



# Bulletin

## Septembre-octobre 2023

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

Jean Mermoz



Mendoza (Argentine) - 27 septembre 1933  
**Maurice Noguès - Jean Mermoz©DR**

## SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
EDITO.....	3
75 <sup>E</sup> ANNIVERVAIRE COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE.....	3
PROCHAINES ACTIVITES.....	4
« Hommage à Jean Mermoz et ses compagnons » - Neuilly-sur-Seine - Samedi 2 décembre ...	4
ASSOCIATION « RACINES DE JEAN MERMOZ ».....	4
LATECOERE EXPLORER - DEFI MERMOZ - 29 SEPTEMBRE.....	4
« THE AEROPOSTALE RALLY », SUR LES TRACES DE JEAN MERMOZ .....	5
90 <sup>E</sup> ANNIVERSAIRE D’AIR FRANCE : 30 AOÛT - 7 OCTOBRE 1933.....	6
Air France compagnie unique - 1 <sup>er</sup> septembre 1933 .....	6
Le Bourget - Inauguration - 7 octobre 1933.....	7
Air France et la Ligne France - Amérique du Sud .....	7
AIR FRANCE ET L’AEROPOSTALE .....	8
Promesse d’achat.....	8
Concordat Aéropostale-créanciers - 26 juillet 1933.....	8
Achat d’actifs de l’Aéropostale par la société Air France - 30 octobre 1933 .....	8
La Compagnie Générale Aéropostale (1927-1934) .....	9
Air France et Jean Mermoz .....	9
100 <sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE L’AEROPORT DE TOULOUSE-FRANCAZAL.....	10
Aviation marchande - « Plan Saconney » .....	10
Halte d’aviation de Francazal.....	10
Aéro-Transports Ernoul (1919-1922) .....	11
Aéro-port de Toulouse Francazal.....	11
Inauguration de l’Aéro-Port de Francazal 2 avril 1923 - Laurent Eynac à Toulouse .....	12
Les premiers utilisateurs .....	12
« LES MERMOZ D’AUBENTON » - 1887-1921.....	13
L’avant-guerre.....	13
Mobilisation générale - Dimanche 2 août 1914 .....	13
La bataille « oubliée » de Guise 28-29 août 1914.....	13
L’exode - Août 1914.....	14
La dispersion de la famille .....	14
EXPOSITIONS.....	15
« Pierre-Georges Latécoère, l’avenir a des ailes » - Envol des Pionniers Montaudran.....	15
« Les Années folles de l’aviation » - Musée de l’Air et de l’Espace - Le Bourget - jusqu’au 3 mars.....	15
« Entre Ciel et mer » - Bargemon (Var) - Jusqu’au 3 avril 2024.....	15
ASSOCIATION MEMOIRE DE MERMOZ.....	16
BULLETIN DE COTISATION 2024 .....	16



Chers Amis,

Le 1<sup>er</sup> septembre 1933 Air France commence ses activités. Nommé ministre de l’Air le 31 janvier 1933, Pierre Cot en un peu plus de six mois a réussi les créations de l’Armée de l’Air, décret du 1<sup>er</sup> avril, et de la compagnie unique, loi du 30 mai, malgré une forte opposition. Par une brillante manœuvre du juriste, l’Etat a pris le contrôle de l’organisation de l’aviation marchande, jusqu’alors laissée à l’initiative des industriels et des banquiers. Manque à son actif les réseaux aériens d’Afrique, de l’Atlantique Nord, et intérieur, qu’il laisse défricher, sous son contrôle.

Après la période difficile de la seconde guerre mondiale, la loi du 16 août 1948 regroupe l’ensemble des réseaux aériens. Le 1<sup>er</sup> septembre la compagnie nationale Air France commence ses activités.

En 1933, pour Jean Mermoz, il s’agit de conserver la ligne d’Amérique du Sud menacée, pour laquelle lui et ses compagnons se sont tant investis.

Cordialement.

**Alain Bergeaud**  
Rédacteur en Chef

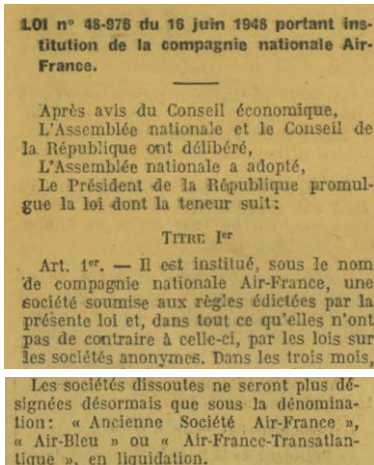
**Appel cotisation 2024 (Conditions en fin de bulletin)**

**75<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE<sup>1</sup>**

Après la signature de l’Armistice en 1940 les activités d’Air France sont réduites à des liaisons aériennes intérieures en zone non occupée, vers le Moyen Orient, l’AFN, l’AOF, puis arrêtées par l’occupation totale de la France en 1942. Des liaisons aériennes régulières reprennent progressivement dans les zones sous le contrôle de la France Libre avec, en particulier, les Liaisons Ariennes Militaires (LAM), « Air France Libre », créées en 1941 et placées sous le commandement du colonel de réserve Lionel de Marmier.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1946, l’exploitation des lignes aériennes françaises est à nouveau confiée à la société Air France, qui, légalement, n’a pas cessé d’exister : deux administrateurs munis judiciairement des pouvoirs nécessaires en assure la gestion. L’État est alors seul propriétaire de son capital. L’ordonnance du 26 juin 1945, portant nationalisation des transports aériens, a transféré avec effet rétroactif du 1<sup>er</sup> septembre 1944 la propriété des actions du capital détenues par les actionnaires privés (Cf. 90<sup>e</sup> anniversaire Air France, dans ce bulletin).

**Loi n° 48-976 du 16 juin 1948, portant institution de la Compagnie nationale Air France**



Journal officiel du 17 juin 1948

Art. 2. - A dater de la constitution de la Compagnie nationale Air France sont transférés à cette société, pour l'accomplissement de son objet :

1° L'ensemble des biens, droits et obligations des sociétés commerciales Air France, Air Bleu et Air France Transatlantique.

La date légale de constitution de la Compagnie est fixée au **1<sup>er</sup> septembre 1948** par un décret du 16 septembre 1948.

Art. 17. - La Société Air France, la Société Air Bleu, la Société Air France Transatlantique sont dissoutes et entrent en liquidation au jour de la constitution de la Compagnie nationale Air France. Les actions de la Société Air Bleu et de la Société Air France transatlantique qui n'ont pas déjà été transférées à l'État - en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1°, de l'ordonnance du 26 juin 1945 - lui seront transférées au jour de la constitution de la Compagnie nationale Air France. Les administrateurs provisoires de la Société Air France et les administrateurs des deux autres sociétés cessent leurs fonctions pour assumer les fonctions de liquidateurs.

Les sociétés dissoutes ne seront plus désignées désormais que sous la dénomination : « **Ancienne Société Air France** », « **Air Bleu** » ou « **Air France Transatlantique** », en liquidation.

<sup>1</sup> « Les Ailes Françaises à la conquête des Amériques » - Tome 1 - Histoire - Alain Bergeaud.

## PROCHAINES ACTIVITES

### « Hommage à Jean Mermoz et ses compagnons » - Neuilly-sur-Seine - Samedi 2 décembre



Neuilly-sur-Seine - Jean Mermoz@a.bergeaud

87<sup>e</sup> anniversaire de la disparition de la « Croix-du-Sud »

Traditionnelle cérémonie en hommage à Jean Mermoz, ses compagnons, et les aviateurs morts en service, organisée par la mairie de Neuilly-sur-Seine et l'Association des Professionnels de la Navigation Aérienne (APNA) :

samedi 2 décembre, 11 heures.

Jardin de la mairie de Neuilly-sur-Seine.

