





MERMOZ JEAN

Commandeur de la Légion d'Honneur, Inspecteur général,
Pilote de la Compagnie "Air France"

"Sublime figure d'aviateur d'une valeur morale et professionnelle hors de pair.
Créateur au prix d'efforts surhumains de l'Aviation commerciale transocéanique.
A fait de son nom un symbole et de sa carrière une longue suite d'exploits.
Allant jusqu'au bout de toute entreprise, envisageant la mort avec sérénité,
a mérité l'admiration générale par la grandeur de ses actes.

"Prédisparu avec l'équipe de la Croix du Sud dont il était le chef de bord,
accomplissait sa 24^e traversée de l'Atlantique sur la ligne postale qu'il avait
été le premier à tracer.

"Entre de plain pied dans la légende et s'inscrit parmi les héros les plus
purs de l'Aviation Française - 8.500 heures de vol.

Citation à l'ordre de la Nation (17 Décembre 1936.)





VICTOR ETIENNE 1920 - 1934

XI-3



Photo Archives/Collection LG

Retourne en France pour passer son brevet d'hydravion et se marier avec « Clotilde » Marie Louise ARIENTI.

A son retour, en Amérique, par amour, il sera chef d'aéroplice de Bahia ou MORE est responsable mécanicien.

Le 8 aout 1934, il trouve la mort en essayant un avion sur le terrain de Bahia avec son radio BAUDEL, ses passagers : 3 s'en sortent indemnes (un inspecteur Veritas et 2 jeunes filles) et le 4ème, la femme de MORE est grièvement blessée.

MERMOZ apprenant la nouvelle, veut conduire l'enquête. Il se rend avec le pilote THOMAS sur les lieux. Pour conclure à une rupture de vilebrequin.

Le corps de son ami sera rapatrié en France et enterré au cimetière de Pantin.

Notation D.DAURAT : excellent pilote, consciencieux et dévoué. Nous donne entièrement satisfaction à tous égards. Pendant les absences de MERMOZ dirige l'aéroplice de Buenos Aires avec beaucoup d'intelligence.

ETIENNE en salopette sur le terrain de Pelotas.

En 1921 s'engage dans l'armée de l'air, mécanicien au début puis passe son brevet de pilote militaire. Volontaire pour le levant, il arrive à Damas en 1922, affecté au terrain de Palmyre ou il rencontre Emile COURSAULT et Jean MERMOZ, une grande amitié naîtra avec ce dernier.

Rentre en France, en 1923 pour être affecté à Strasbourg et retrouve MERMOZ à Thionville. Après sa libération, il travaille comme mécanicien chez Potez à MEAULTE. MERMOZ intervient auprès de D.DAURAT pour qu'il soit embauché aux L.A.L. à Toulouse, le 18 juin 1925.

Il retrouve MERMOZ à Casablanca, partageant le même appartement et les mêmes amis pilotes.

Pour l'Amérique du Sud, MERMOZ demande son affectation. Il le secondera à Buenos Aires.





MARCEL REINE (1901-1940)

XI-4

« ah , les vaches »



Chevalier de la légion d'honneur, le 9/07/1927.
Officier de la légion d'honneur, le 5/7/1934.

Totalise 9100h de vol pour 1 500 000 km

Après ses études, il rentre à l'école de pilotage de MORANE et SAULNIER et obtient son brevet en février 1921.

Son service militaire terminé, il postule aux Lignes LATECOERE et embauché le 3/01/25.

Il commence comme tous les pilotes aux ateliers de mécaniques de Montaudran. Puis volera sur les tronçons : Toulouse – Casablanca et Dakar.

En 1929, rejoint MERMOZ en Amérique du Sud. Ason actif plusieurs franchissements de la Cordilleres des Andes et 81 traversées de l'Atlantique sud.

Apprécié de ses amis pour sa joie de vivre, sa bonne humeur et sa jeunesse.

D.DAURAT dira : « On aurait pu le croire incapable d'un acte sérieux, alors qu'il était la sureté même ».

A la déclaration de guerre de 1939, il intègre avec GUILLAUMET, le groupe de transport.

Le 27 novembre 1940, le Farman 2234 « le verrier » décolle de Marignane. L'avion est pris entre les feux croisés des avions de chasse anglais et italiens.

Le Farman est abattu par un avion italien et s'abîme en méditerranée avec l'équipage :

Pilotes : GUILLAUMET – REINE

Radionavigant : LE DUFF

Mécaniciens : FRANQUES – MONTAUBIN

Passagers : J.CHIAPPE – Capitaine NICOLAS.





JOSEPH KESSEL (1898 – 1979)

XI-5

Romancier, journaliste, scénariste.

Grand Officier de la légion d'Honneur
Médaille militaire
Croix de guerre 1914 - 1918
Commandeur des arts et des Lettres
Croix de guerre 1939 – 1945
Académicien 1962

Né à Clara (Argentine), le 10 février 1898, d'un père médecin juif d'origine lithuanienne qui exerce en Amérique du Sud, en Oural et en France.

Joseph fait ses études secondaires aux lycées Masséna à Nice, puis Louis Le Grand à Paris.

La première guerre mondiale éclate, il s'engage dans l'artillerie puis l'aviation.

En 1919, à sa majorité, il demande la nationalité française et entame une double carrière de grand reporter et de romancier.

Il vole sur les lignes de L'Aéropostale, fait la connaissance des hommes et en particulier de Jean MERMOZ, qui devient son ami.

Correspondant de guerre en 1939, il rejoint la résistance puis Londres. Il s'engage dans les forces françaises libres et compose avec son neveu, Maurice DRUON, les paroles de « chant des partisans ». Il termine la guerre Capitaine d'aviation.

Il reprend son activité, obtient un siège à l'Académie Française.

Le 23 juillet 1979, il décède d'un anévrisme.



JOSEPH KESSEL (1898 – 1979)



J. Kessel à bord d'un Galmson en 1918





ANTOINE DE SAINT EXUPERY (1900 – 1944)

Pilote, écrivain, journaliste et philosophe.



Chevalier de la légion d'Honneur 1930
Officier de la légion d'Honneur 1939

Raids :

Paris – Saïgon 12/1935

L'avion heurte un plateau rocheux dans le désert de Lybie

New York – Punta Arenas 02/ 1938

Accident dû à surcharge carburant au décollage.

Ses livres ;

Courrier Sud 1930

Vol de nuit 1931

Pilote de guerre 1942

Lettres à un otage 1943

Le petit prince 1943

Photo : Association P.G LATECOERE.

L'aviation , passion de jeunesse. Il échoue son concours d'entrée à l'école navale , en 1919. Poursuit ses études à l'école des beaux arts.

Pendant son service militaire, il apprend à piloter. Fiancé, sa future famille s'oppose à son entrée à l'armée de l'air sera représentant des camions SAURER. Rompt ses fiançailles et son travail.

Beppo de MASSINI lui est présenté qui l'embauche comme pilote. Son apprentissage à Montaudran, il est affecté sur les tronçons Toulouse – Casablanca puis Casablanca – Dakar.

Chef d'escale à Cap Juby, il se distingue lors des sauvetages des pilotes en pannes ou captifs des Maures dans le Rio Oro.

En 1929, il part en Amérique du Sud rejoindre MERMOZ. Devenant Directeur de L'Aeroposta Argentina, créera la ligne Argentine – Patagonie et rencontre sa future femme, Consuelo SUNCIN.

En 1932, passe son brevet d'hydravion, travaille pour Air France, pilote et conférencier, puis comme pilote d'essai des Avions LATECOERE.

Mobilisé en 1939 dans l'aviation de reconnaissance, par aux états unis. En 1943, reprend du service en Afrique du nord et en Corse dans l'aviation de reconnaissance ou il disparaît lors d'une mission le 31/07/44.





HENRI FOURNIER (1903 – 1969)



Il connu Jean MERMOZ, en 1922, à Thionville au 1^o régiment d'aviation(Yutz) et retrouve son ami GUILLAUMET.

Ils sont affectés dans la même escadrille, formant un trio de joyeux drilles.

Victime d'un grave accident, il doit abandonner l'aviation pour faire carrière dans la banque qui n'entama nullement leur amitié. Recevant, Jean à son domicile de Savigny sur Orge, partageant leurs sorties campagnardes à la propriété du directeur des avions BERNARD, Jacques de St PIERRE.

Peu avant, le vol du 7 décembre 1936, il dinera avec MERMOZ, J.KESSEL et J.G FLEURY, au restaurant « PAUL » à Paris sans savoir que Jean ne sera plus des leurs, bientôt.

Il eu la douloureuse mission d'avertir Mangaby de la disparition de son fils.

H. FOURNIER et J.MERMOZ simulent une scène de corrida.

Photo X, Sinais





ALEXANDRE COLLENOT (1902 – 1936)

XI-9

« Mr MERMOZ »



Copie de photo G.ROUQUET.

A.COLLENOT en tenue de mécanicien devant L'ARC en CIEL.

Entre à la C G E A en 1925, comme mécanicien navigant.

En Amérique, il est remarqué par MERMOZ Et devient son mécanicien.

Participe avec lui, à des ouvertures de routes aériennes et à de mémoriaux dépannages :

Aout 28 atterrissage forcé dans la forêt paraguayenne.

Novembre 28 route de Santiago.

Mars 29 route du Chili par le sud avec le comte de la VAULX à aller et au retour avion plaqué sur un plateau, au dépannage Important.

Affecté sur l'Arc en Ciel en mai 33. Puis en décembre 35 sur l'hydravion « Ville de Buenos Aires ».

Après ce vol, il s'épenche auprès de MERMOZ : «j'ai usé avec vous mon contingent de chance et puis le matériel n'est plus à la hauteur ».

