



Maurice Guillaux

Pionnier français de l'aviation australienne

AHSA publication, juin 2014

BN 978-0-980369-36



9 780980 369366

A propos de ce livre

Il n'y a jamais eu à notre connaissance de tentative de couvrir l'histoire complète de cet homme remarquable que fut Maurice Guillaux. Ce livre est un début, et nous ne pouvons qu'espérer qu'une approche globale et exhaustive de tout le matériel historique rassemblé sera engagée avec l'autorité nécessaire pour compléter ce travail. Pour des raisons d'espace, les sources sont rarement citées dans le présent livre, mais le matériau d'origine a été conservé sur le site créé à l'occasion du centenaire Guillaux.

Le petit livret rédigé par Nelson Eustis pour le cinquantenaire du premier vol postal, publié en 1964, a été la meilleure source d'information fiable sur ce vol postal. L'AHSA remercie chaleureusement la famille de M. Eustis de l'avoir autorisée à réimprimer son livret, qui a beaucoup contribué à susciter l'enthousiasme des amateurs d'histoire de l'aviation australienne pour le projet de reconstitution. Nelson Eustis, philatéliste légendaire et historien du siècle dernier, était également en grande partie l'organisateur du vol commémoratif de 1964 et des événements philatéliques associés.

Les chercheurs comprennent (dans un ordre aléatoire) Ian Debenham, Andrew Grage, John Scott, Chloé O'Reilly (de Newcastle), Kevin O'Reilly et sa publication « *Flyers of Time* », Keith White, Doug Sunderland, Bob Piper, David Kelly et Kate Ward et les habitants de Harden. De France, nous avons été aidés par le chercheur français André Michel et divers membres de la famille Guillaux, notamment son petit-fils Michel Guillaux, et aussi Eric Berti, Consul Général de France à Sydney et le professeur Ivan Barko de l'ISFAR.

Les ouvrages consultés comprennent l'indispensable *Flypast* (de Neville Parnell et Trevor Boughton, AGPS , 1988), *Messages from the Clouds* (biographie de R G Carey par Des Martin et Bertha Carey, publiée à compte d'auteur en 2004), *Military Aircraft of Australia, 1909-1918* par Keith Isaacs, publié par l'*Australian War Memorial* en 1971, et *Flying Matilda* (de Norman Ellison, A & R, 1957). Merci également à Chris Matts et Percy Lyell, de la bibliothèque BMAA Bankstown, pour leur recherche de magazines qui a permis de recueillir de nombreuses d'informations.

Merci à nos lecteurs d'adresser toutes les informations supplémentaires, les corrections et autres commentaires à l'adresse : guillauxcentenary@gmail.com. La vie de Guillaux vaut bien d'être conservée pour la postérité.

Tom Lockley, juin 2014

Maurice Guillaux

Pionnier français de l'aviation
australienne

Tom Lockley

Traduit de l'anglais (Australie) par Eric Berti



Commentaires, corrections et compléments ?

Merci d'adresser un message à Tom Lockley

guillauxcentenary@gmail.com

ou écrivez PO Box 301

Pymont NSW Australia 2009

Publié en 2014 par AHSA NSW (inc)
dans le cadre de la commémoration
du premier vol postal en Australie
piloté par Maurice Guillaux en juillet 1914.

ISBN 978-0-9803693-6-6

du XXème siècle, le Gouvernement fédéral se réunissait à Melbourne. La création de la capitale fédérale, à Canberra, n'a été commencée qu'en 1920.

Bendigo et Ballarat

Bendigo et Ballarat sont deux villes nées de la ruée vers l'or mais en 1914, la période des pionniers de l'or était révolue. Les deux cités comptaient de nombreux édifices publics, des galeries d'art et une vie culturelle soutenue. L'agriculture avait supplanté la mine comme première source de revenu de ces villes mais les cicatrices nées de l'activité minière étaient toujours visibles dans le paysage urbain des deux villes.

Ballarat fut le cadre de la seule révolution populaire qu'ait connu l'Australie, la rébellion Eureka. En 1854, les mineurs se rebellèrent contre le Gouvernement, se plaignant d'être injustement taxés. Vingt-sept personnes, essentiellement des mineurs, furent tuées dans les affrontements avec les forces gouvernementales. La rébellion fut durement matée mais ce soulèvement favorisa l'évolution démocratique des Etats australiens et contribua à créer un puissant mouvement syndical. Il lança également la réflexion aboutissant en 1901 à la création de la Fédération du Commonwealth uni d'Australie.

Adelaïde

Adelaïde, capitale d'Australie méridionale, fut créée en 1836 en tant que ville libre, sans bague. Elle fut la ville qui connut le développement le plus rapide de la jeune Australie. Malgré quelques revers nés de la crise financière, Adelaïde était en 1914 une ville prospère, bénéficiant de sa position à l'embouchure de la rivière Murray, favorable au commerce de la laine et des produits agricoles. Sa vie culturelle a toujours été très active.

Seymour et Wangaratta

Lorsque Guillaux vola de Melbourne à Sydney, il suivit le trajet de la ligne ferroviaire. Il s'agissait du signe terrestre le plus visible et la voie ferrée a constitué un axe de développement de la région. Seymour et Wangaratta étaient des gares sur la ligne ferroviaire ainsi que des centres agricoles. Bien que de petite taille, ces villes comptaient quelques beaux édifices publics. Guillaux était capable d'atterrir sur des champs à moins de deux kilomètres des centres urbains.

Harden

La petite ville d'Harden était essentiellement un centre ferroviaire et un marché agricole, notamment pour la laine. Sa population, même cumulée avec celle de la ville voisine de Murrumburah, était limitée. Encore aujourd'hui, le comté de Harden-Murrumburah ne compte que cinq mille habitants. Ils ont réservé un accueil enthousiaste à Guillaux en 1914. Il dû rester deux nuits à Harden à cause du mauvais temps. Cet enthousiasme demeure actuellement. Harden accueillera le vol commémoratif qui associe une large part de la population.

Annexe : Information sur les villes citées dans ce livre

Newcastle

Newcastle, située à 160 km au nord de Sydney, est une ville minière prospère et le principal port d'exportation du charbon australien ainsi qu'un centre ferroviaire actif pour la distribution des produits agricoles récoltés dans cette région fertile de Nouvelle-Galles du Sud. Déjà en 1914, elle était le centre d'une vie culturelle active et d'un musée richement pourvu. Les industries manufacturières commençaient également à s'y développer.

Albury et Wagga Wagga

Albury et Wagga Wagga sont deux villes situées sur la ligne de chemin de fer reliant Melbourne et Sydney. Toutes deux sont situées au cœur de régions agricoles prospères (élevage). Ces villes disposent de ports fluviaux qui accueillent en 1850 des bateaux à vapeur naviguant sur le réseau fluvial des rivières Murray et Murrumbidgee, qui acheminaient les produits vers Adelaïde, située à l'embouchure de la Murray. Ce trafic a cependant pâti de la mise en service de la ligne ferroviaire Melbourne-Sydney en 1883. Même si elles n'avaient qu'une cinquantaine d'année d'existence, ces villes prospères présentaient déjà un aspect moderne et comptaient de nombreux bâtiments publics et une vie culturelle soutenue. Wagga Wagga, qui est située exactement à mi-distance de Sydney et Melbourne, est l'un des sites qui avait été sélectionné en 1901 pour accueillir la capitale australienne, finalement créée à Canberra.

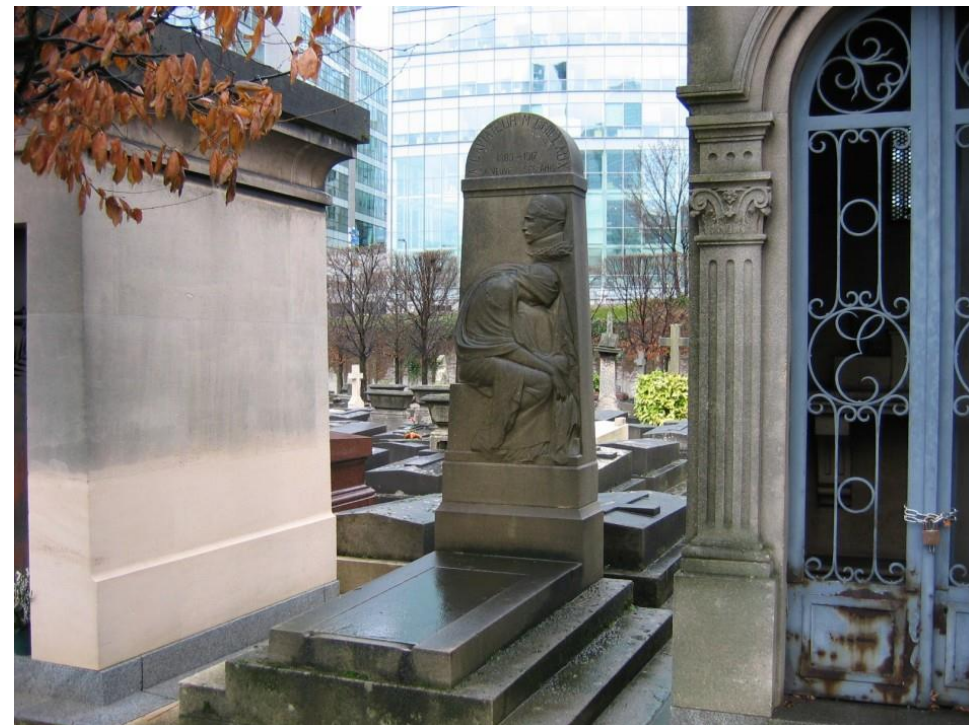
Albury sera une étape pour une nuit du vol commémoratif de 2014 et la ville prépare avec enthousiasme cet événement. Albury accueillit un autre avion en 1934, lorsque le DC2 de ligne « Uiver », doté d'un équipage hollandais, participa à la course aérienne Australie-Angleterre. Lors de la dernière nuit du vol, il se perdit dans la région. Il tourna au dessus d'Albury et le technicien de la commune utilisa les éclairages publics de la ville pour envoyer en morse des signaux indiquant A-L-B-U-R-Y. La radio locale envoya des messages demandant par ailleurs à tous les possesseurs de véhicules automobiles d'aller sur l'hippodrome d'Albury pour délimiter une piste d'atterrissage et l'avion se posa en sécurité à 1h20. Il s'embourba dans le sol meuble mais le lendemain, 300 habitants d'Albury le hissèrent avec des cordes pour le libérer et il décolla pour Melbourne où il finit la course deuxième, dépassé seulement par un appareil taillé pour la course.

