

Cercle Aérophilatélique Français

Paul CODOS

Pilote de ligne et de records

Supplément au Bulletin d'Information n°38 – Novembre 2005



Paul Codos en 1932

Paul CODOS

Pilote de ligne et de records

par Gérard Collot

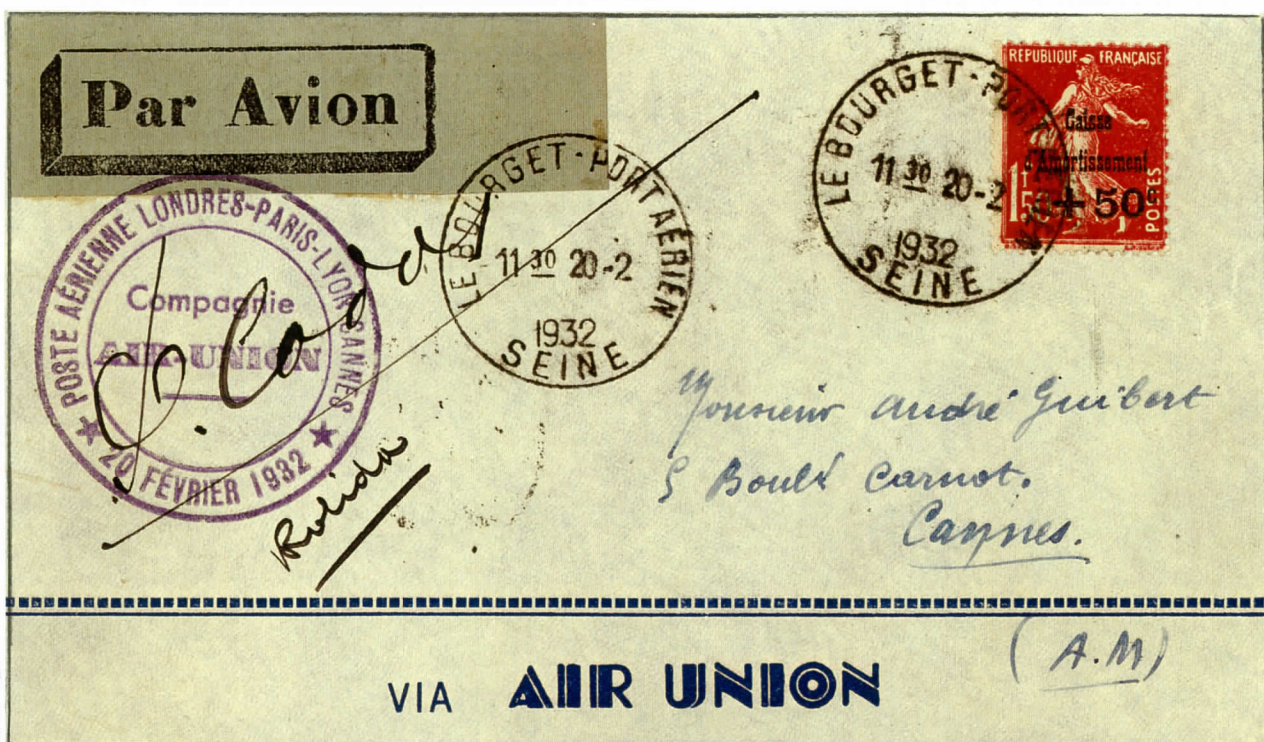
Paul Codos est né le 1^{er} mai 1896 à Iviers dans l'Ain. Nous savons peu de choses sur sa jeunesse si ce n'est qu'il était apprenti typographe.

Affecté dans l'Infanterie pendant la Grande Guerre, Paul Codos demande à plusieurs reprises son affectation dans l'Aviation, mieux vaut mourir dans le ciel pur que dans la boue et la crasse des tranchées, mais à sept reprises sa demande est rejetée. Enfin, en novembre 1917, sa huitième demande est acceptée. Il est affecté à l'école Nieuport de Miramas (Bouches-du-Rhône) où il commence son apprentissage par des essais de roulage sur "Pingouin" (1) puis par des vols en double commande avant d'être lâché sur Nieuport 18. Ce premier stade de formation terminé, Codos est affecté à l'école d'acrobaties de Pau où se forment les chasseurs. Les loopings, vrilles et tonneaux n'ont bientôt plus de secret pour lui et il retourne à Miramas, mais cette fois comme moniteur. Il attendait son affectation en escadrille quand l'Armistice arriva. C'était la fin d'un cauchemar qui avait coûté un million trois cents mille morts à la jeunesse française.

Les débuts – Pilote de ligne

Démobilisé quelques mois plus tard, il faut démarrer dans la vie civile et que faire d'autre que d'être aviateur? Pour trouver un emploi, il est nécessaire d'obtenir son brevet de pilote de transport public, ce qui est réalisé le 9 juin 1920. Il écrit alors aux nombreuses compagnies aériennes qui venaient de se créer, utilisant, pour la plupart, les stocks d'avions démilitarisés. Les réponses sont négatives, mais il faut dire qu'il n'était pas le seul pilote à chercher un emploi, la France avait formé plus de 10 000 pilotes militaires pendant la guerre. Enfin, un jour heureux, le courrier lui apporte une perspective d'emploi dans une compagnie de messageries aériennes, mais ce bonheur fut de courte durée car cette société arrêta ses activités avant même qu'il ne commence le moindre voyage. C'est d'un ami, Daroman, avec lequel il avait fait quelques acrobaties, que va venir le salut. Cet ami, devenu administrateur de la compagnie Aéro-Transport, lui proposait simplement de le rejoindre. Cette compagnie, créée le 10 janvier 1920, par Ernout, un ancien clerc de notaire, exploitait quotidiennement une ligne Bordeaux – Toulouse – Montpellier pour passagers et fret. Elle était équipée d'une vingtaine d'avions monomoteurs SALMSON, récupérés dans les stocks de guerre et son personnel navigant était constitué, en tout et pour tout, de six pilotes. Malgré les subventions et le matériel gratuit, la compagnie fit faillite en 1922. Paul Codos trouve un autre emploi dans une compagnie aérienne africaine récemment constituée, la S.R.A.T. (Société du Réseau Aérien Transafricain) qui avait ouvert une ligne Alger – Biskra le 26 avril 1922. Il fait quelques liaisons et, alors qu'il était en escale à Biskra, on lui demande de faire un vol d'essai sur un appareil resté en réserve. Le vol fut de courte durée, une panne de moteur à proximité du sol conduisit à un écrasement de l'appareil. Codos survécut mais les

Inauguration de la ligne PARIS – CANNES par AIR UNION–20/22 février 1932



Paris (Le Bourget) – Cannes 20/02/1932

Premier courrier aéropostal , pilotes : Codos et Robida

Dép. Le Bourget 20/2/32-11h.30, arr. Cannes 20/2/32-17h. Signature des pilotes.



Cannes – Paris (Le Bourget) 22/02/1932

Premier courrier aéropostal, pilotes : Codos et Robida

Dép. Cannes 22/2/32-5h., arr. Paris Gare du Nord Avion 22/2/32-15h.30

multiples fractures (fémur, tibia, poignet gauche et maxillaire supérieur) demandèrent des interventions et des soins intensifs tout d'abord à Biskra, puis à Alger et enfin à Paris. Fin 1923, la visite médicale du personnel navigant le reconnu apte au pilotage. Pendant ce temps, la S.R.A.T. avait fait faillite (2 juin 1923) ce qui n'était pas étonnant compte tenu de la faiblesse du trafic. Paul Codos trouve très rapidement un emploi à la C.A.F. (Compagnie Aérienne Française) qui donnait des baptêmes de l'air et proposait des vols à la demande, mais cet emploi ne fut que temporaire. Les rencontres dans le petit monde de l'aviation sont fréquentes et un contact avec Henri Bardel, directeur technique de la compagnie AIR UNION (2), lui permet de rencontrer le chef pilote, Robert Bajac. L'embauche est immédiate et Codos est affecté sur la ligne Paris – Londres, pilote de bimoteur FARMAN "*Goliath*". Le 27 janvier 1926, il inaugure une série de 18 liaisons expérimentales nocturnes: départ Le Bourget 19h., arrivée Croydon 22h.40. Mais le matériel n'est pas encore adapté pour assurer une telle liaison avec sécurité et les vols nocturnes réguliers sur Paris – Londres viendront quelques années plus tard. Le 4 février 1931, Paul Codos est nommé chef pilote adjoint d'AIR UNION. Le 20 février 1932, la ligne Paris – Lyon – Cannes est inaugurée par Codos et Robida.. En 1935, il inaugure les lignes Paris – Madrid et Paris – Rome.

