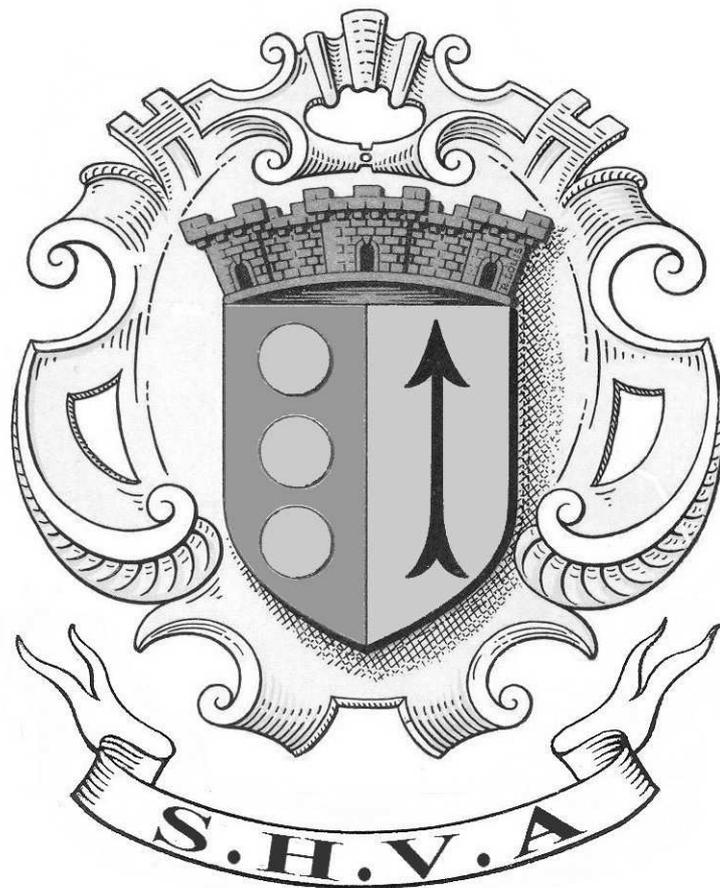


SOCIETE DE L HISTOIRE ET DE LA VIE

N°42

A AUBERVILLIERS

1<sup>er</sup> trimestre 1999



**A U B E R V I L L I E R S**

**L e s V e r t u s**

**À t r a v e r s l e t e m p s**

## SOMMAIRE

- Marcel Reine un enfant d'Aubervilliers
  - Un de l'Aéropostale
  - Généalogie : Marcel REINE
    - Vie de la Société
      - Carnet
  - Nous recherchons...

## EDITO

**E**n octobre 1999 nous fêterons les 20 ans de notre société, et ce en entrant dans nos nouveaux locaux à la maison de culture dite encore ferme Mazier située au 72 rue Heurtault.

Cette maison fut découverte par la Société d'Histoire et grâce à la persévérance des équipes successives, la remise en état d'une partie des bâtiments se termine.

Pour cette inauguration nous pourrons donc fouler les vieux pavés de la cour datant de la moitié du siècle dernier.

Dans ce numéro, nous faisons connaître à nos lecteurs, un enfant d'Aubervilliers, Marcel REINE, méconnu jusqu'à lors. Il a consacré sa vie à l'Aéropostale.

Son histoire a été transmise par son neveu : Thierry REINE que nous remercions très chaleureusement ainsi que monsieur Jean Fornal.

## MARCEL REINE

**I**l était né le 1<sup>er</sup> décembre 1901, à Aubervilliers. Après ses études, il est boursier à l'école de pilotage Morane et Saulnier et obtient son brevet de pilote en février 1921.

Effectue son service militaire du 1<sup>er</sup> avril 1921 au 3 mai 1923, au cours duquel il passe par le centre d'Instruction d'Avord. Après sa démobilisation, il occupe un emploi dans une entreprise de transport, mais attiré par l'aviation, il passe son brevet de transport public et obtient sa licence le 31 décembre 1924 avec le n° 0842, et est engagé par les lignes aériennes Latécoère à Toulouse, le 3 janvier 1925.

