Nacelles
ISSN : 2552-6987

14 | 2024
Anticipations rationnelles. Étudier les spéculations sérieuses et les futurs possibles du vol humain

5 mai 1927 : première tentative de la traversée de l'Atlantique Sud sans escale par le capitaine Pierre de Serre de Saint Roman et son équipage

5 May 1927: first non-stop attempt to cross the South Atlantic by Captain Pierre de Serre de Saint Roman

Christian Domengeau Viguerie et Christophe de La Fage

http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2151

Référence électronique
Christian Domengeau Viguerie et Christophe de La Fage, « 5 mai 1927 : première tentative de la traversée de l'Atlantique Sud sans escale par le capitaine Pierre de Serre de Saint Roman et son équipage », *Nacelles* [En ligne], 14 | 2024, mis en ligne le 23 mai 2024, consulté le 07 juin 2024. URL : http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2151

5 mai 1927 : première tentative de la traversée de l'Atlantique Sud sans escale par le capitaine Pierre de Serre de Saint Roman et son équipage

5 May 1927: first non-stop attempt to cross the South Atlantic by Captain Pierre de Serre de Saint Roman

Christian Domengeau Viguerie et Christophe de La Fage

PLAN

1. Présentation
2. Introduction
   2.1. Genèse du projet
   2.2. Préparation du projet
   2.3. L'équipage
   2.4. Rôle de la Maison de l'Amérique latine
   2.5. Une aventure
      2.5.1. De Toussus-le-Noble à Saint-Louis du Sénégal
      2.5.2. Les ultimes préparations
      2.5.3. Chronologie de la traversée
      2.5.4. Disparition et recherches
      2.5.5. Coup de théâtre
      2.5.6. Le radeau
3. Conclusion

TEXTE

1 Nous sommes au tout début de l'année 2022, la mairie de Fourquevaux (Haute-Garonne) située à proximité de Toulouse propose de donner le nom de Pierre de Saint Roman à des allées dans le village et d'y organiser une inauguration officielle[1]. Au vu de l'importance de cet événement nous décidons de nous plonger dans les archives familiales relatives au vol de P. de Saint Roman et de son équipage. Ce fut l'occasion d'organiser une exposition et une conférence retraçant l'épopée de ce raid. Cet exploit tenté le 5 mai 1927 de Saint-Louis du Sénégal à Recife au Brésil n'était alors connu que par quelques initiés et avait été oublié par l'histoire. Pourtant celui-ci s'est inscrit dans une chronologie de tentatives de traversées des grands océans au

cours du mois de mai 1927, trois jours avant le vol de Charles Nungesser et François Coli [2] du Bourget à New York et 15 jours avant celui de Charles Lindbergh [3] de New York au Bourget. Ce fut en outre la première tentative mondiale de traverser sans escale de l'Atlantique sud. Ce vol s'inscrit pleinement dans la période des années folles des débuts de l'aviation et, fait unique, il constitue une représentation de la France en Amérique latine grâce au soutien du Comité Paris-Amérique (PAL) latine créé à cette occasion.

2 Devant l'intérêt manifesté par divers organismes tels le ministère de la Culture, l'ambassade du Brésil, le Musée de l'Air et de l'Espace Paris-Le Bourget, les historiens et des collectivités, nous décidons de concentrer nos efforts dans cette histoire. Pour cela nous constituons une association afin d'être reconnu en tant qu'entité juridique, laquelle nous servira de support pour notre travail de mémoire. Notre action s'est déroulée en plusieurs phases. En premier lieu nous avons classé l'ensemble des archives familiales en notre possession : les cartes de préparation du vol, les photos sur plaques de verre, les spécifications techniques de la gamme des avions Farman, l'acte fondateur écrit par P. de Saint Roman ainsi que de nombreuses correspondances. Puis nous sommes allés compléter nos recherches auprès des archives détenues par différents organismes officiels. En deuxième lieu nous avons effectué un important travail de communication auprès de divers acteurs locaux comme Toulouse Métropole, le Conseil départemental, le Conseil régional, les musées de l'Envol des Pionniers, et d'Aéroscopia, la DGAC [4], la presse quotidienne régionale, le Musée de l'Air et de l'Espace Paris-Le Bourget, l'Aéro-club de France, le ministère de la Culture, l'Ambassade de France au Brésil et du Brésil en France, la Maison de l'Amérique latine [5] actuelle, et bien d'autres. En troisième lieu nous avons organisé le 18 octobre 2023 un colloque à l'Assemblée nationale sur le thème de la première tentative de la traversée de l'Atlantique sud sans escale réalisée par l'équipage de P. de Saint Roman [6]. D'autre part nous avons conçu une exposition autour de cette épopée, intronisée à l'Assemblée nationale, puis présentée au Musée de l'Air et de l'Espace Paris-Le Bourget au cours des mois de novembre et de décembre 2023. Nous portons l'ambition de mettre en œuvre d'autres actions au cours de l'année 2024. Parmi celles-ci le lancement d'une bourse de recherche en Amérique latine et en France afin de mettre

en évidence l'important travail réalisé par la première Maison de l'Amérique latine crée le 15 février 1924 sur les volets diplomatiques et organisationnels. Notre intérêt se porte actuellement sur l'importance du rôle que celle-ci avait tenu et d'établir le lien avec la Maison de l'Amérique latine actuelle, fondée sous l'impulsion du Général de Gaulle en 1946.

1. Présentation

3 La première tentative de la traversée de l'Atlantique sud sans escale par P. de Saint Roman et son équipage est réalisée sous le patronage de la Maison de l'Amérique latine.

