



BULLETIN D'INFORMATION

MARS 1998

N° 15 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Activités du C.A.F.

Les grands pilotes français : Henri GUILLAUMET



Henri GUILLAUMET

Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. 01 34 51 86 33 - Fax: 01 34 51 43 93

Internet : www.latecoere.com

Membre de la

FFAP(Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)

FISA(Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

ACTIVITÉS DU C.A.F.

Exposition "UN SIÈCLE D'AVIATION AVEC LA POSTE"

Dans le cadre du Centenaire de l'Aéro-Club de France, inscrit au Calendrier de Célébrations Nationales et placé sous le Haut Patronage du Président de la République, de nombreuses manifestations aéronautiques vont se dérouler en France tout au long de l'année. Les membres intéressés par ces manifestations peuvent demander le détail au secrétariat de l'AéCF, 6, rue Galilée 75116 PARIS. Une de ces manifestations intéresse plus particulièrement les aérophilatélistes puisque votre président a été sollicité et a accepté d'organiser une vaste exposition aérophilatélique. Cette exposition, de type "grand public", prendra place au Musée de La Poste, 34, boulevard de Vaugirard 75015 PARIS, du 12 octobre au 31 décembre 1998. Elle sera également artistique avec affiches, peintures, sculptures, vidéo, maquettes, objets, etc... Il est aussi prévu des films et des conférences.

Un groupe de travail, constitué de quelques membres de notre Cercle, essaie de faire face à tous les problèmes soulevés dans la conduite de cette vaste entreprise.

Pour l'aérophilatélie proprement dite, près de 600 plis seront présentés dans des espaces thématiques. Ce seront les plus représentatifs et les plus rares de l'Aérophilatélie française; ils retraceront l'histoire de la Poste Aérienne française avec des documents explicatifs.

Certains plis n'ont pas encore pu être rassemblés, soit à cause de leur rareté soit qu'ils correspondent à un thème peu recherché. Nous demandons à tous nos membres de bien vouloir se faire connaître auprès du président pour savoir s'ils pourraient mettre à disposition du Musée de La Poste un ou plusieurs des plis listés ci-après selon le répertoire Muller:

Lignes FARMAN, Muller France: n°25, 26, 43, 61, 69A, 182 et 216.

Lignes CMA, CGT, GEA et CAN, Muller France: n°37, 39, 41, 50, 69, 73, 73A, 75 et 76.

Ligne AIR UNION, Muller France: n°92, 104, 109, 138 à 147, 165, 179 et 209.

Ligne FRANCO-ROUMAINE (CFRNA)

Muller France: n°47, 48, 63, 63A, 64, 74, 77, 78, 85 et 111.

Muller Tchécoslovaquie: n°2 à 12 et 16.

Muller Pologne: n°3, 4, et 16, 17.

Muller Suisse: n°100, 101, 107, 116 et 119.

Muller Roumanie: n°4 à 12.

Muller Autriche: n°78 à 84 et 96, 97.

Muller Hongrie: n°14 à 21 et 25

Le timbre du Centenaire de l'AéCF qui devait normalement sortir le 20 octobre 1998, date anniversaire de la création de l'AéCF, sera peut-être mis en vente anticipée lors des manifestations aéronautiques prévues sur les Champs Elysées les 12 et 13 septembre. Vous serez informés dans le prochain Bulletin de juillet.

Presse philatélique

Des articles aérophilatéliques sont parus dans La Philatélie Française (n°523 de janvier) et dans Timbroscopie (n°153 et 155 de janvier et mars); d'autres vont suivre.

La Philatélie Française

La revue fédérale poursuit sa parution et réduit le montant de son abonnement soit: 150F au lieu de 210F. (Voir lettre explicative de la F.F.A.P. jointe au Bulletin)

Tous les anciens abonnés sont sollicités pour régler leur abonnement 1998 à notre trésorière: Madame Ehr Gott. (Facture jointe au présent Bulletin pour les membres concernés). Tout paiement tardif risque de provoquer une rupture dans l'envoi de la revue.

Les nouveaux (ou anciens) membres qui souhaiteraient s'abonner devront se faire connaître auprès de notre trésorière.

Réunions amicales

Notre dernière réunion a eu lieu le samedi 17 janvier à la brasserie "Rond-Point" 5, rue de Ponthieu à Paris. La prochaine se tiendra au même endroit le samedi 21 mars à 14h30.

Assemblée générale du C.A.F.

L'Assemblée Générale Ordinaire du C.A.F. se tiendra dans une salle située sur le site de l'Exposition Nationale-DUNKERQUE 98 (Palais des Congrès KURSAAL, place du Casino) le dimanche 31 mai 1998 de 14h30 à 18h. L'ordre du jour sera indiqué sur la convocation qui vous parviendra dans les délais habituels. Veuillez nous communiquer dès maintenant les remarques, suggestions et propositions que vous désirez voir figurer dans les questions diverses de l'ordre du jour.

