



L'ALBATROS

No 2, mars 2018

LES AVANCÉES DE L'OFNAC:

*De la formation
à la conformité*

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

I-Dans les couloirs de CASSOS

D'après une méthode de rotation établie par l'administration de CASSOS, leur troisième réunion devait avoir lieu en Haïti à Pétion-ville, du 13 au 15 janvier 2010. Le tremblement de terre du 12 janvier 2010 a empêché l'organisation de cette rencontre. Malheureusement quatre délégués ont disparu à la suite de l'effondrement de l'hôtel Montana. À la séance à huis-clos du 13 janvier, devaient participer les délégués des États suivants qui se trouvaient déjà en Haïti lors du tremblement : Barbade, Guyane, Jamaïque, OECS, Suriname, Trinidad & Tobago, Bahamas, Antilles Néerlandaises, ASSI, CARICOM.

Suivant cette méthode, la 22ème rencontre du Groupe CASSOS a eu lieu à Pétion-Ville, à l'hôtel Royal OASIS, du 05 au 07 mars 2018 sous les auspices de l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC). Voici la délégation des différents Etats membres et organisations représentés :

BARBADOS

- *Kingsley Nelson, Director*

GUYANA

- *Min. the Hon. Annette Ferguson*
- *Lt. Col. Egbert Fild, Director General*

HAITI

- *Capt. Olivier Jean*
- *Marc Paulemon*
- *Capt. Jean Marc Flambert*
- *Lt. Col. Laurent Dumas*

JAMAICA

- *Nari Williams-singh, CASSOS Chairman and Director General*
- *Noel Ellis, Director, Flight Safety*

OECS

- *Donald McPhail, Director General*
- *Craig Walter, Director Finance and Administration*
- *Myrvin Davis AVSEC Auditor*

TRINIDAD AND TOBAGO

- *Francis Regis, Director General*
- *Ted Martin, Manager AVSEC and Facilitation (actg)*

ICAO NACC

- *Melvin Cintron, Regional Director, ICAO NACC*

IATA

- *Annaleen Lord, Area Manager, Caribbean*
- *Floyd Abang, Asst Manager, Safety and Flight Ops*

COCESNA

- *Alejandra Bertrand Caderon, International Cooperation Development Officer*

FAA

- *Alejandro Rodriquez, Senior Foreign Affairs Rep*

CASSOS Office

- *Cleo Samuels*

A noter que Le Ministre des TPTC d'Haïti, l'ing. Fritz Caillot qui a inauguré cette 22ème rencontre, et le Président de la commission des TPTC du Senat haïtien, ont aussi participé à des séances de travail.

En prélude aux détails concernant cette réunion dans un prochain numéro de L'ALBATROS, voici une présentation de cette association



Le Directeur General de l'OFNAC, Olivier Jean et le Président de la commission des TPTC du Senat haïtien, Herve Fourcand



Le Directeur General de l'OFNAC, Olivier Jean et le Ministre des TPTC d'Haïti, Fritz Caillot



Les représentants de la délégation haïtienne avec la présence du Président de la commission des TPTC du Senat.



Présence du Ministre des TPTC à la journée d'ouverture

En 2001, sept États membres de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) ont convenu de former une Association des autorités de l'aviation civile des Caraïbes (ACAAC) dont le bras était le Bureau provisoire du Système régional de supervision de la sécurité de l'aviation (RASOS). L'Association a été créée sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). La décision était fondée sur des objectifs communs de développement ordonné et sûr de l'aviation dans la Région, et sur la reconnaissance de la nécessité de collaborer en maximisant l'utilisation des ressources limitées de la Région. Les Directeurs d'Aviation Civile de la Barbade, de Guyane Anglaise, de la Jamaïque, d'Haïti, d'OECES, de Suriname et de Trinidad et Tobago ont alors participé à ce système après la signature d'un protocole d'accord.