## ASSOCIATION « RACINES DE JEAN MERMOZ »

À la suite du décès de son président Bernard Valent, l'association « Racines de Mermoz » s'est réunie, à Mainbressy, le 27 octobre, pour une assemblée générale extraordinaire, pour élire un nouveau Président.

Le bureau de « Racines de Jean Mermoz » :

Président :	Philippe Camapania, maire de Mainbresson,
Secrétaire :	Alain Jennessaux
Vice-Président :	Gilbert Druart
Trésorier :	Michel Triquet



Bernard Valent (1949-2023)  
Mainbressy 2008@alain.bergeaud

L'association « Racines de Jean Mermoz » a été fondée en septembre 2006, par Yves Guillaume, dans le but de maintenir vivant le souvenir de l'aviateur dans les Ardennes, en particulier à Rocquigny où Jean Mermoz avait acheté, en 1934, le château pour sa mère.

Vendu en 1953, par la mère de Jean Mermoz, à un cultivateur, Mr Blatié, son fils en avait fait don à la Spa en 2006, puis la commune l'a acheté en novembre 2009. Très dégradé, elle a entrepris des travaux pour sauvegarder l'extérieur mais l'intérieur est dévasté. Il n'a pas d'utilisation actuellement. L'association espère un local pour exposer les documents relatifs à Jean Mermoz et à l'Aéropostale.

Né à Mainbressy le 27 septembre 1949, Bernard Valent est décédé le 21 mai 2023 à Rethel. Engagé dans la vie publique de Rocquigny, il a occupé de nombreuses fonctions électorales, notamment celle de maire. Il avait succédé à la présidence de l'association à Yves Guillaume, et beaucoup investit dans la sauvegarde du château.

## LATECOERE EXPLORER - DEFI MERMOZ - 29 SEPTEMBRE



L'association « Latécoère Explorer », sous l'égide de Pierre-Elzéar Latécoère, petit-fils de Pierre-Georges Latécoère, vise à perpétuer l'esprit visionnaire de son grand-père via des projets innovants dans les secteurs de la technologie, la science, l'environnement : un des objets du collectif « Toulouse Pioneers », adossé à l'Envol des Pionniers depuis novembre 2022 (Cf. bulletin MM novembre-décembre 2022) très impliqué dans l'écomobilité dans les airs.



Bernard Piccard - Jean-Marc Moschetta - Drone du défi Mermoz@a.bergeaud



Parmi les entreprises de ce collectif, les sociétés Delair et H3 Dynamics, sont engagées dans le projet « Défi Mermoz », porté par Jean-Marc Moschetta, professeur d'aérodynamique à l'ISAE-SUPAERO, de traversée de l'Atlantique Sud, avec un drone électrique, sans émettre de Co2, un drone à hydrogène de moins de 25 kg.

Un défi semblable à celui relevé dans les années 30 par l'ingénieur diplômé de SUPAERO (1925), René Couzinet, avec un avion révolutionnaire.

Le 29 septembre, au cours de la réunion qui rassemblait à l'Envol des Pionniers les participants du rallye Toulouse-Saint-Louis, Pierre Elzéar a apporté son soutien à plusieurs projets innovants dont celui du « Défi Mermoz », que présenta Jean-Marc Moschetta, en présence de Bernard Piccard (Solar impulse).

# « THE AEROPOSTALE RALLY », SUR LES TRACES DE JEAN MERMOZ

De Valérie Dereymaeker, membre de l'Association Mémoire de Mermoz



VALERIE DEREYMAEKER

+32 473 35 93 13

valerie@ladybushpilot.com

www.ladybushpilot.com

Lady Bush Pilot

Cette année, le rallye « Lady Bush Pilot » fût, en octobre :

## « The Aéropostale Rally »

Un rallye au départ de Anvers (Belgique) à destination de Dakar (Sénégal) avec deux avions : un C180J, immatriculé N904BP, et, un Marchetti F260, OO-EEJ. Les équipages étaient composés de deux femmes, deux hommes et un caméraman qui réalise un film sur notre aventure. Ce film sera projeté dans un célèbre théâtre bruxellois le 4 février prochain.



OO-EEJ - Survol du Lauragais©lbp-vd



N904BP - Survol de Saint-Louis du Sénégal©lbp-vd

J'ai souhaité suivre la route des pionniers de l'aviation sur les traces de Jean Mermoz, Henry Guillaumet et Antoine de Saint Exupéry avec les escales phares telles que Toulouse, Tarfaya, Nouadhibou et Saint-Louis. Sur la route de retour, nous avons fait un crochet jusqu'à Atar et avons survolé l'œil du Sahara, cette formation géologique unique au monde et très impressionnante.



Toulouse Montaudran - Envol des Pionniers©lbp-vd



Terrain de Toulouse-Lasbordes©lbp-vd



Stèle Mermoz  
Saint-Louis©lbp-vd



Stèle Mermoz  
Cathédrale de Dakar©lbp-vd

J'étais missionnée par Christian Libes-Mermoz pour retrouver la stèle de Jean Mermoz dans la cathédrale de Dakar et c'est une mission accomplie !

Afin de conserver l'esprit de l'Aéropostale, nous avons emporté dans nos coucous un sac de courriers de 25 élèves de 11 ans d'une école bruxelloise à destination de 25 élèves d'une école de Tarfaya et avons ramené les réponses aux élèves belges. Les enfants des deux écoles étaient ravis de cette expérience épistolaire unique et emprunte d'un grand succès !

Nous avons arpenté les berges et le quai du fleuve Sénégal à Saint-Louis, là où Jean Mermoz posait son Laté 28. Nous y avons rencontré le petit-fils d'un mécanicien de Mermoz qui nous a relaté des anecdotes de l'époque !

Dans l'ensemble, nous avons bénéficié d'une météo avec un vent favorable malgré une tempête à Laayoune et à Fès lors du retour.



Chinguetti - Mauritanie©lbp-vb



Survol de Tarfaya©lbp-vd

## 90<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE D’AIR FRANCE : 30 AOUT - 7 OCTOBRE 1933

Article Alain Bergeaud<sup>2</sup>

### Air France compagnie unique - 1<sup>er</sup> septembre 1933

Lors de la seconde assemblée constitutive, réunie le 30 août 1933, 2 rue Marbeuf, Paris 8<sup>e</sup>, les représentants des 4 compagnies aériennes, Air Orient (AO), Air Union (AU), la Compagnie Internationale De Navigation Aérienne (CIDNA) et la Société Générale de Transports Aérien (SGTA) adoptent la répartition, en fonction de leurs apports en nature, du capital de la nouvelle société, présentée lors de la première assemblée constitutive réunie le 17 août, au cours de laquelle ils ont approuvé la fusion des 4 sociétés en créant une société anonyme, baptisée Air France, au capital de 120.000.000 de francs, réparti en 240 000 actions de 500 francs, dont le siège est 2 rue Marbeuf. Chacune des sociétés fait apport à la nouvelle société de tout l’actif mobilier et immobilier, sans exception, lui appartenant, tel qu’il existait au trente et un mai 1933 ainsi qu’il résulte des situations arrêtées à cette date par chacune des sociétés. Ces apports sont rémunérés au moyen de versements en espèces, pour certaines des sociétés, et par l’attribution d’actions dont le quantum a été fixé pour chacune des sociétés (Cf. bulletin Mémoire de Mermoz juillet-août 2023).

Compagnies	Capital (Millions frs.)	Nbre actions AF	Solde en numéraire
<b>Air-Orient</b>	50	128 386	3 396 000 frs payable à la constitution de la société.
<b>Air-Union</b>	25	64 242	A payer à AU, 5.479.000 frs, délai 1 an (intérêt 5 %)
<b>CIDNA</b>	8,25	21 134	A payer à CIDNA, 7.983.000 frs, délai 1 an.
<b>SGTA</b>	10	25 638	A payer SGTA, 181.000 frs, délai 1 an.
		600	A souscrire en numéraire (1)
<b>TOTAL</b>		240 000	

(1) : 600 actions à souscrire en numéraire : souscription agréée par le ministre de l’Aviation civile.