Nouveaux membres

Nous avons le plaisir d'accueillir de nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

750	Michel BRISEBOIS	Canada
751	Jean-François DENIS	Centre
752	Jan BORÉ	Midi-Pyrénées
753	Patrice BIDINGER	Provence-Alpes-Côte d'Azur
754	Bruno BOUVERET	Ile-de-France
755	Raymonde KOHN	Belgique
756	Gilles CHAUSSOY	Bourgogne
757	Christophe BOUDET	Ile-de-France
758	Frank SALLÉ	Aquitaine
759	Jean-Daniel AYACHE	Ile-de-France
760	Frank JONES	Angleterre
761	Jean-Pierre BARDY	Provence-Alpes-Côte d'Azur
762	Edouard MANCEL	Picardie

Cotisations 1998

L'année 1998 est maintenant bien entamée et nous rappelons aux retardataires qu'il est temps de régulariser leur situation en envoyant un chèque de 120 Francs à notre trésorière: Madame EHRGOTT, 96, boulevard des Océanides 44380 PORNICHET

LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Henri GUILLAUMET

C'est à Bouy, petit village de la Marne situé à 30 kilomètres de Reims, qu'Henri Guillaumet naît le 29 mai 1902. Ses parents sont de simples paysans laborieux comme il y en a tant dans nos campagnes. Il est le troisième et dernier garçon de la famille. Sa mère meurt en mettant au monde un quatrième garçon qui ne vivra pas; le petit Henri n'a alors que deux ans.

Pendant que le père travaille dur, c'est la grand'mère qui s'occupe des enfants et prépare les repas. Henri grandit, c'est un garçon remuant qui a besoin de se dépenser physiquement et qui n'est pas très attiré par le travail de classe jugé trop sédentaire.

A la fin de l'été 1914, c'est la guerre, celle qui prendra le nom de "Grande Guerre". L'ennemi venu de l'Est arrive bientôt en Champagne, aux portes de Bouy, où il s'accroche et s'enterre. Henri grandit parmi les combattants, ceux qui montent au front et ceux qui ont la chance d'en revenir. Un jour de 1916, quelques avions français viennent se poser dans un champ près du village, ce n'est qu'une reconnaissance bientôt suivie d'une troupe; un campement s'installe. Tous les jours, les avions vont passer et repasser au-dessus de la tête du jeune Henri qui prendra l'habitude d'aller "au terrain" pour voir ces engins volants de plus près. Un jour, un pilote lui propose de faire un tour; Henri accepte avec joie et c'est un émerveillement. A partir de cet instant, il pense secrètement que, lui aussi, un jour, il volera.

Après l'Armistice, les travaux de remise en état sont considérables; bien qu'Henri aide aux travaux des champs, il ne pense qu'à voler. Contre l'avis de sa famille, il sollicite une bourse de pilotage et l'obtient après un examen du niveau du certificat d'études.

Il est convoqué à l'école de pilotage de Mourmelon placé sous les ordres de l'as Charles Nungesser. L'apprenti pilote est attentif, solide, maître de ses nerfs et fait de rapides progrès. Après 15 heures de vol, il est lâché seul et passe son brevet le 15 octobre 1921. Henri Guillaumet devance alors l'appel et contracte un engagement de 3 ans. Il est affecté à Istres où il se perfectionne sur Breguet, Salmson et Spad. Après quelques mois, le caporal Guillaumet est affecté au 1er Régiment d'aviation de chasse de Thionville où il fait la connaissance d'un grand garçon athlétique: Jean Mermoz. Ils deviennent très vite bons amis. Bien que de tempéraments différents, ils sont tous les deux directs, loyaux et partagent la même passion de l'aviation.

Guillaumet se classe bientôt parmi les meilleurs pilotes du régiment et est promu sergent. On lui propose de prendre un engagement complémentaire d'un an et de s'inscrire à la course "*Military Zenith*". L'itinéraire: Villacoublay, Metz, Strasbourg, Dijon, Lyon, Châteauroux, Tours, Villacoublay est à faire deux fois soit 2810 km, dans un minimum de temps. Après plusieurs tentatives infructueuses, toujours stoppées par des ennuis mécaniques, son chef: le lieutenant Challe, détenteur du record à la veille de la date de clôture de l'épreuve, lui propose sportivement de prendre son avion. Le sergent Guillaumet

prend le Nieuport 29 de son chef et fait le circuit en 10 minutes de moins. Guillaumet a remporté la "*Military Zenith*".

Libéré de son engagement fin 1925, Guillaumet cherche un emploi. L'aviation commerciale a démarré, les lignes françaises sillonnent le ciel: Air Union sur Paris - Londres, S.G.T.A. sur Paris-Amsterdam, Franco-Roumaine sur Paris-Varsovie et Paris-Constantinople, L'Aéronavale sur Antibes-Tunis mais c'est tout naturellement qu'il se présente aux Lignes Aériennes Latécoère à Toulouse-Montaudran, chaudement recommandé par son ami Jean Mermoz.