Raids et records

En janvier 1929, Dieudonné Costes propose à Codos de l'accompagner pour un raid Paris – Saigon. Inutile de dire que Codos accepte avec empressement. L'avion est le BREGUET 284T F-AIYB, baptisé pour l'occasion: "*Dragon d'Annam*". L'équipage est constitué de Costes, pilote et chef de bord, Codos, copilote et navigateur et Maurice Bellonte, mécanicien et radio. Le 19 février 1929 en fin d'après-midi, le Breguet décolle, cap au sud-est. Alors que l'avion est à 500 mètres d'altitude seulement, le moteur s'arrête brusquement. Codos se précipite sur les robinets de vidange afin de vider les réservoirs gorgés d'essence. L'avion descend dans l'obscurité, évite quelques toits et s'écrase contre un remblai d'une ligne de chemin de fer, non loin de la gare de Bondy. L'avion est détruit, mais ne prend pas feu, Costes est indemne, Bellonte ainsi que Codos sont légèrement blessés. Cette première tentative de raid se termine mal, mais cela aurait pu être pire!

Costes projetait de traverser l'Atlantique Nord avec son BREGUET XIX "*Point d'Interrogation*". Pour en vérifier la faisabilité, il avait déjà réalisé Paris – Tszikar (Mandchourie) sans escale (7905 km) avec Maurice Bellonte les 27/29 septembre 1929. Maintenant, en attendant la saison favorable pour sa traversée, il propose à Codos d'établir un nouveau record mondial de distance en circuit fermé. Codos accepte et, les 15/17 décembre 1929, ils tournent pendant 53 heures au-dessus d'Istres, Avignon et Montpellier, couvrant 8025 km, battant ainsi le record mondial de 7663 km détenu par Ferrarin et Del Prete.

Après le premier Paris – New York, réalisé par Costes et Bellonte le 1^{er} septembre 1930, le BREGUET XIX "*Point d'Interrogation*" est mis à disposition de Codos pour une tentative Paris – Tokyo. Le 11 septembre 1931, deux avions avec deux équipages vont tenter le premier Paris – Tokyo. Le BREGUET XIX "*Point d'Interrogation*" avec Codos et Robida et le DEWOITINE D33-02 "*Trait d'Union II*" avec Doret, Le Brix et Mesmin. La route envisagée par

Tentative de liaison rapide FRANCE – INDOCHINE - 19 février 1929
 par Costes, Codos et Bellonte sur avion BREGUET 284T F-AIYB "Dragon d'Annam"



BREGUET 284T F-AIYB « Dragon d'Annam » accidenté à Bondy le 20 février 1929.



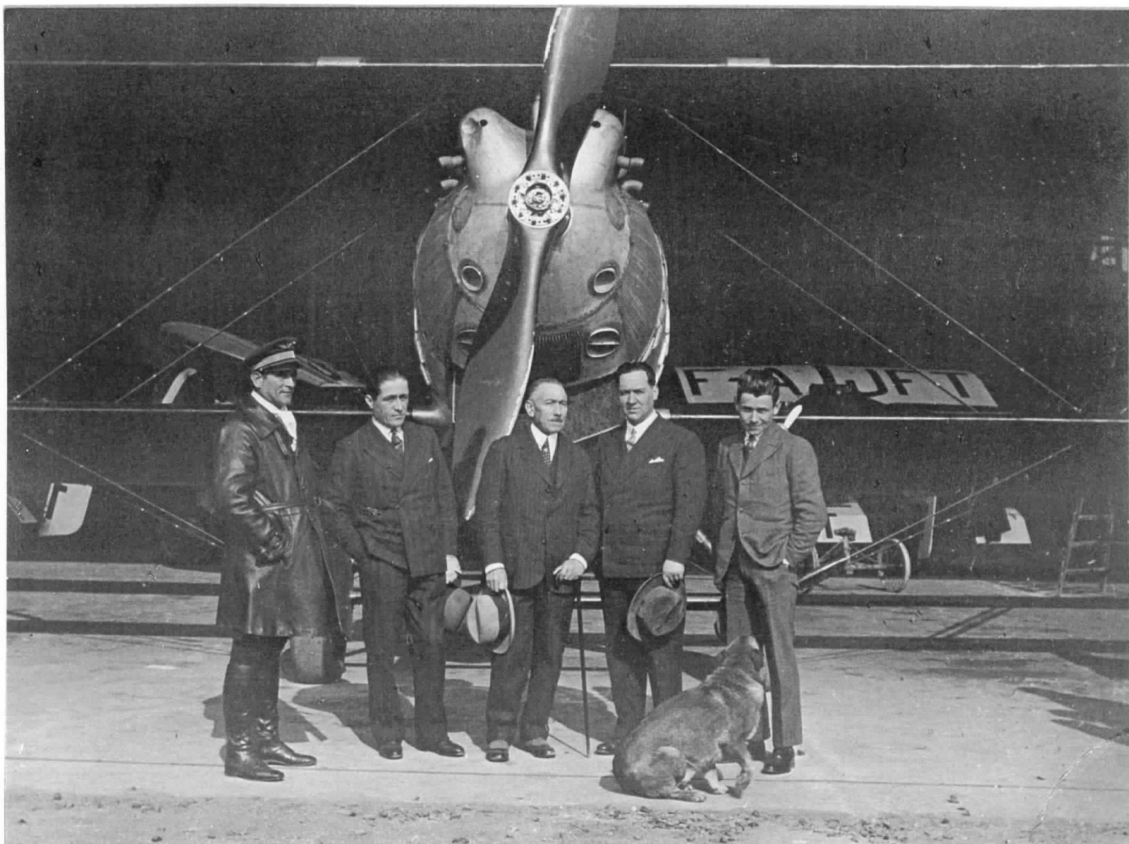
L'avion transportait 12000 plis qui furent tous récupérés et retournés aux expéditeurs.

Oblit. spé. de départ : *POSTE AERIENNE* FRANCE-INDOCHINE* 19/2/29-18h.

Affranchissement : 10,50 F: lettre ordinaire 0,50 F + surtaxe aérienne 10,00 F.



Equipage du BREGUET 284T F-AIYB « *Dragon d'Annam* »
de gauche à droite : Bellonte, Costes, Codos.



BREGUET XIX du record mondial de distance en circuit fermé (8025 km, les 15/17 déc. 1929).
De gauche à droite : Dieudonné COSTES (2^{ème}) et Paul CODOS (4^{ème})

les deux appareils est la même avec survol de l'Europe centrale et de la Sibérie. Le Breguet XIX, après un départ sans histoire, a son moteur qui commence à cafouiller au-dessus de l'Allemagne et un atterrissage en catastrophe est inévitable. Codos arrive à poser son appareil sans dommage, mais est immédiatement arrêté et emmené par les autorités allemandes pendant que Robida reste de garde près de l'avion. Après un interrogatoire serré, l'intervention d'officiels français finit par le faire libérer. Après dépannage, l'avion peut rentrer en France. Le Dewoitine sera encore plus malchanceux puisqu'il sera accidenté en Sibérie entraînant la mort de Le Brix et Mesmin (voir Bulletin N°2 du CAF).