> Nous serons peut-être traités de fous, mais que l'on sache bien que nous ne sommes pas fous ; nous savons très bien ce que nous risquons. Nous nous en allons tranquillement, froidement, mettant de notre côté toutes les chances, mais nous regardons en avant et ne voulons, en aucun cas, regarder en arrière. C'est risqué, mais nous portons le fanion de Paris-Amérique latine, et nous sommes français : nous ne pourrions pas nous dégonfler. [7]

2. Introduction

4 Le vol de l'équipage de P. de Saint Roman a été réalisé le 5 mai 1927, année au cours de laquelle de nombreuses tentatives de traversée des divers océans ont eu lieu. Le journal *Excelcior* du 11 septembre 1927 [8] indique que sur la période du mois de mai au mois de septembre 1927, « 27 équipages ont tenté des raids au-dessus des océans Atlantique et Pacifique », parmi lesquels celui du 08 mai 1927 de C. Nungesser et F. Coli et celui du 20 mai 1927 de C. Lindbergh. De ce fait cette première tentative sans escale effectuée par l'équipage de P. de Saint Roman s'inscrit dans l'histoire de l'aviation.

Fig. 1. Journal *Excelsior* du 11 septembre 1927, « Le bilan des traversées océaniques en 1927 »

EXCELSIOR

Ceux qui ont le plus de défauts sont les premiers à remarquer ceux des autres.

L'ASSEMBLÉE DE GENÈVE A ENTENDU HIER DEUX IMPORTANTS DISCOURS DE MM. BRIAND ET CHAMBERLAIN

Le bilan des traversées océaniques en 1927

DEPUIS LE 8 MAI, 27 ÉQUIPAGES ONT TENTÉ DES RAIDS AU-DESSUS DES OCÉANS ATLANTIQUE ET PACIFIQUE NEUF SEULEMENT ONT RÉUSSI ET VINGT-DEUX PILOTES OBSERVATEURS OU PASSAGERS ONT DISPARU

HIER LE CONSEIL DES MINISTRES QUI S'EST RÉUNI A RAMBOUILLET S'EST OCCUPÉ DU CAS DE M. RAKOWSKY

POUR LA PREMIÈRE FOIS, LA FRANCE REMPORTE LA COUPE DAVIS

DEVANT LE CHATEAU DE RAMBOUILLET APRÈS LE CONSEIL D'HIER

Image 1. L'équipage du Goliath : de gauche à droite : Mouneyres, Petit et Saint-Roman

Source : archives familiales

2.1. Genèse du projet

5 Du 23 mai 1924 au 20 janvier 1926, P. de Saint Roman est affecté à la direction du ravitaillement de matériel d'aviation aux établissements Descamps. C'est pendant cette période qu'il imagine son projet de créer un réseau de communication entre diverses localités de l'Amérique du Sud en avion. Il est très attiré par cette partie du globe qu'il qualifie de « Nations parentes » en comparant ses habitants à « des familles sœurs [9] ». Il prit conscience à ce moment précis de l'importance de l'avion comme moyen de communication et de développement entre les lieux et les personnes de ce vaste continent tant au niveau culturel que touristique.

2.2. Préparation du projet

6 Début 1926, P. de Saint Roman démissionne de la direction générale du ravitaillement en matériel d'aviation afin de se consacrer pleinement à son projet d'expédition en Amérique du Sud. Il consulte son entourage pour trouver les ressources et les appuis nécessaires. Cette même année, il envisage dans un premier temps d'acheminer un avion amphibie de type Lioré et Olivier[10] de 420 CV à bord d'un bateau, mais ce transport est trop onéreux. Qu'à cela ne tienne, il traversera l'Atlantique Sud en avion !

7 Pierre de Saint Roman rencontre son futur copilote, Hervé Mouneyres[11] qui avait obtenu de la maison Farman[12] le prêt d'un avion Goliath Farman F 61, immatriculé F-ADFN, équipé de deux moteurs Renault de 300 CV. Ceux-ci n'étant pas assez puissants pour son projet, P. de Saint Roman fit monter deux moteurs Lorraine-Dietrich[13] d'une puissance de 450 CV chacun. De même, l'avion sera équipé des toutes nouvelles hélices Levasseur[14], plus performantes. Le mécanicien Ernest Mathis[15] participe à la transformation de cet avion, équipé à l'origine de deux trains de roues et c'est le pilote expérimenté Maurice Drouhin[16] qui est chargé des essais terrestres.

8 Le Goliath Farman, conçu tout d'abord en 1918 comme avion de bombardement construit aux usines Billancourt, devint immédiatement après la guerre un avion commercial. Adopté par l'armée française, il reprit du service en tant que bombardier avec le Goliath Farman F-60 lors de la guerre du Rif au Maroc (1921-1926). Il était aussi facilement transformable en hydravion bombardier et torpilleur. Le Goliath Farman F-61 de chez Farman est né lui en 1921 d'une remotorisation du Goliath Farman de transport. Les deux prototypes construits ne connaissent pas le succès attendu. Ce sera le bimoteur Goliath Farman F-61 ADFN, alors en révision dans les usines Farman de Billancourt, qui sera finalement choisi par l'équipage de P. de Saint Roman pour la traversée de l'Atlantique Sud.