Mermoz était entré aux L.A.L. en octobre 1924 et il s'y était déjà fait remarquer par ses capacités et sa puissance de travail (1), aussi sa recommandation avait-elle été prise au sérieux. Henri Guillaumet passe aisément son examen de passage devant le redouté Didier Daurat et il est embauché le 1er février 1926. Après un stage de plusieurs semaines à l'atelier passé à démonter et remonter les moteurs Renault des BREGUET XIV, Guillaumet est affecté à la ligne Toulouse - Casablanca alors que Mermoz passe sur Casa - Dakar.

Il assure le transport du courrier avec sérieux et une parfaite régularité et se fait apprécier de Didier Daurat. Quelques mois plus tard, en octobre, un nouveau pilote est embauché: Antoine de Saint-Exupéry, qui deviendra son meilleur ami. Au nouvel arrivant, il fait partager sa jeune expérience de la ligne, attirant son attention sur les principaux dangers. Pas pour longtemps car Guillaumet est affecté sur Casa-Dakar en décembre 1926. A ce moment-là, le moral était au plus bas sur cette ligne; en effet tout le personnel était sous le choc du martyr subit par trois des leurs: Gourp, Erable et Pintado, assassinés par les Maures le 11 novembre précédent. Guillaumet connaît les risques de son métier, il en prend son parti et fait face aux difficultés. Il fera de nombreuses actions d'éclat et aura la chance de ne pas être capturé et rançonné par les Maures comme certains de ses camarades: Reine, Mermoz, Pivot.

En mars 1927, Pierre-Georges Latécoère vend ses lignes aériennes à Marcel Bouilloux-Lafont, financier français installé au Brésil; la nouvelle raison sociale de la compagnie devient: Compagnie Générale Aéropostale.

Fin 1927, Mermoz part pour l'Amérique du Sud en qualité de chef-pilote et Saint-Exupéry est nommé chef de l'escale de Cap Juby. Guillaumet, lui, continue ses incessants allers et retours au-dessus du désert avec une parfaite maîtrise.

L'AÉROPOSTALE ouvre la ligne côtière Natal - Rio - Buenos Aires en novembre 1927 et la traversée de l'Atlantique Sud par aviso entre Dakar et Natal le 1er mars 1928. La Ligne France - Amérique du Sud est devenue réalité. L'Aéropostale a aussi des ambitions à l'intérieur du continent africain et une mission de reconnaissance est confiée à Guillaumet, assisté de Collet. Du 12 juin au 14 juillet 1928, ils parcourent le Sénégal, le Soudan, le Dahomey, le Nigéria et le Cameroun. Cette reconnaissance n'aura pas de suite commerciale.

Le 9 juin 1929, Guillaumet s'embarque de Marseille pour Rio de Janeiro à bord du "*Valdivia*". A la demande de Mermoz, il a été désigné pour assurer le transport du courrier de Buenos Aires à Santiago du Chili, nouvelle future ligne de l'AÉROPOSTALE (2). Arrivé à

Buenos Aires, il y retrouve tous ses amis dont Jean Mermoz. Il prend en main un nouvel avion: le POTEZ 25, appareil capable de passer avec sécurité les cols de la Cordillère des Andes dont les points les plus bas sont à 4000 mètres, le massif étant dominé par l'Aconcagua à près de 7000 mètres.

La traversée aérienne de la Cordillère était depuis plusieurs années un exploit sportif mais il s'agissait là d'assurer un service régulier hebdomadaire, par tous temps, hiver comme été. Il n'y avait pas de meilleur choix que Guillaumet pour remplir cette mission et c'est ici qu'il entrera dans la légende.

Le 15 juillet 1929, avec son ami Jean Mermoz ils ouvrent le Premier service postal aérien Buenos Aires - Santiago à bord du LATÉ 26 F-AILH (jusqu'à Mendoza) et du POTEZ 25 F-AJDY (de Mendoza à Santiago). Le retour est effectué le 18 juillet. Cette prise en main faite, Henri Guillaumet va maintenant assurer seul l'acheminement du courrier.

Les 3 et 5 septembre, il inaugure officiellement la ligne Buenos Aires - Santiago; Didier Daurat, en voyage d'inspection, est à bord.

En octobre, il a le plaisir de retrouver son ami Antoine de Saint-Exupéry qui vient d'arriver à Buenos Aires avec le titre de Directeur d'exploitation de l'AÉROPOSTA ARGENTINA, filiale de l'AÉROPOSTALE.

La veille de son vol courrier du 11 février 1930, Henri Guillaumet épouse à Buenos Aires une charmante suisse, Noëlle, qu'il avait connu à Dakar. Ils se ressemblent: ils ont le même âge et sont simples, droits et purs. Leur ami Saint-Ex disait d'eux: *"ce sont deux coeurs de bonne qualité"*. Noëlle saura attendre, patiente et confiante, les arrivées souvent tardives de son cher Henri.