Paul Codos a de plus en plus le désir d'inscrire son nom au palmarès des grands raids et des records. La société Breguet vient de sortir le BREGUET 33, avion biplace de reconnaissance capable d'une vitesse non négligeable. En supprimant les équipements militaires et en lui ajoutant des réservoirs supplémentaires, Codos pense, à juste titre, que cela ferait un excellent appareil de raid. Le prototype 01 est mis à sa disposition et prend l'immatriculation F-AKEZ. Avec Robida comme ingénieur mécanicien, ils décident de tenter un Paris- Hanoi et retour. Le départ à lieu du Bourget le 4 janvier 1932 et, par étapes de 1000 à 2500 km, volant seulement de jour, ils arrivent à Hanoi le 12 janvier (3). Mis en confiance par ce premier voyage, ils décident de s'attaquer au record de Costes et Bellonte établi en novembre 1929. Pour mettre toutes les chances de leur côté, ils attendent la pleine lune et décollent d'Hanoi le 21 janvier à 6h.40. Minimisant le nombre et la durée des escales, épuisés, ils atterrissent au Bourget le 24 janvier à 3h.55. Ils ont mis 3 jours 4 heures et 17 minutes, pulvérisant ainsi le record de Costes et Bellonte d'un jour et demi. A leur arrivée, ils sont accueillis par le sous-secrétaire d'Etat à l'Air, par Louis Breguet et par de nombreux amis.

Début 1933, Louis Blériot met à disposition son grand monoplan monomoteur BLÉRIOT 110 F-ALCC "*Joseph Le Brix*". pour une tentative de record de distance en ligne droite et le Ministère de l'Air accepte de couvrir une partie des dépenses. Cet appareil de 9 tonnes en charge, équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 500 ch., avait déjà un record à son actif. Avec Bossoutrot et Rossi, il avait battu le record mondial de distance en circuit fermé, en couvrant 10601 km les 23/26 mars 1932 dans la région d'Oran. Rossi connaissait donc bien cet appareil et c'est avec Codos qu'il fait équipe pour cette nouvelle tentative. Le record à battre, détenu depuis le 8 février 1933 par les britanniques Gayford et Nicholetts, est de 8544 km. Codos et Rossi se mettent d'accord sur l'itinéraire: le départ se fera de New York en direction de la France et se poursuivra aussi loin que possible vers le Moyen-Orient. Alors que Rossi organise le raid en détail, Codos prend l'appareil en main. L'avion est démonté et embarqué sur le *Champlain*, paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique. Après remontage et essais divers, il y eut près de 40 jours d'attente pour bénéficier d'une fenêtre météo favorable qui tardait à venir. Un événement va accélérer les choses. L'escadre italienne Balbo, constituée de 25 hydravions SAVOIA MARCHETTI S55, avait programmé une double traversée de l'Atlantique Nord et avait quitté sa base d'Orbetello le 1^{er} juillet. Passant par Amsterdam, l'Islande et le Canada, elle était arrivée à New York le 18 juillet où un accueil grandiose lui fut réservé. Sans trop se soucier de la fenêtre météo, elle repartait de New York

HANOI - PARIS - 20/24 janv. 1932 par Codos et Robida sur avion BREGUET 33 F-AKEZ



dép. HANOI R.P. 20/1/32 arr. PARIS 24/1/32.

Griffe rectangulaire noire du vol LIAISON HANOÏ PARIS



de g. à d. : Robida et Codos devant le BREGUET 33 F-AKEZ du raid Hanoi – Paris

Record mondial de distance NEW YORK – RAYAK (Liban) (5 –7 août 1933)
 par Codos et Rossi sur avion BLÉRIOT 110 F-ALCC



départ New York 5/8/33, arrivées Poste aux Armées 7/8/33, Rayak 8/8/33.
 Signatures de Codos et Rossi



BLÉRIOT 110 F-ALCC "Joseph Le Brix" du raid New York - Rayak

pour Terre-Neuve dès le 25 juillet, elle y restait cependant bloquée par le mauvais temps jusqu'au 8 août. Piqués au vif, Codos et Rossi ne pouvaient pas attendre plus longtemps. Avec leur avion, gorgé de 6300 litres d'essence, ils décollent du terrain de Floyd Bennett (New York) le 5 août à 9h.41 GMT, supportent le très mauvais temps rencontré sur leur route, survolent Cherbourg le 6 août à 18 heures, puis Strasbourg, Vienne, Budapest, Rhodes et atterrissent à Rayak (Syrie) le 7 août. Il ne reste plus que 200 litres d'essence dans les réservoirs. Ils ont parcouru 9104 km sans escale, nouveau record du monde, en 55h.30 de vol. Ils sont fêtés comme il se doit par les militaires français de la base aérienne de Rayak dont leur célèbre ami Pelletier Doisy. Un petit courrier a été transporté au cours de vol historique (moins de 10 lettres) (4). Codos et Rossi sont de retour au Bourget le 16 août 1933.

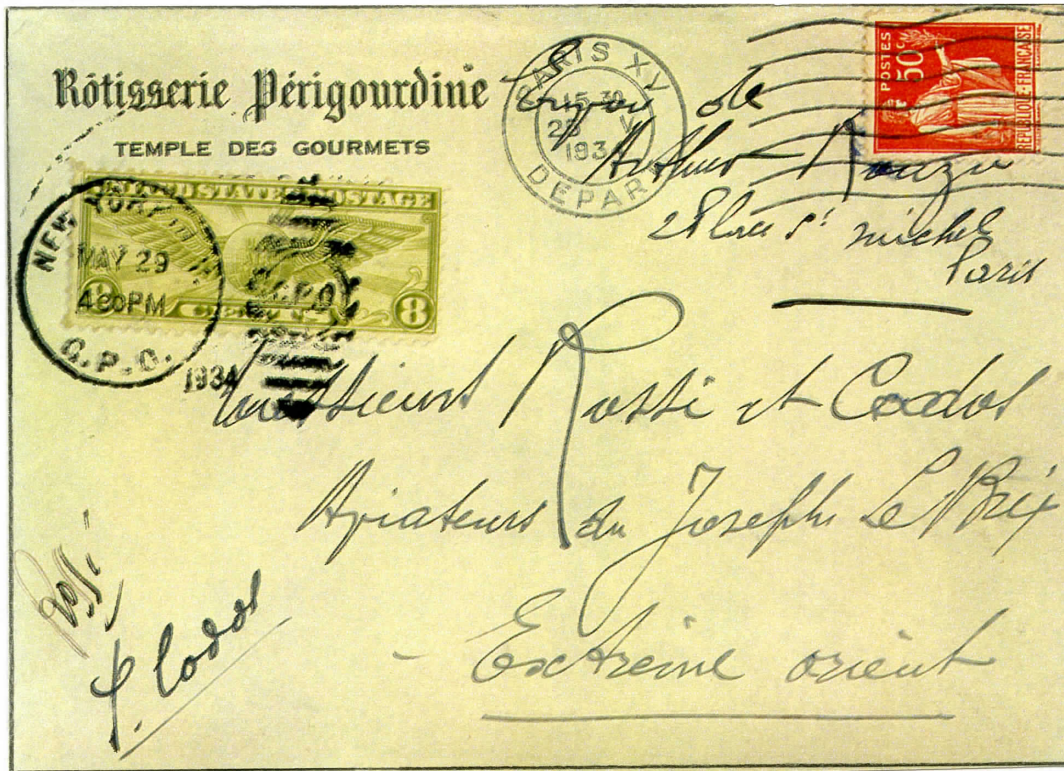
Après ce raid réussi, Codos et Rossi sont invités à se rendre en URSS avec le "*Joseph Le Brix*" à l'occasion de la visite officielle de Pierre Cot, ministre de l'Air. Le voyage est effectué sans incident (et sans courrier) en septembre 1933.