Actions Air France©DR

Article 7 des statuts : Le capital social est fixé à 120 millions de frs, composé de 240 000 actions de 500 frs, 239 000 attribués aux Sociétés, 600 actions à souscrire intégralement en numéraire : les souscripteurs devront être agréés par le ministre en charge de l’aviation civile, monsieur le Ministre en charge de l’aéronautique civile, + 80 000 actions, sans valeur nominale, qui seront attribuées à l’Etat Français (25 % du capital).

Article 18 statuts : la Société est administrée par un Conseil d’administration composé de 3 à 27 membres, de représentants de l’Etat en proportion des apports.

En application sur la loi de l’aviation marchande du 11 décembre 1932, l’Etat Français à 25 % du capital et des administrateurs.

Lors de cette seconde assemblée la société anonyme Air France (AF) se substitue à la Société Centrale pour l’Exploitation de Lignes Ariennes (SCELA), créée à l’initiative du ministre de l’Air, Pierre Cot, au contrat qu’elle avait obtenu le 30 mai pour l’exploitation du 1<sup>er</sup> juin 1933 au 31 mai 1948, des lignes aériennes, subventionnées par le gouvernement français (cf. bulletin Mémoire de Mermoz mai-juin 2023). La substitution se fait avec effet rétroactif. Air France prend en charge la gestion à compter du 1<sup>er</sup> juin 1933.

La SCELA entame son processus de dissolution, liquidateur, Louis Allègre, comme les 4 compagnies prenantes à la fusion après la première assemblée constitutive du 17 août.

Un premier conseil d’administration est formé le 30 juillet :

Président : M. Ernest Roume (ex AO),

Administrateur délégué et directeur général : M. Louis Allègre (ex AO),

Administrateurs : MM Georges Edgar-Bonnet (ex AO), Henri Borromée (ex CIDNA), Louis Breguet (ex AU et AO), Dick Farman (ex SGTA),

Administrateurs représentant l’Etat : MM René Porquet, chef de Bureau, ministère de l’Air, François Richard, inspecteur, ministère des Finances. (Loi de l’aviation marchande du 11 décembre 1932).

<sup>2</sup> « L’Aviation française à la conquête des Amériques - Tome 1 Histoire » - Alain Bergeaud

## Le Bourget - Inauguration - 7 octobre 1933

La compagnie Air France commence ses activités le 1<sup>er</sup> septembre. L'inauguration de la nouvelle compagnie est fixée au lundi 4 septembre au Bourget. Suite au décès, le 2, du ministre de la Marine Georges Leygues, elle est annulée. Le départ du voyage du ministre de l'Air et sa délégation en URSS est déplacé du 8 au 12 septembre, et l'inauguration est reportée au 7 octobre.

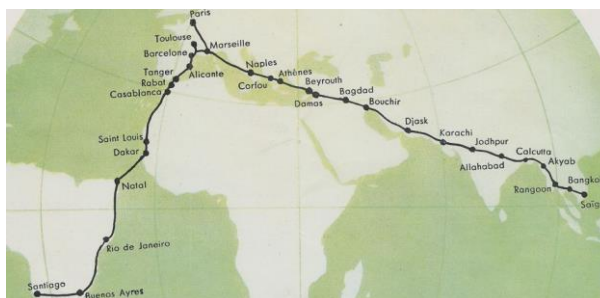


Le Bourget 7 octobre 1933  
Pierre Cot - Ernest Roume

Ce jour-là le ministre de l'Air, titulaire du brevet de pilote de tourisme depuis juin, arrive de Vichy, aux commandes de son avion personnel. Après avoir fait quelques tonneaux (!), pour saluer la foule, il atterrit. Il rejoint la manifestation, passe en revue les pilotes d'Air France, alignés devant les avions de la compagnie, et reçoit d'Ernest Roume, le fanion de la nouvelle compagnie, qui a repris celui d'Air Orient en remplaçant la lettre O par F.

Après les discours les 3000 invités rejoignent la réception.

La nouvelle compagnie prend en charge l'exploitation de deux grandes lignes aériennes, celle d'Asie, établies par Air Orient (fusion d'Air Union-Lignes d'Orient et d'Air Asie), et celle d'Amérique du Sud par l'Aéropostale.



Réseau intercontinental d'Air France en novembre 1933 - Flying table (collection Alain Bergeaud)

## Air France et la Ligne France - Amérique du Sud

Les dirigeants qui ont bataillés pour développer la ligne vers l'Indochine montrent peu d'enthousiasme pour la ligne d'Amérique du Sud. Mais pour le gouvernement on ne peut l'abandonner, il faut honorer les contrats signés par l'Aéropostale avec l'Argentine (1927), l'Uruguay (1927), le Chili (1928), la Bolivie (1930), le Pérou (1930), que convoitent les allemands et les américains. : « ... sommes seuls encore à posséder avec certains gouvernement et qui menacent de nous échapper ... » (Pierre Cot : assemblée nationale - commission aéronautique, janvier 1934).

L'arrêter, ce serait montrer notre faiblesse technique face aux Allemands, qui mettent en œuvre pour la traversée de l'Atlantique des Zeppelin, pour passagers, et des avions catapultés qui réduisent le temps de la traversée. Ce serait aussi un échec diplomatique face à l'Allemagne où Adolph Hitler est arrivé au pouvoir en janvier



Jean Mermoz - Francazal 1935  
Dewoitine D333  
F-ANQA « Antarès »

### La ligne d'Amérique du Sud d'Air France

La création d'Air France amène des modifications pour la ligne d'Amérique du Sud. La tête de la ligne sera déplacée au Bourget, avec liaison aérienne Le Bourget - Toulouse, l'escale de Toulouse à l'aéroport de Franczal.



« Le Pool »

Le type d'appareils en service est réduit. Les Laté 25, 26, 28 sont progressivement retirés, remplacés par des Wibault puis Dewoitine. Le personnel réduit à la suite de la mise en liquidation judiciaire de l'Aéropostale, en 1931, est complété, en particulier quand la traversée de l'Atlantique Sud est entièrement aérienne, par des pilotes d'hydravions d'Air Orient.

### Le « Pool »

Pour faire face à la concurrence des américains et pour améliorer la compétitivité, Pierre Cot, ouvert à l'international, propose de partager la ligne avec les Allemands, de faire un « pool », Lufthansa/Syndicat Condor - Air France. Chaque société ferait un aller et retour par semaine.

Jean Mermoz est totalement opposé à ce projet. La relation au début enthousiaste entre Pierre Cot et Jean Mermoz se dégrade rapidement (cf. bulletin Mémoire de Mermoz juillet-août 2023).

# AIR FRANCE ET L'AÉROPOSTALE

Article Alain Bergeaud<sup>3</sup>

## Promesse d'achat

Si les lignes aériennes d'Europe et d'Asie font parties du réseau des sociétés prenantes à la fusion, elles n'ont aucune compétence sur l'exploitation de la ligne France-Amérique du Sud exploitée, depuis 1928, par la Compagnie Générale Aéropostale (CGA), en liquidation judiciaire depuis le 31 mars 1931, placée depuis sous la responsabilité du liquidateur, Henry Vacher, et pour l'exploitation de la ligne Toulouse-Santiago du Chili sous le contrôle d'un Comité de Direction, dirigé par Raoul Dautry, que le ministre de l'Air a dissous au mois de juin 1933. (Cf. bulletin Mémoire de Mermoz mai-juin 2023)

Pour permettre la continuité de l'exploitation de la ligne Toulouse-Santiago du Chili, le 25 juillet 1933, la SCELA signe avec la CGA un contrat de location et une promesse d'achat d'actifs nécessaires au fonctionnement de la ligne. La SCELA versera au liquidateur la partie des subventions de l'Etat revenant à son fonctionnement.