Disparait, le 10/02/33 avec l'équipage du « ville de Buenos Aires » sur le tronçon Natal - Dakar

MERMOZ bouleversé par cette disparition, parrainera ses enfants et fera part de la différence de construction entre le modèle 301 et 300 à son ami GUILLAUMET et à AIR France.





Charte 29 Septembre 1930,

Cher monsieur Mermoz,

me voici en permission depuis un mois bientôt, en pleine campagne, et se change un peu avec le bled de Pacheco. Tellement même

que j'ai négligé de vous écrire plus tôt. Après votre départ de natal, je suis retourné à Bueux où j'ai dû attendre plus de quinze jours en bateau. Je suis revenu avec le "Jois" et je crois qu'on a battu un record de durée car on a mis 30 jours pour arriver à Bordeaux (du 1^{er} au 30 Août)

Je me suis fait passer par Toulouse pour venir à Vieux, car je ne pouvais pas que vous y ayez déjà. Ce n'est

que lorsque je suis arrivé chez moi que j'ai vu sur les journaux que vous aviez eu un accident, en essayant un nouvel appareil. Mais on ne soumet pas de détails; on disait seulement que vous aviez eu une côte enfoncée. J'espère que ce sont les bobards de journaux et que tout c'est mieux passé que ça.

Je dois aller à Beziers la semaine prochaine et ça me ferait plaisir d'y aller jusqu'à Toulouse si je savais que vous y soyez encore. Ma permission finit le 11 novembre mais ça ne me ferait rien de partir plus tôt vous rejoindre ou pour retourner à Bueux. Ayez avec vous. J'attendrai donc vos ordres jusqu'à la fin de ma permission.

En attendant le plaisir d'avoir de vos nouvelles, recevez le salut, monsieur Mermoz, mes meilleurs souvenirs
Alexandre Colletot. à Charte - Père - Colletot

C
O
P
I
E

L
E
T
T
R
E

d
e

C
O
L
L
E
N
O
T

à

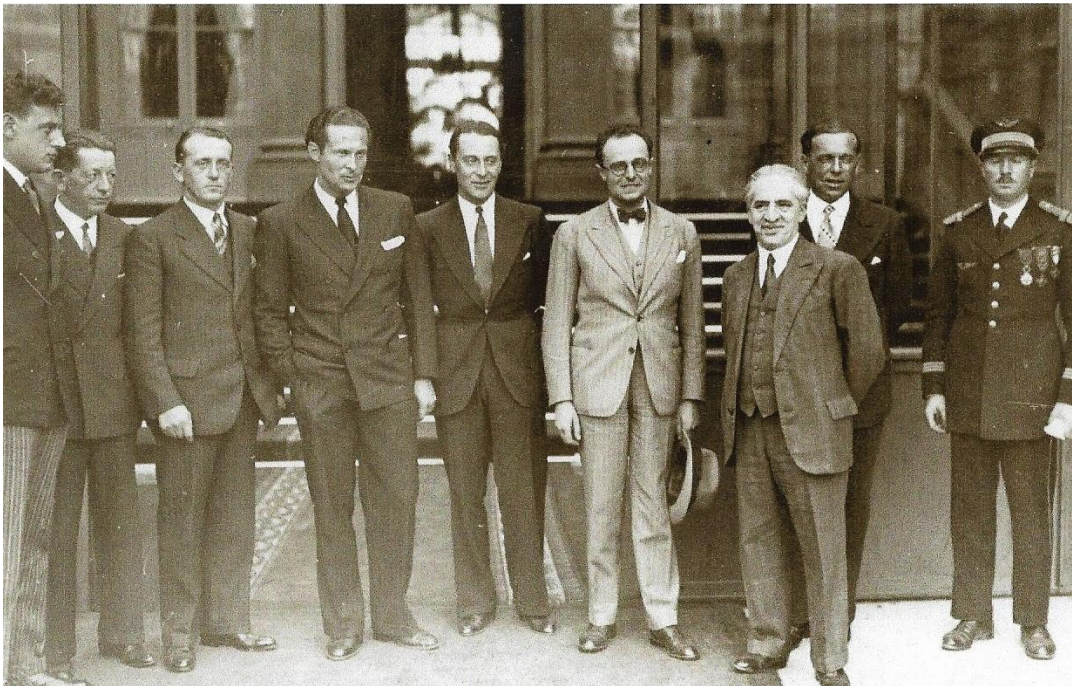
M
E
R
M
O
Z





Jean MERMOZ et Alexandre COLLENOT
sur l'avenida Atlantica à Rio de Janeiro.

Copie Photo.



Scan photo offert par le petit fils JOUSSE

« **Equipage à l'église** », réception en 1933 à l'Elysée après le retour de l'Arc en Ciel.
De gauche à droite : Jean MANUEL, Camille JOUSSE, Alexandre COLLENOT, Jean MERMOZ
René COUZINET, Pierre COT, le journaliste SENECQUE, Pierre CARRETIER,
Capitaine MAILLOUX





CAMILLE, GEORGES JOUSSE (1887 – 1945)

XI-12



Engagé dans la marine nationale comme mécanicien jusqu'en 1910.

En 1911, mécanicien monteur à la Sté des Avions H et M FARMAN.

Il reprend l'uniforme pendant la guerre de 14, comme mitrailleur bombardier et adjudant mécanicien. Ses faits d'armes lui valent de nombreuses distinctions.

Le conflit terminé, il travaille sur les 1^o lignes aériennes.

En 1919, participe au raid sur avion FARMAN GOLIATH avec les pilotes BOSSOUTROT et COUPET. Pendant le vol, il réparera la fuite d'eau du moteur en s'engageant sur l'aile de l'avion.

1919-1921, la Sté FARMAN le détache à Cuba avec le pilote L.COUPET.

1923- 1925, s'occupe des essais en vol et mise au point des prototypes.

1925-1926, raid Paris – Téhéran avec le Capitaine Pilote CHALLE.

Scan photo offert par le petit fils de JOUSSE.

1926-1928, affecté à la mise au point des moteurs HISPANO-SUIZA. Grièvement blessé lors du raid Paris-Saigon avec les pilotes A.PAILLARD et J.le BRIX.

1931-1933 Mise au point des moteurs HISPANO-SUIZA sur l'Arc en Ciel et embarquera avec l'équipage Lors de la traversée en 1933.

1935-1938, chef de base à Gao pour Air Afrique.

1938-1943 à l'A.R.A.A (Atelier de réparation de l'armée de l'air).

A la seconde guerre, il s'engage dans la résistance en faisant passer pilotes et mécaniciens en Angleterre. Arrêté par la gestapo en 1943, envoyé au camp de Buchenwald.

Avec l'avancée des alliés, les SS déplacent les prisonniers dans une marche forcée. JOUSSE, à bout de force, est abattu par un soldat SS, le 22 avril 1943.





JULES, MAURICE, RENÉ DAVET 1884- 1978

XI-13

Le général R.DAVET, entre dans l'aéronautique en 1911, chef de cabinet militaire de l'Air du Général DENAIN, sera l'un des plus fidèles soutiens de Jean MERMOZ et des équipages de l'Aéropostale auprès du ministère.



Photo : X dédiée.

Retour de la 4^{ème} traversée de l'ARC en CIEL au Bourget, le 23 octobre 1931.

Le Lieutenant Colonel R.DAVET, passager, sort de l'avion où il vient de partager ce vol avec l'équipage : MERMOZ, GUILLAUMET, CLAVERE, GIMIE et COLLENOT.





MAURICE NOGUES (1889 – 1934)

XI-14

*

Breveté pilote international à l'aéro-club en 1910.

En 1915, obtient son brevet de pilote militaire pour participer aux combats aériens.

Il entre à la Cie Franco- ROUMAINE de navigation aérienne en 1922.

Nommé chef pilote en 1923, il effectue les premiers vols de nuit commerciaux vers Belgrade et Bucarest, et des voyages d'étude qui le conduisent à Constantinople, Ankara, Vienne, Moscou (1924) et Téhéran (1925).

A la Cie des Messageries Transaériennes, il est directeur d'exploitation (1926) et inaugure le premier service postal France- Indochine(1931).

En 1933, nommé directeur général adjoint de la Cie AIR France.

MERMOZ voit en lui l'avocat idéal, capable de faire passer son message. NOGUES a une forte personnalité, à l'audace réfléchi et à la volonté inflexible.

Il trouvera la mort au retour d'une liaison Paris – Saïgon – Paris en 1934. MERMOZ assistera aux funérailles à Belle-Isle –en-Terre.



Photo X





Photo d'une photo : X

GUILLAUMET avec sa femme Noëlle et le chien « looping ».





HENRI GUILLAUMET (1902 – 1940)

XI-16

1928, la légion d'honneur.
Totalise 9 700 h de vol pour 1 600 000 km parcourus.
4 records mondiaux sur hydravion.



Les avions le passionnent, aussi à 14 ans, il reçoit son baptême de l'air sur avion militaire.

Il obtient son brevet de pilote civil en décembre 1921.

Il s'engage au centre d'instruction militaire d'Istres puis rejoint le 38^{ème} régiment de chasse de Thionville où il rencontre MERMOZ

En 1925, il remporte le célèbre Military Zenith.

Démobilisé en janvier 1926. Sur les conseils de MERMOZ. Il postule chez LATECOERE. En février, il fait son stage de mécanicien à Montaudran puis affecté successivement sur les lignes Toulouse – Barcelone – Alicante – Casablanca – Dakar. Il y rencontre St EXUPERY.

En 1929 comme d'autres pilotes, il rejoint MERMOZ en Amérique du sud.