Melbourne et Sydney

Melbourne est la capitale de l'Etat du Victoria, au Sud de l'Australie. Elle est l'éternelle rivale de Sydney, première ville créée en Australie, dans la compétition pour la ville la plus riche et la plus agréable du pays. Si Sydney a pu souffrir de ses origines liées au bagne et d'une planification urbaine moins bien définie, elle jouit d'un site exceptionnel, étant construite sur l'une des plus belles baies du monde, qui peut être admirée des nombreuses collines que compte la ville. Melbourne pour sa part, dispose depuis sa création, en 1832, de larges avenues et d'une structure urbaine bien réalisée. Au début

Sommaire

Préface.....	1
Introduction.....	2
Brève introduction à l'Australie que connut Guillaux.....	3
1. Guillaux avant l'Australie.....	4
2. L'Australie avant Guillaux.....	7
3. L'arrivée de Guillaux en Australie.....	9
4. La démonstration de Newcastle, le 25 avril 1914.....	10
5. De retour à Sydney: les spectacles des 2 et 9 Mai.....	11
6. Lebbeus Hordern et son hydravion.....	13
7. Le voyage vers le Sud : Wagga Wagga et Albury.....	15
8. Les shows aériens de Melbourne (28 au 30 mai 1914).....	17
9. Guillaux à Bendigo et Ballarat.....	18
10. Le spectacle d'Adelaïde le 20 Juin 1914.....	21
11. Le spectacle de Geelong, 4 Juillet 1914.....	22
12. Prélude au vol postal.....	23
13. Le vol postal.....	25
14. Après le vol postal.....	34
15. Guillaux après l'Australie.....	36
16. L'Australie après Guillaux.....	38
17. Les vols commémoratifs.....	39
18. Dernier chapitre.....	40
Annexe : Informations sur les villes citées dans ce livre.....	42
A propos de ce livre.....	44



Le vol commémoratif est financé essentiellement par la vente de 1785 cartes numérotées, réalisées sur le modèle des cartes originelles transportées par Maurice Guillaux lors du vol postal des 16-18 juillet 1914. Ces cartes uniques peuvent être commandées sur le site www.australiasfirstairmail.com. Les acheteurs recevront un certificat d'achat spécialement dessiné par l'artiste Juanita Franz de *Aero Illustrations*. Le 1er juillet 2014, *Australia Post* a diffusé de nouveaux timbres pour commémorer le vol postal. Vos cartes seront affranchies avec ce nouveau timbre et seront acheminées à Melbourne où elles seront oblitérées à la date du 12 juillet 2014, puis transportées vers Sydney sur le vol commémoratif dans un avion léger Jabiru de conception et fabrication australienne. Elles recevront au dos un cachet inspiré de celui utilisé lors de la précédente commémoration et seront datés du 18 juillet 2014, (date du centenaire du vol de Guillaux) et seront envoyées aux acheteurs dans une enveloppe protectrice.

Visitez le site web www.australiasfirstairmail.com pour réserver votre carte!



La tombe de Maurice Guillaux dans le cimetière de Neuilly Sur Seine.

18. Dernier chapitre.

Les obsèques de Maurice Guillaux ont été suivies par de nombreuses personnalités connues du monde de l'aviation, y compris les frères Morane, fondateurs de la maison Morane-Saulnier, M Caudron, M Marlin, de la maison Gnome-Rhône et les célèbres pilotes Edmond Audemars et Georges Guynemer lui-même, qui devait décéder peu après durant cette même année 1917.

De nombreux officiers français et britanniques ont également assisté à ce dernier hommage. La procession a été conduite par le père de Maurice et son fils Bernard. Maurice Guillaux a été inhumé dans la cimetière de Neuilly-sur-Seine, sa tombe est surmontée d'un fronton sculpté, portant une inscription de ses amis et de sa veuve. La plupart des Australiens savent peu de choses de ses exploits et en France, il est presque tout à fait inconnu, y compris dans sa ville natale de Montoire. Son nom est inscrit sur la plaque commémorative des Français d'Australie morts pour la France exposée au Consulat général de France à Sydney, ce qui est remarquable si l'on considère que Guillaux n'est resté que six mois en Australie, avec peut-être l'engagement ou le désir d'y revenir après la guerre. Quoi qu'il en soit, son passage a suffisamment marqué les esprits en Australie pour que, au moment de créer cette plaque commémorative, il parût naturel d'y faire figurer son nom. C'est une reconnaissance opportune à l'égard d'un homme qui a apporté une importante contribution au développement de l'aviation australienne.

Son avion est suspendu au plafond du hall des transports du *Powerhouse Museum* de Sydney. Il existe aujourd'hui moins de trente exemplaires originaux d'avions antérieurs à la première Guerre mondiale. Parmi ceux-ci, les plus importants sont sans doute le Wright Flyer exposé au Smithsonian National Air and Space Museum à Washington DC et l'avion original de Louis Blériot, conservé au Musée des Arts et Métiers à Paris. Le Blériot XI de Guillaux exposé à Sydney pourrait prétendre à bon droit être le troisième avion le plus important dans le monde, dans cette catégorie, en raison du vol postal remarquable qu'il a réalisé et par l'influence qu'il a eu sur l'histoire de l'aviation australienne.

En cette année du centenaire de ce vol historique, la mémoire de Maurice Guillaux et de ses exploits aériens mérite d'être saluée. Au delà, cette commémoration doit nous inciter à recueillir tous les éléments encore disponibles sur l'histoire de ses 197 jours en Australie avant qu'ils ne soient perdus.

Préface

C'est en juillet 2013 que Tom Lockley, membre de l'association d'histoire de l'aviation australienne (AHAA - section de Nouvelle-Galles du Sud), nous a informés du centenaire prochain du premier vol postal entre Melbourne et Sydney, réalisé par le Français Maurice Guillaux, du 16 au 18 juillet 1914.

Le nom de Guillaux n'évoquait rien pour nous mais l'importance de l'événement nous apparut immédiatement. La perspective de l'organisation, par l'AHAA, d'un vol commémoratif en juillet 2014 nous enthousiasmait. L'heureuse décision de l'AHAA d'organiser cette reconstitution du 12 au 14 juillet nous permettait en outre de placer cette commémoration au cœur du « Bastille Day » 2014 à Sydney.

Un obstacle inattendu est cependant apparu rapidement. Pour des raisons mystérieuses, la réputation de Guillaux était ternie en Australie. Selon une rumeur, il aurait, durant la Première guerre mondiale, espionné pour le compte des Allemands et serait mort fusillé. Si c'était le cas, la célébration de ce centenaire apparaissait bien compromise. Ce que nous savions de Guillaux ne collait pas cependant avec une fin aussi lamentable. Son nom figurait sur la plaque commémorative du consulat de Sydney des Français d'Australie morts pour la France. Pour n'être resté que six mois en Australie, avant de repartir en France pour combattre au sein de la jeune armée de l'Air française, Guillaux avait donc suffisamment marqué ses concitoyens d'Australie pour qu'ils le considèrent comme l'un des leurs et lui rendent l'hommage dû aux Français tombés au champ d'honneur. Maurice Guillaux est en effet mort à Villacoublay en mai 1917 lors de l'un des vols d'essai d'un nouvel appareil de l'armée de l'air.

Ce n'est donc pas le moindre mérite de ce livre que de rétablir l'honneur de Maurice Guillaux et de lui donner la place qui lui revient dans l'histoire de l'aviation française et australienne. Nul doute en effet que Guillaux a suscité de nombreuses vocations en France et en Australie par le rôle qu'il a joué dans l'essor de l'aviation dans ces deux pays. La tourmente de la Première guerre mondiale a malheureusement balayé la mémoire des exploits de Guillaux, en France comme en Australie. Il est temps de lui rendre toute sa place dans l'histoire de l'air, grâce au travail de recherche remarquable engagé en Australie par Tom Lockley et en France par Michel André, de Montoire, qui entend rendre à cet enfant de la ville l'hommage qui lui revient. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés.

Eric Berti

Consul général de France à Sydney

Introduction

En Juillet 1914, l'aviateur français Maurice Guillaux, de passage en Australie, a volé de Melbourne à Sydney dans son appareil Blériot XI, réalisant le premier vol postal dans ce pays. Il achemina 1785 cartes postales spécialement imprimées et numérotées ainsi qu'un fret léger composé de jus de fruits et de sachets de thé Lipton. Ce fut sans aucun doute l'un des événements les plus marquants de l'histoire de l'aviation australienne naissante, mais la mémoire en a été largement perdue, emportée par la tourmente qui suivit le déclenchement de la Première Guerre mondiale, quelques semaines plus tard.

En Juin 2013, la section de Nouvelle-Galles du Sud de la Société historique de l'aviation australienne a commencé à travailler sur un projet de reconstitution de ce vol, afin de marquer son centenaire. La réponse de l'industrie australienne des vols de loisirs et des clubs aéronautiques a été immédiate et enthousiaste et nous avons été portés par cet élan. Une série de manifestations a été dès lors envisagée pour commémorer non seulement ce vol épique, mais également d'autres événements importants survenus durant les deux cents jours du séjour de Guillaux en Australie.