Affecté sur le tronçon Toulouse/Casablanca en mai 1925, puis sur Casablanca/Dakar.

A la suite d'une panne de moteur alors qu'il survole la zone du Rio del Oro qui est en dissidence, il atterrit dans la région d'Ifni et, capturé par les Maures il est relâché huit jours après contre paiement d'une rançon.

Il reprend son service immédiatement après sa mise en liberté, et participe avec son camarade Antoine au sauvetage de l'équipage d'un hydravion uruguayen qui a été contraint d'amerrir à la suite d'une panne alors qu'il tentait d'effectuer une liaison Espagne/Amérique du Sud.

En hydroplanant jusqu'à l'embouchure située au nord du Cap Juby, l'équipage composé de Taddéo Larre-Borges, de son frère Glauco, du Capitaine Ibarra et du mécanicien Rigoli, avait été fait prisonnier par les Maures, qui, par l'intermédiaire d'émissaires demandaient au commandant espagnol de Cap Juby, une forte rançon.

Dans des conditions difficiles rendues dangereuses par l'attitude menaçante des ravisseurs, Reine et Antoine réussirent à ramener sains et saufs les Uruguayens à Juby.

Marcel Reine avait reçu en 1926, la plaquette d'argent de l'Aéro-Club de France pour ses qualités de pilote dans un secteur réputé dangereux.

Il devait une deuxième fois, tomber prisonnier des Maures du Rio del Oro le 20 juin 1928.

Ayant décollé avec un Latécoère 25 emmenant deux passagers de cap Juby à destination de Villa Cisneros, l'altitude n'avait pu être maintenue par suite d'une baisse de régime du moteur, et dans la nuit et dans la brume, l'avion avait heurté

tangentiellement le sommet d'un plateau, provoquant la rupture du train d'atterrissage.

Malgré le choc, ni Reine, ni les passagers, le Directeur du Service Radio de la Cie Générale de l'Aéropostale Edouard Serre et Ahmed l'interprète, n'avaient été blessés mais ils furent peu après prisonniers des Maures. C'est dans ces conditions que devait commencer pour Marcel Reine et Edouard Serre une captivité qui se prolongea pendant 117 jours.

La durée anormale de cette captivité fut la conséquence d'une initiative qui s'avéra imprudente d'Edouard Serre : Il confia des lettres adressées à des dirigeants politiques français à Paris aux Maures, en leur demandant de les faire acheminer par l'intermédiaire des autorités espagnoles.

Les Maures s'étant fait traduire les lettres, acquirent la conviction que l'auteur des lettres était un personnage très important et une rançon devait être exigée en conséquence : il fut question de milliers de fusils, d'une somme d'argent astronomique et la libération par la France de quelques Maures retenus prisonniers en Afrique Equatoriale.

Pour des raisons évidentes, le gouvernement espagnol, présidé par le Général Primo de Rivera, ne montra aucun empressement à servir d'intermédiaire entre les responsables français et les ravisseurs, qui, à la longue, acceptèrent de réduire le montant de la rançon qu'ils avaient exigée au début pour libérer les deux prisonniers.

Dans le livre « Chez les fils du désert » que Marcel Reine et Edouard Serre, écrivirent après leur libération, ils contèrent leurs tribulations et les épreuves qu'ils subirent durant leur captivité, cependant que plusieurs pilotes, et, notamment Antoine de Saint Exupéry, prirent des risques certains pour essayer de garder le contact et pour tenter de les délivrer.

En 1929, Marcel Reine fut affecté au Réseau d'Amérique du Sud, sur Buenos Aires/Assuncion, Buenos Aires/Rio de Janeiro, puis après le retour en France d'Henri Guillaumet, sur Buenos Aires/Santiago du Chili.