IL inaugure la ligne Argentine – Chili surnommé : « l'ange de la cordillère » avec ses 393 traversées dont l'accident de la Lagune del Diamante, le 13 juin 1930.

Photo :AGIP

GUILLAUMET donnant un autographe.

Revient en France pour passer son brevet de pilotage sur hydravion. Effectuera sa première traversée de l'atlantique sud en 1934 avec MERMOZ .

En 1938, il s'attaque à la traversée de l'atlantique nord sur le Laté 521 « lieutenant de vaisseau Paris »

Disparaît en méditerranée le 27 novembre 1940 avec l'équipage, son avion est abattu par la chasse italienne. « Sommes mitraillés, avion en feu . S O S.. S O »





Devant le Breguet XIV F-AFBE n°205.*
De gauche à droite :

Paul LAUBERGUE dit « **TOTO** » très bon mécanicien mais alcoolique, sera licencié, mais restera employé bagagiste et du nettoyage sur le terrain de Montaudran.

D.DAURAT le réembauche à Cap Juby.
Il décédera en 1978, suite à une infection de morsure de son singe « KIKI ».

Emile **LECRIVAIN** « mimile » entre sur les Lignes Aériennes Latécoère en octobre 1924 Ouvre officiellement le tronçon Casa – Dakar et y sera affecté.
Disparaît en mer le 31 janvier 1929 avec son radio Pierre DUCAUD. La mer ne rendra que l'avion.

André **DUBOURDIEU** « La sagesse » est embauché en 1924 sur les L.A.L.
Il effectue le 1° courrier sur Dakar avec L.GOURP et J.DENIS.
Chef d'aéropilote à Cap Juby et en 1930, pilote d'essai chez Latécoère.
Il a à son actif 11 000h de vol.



Copie photo offerte par M.LAPORTE

*avion détruit le 17/10/26 à TIZNIT Mauritanie.





1926, AÉROPLACE DE ?

XI-18



Copie photo offerte par M.LAPORTE

De gauche à droite :

Louis **PICHARD** : mécanicien.

Pierre **PICARD** : mécanicien et chef d'escale à Cap Juby.

Jean **LEFEBVRE** : mécanicien. Il ramena en 2 expéditions, le courrier et l'avion de GUILLAUMET capoté dans la Cordillère des Andes.

Henri **BOUGNIERES** : mécanicien.

Albert ou Robert **COLLET** : pilote chez L.A.L à partir de mai 1922. Il effectue sa première liaison commerciale le 6 juillet 1922. Puis nommé successivement, chef d'aéroplice de Fez, organisateur de la liaison Casa- Dakar, inspecteur pilote, chargé étude des bases d'hydravions de St Louis et Cap Vert. En 1931, chef de base et de secteur à Dakar et chef d'escale à Port Etienne. Quitte en février 1932 l'Aéropostale pour devenir moniteur d'un aéro club. Meurt en 1934, dans le Moyen Atlas ou s'écrase son avion.

Léopold **GOURP** : pilote à partir de 1924 chez Latécoere. Meurt à la suite de ses blessures cangrénées dû à sa captivité auprès des maures (5/12/26).





JOSEPH ROIG – JEAN DOMBRAY (1889 – 1984) - (1890 – 1975)

XI-19

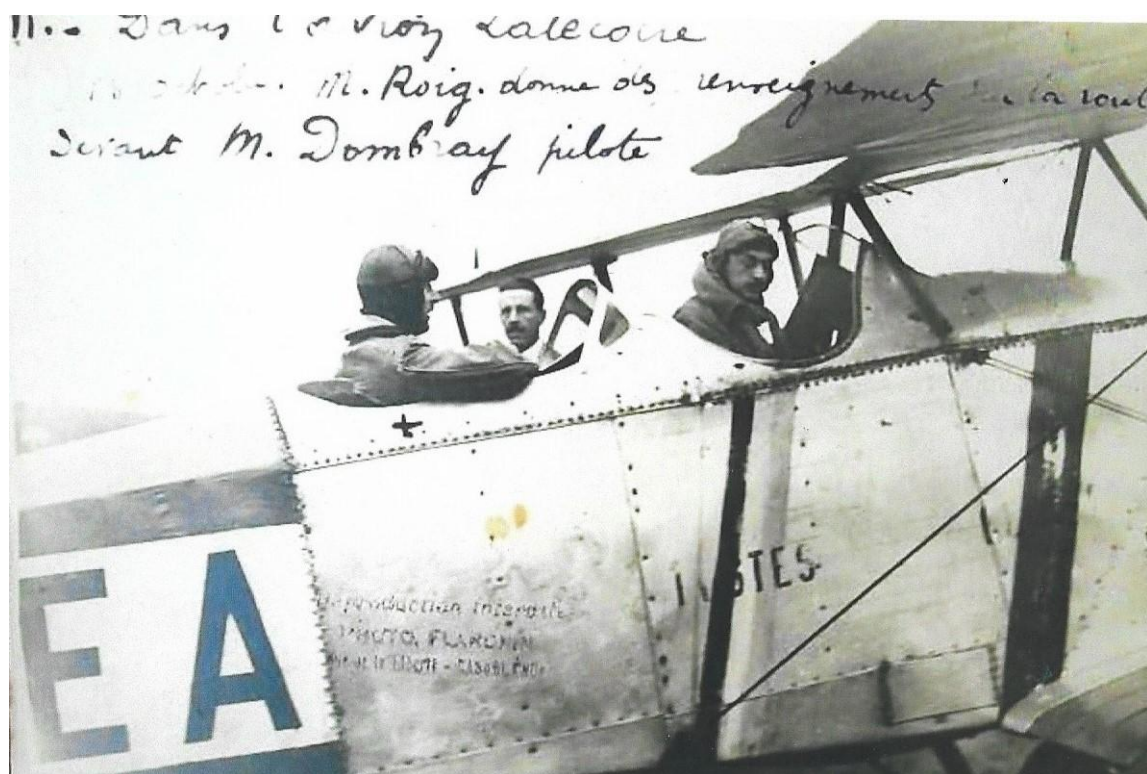


Photo : Flandrin / Association LATECOERE.

Joseph ROIG, pilote officier de l'Aviation militaire mis à la disposition de Mr LATECOERE par le maréchal LYAUTEY pour la mise en place des lignes, entre Casablanca et Dakar en 1923 puis en Amérique du Sud en 1924.

Grand négociateur, collaborateur précieux et efficace, lié à la réussite de La Ligne.

En 1926, il retourne dans l'armée de l'air pour prendre le commandement successif de différentes bases aériennes au Maroc et en France.

Jean DOMBRAY, entre en 1919 sur les Lignes Aériennes LATECOERE, faisant partie de la première équipe de Toulouse Montaudran.

Avec P. BEAUTE, D.DAURAT ouvrent officiellement la ligne Toulouse – Rabat sur 3 Breguets XIV. Sera nommé chef d'éroplane à Alicante.





ACHILLE ENDERLIN 1893-1927

XI-20

Lignes Aériennes Latécoère (France, Espagne, Algérie, Maroc, Sénégal)



Avion postal, type Bréguet : pilote Achille Enderlin

Apprenti mécanicien à la Sté Mécanique Alsacienne, puis chez AVIATIK

Eleve pilote chez RUMPLER en 1916, il est enrôlé de force dans l'armée allemande à la guerre de 14, comme convoyeur d'avions.

Rentre en 1921 sur les Lignes Aériennes LATECOERE comme mécanicien-soudeur.

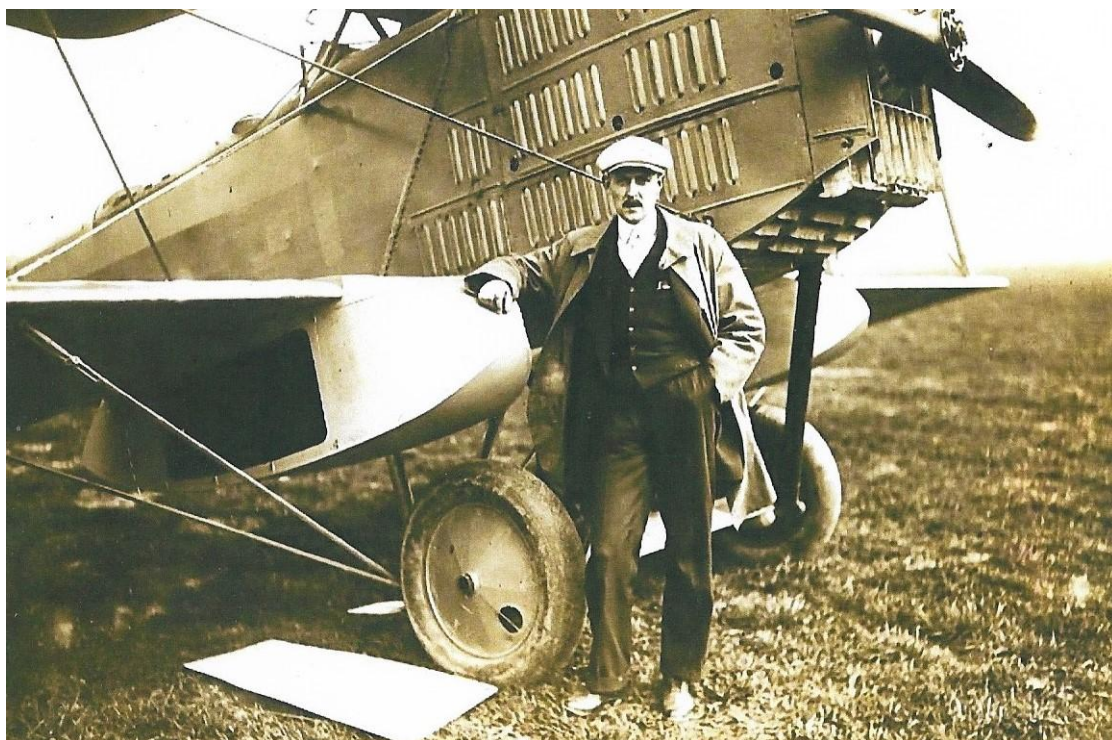
DAURAT remarque ce fin pilote qui deviendra le pilote d'essai des prototypes des avions LATECOERE.