Didier Daurat redoutait le mariage de ses pilotes et disait : *"quand un pilote se marie, il perd la moitié de sa valeur"* et ajoutait *"sauf pour Guillaumet"*. Venant de Daurat, si avare de compliments, c'était d'autant plus remarquable.

Guillaumet assure ainsi le service postal pendant près d'un an, parfois dans des conditions très difficiles mais "le courrier passe". Le vendredi 13 juin 1930, il est à Santiago et se prépare à faire sa 92ème traversée. C'est le plein hiver austral, le temps est excécrable (tempête de neige avec des pointes de vent à 100 km/h) et la route habituelle survolant la voie ferrée du transandin est impraticable: les nuages de neige vont jusqu'à 8000 mètres. La route vers le sud, en traversant la Laguna Diamante, présente quelques trouées vers 6500 mètres, Guillaumet s'y engage. Arrivé au milieu du massif, des remous d'une violence extrême secouent l'appareil et l'aspirent vers le sol. Guillaumet ne peut pas maintenir son POTEZ qui perd 3000 mètres en 3 minutes. Dans la brume et les nuages, il arrive à reconnaître les lieux qu'il connaît bien, c'est la Laguna Diamante, centre d'un gigantesque cirque de montagnes. Il n'arrive pas à faire prendre de l'altitude à son POTEZ et tourne pendant une heure, pris dans cette souricière. A bout d'essence, il tente un atterrissage qui se termine par un capotage dans la neige. Commence alors une lutte contre la mort d'où il sortira vainqueur. Tout le monde connaît cette épopée si bien décrite par Saint-Exupéry; résumons simplement son odyssée:



Premier courrier Chili - Argentine transporté le 18 juillet 1929 par Jean Mermoz et Henri Guillaumet à bord du POTEZ 25 F-AJDZ.



Premier courrier Chili - Europe transporté jusqu'à Buenos Aires le 15 août 1929 par Henri Guillaumet à bord du POTEZ 25 F-AJDY.



POTEZ 25 F-AJDY en pleine Cordillère des Andes



POTEZ 25 F-AJDZ accidenté à la Laguna Diamante (Cordillère des Andes) le vendredi 13 juin 1930.
Photo prise à la fonte des neiges du printemps austral (nov./ déc. 1930)



Premier courrier aérien officiel Argentine - Chili transporté le 3 septembre 1929 par Henri Guillaumet à bord du POTEZ 25 F-AJDY. Pli signé par Guillaumet.



Premier service régulier Chili - Argentine; liaison Mendoza - Buenos Aires du 12/13 septembre 1929 par Henri Guillaumet à bord du LATÉ 26 F-AILH. Pli signé par Guillaumet.



Courrier accidenté le 13 juin 1930 à la Laguna Diamante récupéré dans l'avion en nov./ déc. 1930.
Griffe "RETARD DU AU SERVICE"



6ème traversée postale 100% aérienne de l'Atlantique Sud et première traversée d'Henri Guillaumet à bord du COUZINET 70 "Arc-en-Ciel" en place copilote, le chef de bord étant son ami Jean Mermoz.
Oblitérations: départ Buenos Aires 22/9/34, transit Marseille 27/9/34, arrivée Alger 28/9/34.

Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**

- Samedi 14 La tempête continue, Guillaumet se terre sous son avion retourné.
- Dimanche 15 Le ciel redevient clair, des avions partis à sa recherche passent au-dessus de lui mais ne le voient pas, Guillaumet part à pied vers l'Est, il est 10 h.
- Lundi 16 Après avoir marché la nuit, il passe un col à 4000 m, arrive au fond d'une vallée sans issue et fait demi-tour.
- Mardi 17 Revenu sur ses pas, il prend alors la bonne vallée, il fait froid mais le ciel est dégagé, il continue à marcher durant la nuit d'un pas mal assuré.
- Mercredi 18 Il fait une chute de 50 mètres dans un ravin, perd sa malette qui contenait encore quelques vivres et sa lampe de poche. Il arrive à se remettre sur pieds malgré de multiples contusions et suit le courant d'un rio.
- Jeudi 19 Guillaumet poursuit sa descente dans la vallée; il n'y a plus de neige. N'ayant plus de vivres, il mange l'herbe poussant au bord du rio. Puis il découvre une piste de mulets, enfin une trace de vie, et des chèvres sur l'autre berge. Il aperçoit une femme et un enfant qui prennent peur en le voyant et s'enfuient. Guillaumet tombe. La paysanne revient et le soigne. Guillaumet est sauvé.
- Vendredi 20 Descente de 15 km à dos de mulet dans la vallée et rencontre avec un médecin venu de San Carlos en automobile. Descente vers San Carlos en auto avec le médecin. En route, Guillaumet parvient à télégraphier à sa femme. Une heure plus tard, Saint-Exupéry survole la caravane formée de l'auto et des chevaux avant leur arrivée à San Carlos et atterrit sur le bord de la route. Les retrouvailles sont émouvantes. Dans *"Terre des Hommes"*, Saint-Exupéry rapportera les paroles de Guillaumet restées célèbres: *"Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait"*.