Dès le mois de mai le ministre de l'Air a demandé de faire une évaluation de ces actifs, et après revalorisation, la SCELA a proposé un montant de 77.250.000 francs payable en 15 ans sans intérêt, à partir de 1934.

## Concordat Aéropostale-créanciers - 26 juillet 1933

Le 26 juillet, les créanciers de la CGA acceptent le concordat, que leur présente le liquidateur, qui accepte l'offre d'achat des actifs de l'Aéropostale par l'Etat et la SCELA.

Article II – La COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE s'engage à régler sans intérêts le passif arrêté en principal au 31 mars 1931, dû à ses créanciers chirographaires, qui acceptent :

1° - au moyen de l'abandon qu'elle leur fait, conformément à l'article 541 du Code de Commerce :

- a) De l'actif réalisé par le Liquidateur Judiciaire et à réaliser par le recouvrement des créances ayant pris naissance au cours de l'exploitation de lignes contractuelles suivant contrats soit avec l'Etat, soit avec la SOCIETE CENTRALE POUR L'EXPOITATION DES LIGNES AERIENNES.
- b) Du montant du prix à provenir en tout état de cause de la cession de meubles et immeubles définis à l'article 1 du contrat ci-dessus reproduit et le cas échéant de l'indemnité prévue au dit contrat.

Le Concordat voté le 26 juillet 1933 est homologué par Jugement du Tribunal de Commerce de la Seine du 26 septembre 1933 et par Arrêt de la Cour d'Appel de Paris (3<sup>e</sup> Chambre) du 6 décembre 1934.

## Achat d'actifs de l'Aéropostale par la société Air France - 30 octobre 1933

30 octobre 1933 : Contrat de vente Aéropostale-Air France - Enregistré à Toulouse le 2 novembre 1933.

M VACHER, ès qualité, cède par les présentes à la SOCIETE AIR FRANCE, ce qui est accepté par M. ROUME, à savoir :

I- Les valeurs mobilières suivantes :

Deux mille neuf cent actions nominatives de mille francs chacune, entièrement libérées de la COMPAGNIE TRANSAFRICAINE D'AVIATION, société anonyme au capital Frs : 6.000.000, dont le Siège est à Paris, rue de Miromesnil, n°66 dont 2000 actions de la catégorie A portant les n° 1 à 2000 et 900 actions de la catégorie B portant les n° 21 à 900, et comprise en trois certificats portant les n° 1, 18 et 21, observation faite que vingt de ces actions sont affectées à la garantie des fonctions d'administrateur de ladite SOCIETE.

II- Tous les biens et immeubles destinés à l'exploitation, tant en France que dans les Colonies françaises, pays de protectorat et à l'étranger, des **lignes aériennes contractuelles** dont la COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE assurait antérieurement l'exploitation, à l'exception des biens ci-après désignés sous le titre « RESERVES » :

Propriété. Jouissance - la SOCIETE AIR FRANCE est propriétaire des biens vendus par le fait des présentes et elle en a pris la jouissance à compter par, par effet rétroactif, du 1<sup>er</sup> août 1933, soit par la libre disposition soit par la perception des loyers pour ceux de ces biens qui sont loués.

Conditions - ... aucune réclamation de la SOCIETE AIR FRANCE ...

PRIX – La présente vente est consentie et acceptée moyennant le prix total de frs : 77.250.000 (Soixante-dix-sept millions deux cent cinquante mille francs) s'appliquant, savoir :

1° - aux actions comprises dans le paragraphe I pour	2.900.000
2° - à tout le matériel désigné sous le paragraphe a) du n°11, pour son estimation telle qu'elle est réduite à l'état ci-joint	21.462.819
3° - aux navires, vedettes, canot, pour	18.990.000
4° - à la licence comprise sous le paragraphe c) du n°11, pour	10.000
5° - aux immeubles situés en France, pour	3.500.000
6° - aux immeubles et constructions situés à l'étranger, pour	19.887.181
7° - aux constructions, aux colonies, pour	500.000

77.250.000

<sup>3</sup> « Pierre Cot et la création d'Air France » - Alain Bergeaud



M. ROUME, ès qualités, oblige la SOCIETE AIR FRANCE à payer cette somme sans intérêt en quinze termes égaux de Frs : 5.1500.000 chacun à l'échéance du 1<sup>er</sup> août de chaque année et pour la première fois le 1<sup>er</sup> août 1934 : toutefois, le dernier terme sera payable, au lieu du 1<sup>er</sup> août 1948, le 1<sup>er</sup> juin de ladite année.



Bon au porteur - remboursement des créanciers de l'Aéropostale

### La Compagnie Générale Aéropostale (1927-1934)

La CGA continue a existé, mais faute de recettes se déclarera en faillite en 1934.



Obligation CGA  
(Collection Alain Bergeaud)

La vente des actifs à Air France couvre 65 % de la dette. Avec le paiement des subventions pour l'exploitation, la vente de la « Linea Aeropostal venezolana », et les disponibilités, on considère que la CGA a remboursé ses créanciers.

Elle ne peut cependant rembourser les dizaines de milliers de propriétaires, qui avaient fait confiance à l'Etat, d'obligations, émises depuis 1927, provoquant le « scandale de l'Aéropostale », un des grands scandales financiers de la III<sup>e</sup> République.

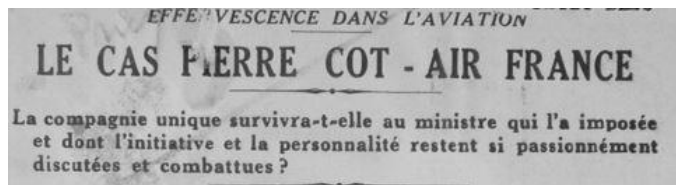
Pierre Cot a tenu à l'écart l'Aéropostale de la fusion. Pour éviter la contestation de son absence, dans un premier temps il négocie verbalement avec les 4 sociétés prenantes, avant de lancer un appel d'offre dans un temps très court (cf. bulletin Mémoire de Mermoz mai-juin 2023).

Répondant aux questions de la commission d'aéronautique, de l'Assemblée nationale, en janvier 1934, il se justifie, en expliquant avoir veiller :

« ... à ne pas conserver, pour le personnel d'Air France, des personnes qui restent associées à celles qui ont été condamnées à la suite de la mise en liquidation judiciaire de l'Aéropostale... ».

On peut se demander si Pierre-Georges Latécoère, Beppo de Massimi, le Colonel Paul Dhé ... faisaient partie de ces personnes ?

Pour contrôler, le conseil d'administration de la nouvelle compagnie, le ministre s'est réservé 600 actions payables en numéraire, ce qui lui permet de faire entrer parmi les administrateurs Henry Potez, Fernand Lioré ...



Air France survivra-t-elle ?

### Air France et Jean Mermoz

Quand Mermoz revient d'Amérique du Sud, en mai, avec le retour de l'Arc-en-Ciel, il apprend la fusion, l'absence de l'Aéropostale, et avec ses compagnons se demandent qu'elle sera leur avenir.



Journal Les Ailes 14 septembre 1933

Lors de l'organisation d'Air France, sont nommés, directeurs général-adjoints Maurice Noguès (ex directeur d'exploitation d'AO) et Albert Gauchet (ex directeur général d'AU). Les chefs pilotes des anciennes compagnies conservent leurs fonctions : Robert Bajac (ex AU), Gaston Durmon (ex CIDNA), Gaston Génin (ex SGTA).

En septembre, Jean Mermoz, « chef pilote de l'ancienne Aéropostale », accompagne Maurice Noguès, directeur de l'exploitation de la compagnie Air France, pour une reconnaissance de la ligne d'Amérique du Sud. Parti de Paris le 8 septembre, ils sont à Buenos Aires, le 26 septembre, à Santiago le 28, après une halte à Mendoza le 27.

