

Henri Guillaumet

# Assassinat aérien en Méditerranée

MAE

**D**ans les accords d'armistice négociés après la cruelle défaite de juin 1940, les vainqueurs ont accepté de laisser sous autorité française le puissant empire réuni par la France au cours des trois siècles précédents. Des territoires répartis sur tous les continents, mais dont certains sont très proches de zones où des combats se poursuivent. C'est le cas

de la Syrie et du Liban, placés sous mandat français depuis 1920 par la Société des Nations. De l'autre côté de la frontière sud de ce vaste territoire, et depuis la même époque, la Jordanie et l'Irak sont placés sous influence anglaise.

Pendant 20 ans, cette proximité n'a posé aucun problème, mais l'effondrement militaire de la France et l'établissement du gouvernement de Vichy bouleverse l'équilibre établi.

Serait-il en mesure de refuser aux avions de la Luftwaffe un droit d'escale qui ferait planer une menace directe sur le canal de Suez ?

Les Anglais ne pouvant assumer un tel risque, il devient possible qu'à titre préventif ils soient tentés de porter atteinte à la souveraineté française sur les États du Levant... Et c'est pourquoi l'État français décide d'envoyer sans délai à Beyrouth un responsable de





Le 27 novembre 1940,  
un grand quadrimoteur aux  
couleurs d'Air France décolle  
de Marseille-Marignane  
en direction du Liban.  
Il n'y parviendra jamais.  
Son commandant de bord  
était Henri Guillaumet.

Par Roland de Narbonne

haut rang, un haut-commissaire au Levant, ayant pour mission d'appuyer les autorités locales.

### **Air France en survie**

Afin de permettre au gouvernement de Vichy de maintenir les contacts régaliens avec les lointains territoires demeurés sous son autorité, l'occupant a permis

la reconstitution d'un embryon de réseau aérien, dont l'exploitation est confiée à ce qui subsiste d'Air France. Maigre, la flotte est aussi disparate. Quelques Bloch 220 et Dewoitine 338 se partagent les lignes les plus courtes, ainsi que le long-courrier, plus un complément un peu hétéroclite de Glenn-Martin 167 et de prototypes divers. On compte notamment parmi eux le grand hydravion Latécoère 522 *Ville*

**Le NC.2334  
Le Verrier sans  
doute au début  
de l'été 1940.**

**Selon les  
conditions  
imposées, l'im-  
matriculation  
est déjà  
soulignée  
d'une bande  
tricolore.**

*de Saint Pierre, sistership* du célèbre *Lieutenant de Vaisseau Paris*, des bombardiers Amiot 370 et le trio des quadrimoteurs Centre-Farman F 2234, *Camille Flammarion*, *Jules Vernes* et *Le Verrier*, livrés à partir de 1938 pour assurer des liaisons sur l'Atlantique nord (lire les *Fana de l'Aviation* n°s 293 et 462 à 464) et récemment démobilisés.

Bien entendu, l'exploitation est assurée sous la surveillance pointil- ▶





Le *Le Verrier* porte ici les marques d'identification imposées par la commission d'armistice italienne : ensemble des empennages en jaune vif, avec les gouvernes tricolores et la dérive arborant un immense F noir. Les cocardes, qui peuvent être confondues avec les cocardes anglaises, sont remplacées par de larges bandes tricolores ceinturant le fuselage et les ailes.

leuse des commissions d'armistices allemande et italienne. Les vols, effectués selon des itinéraires très précis, sont ponctués de passages sur des points de contrôle auxquels les avions doivent se signaler par des signaux optiques. Les appareils eux-mêmes portent des signes distinctifs bien particuliers, imposés par les autorités germano-italiennes, et naturellement connus de toutes les autorités compétentes. De même, aucun vol ne peut décoller sans que son itinéraire et ses paramètres de vol (vitesses, distance, altitude de croisière...) n'aient été transmis à qui de droit.

Normalement, le haut-commissaire devrait, pour gagner le Liban, utiliser la ligne régulière d'Air France desservant la Méditerranée orientale mais, ce 27 novembre 1940, le service régulier est suspendu depuis deux jours. Étant donné l'urgence, un vol spécial est donc mis sur pied et il est dévolu au Farman F 2234 n° 3 *Le Verrier*. Sa distance franchissable pourrait permettre l'exécution de la mission sans escale, mais, sans que le motif en soit connu, une étape est prévue à Tunis. Ce devrait être un vol de routine bien que, selon l'itinéraire imposé par les autorités italiennes, il puisse être parfois semé d'embûches.