Bien que toujours détenteurs du record mondial de distance en ligne droite, Codos et Rossi pensent à l'améliorer. En effet, ils ont confiance dans cet avion qui, même faiblement motorisé pour son poids, a supporté la dure traversée de l'Atlantique Nord. Ils proposent quelques modifications à l'avionneur pour améliorer vitesse et distance franchissable et projettent un nouveau grand raid. Ils envisagent trois destinations au départ du Bourget: Buenos Aires, San Francisco ou Tokyo. Tout bien pesé, c'est Paris – San Francisco sans escale qui est retenu. Cette fois, ce n'est plus 6300 litres d'essence qu'il faut mettre dans les réservoirs, mais 6800, soit une masse supplémentaire de 500 kg. Pour le décollage, il se pose un problème de longueur de piste. En effet, pour le décollage de Floyd Bennett, la piste de 1250 mètres se terminant sur la mer avait été tout juste suffisante. Pour le décollage du Bourget, il est nécessaire d'allonger la piste à 1800 mètres car au bout, il y a des arbres! De plus, cet avion n'a pas de visibilité frontale. Pour connaître sa position, il faut donc tracer des repères sur les côtés de la piste de façon qu'ils soient visibles par les hublots latéraux. La météo devient bonne, le départ est fixé au petit jour du 27 mai 1934. Il est 4h.30, Codos et Rossi partent à titre militaire et emportent dans leurs bagages leur tenue d'officier de l'Armée de l'Air. Les moteurs sont mis en marche, le commissaire de l'Aéro-Club de France est en retard, il doit apporter le barographe enregistreur témoin. L'avion peut enfin se placer en position de décollage; il est 5h.10. A plein régime, le moteur ne donne pas le nombre de tours voulus. Le moteur a tourné trop longtemps au ralenti et les bougies ont du s'encrasser. Codos et Rossi décident quand même de partir. L'avion démarre lentement, trop lentement et arrive aux repères latéraux où il faudrait normalement tirer sur le manche mais la vitesse est insuffisante. Il y a des secondes d'angoisse dans le cockpit, Codos arrive à soulever le Blériot de 10 tonnes in-extremis, des arbres sont devant, mais il ne peut pas les voir. Enfin, ça passe, la catastrophe est évitée, mais il semble que la cime des arbres a touché l'appareil. L'avion se dirige vers Cherbourg, tourne les îles Scilly, puis Terre-Neuve selon le programme prévu. C'est alors que des vibrations importantes secouent l'appareil. Elles s'atténuent avec une réduction du régime moteur, mais il n'est pas envisageable de continuer le raid dans ces

conditions. Avec la recrudescence des vibrations, la décision d'atterrir le plus vite possible est prise. L'avion peut atteindre New York où il se pose normalement sur le terrain de Floyd Bennett, après avoir vidangé 2500 litres d'essence. C'est une belle traversée, mais ce n'est pas ce qui était prévu. Les deux aviateurs sont fêtés et logés au Waldorf Astoria puis reçus par le Président Roosevelt. Ils sont invités à Chicago et au Canada, mais avant de reprendre le Blériot, il est indispensable de le vérifier. La cause des vibrations est très rapidement décelée. C'est le blindage de l'extrémité d'une des pales de l'hélice qui a été arrachée; probablement endommagée au moment du décollage du Bourget, l'avarie n'a fait que s'accroître au cours du vol, d'où l'apparition tardive des vibrations. La réparation est facile et l'avion peut faire son périple de l'Amérique du Nord. Codoc et Rossi, avec le Blériot "*Joseph Le Brix*" démonté, rentrent en France fin juin par le paquebot *Champlain*.

Cette tentative de record écourtée, Codoc et Rossi ne pensent qu'à repartir sur le "*Joseph Le Brix*" car ils sont sûrs de posséder la machine capable de rapporter des records à la France. Ils décident de s'orienter vers l'Amérique du Sud. Un France – Chili sans escale, ne serait-ce pas extraordinaire? L'aviation française a planté des jalons depuis de nombreuses années sur cette destination: Latécoère, l'Aéropostale puis, Air France ont créé des escales sur tout le parcours. Le projet est présenté et immédiatement accepté. Il y aura même un courrier officiel, cent mille cartes postales représentant le trajet de l'avion sont imprimées et seront mises en vente au bénéfice des œuvres sociales des PTT et du ministère de l'Air. Le départ aura lieu d'Istres qui bénéficie d'une météo plus favorable que Le Bourget en ce mois de janvier 1935. Le 16, c'est le départ. Les 9,5 tonnes du "*Joseph Le Brix*" quittent la piste après moins de 1000 mètres de roulage, il est 6h.36. Le Blériot file à 200 km/h, le voilà déjà au-dessus d'Alicante, tout va bien à bord sauf l'aiguille du manomètre de pression d'huile qui présente quelques instabilités. La nuit survient, à minuit Port-Etienne est survolé. Le moteur tourne rond, tout semble bien aller sauf cette maudite aiguille de pression d'huile qui remue de plus en plus. Codoc et Rossi quittent alors les côtes africaines et attaquent l'Atlantique Sud vers les îles du Cap Vert qui sont survolées à 4 heures, puis mettent le cap sur le rocher Saint-Paul. Quatre heures plus tard, avec le lever du jour, Rossi aperçoit de larges taches d'huile noirâtres sur la carlingue. Il y a quelque chose qui ne va pas dans le circuit d'huile dont la pression baisse et la température monte. Le vol ne peut pas se poursuivre ainsi. Que faire? Aller jusqu'à la côte brésilienne? Natal, le point le plus proche est à 1500 km, le risque est trop grand. Revenir aux îles du Cap Vert? C'est à 800 km et il y a un bon terrain à Porto-Praia. C'est la solution choisie, Codoc vire cap pour cap. Un SOS est lancé pour prévenir la veille radio de Porto-Praia ainsi que les navires du secteur survolé. Sans trop pousser son moteur, Codoc scrute anxieusement l'horizon. Enfin voilà l'île tant espérée, mais le moteur tousse maintenant. Il est vraiment temps d'arriver! Praia est survolé, la pression d'huile est à zéro. Les roues du "*Joseph Le Brix*" touchent le sol, Codoc et Rossi poussent un soupir de soulagement, il est 13h.30 GMT. Trois semaines plus tard, les mécaniciens du Blériot arrivent et détectent facilement la cause de la panne: la pompe à huile défectueuse. Après remplacement de l'organe défaillant et essais au sol et vol, Codoc et Rossi rentrent en France les 14/15 mars 1935.

PARIS – NEW YORK - tentative de record du monde de distance (27-28 mai 1934)
par Codos et Rossi sur avion BLÉRIOT 110 F-ALCC "Joseph Le Brix"



départ Paris XV 25/5/34, arr. New York GPO 29/5/34. Signatures de Codos et Rossi



Maurice Rossi et Paul Codos devant le BLÉRIOT 110 F-ALCC "Joseph Le Brix".

TENTATIVE FRANCE - ARGENTINE sans escale par Codos et Rossi (17 février 1935)



Carte postale (rare) transportée au cours du vol et signée par les deux pilotes
départ Istres 16/2/35 - 6h30, arr. Porto Praïa 17/2/35.



Carte postale commune de la tentative de record – signée Codos
départ Marseille 16/2/35, arr. Porto Praïa 17/2/35.

Premier service aérien ANTILLES - FRANCE via NATAL par Air France
 Traversée 114R le 4/10/37 par Codos, Guerrero, Salvat, Jellade, Montet sur avion "Ville de Dakar"



départ Fort-de-France : 15/9/37, arr. Le Havre : 7/10/37. Au verso : griffe rect. bleue



Lima - Angleterre dép. 29/9/37, arr. 11/10/37 Affr. pour 5 gr. : 1,85 Soles (1,65 + 0,20 recom)
 Pli transporté par la compagnie péruvienne FAUCETT en collaboration avec AIR FRANCE.

En août 1937, le Ministère de l'Air organise une course de vitesse ouverte aux avions multimoteurs français et étrangers et dotée de 3 millions de francs de prix. L'itinéraire imposé est Istres – Damas – Le Bourget, soit 6190 km. Il y a 13 équipages: un anglais, huit italiens et quatre français. Paul Codos fait équipe avec Maurice Arnoux sur BREGUET Fulgur, bimoteur de 900 ch. Cette course met en évidence la supériorité des équipages italiens qui raflent les trois premières places (5), la quatrième revenant aux anglais et la cinquième à Codos/Arnoux, premier français.

