

Blagnac, questions d'histoire **56**

Revue Semestrielle d'histoire locale - novembre 2018



Les Blagnacais
dans la Grande Armée

p.1



La saga
des Bettini

p.5



Igina et Tomaso Bettini s'installent à la ferme Ferrié

Les enfants *p.14*
et la Première guerre
mondiale

Henri *p.26*
Guillaumet
le rescapé des Andes

Le collège *p.33*
Henri
Guillaumet

Les Ailes *p.42*
Anciennes
Toulouse

Henri Guillaumet

le rescapé des Andes

par Alain Lauret

Henri Guillaumet (1902-1940) est considéré aujourd'hui, avec Antoine de Saint-Exupéry et Jean Mermoz, comme un des plus grands pionniers de l'aviation commerciale. Enthousiasmé très jeune par la naissance de l'avion, il reçoit son baptême de l'air à 14 ans, en 1916.

Formé à l'école de pilotage d'Orly par le prestigieux Charles Nungesser, il passe son brevet de pilote civil en 1921. L'année suivante, devançant l'appel, Guillaumet fait son service militaire à Istres puis à Thionville où il devient pilote de chasse. Au cours de son service, il remporte deux titres exceptionnels. En 1923, il gagne le



concours de tir aérien de Cazaux. En 1925, il pulvérise le record du « Military Zenith », une course de 2810 kilomètres en circuit fermé qu'il réalise à près de 190 km/h de moyenne. Libéré de ses obligations militaires, il entre, en 1926, sur les conseils de Jean Mermoz qu'il a rencontré quelques mois plus tôt, à la Société Latécoère.

DE LATECOÈRE À AIR FRANCE

Pour comprendre dans quelles conditions s'est développée la brillante carrière d'Henri Guillaumet, il faut rappeler rapidement dans quel cadre celui-ci va évoluer désormais. En 1917, Pierre Latécoère fondait à Toulouse, dans le quartier de la Roseraie, une société de construction aéronautique qui participe largement à l'effort de guerre. Dès 1918, la Société Latécoère s'oriente vers la fabrication d'appareils civils. En même temps, Pierre Latécoère s'intéresse au rôle de l'avion dans l'acheminement du courrier postal, relayant dans ce domaine l'Armée qui utilise déjà l'avion pour ses propres liaisons. La première ligne aéro postale civile est établie dès le mois de décembre 1918 et plusieurs suivront bientôt en France. Puis la Société conclut un accord avec les autorités marocaines ce qui permet l'établissement d'une ligne Toulouse-Rabat qui sera bientôt prolongée jusqu'à Dakar. En difficulté, la



Société, tout en conservant ses activités dans le domaine de la construction aéronautique en particulier les hydravions, vend son secteur postal à un industriel, Marcel Bouilloux-Laffont, qui contrôlait déjà une partie du trafic postal en Amérique du Sud. Ainsi naît, en 1927, la Compagnie Générale Aéropostale, qui va multiplier les lignes aériennes au Brésil, en Argentine et au Chili. En 1929, est créée la plus célèbre d'entre elles, la ligne qui relie Buenos Aires à Santiago du Chili, franchissant la Cordillère des Andes à plus de 6500 mètres d'altitude, performance étonnante pour l'époque. Dès sa fondation, cette ligne est confiée à Henri Guillaumet. Mais les difficultés, liées à la crise économique mondiale, s'accumulent. En 1933, l'Aéropostale dépose son bilan. L'intervention de l'État permet la fusion, autour de la vieille Compagnie Générale Transaérienne, créée en 1909, de plusieurs sociétés plus ou moins importantes. Le 7 octobre 1933, naît officiellement la S.A. Air France qui, pratiquement, reprend à son compte l'ensemble de l'activité aéronautique civile française.