Décollant de Marseille-Mari-gnane vers le Moyen-Orient, les courriers d'Air France peuvent en effet suivre deux routes selon les consignes dictées par les autorités italiennes. La première, à l'Est, habituelle pour les Dewoitine, évite les zones de conflit et permet des escales de ravitaillement à Rome et Athènes avant d'atteindre Beyrouth après environ 13 heures de vol. Selon

le second itinéraire, plus occidental, les avions mettent d'abord cap au sud puis virent vers la Sardaigne, à l'extrémité méridionale de laquelle se situe un point d'identification obligatoire, la petite île de San Pietro. Ils doivent ensuite se faire de nouveau reconnaître en un lieu précis de la côte tunisienne, le cap Serrat, à une centaine de kilomètres à l'ouest de Tunis, avant de faire éventuellement escale à Bizerte pour les hydravions ou Tunis-El Aouina pour les "terrestres". Sur cet itinéraire, la situation est beaucoup plus délicate.

### **La modification du plan de vol refusée**

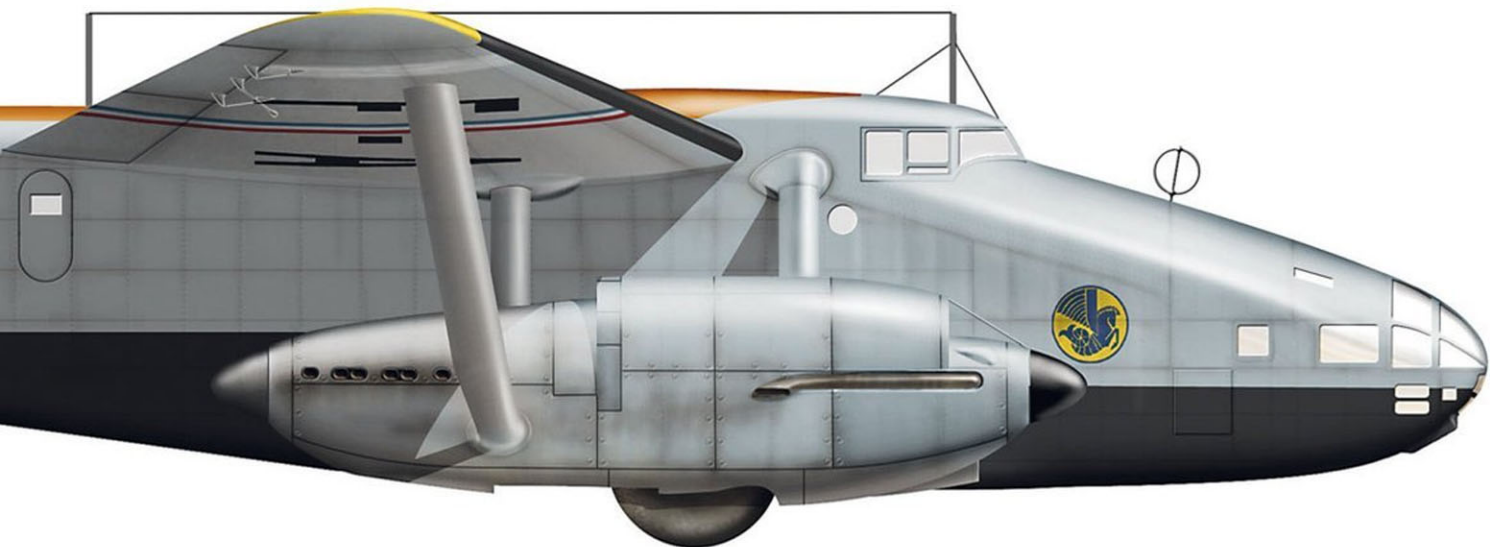
En effet, la Méditerranée est le théâtre d'âpres batailles aéronavales, particulièrement au large de la Tunisie. L'irréductible île de Malte, tenue par les Britanniques, est pour les Italiens un verrou psychologiquement et militairement insupportable, sur le trajet des convois ravitaillant leurs troupes combattant en Libye (ou Cyrénaïque). Leur objectif est d'atteindre le canal de Suez afin de couper cette voie maritime essentielle, la plus courte pour livrer à l'Angleterre les précieuses marchandises venant du Commonwealth. La Royal Navy met naturellement tout en œuvre pour ravitailler Malte et les Italiens autant d'opiniâtreté pour les en empêcher, d'où de fréquentes et violentes batailles autour et au-dessus des convois naviguant entre Malte et les côtes tunisiennes. Et c'est justement cette zone fréquemment perturbée par de furieux combats que traverse le cheminement Ouest suivi par certaines lignes régulières d'Air France.