2.3. L'équipage

9 Pierre de Serre, vicomte de Saint Roman naquit le 23 décembre 1891 à Toul (Meurthe-et-Moselle) où son père officier était en garnison. En 1897, la famille retourne dans sa région d'origine en s'installant

place Saint-Étienne à Toulouse, permettant ainsi au petit Pierre de venir passer ses vacances au château familial de Fourquevaux-Haute-Gaonne. Après une scolarité suivie dans des établissements privés, dont le Caousou de Toulouse, il poursuit ses études supérieures en Sciences jusqu'en 1911. En juin 1912, il met fin à son sursis pour effectuer son service militaire à partir du 1er octobre 1912. Il est incorporé au 10e régiment de Hussards comme « cavalier de 2e classe ». Il participe brillamment et avec beaucoup d'audace à la Grande Guerre durant laquelle il gravit tous les échelons jusqu'à être nommé lieutenant le 22 mars 1917. Il participe aux Batailles de Charleroi en Belgique, de la Marne, de Verdun et d'autres encore. Il sera cité à cinq reprises pour ses exploits, recevra la Croix de guerre avec palme deux étoiles en 1916[17] et sera nommé Chevalier de la Légion d'honneur le 16 juin 1920. Le 19 août 1918, il obtient son brevet de « pilote militaire d'aviation » à Pau. Le 2 janvier 1924, il est promu capitaine. Le 17 mai 1924, il obtient un congé sans solde de trois ans afin de se consacrer à son projet

Fig. 2. Pierre de Saint Roman

Source : archives familiales

10 Hervé Marcel Mouneyres, le copilote, naquit à Toulon le 30 janvier 1899. Issu de l'École navale de Brest, il obtient successivement en 1919 son brevet d'aéronautique, en 1921 celui de pilote de dirigeable et en 1927 de pilote d'hydravion. En 1925, après avoir participé à la guerre du Rif en tant qu'officier pilote, il reçoit la Médaille coloniale avec agrafe Maroc. Cité à plusieurs reprises, il est nommé Che-

valier de la Légion d'honneur le 7 juillet 1926, et le 22 septembre de la même année, on lui attribue la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs avec palme. De 1926 à 1927, il est nommé chef de l'École de perfectionnement au pilotage du Centre d'aviation maritime de Saint-Raphaël. Brillant pilote doté d'une grande expérience, le lieutenant de vaisseau H. Mouneyres obtiendra un congé pour affaires personnelles le 13 avril 1927.

Fig. 3. Hervé M. Mouneyres

Source : archives familiales

11 Louis Petit[18], le chef mécanicien, naquit à Ruffec en Charente le 12 juin 1905. Il y débute son apprentissage de la mécanique avant de s'engager dans la Marine le 14 juin 1924. Il intègre, pour spécialisation, l'École d'aviation maritime de Rochefort. Mécanicien sur Farman Goliath, il se retrouvera, après un séjour à Cuers près de Toulon, au Maroc sous les ordres du lieutenant de vaisseau H. Mouneyres. Il obtiendra le grade de matelot 2e classe le 1er août 1924, puis celui de quartier-maître le 4 juillet 1925. Il sera décoré de la Médaille coloniale avec agrafe de vermeil « Maroc 1925 ». Rendu à la vie civile en avril 1927 à Casablanca au Maroc, il rencontrera son ancien supérieur H. Mouneyres qui lui proposera de se joindre à lui et P. de Saint Roman pour remplacer le mécanicien démissionnaire E. Mathis afin de traverser l'Atlantique Sud sans escale[19].

Fig. 4. Louis Petit

Source : archives familiales

2.4. Rôle de la Maison de l'Amérique latine

12 Le 15 octobre 1923, le directeur de la Maison de l'Amérique latine, Pedro Osorio, adresse un courrier au président du Conseil municipal de Paris, lui demandant de bien vouloir organiser une réception, qui aura lieu le 15 février 1924, officialisant la naissance de la Maison de l'Amérique latine. Un appel d'une vingtaine de pays de l'Amérique latine à la France au mois de décembre 1923 viendra appuyer cette demande. Dans sa lettre, P. Osorio demande officiellement que Paris devienne le centre de l'internationalisme américain-latin. Il écrit « La France fut le phare de toutes nos libertés et c'est elle qui, pour nous, illumine l'avenir de notre latinité. Paris est donc tout désigné. » La Maison de l'Amérique latine sera créée en mars 1924 selon la parution dans le supplément au *Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris* [20], et s'installera à Paris au 14 boulevard de la Madeleine, et elle aura son siège rue de Presbourg.