En 1922, il obtient son brevet de transport public.

Détache à l'aéro MALLORQUINA, fera de lui un spécialiste des hydravions.

C'est au cours d'un test en vol sur l'étang de Berre qu'ENDERLIN et son équipe trouvent la mort.

Pierre LATECOERE avait une grande estime pour ce pilote.



Copie photo





VICTOR HAMM

1894- 1932

XI-21



Entre chez Les lignes LATECIERE en 1922, devient une figure de la ligne en participant aux voyages d'étude du Capitaine ROIG :
en 1923, Casablanca – Dakar.
En 1924 et 1925, Rio de Janeiro – Buenos Aires.

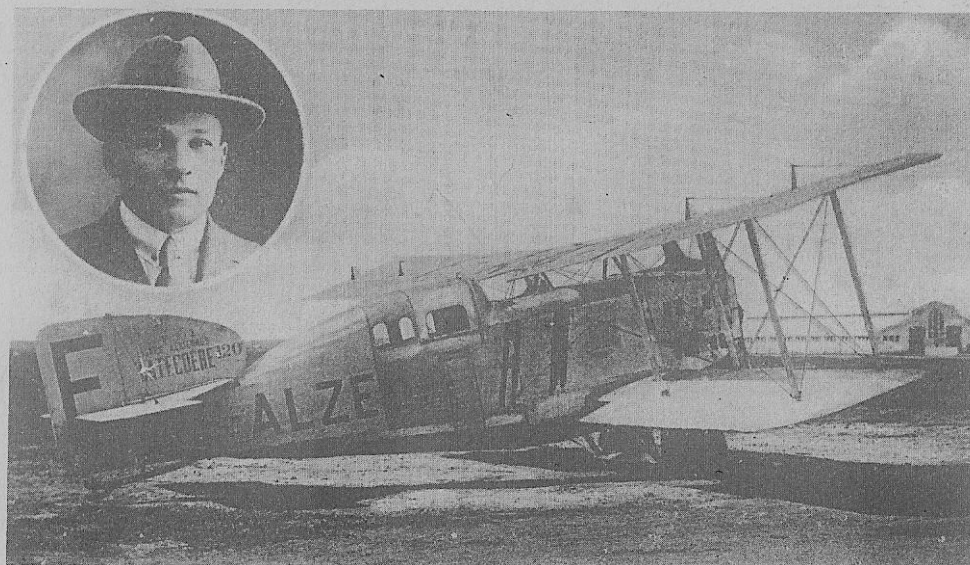
Nommé chef d'aéroplice à Porto Alegre au Brésil.

Le 27 février 1932, il prend place comme passager sur le Laté 28 au départ de Buenos Aires. Durant le voyage , un violent orage éclate et la foudre frappe l'appareil qui disparaît dans l'océan avec l'équipage.

Pilote : Pierre BARBIER
Radio : Georges GOURBEYRE
Passagers : Victor HAMM et ?

Copie photo

Lignes Aériennes Latécoère (France, Espagne, Algérie, Maroc, Sénégal)



Avion postal, type Bréguet : pilote Victor Hamm.





GAYO COUTINHO

1869-1959

XI-22



Officier de la Marine Portugaise, aviateur et historien.

Après avoir parcouru les 4 coins du monde, il est promu au grade d'Amiral.

Il publieses travaux géographiques et historiques.

En 1921, il réalise la traversée aérienne de Lisbonne via Funchal (Maderes).

En 1922, la première traversée de l'Atlantique Sud de Lisbonne via Rio de Janeiro.

En mai 1930, il est photographié avec l'équipage de « Comte de la Vault » à leur arrivée.
Cf lettre témoin signé classeur ?.

CPA LEONAR, dédiée





MARCEL GORET 1937

XI-23

Pilote de l'Aéropostale et d'Air France depuis décembre 1928. Il disparaîtra suite au crash de l'ANTARES en 1937



Copie de photo, MERMOZ et GORET devant le dewoitine 333 F-ANQA « ANTARES »

Le 27 octobre 1937, suite à un violent orage sur le tronçon Dakar-Casablanca-Toulouse. L'ANTARES s'abîme au large du cap Blanc, au sud de Mazagan (Maroc)
. L'équipage : GORET, BOURGUIGNON et TRASTOUR ainsi que les passagers : GUERREO, SALVAT et FOUSSARD disparaissent en mer.

Les recherches ne permirent de récupérer que quelques débris de l'avion et 2 sacs de courriers.





LE GÉNÉRAL VICTOR DENAIN 1880 - 1952

XI-24

Croix de guerre 1914-1918 avec 7 citations
Croix de guerre des Théâtres d'Opérations Extérieur
Grande Croix de la Légion d'honneur.
Totalise 1604 H de vol.



Photo : MONDIAL PHOTO PRESSE.

Militaire et homme politique.

Obtient son brevet de pilote à l'école d'aviation militaire de Chartres.

Sert au Levant de 1919 à 1923.
Chef d'escadron de MERMOZ et capitaine de l'aéronautique du Levant.

Ministre de l'Air de février 1934 à janvier 1936.

Chef d'état major de l'Armée de L'Air cumulé à son portefeuille de ministre.

Défenseur des Ailes française et portera une estime soutenu à MERMOZ.

Inspecteur général des forces aériennes d'outre mer.

Le général DENAIN et René DAVET s'entretiennent avec une concurrente, M^{elle} Claire ROMAN, avant son départ pour la coupe Hélène BOUCHER. (Bouc-Cannes)





FRANÇOIS DE LA ROQUE DE SÉVERAC

1885 - 1946

XI-25

Comte, militaire (Lt Colonel), homme politique et Président des Croix de Feux qui rassemblent les Anciens de la Grande Guerre, de 1931 à 1936.



Cette ligue se distingue par son respect de légalité Républicaine (refus de participer aux violences du 6 février 1934), son rejet de l'Antisémitisme, un nationalisme mystique et non raciste.

A la dissolution, il fonde le parti politique **Parti Social Français**, dont la devise : « **Travail, Famille, Patrie** » qui est reprise par le gouvernement de Vichy sans son consentement.

L'historien Jean LACOUTURE écrit : « Réprouvant toute forme d'antisémitisme, le **PSF** organisera des hommages aux anciens combattants juifs patronnés par les rabbins et cardinaux de Paris ».

Le slogan : **Social d'abord** fait rapprocher MERMOZ de cet homme et de son parti.
Une fraternelle amitié naîtra entre eux.

A la veille de la seconde guerre mondiale, le P S F est le premier parti de France, avec plus d'un million d'adhérents.

Le 16 juin 1940, La ROCQUE , Directeur du Petit Journal, lance le premier appel à la résistance .
Il dénonce la collaboration avec l'Allemagne.

En aout 1940, il entre en résistance, formant le réseau KLAN. La police allemande l'arrete le 9 mars 1943 avec 152 dirigeants du P S F. Il est déporté en Tchécoslovaquie puis en Autriche.

Libéré, le 9 mai 1945, il se voit placé en internement administratif afin de l'éloigner des affaires étrangères.

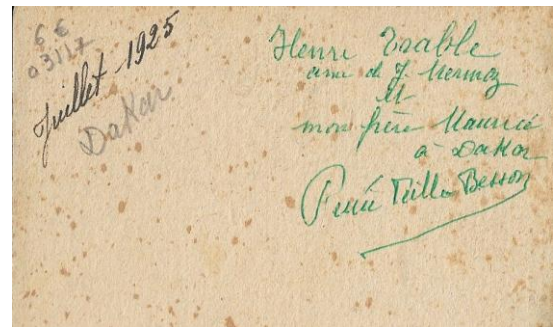
Le 28 avril 1946, toujours détenu, il meurt des suites d'une opérations chirurgicale et de son mauvais état général. Il était titulaire de 11 citations et de la cravate de Commandeur de la légion d'honneur.

Son épouse recevra la médaille de la résistance et de déporté décernée à son mari à titre posthume, le 30 avril 1961.





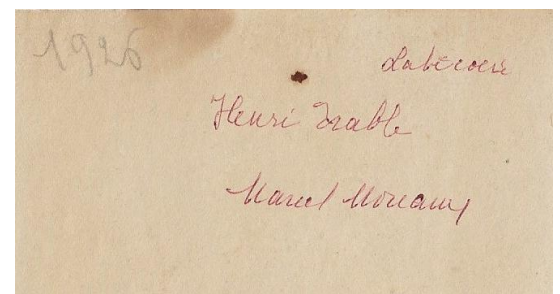
HENRI ERABLE 1903 - 1926



Entre aux Lignes LATECOERE en 1926, comme pilote affecté sur la ligne Toulouse – St Louis du Sénégal.

Tué par les Maures dans le dessert du Rio de Oro avec son mécanicien Lorenzo PINTADO alors qu'ils portaient assistance à l'avion de GOURP.

Après de nombreuses palabres avec les autorités espagnoles, son ami MERMOZ put se rendre sur les lieux du drame Il ne put recueillir qu'une touffe de cheveux d'ERABLE et la remis à la mère de son ami.





PAUL VACHET

1897 - 1964

XI-27

« Le Laboureur »

« Le Défricheur »

Engagé volontaire, obtient son brevet de pilote en 1916. Pilote de bombardier, d'hydravion et moniteur pendant la 1^o guerre.