Le 25 novembre, un convoi britannique franchissant le détroit de Gibraltar, repéré de Tanger par un espion, est signalé à l'amirauté italienne qui aussitôt fait appareiller un comité d'accueil. L'objectif est de l'intercepter au large de la Tunisie avant qu'il puisse bénéficier de la protection des chasseurs de la Royal Air Force basés à Malte, venus renforcer ceux des porte-avions de l'escorte. C'est ce même jour que le Farman F-AROA *Le Verrier* doit assurer le courrier régulier vers Beyrouth, mais le départ est décalé de 48 heures afin de permettre l'embarquement d'un passager important. Le 27 au matin, à Marseille-Marignane, l'appareil est préparé pour ce vol spécial, confié



MAE





à deux prestigieux pilotes, pionniers des lignes d'Amérique du Sud de l'Aéropostale, Henri Guillaumet, commandant de bord, et Marcel Reine, copilote, accompagnés de trois autres membres d'équipage.

Durant le trajet entre les bureaux marseillais d'Air France et Marignane, l'équipage retrouve les collègues qui, la veille, sont arrivés de Bizerte aux commandes du Laté 522 *Ville de Saint Pierre*. Ils racontent comment, pour contourner un violent engagement aéronaval entre la Sicile et la Tunisie, ils ont pris le risque d'enfreindre les consignes de la commission d'armistice. Ayant d'abord suivi la côte à basse altitude jusqu'en Algérie, ils ont ensuite pris

le cap direct sur Marseille. Une précieuse information que Guillaumet ne peut mettre à profit car en suggérant au chef d'escale d'Air France qu'il lui serait opportun de suivre ce même itinéraire en sens inverse, il essuie un refus sans appel. Le fonctionnaire lui intime l'ordre de respecter strictement le plan de vol défini en fonction des consignes en vigueur et accepté par les autorités italiennes, c'est-à-dire de suivre le cheminement imposé longeant les côtes de Sardaigne et passant en plein sur la zone d'affrontement.

Bien entendu, toutes les autorisations nécessaires pour l'exécution de ce vol ont été obtenues auprès de la commission d'armistice, qui

a validé le choix de la route et les horaires de passage aux différents points de contrôle. Et, comme il est d'usage, la totalité de ces données a été communiquée à la commission de contrôle italienne installée à Aix-en-Provence.

Le F-AROA quitte donc la piste de Marignane à 10 h 17 le 27 novembre, avec à bord deux pilotes, un radionavigant, deux mécaniciens, le haut-commissaire au Levant, un passager, 110 kg de bagages et 4 kg de courrier. Très régulièrement, à partir de 9 h 31, le radio transmet en morse des informations sur le vol et sollicite des relèvements radiogoniométriques afin de vérifier l'exactitude de son suivi de la ►

## Henri Guillaumet – Marcel Reine

Henri Guillaumet (à gauche) et Marcel Reine firent partie de la glorieuse phalange des pilotes de l'Aéropostale qui s'illustrèrent, dans les années 1930, en assurant dans des conditions difficiles le transport du courrier entre la France et le Chili. Ils furent, notamment, les compagnons de Jean Mermoz.

En Amérique du Sud, la principale difficulté était la traversée de la Cordillère des Andes entre l'Argentine et le Chili, avec des avions souvent mal adaptés à une telle mission, le franchissement des plus hauts cols se faisant à la limite du plafond possible.

En juin 1930, pris dans une terrible tempête de neige, le Potez 25 de Guillaumet fut plaqué sur la surface d'un glacier. Il n'y avait pas de radio et son seul équipement de survie était son blouson fourré et une paire de gants. Aucune nourriture.

Au terme de cinq jours et quatre nuits d'errance et de souffrance dans la neige, il parvint enfin, épuisé, dans un village argentin dont les habitants eurent peine à croire son récit. Son commentaire à Saint-Exupéry venu le recueillir :

*"Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait."*

Marcel Reine, l'un des premiers pilotes des Lignes Latécoère, précurseur de l'Aéropostale, fut victime de trois atterrissages forcés dans le désert, entre Casablanca et Dakar, suite à des pannes de moteur. Capturé à chaque fois par des pillards maures, il fut libéré contre rançon à l'issue de dures captivités. Il effectua près de 80 traversées de l'Atlantique sud entre 1935 et 1940, une performance exceptionnelle.