Il avait obtenu le Prix du Pilote de Ligne en 1930, avait été fait Chevalier de la Légion d'Honneur le 9 juillet 1927 et promu Officier dans cet ordre le 5 juillet 1934.

Il avait obtenu le Prix du Pilote de Ligne en 1930, avait été fait Chevalier de la Légion d'Honneur le 9 juillet 1927 et promu Officier dans cet ordre le 5 juillet 1934.

25<sup>e</sup> ANNÉE  
PARAIT CHAQUE MERCREDI  
24 NOVEMBRE 1937  
Directeur : LOUIS DAMBLANG

LE PLUS GRAND HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ DE L'AVIATION

# Vie Aérienne



**EN ROUTE  
POUR DAKAR  
ET BUENOS-AIRES**

Le Farman « Laurent-Guerrero »  
battu le record de la traversée  
commerciale de l'Atlantique Sud  
Dakar-Natal à plus de 280 kilo-  
mètres de moyenne horaire.

Sur notre document : Le chef  
de mission **PAUL CODOS** (à dr.)  
et le pilote **REINE** au départ  
du Bourget.

==== (Lire notre article en page 2.) =====

(Photo « Vie Aérienne »)

Revenu en France après la déclaration de guerre en 1939, il fut affecté au Groupe de Transport, et se trouva en équipage avec son ami Henri Guillaumet.

Le 27 novembre 1940, j'ai été un des derniers à voir à Marignane l'équipage du Farman qui devait emmener à Beyrouth le Haut Commissaire Jean Chiappe et le capitaine Nicolas : les pilotes Henri Guillaumet et Marcel Reine, le radionavigant Jean le Duff, les mécaniciens Franquès et Montaubin.

La première escale du Farman devait être Tunis, et ayant moi-même effectué avec l'hydravion « Ville de Saint Pierre » le trajet Bizerte /Marseille j'avais signalé à Guillaumet qu'il y avait un combat aéro naval dans le canal de Sardaigne sur la route prescrite habituellement par la commission d'armistice franco-italienne et, que, sur les conseils du commandant de la base de Bizerte/Karouba j'avais évitée, la veille 26 novembre.

Au lieu de demander de nouvelles instructions à la commission d'armistice, le chef des opérations de Marignane, sans tenir compte de l'avis important que j'avais donné, donna l'ordre à Guillaumet de faire route en conformité avec ce qui était initialement prévu... Il y eut plusieurs messages envoyés par le radionavigant du Farman, le dernier étant « Sommes mitraillés, avion en feu S.O.S. S.O. » puis ce fut le silence.

Un communiqué du gouvernement de Vichy attribua la responsabilité de cette attaque inqualifiable d'un avion ayant des marques distinctives civiles bien visibles en plein jour, à un avion de chasse britannique, alors qu'une enquête sérieuse et incontestable, a pu établir que l'auteur de ce peu glorieux exploit était un chasseur italien.

L'équipage du Farman fut cité à l'Ordre de la Nation. La citation de Marcel Reine était la suivante : Pilote à la Compagnie Air France ; Officier de la Légion d'Honneur, pilote doué d'une haute valeur morale et de qualités professionnelles hors pair. Affecté dès ses débuts sur la ligne Cash lança Dakar, s'affirme par son audace et sa maîtrise, deux fois prisonnier des Maures, à la suite d'atterrissages forcés. A effectué 27 traversées de l'Atlantique Sud et des passages répétés de la Cordillère des Andes. Spécialiste des vols de nuit, / 'un des réalisateurs des grandes lignes aériennes postales, farouchement attaché à cette mystique du courrier, riche des plus nobles émulations et des plus rares vertus. A trouvé la mort glorieuse en service commandé au-dessus de la Méditerranée, le 27 novembre 1940, son avion ayant été abattu. Comptait 9100 heures de vol et 1500000 km sur les lignes commerciales.