Après l'armistice, il est un des fondateurs de l'école de pilotage de Varsovie (Pologne).

En 1921, entre aux Lignes Latécoère sur la ligne du Maroc.

En 1922, chargé de l'étude et de l'établissement de nouvelles lignes : Casablanca – Oran, Alicante – Oran.

En 1924, détaché en Amérique du Sud. Il accomplit un travail de défrichage pour l'équipe de pilotes à venir.

En 1927, sur la demande de M. BOUILLOUX-LAFONT, il retourne au Brésil, Uruguay, Argentine, Paraguay, Chili et Venezuela.

Souvent, lors de ses pérégrinations, il est accompagné par son épouse Lydie appelée familièrement « Tantie ».

En 1933, un des représentant d'AIR France sur ce continent.

Pendant la seconde guerre mondiale, adhère dans les Forces Aériennes Françaises Libres auprès du Général De GAULLE.

Le conflit terminé, il est nommé Représentant Général d'AIR France en Amérique du Sud.



Copie de photo : l'équipe de la CAA à Buenos Aires.
VACHET et sa femme LYDIE.





PEDRO FICARELLI 1895 - 1929

XI-28



Copie de photo : Marcelo MIRANDO. (mémoire de MERMOZ , 08-09/2014

Aéroplane de Pacheco, de gauche à droite :
FICARELLI, SELVETTI, ?, la mascotte et Paul VACHET

Obtient son brevet de pilote en 1920. A son propre compte puis moniteur à l'aéro club de Rosario.
Embauché en 1928 à la C A A .

En janvier 1929, avec son chef de trafic P.VACHET, la liaison Buenos Aires - Asuncion sur 2 laté 25.

Le 16 août 1929 son Laté 25 F-AJFX s'écrase à cause d'un épais brouillard. Le mécanicien Louis QUEISOLO et Raymond CORTES agent de la C A A sortent le pilote de son avion en flamme.

Il décède avant l'arrivée des secours.

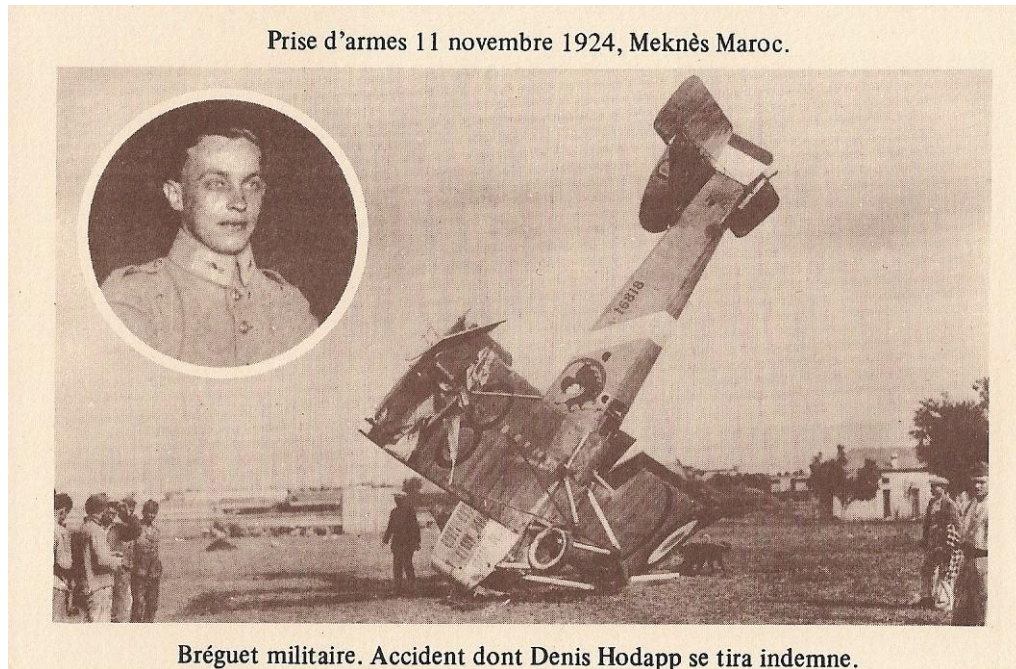
MERMOZ, apprenant sa mort tragique, le rapatriera à bord d'un avion de la compagnie





DENIS HODAPP 1900 - 1925

XI-29



En 1920, il entre à l'école militaire d'Istres comme élève pilote .Son moniteur Joseph DOERFLINGER sera son futur beau-frère.

Il ne pourra rejoindre son moniteur aux Lignes LATECOERE. Sa candidature n'a pas été retenue. Il rejoint le 37^{ème} régiment d'aviation au Maroc.

Le 11 novembre 1924, il entre en collision avec un avion qui prend feu. Il réussira à se poser malgré son aile endommagée.

Sa période militaire terminée, il rejoint en 1925 son instructeur sur les Lignes LATECOERE.

Affecté sur le tronçon Toulouse – Barcelone.

Le 20 juillet 1925, il trouvera la mort avec un passager. Son Breguet XIV n°209 F-AFBI percute une falaise des Pyrénées espagnoles à Rosas.

A cette époque MERMOZ assure la liaison suivante Barcelone - Malaga





COMTE HENRY DE LA VAULX

1870 - 1930

XI-30

Aéronaute, explorateur et écrivains d'ouvrages sur l'Aéronautique.

Pendant la première guerre mondiale, incorporé dans le génie comme aérostier.

Co fondateur de la Sté ZODIAC, qui à l'époque construit des dirigeables, ainsi que de l'Aéro club de France.

Vice président de la fédération aéronautique internationale

Compagnon de MERMOZ.

Disparaît, le 18 avril 1930 pres de Jersey city (USA) dans un accident d'avion lors d'une tournée aérienne internationales.

En sa mémoire , MERMOZ baptise son Laté 28-3, prévu pour la traversée de l'Atlantique Sud : « Comte de la VAULX »



Photo : Sté du PETIT PARISIEN DUPUY&Cie
Prise le 30 mars 1929.

Sur cette photo, le pilote A.DUBOURDIEUR pilote et chef d'aéroplane (en cuir),
à sa droite Mr M. BOUILLOUX LAFONT qui écoute le Comte de la VAULT.
Il semblerait que l'homme avec croix soit D.daurat.





GASTON GENIN 1901 - 1936

XI-31

Aviateur français avec 6 458 heures de vol pour 864 193 km parcourus.

S'engage dans l'aviation en 1920 et obtient son brevet en 1921.

Chef pilote à la Ci Aérienne Française, chef pilote instructeur à la Cie Farman.

Effectue le raid Paris – Madagascar en 3 jours 9 h 35^{mn}, battant l'ancien record de SALEL et GOULETTE.

Il expérimente les vols sans visibilité avec méthode d'approche et d'atterrissage radioguidée.

Le 2 août 1936, pilotant avec R.SAVARY et le radio AUBERT, le Wibault 283 T12 F-ANB6 d'AIRFRANCE s'écrase dans la montagne noire du Tarn à 'Albine près de Mazamet.

Jean MERMOZ accouru de Toulouse se joint au secours et ramène le corps de son ami sur ses épaules.



Les aviateurs GENIN, LAURENT ET ROBERT, qui ont établi si brillamment, la liaison "PARIS-MADAGASCAR" sont arrivés ce matin, au Bourget. Les voici devant leur appareil. De gauche à droite ROBERT, LAURENT & GENIN.
AGENCE TRAMPUS 2/2/35
18/12/35

COPYRIGHT BY

AGENCE TRAMPUS

MENTION OBLIGATOIRE

2^{me}, RUE DU BOULOI, PARIS-1^{er}

Téléph. : LOUVRE 16-13





JEAN GÉRARD FLEURY

1905 - 2002

XI-32

Avocat, journaliste, écrivain et homme d'affaires.

En 1931, il réalise un reportage pour « l'Ami du Peuple » sur l'Aéropostale. Il vole avec les pilotes et se lie d'amitié avec MERMOZ.

Ce dernier lui fera passer son brevet de pilote.

Il comprend que l'entreprise n'est pas une affaire mais une religion, aussi avec KESSEL, ils mènent une campagne vigoureuse contre le projet pool avec les allemands.



Copie photo ICARE

Responsable du service aéronautique au « PARIS SOIR » et « LE JOUR ». Il écrit « LA LIGNE3 à la mort de MERMOZ.

Pendant le 2^{ème} guerre mondiale, sera correspondant pour la Royal Air Force. A la fin du conflit, il commence une carrière d'administrateur de Sociétés au Brésil ainsi que correspondant de « France SOIR ».

Il meurt à Rio de Janeiro, le 20 juin 2002.



Copie photo





CHARLES DE VERNEILHE

1894 - 1933

XI-33

Officier de la Légion d'honneur en janvier 1933.
Croix de guerre 14-18.

Militaire dans la cavalerie, chef d'escadrille dans l'aviation de chasse pendant la 1^o guerre mondiale, entrepreneur d'une entreprise de transport aérien à Biarritz, pilote et chef d'aéropostale de l'Aéropostale.

En 1932, pilote des avions COUZINET, effectuera le raid Paris via Nouméa en 18 jours, 21 étapes, parcouru 24 000 km en 134 h 45 de vol en 1932 sur le « BIARRITZ ».

En février 1933, il ramènera de Villa Cisneros, MERMOZ et COUZINET sur le « BIARRITZ ». Entre eux naîtra une amitié.

Le 30/10/33, son avion s'écrase en raison d'un épais brouillard à Blaisy bas près de Dijon. Tuant aussi ses deux équipiers : LE BAS mécanicien, GOLMY le radio. Partis de Tunis après un circuit autour de la méditerranée.