Le 8 juillet, Guillaumet reprend son service courrier au départ de Buenos Aires mais la Cordillère est à nouveau bouchée par les tempêtes de neige. Il ne pourra faire Mendoza - Santiago que le 15 juillet.

Le 7 août 1930, il fait sa 100ème traversée de la Cordillère en passant par la Laguna Diamante. Il pourra y apercevoir son avion qui attendra le printemps pour être démonté et descendu dans la vallée à l'aide de mulets. Après réparations, le POTEZ F-AJZD revolera.

Fin août, Noëlle et Henri Guillaumet quittent à regret l'Amérique du Sud qui leur laisse tant de souvenirs. Guillaumet rentre en France pour s'entraîner sur hydravion et passer son brevet qu'il obtient le 6 décembre 1930. Il transporte le courrier sur Marseille-Alger avec des CAMS 53 et des LATÉ 32 puis reprend Toulouse - Dakar avec des LATÉ 25,26 et 28. Il n'y a plus de BREGUET XIV, ils ont fait leur temps.

En mars 1932, Guillaumet apprend avec joie qu'il est de nouveau affecté en Amérique du Sud et pas n'importe où: sur la Cordillère des Andes! Noëlle et Henri Guillaumet débarquent à Buenos Aires le 7 avril 1932 et retrouvent tant de visages amis, cela leur fait chaud au coeur car beaucoup de choses ont changé: l'AÉROPOSTALE a déposé son bilan depuis un an et Didier Daurat a été licencié; l'exploitation de la ligne se poursuit mais l'ambiance des pionniers n'y est plus. La concurrence américaine, qui avait commencé dès 1929, est maintenant très puissante. La PANAGRA (3) assure un service aérien régulier

Buenos Aires - Santiago avec des trimoteurs FORD pouvant transporter 8 passagers en plus du courrier. Guillaumet reprend, presque seul, son va-et-vient Mendoza - Santiago, toujours sur POTEZ 25, dont le F-AJDZ qui a été récupéré dans la Cordillère et réparé.

En 1933, AIR FRANCE prend naissance et absorbe l'AÉROPOSTALE; c'est sous ces nouvelles couleurs que Guillaumet fera sa dernière traversée de la Cordillère - la 343ème - le 15 septembre 1934 avec le POTEZ 25 F-AJDY (4).

Le 21 septembre, il arrive à Natal où il retrouve son ami Jean Mermoz qui se prépare à traverser l'Atlantique Sud une nouvelle fois avec le COUZINET 70 "*Arc-en-Ciel*"(5). Avec Mermoz à ses côtés, il pilote le gros trimoteur au-dessus de Natal et le 25 septembre, il fait, avec Mermoz, chef de bord, sa première traversée de l'Atlantique Sud: Natal, Porto-Praïa, Port-Etienne, Villa Cisneros. Six jours plus tard, les deux amis repartent vers l'Amérique du Sud avec l'*Arc-en-Ciel* et, de Natal, poussent jusqu'à Rio de Janeiro le 7 octobre.

L'*Arc-en-Ciel* avec son prestigieux équipage constitué de Mermoz, Guillaumet, Clavère, Gimié et Collenot se prépare à faire son 8ème et dernier grand voyage. Il quitte Rio le 20 octobre et, après escales à Natal, Porto-Praïa, Villa Cisneros, Casablanca et Toulouse, il atterrit au Bourget le 28 octobre 1934.

Pendant quelques mois, Guillaumet fait de nombreux vols d'essais sur divers types d'appareils: COUZINET *Arc-en-Ciel*, POTEZ 36 et 56 et FARMAN 220.

Depuis le début de l'année 1935, les traversées de l'Atlantique Sud sont uniquement effectuées par l'hydravion BLERIOT "*Santos-Dumont*", c'est à dire des liaisons moins fréquentes que celles de la LUFTHANSA. Les services officiels finissent par accepter l'avion en complément à l'hydravion pour les traversées maritimes. C'est Henri Guillaumet qui est chargé de faire la première traversée avec le FARMAN 220 "*Centaure*". Ensuite, et jusqu'à fin 1936, toutes les nouvelles mises en service d'appareils sur l'Atlantique Sud sont faites par Guillaumet.

Avion FARMAN 220 "*Centaure*" les 3 et 11 juin 1935 (Aller et Retour)

Hydravion LATÉ 301 "*Ville de Rio*" les 10 et 17 février 1936 (Aller et Retour)

Hydravion LATÉ 301 "*Ville de Santiago*" les 27 avril et 5 mai 1936 (Aller et Retour)

Avion FARMAN 2200 "*Ville de Montévidéo*" le 5 juillet 1936 (Aller seul)

Avion FARMAN 2200 "*Ville de Mendoza*" le 20 octobre 1936 (Retour seul)

Guillaumet fait sa 78ème et dernière traversée de l'Atlantique Sud le 31 janvier 1939 sur le FARMAN 2200 "*Ville de Natal*".