*D'après un texte de Jean DABRY*



## PREMIERE LIAISON POSTALE AERIENNE FRANCE-AMERIQUE DU SUD

**Tableau de marche en heures GMT (d'après l'illustration n° 4552 du 31 mai 1930)**

	Départ de Paris du train postal le Samedi 10 mai 1930 à 17h10 (Poste 19h30). Arrivée du train à Toulouse le Dimanche 11 mai 1930 à 4h40.
LATE 28	Décollage de Toulouse-Montaudran à 5h10 GMT (pilotes Beauregard et Andrault, radio Chaplain). Escales rapides à Barcelone et Alicante. Arrivée à Casablanca à 15h05.
LATE 26	Décollage de Casablanca à 15h15 (pilote Guerrero, radio Neri). Escales rapides à Agadir, Cap Juby et Villa Cisneros. Atterrissage à Port-Etienne.
LATE 26	Décollage de Port-Etienne (pilote Emler, radio Guyomard). Atterrissage à Saint-Louis du Sénégal le 12 mai à 6h40.
HYDRAVION LATE 28 F-AJNQ	Décollage de Saint-Louis le 12 mai à 10h56 (pilote Mermoz, navigateur Dabry, radio Gimié). Atterrissage à Natal le 13 mai à 9h20.
LATE 25 F-AIRX	Décollage de Natal le 13 mai à 10h35 (pilote Vanier, radio Lièvre). Escale rapide à Maceio. Escale à Bahia vers 17h. Atterrissage à Caravelas vers 21h15.
LATE 26 F-AIXT	Décollage de Caravelas vers 21h30 (pilote Vanier, radio Lièvre). Atterrissage à Vitoria vers minuit.

LATE 26 F-AIKY	Décollage de Vitoria peu après minuit (pilote Vanier, radio Chagas). Atterrissage à Rio le 14 mai à 4h10.
LATE 26 F-AILI	Décollage de Rio le 14 mai à 8h (pilote Reine, radio Macaigne). Ecales rapides à Santos et Florianopolis (Brésil). Atterrissage à Pelotas (Brésil).
LATE 26 F-AILI	Décollage de Pelotas (pilote Reine, radio Macaigne). Escale de 10 minutes à Montevideo (Uruguay). Atterrissage à Buenos Aires à 23h25.
LATE 26 F-AILF	Décollage de Buenos Aires le 15 mai à 10h30 (pilote Guillaumet, radio Cruveilhaer). Atterrissage à Mendoza (Argentine).
POTTEZ 25 F-AJDZ	Décollage de Mendoza (pilote Guillaumet). Atterrissage à Santiago du Chili le 15 mai à 18h30 (correspond à 13h30 en heure locale).



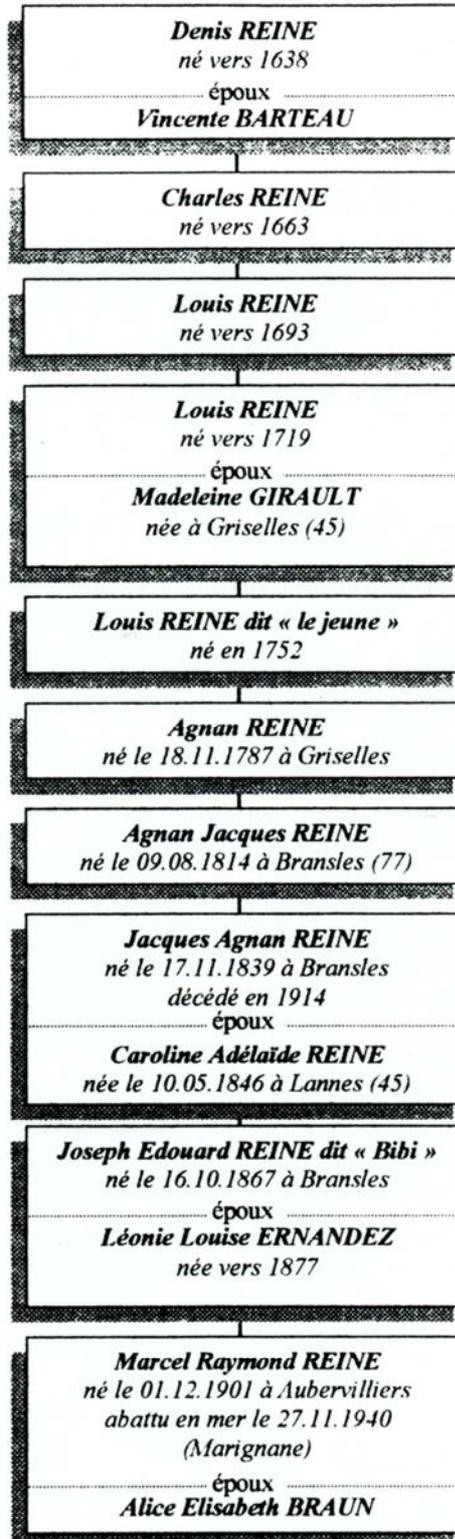
**Ecole Jean Macé que fréquenta Marcel REINE**