DE MONTAUDRAN À LA CORDILLÈRE DES ANDES

Le 13 février 1926, Henri Guillaumet arrive à Montaudran où il est pris en charge par Didier Daurat, qui dira plus tard de lui : « *Je n'en ai pas connu de plus grand !* » Après un stage obligatoire dans les ateliers pour se perfectionner en mécanique, il peut enfin voler sur les appareils de la Société. D'abord affecté sur la ligne Toulouse-Barcelone-Alicante, il y accueille Saint-Exupéry qui va devenir le plus intime de ses amis. À la fin de 1926, il rejoint la ligne Casablanca-Dakar où les pilotes travaillent dans des conditions de sécurité souvent très difficiles. C'est ainsi qu'il participe, en 1927, au sauvetage de trois pilotes uruguayens pris en otages par les dissidents maures, ce qui lui vaudra une réelle notoriété internationale et la Légion d'Honneur qui lui est remise en janvier 1928. En Afrique, Guillaumet participe à des raids de reconnaissance afin de jalonner d'éventuelles lignes aériennes. En mai 1928, Saint-Louis-Douala. En juillet 1928, Saint-Louis-Brazzaville, ce qui représente un périple de plus de 6 000 kilomètres au-dessus de la forêt équatoriale. En juin 1929, sur la demande de Mermoz, il s'embarque pour l'Amérique du Sud. Quelques semaines après son installation à Rio, il épouse Noëlle, une Suissesse qu'il avait rencontrée quelque temps auparavant. Saint-Ex. et Mermoz leur servent de témoins. Le 14 juillet 1929, Henri Guillaumet inaugure la ligne de Buenos Aires à Santiago du Chili.

L'ÉPOPÉE DES ANDES

Le vol du 13 juin 1930

Depuis le début du mois de juin 1930, période de l'hiver dans l'hémisphère austral, un temps exécrable régnait sur une grande partie de la Cordillère des Andes. Des bourrasques d'un vent glacial accompagnées de violentes chutes de neige rabattaient les bancs de nuages sur les flancs de la montagne réduisant à néant la visibilité. Malgré ces conditions très difficiles, Guillaumet décolle, le 12 juin 1930, de Santiago sur son Potez 25 pour sa 92^e traversée des Andes. Après plus d'une heure d'un vol infructueux, incapable de s'élever à une hauteur suffisante pour franchir la montagne, Guillaumet revient se poser à Santiago. Le lendemain – un vendredi 13 ! – la tempête sévit toujours sur le versant chilien. Cependant, Guillaumet prend l'air espérant cette fois réussir. Après un premier échec par la voie habituelle, il décide d'emprunter un passage plus au sud qui lui est moins familier mais où il pense trouver des conditions plus favorables. Il réussit à franchir la crête de la montagne et débouche sur le versant argentin. Mais, rabattu par des vents très violents, Guillaumet doit se poser à court d'essence aux abords de la Laguna del Diamante (le Lac du Diamant)

à 3250 mètres d'altitude. Au moment de l'atterrissage, l'avion se cabre se dressant à la verticale, puis il retombe sur le dos. Guillaumet, légèrement blessé à un genou, parvient à se dégager de l'habitacle.

La survie

Pour se prémunir du froid et du vent, Guillaumet décide, dans un premier temps, d'installer un abri sous une des ailes de l'appareil. Pendant deux jours, emmitouflé dans sa tenue de vol et dans son parachute, protégé par l'amoncellement des sacs de courrier, il attend le passage d'un avion de secours qui ne peut pas ne pas venir. Cet avion apparaît ! La fusée de détresse s'épanouit dans le ciel. Mais l'avion passe sans la voir et s'éloigne sans modifier sa trajectoire.