Les grands vols Air France

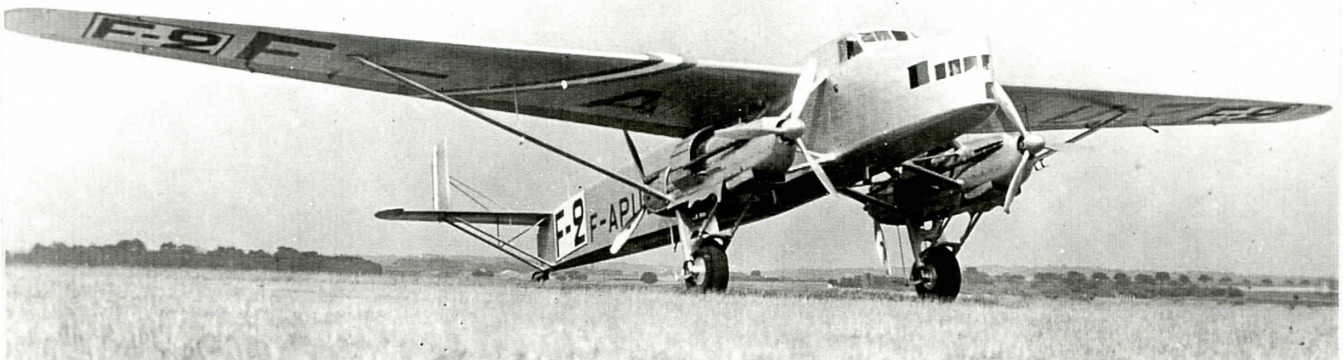
A peine rentré de cette malheureuse course, Paul Codos est pressenti par Air France pour transporter MM. Allègre, directeur général d'Air France et Foâ, directeur d'exploitation, en Amérique du Sud sur le FARMAN 2200 "*Ville de Dakar*". Pour Codos, c'est un honneur d'avoir été désigné comme commandant de bord de ce gros quadrimoteur, le troisième appareil de ce type mis en service sur la ligne d'Amérique du Sud, baptisée « Ligne Mermoz » depuis la disparition du grand pilote le 7 décembre 1936, car il ne fait pas partie du personnel affecté à cette ligne et, de plus, c'est sa première traversée de l'Atlantique Sud. Avec lui, il a un équipage éprouvé: Guerrero, pilote (40 traversées, la plupart comme commandant de bord), Salvat, navigateur (plus de 50 traversées), Jellade, radio et Montet, mécanicien. La traversée (n°114A) est effectuée sans incident le 27 septembre 1937 dans le temps record de 12h.54. Le retour Natal – Dakar (114R) est réalisé le 4 octobre avec le même équipage et les mêmes passagers en 14h.27, également temps record pour une traversée ouest-est. En plus du courrier habituel sud-américain, l'avion transportait également le premier courrier en provenance des Antilles (6).

Avec ce succès, Air France demande à Paul Codos de réaliser un vol de prestige; pas un raid, mais une liaison commerciale record Paris – Santiago du Chili (7). Pour cette tentative, le prototype FARMAN 2231 F-APUZ est mis à sa disposition ainsi qu'un équipage expérimenté: Marcel Reine, pilote, Gimie, radio et Vauthier, mécanicien. Le gros quadrimoteur est baptisé "*Chef Pilote Laurent Guerrero*" en mémoire du grand pilote, récemment disparu en mer au large des côtes marocaines le 27 octobre 1937. Le décollage du Bourget a lieu le 20 novembre 1937 à 10h.09, après escale à Istres où le plein complet peut être fait, le "*Laurent Guerrero*" quitte la terre de France à 12h.34 en direction de Dakar où il arrive après 16 heures de vol. Un nouveau plein est fait, puis décollage en direction de Natal. La traversée du "pot au noir", toujours pénible, est effectuée à 3000 mètres d'altitude puis c'est l'arrivée à Natal le 21 novembre à 20h.05. La traversée a été effectuée en 11h.05, temps record. Nouveaux pleins et, sans perdre de temps, décollage à 22h.30 en direction de Buenos Aires où l'atterrissage a lieu à le 22 novembre à 14h.58. A cette escale, les pleins ne sont pas fait en totalité car il va falloir monter à 6500 mètres pour traverser la Cordillère des Andes, prise par le mauvais temps. La traversée de la chaîne de montagnes, toujours délicate par temps bouché, est maîtrisée par Marcel Reine au poste de pilotage, lui qui connaît cette région mieux que quiconque pour l'avoir pratiqué des centaines de fois, ayant repris cette liaison après son vieux camarade Henri Guillaumet. Il est 20h.50 en ce 22 novembre 1937 quand le "*Laurent Guerrero*" pose ses roues sur la piste du terrain de

LIAISON POSTALE ACCÉLÉRÉE FRANCE - AMERIQUE DU SUD - 20/22 novembre 1937
 par Codos, Reine, Gimí et Vauthier sur avion FARMAN 2231 F-APUZ "Chef pilote Laurent Guerrero"



1700 cartes postales spéciales furent transportées. Elles furent réaffranchies à Santiago le 27 novembre et rentrèrent en France par les avions du service régulier.
 dép. Le Bourget 20/11/37, arr. Santiago 22/11/37 et renvoi le 27/11/37, arr, Paris AVION 2/12/37.
 Affranchissement : France, 10,85 F; Chili 9 pesos et 60 centavos.



Avion FARMAN 2231 F-APUZ "Chef pilote Laurent Guerrero » avant son départ.

Santiago du Chili. Le voyage Paris – Santiago (13 300 km) est réalisé en 2 jours 10 heures et 41 minutes, soit à la vitesse commerciale de 227 km/h. Si on déduit les temps d'escale, la vitesse réelle est de 260 km/h.

Le retour est effectué, du 27 novembre au 11 décembre, par petites étapes avec réceptions à chaque escale. Un accueil triomphal attendait l'équipage au Bourget, terme de ce grand voyage de 26600 km.

Après ces voyages réussis, Paul Codos est nommé inspecteur général d'Air France.

Le 1^{er} septembre 1939, les troupes allemandes pénètrent en Pologne. Deux jours après, la Grande Bretagne et la France se déclarent en état de guerre avec l'Allemagne. C'est le début de la "Guerre Eclair". Paul Codos est mobilisé. Quelques semaines plus tard, l'Etat Major, désirant faire une mission de reconnaissance dans l'Atlantique Sud, demande à Air France de mettre les moyens nécessaires. Le choix se porte sur le quadrimoteur FARMAN 2234-01 F-AQJM "*Camille Flammarion*" et l'équipage est parmi les meilleurs avec: Henri Guillaumet, pilote, Comet, navigateur, Néri, radio et Cavaillès, mécanicien, Paul Codos étant le commandant de bord et l'"observateur militaire". Le capitaine de corvette Henri Daillière, chef de mission, devient "conseiller technique" d'Air France à cette occasion. La mission est effectuée au large des côtes brésiliennes début octobre, mais une avarie mécanique nécessite une longue réparation à Rio. L'avion et son équipage est de retour en France le 28 novembre 1939.

Les liaisons vers Djibouti et Madagascar

Le 10 mai à l'aube, la Wehrmacht passe à l'offensive à l'ouest, la France est submergée et demande l'armistice. Dans les conditions d'armistice de Rethondes du 21 juin, la France conserve une zone libre et la souveraineté de son Empire. Air France cesse toute activité. En zone libre, un Réseau aérien français est créé dans lequel sont regroupés les moyens d'Air France, de la régie Air Afrique et d'Air Bleu. Des liaisons aériennes peuvent ainsi se poursuivre en zone libre ainsi que vers l'Afrique du Nord, Beyrouth, Djibouti et Madagascar au départ de Marseille.

Jusqu'alors, Djibouti était approvisionné par les Anglais à partir d'Aden, mais la Côte des Somalis n'ayant pas rallié la France combattante, nos alliés d'hier n'avaient plus de raison de continuer leur service. Les ressortissants français de la Côte des Somalis (et de Madagascar) se trouvent isolés de la Métropole, sans médicaments et sans courrier (8). Pour tenter des liaisons aériennes entre Marseille et Madagascar, Air France fait appel à Paul Codos. Le recensement des appareils disponibles capables d'effectuer des liaisons aussi longues est vite fait. En novembre 1940, il y a, en tout et pour tout, l'hydravion LATÉ 522 « *Ville de Saint-Pierre* »(9).