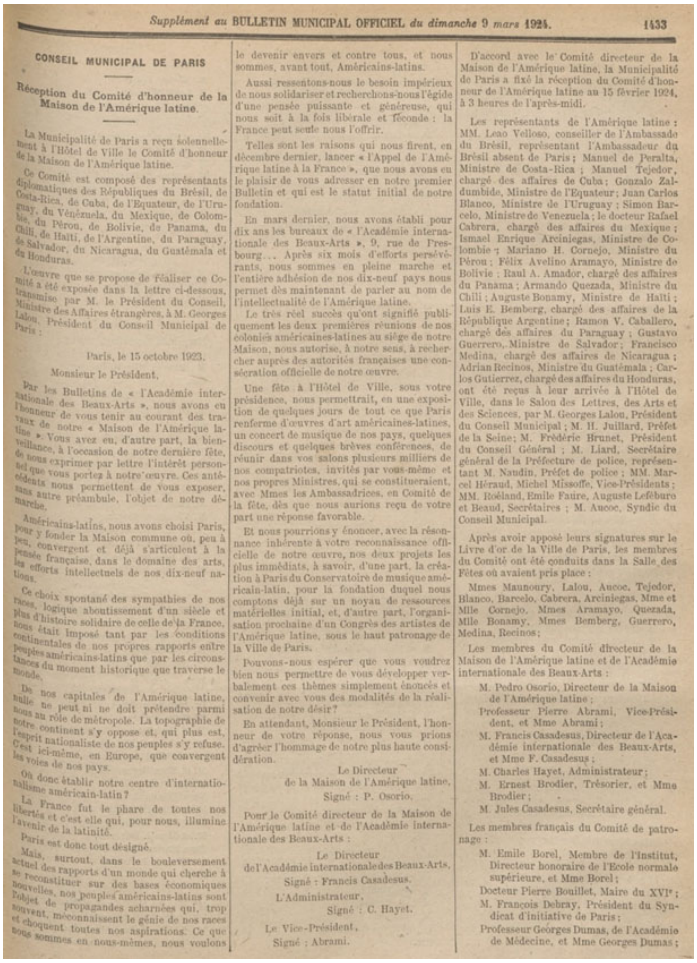
Fig. 5. Pedro Osorio à gauche

Source : archives familiales

Fig. 6. Maison de l'Amérique latine

Source : Association Paris Amérique latine : Gallica (photographie de presse, agence Rol, référence bibliographique 124 960, 1927).

Fig. 7. Maison de l'Amérique latine



Supplément au BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL *du dimanche 9 mars 1924.* 1433

CONSEIL MUNICIPAL DE PARIS

Réception du Comité d'honneur de la Maison de l'Amérique latine.

La Municipalité de Paris a reçu solennellement à l'Hôtel de Ville le Comité d'honneur de la Maison de l'Amérique latine.

Ce Comité est composé des représentants diplomatiques des Républiques du Brésil, de Costa-Rica, de Cuba, de l'Equateur, de l'Uruguay, du Vénézuela, du Mexique, de Colombie, du Pérou, de Bolivie, du Panama, du Chili, de Haïti, de l'Argentine, du Paraguay, de Salvador, du Nicaragua, du Guatémala et du Honduras.

L'œuvre que se propose de réaliser ce Comité a été exposée dans la lettre ci-dessous, transmise par M. le Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. Georges Lalou, Président du Conseil Municipal de Paris :

Paris, le 15 octobre 1923.

Monsieur le Président,

Par les Bulletins de « l'Académie internationale des Beaux-Arts », nous avons eu l'honneur de vous tenir au courant des travaux de notre « Maison de l'Amérique latine ». Vous avez eu, d'autre part, la bienveillance, à l'occasion de notre dernière fête, de nous exprimer par lettre l'intérêt personnel que vous portez à notre œuvre. Ces antécédents nous permettent de vous exposer, sans autre préambule, l'objet de notre démarche.

Américains-latins, nous avons choisi Paris, pour y fonder la Maison commune où, peu à peu, convergent et déjà s'articulent à la pensée française, dans le domaine des arts, les efforts intellectuels de nos dix-neuf nations.

Ce choix spontané des sympathies de nos races, logique aboutissement d'un siècle et plus d'histoire solidaire de celle de la France, nous était imposé tant par les conditions continentales de nos propres rapports entre peuples américains-latins que par les circonstances du moment historique que traverse le monde.

De nos capitales de l'Amérique latine, nulle ne peut ni ne doit prétendre parmi nous au rôle de métropole. La topographie de notre continent s'y oppose et, qui plus est, l'esprit nationaliste de nos peuples s'y refuse. C'est ici-même, en Europe, que convergent les voies de nos pays.

Où donc établir notre centre d'internationalisme américain-latin ?

La France fut le phare de toutes nos libertés et c'est elle qui, pour nous, illumine l'avenir de la latinité.

Paris est donc tout désigné.

Mais, surtout, dans le bouleversement actuel des rapports d'un monde qui cherche à se reconstituer sur des bases économiques nouvelles, nos peuples américains-latins sont l'objet de propagandes acharnées qui, trop souvent, méconnaissent le génie de nos races et choquent toutes nos aspirations. Ce que nous sommes en nous-mêmes, nous voulons le devenir envers et contre tous, et nous sommes, avant tout, Américains-latins.

Aussi ressentons-nous le besoin impérieux de nous solidariser et rechercher sous l'égide d'une pensée puissante et généreuse, qui nous soit à la fois libérale et féconde : la France peut seule nous l'offrir.

Telles sont les raisons qui nous firent, en décembre dernier, lancer « l'Appel de l'Amérique latine à la France », que nous avons eu le plaisir de vous adresser en notre premier Bulletin et qui est le statut initial de notre fondation.

En mars dernier, nous avons établi pour dix ans les bureaux de « l'Académie internationale des Beaux-Arts », 9, rue de Fresbourg... Après six mois d'efforts persévérants, nous sommes en pleine marche et l'entière adhésion de nos dix-neuf pays nous permet dès maintenant de parler au nom de l'intellectualité de l'Amérique latine.

Le très réel succès qu'ont signifié publiquement les deux premières réunions de nos colonies américaines-latines au siège de notre Maison, nous autorise, à notre sens, à rechercher auprès des autorités françaises une consécration officielle de notre œuvre.

Une fête à l'Hôtel de Ville, sous votre présidence, nous permettrait, en une exposition de quelques jours de tout ce que Paris renferme d'œuvres d'art américaines-latines, un concert de musique de nos pays, quelques discours et quelques brèves conférences, de réunir dans vos salons plusieurs milliers de nos compatriotes, invités par vous-même et nos propres Ministres, qui se constitueraient, avec Mmes les Ambassadrices, en Comité de la fête, dès que nous aurions reçu de votre part une réponse favorable.