Photos (4) du déroulement du conseil de CASSOS en Haïti

Le 3 juillet 2008 l'Accord instituant le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté aéronautiques des Caraïbes (CASSOS) est entré en vigueur. Ce dernier succède à RASOS. Conformément à son article 20, l'Accord est entré en vigueur dès sa signature par les représentants de quatre États membres. Qu'aux fins du présent article, la signature d'au moins trois représentants de l'OECO soit requise pour que celle-ci soit membre de CASSOS. Pour être membre à part entière, chaque état devrait être accrédité par son gouvernement respectif. Alors, les États membres suivants ont signé l'accord aux dates indiquées:

- Antigua-et-Barbuda (OECES) - 9 mai 2008
- Barbade - 2 juillet 2008
- Dominique (OECES) - 9 mai 2008
- Guyana - 2 juillet 2008
- Sainte-Lucie (OECO) - 3 juillet 2008
- St. Kitts et Nevis (OECO) - 9 mai 2008
- St. Vincent et les Grenadines (OECO) - 6 juin 2008
- Trinidad-et-Tobago - 3 juillet 2008

Conformément à l'article 21, les États suivants ont adhéré à l'Accord après son entrée en vigueur aux dates spécifiées:

- Suriname- (8 septembre 2009)
- Jamaïque- (24 mars 2010 a signé l'accord modifié)

La considération pour l'adhésion peut également être accordée à d'autres autorités de l'aviation civile de la CARICOM et à des États membres non membres de la CARICOM des Caraïbes partageant un intérêt commun. Par exemple, UK Air Safety Support International (ASSI) a été un participant actif depuis le lancement précoce de RASOS et continue à participer à CASSOS.



Photo officielle des représentants des différents Etats membres ayant pris part à cette 22eme réunion



Nari Williams-singh, CASSOS Chairman, entouré de Melvin Cintron Directeur Régional de ICAO NACC, et d'un autre représentant.

Le CASSOS a été officiellement lancé en février 2009 au siège du Secrétariat de la CARICOM à la Guyane. Ses fonctions ont été redéfinies et ont une portée plus large pour inclure toutes les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), communément appelées annexes de l'OACI (l'article 21 du Traité révisé de Chaguaramas). Chaque État membre, y

compris l'OECD, nomme un représentant et un suppléant au Conseil d'administration qui est présidé par l'un des administrateurs, élu pour un mandat de deux ans à la majorité simple. Le président est assisté d'un vice-président qui est également élu. Cette association est financée par des contributions égales de chaque État membre. En outre, une assistance technique et financière pour des projets est fournie par des donateurs, y compris les États-Unis, un chef de file mondialement reconnu dans l'administration de l'aviation civile régionale.

La véritable mission de CASSOS consiste à développer un système d'aviation civile sûr, sécurisé, dynamique et ordonné, augmenter l'efficacité et la capacité de l'espace aérien, apportant une contribution essentielle au développement de la Région grâce au partenariat. Ses Objectifs restent fermement fixés sur des principes généraux et traditionnels, à savoir: le respect des normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le partage des ressources techniques, l'harmonisation des processus réglementaires et la minimisation des risques de sécurité.

II-Le développement de l'aviation civile en Haïti, une préoccupation de la Présidence de Jovenel Moïse.



Le Président de la République, Monsieur Jovenel Moïse, entouré du Directeur régional de l'OACI, Monsieur Melvin Cintron, du Ministre des TPTC, Monsieur l'Ing. Fritz Caillot, du Directeur de l'OFNAC, Monsieur Olivier Jean et du conseiller du Président de la République Monsieur Gerd Pasquette

Le Président de la République, son Excellence Monsieur Jovenel Moïse, a reçu le mercredi 7 mars 2018 au Palais national le Directeur Régional de l'OACI, Monsieur Melvin Cintron. Au cours de cette réunion, le Président a confirmé son plein soutien au développement de l'aviation civile en Haïti.

III-Un nouvel ILS pour un atterrissage précis à l'aéroport International Toussaint Louverture

L'Office National de l'Aviation Civile, OFNAC, a nouvellement installé un ILS sur la piste d'atterrissage de l'aéroport international Toussaint Louverture. Cette réalisation se justifie par l'objectif de l'institution, qui est de relever l'aviation civile haïtienne au niveau du standard international. Les travaux ont débuté le 3 octobre 2017 et sont sur le point de s'achever. La Direction de la Navigation Aérienne(DNA) travaille encore en vue de rendre effectif ce système le plus vite possible.