La longue marche à travers la montagne

Le temps s'étant relativement amélioré, Guillaumet décide de partir à pied espérant en marchant jour et nuit franchir les 60 kilomètres – mais il est en montagne en plein hiver – le séparant de la plaine argentine. Au moment de partir, il rassemble dans une petite valise qui ne le quittait jamais, quelques objets : sa boussole, une torche, un réchaud, quelques vivres (viande en conserve, lait condensé) et une petite gourde de rhum. Puis il écrit sur la carlingue de son avion qu'il abandonne un message d'adieu : « *N'ayant pas été repéré, je pars vers l'est. Adieu à tous. Ma dernière pensée sera pour ma femme.* » En partant vers l'est, il commettait une erreur dramatique. À environ une journée de marche vers l'ouest, se trouvait un village qu'il aurait sans doute rencontré. Mais il ne pouvait le savoir ignorant tout de la région dans laquelle il se trouvait.

Guillaumet va marcher pendant cinq jours et quatre nuits, pratiquement sans s'arrêter malgré son genou de plus en plus douloureux, car il redoute de s'endormir pour ne plus se réveiller. Le moindre incident peut prendre des proportions catastrophiques comme lorsqu'il perd un de ses gants qu'il va chercher, revenu sur ses pas, pendant des heures avant de le retrouver. Mais il est soutenu par une confiance farouche, inébranlable. Une pensée le taraude. Que l'on retrouve au moins son corps pour que sa femme puisse toucher immédiatement la prime d'assurance qui, dans le cas contraire, serait bloquée pendant quatre ans. Il se parle à lui-même, se rudoyant pour se forcer à avancer : « *Ma femme, si elle croit que je vis, croit que je marche. Mes camarades croient que je marche. Ils ont tous confiance en moi. Et je suis un salaud si je ne marche pas.* » Il marche. Il marche presque inconsciemment. Enfin, le miracle se produit. Le cinquième jour, il rencontre des êtres humains, un jeune garçon de 14 ans, Juan Gualberto Garcia, et sa mère, qui l'accueillent dans leur maison. Les habitants du hameau s'étonnent : « *Es imposible !* » Car, selon l'expression locale reprise par Saint-Exupéry, « *les Andes en hiver ne rendent pas les hommes* ». À cheval puis en automobile, il est conduit au village assez proche de San Carlos dans la province de Mendoza, où, pris en charge par les autorités, il sera récupéré par son ami Saint-Exupéry, qui depuis cinq jours sillonnait le ciel à sa recherche. À Saint-Ex., Guillaumet confiera : « *Ce que j'ai fait, je te le jure, aucune bête ne l'aurait fait.* » Cette aventure extraordinaire est le thème central du livre de Saint-Exupéry, « *Terre des Hommes* », que l'aviateur-écrivain dédiera à son ami. En décembre 1930 à la belle saison, les débris de l'appareil furent dégagés et récupérés. Les sacs de courrier furent remis à l'Aéropostale. Le courrier sauvegardé fut acheminé avec la mention « *Retard dû au service* ».

Le témoignage du berger des Andes

En juin 2001, à l'occasion du salon du Bourget, Juan Gualberto Garcia, le « sauveur » d'Henri Guillaumet, a reçu des mains du Président Jacques Chirac les insignes de chevalier de la Légion d'Honneur. Devant les journalistes, il a égrené ses souvenirs.

Donnons-lui la parole : « J'étais parti de la maison vers 4h du matin pour retrouver mon père à la chasse... Au lever du soleil, il m'a semblé voir une empreinte que j'ai suivie. Je pensais que c'était celle d'un animal puis j'ai vu quelqu'un qui marchait près de la colline... Mais l'idée que l'homme qui était devant moi était le pilote ne me vint pas à l'esprit... J'ai lu sur son visage une impression de folie et j'ai pris peur... Une fois chez moi, j'ai dit à ma mère qu'un fou venait par le ruisseau. Elle me dit d'aller le trouver, peut-être s'agissait-il du pilote égaré dans La Cordillère... Nous y allâmes... et nous l'avons conduit chez nous. En entrant dans la maison, il s'est laissé tomber sur une chaise, but du lait de chèvre et s'endormit à même la table. J'ai allumé du feu et nous avons mis l'étranger au lit... Mon père a prévenu la police et l'armée. Toutes ces démarches ont pris la nuit entière mais il fallait absolument que tous sachent que le pilote était en vie. »