Pour Jean Mermoz, l'absence de l'Aéropostale dans la fusion, le soutien des Bouilloux-Lafont, pris dans des ennuis judiciaires, dont ils seront finalement acquittés, le rejet du « pool » que projette le ministre, les difficultés de son ami René Couzinet avec les services officiels, la situation devient préoccupante.

# 100<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE L'AÉROPORT DE TOULOUSE-FRANCAZAL

Article Alain Bergeaud<sup>4</sup>

Avec la création d'Air France la tête de ligne France - Amérique du Sud est déplacée au Bourget et l'escale de Toulouse à l'aéroport de Franczal.

## Aviation marchande - « Plan Saconney »

Avec la fin de la guerre l'aviation marchande va se développer. Le bureau en charge des voies aériennes du ministère de la Guerre devient en 1919 le Service de la Navigation Aérienne (SNAé), du sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens. Le 7 mai 1919, le lieutenant-colonel Jacques Théodore Saconney est nommé chef du service. Né à Turin en 1874, admis à Polytechnique en 1895, école d'application du génie et de l'artillerie en 1897, breveté aéronaute en 1902, il s'intéresse au développement de l'aérostation, ballons et planeurs, de la météorologie, de leurs utilisations pour le renseignement, qu'il va mettre en application avec efficacité pendant la guerre.



Jacques Théodore Saconney (1874-1935)

« ... : à Verdun en 1916, sur l'Aisne en 1917, à assurer le fonctionnement dans des conditions très brillantes, de l'aérostation. En a fait, par la remarquable instruction qu'il a créée, un instrument des plus précieux pour l'artillerie. Chargé d'organiser la DCA, a su accroître les moyens de défense et obtenir des résultats inespérés. Partout où il a été utilisé, à rendu des services exceptionnels. » (Citation - JO du 26 septembre 1919)

Chef du SNAé, il présente le « Plan Saconney » qui va structurer et organiser l'aviation commerciale française :

- Le développement d'une aviation commerciale ne peut être envisagé que sur des distances suffisamment longues pour que la rapidité de liaison donne l'avantage à l'avion sur le train.
- Il revient à l'État de prendre en charge l'aménagement et la gestion des routes aériennes mises à la disposition des compagnies. Les routes seront jalonnées, à intervalles de cinquante à quatre-vingts kilomètres, soit par des stations d'escale, soit par de simples terrains de secours permettant à un avion de se poser en cas de difficulté.

Il prévoit au départ de Paris cinq routes internationales : à destination de Londres, de Bruxelles, en direction de l'Europe Centrale, par Strasbourg, de l'Afrique du Nord, en passant par Bordeaux, en traversant l'Espagne, par Lyon, avec bifurcation à Dijon vers la Suisse, à Avignon vers Perpignan puis le Maroc par la côte espagnole et à Marseille en direction de l'Italie ou d'Alger via Ajaccio.

Le réseau sera ultérieurement complété par des routes transversales reliant les ports : du Havre à Paris ; de Saint-Nazaire à Tours, Lyon et la Suisse ; de Bordeaux à Marseille et l'Italie.

## Halte d'aviation de Franczal

Les lignes régulièrement exploitées par les Compagnies françaises sont les suivantes :

- Paris-Londres ;
- Paris-Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam ;
- Paris-Amsterdam ;
- Paris-Strasbourg-Prague-Varsovie ;
- Toulouse-Barcelone-Alicante-Malaga-Rabat-Gasablanca ;
- Toulouse-Montpellier ;
- Toulouse-Bordeaux ;
- Bayonne-Bilbao-Santander.

Lignes aériennes subventionnées exploitées en 1921

En 1920, il y a Toulouse 3 entreprises dans le domaine de l'aviation, la Société des Forges et Ateliers de constructions G. Latécoère, qui construit des avions, depuis 1917, et exploite la ligne aérienne Toulouse-Casablanca, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1919, Aéro-Transports Ernoul, qui exploite une ligne aérienne Toulouse-Bordeaux depuis le 10 janvier 1920 et Toulouse-Montpellier depuis le 15 juin 1920, la Compagnie des Avions Emile Dewoitine, constructeur d'avions.

Pierre Georges Latécoère est propriétaire du terrain à Montaudran, Anatole Ernoul loue un terrain, domaine de Ribaute à Quint-Fonsegrives, et Emile Dewoitine commence les essais de son premier appareil le D1-C1 à Pau.

Les élus toulousains sont surpris de l'absence de Toulouse dans le plan Saconney. Ils vont se mobiliser et obtenir l'installation d'une halte aéronautique. Le SNAé cherche un terrain. Diverses solutions sont étudiées, Lasbordes, Blagnac, Franczal.

Les habitants de Blagnac protestent. Un accord est obtenu avec les Hospices civils de Toulouse, qui acceptent l'aliénation au SNAé d'une partie des terrains de Franczal. Elle est validée lors du conseil municipal de la ville de Toulouse du 24 novembre 1921, qui valide aussi l'achat d'une autre partie du terrain par M. Ernoul.

Conformément à l'article 70 de la loi du 5 avril 1884, le Conseil municipal est appelé à donner son avis sur cette affaire.

Il y a lieu, Messieurs, de vous proposer de prendre la délibération suivante :

Article unique. — Avis favorable est donné à la délibération du 19 avril 1921, par laquelle la Commission administrative des Hospices civils a décidé de vendre à M. Ernoul, la dixième partie du domaine de Franczal, d'une contenance de 12 hect. 17 a. 20 c. environ pour le prix total en principal de 84.267 fr. 70.

Le Conseil municipal, aux termes de l'article 70 de la loi municipale, étant appelé à donner son avis sur cette affaire, j'ai l'honneur, Messieurs, de vous proposer de prendre la délibération suivante :

Article unique. — Avis favorable est donné à la demande formulée par la commission administrative des hospices civils, en vue d'allouer à l'Etat, pour le service de la navigation aérienne, 22 hectares, 82 a. 80 c. du plateau du domaine de Franczal, pour le prix total en principal de 123.732 fr. 30.

Conseil municipal ville de Toulouse 24 novembre 1921  
Vente à Ernoul - Aliénation au SNAé



Enquête décembre 1921  
©amtlse

<sup>4</sup> « Franczal - Terre d'Envol » - Alain Bergeaud

## Aéro-Transports Ernoul (1919-1922)



Publicité « La Ménagère » (Signé Sirvin)



AÉRO-PUBLICITÉ



Aéro-Transports Ernoul

Né en 1876 en Charentes d'une famille de commerçants Anatole Ernoul entame une carrière dans le commerce. Drogiste à Toulouse, mobilisé en 1914 dans l'artillerie, à compter du 8 août 1917, il est placé en sursis d'appel en tant que fabricant de la boisson « La Ménagère » ; le soutien du moral des troupes ?



15 juin 1920 - Château de la Ribaute-Quint  
Inauguration ligne aérienne Toulouse-Montpellier en présence de M. Giraud, Préfet de la Haute-Garonne (collection Alain Bergeaud)

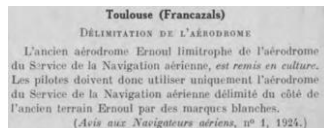


Anatole Ernoul et ses pilotes  
Ferraris, Barbot, Costes, Fournat, Bourgat Bordes (collection Alain Bergeaud)



Démobilisé le 4 février 1919, il se propose d'utiliser l'aviation pour faire de la publicité. Il fait l'acquisition de Salmson à l'OCGAé, loue à M Bely, un champ du domaine de Ribaute, à Quint, près de Montaudran, où il installe un hangar Bessonneau. Il recrute des pilotes qui viennent d'être démobilisés, René Cornemont, détaché chez Latécoère, Pierre Carretier, né à Saubens à quelques kilomètres au sud de Toulouse, compagnon d'escadrille de Kessel, qui en 1933 fera la traversée de l'Atlantique, avec Jean Mermoz et le Couzinet. Créée en juin 1919, Aéro-Publicité fait de nombreux meetings, lâchés de prospectus pour différents produits, campagne pour le baron de Rothschild en Hautes-Pyrénées, accompagnement tour cycliste ...