Avec un équipage expérimenté, Codos réalise sans difficulté la première liaison Marseille – Bizerte – Tripoli – Djibouti – Diego Suarez du 7 au 14 novembre 1940. Le retour est effectué du 23 au 26 novembre. La deuxième liaison, du 3 au 12 février 1941, a été mouvementée. Le « *Ville de Saint-Pierre* » décolle de Marignane le 3 février avec 7 membres d'équipage et deux passagers : Codos, chef de bord, Rouchon, pilote, Dabry, navigateur, Régnier, radio, Chapaton, chef mécanicien assisté de Coustaline et Marie, 2^{ème} et 3^{ème}

BLOCUS DE DJIBOUTI



Marignane – Diego-Suarez : dép. 7/11/40, arr. 14/11/40. 63 plis transportés par Codos.

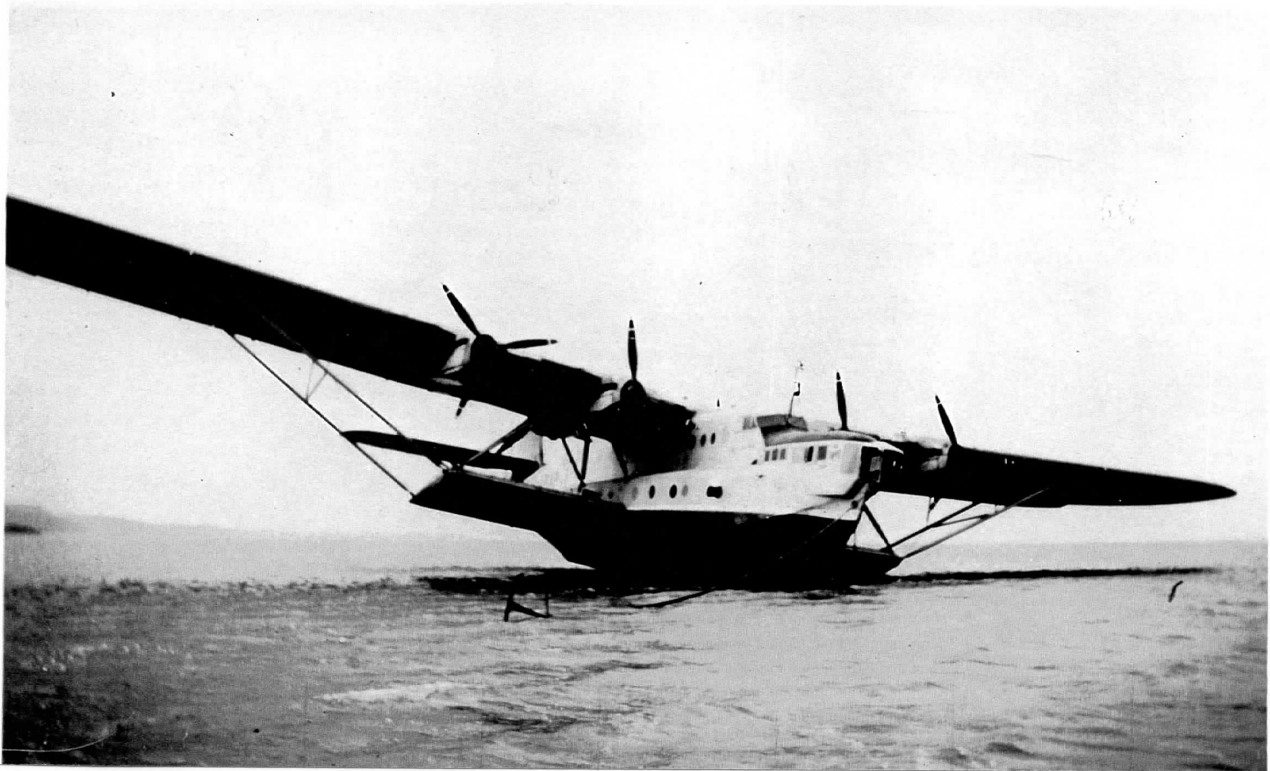


Diego-Suarez – Marignane : dép. 21/11/40, arr. 26/11/40. Signé Codos.

BLOCUS DE DJIBOUTI



LATÉ 522 F-ARAP « *Ville de Saint-Pierre* » à Diego-Suarez (Madagascar) en nov. 1940.



LATÉ 522 F-ARAP « *Ville de Saint-Pierre* » échoué sur un haut-fond sablonneux au sud de Massaoua en février 1941.

mécanicien ; les deux passagers étaient le nouveau gouverneur de Madagascar, Mr. Annet et son épouse. L'hydravion prend du retard aux escales de Bizerte et de Tripoli pour des questions de ravitaillement d'essence puis est ralenti par un fort vent de face en survolant la mer Rouge. La vitesse par rapport au sol n'est plus que de 100km/h au lieu des 200 escomptés. Craignant de ne pouvoir atteindre Djibouti, Codos décide de faire demi-tour pour tenter de rallier Massaoua, distant de 150km, aidé par un plein vent arrière. Le vent qui souffle maintenant en tempête soulève des nuages de sable qui rendent le vol dangereux. La mer est démontée, Codos décide cependant d'amerrir et cherche un endroit un peu abrité. Un petit golfe à fond noir sans trop de vagues se présente devant l'appareil qui amerrit normalement mais est brusquement freiné par un haut-fond sablonneux. Le soir, avec la marée montante et un calme relatif revenu, Codos arrive à désensabler l'appareil et le mettre à l'ancre. Dans la nuit, le vent tourne, l'appareil dérive et heurte des coraux provoquant une voie d'eau au niveau du redan principal. Les pompes à main sont mises en action et Codos décide de décoller, espérant atteindre Massaoua avec le peu d'essence restant dans les réservoirs. Les fissures sont colmatées en vol avec du ciment à prise rapide et Codos peut amerrir, non pas à Massaoua hors d'atteinte, mais à une trentaine de kilomètres au sud. Un appel est lancé par radio, et Codos arrive à se faire livrer un peu d'essence par un petit vapeur venant de Massaoua. Le « *Ville de Saint-Pierre* » rejoint Massaoua où un plein complet peut être effectué et arrive enfin Djibouti le 12 février. Une réparation de fortune est faite avec les faibles moyens disponibles à Djibouti et le gros hydravion de 40 tonnes reprend la direction de la France le 27 février où il n'arrivera que le 3 mars après escales à Tripoli et Bizerte.

A partir de mai 1941, un blocus total est mis en place et il n'est plus question de passer par Tripoli. Par ailleurs, les hydravions ne sont plus utilisables, mais le Réseau aérien français se voit doté des bimoteurs AMIOT 356 F-BAGP et 370 F-AREU, démilitarisés (10). Les troupes allemandes, contrôlant la Grèce depuis fin avril 1941, autorisent les avions de Vichy à utiliser l'aéroport d'Athènes. Les deux premières liaisons Marseille – Athènes - Djibouti sont effectuées par Durmon et les troisième, septième et onzième par Paul Codos. Lors de cette onzième liaison aller, le 12 mars 1942, l'AMIOT 370 F-AREU fut accidenté à l'atterrissage à Athènes et ne sera de retour en France que cinq mois plus tard après changement du train d'atterrissage. (11)

La carrière de pilote de Paul Codos semble s'être arrêtée avec cette dernière mission.

Paul Codos s'est éteint à Paris le 30 janvier 1960.

Gérard COLLOT

NOTA

(1) le « Pingouin » était un appareil auquel on avait raccourci les ailes de façon qu'il ne puisse pas décoller.

(2) AIR UNION, créée le 1^{er} janvier 1923 par la fusion de la Compagnie des Messageries Aériennes et de la Compagnie des Grands Express Aériens, absorbe la Compagnie Aéronavale en janvier 1926. En 1929, sa ligne Nord-Sud s'étend de Londres à Tunis via Paris, Lyon et Marseille, de plus, elle assure une desserte de Lyon à Genève. En 1933, elle devient une des compagnies composantes d'Air France, avec Air Orient, CIDNA, SGTA (lignes Farman) et l'Aéropostale.