**Rue des Ecoles où naquit Marcel REINE**

# GENEALOGIE

Généalogie ascendante de Marcel REINE :



1600

1700

1800

1900

## CARNET

Adelaïde GILLERON nous a quittés, c'est une grande dame de notre cité qui a disparu. Dans notre ville depuis 1935 par vocation sociale et un rare degré dans sa foi protestante, elle a apporté dans son métier d'infirmière et sa disponibilité au service des autres, tout l'intérêt qu'elle portait à la solidarité sociale et à la lutte pour la Paix.

Œuvrant rue Heurtault, le local fut rapidement trop petit. Elle gagna avec l'équipe constituée autour d'elle, le quartier de la Villette qu'elle ne quitta plus. Malgré son âge, elle continuait d'animer moralement « la main tendue ». Le jour de son décès Adélaïde Gilleron avait 93 ans et passé 63 ans à Aubervilliers.

Le C.M.A. vient de perdre un de ses dirigeants, à l'origine du Club en 1948 ; Jean MARTIN représente toute une vie passée au service du sport.

Créateur et animateur de la boxe anglaise à Aubervilliers où il est né, la salle d'entraînement porte son nom. Ses amis étaient nombreux à la chapelle du Montfort le 29 avril pour ses obsèques.

## CANAL "LE MAGAZINE DE PANTIN"

N° 73 de février nous donne à connaître les Cartier-Bresson dynastie d'industriels qui avaient une de leurs entreprises près de l'église Ste Marthe à Pantin. L'article s'orne entre autres d'une photo d'Henri Cartier-Bresson prise en 1932 à Aubervilliers (ci-dessous)



## NOUS RECHERCHONS...

### QUESTIONS

- témoignages et documents sur *les joutes nautiques* du canal Saint Denis. (Réf. 8/99)
- des photos de groupe des cours complémentaires *Ecole Paul Doumer* (général commercial et industriel) ainsi que des témoignages, pour de futures expositions. (Réf. 9/99)
- Témoignages et documents sur *le stade féminin*, qui était à l'emplacement de la piscine actuelle, les anciens s'en souviennent c'est une mémoire qu'il faut perdurer. (Réf. 10/99)