Sur l'Atlantique Nord, la France prend conscience en 1936 qu'elle a pris un retard important par rapport à l'Allemagne, la Grande Bretagne et les Etats-Unis. Elle crée la COMPAGNIE AIR FRANCE TRANSATLANTIQUE le 18 juin 1937, Guillaumet y est nommé chef-pilote. Le seul hydravion ayant les performances pour une telle traversée est le LATÉ 521 F-NORD "*Lieutenant de Vaisseau Paris*" (6). Guillaumet le prend en main, fait des essais systématiques en charge à plusieurs altitudes et réalise un vol d'endurance de 5571 km en reliant d'un coup d'aile Kénitra (Maroc) à Macéio (Brésil) les 25 et 26 octobre 1937. Le retour sur Biscarosse est effectué sans incident mais la période d'hiver n'étant pas propice aux traversées de l'Atlantique Nord, on en profite pour faire des travaux indispensables sur

l'appareil et Guillaumet reprend ses traversées Dakar - Natal jusqu'en juillet 1938. Il participe à la désastreuse course de vitesse Istres - Damas - Le Bourget où les avions français mirent en évidence leur infériorité. Sur les 9 équipages, les 3 premières places revinrent aux Italiens; l'équipage Guillaumet - Lanata sur FARMAN F 2231, arrivant bon dernier.

Le "*Lieutenant de Vaisseau Paris*" étant enfin prêt, le départ pour New York est fixé au 19 août. L'équipage est constitué de: Guillaumet, commandant de bord; Leclaire, second pilote; Comet, navigateur; Bouchard et Néri, radios; Le Morvan, Roux et Chapaton, mécaniciens. Aussitôt après le décollage, une pale d'hélice du moteur inter-droit se détache, l'hydravion est déséquilibré et vibre terriblement, Guillaumet et Leclaire unissant leurs efforts réussissent à redresser l'appareil et à revenir amerrir à Biscarosse. Après réparations, le départ peut être effectué le 23 août, direction Lisbonne, première étape avant de rejoindre Horta (îles Açores) le 24 août. Une violente tempête survient et empêche tout décollage pendant plusieurs jours. Enfin, le 31 août, le "*Lieutenant de Vaisseau Paris*" se pose à New York sur l'hydrobase de la Pan American Airways (Port Washington) après 21h30 de vol depuis Horta. Le retour à Biscarosse a lieu du 6 au 9 septembre 1938. Ce sera la seule traversée A/R de l'Atlantique Nord de l'année 1938.

En 1939, Guillaumet effectue 3 traversées A/R avec le "*Lieutenant de Vaisseau Paris*". La mise en service du LATÉ 522 F-ARAP "*Ville de Saint-Pierre*" lui permet de faire 2 traversées A/R supplémentaires avant la déclaration de guerre (7).

Dès l'ouverture des hostilités, Guillaumet veut prendre un engagement mais on lui répond qu'il est trop vieux et que son expérience doit être mise à la disposition des besoins des transports aériens. Il fait plusieurs liaisons de Marseille vers l'Afrique et vers Beyrouth sur DEWOITINE 338 et sur FARMAN. Le 27 novembre 1940, il doit convoier à Beyrouth, Jean Chiappe, nommé Haut Commissaire en Syrie et au Liban; l'avion est le FARMAN 2234 n°2 F-AROA "*Le Verrier*", son équipage est constitué de Reine, copilote; Le Duff, radio; Franquès et Montaubin, mécaniciens. Arrivés au nord de Tunis, pris dans une bataille aérienne anglo-italienne, l'avion est mitraillé et prend feu; Le Duff a le temps d'envoyer un signal de détresse: "*sommes mitraillés - en feu - SOS - SO....*".

Quand des amis viendront annoncer à Noëlle l'épouvantable nouvelle, elle ne les croira pas. Son Henri était invulnérable, il avait échappé tant de fois à la mort.

Gérard COLLOT

(1) voir Bulletin n°9 de mars 1996

(2) voir Bulletin n° 10 de juillet 1996

(3) La PANAGRA a été fondée le 25 janvier 1929 par un apport 50/50 de PAN AMERICAN AIRWAYS et de W.R. GRACE Corporation. La ligne longeait la côte ouest du continent sud-américain de Cristobal (Panama) à Santiago-du-Chili. La première liaison postale aérienne Santiago - Buenos Aires et retour a été établie du 12 au 14 octobre 1929.

(4) Les 5 POTEZ 25 constituant la flotte de l'Aéropostale sont les suivants:

N°1520 F-AJDX, N°1521 F-AJDY, N°1522 F-AJDZ, N°2035 F-AJZR et N°2036 F-AJZS.