Photos (3) des travaux d'installation de l'ILS

Ce système est le moyen de radio-navigation le plus précis utilisé pour l'atterrissage, il se compose de deux éléments : un *localizer* (LOC) qui fournit l'écart de l'avion par rapport à l'axe de la piste ; un *glide path* qui fournit l'écart de l'avion par rapport à la pente nominale d'approche de 3 degrés. Ces deux éléments fournissent de diverses informations soit sous forme d'aiguilles sur un indicateur VOR ou de préférence sur un plateau de route HSI, soit sous forme d'index (barres, triangles, ...) sur deux échelles, l'une horizontale, l'autre verticale, situées de part et d'autre de l'horizon artificiel (classique ou EFIS).

Les faisceaux, *localizer* et *glide path* sont très étroits et sensibles aux perturbations, leur interception nécessite l'aide d'une autre source de navigation pour sa validation. Pour le premier, cela peut être réalisé à l'aide d'un VOR. Pour la validation du *glide path*, on utilisait un ou deux *markers*, souvent remplacés par un DME (Distance Measuring Equipment) dont l'avantage est de fournir une information de distance en continu.



Photo du VOR/DME sur la piste de l'aéroport international Toussaint Louverture

IV-La DSACH vers une meilleure inspection des licences dans le domaine aéronautique

Selon le Règlement de l'Aviation Civile Haïtienne (RACH), il est nécessaire et exigible pour les contrôleurs aériens comme pour les personnels navigants d'avoir une licence. De ce fait, la DSACH, Direction de la sécurité de l'aviation civile d'Haïti a réalisé, de concert avec la DSNA'Services, durant les mois de février et de mars, deux phases de formation sur les licences ATCO (Air Traffic Controllers) et PN (Personnels navigants). Ces dernières sont réalisées dans le but de fournir aux inspecteurs affectés au Service des Licences, les connaissances nécessaires à la surveillance, la supervision et la validation des contrôleurs aériens et des pilotes.

La formation Licence ATCO du 23 au 27 février 2018 visait les principes de certification des organismes de formation des contrôleurs aériens, la délivrance, le renouvellement, le retrait et la suspension de leurs licences. En ce qui concerne la formation Licence PN, elle s'est déroulée du 20 au 23 mars aussi à Servotel.

Chaque pays membre de l'OACI doit se conformer aux lois prescrites conventionnellement et y créer ses propres règlements. De ce fait, entre former et valider les licences des pilotes, Haïti, vu sa situation (très peu de pilotes), a choisi la seconde ; d'où l'évidence d'une formation sur la connaissance et la validation des licences PN.



Photos relatives aux formations

Ces deux séries de formation doivent permettre à l'inspecteur de décrire le rôle du contrôleur aérien pour chacune des phases d'un vol et les différentes qualifications existantes pour eux, le processus de formation des contrôleurs aériens et aussi des pilotes et les différents types de formations existant. Elles doivent aussi décrire les différentes étapes du processus de certification des organismes de formation et la vérification de la conformité des Plans de Formation.

Après de telles formations, l'inspecteur pourra sans doute reconnaître l'authenticité des licences ATCO et PN, les conditions requises à leur obtention, comme les exigences médicales y relatives, leur durée de validité, la durée de validité de leurs qualifications, leur validation et leur mise à jour ; d'où leur retrait ou leur suspension.

Enfin, les inspecteurs de l'OFNAC doivent être en mesure de bien vérifier l'authenticité, la compétence et la qualification à travers les licences ATCO et PN, voire de surveiller toutes les exercices du domaine aéronautique, voilà l'importance de ces différentes formations.

V- le CONASARA est à sa 22eme réunion de recherche et de sauvetage.

Le CONASARA est le Comité National de Recherche et de Sauvetage institué par les responsables de SAR de l'OFNAC, dans le but de planifier l'opérationnalisation du secourisme au niveau de l'espace aérien et l'ensemble du territoire haïtien. Avec comme pierre angulaire le CENTRE DE COORDINATION, DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE



(RCC) dorénavant actif, cette structure s'organise constamment à maîtriser les parois de l'aide appropriée à n'importe quel danger probable.



Quelques photos du déroulement et des principaux représentants d'instances constituant le CONASARA

Ainsi, ce comité entreprend des rencontres mensuels (réunion de recherche et de sauvetage aéronautique) pour se cimenter vers cet objectif, celle de se dépêcher méthodiquement aux sinistres. Sa 22^{ème} réunion a eu lieu comme antérieurement, à Servotel le mardi 27 mars, où il était question de répéter les exercices de simulation y relatifs.



