



36^{ème} RALLYE AERIEN TOULOUSE - SAINT LOUIS DU SENEGAL 15 – 28 SEPTEMBRE 2018

L'équipage



Bernard MELLETON
Christophe MACHON
Claude PERRUCHET
Bernard FARJOUNEL
Jean-François VIDAL

parrainé par



vous présente son douzième jour de rallye

Mardi 25 septembre 2018

TAN TAN - ESSAOUIRA

Les parrains et marraines du jour



Eva



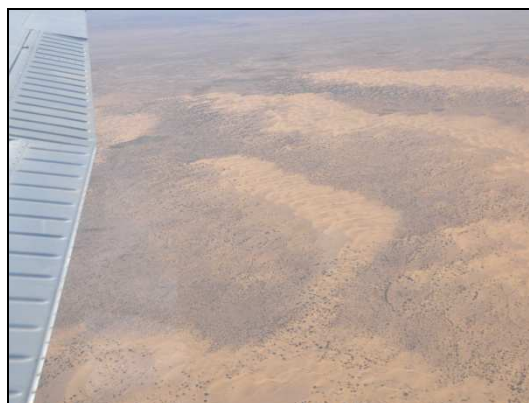
Sara

L'étape du jour

Etape la plus courte du rallye : 210 miles nautiques, soit 390 kms.

Mais il a d'abord fallu regagner le terrain de Tan Tan à partir de notre villégiature isolée. Hier ce sont trois chauffeurs (dont le nôtre) qui s'étaient égarés à des croisements de pistes ; ce matin c'est l'ensablement que n'a pas pu éviter un des chauffeurs égarés d'hier : il a fallu l'en sortir. Ces péripéties constitueront quelques souvenirs.

Aujourd'hui, le plan de vol était simple : regagner la côte et la suivre jusqu'à Essaouira (sauf la baie d'Agadir, qu'il a fallu traverser en mer).



La météo étant excellente (grand ciel bleu, vent faible), nous en avons profité pour faire un petit bout de vol en patrouille et survoler une dernière fois ce morceau de désert et sa côte particulière.

Et nous avons terminé nos 1h50 de vol aujourd'hui par un survol de la ville d'Essaouira et de son port, avec ses bateaux de pêche de couleur caractéristique.



Nous étions à destination en début d'après-midi. Et nous avons donc pu faire un peu de tourisme dans cette ancienne Mogador.



L'homme du jour

Marcel BOUILLOUX-LAFONT



Marcel BOUILLOUX-LAFONT est né le 9 avril 1871 à Angoulême.

Il fait ses études à Etampes puis à l'Université de Droit de Paris. Après avoir envisagé une carrière d'avocat spécialiste en droit international, il décide de se consacrer, avec son frère, à la gestion de la Banque Bouilloux-Lafont fondée en 1855 par leur père.

En 1907, Marcel BOUILLOUX-LAFONT fonde la Caisse Commerciale et Industrielle de Paris, banque spécialisée dans les prêts à l'étranger, et en 1909, il part au Brésil où le gouvernement du pays lui demande d'assumer le financement et la construction du port de Bahia.

Il y crée la Sud Américaine de Travaux Publics (SUDAM) en 1911.

Il est élu maire d'Etampes en 1912 et le restera jusqu'en 1929.

Il est mobilisé, en août 1914, mais en 1916, le Général JOFFRE lui confie une mission dans le but de défendre les intérêts français et la cause des alliés en Amérique du Sud.

Après la guerre, Marcel BOUILLOUX-LAFONT, confiant dans l'avenir du pays, continue à entreprendre toute une série de grands travaux au Brésil. Ses bonnes relations avec les sphères politiques brésiliennes en font un intermédiaire quasi incontournable pour les français qui souhaitent s'installer dans ce pays. C'est donc tout naturellement à lui que s'adresse en 1924 le Prince Charles MURAT, chargé par Pierre-Georges LATECOERE d'obtenir du gouvernement brésilien les autorisations nécessaires pour ouvrir la Ligne sur son territoire.

Rien ne prédestine alors Marcel BOUILLOUX-LAFONT à investir dans le domaine de l'aviation. Et pourtant, en décembre 1926, Pierre-Georges LATECOERE, qui se heurte à de grandes difficultés autant pour installer la Ligne au Brésil (le parlement brésilien a annulé les autorisations accordées par le gouvernement) que pour maintenir à flot la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (le gouvernement français a réduit son soutien), vient le rencontrer à Rio de Janeiro pour lui proposer de mener à bien son projet de transport aérien de courrier jusqu'à Buenos-Aires. L'exposé de Pierre-Georges LATECOERE emporte les hésitations de Marcel BOUILLOUX-LAFONT, qui acquiert 93% du capital de la CGEA en avril 1927, qu'il rebaptise Compagnie Générale Aéropostale. La structure de la compagnie et les hommes en place sont conservés. Rapidement, une gigantesque infrastructure est mise en place, quinze aérodromes sont créés, les autorisations de survol et d'escale sont obtenues, des contrats postaux sont signés avec huit pays d'Amérique du Sud. En 1930, la Compagnie Générale Aéropostale exploite un réseau de 17 000 kilomètres, rassemblant 80 pilotes, 250 mécaniciens, 53 radios, 250 marins, en tout 1500 personnes. Elle possède 218 avions, 21 hydravions et 8 navires. Mais, dans le même temps, le groupe Bouilloux-Lafont fait face à une grave crise de trésorerie. Les banques du groupe, qui soutiennent en partie l'Aéropostale, sont à bout de souffle à cause du krach de Wall Street en automne 1929, et de la révolution brésilienne d'octobre 1930 qui oblige la suspension provisoire de l'exploitation. Marcel BOUILLOUX-LAFONT demande alors l'aide de l'Etat français, qui refuse. Aucune solution n'étant trouvée, l'Aéropostale dépose son bilan le 28 mars 1931. Elle est mise en liquidation judiciaire le 31 ! S'en suit une cabale politico-financière, transformée en un énorme scandale attisé par les ennemis des Bouilloux-Lafont qui désirent leur élimination de la scène aéronautique. En 1933, le Ministre de l'Air Pierre COT décide de regrouper les autres sociétés existantes, (Air Orient, Air Union, Farman, ...) en créant la Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes, qui donnera naissance à Air France, laquelle va racheter à bas prix les actifs de l'Aéropostale. Marcel BOUILLOUX-LAFONT, mis en faillite, voit son patrimoine familial totalement aliéné en 1934. Il reste encore des créanciers à dédommager, ce qu'il s'engagea à faire de Rio de Janeiro où il lui reste quelques entreprises, qu'il s'emploie à maintenir pendant les dix dernières années de sa vie. Il meurt ruiné dans un hôtel à Rio de Janeiro le 2 février 1944.