Une quantité considérable de documents historiques sur cette aventure a pu être mise en lumière. Le but de ce petit livret est de résumer ce que nous savons maintenant de cet aviateur remarquable mais encore peu connu. Ce travail a d'ailleurs mis en évidence les nombreuses lacunes qui demeurent encore dans nos connaissances sur la vie de Guillaux ainsi que la pénurie relative de documents photographiques et cinématographiques le concernant. Nous remercions toutes les personnes ayant en leur possession des documents sur Guillaux de nous contacter afin que nous puissions reconstituer de façon aussi complète que possible son œuvre en Australie et en France.

Nous avons mentionné beaucoup de ceux qui se sont engagés avec enthousiasme dans les aspects historiques de ce projet. Le monde de l'aviation s'est également impliqué dans les aspects techniques de la reconstitution de ce vol. Nous attendons avec impatience cet événement mémorable et nous adressons notre profonde reconnaissance à tous ceux qui ont travaillé à faire de cet événement un succès.

Ian Debenham OAM

Président de la section de Nouvelle-Galles du Sud de la Société historique de l'aviation Australienne (avril 2014)

17. Les vols commémoratifs

Pour le cinquantenaire du vol, en 1964, une reconstitution majeure du vol postal a été organisée. Deux avions australiens Victa Airtourers, le VH- MVL (pilote par le pilote d'essai en chef de Victa, M. Vic Walton) et le VH- UQX, (pilote par M. Dick Sims), ont retracé le vol de Guillaux en respectant autant que possible le calendrier initial et en transportant une grande quantité de cartes commémoratives. Le vol est parti de Melbourne le 16 Juillet 1964. Tandis que le Victa terminait son voyage de trois jours à Mascot, le 18 Juillet, un Boeing 707-138B VH- EBC de Qantas l'a survolé et est arrivé en tête, établissant un nouveau record de temps de vol avec 38 minutes 25 secondes entre la tour de Melbourne et Sydney. Le Blériot XI original de Guillaux, détenu par le Musée des Arts appliqués et des Sciences de Sydney, a été exposé à Mascot à l'arrivée du vol commémoratif.

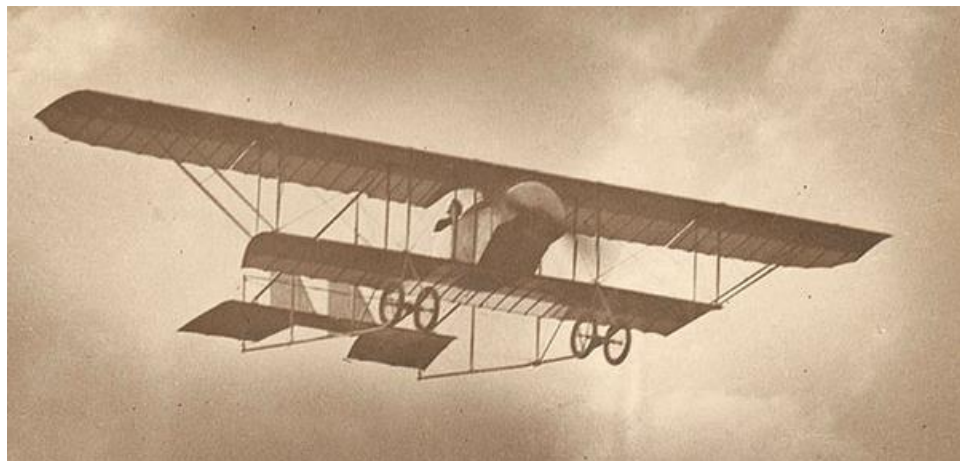


En 1989, une enveloppe-souvenir pré-affranchie a été réalisée par Australia Airlines pour marquer le 75e anniversaire du vol postal.

En 2014, une reconstitution importante se tiendra également. Les clubs aéronautiques de loisir sont très enthousiastes à cette perspective et le vol commémoratif prend forme et s'annonce comme un événement remarquable. Il aura lieu entre le 12 et le 14 Juillet et l'arrivée du vol postal à Sydney sera la pièce maîtresse des célébrations du 14 juillet par le Consulat général de France et la communauté française au *Powerhouse Museum*. La dimension philatélique de l'événement consistera en 1785 cartes postales, créées sur le modèle des originaux et transportées dans un avion conçu et construit en Australie : un appareil Jabiru piloté par Owen Zupp, aviateur chevronné et auteur bien connu.

16. L'Australie après Guillaux

Jacques Marduel, l'un des associés français de Guillaux, poursuivit brièvement les activités aériennes de Guillaux à Ham Common et fut plus tard rattaché aux unités australiennes d'outre-mer. Il a travaillé dans l'aviation jusqu'à sa mort en 1939 et son histoire, comme celle de Guillaux, mériterait d'être plus largement connue.



Marduel a volé sur cet appareil Caudron G III depuis Ham Common en septembre 1914 et il le fit également voler de Richmond vers l'hippodrome de Randwick. Il n'est pas clairement établi s'il s'agissait de l'un des appareils commandés par Lebbeus Hordern. Cet avion a ensuite été rattaché à la base de Point Cook sous le matricule SCF 9.

Les jeunes Australiens sont allés à la guerre. Les survivants tels que Ross et Keith Smith, Charles Kingsford-Smith et bien d'autres, sont devenus les artisans d'un prodigieux essor de l'aviation australienne et la contribution de Guillaux a été perdue de vue aux yeux du public. Pourtant, il est remarquable de constater combien d'aviateurs et de personnes liées à l'industrie aéronautique ont été marqués par les exploits exceptionnels de Guillaux, y compris Kingsford-Smith lui-même.

Beaucoup d'Australiens étaient également excités et impressionnés par ses activités - mon père, qui avait regardé atterrir Guillaux à Goulburn avec les yeux d'un enfant de douze ans, m'a décrit l'excitation de voir le Blériot apparaître comme un petit point dans le ciel, devenant progressivement plus grand et atterrissant finalement sur l'hippodrome, sous les acclamations de la foule. Il se souvenait de ces détails, même dans sa vieillesse.

Brève introduction à l'Australie que connut Guillaux

L'Australie et plus particulièrement Botany Bay et la Baie de Sydney (Port Jackson), qui accueillirent la première implantation britannique, furent découverts par James Cook en 1770. Le capitaine Phillip commandait en janvier 1788 la « Première flotte » qui achemina en Australie des bagnards venus d'Angleterre. Cette nouvelle implantation à Sydney était une colonie pénitentiaire réputée s'installer dans un pays vierge, niant la présence des premiers peuples aborigènes.

Durant dix ans, la petite colonie aux antipodes de la mère patrie britannique lutta pour survivre. A partir de 1800, elle commença à s'étendre et à prospérer, sur la base d'une économie exploitant largement le travail forcé des bagnards. A partir de 1840 toutefois, des colons s'installèrent, aux côtés des bagnards libérés qui constituèrent la première population libre non indigène de l'Australie. Dans les années 1850, la découverte d'or dans l'Etat de Victoria puis dans d'autres états de l'Australie suscita un afflux de population européenne et chinoise avide de s'enrichir. La population australienne tripla entre 1850 à 1860, passant de 400 000 à 1,2 million d'habitants.

L'économie australienne se modifia profondément du fait de l'afflux de richesses liées aux mines, qui profita à toutes les couches sociales et suscita une révolution technique dans le pays avec l'utilisation de la vapeur et l'implantation d'un réseau ferroviaire et du télégraphe. La révolte dans les mines de Ballarat (1854), suscita pour sa part une démocratisation du régime et fonda un puissant mouvement syndical.

L'agriculture se développa également fortement dans les années 1860, l'Australie devenant l'un des premiers producteurs de laine. C'est pour contourner le monopole de Londres que les premiers acheteurs de laine français, venus pour l'essentiel des régions de filature du Nord de la France, arrivèrent en Australie dans les années 1880. Ils constituaient encore en 1914 une part importante de la communauté française, qui n'excédait pas 5 000 personnes sur les cinq millions d'habitants que comptait alors l'Australie.

Durant la période s'étalant de 1788 à 1850, l'Australie a été divisée en six colonies séparées, qui devinrent des Etats. En 1901, ils se fédérèrent dans un Commonwealth d'Australie, indépendant et démocratique, dont le chef de l'Etat est resté cependant le souverain britannique, ce qui est encore le cas actuellement.

A l'époque que connut Guillaux, deux tiers de la population australienne se concentraient dans la région du Victoria et de Nouvelle-Galles du Sud située autour des deux villes de Melbourne et Sydney. Cette région du Sud-Est de l'Australie, d'une taille comparable à la France en superficie, connaissait le meilleur climat, les meilleures terres agricoles et les principales zones d'alluvions aurifères. Maurice Guillaux concentra son activité dans cette région lors de son séjour en Australie en 1914.

Le lecteur trouvera en fin de volume une brève présentation des villes traversées par Maurice Guillaux.