Et nous pourrions y énoncer, avec la résonnance inhérente à votre reconnaissance officielle de notre œuvre, nos deux projets les plus immédiats, à savoir, d'une part, la création à Paris du Conservatoire de musique américain-latin, pour la fondation duquel nous comptons déjà sur un noyau de ressources matérielles initial, et, d'autre part, l'organisation prochaine d'un Congrès des artistes de l'Amérique latine, sous le haut patronage de la Ville de Paris.

Pouvons-nous espérer que vous voudrez bien nous permettre de vous développer verbalement ces thèmes simplement énoncés et convenir avec vous des modalités de la réalisation de notre désir ?

En attendant, Monsieur le Président, l'honneur de votre réponse, nous vous prions d'agréer l'hommage de notre plus haute considération.

Le Directeur
de la Maison de l'Amérique latine,
Signé : P. Osorio.

Pour le Comité directeur de la Maison de l'Amérique latine et de l'Académie internationale des Beaux-Arts :

Le Directeur
de l'Académie internationale des Beaux-Arts,
Signé : Francis Casadesus.

L'Administrateur,
Signé : C. Hayet.

Le Vice-Président,
Signé : Abrami.

D'accord avec le Comité directeur de la Maison de l'Amérique latine, la Municipalité de Paris a fixé la réception du Comité d'honneur de l'Amérique latine au 15 février 1924, à 3 heures de l'après-midi.

Les représentants de l'Amérique latine : MM. Leao Velloso, conseiller de l'Ambassade du Brésil, représentant l'Ambassadeur du Brésil absent de Paris ; Manuel de Peralta, Ministre de Costa-Rica ; Manuel Tejedor, chargé des affaires de Cuba ; Gonzalo Zaldumbide, Ministre de l'Equateur ; Juan Carlos Blanco, Ministre de l'Uruguay ; Simon Barcelo, Ministre de Venezuela ; le docteur Rafael Cabrera, chargé des affaires du Mexique ; Ismael Enrique Arcinegas, Ministre de Colombie ; Mariano H. Cornejo, Ministre du Pérou ; Félix Avelino Aramayo, Ministre de Bolivie ; Raul A. Amador, chargé des affaires du Panama ; Armando Quezada, Ministre du Chili ; Auguste Bonamy, Ministre de Haïti ; Luis E. Bemberg, chargé des affaires de la République Argentine ; Ramon V. Caballero, chargé des affaires du Paraguay ; Gustavo Guerrero, Ministre de Salvador ; Francisco Medina, chargé des affaires de Nicaragua ; Adrian Recinos, Ministre du Guatémala ; Carlos Gutierrez, chargé des affaires du Honduras, ont été reçus à leur arrivée à l'Hôtel de Ville, dans le Salon des Lettres, des Arts et des Sciences, par M. Georges Lalou, Président du Conseil Municipal ; M. H. Juillard, Préfet de la Seine ; M. Frédéric Brunet, Président du Conseil Général ; M. Liard, Secrétaire général de la Préfecture de police, représentant M. Naudin, Préfet de police ; MM. Marcel Héraud, Michel Missoffe, Vice-Présidents ; MM. Roëland, Emile Faure, Auguste Lefèbure et Beaud, Secrétaires ; M. Aucoc, Syndic du Conseil Municipal.

Après avoir apposé leurs signatures sur le Livre d'or de la Ville de Paris, les membres du Comité ont été conduits dans la Salle des Fêtes où avaient pris place :

Mmes Maunoury, Lalou, Aucoc, Tejedor, Blanco, Barcelo, Cabrera, Arcinegas, Mme et Mlle Cornejo, Mmes Aramayo, Quezada, Mlle Bonamy, Mmes Bemberg, Guerrero, Medina, Recinos ;

Les membres du Comité directeur de la Maison de l'Amérique latine et de l'Académie internationale des Beaux-Arts :

M. Pedro Osorio, Directeur de la Maison de l'Amérique latine ;
Professeur Pierre Abrami, Vice-Président, et Mme Abrami ;
M. Francis Casadesus, Directeur de l'Académie internationale des Beaux-Arts, et Mme F. Casadesus ;
M. Charles Hayet, Administrateur ;
M. Ernest Brodier, Trésorier, et Mme Brodier ;
M. Jules Casadesus, Secrétaire général.

Les membres français du Comité de patronage :

M. Emile Borel, Membre de l'Institut, Directeur honoraire de l'Ecole normale supérieure, et Mme Borel ;
Docteur Pierre Bouillet, Maire du XVI^e^ ;
M. François Debray, Président du Syndicat d'initiative de Paris ;
Professeur Georges Dumas, de l'Académie de Médecine, et Mme Georges Dumas ;

Source : « Réception du Comité d'honneur de la Maison de l'Amérique latine », *Bulletin municipal officiel de la ville de Paris*, XLIII, n° 68, dimanche 9 mars 1924, p. 1433-1439, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64554096/f9.item>.