En parallèle il crée la société Aéro-Transports Ernoul et ouvre le 10 janvier 1920 la ligne aérienne Toulouse-Bordeaux, et le 15 juin Toulouse-Montpellier. Le but est de créer une ligne aérienne Bordeaux-Russie. Les lignes sont subventionnées, mais il manque de soutiens financiers. En 1922, le SNAé ne verse plus les primes, la société est mise en liquidation judiciaire le 25 juillet, et dissoute. Le ministre refuse la reprise.



Fin 1921, il avait fait l'acquisition d'un terrain à Francazal, pour installer son aérodrome. Il est fermé en 1924 par le SNAé qui l'intégrera ensuite dans l'agrandissement de son terrain.

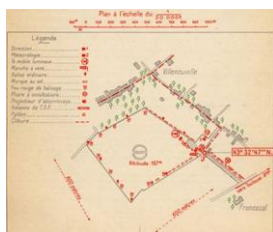
Il avait commandé à Emile Dewoitine la construction d'un avion bimoteurs, 2 Salmson de 250 cv, pouvant transporter 8 passagers. Baptisé FATMA (France Atlantique Méditerranée), la maquette présentée au salon de novembre 1921 est le premier avion civil étudié par Emile Dewoitine.

Il a employé les meilleurs pilotes ; René Cornemont, Pierre Carretier, Dieudonné Costes, Paul Codos, Georges Barbot ... Il disparaît mystérieusement fin 1922.

## Aéro-port de Toulouse Francazal



Aéroport de Toulouse-Francazal@adgac



Le SNAé emménage la halte en fonction de son expérience, emménagement qui se normalise : terrain d'atterrissage, hangars, bâtiments de service.

Francazal : Terrain, 300x600 m, 2 hangars 34x30x 8,50 m 30x20x4,50 m, ateliers. Bâtiments pour la direction, les services qui augmenteront avec le développement de l'aéroport : radio, météo ... A l'entrée on place un phare aéronautique.



La direction



Les hangars



La station radio



La météo

## Inauguration de l'Aéro-Port de Francazal 2 avril 1923 - Laurent Eynac à Toulouse

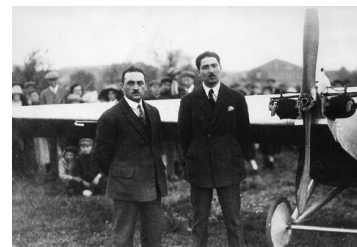
L'aéro-port de Francazal est inauguré par le sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique et des transports aériens Victor Laurent Eynac, à l'occasion du 2<sup>e</sup> meeting aérien organisé à Francazal par l'Aéro-Club des Pyrénées et le Comité Français de Propagande Aéronautique (CFPAé), le 1<sup>er</sup> et 2 avril 1923, week-end de Pâques.



La Dépêche 3 avril 1923

Le lundi, le Ministre arrive par l'express de Paris de 9 h 27, à la gare de Toulouse Matabiau où il est accueilli par les autorités, M. Second, préfet de la Haute-Garonne, M. Paul Feuga, maire de Toulouse, et parmi elles Pierre-Georges Latécoère et Emile Dewoitine.

Le cortège se dirige, en automobiles, vers Francazal où il arrive à 10 heures. Il visite les installations, de l'aéro-port, édifiés par la société Toulouse-Construction. Le constructeur Emile Dewoitine, présente son aviette, 7 cv, avec une démonstration en vol de Georges Barbot



Aviette Dewoitine  
Emile Dewoitine - Georges Barbot@DR

Le cortège rejoint les anciennes usines de PG Latécoère au Pont-des-Demoiselles pour visiter l'exposition consacrée à l'aéronautique organisé par les maisons Latécoère et Dewoitine. Présentation du chasseur monoplane métallique Dewoitine D1-C1, qui retient l'attention du ministre, de panorama des lignes Toulouse-Casablanca et Saint-Laurent-Irundi (Guyane) ...

Le Ministre est reçu par la municipalité de Toulouse, salle des Illustres. Discours de M. le maire, Paul Feuga : « ... chargé de diriger cette branche de l'activité nationale vous lui donnez, Monsieur le ministre, une magnifique impulsion que je suis heureux que notre ville ait à bénéficier ... ». Le ministre « ... remerciements pour le conseil municipal de Toulouse qui a joint sa contribution financière à celle de l'assemblée départementale dans le dessin d'assurer le succès du nouveau port de Francazal ... ». Clément Ader venu de Muret est présenté au ministre qui exprime le souhait qu'un monument se dresse à Satory où il effectua son premier vol en septembre 1891.

Déjeuner à la préfecture, avant de rejoindre Montaudran à 15 h, pour visiter, accompagné de PG Latécoère, l'aérodrome et les ateliers, accueilli par Didier Daurat, directeur d'exploitation des Lignes Aériennes Latécoère, et Jean Dombray, directeur des ateliers. Après la réception au Cercle, la journée se termine par une soirée de Gala au Grand Hôtel organisée par la CFPAé. On note la présence d'Adrienne Bolland qui n'a pu participer au meeting.

### Les premiers utilisateurs

Les premiers utilisateurs du terrain de Francazal du SNAé ne sont pas les compagnies aériennes. La société « Aéro-Transports Ernoul », mise en liquidation judiciaire, a disparu. La tête de ligne vers le Maroc, l'Afrique, ... de la Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique (CGEA) est toujours au départ de Montaudran, et sera maintenue par la Compagnie Générale Aéropostale (CGA).

Les premiers utilisateurs sont les constructeurs. Emile Dewoitine, qui a installé ses usines à Pasteur. Après avoir commencé les essais de son premier avion, le chasseur D1.C1, à Pau, il les poursuit à Francazal.



D1.C1 Francazal@aérothèque



Dewoitine approche aéroport @aérothèque



Dewoitine - Francazal@aamlse

La Société Industrielle des Avions Latécoère (SIDAL), créé en 1922 par PG Latécoère, en charge de la fabrication des avions Latécoère, vient aussi faire ses essais de prototypes à Francazal.



Claude Gonin (1892-1958) - Laté 4@DR



Débris Laté 4 - Francazal@DR

Lors d'un essai le 14 octobre 1922, le Laté 4 biplan de 1000 cv (2 moteurs Samlson de 250 cv et 1 de 500), prévu pour transporter 10 passagers à 600 km s'écrase au sol après le décollage. Le pilote Claude Gonin et le mécanicien Franck sont grièvement blessés.

Pour ses activités aériennes l'Aéroclub des Pyrénées s'installe à Francazal, Les premiers aviateurs militaires, à Francazal, sont les réservistes, avec en 1931 la création du Cercle Aérien Régional (CAR), chargé de l'entraînement des pilotes de réserve de l'aviation.

## « LES MERMOZ D'AUBENTON » - 1887-1921

Article Alain Bergeaud<sup>5</sup>

Suite des articles publiés dans les numéros précédant sur l'histoire de la famille Mermoz à Aubenton.

Nous rappelons qu'il s'agit de l'avancement de nos recherches sur la famille Mermoz à Aubenton et que le texte est susceptible de modifications, en fonction de nouvelles informations.

### L'avant-guerre

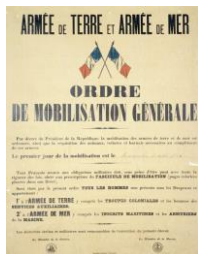
Juillet 1914, Jean termine son année scolaire au collège d'Hirson et regagne Mainbressy où il doit passer ses vacances, en alternance avec Folembray, avec son cousin Jean et sa cousine Lucienne Boulanger.