Au cours de son séjour en France, Juan Garcia a été accueilli au collège Henri Guillaumet de Blagnac, le 25 juin 2001. La « Dépêche » relate ainsi cet événement : « Vêtu d'un bel habit de gaucho illuminé par le ruban rouge de la légion d'honneur, serein, paisible, avec une lueur dans le regard qui traduit son bonheur et son émotion, Juan Garcia est accueilli depuis la grille de l'établissement jusqu'à la salle de restaurant par la haie d'honneur et l'ovation des collégiens. »



Juan Garcia
au collège
Guillaumet -
Photo Ph.G

Juan Gualberto Garcia est décédé à Mendoza, le 14 décembre 2011, à l'âge de 95 ans.

UNE CARRIÈRE DRAMATIQUEMENT ÉCOURTÉE

Contrairement à toute attente, Henri Guillaumet reprendra presque immédiatement son service, réalisant plus de 300 nouvelles traversées des Andes, ce qui lui vaudra le surnom de « l'Ange de la Cordillère ». Breveté pilote d'hydravion comme Mermoz, Guillaumet participe à l'épopée de la nouvelle compagnie Air France. Chef de l'hydrobase de Dakar, c'est lui qui organise et coordonne les recherches lors de la disparition de « la Croix du Sud », l'hydravion de Jean Mermoz, le 7 décembre 1936. Entre 1936 et 1939, Guillaumet réalise 84 traversées de l'Atlantique, tant au sud qu'au nord. Il remporte, les 14-15 juillet 1939, en compagnie de Saint-Exupéry, le Ruban bleu pour la première traversée de l'Atlantique Nord sans escale par un avion de ligne. Au moment de la déclaration de guerre, Guillaumet demande à reprendre du service dans l'Armée de l'Air. Il souhaite être versé dans une unité de la chasse, mais il est maintenu à Air France où sa présence est jugée indispensable pour assurer des missions de liaison avec les colonies ou avec nos Alliés. Cependant, au cours de l'automne 1939, Guillaumet participe aux vols de reconnaissance qui devaient permettre de retrouver, dans l'Atlantique Sud, un cuirassé allemand, l'« Admiral Graf Spee ». Après l'armistice de juin 1940, la direction d'Air France est repliée à Marseille où Guillaumet s'installe avec sa femme. Henri Guillaumet disparaît, le 27 novembre 1940, son avion, un quadrimoteur « Farman », étant abattu au-dessus de la Méditerranée au large de la Sardaigne par un avion de chasse italien.

N.D.L.R. : Cet article a été publié, en 2003, dans le numéro 23 de la Revue sous la signature d'H.R. Cazalé, aujourd'hui décédé. «Les recherches récentes, en particulier dans les archives de l'Armée de l'Air italienne, ont confirmé l'hypothèse avancée presque comme une certitude par Alain Decaux. Le «Farman» de Guillaumet a bien été abattu entre les côtes de la Sardaigne et de la Tunisie par un avion de chasse italien malgré les signes distinctifs imposés par les Autorités allemandes et que portaient tous les avions d'Air France.»

La mort controversée de Guillaumet

La mort d'Henri Guillaumet, ancien compagnon de Mermoz, héros des Andes, le 27 novembre 1940, abattu en vol en Méditerranée, est resté longtemps une énigme, mais pas pour le gouvernement de Vichy, qui s'intéressa à Jean Chiappe, passager de l'avion, plus qu'à Guillaumet. Trois jours après le drame, Pierre Laval, vice-président du conseil, publiait un communiqué :

« M. Jean Chiappe, ambassadeur, haut commissaire en Syrie et au Liban, vient de trouver la mort dans des circonstances dramatiques. Il rejoignait son poste à Beyrouth, la première escale devant être Tunis. En survolant la Méditerranée l'avion a été mitraillé en plein vol par un avion de chasse anglais, mercredi à midi ».