### REPOSES

#### Nous avons reçu :

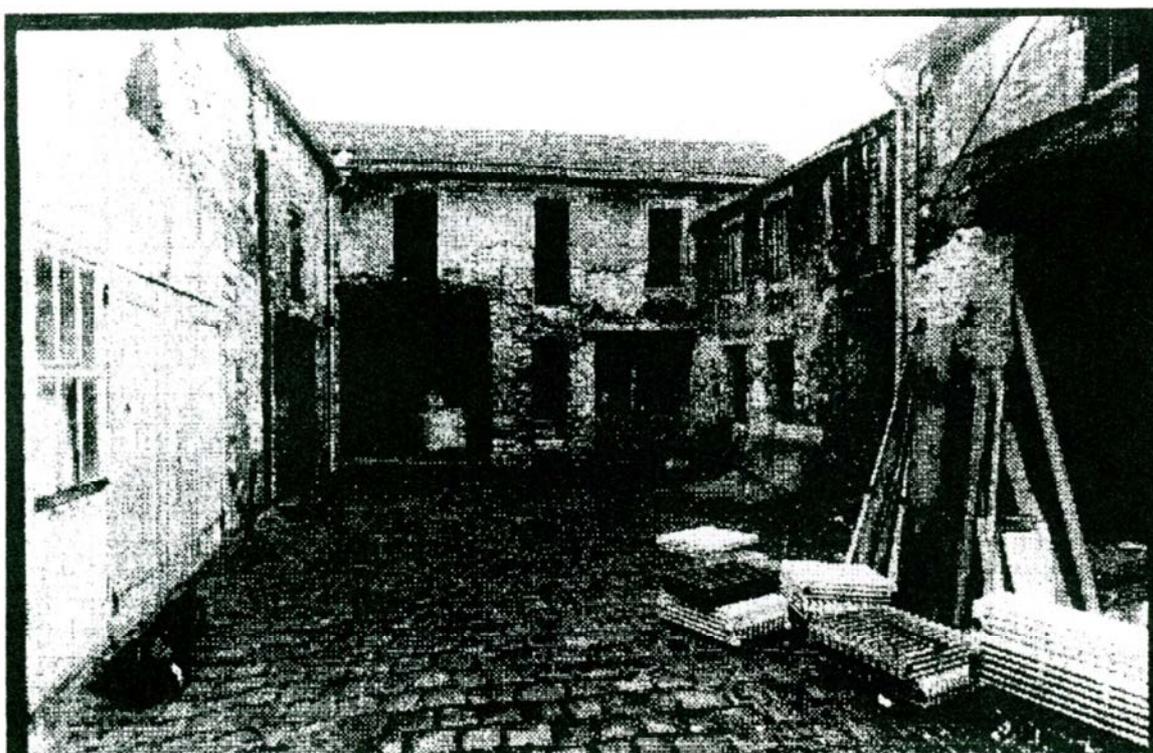
- Des photos de classe de garçons et de filles de *Paul Doumer* (1942 et 1950), de Victor Hugo (filles de 1919 et 1952) (Réf. 1/99)
- Des précisions de M. Thuillier sur le travail de *M. Pheulpin*. Réf. 3/99
- Plusieurs appels (M. Pillot et M. Roher) Nous les remercions Nous attendons d'autres confirmations.

*Max Florence* résistant fusillé rue des Grandes Murailles était né à... ? Il habitait vers les 4 routes à la Courneuve. M. Pillot, un ancien boxeur, nous précise qu'il s'entraînait sur le ring de Pantin où lui-même allait et l'avoir connu là. Recherchons toujours des témoignages pour sa participation aux Jeux olympiques de 36. (Réf. 6/99)



Vue des travaux dans notre futur local

Photos de Willy Vainqueur





AUBERVILLIERS (Seine)

198

*Blanchard*

199

201



202



210



211

P. C. Franquin per USI

*Hollard*

212



215

*Hollard*

214

*Franquin*  
*20 Rue Bousquet*

## TABLE DES MATIERES

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>2</b>
<b>EDITO .....</b>	<b>3</b>
<b>MARCEL REINE.....</b>	<b>4</b>
<b>PREMIERE LIAISON POSTALE AERIENNE FRANCE-AMERIQUE DU SUD.....</b>	<b>9</b>
<b>CARNET .....</b>	<b>13</b>
<b>CANAL "LE MAGAZINE DE PANTIN" .....</b>	<b>14</b>
<b>NOUS RECHERCHONS.....</b>	<b>15</b>
<b>QUESTIONS .....</b>	<b>15</b>
<b>REPOSES .....</b>	<b>15</b>