1. Guillaux avant l'Australie

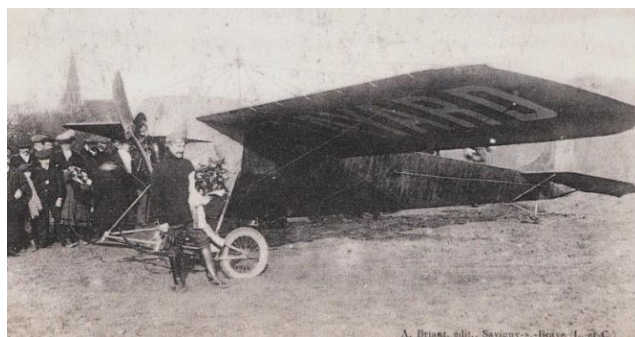
Ernest Francis Guillaux, plus connu sous le nom de Maurice Guillaux, est né en 1883 dans la petite ville de Montoire, située dans le centre de la France. Son père était charron et Maurice était naturellement destiné à lui succéder dans cette activité. Il s'est marié à l'âge de dix-huit ans avec Héloïse Langot, fille de cultivateur et de cette union est né un fils, Bernard, en 1902. Nous savons peu de choses sur sa vie au cours des dix années suivantes et sur l'origine de sa passion pour l'aviation. Il est certain toutefois qu'il a obtenu son brevet de pilote le 19 Février 1912, sous le numéro 749.



Guillaux est devenu rapidement le chef pilote de la maison Caudron implantée au Crotoy dans la Somme. Il volait habituellement sur un biplan Caudron B2, équipé d'un moteur Gnome de 50 chevaux (photo à gauche). Dès avril 1912, il participa à plusieurs démonstrations aériennes

en France et en Angleterre, se forgeant une solide réputation grâce à son audace et sa capacité à gérer les intempéries. En juin 1912, il battit le record de hauteur pour moteurs de moins de 50 chevaux, s'élevant à 1600 mètres. Il traversa ensuite la Manche dans les deux sens avec un passager, un exploit rare à l'époque.

En Août 1912, il est employé par la maison Clément-Bayard pour piloter les monoplans métalliques produits dans son usine de Levallois-Perret (photo à droite). Il décida également à cette période de passer son brevet militaire de pilote sur le parcours d'Issy-les-Moulineaux, le complétant en décembre 1912 par un



Guillaux et des aviateurs australiens en 1917, quand il aurait pris à son bord cinq aviateurs australiens sur un avion Farman. Cette anecdote n'est pas datée et présente des incohérences ; elle n'est confirmée par aucune source officielle.

Rien de plus n'a été trouvé jusqu'au 21 juillet 1917, date à laquelle un certain G. A. Oliver, rédacteur en chef du *Mail*, a écrit un article cancanier de Londres indiquant que des rumeurs laissaient entendre que Guillaux prenait maintenant une part active à la guerre du côté allemand. A cette date, Guillaux était pourtant déjà mort depuis deux mois dans un vol d'essai pour l'armée de l'air française.

Le 15 novembre, le magazine Melbourne *Punch* publia un article qui indiquait que Guillaux avait été exécuté pour espionnage. Selon le récit, il était l'un des espions qui avaient été envoyés par l'Allemagne avant la guerre. Il avait atterri derrière les lignes et avait livré aux Allemands des informations vitales. Ses activités ayant été découvertes, il avait été exécuté comme espion. L'article est ridicule. Il n'existe aucune preuve qu'un tel événement se soit produit et les preuves évidentes du contraire abondent. L'historien de Canberra Bill Woerlee a disséqué cet article, en soulignant ses nombreuses incohérences et impossibilités.

L'histoire elle-même ne mérite pas d'autre commentaire, mais la façon dont elle s'est répandue en Australie est en soi intéressante – et à vrai dire très embarrassante pour la réputation de la presse australienne. En effet, au cours des six semaines suivantes, l'histoire a été reprise dans plus d'une quarantaine de journaux régionaux.

La première réfutation n'est pas intervenue avant le 21 décembre et une déclaration officielle a été publiée à la mi-1918. Le 23 mai 1918, le *Punch* a publié une rétractation insérée de façon aussi peu visible que possible dans un article en page 8 intitulé « Vues et Nouvelles ». 51 rétractations ou corrections ont été publiées dans divers journaux avant la fin de la guerre mais même après le 23 mai 1918, l'histoire de Guillaux « fusillé comme espion » était encore répétée au moins huit fois.

La dernière reprise de cet article identifiée jusqu'à présent figure à la page une de l'*Argus* du samedi 23 novembre 1940 (peu après la reddition de la France en 1940). C'est la seule fois où il a été publié par un grand journal métropolitain.

15. Guillaux après l'Australie

Après que Guillaux eut quitté l'Australie, il y eut peu de nouvelles de lui. Le 20 février 1915, le *Moorabbin News* annonça qu'il avait volé, en France, à 225 km/heure de Savigny-sur-Seine à Paris, grâce à un fort vent arrière. Le *Geelong Advertiser* du samedi 27 février 1915 rapporta que M. Tivey, habitant de cette ville, avait reçu une carte postale de Guillaux indiquant qu'il n'était plus sur le front, mais qu'il était chargé de missions de reconnaissances. Le 10 mai 1915, le *Sydney Morning Herald* mentionna qu'il avait commencé des essais en vol sur des avions Blériot.

Nous avons reçu des informations de son petit-fils Michel, qui a pris sa retraite en 1981 après une vie dans l'industrie aéronautique. Il nous a communiqué cette photographie de Maurice et de son fils Bernard dans un appareil Morane Parasol P, vers 1916.



Il existe effectivement des documents faisant état de la livraison d'appareils Morane aux escadrons entre septembre 1915 et février 1916.

Dans son livre « *Flying Matilda* » (En vol sur le Matilda) de 1957, l'auteur australien Norman Ellison donne un compte rendu détaillé de contacts entre

vol Issy-Chartres-Orléans réalisé en 4 heures 20 (escales comprises) sur un appareil Clément-Bayard. Il s'était auparavant attaqué à un nouveau record de hauteur après être monté à 3500 mètres lors d'un vol d'entraînement en novembre 1912. Le 11 février 1913, il établit à Étampes un nouveau record de vitesse et de distance avec un passager, en parcourant 410 km en quatre heures dix malgré le brouillard et le froid.

Maurice Guillaux concourut également pour la Coupe Pommery. Ce prix, très convoité par les aviateurs, était décerné deux fois par an pour récompenser la plus longue distance parcourue en ligne droite en volant entre le lever et le coucher du soleil. Il a remporté sa première coupe le 28 avril 1913 avec un vol de 1500 km entre Biarritz et Kollum en Hollande, dont 1253 furent comptabilisés pour la coupe. Après s'être vu ravir ce trophée par l'aviateur Brindejonc de Moulinais, Guillaux tenta de nouveau de reconquérir le titre. Le 23 août 1913, il effectua une sixième tentative avec un nouveau vol à partir de Biarritz, pensant avoir atteint le village de Brackel en Allemagne. Son éternel rival, Brindejonc de Moulinais, ayant accompli un vol de distance similaire, une enquête fut lancée par le président de la ligue nationale de l'aviation pour faire établir le lieu précis de l'atterrissage de Guillaux. Il s'avéra que ce dernier avait atteint non pas Brackel mais Brockel, un village situé à une soixantaine de kilomètres en deçà de la distance annoncée par Guillaux. Selon ce dernier, il s'agissait d'une simple erreur d'orthographe mais il fut accusé de tricherie et se vit refuser le droit de participer à la Coupe Pommery pour une durée de dix ans.



Une carte postale a été réalisée à partir de la carte utilisée par Guillaux pour enregistrer son vol victorieux en avril 1913.

Cependant, l'intérêt populaire pour la Coupe Pommery déclinait. La nouvelle coqueluche de l'air était en France l'aviateur Adolphe Pégoud, dont les acrobaties aériennes passionnaient les foules. Guillaux décida d'acheter l'un des avions Blériot XI utilisé par Pégoud et capable de faire des loopings. Cet appareil avait été spécialement conçu pour « boucler la boucle », grâce à un modèle équipé d'un

moteur Gnome de 50 ch . Doté d'un réservoir de 55 litres de carburant, il pouvait voler pendant deux heures et ne pesait que 300 kg. Cet avion était à la fois solide et sophistiqué. Le premier Blériot XI avait survolé la Manche le 25 Juillet 1909. Maurice Guillaux fut le premier pilote à exécuter trois loopings successifs avec cet appareil au dessus de Paris, le 26 décembre 1913.

Plus de cinq cents de ces appareils ont été construits, sous diverses configurations. Le Blériot XI que Maurice Guillaux achemina en Australie est actuellement conservé au *Powerhouse Museum* de Sydney . Il est suspendu dans le hall des transports du musée avec d'autres appareils anciens et constitue l'un des rares exemplaires existant de l'aviation antérieure à la Première guerre.



Guillaux et son ami François Repuseau ont quitté la France en février 1914 pour s'engager dans un tour du monde à bord du navire « Oroutes », avec en soute l'avion Blériot démonté. Leur projet était d'effectuer des vols d'exhibition autour du monde. Ils ont fait escale au Caire les 6-7 février puis sont arrivés à Sydney le 4 avril 1914, en route vers le Japon et la Chine.



L'avion put être réparé (contrairement à certains rapports) et Guillaux récupéra assez vite pour donner une démonstration à Bathurst le 12 septembre. Signe des temps, le spectacle aérien comprenait un élément nouveau : une démonstration de la façon dont l'avion pouvait être utilisé pour des bombardements.


L'une des séquences du film : plan arrêté sur l'accident d'Ascot.



Mais le temps des spectacles était terminé. Lucien Maistre et François Repuseau rentrèrent rapidement en France. Des journaux signalèrent d'abord le désir qu'exprima Guillaux de retourner en France, puis lui reprochèrent de ne pas le faire. Le 22 octobre, Guillaux embarqua avec l'état-major de la troisième Division australienne, mentionné comme « aviateur » sur la liste d'embarquement.

14. Après le vol postal

Guillaux Delivers O.T.
By Aeroplane



Aerial Parcel Post
An Innovation of Parcel Deliveries took place with Guillaux's flight from Melbourne to Sydney. Mon. Guillaux carried a parcel of the well-known beverages O.T. and O.T. Co's Lemon Squash consigned to the Secretary of the Commercial Travellers Club, Sydney. This is possibly the first time that merchandise has been carried by aeroplane over such a long distance in the world.