A quelques jours du début de la guerre la sœur de Charles, Marie Eugénie, marié à Victor Champagne, décède le 18 juillet à Hannapes, à quelques kilomètres d'Aubenton, chez son père où il s'est installé après avoir mis l'hôtel du Lion d'Or en gérance à la famille Henrard. Etait-elle en vacances avec ses 2 filles, Geneviève Lucienne, 13 ans, et Lucienne Alix, 11 ans, qui profitaient de leur séjour pour voir leurs amies d'Aubenton et peut-être leur cousin Jean ? Elle est inhumée au cimetière de Vervins auprès de sa mère décédée en 1898 à Aubenton.

On ne sait, actuellement, si Jean, 13 ans, il a fait sa communion solennelle, assiste aux cérémonies des obsèques de sa tante au côté de son père, de ses 2 cousines Champagne ?

### Mobilisation générale - Dimanche 2 août 1914

Le père et les oncles de Jean Mermoz sont rappelés par l'ordre de mobilisation générale du dimanche 2 août 1914.



Mobilisation générale  
2 août 1914

Le premier à rejoindre est le mari de Marie Eugénie qui vient de décéder

**Victor Champagne**, classe 1894, architecte, diplômé des Arts et Métiers. En 1914, il fait partie de la réserve de l'armée territoriale. Engagé volontaire pour 4 ans le 1<sup>er</sup> août 1894 à Laon au 1<sup>er</sup> régiment du Génie. Campagne (guerre) Madagascar du 9 février 1895 au 26 juillet 1895 (médaille commémorative). Passé dans la réserve le 1<sup>er</sup> août 1898. Affecté au 2<sup>e</sup> Bataillon du Génie à Arras.

Rappelé à l'activité, mobilisation générale, il arrive au corps le 2 août 1914, 2<sup>e</sup> bataillon territorial du génie à Arras. Il est nommé adjudant le 3 août 1914

**Lucien Boulanger**, classe 1897, instituteur directeur de l'école de garçons de Folembray. En 1914, il fait partie de la réserve territoriale. Engagé volontaire pour 3 ans le 29 octobre 1897 à Saint-Quentin pour le 87<sup>e</sup> régiment d'infanterie. Arrive au corps le 29 octobre. Envoyé en congé le 17 septembre 1898, passe dans la réserve le 29 octobre 1900, il est nommé sergent le 2 septembre 1901.

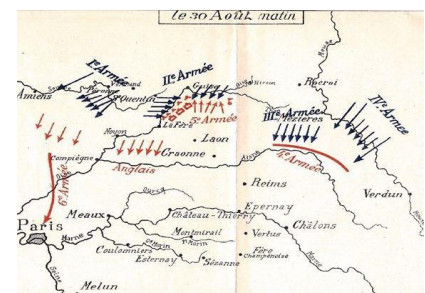
Rappelé à l'activité il arrive au corps, 87<sup>e</sup> régiment territorial d'infanterie, le 13 août 1914.

Le père de Jean, **Charles Mermoz**, classe 1890, maître d'hôtel, ne rejoint qu'après l'occupation d'Aubenton et de Mainbressy par les Allemands. En 1914, il fait partie de la réserve de l'armée territoriale. Engagé volontaire pour 3 ans le 10 mars 1891 dans l'infanterie, il est libéré le 10 mars 1894 : Sergent du 6 août 1893. Fait plusieurs périodes de réserve au 87<sup>e</sup> régiment d'infanterie, 1897, 1900, Passe dans l'armée territoriale le 10 mars 1904.

Rappelé à l'activité le 30 août 1914, arrive au corps le 8 septembre. Il est renvoyé provisoirement dans ses foyers le 2 novembre 1914.

### La bataille « oubliée » de Guise 28-29 août 1914<sup>6</sup>

En août 1914, la 5<sup>e</sup> Armée du général Charles Lanrezac est déployée dans le département des Ardennes face à la trouée de Stenay sur l'axe Signy, Chaumont, Rocquigny, Mainbressy.... Le général a établi son QG à Reims et concentré ses troupes entre Vouziers et Aubenton. Il reçoit l'ordre de porter main-forte à l'armée belge en difficulté face la 1<sup>re</sup> Armée du général Alexandre von Kluck et la II<sup>e</sup> Armée du général Karl von Bülow qui accomplissent un mouvement tournant à travers la Belgique. Après 3 jours de durs combats à Charleroi du 21 au 23 août, les alliés vaincus se replient. La 5<sup>e</sup> Armée, poursuivie par von Bülow se replie en direction de Laon, s'installe aux bords de l'Oise à Guise.



La situation au 30 août

<sup>5</sup> « Gilberte Mermoz, née Chazottes (1910-1056) - Une vie dans les turbulences de l'aviation » - Alain Bergeaud

<sup>6</sup> « Aubenton en Guerre » - Alain Begeaud - Bulletin Mémoire de Mermoz Avril 2017.

Malgré les ordres du Grand Quartier Général d'attaquer les Allemands vers Saint-Quentin pour secourir les Anglais en difficulté, il attaque vers le nord. L'attaque surprend les Allemands et arrête la progression de von Bülow. Au cours de la bataille s'illustre à la tête de la 4<sup>e</sup> Brigade le colonel Philippe Pétain, promu général le 28. Le 30, Lanrezac estimant ne plus pouvoir tenir la position le long de l'Oise, la 5<sup>e</sup> armée française décroche. Von Bülow renonce à poursuivre les Anglais de French, et abandonnant le plan Schlieffen les deux armées allemandes se lancent à la poursuite de la 5<sup>e</sup> Armée. Elles se sont séparées, et même en doublant ses étapes, von Kluck ne rattrapera pas Lanrezac. Les Français atteignent la Marne. Le 3 septembre, Lanrezac qui a installé son quartier général à Sézanne est relevé de son commandement, remplacé par le général Franchet d'Espèrey. Le 5 la première bataille de la Marne commence. L'aviation française ayant observé la séparation des armées allemandes, la 6<sup>e</sup> Armée sort de Paris pour attaquer les Allemands de flanc sur l'Ourcq ... La bataille de Guise est considérée avoir joué un grand rôle dans la réussite de la bataille de la Marne. Elle n'empêche pas le général Joffre de démettre de ses fonctions le général Lanrezac, lié à sa mésentente avec à ses critiques vis-à-vis des actions du GQG.

Charles Lanrezac n'aura plus de commandement jusqu'à la fin de la guerre. Il décède le 18 janvier 1925 à Neuilly.



Guise : Monument à la Ve Armée  
Œuvre des sculpteurs Jean et Joël Martel©DR

Sur sa tombe au cimetière de Montmartre est inscrit :  
« A celui qui, en août 1914, sauva la France ».

Erigé à l'initiative des proches du général un monument œuvre des frères Jean et Joël Martel est inauguré le 28 avril 1929 en présence de la veuve du général, de son fils.

Forme ultime de réhabilitation et de reconnaissance nationale, il repose aux Invalides depuis 1933.

## L'exode - Août 1914

Le 27 août, après la bataille de Charleroi, le général Lanrezac a établi sa ligne de résistance sur les plateaux qui couvrent le sud d'Hirson jusqu'à Aubenton et selon un arc s'appuyant sur les forêts Ardennaises jusqu'à Vouziers

Le 28 août Jean-Baptiste Gillet, sa femme, sa fille et ses 3 petits-enfants, les 2 Jean et Lucienne quittent Mainbressy dans une carriole à cheval en direction de Reims, 60 kilomètres, où ils trouvent un train pour Paris : « ... après les premiers revers français, il fallut choisir, dans l'est où nous étions, entre l'exode et l'occupation. Mon père était naturellement sur le front. On choisit l'exode et, comme la guerre avait éclaté pendant les grandes vacances, nous sommes montés à six dans une carriole : les grands-parents, ma mère, ma sœur, Jean et moi. La carriole nous conduisit à Reims et, de là, le train à Paris où l'organisation des réfugiés nous offrit le choix entre deux régions d'accueil : l'Auvergne et la Bretagne. Je ne sais pas ce qui nous poussa finalement vers Aurillac, où nous fûmes très bien reçus par les Auvergnats. »<sup>7</sup>.