Photos(2) officielles des différents représentants de CONASARA

VI-Formation continue pour les contrôleurs-SAR de l'OFNAC



Photos de l'une des séances de formation

La Direction de la Navigation Aérienne en collaboration avec le SAR de l'OFNAC, ont débuté une formation pour les agents de contrôle du centre de Coordination, de recherche et de sauvetage aéronautique (RCC). Ce travail de continuité qui se déroule du 19 mars au 19 mai 2018 à l'annexe de l'institution au boulevard Toussaint Louverture, promet la mise en place d'une structure adéquate de coordination d'environ une dizaine de jeunes au profit du secourisme au niveau des territoires et espaces aériens haïtiens. Les informations approfondies sur cette activité, c'est pour bientôt.

LE SA VIEZ-VOUS ?

VII-CHARLES WEYMANN, un pionnier de l'aviation, le premier aviateur haïtien.

Ecrit par Georges Michel | Publié le 2009-09-15 | Le Nouvelliste



Charles Terres Weymann

La tradition veut que le premier aviateur haïtien soit Léon Désiré Paris qui atterrit au Bowen Field le 26 Avril 1926 à bord de son avion le « Toussaint-Louverture ». Cette affirmation, qui est de celles qui ont la vie dure, est malheureusement inexacte. Au cours de nos recherches, nous avons pu découvrir au moins deux autres aviateurs avant lui dans les premières années du XXe siècle. Le premier est sans conteste Charles Weymann de Port-au-Prince, qui fut aussi un pionnier de l'aviation. L'autre est Edouard Martin du Cap-Haïtien. Puisqu'on parle beaucoup d'aviation ces jours-ci avec le retour de la Delta Airlines dans notre ciel, c'est l'occasion pour nous de parler de Charles Terres Weymann.

Le Nouvelliste du 9 Novembre 1910 lui consacre toute sa première page. Sur cette première page, nous trouvons en effet un récit tiré d'une publication étrangère sur Weymann accomplissant le raid aérien Paris-Clermont-Ferrand avec la légende « **un héros de l'aviation d'origine haïtienne Charles Weymann accomplissant le fameux raid Paris- Clermont-Ferrand** ». On trouve également sur cette première page une photo de l'avion de Weymann survolant un champ à très basse altitude, barrant toute la page, et en bas de page un petit texte écrit par la rédaction du Nouvelliste que nous allons reproduire ici : Le Nouvelliste écrit en effet en bas de page sous la photo : « Le nom de Charles Weymann a souvent figuré dans nos télégrammes parmi les plus brillants pionniers de l'aviation dont les progrès merveilleux contribueront pour beaucoup à la gloire de ce siècle. On sait qu'il tenta comme l'infortuné Géo. Chavez (NDLR. Georges Chávez ou Jorge Chávez, Péruvien vivant en France, mort en essayant de traverser les Alpes, l'aéroport de Lima porte son nom) la traversée des Alpes, et qu'il ne réussit pas dans son aventureux dessein, malgré deux vols magnifiques, parce que son appareil n'était pas suffisamment réglé. Il est bon de souligner que ce jeune conquérant est notre jeune congénère, né en effet à Port-au-Prince, le 2 août 1889. Il y

est resté jusqu'à son adolescence, et beaucoup de nos jeunes hommes de vingt ans, qui furent à l'école ses condisciples, doivent bien se le rappeler.