(5) voir Bulletin n°11 de novembre 1996

(6) Le LATÉ 521 F-NORD "*Lieutenant de Vaisseau Paris*" a été construit aux usines Latécoère de Montaudran dans le courant de l'année 1934. Il fait son premier vol d'essai le 10 janvier 1935 piloté par Jean Gonord. Le 12 juin 1935, a lieu le survol historique du paquebot "*Normandie*" au large du Havre.

L'intérieur est luxueusement décoré pour un voyage aux Antilles à l'occasion des fêtes du Tricentenaire. Avec le lieutenant de vaisseau Jozan aux commandes, il décolle de l'étang de Biscarosse le 8 décembre 1935 et fait escale à Dakar et Natal avant d'atteindre la Martinique. Le 13 janvier 1936, il part de Fort-de-France pour se rendre dans la journée à l'école navale américaine de Pensacola (Floride). La nuit suivante, une violente tornade s'abat sur le sud de la Floride et retourne sens dessus dessous le grand hydravion de 37 tonnes, pourtant solidement amarré à l'avant et à l'arrière. Le fuselage et les moteurs sont rapatriés en France pour réparation. Pratiquement, il sera reconstruit et remotorisé puis mis à la disposition d'AIR FRANCE TRANSATLANTIQUE pour les liaisons aériennes sur l'Atlantique Nord.

(7) Sur les 12 traversées de l'Atlantique Nord (8 par le *Lieutenant de Vaisseau Paris* et 4 par le *Ville de St-Pierre*) seuls, le 1^{er} voyage (23/8/38) et le 2^{ème} (16-25/5/39) ont transporté du courrier (Muller n°436, 437, 438 et 449). Pas de courrier au départ des Etats-Unis ou des escales portugaises.

Sources:

Carnets de vol de Guillaumet - Musée AIR FRANCE

ICARE - Henri Guillaumet n°162

Henri Guillaumet, pionnier de l'Aéropostale par Marcel Migeo - Ed. Arthaud 1996

L'Aérophile - septembre 1937

Les grands Latécoère sur l'Atlantique par Marie-Paule Vié-Klaze - Ed. Denoël 1981

Répertoire des traversées aériennes de l'Atlantique Sud par Pierre Labrousse 1974

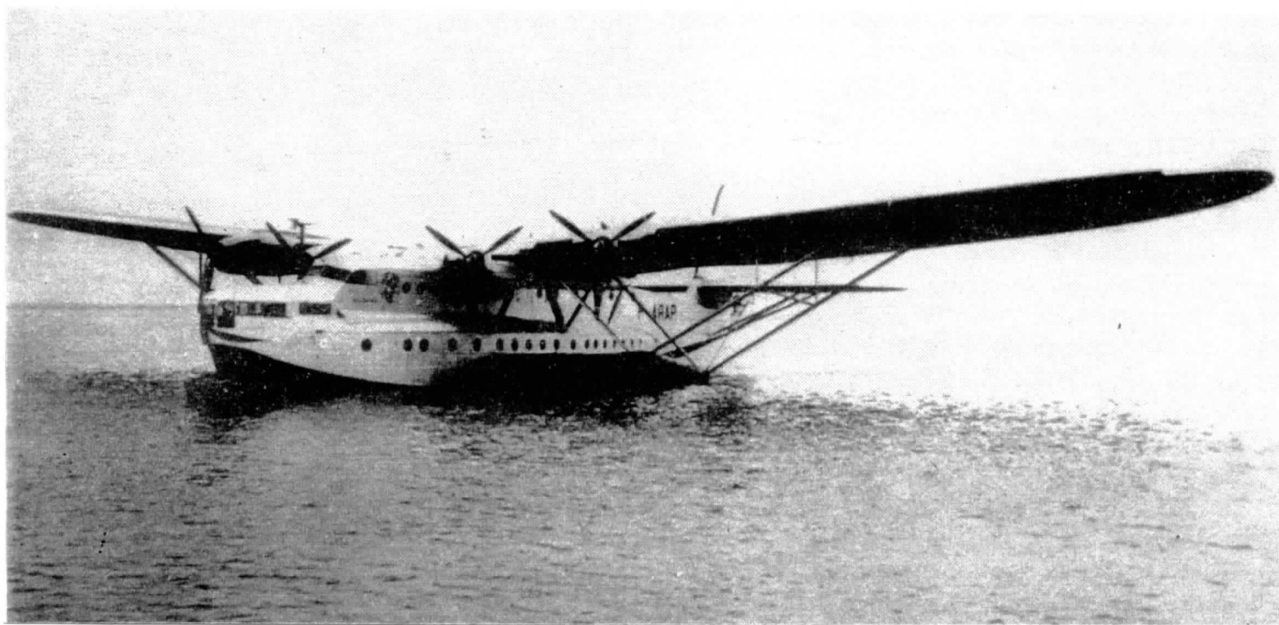
Ligne Mermoz et Ligne Noguès par G. Collot et A. Cornu - Ed. B. Sinais.