MERMOZ deviendra le tuteur de son fils, Pierre.



Photo tirée du livre « 2 Pilotes »

Photo prise à son arrivée à Villa Cisneros.





MORTS POUR LA LIGNE DE 1920 À 1936.



RODIER Jean – MARTY Marie François – GENTHON Charles – BENAS Léon - SAGNOT Jean – MEREL Henri –
GARRIGUE Maxime – STICHER Marcel – PORTAL Roger – GAYE François – MECHIN Gaston - GENSOLLEN Alphonse
GAY Victor – PAYAN Georges – BERJAUD Raoul – LEMPEREUR Emile –HODDAP Emile – MINGAT Jean –
SALVAOU Joseph – DESPALLIERES Martin – GOURP Léopold – ERABLE Henri – PINTADO Lorenzo – LAMOR Louis
BURY Alexandre – GUYOLLOT Georges – SIRVIN Léopold –LASSALLE Edmond – MOREAU Alphonse – ENDERLIN Achille
MERCIER René – Perret ...-BERDIN Gustave – MATTEI...- SANTELLI Hervé – FRANCES Georges – JALADIEU Pierre
MARSAC René – GIRARD Fernand – LECRIVAIN Emile – DUCAUD Pierre – CANAL...- DUPONT...- GARRABOS Jean
MURIER Marcel – FICARELLI Pedro - DE GENNES Jean – SCHENK Georges – LE BOUTEILLER Pierre – AUBRY Léopold
BRUYERE Alphonse – RAYNAL Robert – LANGUILLE...- TRAVERSE...- PREVOST Yves – HOFF Alfred – NEGRIN Elisée
PRUNETTA...- PRANVILLE Julien – VILLETARD de LAGUERIE Germain – BOSSARD ...- BEAUREGARD Claude
Le ROUX Olivier – CHAMPSAUR Jean – BOURGUIGNON Albert – BARBIER Pierre – HAMM Victor – PINOT Albert
GOURBEYRE GEORGES – LAGET Albert – PERIOT Louis – EMLER Jacques – RIGUELLE René – GUYOMARD Alfred
De VERNEILH – REIG Jean – ETIENNE Victor – BEAUDEL Henrique – LEMOINE Pierre – LHUILLIER Marcel –
GAUTHE Louis – DEPECKER André – LE DUIGOU Joseph – MOREL Auguste – CLAVERE Fernand – KLEIN Théodore
PHARABOD Pierre – LARBONNE Edmond – CAIEBOTE Laurent – JUGE Robert – PONCE Jean – PARAYRE André
COLLENOT Alexandre – MARRET Frédéric – LHOTELLIER Jean – BARRIERE Emile GENIN Gaston – SAVARIT Roger
AUBERT Albert – MERMOZ Jean – PICHODOU Alexandre – LAVIDALIE Jean – CRUVELHIER Edgar – EZAN Henri.

LEURS CAMARADES DE L'AEROPOSTALE II DISPARUT EN MER.

GRILHON Eugène – DUMONT André – BATTESTINI Pierre – DECAEN Jean – DANTIN Jean – WIART Marcel –
MOUSSEAU Gaston – COLOMBANI Jean – GARY François – MICHE Gustave – ANDRADE Arthur – PREIRAJA Joseph
SEMEDO Thomas – JOUGA JEan – DUARTE Joao –FORTES José – LOPEZ Joseph – GOMIS Fara –DIAGNE Irissa
DIOP Gaoussol – DIOUF Samba – DARAME Morike – LY PHAN CONG – DANG VAN DOI .





*Un jour il est parti, comme il faisait souvent
Sur la route océane avec son équipage,
La brise bruissait au long du fuselage
Et les ailes vrillaient dans le soleil levant.*

*L'hélice en vrombissant se vissait dans le vent
Avec un ronflement monotone et sauvage
L'effort crispait ses traits et sur son pur visage
Les hommes attentifs guettaient l'ordre suivant.*

*Chaque heure signalait leur présence lointaine
Un message aérien s'enfuyait de l'antenne
Soudain, comme un appel étouffé de sanglots*

*Un avis incomplet interrompt la cadence...
Puis l'angoisse et l'espoir d'un tragique silence
En vain on a fouillé par la suite les flots*

*La mer rend quelquefois, au soir de sa violence
Les morts qu'elle engloutit dans le sein de ses eaux
Elle les roule un temps, puis, comme en des berceaux
Les pose en s'en allant dans les replis d'une anse*

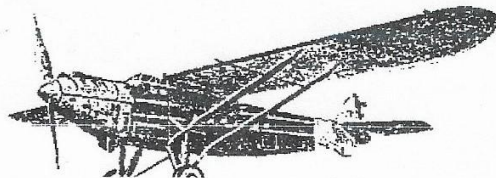
*Mais elle a conservé dans son creux le plus dense
Et l'équipe et le chef. A nos humbles tombeaux
Sans doute elle a jugé que pour des sorts si beaux
Il fallait préférer son sarcophage immense*

*Et qui sait même si la coupe aux vastes bords
Renferme dans son fond ses gigantesques corps
Et si, dans son mépris de la terrestre fange*

*D'un effort surhumain domptant son élément,
Il n'a pas pris son vol, tout droit, au firmament
Pour répondre à l'appel que lui lançait l'archange ?*

Poème anonyme à côté de la photo de J. Mermoz accrochée dans le bureau de Robert Chazotte, cousin de l'épouse du pilote.

Cf. le livre de J.P Gaubert « Cavallès, Compagnon de Mermoz »





LES AVIONS DE LA TRAVERSÉE L'ATLANTIQUE SUD

XI-36

A l'époque de Jean MERMOZ.

LATE 28-3

COMTE de la VAULX 2 traversées
Premier vol 1A du 12 mai 1930
Dernier vol 1R du 9 juillet 1930
Hydravion abimé en mer

COUZINET C70 & C71

ARC en CIEL 8 traversées
Premier vol 2A du 16 janvier 1933
Dernier vol 8R du 23 octobre 1934
Air France n'a pas donné suite au projet

LATE 300 & 301

LA CROIX DU SUD 25 traversées
Premier vol 3A du 3 avril 1934
Dernier vol 74A du 7 décembre 1936 †
Equipage et hydravion disparus en mer

VILLE DE BUENOS AIRES 4 traversées
Premier vol 32A du 30 décembre 1935
Dernier vol 35R du 10 février 1936 †
Equipage et hydravion disparus en mer

VILLE DE RIO DE JANEIRO 18 traversées
Premier vol 38A du 10 février 1936
Dernier vol 112R du 21 septembre 1937

VILLE DE SANTIAGO DU CHILI 18 traversées
Premier vol 43A du 27 avril 1936
Dernier vol 72R du 7 décembre 1936

BLERIOT 5190

SANTOS DUMONT 30 traversées
Premier vol 9A du 27 novembre 1934
Dernier vol 99R du 22 juin 1937

FARMAN 220

LE CENTAURE 24 traversées
Premier vol 16A du 3 juin 1935
Dernier vol 50R du 29 juin 1936

FARMAN 2200

VILLE DE MENDOZA 6 traversées
Premier vol 5A du 5 octobre 1936
Dernier vol 253R du 10 juin 1940

VILLE DE MONTEVIDEO 15 traversées
Premier vol 52A du 5 juillet 1936
Dernier vol 255R du 24 juin 1940





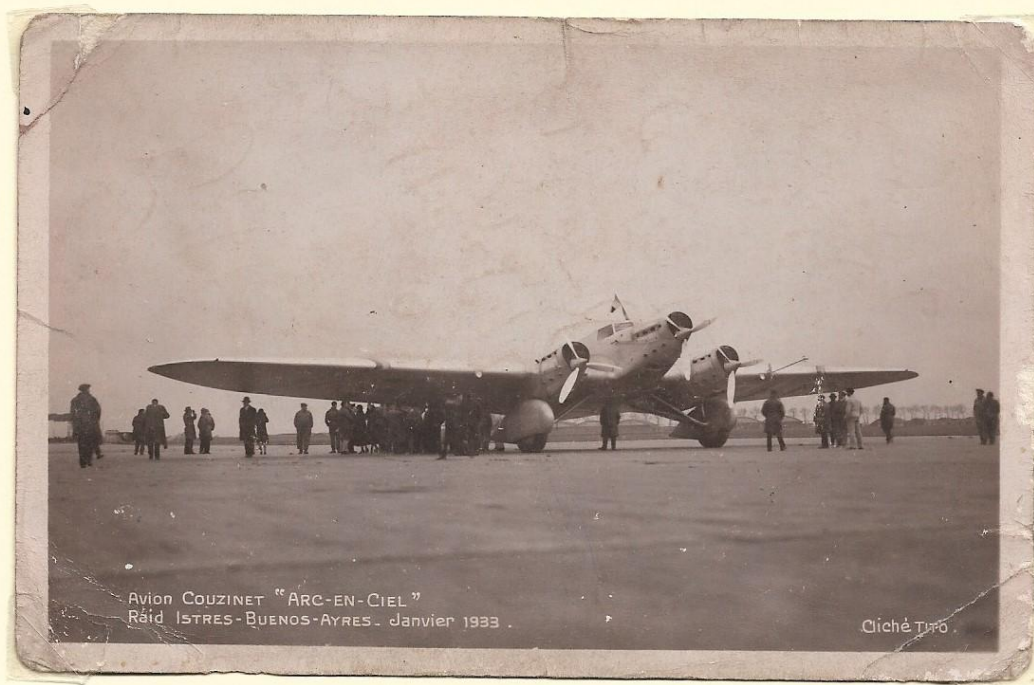
LATE 28-3

Envergure : 19,25 m
Longueur : 13,797 m
Hauteur : 5,00 m
Surface portante : 58,20 m ²
Poids à vide : 2 636 kg
Masse totale : 5 017 kg
Vitesse de croisière : 160 km/h
Autonomie : 4 800 km
Plafond : 4 000 m
Moteurs : 1 Hispano Suiza 12Lbr, 600 ch, démultiplié, 12 cylindres en V, refroidi par eau
Construction : métal et bois entoilé