13 Un événement fondamental fut la réception solennelle du Comité d'honneur de la Maison de l'Amérique latine le 15 février 1924 en l'hôtel de ville de Paris. Cette manifestation réunit 1 500 invités dont tous les représentants officiels des 19 pays de l'Amérique latine que comprenait l'association. L'objectif premier de cette maison était d'accueillir différentes structures telles que l'Association Paris-Amérique latine, des cercles, ainsi que différents comités dont la fonction était de faciliter le rapprochement des ressortissants de tous les pays latins de l'Europe et de l'Amérique dans un but de propagande intellectuelle et artistique. La PAL possédait un comité directeur international à Paris et des comités directeurs nationaux représentatifs des arts de l'architecture de la sculpture de la peinture de la musique des

lettres et des sciences avec des échanges réciproques entre les 19 nations.

Fig. 8. Réception à l'Hôtel de Ville de Paris

Source : Archives de Paris, cote VK3-229

14 Dans un article du journal *The Paris Times* du 29 mai 1925 [21] P. Osorio nous donne quelques éléments sur le fonctionnement interne de la Maison de l'Amérique latine :

> […], un cercle a été organisé : tous les membres de l'Association y ont accès permanent, et y trouvent à leur disposition des bureaux, un restaurant et des salles de réunion.
> Le premier étage de l'immeuble est occupé par le restaurant et le bar. Au second, se trouve les salons du cercle : salle de réception, salon de lecture et de correspondance, bibliothèque. L'administration, la direction, le bureau de propagande occupent le troisième étage. Le cercle est exclusivement réservé aux hommes. Les dames, elles, auront à leur disposition les salons du quatrième étage, avec salon de thé réservé. [22]

15 P. Osorio indique aussi « l'Association comprend un Comité de dames que préside la duchesse d'Uzès. »

16 Ces quelques lignes nous donnent un aperçu de l'organisation et du luxe des installations.

17 Dans un article du *Figaro* du 3 décembre 1926 [23] est annoncé la création d'un comité de propagande

> L'Association Paris-Amérique latine vient de créer le comité de propagande aéronautique sous la présidence d'honneur de M. Bokanowsky, ministre du Commerce et de l'Aéronautique, des représentants diplomatiques des pays de l'Amérique latine auprès du gouvernement français et de MM. Laurent-Eynac et Pierre Dupuy, anciens sous-secrétaires d'État.
> Ce Comité, présidé par le maréchal Lyautey étudie le voyage Capitaine Saint Roman dans les capitales des États de l'Amérique du Sud, voyage qui sera effectué sous le patronage de l'Association Paris-Amérique latine.
> Le Comité se tiendra à la disposition des pilotes et des missions des pays de l'Amérique latine, pour leur fournir à l'occasion du Salon de l'aéronautique, tous les renseignements utiles et toutes les facilités dont ils pourraient avoir besoin. [24]

18 ainsi que dans *The Paris Times* du 7 décembre 1926 [25]. Par ailleurs un Brésilien, le comte Edgar da Silva Ramos, lui apporta sa contribution en allouant une somme de 50.000 Fr de l'époque à ce comité afin de financer le projet de P. de Saint Roman. En 1928, il était membre du Comité exécutif de l'Association Paris-Amérique latine [26].

19 Un autre personnage incontournable de la Maison de l'Amérique latine fut Luís Martins de Souza Dantas (1876-1954). Natif de Rio de Janeiro (Brésil) en 1876, il exerça la fonction d'ambassadeur du Brésil en France de 1922 à 1944. Son nom apparaît dans tous les événements officiels de la Maison de l'Amérique latine. Il fut en 1928 un des présidents du Comité de patronage de l'Association Paris-Amérique latine [27]. Il joua un rôle majeur dans la participation du gouvernement du Brésil aux recherches de l'avion de P. de Saint Roman sur les côtes brésiliennes. Ses actions en faveur de plusieurs centaines de Juifs, qu'il sauva des persécutions des nazis pendant la Seconde Guerre mondiale, lui valurent le titre de *Juste parmi les nations* décerné

en 2003 par l'État d'Israël. Ce personnage exceptionnel réapparaît en 1946 comme étant l'un des pères fondateurs de la Maison de l'Amérique latine actuelle, dont le siège se situe au 217 boulevard Saint-Germain à Paris.

Fig. 9a. Luís Martins de Souza Dantas

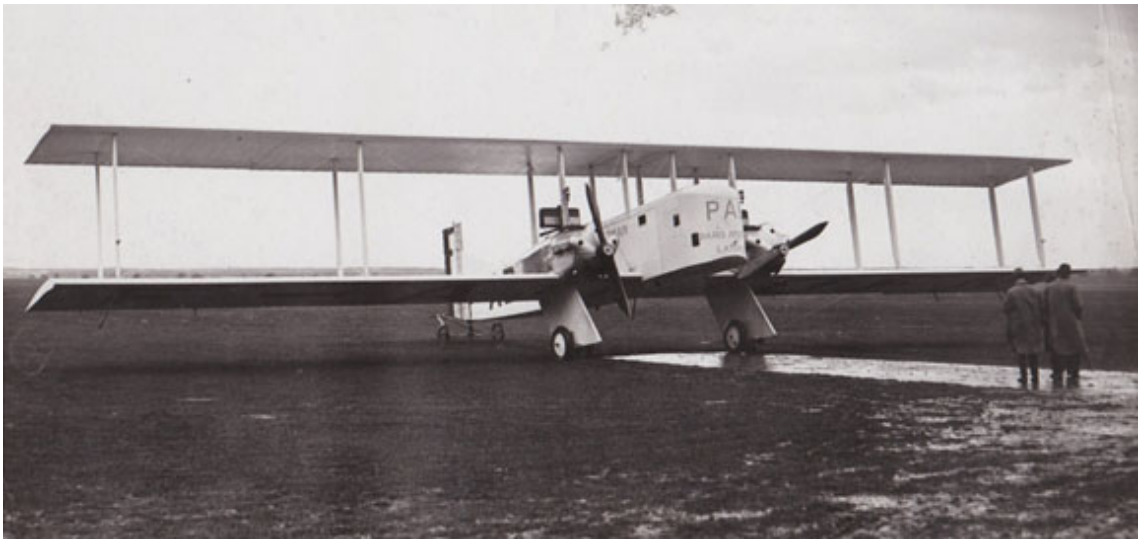
Source : « M. de Souza-Dantas fête son jubilé diplomatique », *France Illustration*, n° 181, 3 mars 1951, p. [np], <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t51445405/f28.item>

