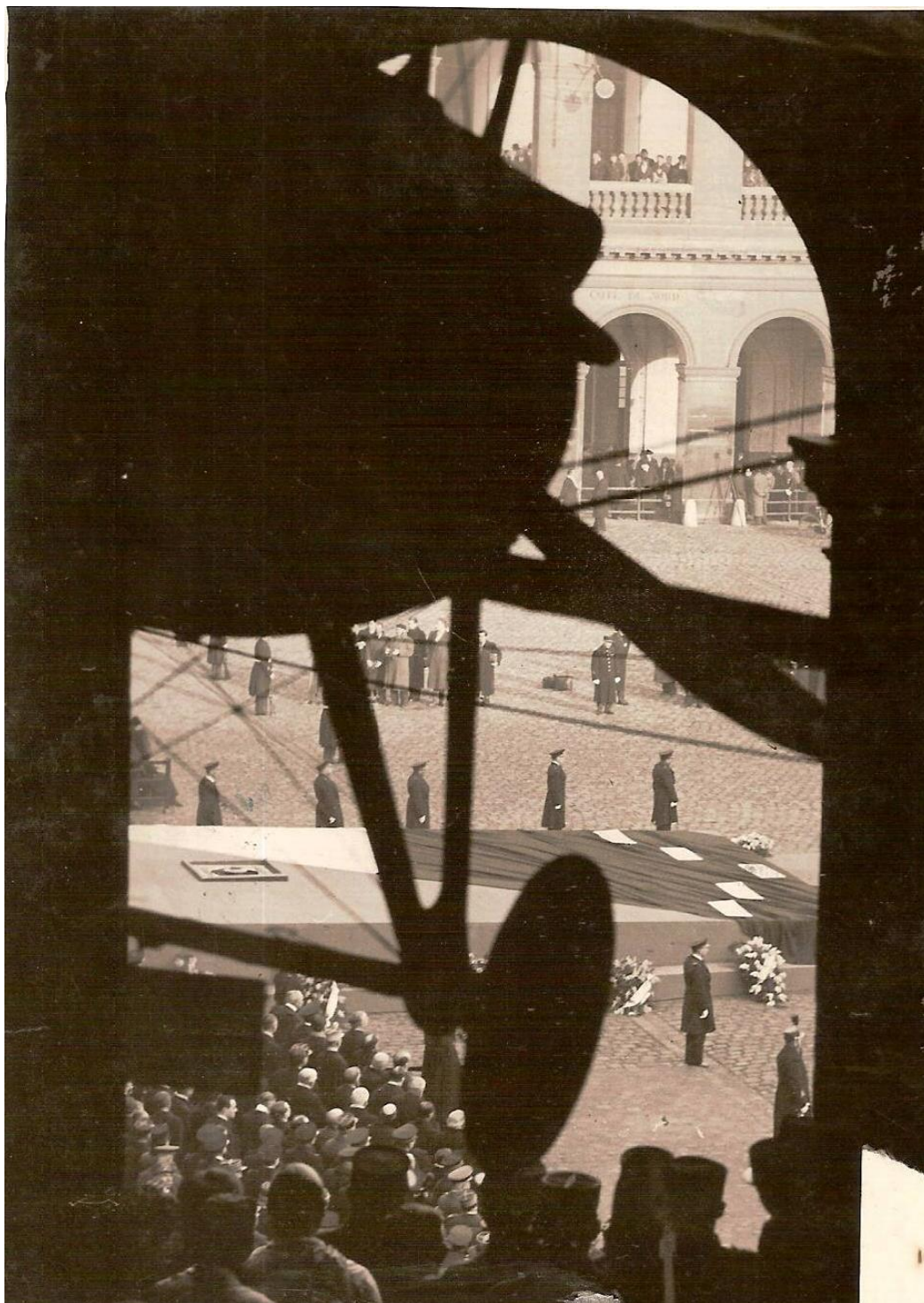


Photo MEURISSE.

« Aujourd'hui à lieu, dans la cour des Invalides, une cérémonie officielle à la mémoire de l'équipage Du CROIX DU sud. »





HOMMAGE À L'ÉQUIPAGE « CROIX DU SUD »

Jean VÉRAN

PIERRE COT
Ministre de l'Air

Jean VÉRAN

La Marne et l'Aviation

Hommage à Mermoz

et à l'équipage de
"La Croix du Sud"





LA LIGNE.

*« Pourquoi nous l'aimons notre ligne ?
C'est parce qu'elle vit.*

Elle vit de tout ce que nous lui avons donné de nous-mêmes.

*Quand elle a débuté, nous étions dix-huit jeunes hommes
Voués à son succès, de toute notre âme.*

*De ces dix-huit, nous restons quatre aujourd'hui, et tous ceux
qui manquent sont morts à leur poste, en pleine lutte pour
que la ligne vive.*

*Jusqu'à maintenant, plus de cinquante de nos morts ont jalonné
le long parcours de Toulouse à Santiago, de la Cordillère
des Andes aux Pyrénées.*

*Vous comprenez bien que, pour nous, leurs voix ne se sont pas
tues.*

Elles commandent. »

*Paroles de Jean MERMOZ lors d'un entretien sur la plage de NATAL avec
le Général René DAVET, avant le vol retour transatlantique de l'Arc-en-ciel.*





JEAN MERMOZ





L'ARCHANGE DE L'AÉROPOSTALE.

Avez-vous des nouvelles de mon fils Jean ?

La vague reste muette.

Quand pensez-vous qu'il reviendra ?

Ni par ce vent ni par cette vague.

Qui me dira un mot de lui ?

La vague est muette.

Car un naufragé ne peut nager.

Ni par vent ni par vague.

Ah ami, qui m'apportera quelque espoir ?

Ni cette vague ni les autres.

Sachez seulement qu'il restera toujours fidèle à lui-même.

Et par ce vent et par cette vague.

Relevez donc la tête, soyez fière,

Par cette vague, par toutes les autres,

Car ce fils que vous avez porté,

Vous l'avez donné au vent et à la vague !

Extrait d'un poème de KIPLING.





DAKAR

Le 27 mars 1938, le gouverneur général M de COPPET inaugure sur la route d'OUAKAM, un monument en mémoire de Jean MERMOZ.



7 DAKAR — Stèle à Mermoz



Plaque à MERMOZ érigée dans la CATHEDRALE DE DAKAR

Sculpteur : Gaston SAUPIQUE.