(3) il n'y a pas eu de courrier transporté au cours de ce vol aller.

BLOCUS DE DJIBOUTI



Djibouti – Marignane : dép. 23/11/40, arr. 26/11/40. 45 plis transportés. Signé Codos.

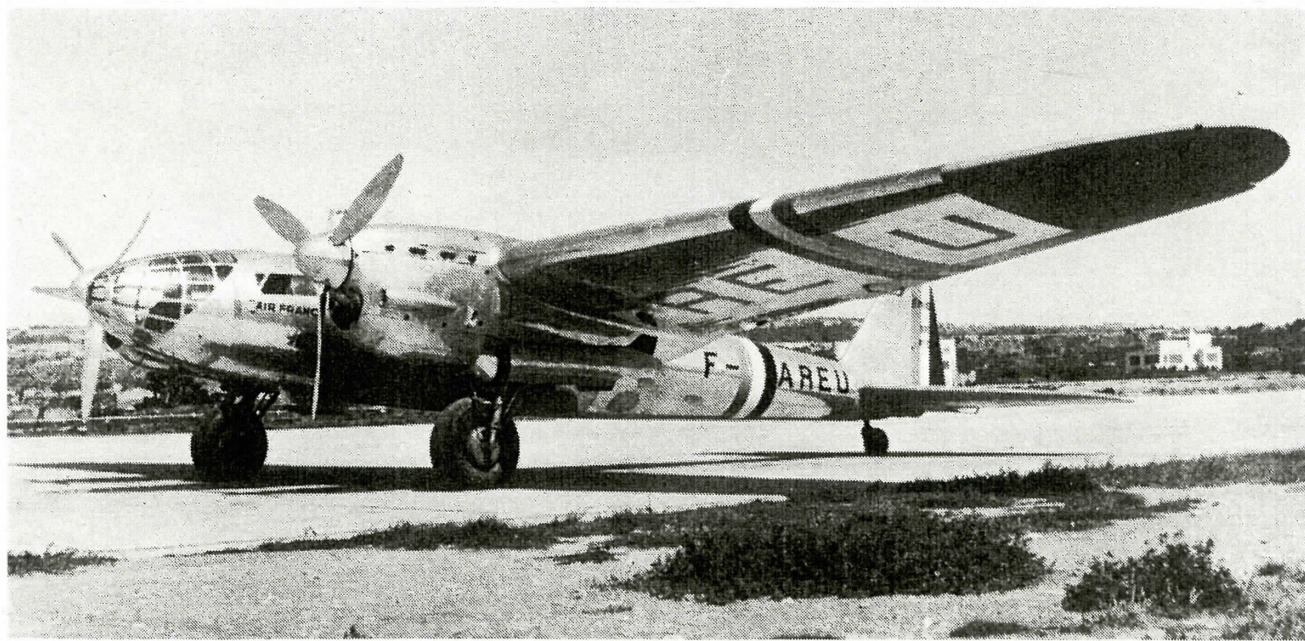


France – Djibouti : 3^{ème} liaison aller ; dép. 12/9/41, arr. 17/9/41. Signé Codos.

BLOCUS DE DJIBOUTI



Djibouti – Marignane : 7^{ème} liaison retour ; dép. 23/12/41, arr. 26/12/41. Signé Codos.



AMIOT 370 F-AREU avec lequel Paul CODOS a effectué les troisième et septième voyages

(4) dans son livre "Routes de Ciel", Paul Codos mentionne qu'un paquet de 10 kilos de lettres avait été trouvé dans le bâti-moteur à l'arrivée à Rayak. Dans chacune des lettres était glissé un billet d'un Dollar pour payer les frais d'expédition vers les Etats-Unis. L'ensemble étant fortement souillé d'huile, ces lettres ne furent jamais réexpédiées.

(5) les appareils italiens étaient des trimoteurs Savoia-Marchetti S79 et l'appareil anglais un bimoteur De Havilland Comet.

(6) Le premier courrier France – Antilles via Natal (111A) avait été transporté par Guerrero, cdt de bord, Durand, pilote, Saldo, navigateur, Gimié, radio et Clavier, mécanicien, sur FARMAN 2200 F-AOXE "Ville de Montévidéo".

(7) Fin 1937, les traversées de l'Atlantique Sud d'Air France sont exclusivement réalisées par des quadrimoteurs FARMAN type 2200 de 18 tonnes en charge. Equipés de 4 moteurs Hispano-Suiza de 600 ch., ils ont une vitesse de croisière de 200 km/h et une distance franchissable de 4500 km. Le prototype FARMAN type 2231 F-APUZ, mis à disposition de Codos pour le voyage record vers l'Amérique du Sud, est équipé de 4 moteurs Hispano-Suiza de 720 ch. lui permettant d'atteindre une vitesse de croisière de 290 km/h. D'un poids de 10 tonnes à vide, il passe à 22 tonnes avec l'emport de 11700 litres d'essence lui donnant une autonomie de 8000 km.

(8) Avant le blocus proprement dit (de mai 1941 à décembre 1942), il y eut 3 liaisons aériennes au départ de Marseille (deux par LATÉ 522 et une par LATÉ 611 « *Achernar* »). Pendant le blocus, il y eut 15 tentatives de liaisons aériennes au départ de Marseille (de juillet 1941 à octobre 1942).

(9) L'hydravion hexamoteur LATÉ 522 F-ARAP « *Ville de Saint-Pierre* », dérivé du LATÉ 521 « *Lieutenant de vaisseau Paris* », a été commandé en avril 1936 et a reçu son certificat de navigabilité en mai 1939. Il fut remis immédiatement à Henri Guillaumet qui effectua deux traversées aller et retour entre Biscarrosse et New York en juin et juillet 1939. Il fut restitué à l'Etat avec le déclenchement des hostilités. Cet appareil avait une masse totale en charge de 42 tonnes. Equipé de 6 moteurs Hispano-Suiza de 920 ch, il avait une distance franchissable maximale de 4500 km et une vitesse maximale de 250km/h.

(10) AMIOT 370, appareil prototype destiné aux grands raids, il est équipé de deux moteurs Hispano-Suiza de 860 ch. lui procurant une vitesse de 400 km/h et une autonomie de 7000 km. Fait son premier vol en juillet 1937 et établit des records du monde avec différentes charges en 1938 avec Rossi au poste de pilotage. Immatriculé F-AREU le 2 septembre 1938, il réalise 10 000 km en 33 h en août 1939. Saisi par la Luftwaffe le 25 juin 1943.

AMIOT 356, bombardier prototype, équipé de deux moteurs Rolls Royce de 1130 ch. Fait son premier vol en mars 1940. Cédé à Air France le 28 juin 1941, modifié civil et immatriculé F-BAGP le 20 octobre 1941. Avec une charge marchande de 1600 kg, il avait une autonomie de 6500 km à la vitesse de 385 km/h. Saisi par la Luftwaffe le 25 juin 1943.

(11) Quatre ultimes liaisons furent ensuite tentées pendant la période du blocus de Djibouti. Les douzième, treizième et quatorzième par avion bimoteur GLENN MARTIN et la quinzième et dernière par AMIOT 356 du 28 septembre au 7 octobre 1942.

Sources et références:

Routes de Ciel de Paul Codos – Ed. France-Empire, 1955.

L'année aéronautique de Hirschauer (1933 à 1937)

Les avions Farman de Jean Liron – Ed. Larivière, docavia n°21, 1984.

Leo 45, Amiot 350 et autres B4 par J. Cuny et R. Danel – Ed. Larivière, docavia n°23, 1986.

Les avions et hydravions Latécoère de Jean Cuny – Ed. Larivière, docavia n°34, 1992.

Traversées aériennes de l'Atlantique Sud de P. Labrousse, 1974.

Ligne Mermoz de G. Collot et A. Cornu – Ed. Sinais 1990.

Ligne Noguès de G. Collot et A. Cornu – Ed. Sinais 1993.