Ceci était la vérité officielle, basée on ne sait sur quel témoignage, mais comportant la position anti-britannique assumée par Vichy.

LA PRESSE TOULOUSAINE

Le 1^{er} décembre, La Dépêche relatait le drame, acceptant le communiqué officiel : Jean Chiappe formait le gros titre en première page, Guillaumet et son équipage figurant à la suite, en caractères quatre fois plus petits. « *Des renseignements qui nous sont parvenus, il résulte que deux porte-avions britanniques avaient mis en l'air des patrouilles de chasse (...). Les autorités italiennes ont aussitôt prévenu la commission d'armistice de Tunis et ont fait procéder sur les lieux à d'actives recherches. Des avions français partis de Tunis ont de leur côté survolé les parages où le drame venait de se produire et toutes les recherches ont été vaines. Il en a été de même pour celles entreprises par le torpilleur français Buffon. Plus tard on apprenait malheureusement que les débris nombreux avaient été découverts, parmi lesquels une ceinture de sauvetage marquée Air France, et qui paraissait ne pas avoir été employée...».*

On remarquera que la source des premiers renseignements est essentiellement italienne, à l'exception d'une source britannique, et d'autre part qu'il n'est pas fait allusion à une bataille aérienne anglo-italienne, avec donc des avions de chasse italiens.

Le journal de droite « La Garonne » titrait sur la seule mort de Chiappe. Suivait un long panégyrique du politicien, et enfin un rappel des carrières de Guillaumet et Reine, également victimes, mais semble-t-il de bien moindre importance. Page 2, sur toute la page, à gauche des articles sur Chiappe, était décrite sur autant de colonnes, avec comme surtitre « La lutte contre le communisme », « *une vaste opération de police à Toulouse et dans la région* ». On relève, jetés à la vindicte populaire, entre autres militants arrêtés, le nom de Robert Caussat, qui devait être déporté -résistant, survivant des camps de la mort, actuellement membre de notre association. L'histoire connaît de telles confrontations, hautement significatives.

LA VÉRITÉ DES FAITS



Jean Chiappe

On voit donc la vérité officielle, comportant la position anti-britannique assumée par Vichy. Longtemps après, Alain Decaux, qui s'était spécialisé dans l'éclairage des grands faits historiques, publiait la solution qu'il pensait détenir de l'affaire. C'est d'après lui que nous avons rédigé cet article.

Guillaumet, figure emblématique de l'aviation française, avait donc été chargé d'amener à Beyrouth Jean Chiappe, récemment nommé ambassadeur et haut commissaire, dans un pays sous contrat où stationnaient encore 25 000 soldats français.

On a peut-être oublié que, Syrie et Liban étaient tombés dans l'escarcelle gaulliste, à la suite de l'intervention de l'Angleterre, la grande majorité des soldats, suivant l'exemple du Général Huntzinger, dernier haut commissaire, dans une atmosphère anti-britannique savamment entretenue, refusèrent d'intégrer la « Libre », et furent rapatriés. Qui était Chiappe ? – Un haut fonctionnaire, réputé par « la gauche » d'être « de droite », voire « d'extrême-droite ». Entré modestement dans la carrière, en 1899, comme rédacteur au Ministère de l'Intérieur, il devint « Directeur de la Sûreté », en 1924, préfet de police en 1927, en poste jusqu'en 1934, débarqué par Daladier, qui le suspectait d'être lié à ce qu'on appelait à l'époque les « ligues factieuses ». C'était à peine quelques jours avant la grave émeute du 6 février, qui attaqua le Palais Bourbon par le pont de la Concorde, bouclé par les gardes mobiles, et par les rues à l'arrière du bâtiment.