A Comparison of Progress

No invention of recent years has achieved such remarkable results as the aeroplane, nor has any drink achieved such a wonderful result as O.T.
No less than one hundred million drinks of O.T. is the yearly consumption. Although only eight years since it was first introduced in Melbourne, it is now to be found in almost every part of the world.
The machinery of five large factories in Melbourne, London and Sydney is strained to its utmost to keep ahead of the enormous demand. No other drink in the wide world has attained such a sale in so short a period; the merit of O.T. as a drink that gives warmth, and quenches thirst in the summer, has proved its worth. O.T. is used by the British Admiralty and has the seal of approval of the British Pure Food Society (the highest recommendation of purity in the world). Just the drink to warm you during this cold weather: **get a bottle to-day.**

If you drink LEMON SQUASH, drink PURE LEMON SQUASH.
O.T. Co's Lemon Squash is guaranteed with a thousand pounds that it is pure lemons and sugar without added water.

Add O.T. to Every Drink
It gives Warmth and is good for you

AVOID THE DISHONEST TRADER WHO OFFERS A SUBSTITUTE

Guillaux était une célébrité depuis son arrivée en Australie. Il était souvent apparu dans les publicités des journaux, dont une pour les voitures Hupmobile. Mais après le vol postal, de vastes campagnes de publicité ont été engagées par les distributeurs de thé Lipton et par les jus O.T. Au moins six cents emplacements ont ainsi été occupés par la publicité pour O.T.

De nombreux articles de journaux ont également été publiés, les comptes-rendus du vol étant souvent accompagnés de commentaires plus généraux sur l'aviation. Cependant, le spectre de la guerre en Europe dominait chaque jour

davantage l'actualité, dès lors que les conséquences de l'assassinat de l'archiduc François-Ferdinand le 28 juin commencèrent à se faire sentir. Le 20 juillet, l'ultimatum en Autriche renforça la probabilité d'une guerre et la porta à l'attention du monde. La guerre fut officiellement déclarée le 28 juillet. La Grande-Bretagne (et par conséquent l'Australie) se sont impliquées dans le conflit à partir du 4 août.

Guillaux réalisa quelques vols supplémentaires avec l'hydravion Farman et monta une autre démonstration de vol à Ascot le 1er août. A cette occasion, son avion s'écrasa après qu'il eut perdu le contrôle de son appareil à une hauteur d'environ trente mètres. L'avion fut gravement endommagé. Guillaux fut extrait de l'épave avec de mauvaises coupures à la tête mais il était capable de marcher et fut conduit jusqu'à une voiture qui l'amena d'urgence à l'hôpital où il bénéficia des soins nécessaires de la part d'une équipe de médecins éminents.

2. L'Australie avant Guillaux

Il y eut quelques faux départs dans l'histoire de l'aviation en Australie. En 1851, l'ex-bagnard William Bland conçut un « *atmotic vessel* » censé pouvoir transporter une tonne et demie de passagers et de fret et voler de Sydney à Londres en moins d'une semaine. Il n'a évidemment jamais été construit. Après plusieurs tentatives infructueuses de candidats à la conquête des airs, William Dean fut la première personne à voler en ballon à air chaud en Australie en 1858. Il y eut plusieurs autres vols en 1871. Henri L'Estrange, d'origine française, s'est ainsi élevé dans un ballon rempli de gaz en 1879, mais il a dû abandonner son vol et descendre en parachute.

Lawrence Hargrave (1850-1915) était certainement le plus célèbre scientifique aéronautique de l'Australie des années 1900. Son travail sur les cerfs-volants apporta une contribution majeure à l'œuvre des frères Wright et Alberto Santos-Dumont. George Augustin Taylor, un élève de Hargrave, a construit et piloté un planeur le 5 Décembre 1909. Son épouse Florence l'a également essayé, devenant ainsi la première femme à voler en Australie.

Le 9 décembre 1909, Colin Defries a réalisé le premier vol motorisé d'un engin plus lourd que l'air en Australie, dans l'hippodrome de Victoria Park à Sydney. Il a été suivi l'année suivante par un aviateur qui a connu plus de succès, Erik Weisz



(magicien de profession, dont le nom de scène était « Harry Houdini »). Quelques autres pionniers de l'aviation ont gagné les airs, parmi lesquels le Français Gaston Cugnet qui a volé dans un Blériot en 1910, avec plus ou moins de succès. Après un décollage réussi de Melbourne sur le terrain

de cricket en décembre 1910, il s'est écrasé sur les courts de tennis peu de temps après. En 1911, un Néo-Zélandais, Joseph Hammond, a beaucoup mieux réussi, offrant au public plusieurs démonstrations de vol, dont le premier vol à travers le pays, d'Altona à Geelong (dans le Victoria) et retour. Peu de temps après, la base aérienne de Point Cook a été créée par le gouvernement.

William Ewart Hart était également très connu à l'époque. Il s'était vu décerner, le 5 décembre 1911 le premier (et d'ailleurs le seul) certificat de vol australien¹, délivré par l'*Aerial League of Australia*. Il fut également le premier aviateur à utiliser les installations de Ham Common (base aérienne de Richmond) et a accompli le premier vol de Penrith à Sydney, soit une distance de 76 km, le 18 novembre 1911.

L'aviateur-étoile de ce début de 1914 était cependant Harry Hawker. Mécanicien de talent, il avait quitté l'Australie en 1911 et était devenu chef pilote de la maison Sopwith en Angleterre. En janvier 1914, il est revenu avec un avion rapide Sopwith Tabloid. Son objectif principal était de favoriser le développement de l'aviation à des fins de défense. Il a encouragé le gouvernement à construire les avions qu'il avait achetés et à mettre en service la base aérienne de Point Cook.

L'un de ses premiers vols à Melbourne l'a conduit de New Street Elsternwick à la Résidence du Gouverneur, où il a rencontré le Gouverneur Général, Lord

Denman. Il a donné quelques démonstrations de vol publiques à Melbourne (Caulfield – image de gauche), Sydney (Randwick et Victoria Park), Albury et à Ballarat où il s'est écrasé et a endommagé de façon irréparable son appareil. Un spectacle à Bendigo a alors été annulé. Ses démonstrations étaient gérées par Albert Sculthorpe, qui assistera également Guillaux.



Harry Hawker a accueilli plusieurs passagers lors de ses vols, parmi lesquels des politiciens influents et des officiers militaires, ainsi qu'une proportion non négligeable de jeunes femmes. Bien qu'adulé par le public australien, il est revenu en Angleterre le 8 mai 1914. Il était déçu que le gouvernement n'ait pas acheté son avion, estimant sans doute que les appareils dont il disposait, si lents et anciens fussent-ils, satisfaisaient les besoins de l'Australie de l'époque.

¹ Ce certificat sera converti le 26 mars 1912 en brevet de pilote – n° 199 – par le *Royal Aero Club*, lorsque celui-ci reconnut la capacité de l'*Aerial League* de faire passer des examens de vol au nom de la Fédération aéronautique internationale.

au sol. « L'aspiration des pales de l'hélice était si forte que les vêtements des hommes volèrent comme si un coup de vent avait soufflé et leurs chapeaux furent emportés. ». Lors de la deuxième ascension, l'aviateur passa à une hauteur de 300 mètres. il tourna autour de l'hippodrome et s'envola ensuite en direction de Murray's Flat, modifiant son cours légèrement dans le but évident de donner aux spectateurs de l'hôpital Kenmore l'opportunité de le voir ». « C'était amusant de voir les chevaux galoper dans les prés et les oiseaux chercher refuge à son approche ; les oiseaux paraissent insignifiants quand Guillaux prend la maîtrise des airs. »

De Goulburn à Liverpool - 180 km, arrivée à 12h35

Guillaux devait atterrir à Moss Vale mais à cause de la météo et de la mauvaise visibilité ou pour une tout autre raison, il poursuivit son vol. Il aurait affirmé être monté à six mille mètres dans ses efforts pour trouver Moss Vale. Cette déclaration ressemble cependant à certains propos suspects qui lui ont été attribués à différents moments de sa carrière.

Guillaux atterrit dans un enclos situé juste derrière la rue principale de Liverpool. Après un déjeuner avec M. et Mme Clarke, qui vivaient à proximité, il partit à 14h05.

De Liverpool à Moore Park : 35 km arrive à 14h55

Aidé par un bon vent arrière, Guillaux survola plusieurs terrains de football (nous étions un samedi) et même Manly avant de revenir à Moore Park où il atterrit à 14 h 55. Un accueil préparé à l'avance lui était réservé, auquel participait une énorme foule et de nombreux dignitaires, dont le Gouverneur général et le Gouverneur de Nouvelle-Galles du Sud. Les messages officiels ont été remis à leurs destinataires et les officiels gagnèrent l'espace réservé sous la tribune pour boire un verre et porter des toasts à la réussite du vol.

Arrivée à Moore Park

Photo, Bibliothèque Nationale d'Australie méridionale.

Guillaux fit une apparition sur scène lors d'une matinée au théâtre Tivoli et bien qu'il ne dit que quelques mots, le public fut enthousiaste.



La personne tournant le dos à l'objectif est probablement le Conseiller Alderman Betts et Guillaux est sur la droite, portant son bonnet blanc.

Le jour précédant, les gens de Goulburn avaient entendu dire que Guillaux avait quitté Harden à 14 h 00 le vendredi. Ils se précipitèrent vers l'hippodrome. Les enfants de l'école de Bourke Street avaient bénéficié d'une demi-journée de congé pour l'occasion. Cependant à 16 heures, on annonça que Guillaux avait dû retourner à Harden à cause des vents contraires et des mauvaises conditions météorologiques.