Notre héros est le fils de M. Charles Weymann, commerçant américain bien connu de notre place et de Mlle Miot, d'origine haïtienne ; il est le neveu de M. Edmond Miot qui vit toujours au milieu de nous. Dans une certaine mesure, nous pouvons être fiers du succès du jeune Charles Weymann à qui la « Vie au Grand Air », la grande revue sportive de Paris, a consacré dans son numéro de septembre (1910) plusieurs pages et de nombreuses illustrations, en l'honorant du titre de « Héros de Paris-Clermont- Ferrand ». Concourant pour le prix Michelin (100 000 francs), le jeune et courageux aviateur a convert brillamment, en sept heures, la distance de 480 kilomètres, avec un passager- « C'est la plus belle performance qui ait été accomplie en aéroplane », dit la grande revue sportive. Nous enregistrons ce fait, très flatteur pour le héros, avec d'autant plus de plaisir qu'il n'a pas encore 21 ans révolus : le plus bel avenir s'ouvre donc en sa faveur pour la conquête de l'air. Nous souhaitons les plus grand succès à notre jeune et vaillant congénère qui est déjà classé parmi les 5 plus hardis hommes-oiseaux. » (Le Nouvelliste, mercredi 9 novembre 1910) Il semble que Charles T. Weymann ait fréquenté le Petit-Séminaire Collège Saint-Martial. Il semble aussi que le consul américain à Port-au-Prince, John Terres, ait été son parrain, et que c'est à son parrain qu'il doit son second prénom de Terres. Sa mère était Cornélie Miot, soeur de Vérus Miot, qui est le père du Dr Anténor Miot, notre ancien professeur. Sa grand-mère maternelle était une demoiselle Rivière et son arrière-grand-mère une demoiselle Laferrière. Charles Weymann parlait couramment le français, l'anglais et le créole. On l'appelait parfois Ti-Charles Weymann, parce qu'il portait le même nom que son père et peut-être aussi parce qu'il était de petite corpulence. Quelle fut la nationalité de Charles Terres Weymann ?

Nos recherches ont établi qu'il était effectivement de nationalité haïtienne, parce qu'il est né le 2 août 1889 à Port-au-Prince sous la présidence du général François Denys Légitime et sous l'empire de la Constitution de 1888

qui disposait en son article 7 : «Article 7. Sont Haïtiens : 1) Tous individus qui, jusqu'à ce jour, ont été reconnus en cette qualité ; 2) L'enfant légitime ou naturel né en Haïti ou en pays étranger d'un père haïtien ; 3) L'enfant né par mariage, même à l'étranger, reconnu seulement par sa mère haïtienne.» De plus, en ce temps-là, la nationalité américaine du parent américain ne pouvait pas se transmettre à un enfant né à l'étranger d'un auteur américain. Ceci ne deviendra possible qu'à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale. Jusqu'à présent, le droit américain regarde ces enfants nés à l'étranger avec suspicion. Certains juristes américains vont jusqu'à prétendre qu'ils ne sont pas des « Natural Born Citizens », selon la vision de la Constitution américaine, et qu'ils ne peuvent donc devenir ni présidents ni vice-présidents des Etats-Unis conformément aux exigences faites par la Constitution de 1787. D'autres juristes américains au contraire soutiennent que ces enfants sont saisis de la nationalité américaine à la naissance, qu'ils sont des « Citizens at Birth », donc qu'ils sont tout à fait des « Natural Born Citizens », et qu'à ce titre ils peuvent être présidents ou vice-présidents. Cette controverse n'est pas encore tranchée dans le droit américain actuel parce que le cas d'un Américain né à l'étranger qui serait candidat à la présidence ou à la vice-présidence des Etats Unis ne s'est pas encore présenté. La Cour suprême des Etats-Unis aura très certainement à trancher un jour cette question. Nous pensons de notre côté que la seconde thèse est plus logique que la première et que ces jeunes Américains nés à l'étranger sont bien des « Natural Born Citizens » ; dès lors qu'on invoque le droit du sang, le lieu de naissance est sans importance. Toujours est-il qu'en 1889, Mr Charles Weymann père ne pouvait transmettre sa nationalité américaine à son fils Ti-Charles né en Haïti d'une mère haïtienne. Mme Weymann, en femme avisée, a certainement dû déclarer la naissance de son fils légitime à un officier d'état civil haïtien. Avec un peu de chance et beaucoup de patience, on peut retrouver cet acte. On peut aussi retrouver l'acte de baptême du jeune Charles, car les archives de l'Eglise catholique sont très bien tenues. Les parents de Charles Weymann étaient catholiques. Les Miot sont catholiques.

La famille Weymann est originaire de Thann en Alsace, selon un petit-cousin de Charles, Ray Weymann, qui vit aux Etats-Unis et qui est le petit-fils d'Auguste Weymann, frère de Charles Weymann père. Charles Terres Weymann était une sorte de Barack Hussein Obama à l'envers. Nous sommes certains que le président Obama prendrait plaisir à lire cet article. Il semble que Charles Weymann soit resté Haïtien pendant toute sa vie et qu'il ait été fier d'être Haïtien. Nous n'avons pu savoir s'il avait acquis une autre nationalité, américaine ou autre, pendant sa vie.