Crédit photographique:

Association Pierre-Georges Latécoère et collection privée.



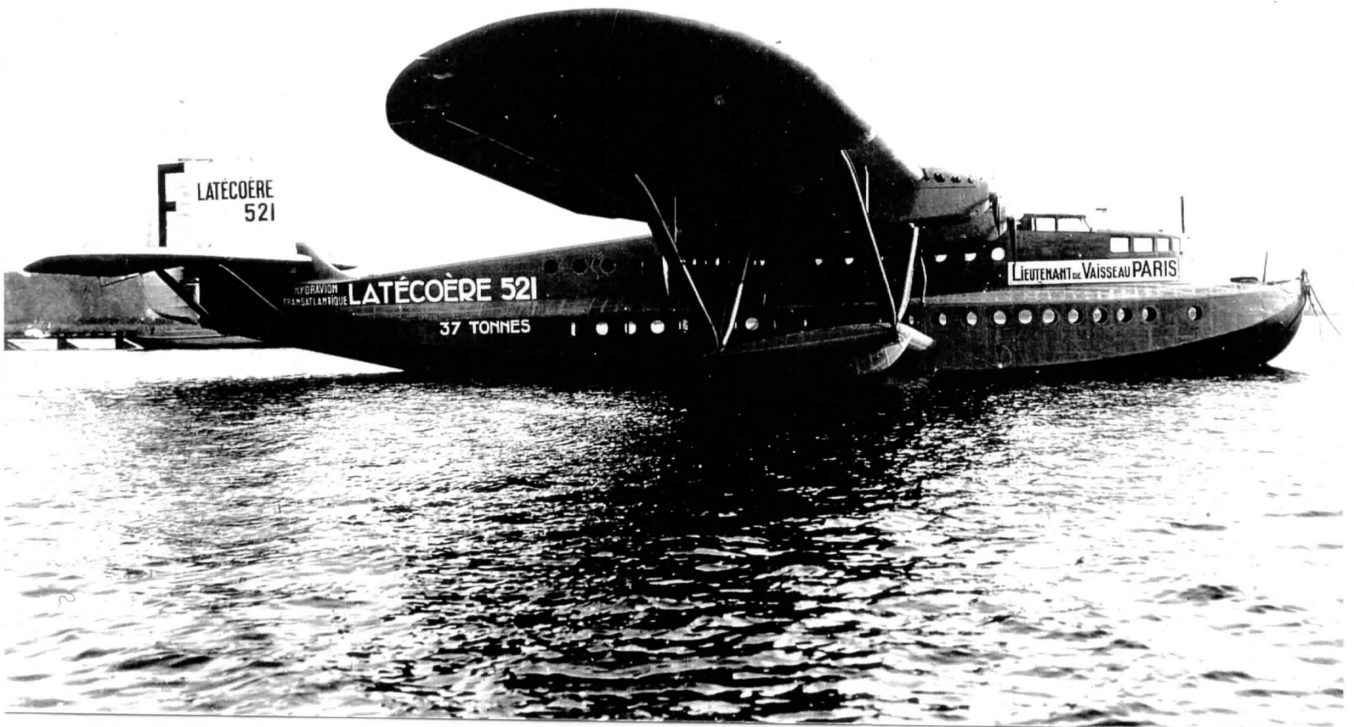
Vol d'endurance Maroc - Brésil du LATÉ 521 F-NORD "*Lieutenant de Vaisseau Paris*".
 Oblitérations: départ Port-Lyautey 23/10/37, arrivée Maceio 26/10/37.
 Pli signé de l'équipage: Guillaumet, Leclair, Comet, Néri, Le Morvan et Chapaton.



Hydravion LATÉ 522 F-ARAP "*Ville de Saint-Pierre*"
Poids total: 37,5 tonnes; vitesse: 260km/h; 6 moteurs H.S. de 970 ch. Détruit à Berre en août 1944.



Hydravion LATÉ 522 F-ARAP "*Ville de Saint-Pierre*" à Biscarosse le 28/7/39.
De gauche à droite: Guillaumet, Cariou, Bouchard, Comet, E.Roux, Chapaton et Montaubin.



Hydravion LATÉ 521 F-NORD "*Lieutenant de Vaisseau Paris*"

Envergure: 49,31 m, longueur: 31,62 m, poids : 37 tonnes, vitesse: 213 km/h, rayon d'action: 5878 km.
 Motorisation: 6 Hispano Suiza 12 Nbr puis 12 Ybrs (4 tracteurs et 2 propulseurs) délivrant 5100 ch.



FARMAN 2234 F-AROA "*Le Verrier*"

Il fut abattu par la chasse italienne le 27 novembre 1940. Guillaumet, Reine, Le Duff, Franquès et Montaubin étaient à bord.