DR



route imposée. Il est en liaison avec les stations de Marignane, Antibes, Bône et Tunis dont le croisement des relevés permet de situer l'avion avec précision. À 11 h 55, le Farman se trouve à 90 km des côtes d'Afrique et pénètre dans la zone où marins et aviateurs italiens tentent de détruire le convoi anglais. La bataille fait rage, sur mer et dans les airs. À 12 h 05, les stations d'écoute en Tunisie captent le message fatidique : "Sommès mitrillés. Feu. SOS". Puis le silence. Aussitôt des navires appareillent vers le lieu estimé du drame et le retour de l'un d'eux, le lendemain soir, balaie les derniers espoirs : des débris d'avion difficilement identifiables et un gilet de sauvetage aux marques d'Air France ont été repérés. Dans l'après-midi, Radio Rome confirme le combat et la chute d'un gros avion inconnu, abattu par la chasse italienne. Le message, censuré, ne sera pas répété.

## Un mensonge politique

Le lendemain, le gouvernement de Vichy publie un communiqué officiel :

*"Communiqué de la vice-présidence du conseil,*

*Monsieur Jean Chiappe, ambassadeur, haut-commissaire en Syrie et au Liban, vient de trouver la mort dans des circonstances dramatiques. Il avait quitté mercredi dernier la France en avion pour rejoindre son poste à Beyrouth, la première escale devant être Tunis. En survolant la Méditerranée, l'avion qui le portait a été mitraillé en plein vol par un appareil de chasse anglais, mercredi à 12 h 06, à mi-chemin entre la côte de la Sardaigne et la côte d'Afrique. L'avion de Monsieur Chiappe a adressé le message suivant : Sommes mitrillés. Avion en feu. SOS."*

**Jean Chiappe, ambassadeur, haut-commissaire en Syrie et au Liban, tué lors du vol tragique.**

**Le Le Verrier dans sa configuration finale, sans doute à Marseille-Marignane durant l'été 1940.**

La même autorité, dont on ne peut douter qu'elle ait eu connaissance du bref communiqué de Radio Rome relatant les faits le 28 novembre au matin et repris dans de rares entre-filets par la presse italienne, n'hésite pas à émettre une vive protestation auprès du gouvernement britannique ! Duplicité toute diplomatique... La censure immédiate de ces différentes preuves fait que la thèse officielle du gouvernement de Vichy est demeurée longtemps considérée comme étant la vérité.

En réalité, au sein du gouvernement de Vichy et parmi les proches du pouvoir, quelques dizaines de personnes connaissent la vérité. En effet, un opérateur de la station de radiogoniométrie de Tunis resté à l'écoute au-delà du message fatal, a surpris des conversations entre plusieurs pilotes de chasse italiens : "Touché par la DCA, je rentre", dit l'un ; "Munitions épuisées, je rentre à Cagliari", communique un autre ;

*"Ai abattu un gros appareil inconnu",* triomphe un troisième. Nul n'a jamais identifié l'auteur de ce triste incident qui tient plus de l'assassinat que de la victoire aérienne, le Farman étant parfaitement identifiable, si ce n'est par sa silhouette, au moins par ses marquages d'identification, définis pour être très lisibles.

Politiquement, il était évidemment important de faire porter la responsabilité de cette "erreur" par les Anglais que l'on pouvait soupçonner de redouter ce renforcement de la présence française dans une zone aussi sensible. Aujourd'hui on

peut encore se poser sur les circonstances de ce drame des questions qui laissent mal à l'aise. Que penser de ce chef d'escale d'Air France qui, informé par un équipage arrivé de Tunisie des violents incidents perturbant la route occidentale, impose péremptoirement à Guillaume de l'emprunter, sans prendre en compte les risques potentiels ? Est-il possible d'imaginer que la commission d'armistice italienne ignore les combats en cours lorsqu'elle donne son feu vert pour ce vol, sur cet itinéraire, décidant sans état d'âme d'envoyer un avion lent et désarmé au milieu de ce chaudron ? Comment un pilote aussi expérimenté que Guillaume a-t-il pu accepter sans broncher une pareille prise de risque ? Autant de questions qui laissent imaginer la pire des réponses. D'autant que, semble-t-il, nul n'a ensuite été inquiet, y compris le pilote qui s'est lâchement "offert un carton" sur une cible inoffensive et sans défense. Ainsi, il y a 75 ans, sont tragiquement disparus Henri Guillaumet, Marcel Reine et leurs compagnons. ■



BNF

### Caractéristiques du Centre-Farman NC F.2234

*Avion postal prévu pour des traversées sans escales de l'Atlantique nord sous les couleurs d'Air France. Produit en trois exemplaires.*

Motorisation :	4 x Hispano-Suiza 12 Y 38/39 de 920 ch en tandem
Envergure :	33,60 m
Longueur :	23,43 m
Masse à vide :	9 980 kg
Charge postale :	300 kg
Masse au décollage :	23 600 kg
Vitesse maximale :	385 km/h
Distance franchissable :	7 800 km