La page anglaise du site www.wikipedia.org écrit à propos de Charles Weymann : « Charles Terres Weymann était un pilote pionnier de l'aviation et un homme d'affaires. Il était né à Port-au-Prince le 2 août 1889 d'un

père américain d'une mère haïtienne. Il parlait couramment l'anglais et le français et semble avoir eu la double nationalité. Il est mort en France en 1976. Pendant la Première Guerre mondiale, il a volé pour l'avionneur Nieuport comme pilote d'essai et il reçut le grade de chevalier de la Légion d'Honneur. Après la guerre, il a utilisé ses connaissances en fabrication de fuselages d'avion pour développer un système de fabrication de carrosseries en tissu pour automobiles. Il ouvrit des usines à Paris en 1921, à Londres en 1923 et à Indianapolis en 1928. Le marché pour ses carrosseries augmenta énormément et Weymann breveta son système auprès des marques les plus prestigieuses de l'Europe. Un changement de mode à la fin des années vingt amena une demande de carrosseries peintes en métal, et le marché pour les voitures en toile disparut. L'usine française de Weymann disparut en 1930, suivie par celle d'Indianapolis en 1931. L'usine anglaise se tourna vers la fabrication de carrosseries d'autobus et survécut. Mais Weymann se retira de la compagnie en 1932. Weymann revint à l'aviation et continua à concevoir des aéronefs et des autogires. Faits Marquants Parmi ses exploits comme pionnier de l'aviation, il y a les faits suivants :

- il détient la licence de l'Aéroclub Américain numéro 24, délivrée en 1909;
- En août 1910, il a participé à la compétition aérienne française « Circuit de l'Est ».
- En septembre 1910, il a tenté de gagner le prix Michelin en volant de Paris au Puy-de-Dôme avec un passager. Le voyage dura sept heures, mais il lui manqua 10 Kilomètres pour arriver à destination à cause du mauvais temps. (NDLR... C'est ce voyage même qui fait l'objet du récit du Nouvelliste publié le 9 novembre 1910 en 1re page sur Weymann et son passager).
- En mai 1911, pilotant un avion Nieuport, il participa au vol Paris-Madrid.
- En juin 1911, il participa au vol Paris- Rome.
- En juillet 1911, il prit part au Circuit Européen.
- En Novembre 1911, il fut le gagnant des essais du Concours Militaire tenu à Reims.
- En 1911, Il représenta Gordon Bennett à East Church en Angleterre. Il a été un gagnant pilotant un avion Nieuport de 100 chevaux sur les 25 allers retours de 6 kilomètres chacun à une vitesse moyenne de 78,1 mph (125,663 kph) En 1912, il gagna la première course internationale aérienne entre Jersey et Saint-Malo à une vitesse moyenne de 60 mph.
- Il participa en 1912 au concours d'hydravions de Monaco à Saint-Malo (les deux en France) et aux concours d'hydravions de Temse de 1912 en Belgique.

- En 1913, il a concouru pour la France à la course du Trophée Schneider à Monaco, mais fut obligé d'abandonner à cause d'une défaillance de son moteur alors qu'il était en tête ».

L'article de la version française de Wikipedia est plus laconique. Il se lit comme suit : « *Charles Terres Weymann Né le 2 août 1889 à Port-au-Prince, en Haïti, Charles Terres Weymann était un pionnier de l'aviation reconverti après la Première Guerre mondiale dans la carrosserie pour automobiles. Il mit notamment au point un système d'assemblage « souple » des châssis qui connut un grand succès dans les années 1920 et s'exporta dans le monde entier. Il mourut à Paris en 1976* ».

Charles Weymann reçut également la Croix de Guerre 1914-1918. En 1975, l'année précédant sa mort, il fut fêté dans un banquet à Paris par les « Vieilles Tiges », une association de pionniers de l'aviation. Il est mort à l'âge de 87 ans durant l'été de 1976.



www.ofnac.gouv.ht



L'ALBATROS ; No 2: mars 2018 /section.multimedia@ofnac.gouv.ht