Nombre d'appareils utilisés sur la Ligne : 4

Le « Comte de la Vaulx » F - AJNQ





COUZINET 70

Envergure : 30 m
Longueur : 16,135 m
Hauteur : 4,03 m
Surface portante : 98,45 m ²
Poids à vide : 7 480 kg
Charge utile : 600 kg
Vitesse de croisière : 230 km/h
Autonomie : 6 800 km
Plafond : m
Moteurs : 3 Hispano Suiza 12 Nb, 650 ch, 12 cylindres en V, refroidis par eau
Construction : structure en bois sauf supports des bâtis moteurs

Nombre d'appareils utilisés sur la Ligne : 1

L'ARC en CIEL » F - AMBV





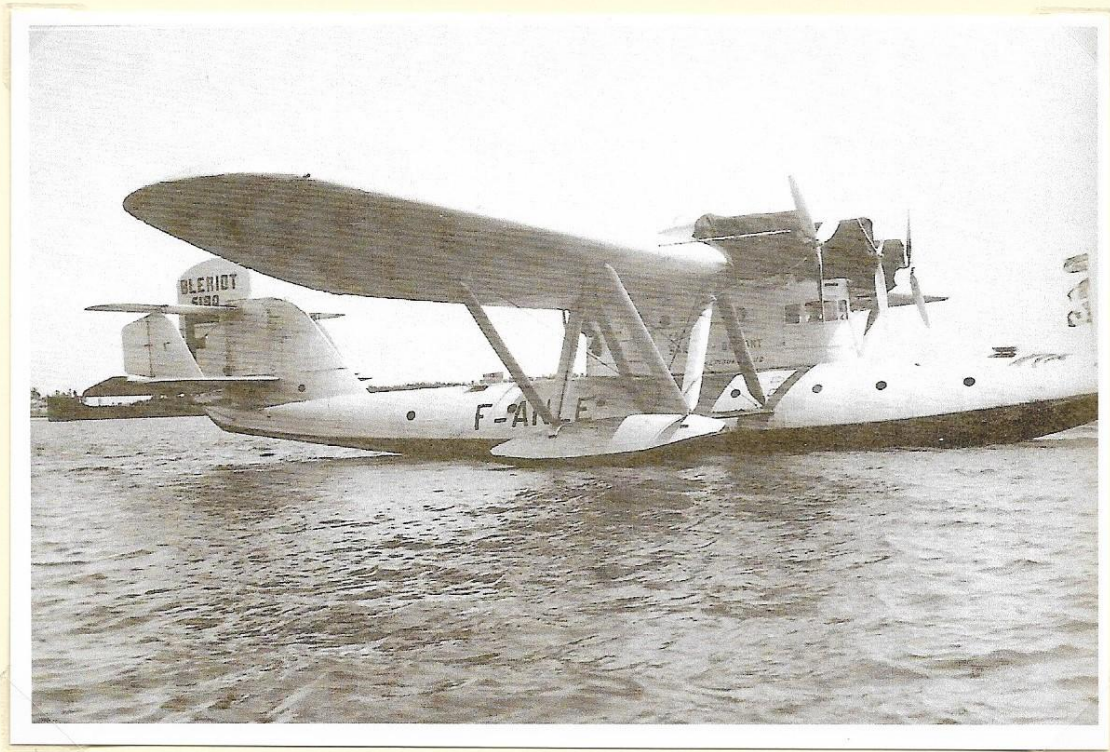
LATE 300 et 301

Envergure : 44,20m
Longueur : 25,83 m
Hauteur : 6,39 m
Surface portante : 306,70 m ²
Poids à vide 11 300 kg
Poids total : 23 000 kg
Vitesse de croisière : 160 km/h
Autonomie : 4 800 km
Plafond : 4 600 m
Moteurs : 4 Hispano Suiza 12 Nbr, 650 ch, 12 cylindres en V, refroidi par eau
Construction : structure mixte, métal et bois. Revêtement voilure et empennage entoilés..

Nombre d'appareils utilisés sur la Ligne : 4

« LA CROIX DU SUD » †	F - AKGF
« VILLE DE BUENOS AIRES » †	F - AOIK
« VILLE DE RIO DE JANEIRO »	F - AOIL
« VILLE DE SANTIAGO DU CHILI »	F - AOIM





BLERIOT 5190

Envergure : 43m
Longueur : 26 m
Hauteur : 6,90 m
Surface portante : 236 m ²
Poids à vide 12 750 kg
Charge utile : 600 kg
Vitesse de croisière : 190 km/h
Autonomie : 3200 km
Plafond : 5100 m
Moteurs : 4 Hispano Suiza 12 Nbr, 650 ch, 12 cylindres en V, refroidi par eau
Construction : structure métallique et voilure entoîlée.

Nombre d'appareils utilisés sur la Ligne : 1

« SANTOS DUMONT » F - ANLE





FARMAN 220

Envergure : 36m
Longueur : 21 m
Hauteur : 5,19 m
Surface portante : 186 m ²
Poids à vide 8775 kg
Charge utile : 600 kg
Vitesse de croisière : 220 km/h
Autonomie : 4500km
Plafond :6000 m
Moteurs : 4 Hispano Suiza 12 Lbr, 600 ch, 12 cylindres en V, refroidi par eau
Construction : structure métallique , voilure et empennage entoilés.

Nombre d'appareils utilisés sur la Ligne : 1

« LE CENTAURE » F - ANLG





FARMAN 2200

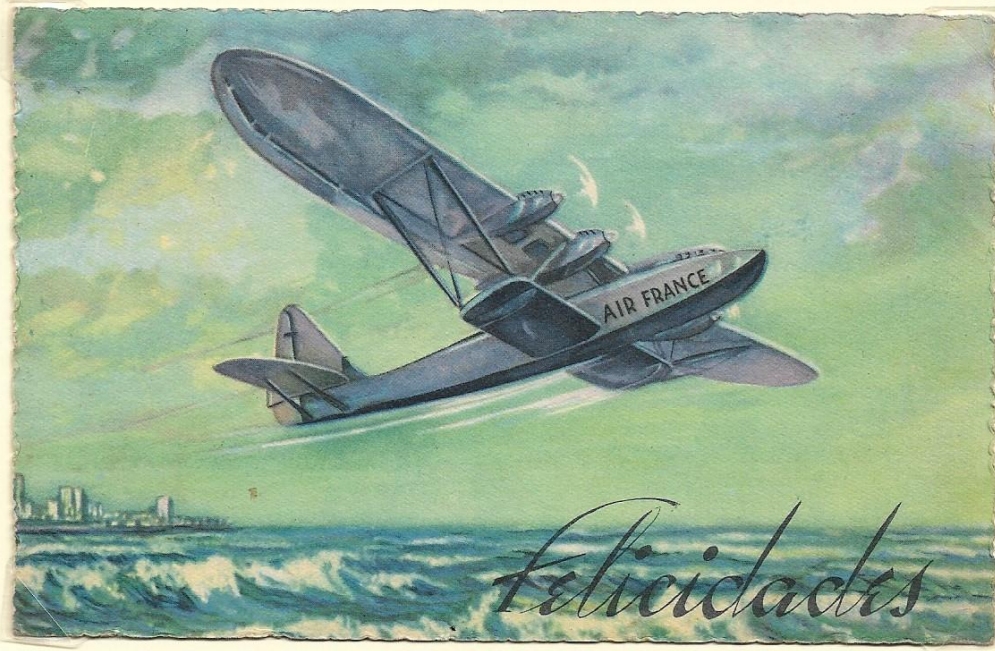
Envergure : 36m
Longueur : 32,02 m
Hauteur : 5,30 m
Surface portante : 186 m ²
Poids à vide 11 605 kg
Masse totale :19 800 kg
Vitesse de croisière : 2820 km/h
Autonomie : 4600 km
Plafond : 6 000 m
Moteurs : 4 Hispano Suiza 12 Xgrs de 690 ch.
Construction :.

Cet appareil était équipé d'un train escamotable.

Nombre d'appareils utilisés sur la Ligne : 5

« VILLE DE DAKAR »	F - AOXE
« VILLE DE MENDOZA »	F - AOXF
« VILLE DE MONTEVIDEO »	F - APKY
« VILLE DE NATAL »	F - AQCY
« VILLE DE SAINT LOUIS »	F - AQCX





Carte de vœux d'AIR France au départ de l'Amérique du Sud



Vol 75R du 29 décembre 1936
 Sur VILLE de MENDOZA
 17 h 32 de traversé
 Pilotes : ROUCHON
 DELAUNAY
 Navigateur : EZAN
 Radio : GIMIE
 Mécanicien PICHARD





Photo FULGUR, collection HAL et DEPECHE

AIR France décide de tenter une liaison accélérée PARIS –SANTIGO du CHILI avec un Farman 2200, baptisé « Laurent GUERRERO » en mémoire du chef pilote disparu.
Départ de Paris , le 20 novembre 1937 et arrivé Santiago le 22 novembre 1937.
Escales : Istres, Dakar, Natal et Buenos Aires.
Ce vol fut effectué en 58 h 41 dont 11 h 05 de traversée de l'Atlantique Sud

L'équipage :
1^oPilote : CODOS
2^{ème} Pilote : REINE
Mécanicien : VAUTHIER
Radio : GIMIE



MADAME MERMOZ « MANGABY »



Le 2 juin 1937

Mme MERMOZ en deuil encourage le travail des membres d'un club d'aéromodélisme.