Air France – des origines à nos jours par Robert Espérou – Ed. du cherche midi, 1997.

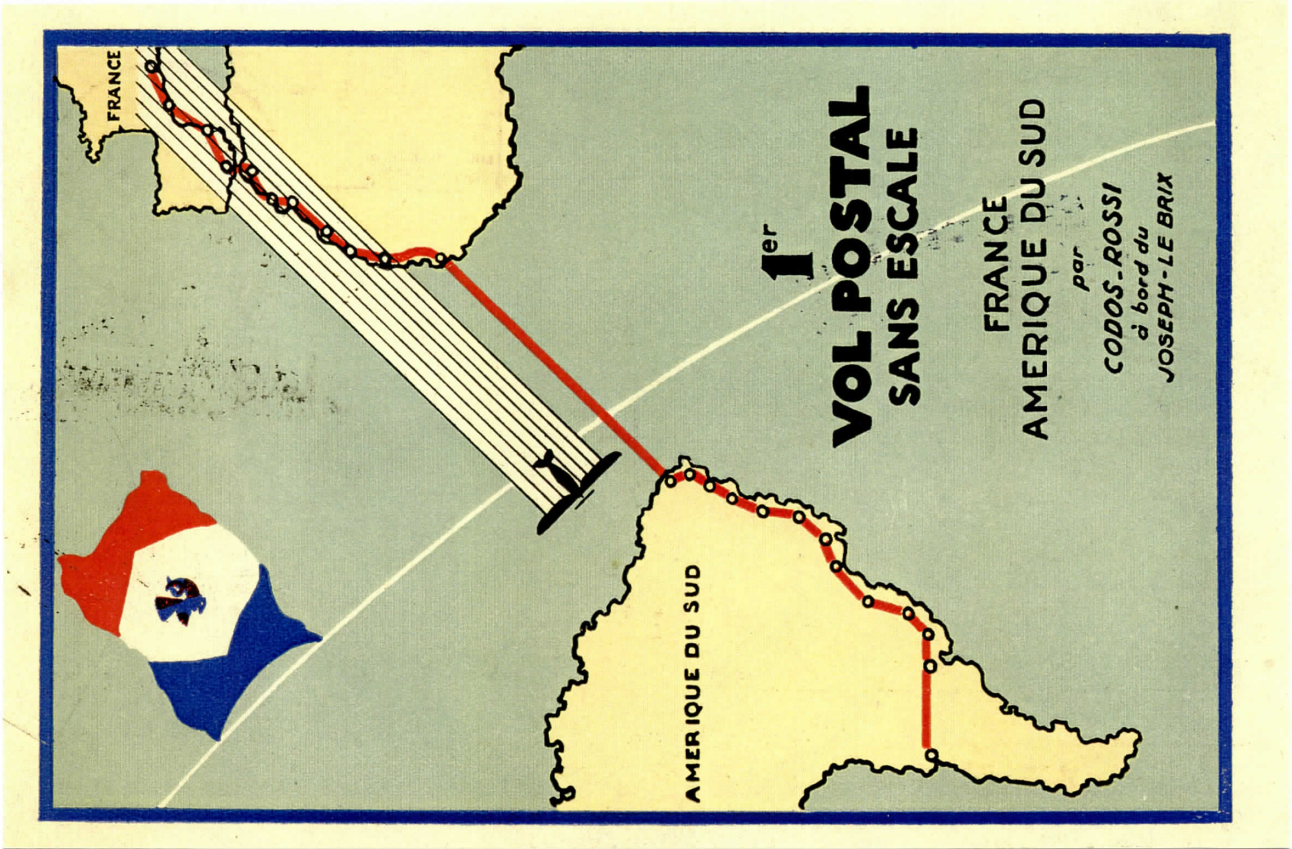
ICARE n° 173, 177 et 179 « La poste aérienne française », tomes 1, 2 et 3.

Le blocus de Djibouti de Bertrand Sinais – Les feuilles marcophiles.

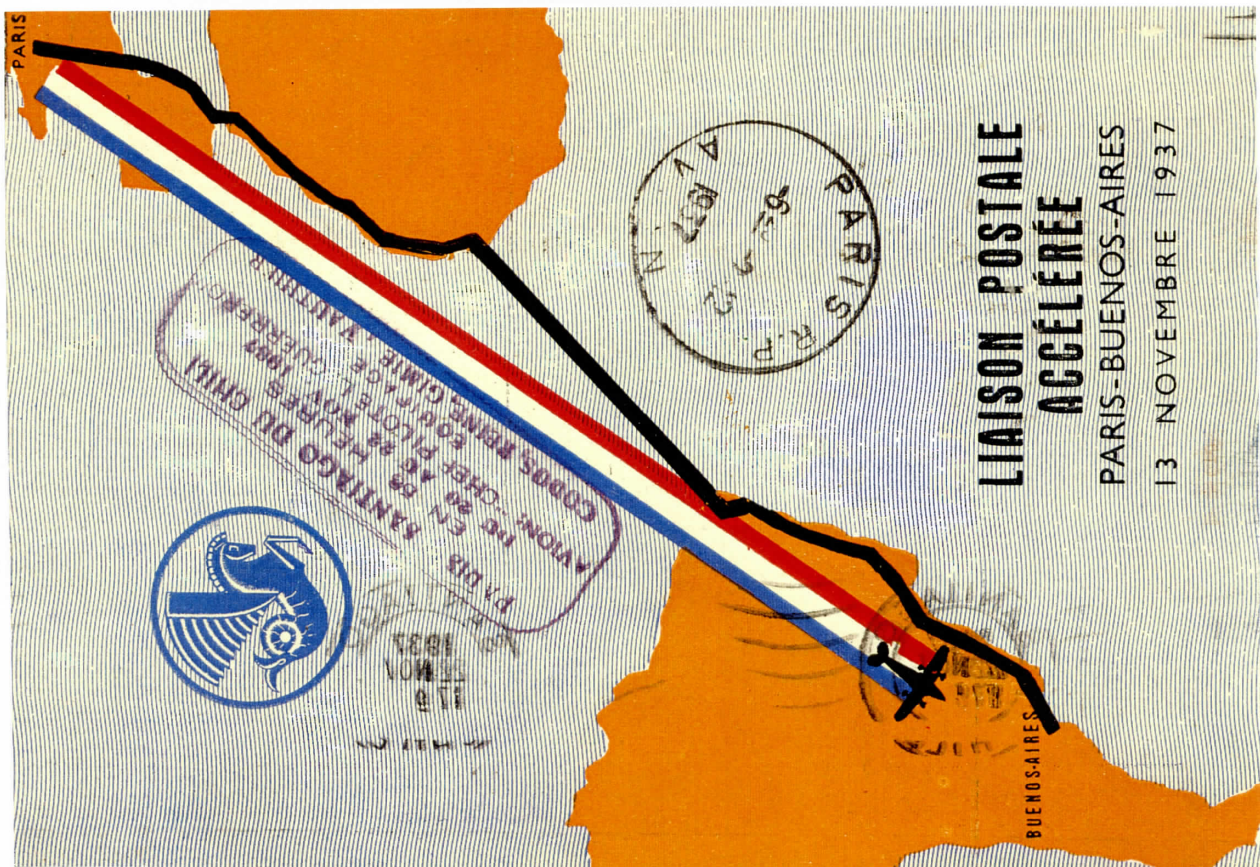
Remerciements

Vifs remerciements à Alain Cornu, Robert Espérou, Lucien Morareau et Bertrand Sinais pour leur participation à la documentation, photographies et plis aérophilatéliques.

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



TENTATIVE FRANCE - ARGENTINE sans escale par Codos et Rossi (17 février 1935)
 par Codos et Rossi sur avion BLÉRIOT 110 F-ALCC "Joseph Le Brix"



LIAISON POSTALE ACCÉLÉRÉE FRANCE - AMERIQUE DU SUD - 20/22 novembre 1937
 par Codos, Reine, Gimié et Vauthier sur avion FARMAN 2231 F-APUZ "Chef pilote Laurent Guerrero"