Le lendemain, Guillaux quitta Harden à 7 h 15 et arriva à Goulburn exactement deux heures plus tard. Il avait lutté contre des vents contraires et le frimas. Quand il débarqua, il se précipita pour se réchauffer au feu de balise qui avait été allumé sur l'hippodrome. Relativement peu de personnes étaient là pour l'accueillir, mais la description qu'en fit le *Post* était dithyrambique : « Avec la grâce d'un oiseau cherchant un havre accueillant, M. Guillaux émergea des nuages à l'ouest de South Hill peu avant neuf heures et demie ce matin et esquivant avec élégance l'éminence, fondit vers l'extrémité sud de l'hippodrome et atterrit presque au centre du terrain. A 9 h 15 il se posa et se précipita vers le feu de signalisation pour s'y réchauffer. Ceux d'entre nous qui ont connu les matins d'hiver glacés de Goulburn ne peuvent que sympathiser avec lui. Il se tenait près du feu, se réchauffant et buvant une tasse de thé tirée du thermos qu'il portait avec lui. »

L'article du *Post* est un peu lacunaire, probablement car son rédacteur se précipita pour ne pas manquer l'édition du jour. Il ne mentionne pas la brève cérémonie de bienvenue qui s'est tenue à son arrivée. Grâce à un interprète, Guillaux décrit le vol dans le froid glacé et la difficulté de la navigation. Il affirma être monté à quatre mille mètres au début du voyage, devant naviguer à la boussole et survolant des montagnes enneigées. Près de Goulburn, il descendit en dessous du plafond nuageux, cherchant son chemin entre les hautes collines.

Guillaux n'a pas donné de spectacle aérien à Goulburn et l'on ne trouve aucune mention d'admissions payantes. Beaucoup de gens se pressaient autour de l'avion pour mieux l'examiner. Guillaux supervisa le ravitaillement et vérifia son appareil avec soin. Pendant le ravitaillement en carburant, deux cygnes s'envolèrent ; quelqu'un dans la foule les a comparés au Blériot, suscitant les rires de Guillaux et des spectateurs.

Il décolla à 10 heures, mais fut forcé de retourner à Goulburn à cause d'une bougie défectueuse. Avant de redécoller, il lança le moteur à pleine puissance, avec les roues de l'avion calées et trois hommes chargés de maintenir la queue

3. L'arrivée de Guillaux en Australie

Avant même qu'il eût annoncé son intention de visiter l'Australie, Guillaux avait été cité au moins 84 fois dans les journaux australiens, généralement pour de brèves mentions de ses exploits ou de ses déboires, tels que le scandale de sa suspension des compétitions en 1913. Incidemment, on notera que l'aviateur français le plus cité dans la presse australienne était à l'époque Pégoud, spécialiste de voltige et l'un des tout premiers parachutistes. Mentionné la première fois le 20 Août 1913, il n'y eut pas moins de 500 articles se référant à lui dans la presse australienne durant le reste de l'année, ce qui témoigne de l'énorme succès populaire de l'aviation naissante.

Lorsque Guillaux est arrivé à Fremantle (Australie Occidentale) sur l'*Oronsay*, les journalistes sont allés à bord pour l'interviewer. Leurs articles, largement reproduits et commentés, ont évoqué en termes positifs ses exploits en France et les performances de voltige qu'il avait l'intention de réaliser en Australie. Guillaux et ses associés, MM Rupusseau, Maistre, Cominos et du Coque, sont arrivés à Sydney sur l'*Oronte*, le 8 Avril 1914.

Lucien Maistre était le fils d'un ancien consul français en Australie, ce qui peut expliquer le choix de ce pays par l'équipe de Guillaux comme première étape majeure de leur tour du monde. A son arrivée, Guillaux est présenté dans les journaux comme un représentant de la société des moteurs Gnome. Repusseau est parfois mentionné comme « manager » de l'équipe, tandis que les deux autres restent dans l'ombre. Albert Sculthorpe, conseiller municipal respecté de St Kilda à Melbourne, qui avait géré les spectacles aériens de Hawker, a rempli la même fonction pour la démonstration que Maurice Guillaux a effectuée le 21 Avril à Sydney.

Auparavant, il importait de mettre le Blériot en condition de vol. L'assemblage de l'avion était une opération complexe. Nous savons que Guillaux avait une très bonne connaissance technique de l'avion et a joué un rôle actif dans son montage. Il a probablement effectué cette tâche dans des locaux appartenant à Jules Maillard, qui possédait des salles d'exposition et un garage au 186a Phillip Street. Le montage a été terminé le jour même de sa démonstration à l'hippodrome de Victoria Park à Zetland, le lundi 20 Avril. Une petite foule d'invités était présente. Le *Sydney Morning Herald* note qu'« il boucle la boucle trois fois de suite avec la plus grande facilité et autant d'aisance que s'il allumait une cigarette ». Lors du vol suivant, il est allé visiter le port de Sydney, survolant la foule. Parmi ceux qui l'ont félicité après ces vols figurait W. E. Hart, pionnier de l'aviation australienne.

4. La démonstration de Newcastle, le 25 avril 1914



Cette photographie, reproduite avec l'accord de la Bibliothèque de la région de Newcastle, dépeint le champ de foire de Newcastle, ce 25 Avril 1914. Newcastle était la première démonstration publique de Guillaux et tout porte à croire que le Blériot XI de Guillaux fut le premier avion à voler dans cette ville².

Des groupes de cadets de l'armée sont visibles en arrière plan. Le groupe assemblé près de l'avion comprend probablement le maire ainsi que M. John Reid, agent consulaire de

France à Newcastle et son épouse. Les spectateurs endimanchés figurant au premier plan avaient payé deux shillings pour s'asseoir dans la tribune et assister à la démonstration.

Guillaux est apparu à 15 h 00, très ponctuel. Il s'est dirigé vers son avion au son d'un orchestre jouant la Marseillaise. Sa démonstration aérienne a pris une forme qui est devenue par la suite assez classique : un premier vol à proximité de l'hippodrome, présentant de nombreuses évolutions acrobatiques, suivi d'un deuxième vol durant lequel il a survolé le port. Tous les navires présents ont fait retentir leur corne de brume et les marins ont applaudi chaleureusement. La frégate française La Bruyère a baissé son pavillon en guise de salut. Guillaux est ensuite retourné à l'hippodrome pour donner un autre numéro de voltige avant d'atterrir.

² Il existe bien une mention d'un vol de A. W. Jones volant à West Maidan le 12 juillet 1913, mais lorsqu'il décolla le 15 juillet pour partir à Newcastle, il s'écrasa. Il n'existe aucune mention d'un pilote volant au dessus de Newcastle avant le vol Guillaux le 25 avril 1914.

Un autre petit fait est rapporté par le *Signal* : « Quand il a atterri à Harden le vendredi matin, ce 17 Juillet 1914, il est sorti de son avion avec un carton de thé sous un bras et un sac de courrier sous l'autre. Il brandissait le carton au dessus de sa tête pendant que la foule se pressait pour lui souhaiter la bienvenue et ne pouvait manquer de voir la marque « Lipton ». Puis il ouvrit une flasque et but une longue gorgée de thé. « C'est la boisson idéale à déguster après un vol », dit-il. » Ainsi, Guillaux n'était pas seulement le premier en Australie à réaliser un vol à longue distance ; il fut également l'un des premiers vendeurs volants que le pays ait connu⁸.

Lucien Maistre, le représentant de Guillaux à Goulburn, télégraphia en continu durant la matinée des bulletins sur la très mauvaise météorologie. En dépit de cela, Guillaux décolla à quatorze heures. Cette étape vers Goulburn était de 135 kms. Au dessus de Galong, à 30 kms de Harden, des vents glacés contraires et la pluie le forcèrent à revenir et passer une autre nuit à Harden.

Vers Goulburn, le 18 juillet - 135 km ; arrivée à 9 h 15

Le lendemain matin, le vol vers Goulburn (135 km) dura deux heures, ce qui témoignait d'un fort vent de face. L'air était glacé. Le sol sous l'avion était irrégulier ; il aurait dû être beaucoup plus égalisé qu'il ne l'était. Guillaux considéra ce vol comme l'un des pires qu'il ait jamais réalisés. Finalement, il pu s'aider du tracé de la ligne de chemin de fer, qu'il suivit jusqu'à Goulburn.

Goulburn, de 8 h15 à 11 h 05



Cette superbe photographie, de la collection du Musée du Mémorial de Rocky Hill à Goulburn, montre l'avion posé sur l'hippodrome de Goulburn. L'homme portant une casquette à gauche du groupe est Clyde Baxter, de l'usine de chaussures Baxter ; plus tard, il s'est porté volontaire pour servir à l'étranger durant la Première Guerre mondiale.

⁸ Les Thés Lipton, qui font désormais partie de la société Unilever, fournissent une cargaison symbolique pour le vol commémoratif.

un vol avec Guillaux ; cinquante ans plus tard, âgé de 75 ans, il fut de nouveau l'un des passagers d'un *Victa Airtourer* lors de l'un des vols de reconstitution.