Fig. 9b. Luís Martins de Souza Dantas

Source : Fondation Alexandre de Gusmão, <https://www.gov.br/funag/pt-br/chdd/historia-diplomatica/personalidades-historicas/luiz-martins-de-souza-dantas>

20 L'avion Goliath Farman F 61 reçut un baptême officiel à l'aérodrome Farman – situé à Toussus-le-Noble (Yvelines) – le 25 mars 1927 en ayant pour nom écrit à l'avant PAL *Paris Amérique Latine* en présence de sa marraine Mme Alvarez de Toledo, épouse du ministre de l'Argentine à Paris et du parrain le comte Edgar Da Silva Ramos [28] (tenant la bouteille de champagne fig.°11).

Fig. 10. Le Goliath Farman F 61



Source : archives familiales

Fig. 11. Baptême de l'avion

Source : archives familiales

21 Mônica Cristina Corrêa – historienne et chercheuse de l'université de Sao Paolo (Brésil) – écrit

> Saint Roman est un exemple de l'esprit pionnier français en Amérique latine. C'est ainsi qu'il a été conté dans les journaux brésiliens de l'époque et repris dans les légendes locales. Le raid de l'équipage de Pierre de Saint Roman a bénéficié d'un soutien particulier de la part des Brésiliens, grands admirateurs de la France. Ils ont assuré l'intrépide capitaine de leur soutien inconditionnel et ont ensuite organisé un accueil de grande envergure pour son arrivée à Recife, dans la région du Pernambouc. [29]

2.5. Une aventure

2.5.1. De Toussus-le-Noble à Saint-Louis du Sénégal

22 Le 7 avril 1927 : équipé de roues dans un premier temps, le Goliath Farman F 61 stationné à Toussus-le-Noble est fin prêt. Le 8 avril 1927 : il est transféré du Bourget à Saint-Raphaël *via* l'aérodrome de Bron (à côté de Lyon). Il est piloté par Maurice Drouhin, avec à son bord P. de Saint Roman, H. Mouneyres et E. Mathis. C'est à ce moment-là qu'il sera équipé de flotteurs. Le 11 avril 1927, quittant Saint-Raphaël à 9 h 30, l'hydravion toujours piloté par M. Drouhin et en présence du comte da Silva Ramos, amerrit sur l'étang de Berre à 10h40.

23 C'est alors que le raid commence. Durant cinq jours, l'équipage procède à plusieurs essais en charge afin de tester les capacités de l'avion. Le 16 avril 1927, au petit matin à 5 h2 0, le Goliath Farman F 61 décolle de l'étang de Berre par mauvais temps, avec à son bord, outre l'équipage, Carlos Del Carril, journaliste argentin dépêché par la direction du journal *la Prensa* de Buenos Aires pour couvrir le raid. Le même jour à 16 h 20 heure locale, il amerrit sans encombre à Casablanca au Maroc. Dès le lendemain, le 17 avril 1927, l'équipage effectue une tentative de décollage dans la rade de Casablanca. Celle-ci étant encombrée de bateaux, l'avion, lourdement chargé, n'a pas assez de distance pour prendre son envol. Aussi, les pilotes décident de passer la barre pour décoller en pleine mer. C'est alors qu'une vague se brise sur l'avant de l'hydravion, endommageant un flotteur, un réservoir d'essence et une hélice. Cet incident nécessitant de lourds travaux, et dans un contexte de course à l'exploit, P. de Saint Roman décide de se débarrasser des flotteurs et d'équiper l'avion de roues. Le Comité

Paris Amérique Latine, par la voix de son directeur M. Osorio [30], lui maintient sa confiance. La décision de remettre le Goliath Farman F 61 dans sa version terrestre permettra de délester l'avion du poids des deux flotteurs et de le compenser avec un surplus de carburant. Dans une lettre à son frère datée du 21 avril 1927, il écrit « Les flotteurs risquant de nous faire casser la gueule, nous avons décidé de remettre l'avion sur roue. » De ce fait, il perd l'accréditation de vol de la part du directeur de l'aéronautique, ce qui entraîne le désistement du mécanicien E. Mathis et du journaliste argentin C. Del Carril pour des raisons d'assurance. C'est ainsi que le jeune mécanicien L. Petit s'est vu proposé de faire partie de l'aventure. L'avion redécolle d'une plage proche de Casablanca le 30 avril 1927 à 5 h 45 en direction d'Agadir au Maroc, où il atterrit à 8 h 45. Lors de cette étape, on effectue les réglages de la TSF [31]. Départ d'Agadir le 1er mai 1927 à 6 h du matin, direction cap Juby au Maroc, et arrivée à Saint-Louis du Sénégal le même jour à 18 h 15.