Le frère de Jean Baptiste, Jules a lui aussi quitter avec sa femme Sery (Ardennes). Ils ont certainement pris le même chemin mais à Paris Jules, choisi de rejoindre la Bretagne et s'installa à Rennes. Leur sœur Marie Adèle, mariée à Victor Lemaire, se réfugia sur la Côte d'Azur où elle décède à Nice le 3 juillet 1917.

## La dispersion de la famille

La Thiérache est occupée par les Allemands. Le grand-père Athanase a choisi de rester à Hannapes. Où sont les 2 cousines de Jean dont la mère vient de décéder et le père rejoint le front ? Sont-elles restées avec leur grand-père, où leur oncle, qui a rejoint l'armée plus tard, leur a trouvé un accueil ? Pour les Boulanger la situation s'éclaircit en 1915, comme l'écrit Jean Boulanger : « ... Nous étions à Aurillac coupés de toute relation avec le reste de la famille. On apprit que mon père avait été tué. Mon grand-père mis une annonce pour savoir où et quand le soldat Lucien Boulanger était tombé. Nous reçûmes d'abord un télégramme d'un ami affirmant que mon père était vivant. Puis un autre de mon oncle Mermoz, confirmant la bonne nouvelle. Enfin une lettre de mon père, qui nous le rendit définitivement... ».

Pour se rapprocher de son mari Madeleine Boulanger a trouvé un poste d'institutrice en région parisienne, et emmené ses 2 enfants

L'initiative du grand-père Gillet a permis à Charles Mermoz de savoir où était son fils. Jean reste seul avec son grand-père et sa seconde épouse, mais sans nouvelle de sa mère dont on est sans nouvelle depuis le début des hostilités, en territoire occupé. Il a été inscrit au lycée d'Aurillac.

A suivre

<sup>7</sup> « Mon cousin Jean » - Jean Boulanger - Icare n°48/49 1969

## EXPOSITIONS

### « Pierre-Georges Latécoère, l'avenir a des ailes » - Envol des Pionniers Montaudran



L'exposition « Pierre-Georges Latécoère » dédié à PG Latécoère (1883-1943) initiateur de la construction aéronautique à Toulouse en 1917, en utilisant des mises en scènes et reconstitutions dévoile aux visiteurs le parcours de l'industriel qui partage avec eux son expérience visionnaire et les aides à relever les défis aéronautiques d'aujourd'hui.

A travers un parcours interactif et ludique, à la découverte des défis de l'aviation d'hier et d'aujourd'hui par ses conseils avisés, les visiteurs peuvent imaginer l'aviation de demain, et découvrir ce que les pionniers toulousains d'aujourd'hui sont en train d'imaginer ... l'avenir des ailes !

### « Les Années folles de l'aviation » - Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget - jusqu'au 3 mars



L'exposition « Les Années folles de l'aviation, l'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) » propose une revisite inédite du fait aérien dans l'entre-deux guerres.

Le long d'un parcours riche de plus de 300 œuvres, les visiteurs découvrent le rôle joué par l'aviation dans les transformations de la société des années 1920-1930.

Différentes activités pédagogiques leur permettent de prolonger leur expérience de visite autour de l'exposition.

Dans la séance de planétarium « Naviguez aux étoiles », ils découvrent comment s'orientaient les navigateurs aériens de l'entre-deux-guerres, à travers un vol sur les routes de l'Aéropostale vers Santiago du Chili.

Avec la visite « Art & Air », ils explorent les nouvelles perspectives offertes par l'aviation, qui inspirèrent un basculement du regard dans les années 1920-1930 dans les arts, le design ou l'architecture.

Le parcours visite spécial familles permet aux aviateurs en herbe de découvrir l'exposition tout en s'amusant en suivant la mascotte, Héli la chauve-souris !

### « Entre Ciel et mer » - Bargemon (Var) - Jusqu'au 3 avril 2024



L'exposition « Entre le Ciel et la Mer » retrace l'histoire des pionniers de l'aviation et la chronologie détaillée des traversées aériennes maritimes (Méditerranée, Atlantique) durant les années folles. Elle entend mettre en avant le rôle prédominant de l'aéronautique française dans la création des premières lignes aériennes transatlantiques visant à relier les nations par-delà les océans.

S'articulant autour des temps forts de cette aventure humaine, le parcours scénographique de l'exposition s'attache à faire revivre le quotidien de ces aviateurs au travers de différents objets (brevets de pilotes et de navigateurs, matériels de navigation, casque de pilote ...). Une collection présentée allant des maquettes d'avions et d'hydravions (Latécoère 300 Croix du Sud, Ryan NPY Spirit of Saint-Louis.) exclusives, aux raids aériens.

L'exposition jette un éclairage inédit sur les raids aériens féminins au-dessus des mers entre 1909 et 1939.

En parallèle, elle relate le parcours aéronautique, la vie et les exploits, du **capitaine de vaisseau Roger Bonnot**, personnalité emblématique de l'aéronavale française décédée en 1973 dont nous célébrons cette année la mémoire.

Aéronaute, pilote sur dirigeables et hydravions, ce dracénien d'adoption, qui vécut de très nombreuses années à Bargemon, participa aux premières liaisons aériennes expérimentales et commerciales entre la France et le Brésil au début des années 30.

## ASSOCIATION MEMOIRE DE MERMOZ

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

Adresse : 15 allée A. Marquet 95560 Montsout

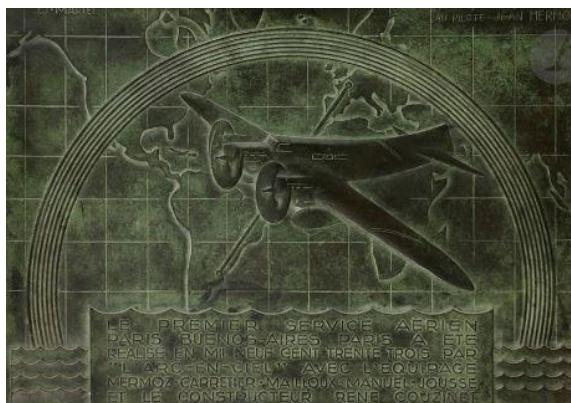
Tél. : 01.34.73.90.83 Mail : [c.libes@orange.fr](mailto:c.libes@orange.fr)

Bureau :

Président d'honneur	Général Bertrand Poitevin de Lacroix de Vaubois
Président	Christian Libes-Mermoz
Vice-Président	Jean-Louis Leverbe
Secrétaire général	Danièle Leverbe
Trésorière	Martine Dussel
Rédacteur en Chef bulletin	Alain Bergeaud

Membres du Conseil d'Administration (11) : Alain Bergeaud, Danièle Bourguignon, France Chatriot, Martine Dussel, Françoise Gency, Ivan Hairon, Bertrand Poitevin de Lacroix de Vaubois, Danièle Leverbe, Christian Libes-Mermoz, Bertrand Loffreda, Alain Vonach.

Site internet : [www.memoiredemermoz.fr](http://www.memoiredemermoz.fr)



Plaque de bronze, 39,5 x 55,5, de Jan et Joël Martel<sup>8</sup> produite à 5 exemplaires offerte à chacun des membres de l'équipage de l'« Arc-en-Ciel »@DR

### Appel cotisation 2024

Montant de la cotisation 2024 : 25 €

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

**Merci pour votre soutien**

---

---

## BULLETIN DE COTISATION 2024

à retourner avec le règlement à

**Mémoire de Mermoz, 15 allée A Marquet 95560 MONTSOULT**

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

N° téléphone fixe :

N° portable :

Courriel :

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

- 25 euros cotisation 2024,
- 50 euros cotisation 2024, pour ceux qui n'ont pas de messagerie électronique.

Date

Signature

---

<sup>8</sup> Les frères Jean et Joël Martel Martel sont les sculpteurs qui ont réalisés le monument de la Ve Armée à Guise (page 14).