Le rapport qui suit provient du *Murrumburrah Signal* en date du lundi 20 Juillet 1914, fourni par la *Murrumburrah Historical Society* :

« Les visiteurs sont venus de Young, Cootamundra et de nombreux autres lieux. Les activités à Murrumburrah et Harden ont été totalement suspendues, tous les employeurs donnant à leurs employés quelques heures de repos. Une pluie continue a commencé à tomber peu de temps après 9 heures, mais en dépit de cela, environ mille personnes se sont rendues à l'hippodrome et ont attendu sous la pluie pendant une demi-heure, le temps que l'aviateur ait fini ses préparatifs de départ. Pendant ce temps, ils ont pu à loisir examiner la merveilleuse construction du monoplan Blériot, capable de transporter un homme dans les airs à la vitesse de 200 km/h ! »

« A 10 h 30, l'appareil a été roulé sur la piste et M. Guillaux, qui attendait à proximité, sourit avec bonne humeur tandis que la foule examinait l'avion, puis il monta sur le siège du pilote. il était vêtu d'une veste en cuir épais, ganté de cuir et coiffé d'un bonnet blanc et de protections pour les oreilles, tandis que la voiture était parée des couleurs de la France. La foule fut alors priée de se tenir à l'écart et après avoir lancé le moteur quelques instants, l'aviateur fit avancer l'appareil. »

« Après avoir roulé environ 100 mètres, il s'éleva avec grâce et vira sur Harden, tournant au dessus de la tête des spectateurs et survolant la tribune, montant à une hauteur d'environ 100 mètres avec autant de grâce et de majesté qu'un aigle. Il ralentit ensuite son moteur et inclina l'appareil sur le côté, les ailes perpendiculaires au sol. Après une autre rotation, il s'éleva de nouveau puis plongea en une belle courbe droit sur la tête des spectateurs avant de monter ensuite rapidement. Il s'éleva ensuite dans un vol circulaire, gagnant de l'altitude progressivement tel un aigle lors de son ascension, pilotant son appareil avec une merveilleuse dextérité. Ce cercle s'élargit jusqu'à ce que l'appareil, ayant gagné une hauteur de 1000 mètres, eût survolé Murrumburrah. Il redescendit ensuite en une grande courbe, atterrissant aussi légèrement qu'un oiseau à l'endroit d'où il était parti. Il fut accueilli par des acclamations enthousiastes à son atterrissage. M. Guillaux déclara que, parvenu à une hauteur de 1000 mètres, il ne pouvait plus apercevoir la foule sur l'hippodrome mais il pouvait voir le soleil brillant au-dessus des nuages. Tous les spectateurs étaient enchantés de cette démonstration, estimant qu'elle valait bien d'être un peu trempé par la pluie ! » Les arrangements locaux avaient été effectués par M. W. Wörner.

5. De retour à Sydney: les spectacles des 2 et 9 Mai



Guillaux survolant Victoria Park (Collection MAAS)

De retour à Sydney, Maurice Guillaux a survolé la ville le vendredi 1er mai, suscitant un vif intérêt au sein de la population locale. Une large publicité a été

faite sur un spectacle aérien public organisé au Victoria Park le samedi 2 mai, que décrivit le *Sydney Sunday Times* :

« Guillaux volait à plus de 250 mètres au-dessus du sol quand, plongeant le nez du monoplan, il a effectué une descente sensationnelle, droit sur le vice-président du Conseil exécutif (M. Flowers), le Lord Maire (M. Alderman Richards) et un groupe de journalistes. M. Flowers leva les yeux et voyant l'avion plonger vers lui à une vitesse terrifiante, il prit la main du petit garçon qui l'accompagnait et battit précipitamment en retraite, accompagné par le Maire. Guillaux, toutefois, redressa l'appareil à une dizaine de mètres du sol, au grand soulagement de M. Flowers. Tout en prenant de l'altitude, Guillaux fit plusieurs fois le tour de l'hippodrome. Une fois parvenu à l'extrémité sud, il modifia sa route et piqua vers l'enceinte où des centaines de personnes étaient rassemblées sur la dune. La plupart d'entre eux pensèrent que l'aviateur était en détresse et qu'eux-mêmes n'allaient pas tarder à l'être également et beaucoup s'enfuirent sans demander leur reste.

« Guillaux, cependant, avait redressé la machine à quelques mètres seulement, semblait-il, du versant de la dune et repartit. Pointant le nez de l'appareil de nouveau vers le ciel, le Français grimpa jusqu'à mettre 450 mètres entre lui et la Terre mère. Il plongea ensuite l'avion vers le bas, descendant à une vitesse fantastique et donnant l'impression de tomber en chute libre. Ce fut bien le cas d'ailleurs – sur plusieurs centaines de mètres – mais il se redressa de nouveau gracieusement et reprit de l'altitude. »

L'exploit suivant du Français était ce que la foule attendait avec impatience : le looping. Il exécuta cette manoeuvre dangereuse à une hauteur d'environ 600 mètres afin d'être bien vu de tous les spectateurs. Prenant la direction de la

grande tribune, la petite machine jaune se retourna brusquement en une culbute complète. Le tonnerre d'applaudissements qui a éclaté de la foule était assourdissant. Deux secondes plus tard, il résonna de nouveau lorsque Guillaux exécuta un looping pour la deuxième fois. Il effectua des descentes en spirale, des vols planés, des tonneaux, des renversements avant de se stabiliser en ligne droite, volant à une vitesse de 110 km/h, pour mieux recevoir les applaudissements des spectateurs. Il souriait en commençant son premier meeting aérien et il souriait encore lorsqu'il est descendu de son appareil, 25 minutes plus tard. »

« La deuxième démonstration dura 30 minutes et fut encore plus audacieuse que la première car, outre des loopings si nombreux que l'on ne les comptait plus, le Français a retourné sa machine et a volé sur une distance considérable à l'envers – un exploit qui nécessite le plus grand courage et une grande habileté technique. ».

Entre deux vols, Guillaux a été présenté au Gouverneur, Sir Gerald Strickland, et une dame française lui a remis un magnifique bouquet.

Guillaux et son équipe passèrent la semaine suivante à assembler et piloter l'hydravion Farman de Lebbeus Hordern. Il retourna cependant à Victoria Park pour une autre démonstration, le 9 mai. Il reprit le programme précédent, avec une addition involontaire : l'avion heurta des fils de téléphone tendus entre deux bâtiments mais il put continuer sa prestation. Ce fut l'une des rares erreurs de Guillaux dans ses vols de démonstration.

ONE MORE CHANCE, AND THE LAST, OF SEEING
M. GUILLAUX,
The World's Greatest and Most Daring Aviator, who amazed and enthralled
60,000 people last Saturday.
VICTORIA PARK RACECOURSE, ZETLAND,
SATURDAY NEXT (MAY 9th).
Admission within the reach of all.
Be a Sport and pay 1/- to the Leger, or 2/6 to the Grand Stand.
Gates Open 1 p.m. First Flight 3.30.
Bring your Zeiss Field Glasses with you.

agita un morceau de tissu rouge empalé sur une fourche pour attirer son attention, mais il a poursuivi son vol, à la grande déception de la ville. Une chose semblable s'est produite à Henty, la ville suivante sur la route. Une grande foule s'était rassemblée au Spencers Hôtel, un paquet de courrier spécial avait été préparé, et l'essence était à portée de main.

Etape de Wagga Wagga, de 14 h45 à 15 h 30

Comme Guillaux approchait de Wagga Wagga, il vit un hippodrome bondé et atterrit dans la ligne droite principale du champ de course. Il s'aperçut rapidement qu'il avait atterri sur le mauvais hippodrome, par chance peu après la fin d'une course. Il s'envola rapidement vers le bon terrain d'atterrissage où le maire, le conseiller McDonough et d'autres conseillers attendaient pour le saluer. Une équipe de soutien de Guillaux assura le ravitaillement et vérifia l'état de l'avion. Le *Wagga Express* rapporta que « assis dans son aéronef, vêtu d'un confortable manteau de cuir doublé de fourrure, la tête enveloppée d'un foulard bleu blanc rouge, M. Guillaux avait une expression de plaisir et d'intense satisfaction de voir son vol jusqu'alors couronné de succès. »

Avant de quitter Wagga Wagga, il lui avait été remis plusieurs lettres supplémentaires à déposer dans des villes situées sur sa route. Le temps était beau, et il partit à 15 h 30 et arriva à Harden à 16 h 06. Guillaux avait prévu de donner une démonstration de voltige à Harden, mais avec une météo encore favorable et un bon vent arrière, il décida de pousser jusqu'à Goulburn, à 150 km de là, espérant atterrir avant la nuit. Quelques kilomètres après Harden, il se heurta cependant à un fort vent de face et craignant de ne pas atteindre Goulburn avant que l'obscurité ne tombe, il retourna à Harden pour la nuit.

Harden, du 16 au 18 Juillet

Guillaux passa la nuit à l'Hôtel Carrington. Un notable local, M. R. J. Simpson, raconte que l'avion semblait être une « masse de fils », que les habitants avaient afflué à l'hippodrome et qu'un agent de police avait été placé pour la nuit près du Blériot. Toutefois, le *Goulburn Post* note que lorsque l'avion est arrivé à Goulburn, il y avait beaucoup de messages au crayon inscrits sur la carlingue par des gens de Harden, signe que l'avion avait dû leur rester accessible.

L'aube du vendredi fut froide et humide à Harden, mais néanmoins, Guillaux réalisa une voltige aérienne. Il s'excusa de ne pas faire de looping parce qu'il n'avait pas les sangles qui le renaient dans la machine, mais il réussit à faire de la place pour un passager et trois résidents de Harden purent effectuer un vol. Stan Brady, de Harden, a ainsi remporté un tirage au sort lui permettant de faire

De Wangaratta à Albury : 75km, arrivée à 12 h15

Il n'était pas nécessaire pour Guillaux de s'arrêter à Albury. Guillaux aurait pu voler directement vers d'autres villes, peut-être même jusqu'à Wagga mais il voulait rencontrer son compatriote Alderman Frère encore une fois. Il s'était produit à Albury le 23 mai 1914.

Après avoir quitté Wangaratta, l'aviateur aurait indiqué : « Je me suis élevé haut et le froid était intense. Comme j'approchais d'Albury, la machine a basculé et est tombée dans d'innombrables poches d'air. » Mais un autre rapport indique qu'il passa au dessus de Beechworth à une hauteur de 15 mètres.