2.5.2. Les ultimes préparations

24 Au départ de Saint-Louis, l'avion Goliath Farman F61 est équipé de tout le nécessaire au pilotage : table de logarithmes, sextant, documents de navigation. Il dispose aussi de bouées flottantes lumineuses pour calculer la dérive et d'un poste radio à ondes courtes calé sur 42 mètres. Il est convenu avec la petite station de radio émetteur de Saint-Louis d'envoyer toutes les demi-heures un message « FF » pour signaler que tout va bien. L'avion, avec un poids total de plus de 7 tonnes, emporte 4 500 litres d'essence et 300 litres d'huile ! Ce qui devrait lui donner une autonomie de vol estimée à environ 26 heures à une vitesse de l'ordre de 150 km/h ; soit une marge de plus de 5 heures à l'arrivée. Tous ces éléments confirment le sérieux avec lequel P. de Saint Roman a préparé cette traversée.

2.5.3. Chronologie de la traversée

25 L'avion décolle le 5 mai 1927 à 7 h 15 de Saint-Louis du Sénégal sur une distance de 250 mètres. Après un large virage il s'oriente vers le cap Sud-Ouest à une vitesse approximative de 150 km/h. À 8 h 00, parvient, pour la première fois, une série de lettres « F » signifiant comme convenu que tout va bien. À 8 h 30 à nouveau le message

« FF ». De 8 h 30 à 11 h 30 aucun signal. La radio de veille reste à l'écoute jusqu'au lendemain, 6 mai 1927 à 9 h GMT [32] sans qu'aucun signal ne soit enregistré.

2.5.4. Disparition et recherches

26 L'avion était attendu avec beaucoup de ferveur populaire sur la côte brésilienne. Comme la nuit tombait, une partie du public qui devait accueillir l'équipage, avait posté des véhicules tous phares allumés en direction de l'océan afin de baliser une zone d'atterrissage. De nombreux Brésiliens ont ainsi attendu jusqu'au petit matin dans l'espoir d'apercevoir la silhouette tant espérée du Goliath Farman F 61, en vain. Dès le lendemain, le 6 mai 1927, les recherches sont lancées. Washington Luis Pereira de Sousa [33] les prend en main en mobilisant navires de guerre et de cabotage, dont l'aviso brésilien *Bahia* et le vapeur *Linois* [34] des chargeurs réunis. Ce fut un véritable élan de solidarité brésilienne auquel se joignirent l'Argentine et l'Uruguay, contrairement à la République française dont l'attention se détourna rapidement sur la disparition de C. Nungesser et F. Coli le 9 mai 1927. Au fur et à mesure que les jours s'écoulèrent, l'espoir de retrouver l'équipage vivant s'estompa.

2.5.5. Coup de théâtre

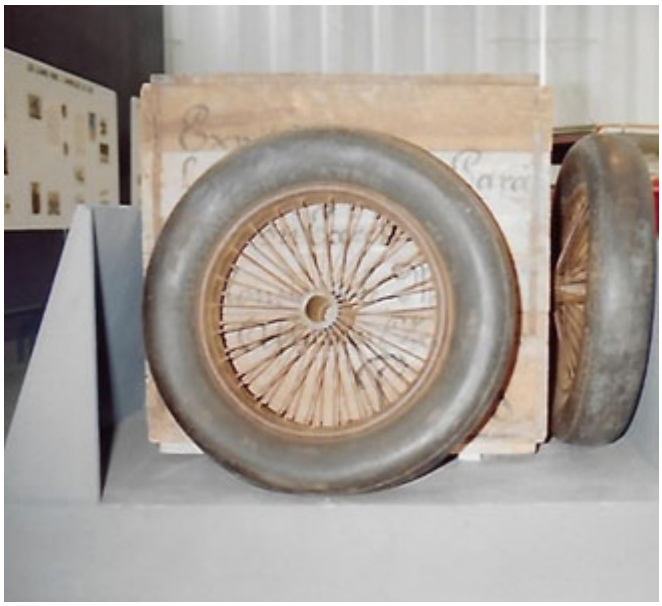
27 En cette journée du 18 juin 1927, soit 44 jours après la disparition de l'avion, un pêcheur de l'État de Bahia au Brésil, Albertino Araujo, récupéra l'épave d'un avion, transformée en radeau flottant sur l'océan. Elle était constituée de deux roues assemblées par des sandows à un morceau de voilure ainsi que d'une trappe métallique. Il arrima dans un premier temps cet ensemble à sa barque, mais la mer étant trop forte il dut se débarrasser de la voilure pour pouvoir en ramener les restes à terre. Ce radeau fut confié au consul de France Émile Devolle à Belém (Brésil).

2.5.6. Le radeau

28 Les débris avaient été assemblés dans l'intention d'en faire un radeau, qui fut retrouvé à environ 1 600 km au nord du point d'atterrissage prévu. On fit tout de suite le rapprochement avec l'avion de P. de Saint Roman et de son équipage disparu le mois précédent. On

dépêcha à Belém les ingénieurs Galleyrand et Prado [35], afin d'authentifier l'origine des éléments de ce radeau [36]. Les inscriptions sur les deux roues ne laissèrent aucun doute sur leur origine : le rapport d'expertise confirme qu'il s'agit des éléments du Goliath Farman F 61 F-ADFN disparu. Leur examen démontrait qu'elles n'avaient pu être démontées que sur terre ferme et qu'elles ne présentaient aucune trace de chocs qui aurait permis de supposer que l'avion se fut posé en catastrophe.

Fig. 12. Débris du Goliath Farman F 61



Source : archives familiales

Fig. 13. Rapport d'expertise des débris de l'avion