Après la chute du gouvernement Daladier, surnommé « le fusilleur » par « la droite » et les puissantes contre-manifestations des 9 et 12 février menées par les socialistes et les communistes qui allaient s'allier pour former « le front populaire », Jean Chiappe est élu député en Corse, sa terre d'origine, mais immédiatement invalidé. En revanche, il est triomphalement élu en 1936 dans le 16^e arrondissement.

Par la suite, « la droite » ne l'oublie pas : le gouvernement Pétain, que « la gauche » accuse d'être l'émanation des anciennes « ligues factieuses » – l'Action Française avait titré à l'époque :

C'est Pétain qu'il nous faut – le récupère pour le renommer à Beyrouth, pour faire pièce aux visées britanniques sur la Syrie et le Liban. Il est alors évident pour l'opinion, sollicitée par Laval, que ce sont bien les Anglais qui ont éliminé un dangereux adversaire, en abattant un avion qui avait été repéré par « l'Intelligence Service ». En compagnie de Guillaumet, devait périr Reine, l'as des traversées de l'Atlantique Sud, dix mille heures de vol, son inséparable chef mécanicien Franquès, et encore Leduff, radio, et Montaubin. Pourquoi Guillaumet avait-il été choisi pour

piloter le quadrimoteur « Farman » ? Sans doute pour donner à Chiappe, avec cet aviateur hors pair, la sécurité nécessaire à un homme précieux, qui d'ailleurs supportait mal l'avion. Personne à notre connaissance n'a fait état de sympathie particulière de Guillaumet pour Vichy. Il devait accepter ce gouvernement comme la très grande majorité des Français. On connaît cependant la très grande amitié qui liait Guillaumet à Mermoz. Or ce dernier s'était affilié aux « Croix de Feu » du Colonel de la Roque. Quelle aurait été la position de Mermoz à la prise de pouvoir de Pétain ? On sait que Mermoz était professionnellement opposé à l'Allemagne, et du reste de la Roque, foncièrement nationaliste, avait fini par rallier De Gaulle à la Résistance d'où son arrestation.

Revenons au drame lui-même : donc, le « Farman » avait quitté Marignane par un temps idéal, arborant les signes distinctifs français. Il volait vers Tunis, alors même qu'un convoi militaire anglais avait quitté Gibraltar pour Malte, accroché avant sa destination par la marine et l'aviation italiennes. L'aviation anglaise protégeait le convoi. C'est dans ce guêpier que venait se fourrer le « Farman », qu'on aurait bien pu faire voler de nuit, ce qui n'aurait pas posé de problème à Guillaumet.

Le mitraillage par un avion anglais, et non italien, arrangeait bien le gouvernement de Vichy. L'anglophobie avait bien débuté en France, et le drame de « Mers al Kebir » allait encore le renforcer. Des informations sur la bataille au large de la Sardaigne furent donc censurées par le gouvernement, vigoureusement opposé à l'Angleterre, qui avait l'audace de continuer la lutte, ainsi qu'à De Gaulle et à sa « France Libre ». On sait aussi que Laval ne pouvait reprocher quelque chose à l'Italie fasciste, dont il s'était proclamé l'ami, dès avant la guerre.

Mais il y eut « un os » dans le potage : paraissait dans la presse libanaise un communiqué italien qui reconnaissait avoir abattu un gros quadrimoteur d'origine inconnue, au large de la Sardaigne. Alain Decaux, donna cette information dont il souhaitait confirmation, demandant le témoignage d'un lecteur italien qui aurait pu lire le communiqué. Il ne pouvait donc conclure. Mais il semble bien que, depuis, les historiens ont admis après enquête que c'est bien un avion italien qui aurait abattu le « Farman ». Les circonstances de politique étrangère ont bien changé depuis le drame, et des contacts officieux ont pu amener à valider la conclusion qu'Alain Decaux avait subodorée.