Photo X





LE BOURGET 1940

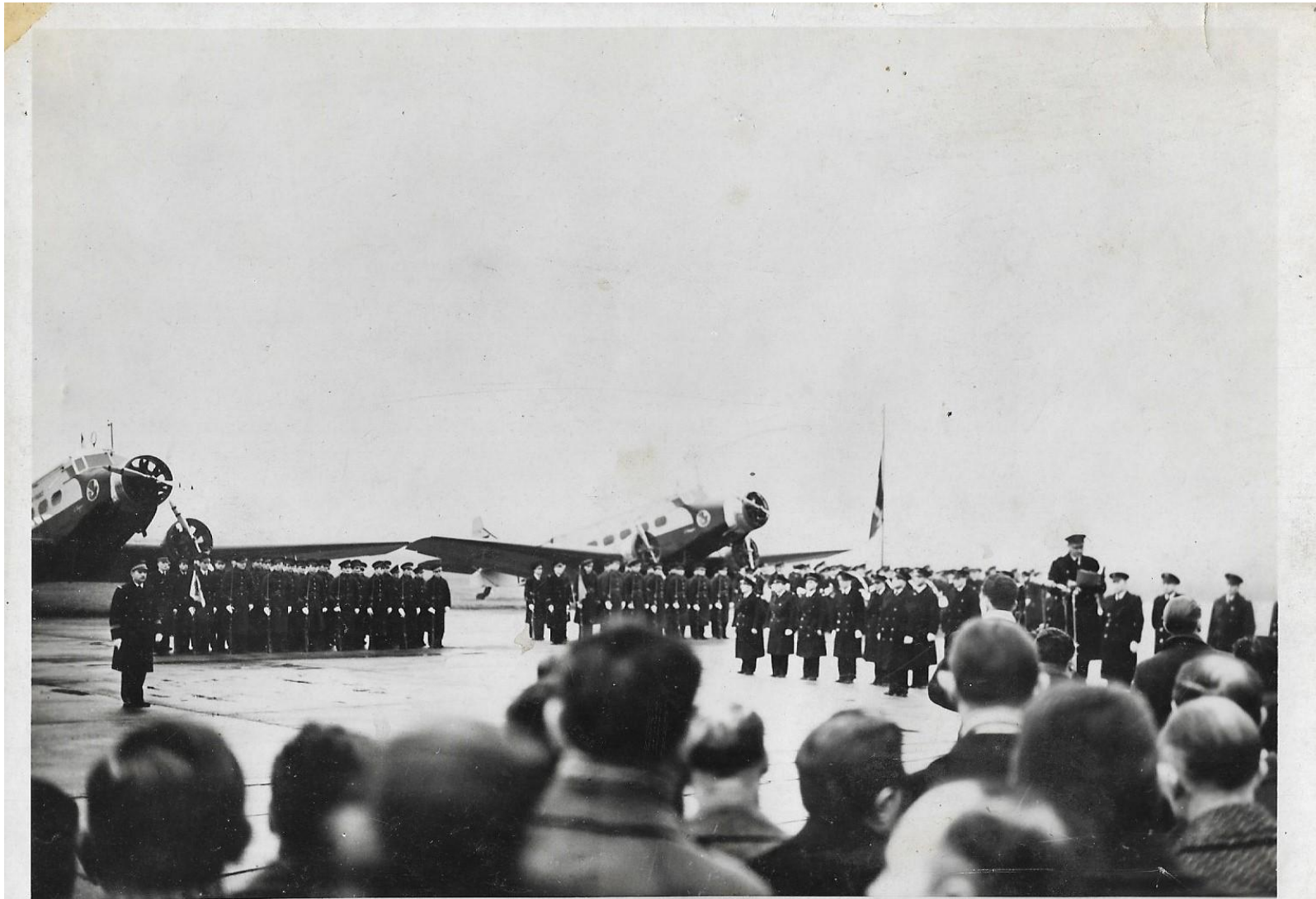


PHOTO **Paris-soir** 1490- La cérémonie en l'honneur de MERMOZ et des Aviateurs disparus.
REPRODUCTION INTERDITE





UN HOMMAGE PUBLIC

XI-47

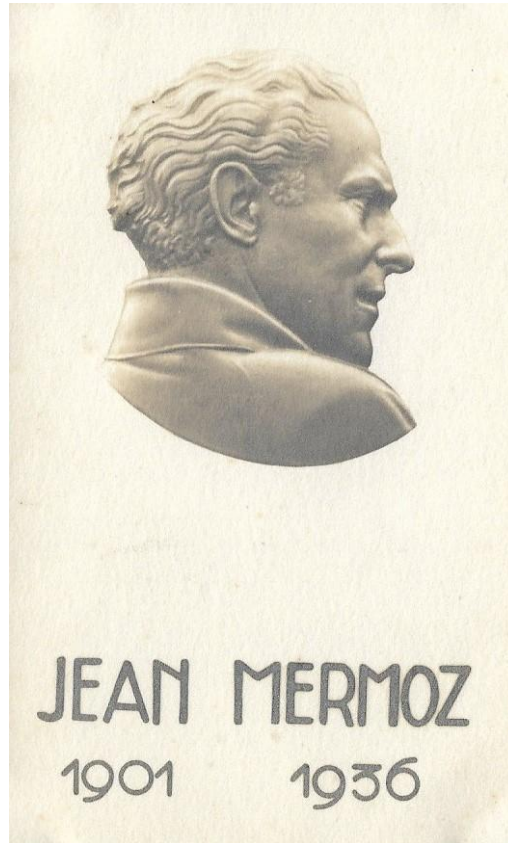


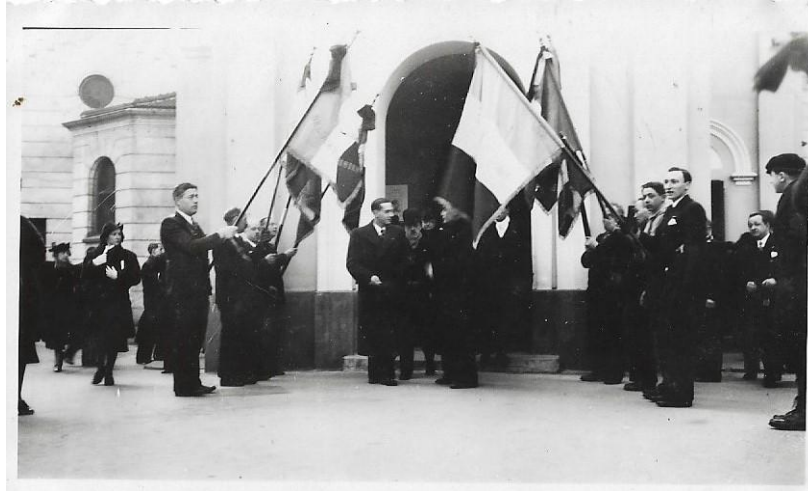
Photo X





UN HOMMAGE PUBLIC

XI-48



Photos X





Photo de presse PARIS MIDI, ayant appartenue à Max DELTY

LE 7^e ANNIVERSAIRE DE LA MORT DE MERMOZ



Hier matin s'est déroulée, en l'église Notre-Dame-de-Lorette, la messe commémorant le souvenir de la mort de Jean Mermoz ; Mme Mermoz, mère de l'illustre aviateur, et Max Dely, son ami de toujours, assistaient à la cérémonie funèbre. Ainsi, d'ailleurs, que M. Pinsart, représentant M. de Brinon, et de nombreuses personnalités de l'aviation. (Photo Paris-Midi.)

Le 10/12/43,
à l'église Notre Dame de Lorette Paris 9^{ème}.

Mme MERMOZ, mère, reçoit les hommages à la fin de l'office de Mr COGNE et du général PINSART. Max DELTY avec des lunettes.

Info Alain BERGEAUD





Au dos : « A l'occasion de la 1^o traversée de l'Atlantique Sud par MERMOZ (25^{ème} anniversaire). Interview du guide de MERMOZ à qui l'on remet un fusil d'honneur à l'escale de Yoff à Dakar (1956). De face moi, et LEBORGNE mon adjoint. »

Le 22 mai 1926, le Breguet XIV n° 236 F-AHEM fait un atterrissage forcé (panne moteur), 3 h après avoir quitté Agadir.. Les secours n'arrivant pas. MERMOZ et l'interprète Chleul, Ataf décident de longer la côte pour se rendre à Cap Juby.

Le 25, ils sont capturés par un groupe de nomades qui les libèrent contre une rançon de 1000 pesetas.

L'avion et le courrier ont été incendiés par les Maures.

CHLEULS : groupe ethnique berbère du sud du Maroc.





AMÉDÉE JAYET 1899-1981

XI-51



Copie photo ICARE n° 48/49

Amédée JAYET et Jean MERMOZ à Casablanca en 1926

en janvier 1918 entre dans l'aviation militaire puis aux lignes LATECOERE en février 1922.

Chef mécanicien et de piste à Toulouse.

Didier DAURAT lui témoigne une absolue confiance.

Reconnu pour sa rigueur dans tout ce qu'il entreprend.

Il termine sa carrière comme ingénieur en chef, directeur adjoint du centre de révision de Toulouse-Montaudran d'AIR FRANCE.

Il fait la connaissance de MERMOZ à l'escale de Barcelone en 1925 .

Lors du Salon du grand Palais, ils dînent ensemble MERMOZ lui fait part de ses déboires avec les ministères et lui confit : « *Ce qui me fait le plus peur, vois tu c'est de mourir dans un lit* ».

MERMOZ disparaît quelques temps plus tard.