Il survola Chiltern, situé entre Wangaratta et Albury, à 12 h 30. Comme d'habitude, il y avait une foule immense dans les rues pour le voir passer.

Albury, de 12 h 50 à 13 h 35

Comme nous l'avons dit, l'avion de Guillaux aurait pu parfaitement voler plus loin qu'Albury, qui n'était qu'à 15 mn de vol de Wangaratta. Il s'arrêta cependant à 12 h 50 dans le champ de course, adjacent à l'aéroport actuel, pour voir son ami Alderman Frere. La police montée, sous l'autorité du sergent-chef Blackburn, lui offrit une garde d'honneur. Parmi les notables qui l'accueillirent, figurait le président du Racing Club, M. E.J. Belbridge et le Secrétaire du Racing Club, M. J Norman Hayn. Le maire, M. Waugh, lui souhaita la bienvenue et appela trois acclamations chaleureuses en son honneur.

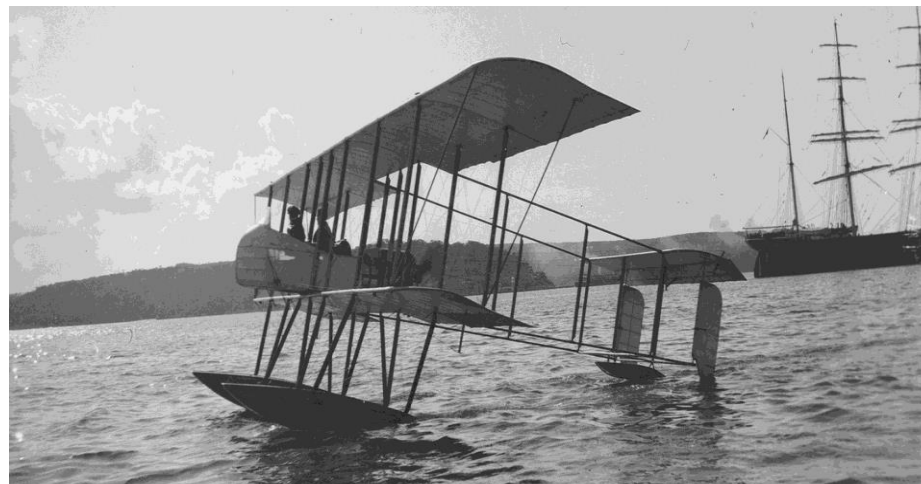
Alderman Frere organisa un déjeuner rapide avant que Guillaux ne décolle de nouveau à 1 h 35, avec l'aide de l'agent Shell local. Ce fut la seule étape où Guillaux n'eut pas l'un de ses propres employés pour le soutenir.

Le *Melbourne Truth*, un journal entièrement consacré au sexe et au scandale, indiqua que Guillaux avait une liaison avec une certaine Bessie Harrigan, originaire d'Albury. Guillaux, selon ce journal, l'aurait rencontrée à Sydney alors qu'elle travaillait au Café de Paris, situé sur Phillip Street. Bien que, selon l'édition du 18 Juillet du *Melbourne Truth* elle accompagnait le groupe, elle n'est pas mentionnée dans le rapport du journal local.

De Albury à Wagga Wagga : 125 km ; arrivée à 14 h 45

En route vers Wagga Wagga, Guillaux survola la ville de Culcairn située à 50 km d'Albury. Un plaisantin avait téléphoné au bureau de comté et s'était fait passer pour un mécanicien de Guillaux. Il avait demandé si Guillaux pourrait y atterrir. Des préparatifs frénétiques ont été engagés pour lui permettre de se poser sur la Railway Parade. Tandis qu'il survolait la ville, le propriétaire d'un journal local

6. Lebbeus Hordern et son hydravion



Sam Hood photo, State Library of NSW, a128591

Anthony Hordern & Sons était le plus important grand magasin d'Australie et l'un des plus vastes dans le monde. Lebbeus Hordern importa dès 1914 un hydravion Farman. Durant la semaine du 4 Avril, Guillaux et son équipe assemblèrent l'avion à Double Bay, dans la maison de Hordern. Le journaliste du *Herald* nota que Guillaux était en charge de l'opération et avait déployé beaucoup d'habileté, de connaissances techniques et une attention méticuleuse aux détails.

L'hydravion Maurice Farman était entré en service dans plusieurs pays en 1913. Un hydravion Farman grec fut l'un des premiers avions à être utilisé au combat lorsqu'il attaqua des navires de guerre turcs avec des grenades durant la guerre des Balkans³. Le moteur Renault de 70 chevaux-vapeur du Farman a permis d'atteindre une vitesse maximale de 93 km/h. Son envergure était de 17 mètres, sa longueur de 11 mètres, et son poids de 760 kg. Il pouvait transporter deux passagers « d'un poids de dix-sept *stones*⁴ (108kg) » ou trois passagers d'un poids inférieur !

Maurice Guillaux a volé sur le Farman pour la première fois le 8 mai 1914. Cet événement a été décrit par un journaliste du *Sydney Morning Herald* :

³ Les premiers avions utilisés au combat, parmi lesquels des Blériot, le furent lors de la guerre turco-italienne de 1911/1912.

⁴ La *stone* est une unité de mesure valant 14 livres ou -,35 kg.

« Tout est paré au millimètre ! » Tel fut le commentaire de Guillaux après avoir soumis l'appareil à un examen minutieux car rien ne pouvait être laissé au hasard. Il était debout sur le siège du pilote sur lequel il était monté. L'hydravion avait été roulé jusqu'au bord de l'eau par de nombreuses bonnes volontés. L'essence avait été versée dans le réservoir et un mécanicien, qui à première vue semblait ne pas excéder la norme prévue de « 17 stones », était monté dans le siège du passager derrière Guillaux, fringant dans son costume de tweed et qui n'avait effectué aucune préparation vestimentaire particulière pour le vol si ce n'est de mettre de côté son chapeau Homburg. »

« Le mécanicien lança l'hélice vrombissante à la vitesse maximale. Si fort était le courant d'air créé par le moteur, qu'une douche de sable et de chapeaux a été soufflée dans le hangar derrière et que des petits enfants ont été plaqués au sol, tandis que la foule retenant la queue de l'appareil était presque forcée de lâcher prise. »

« Guillaux s'assit fermement dans son siège et donna l'ordre de libérer l'appareil, ce qui eut pour effet de le lancer sur le plan d'eau de Double Bay où il prit rapidement une vitesse à couper le souffle. Pendant quelques centaines de mètres, il avança à vive allure, repoussant l'eau, en droite ligne vers l'île Clarke. »

« Il décolle ! » ont crié les spectateurs lorsqu'ils ont vu les larges ailes s'élever lentement dans l'air. Par degrés il s'éleva, tel un grand oiseau étalant ses rémiges pour gagner en hauteur, puis il grimpa en flèche, ses ailes blanches se détachant clairement du feuillage vert foncé qui revêtait les pentes de la rive opposée. Loin en direction de Mosman, il glissait, aussi facilement que s'il était un oiseau, puis, avec un large virage vers la droite, il a poursuivi dans la direction de Manly. Il semblait s'envoler droit sur l'un des bateaux de Manly, qui fit résonner sa sirène pour le saluer. »

« Pendant quelques minutes, il fut perdu de vue, puis il réapparut sur Point Piper. Passant juste au-dessus de la tête des spectateurs de Double Bay, il vola vers la City, puis après un mouvement circulaire, revint à son point de départ. Il atterrit sur l'eau à une certaine distance, puis s'approcha, à la vitesse d'un train express. »

Guillaux prit ensuite Lebbeus Hordern à bord pour un vol. Il en est revenu ravi. « Le vol est un sport pour moi après ça ! » dit-il. Le passager suivant fut le consul français, M. Chayet.

Wangaratta, de 11 h 40 à 12 h 15 (35 minutes)

Google Earth montre l'avenue Sisley qui rejoint Racecourse road. L'avion a atterri dans le paddock de M. J. Sisely (sic) sur la route de l'hippodrome, probablement près de l'hippodrome actuel. Il a atterri très près du feu de balise qui avait été allumé pour indiquer la zone d'atterrissage et la direction du vent. La foule était, selon Nelson Eustis, « plus importante qu'à Seymour mais elle aurait été encore beaucoup plus nombreuse si Guillaux n'était pas arrivé avec trois-quarts d'heure d'avance ». Un membre de l'équipe Guillaux était présent et ils parlaient en français. Exceptionnellement, Guillaux mit en garde les spectateurs en anglais, langue qu'il parlait pourtant très peu : « éloignez-vous, ne fumez pas ! ». Le carburant et l'huile étaient fournis par M. J. Hickey. Le train postal, qui avait quitté Melbourne trois heures avant Guillaux, arrivait juste comme Guillaux se préparait à partir, et « beaucoup se demandèrent si les trains n'allaient pas être rapidement dépassés ». « Si l'atterrissage avait été gracieux, l'ascension dans les airs fut superbe. Pas de tremblements, pas de scintillement de l'aile comme un oiseau, mais comme une puissance invisible qui portait la machine et la soulevait de terre ; alors virant sur l'aile, le nouveau postier australien revint sur la ville puis piqua directement sur Albury. » (*Wangaratta Chronicle*)



L'une des quelques photos de bonne qualité du vol postal : Guillaux à Wangaratta. Le Blériot de Guillaux fut le premier avion à visiter Seymour et Wangaratta.



National Library of Australia

nla.pic-vn4941748-v

Départ de Melbourne, le 16 Juillet 1914

Seymour, 98 km de Melbourne, arrivée à 9h54

Tout Seymour semblait s'être donné rendez-vous au Paddock de Jordan sur la route de Trawool (maintenant la route de Goulburn Valley). Selon le journal local, la route « ressemblait à l'Avenue du Champ de course de Flemington un jour de Melbourne Cup. Il y avait des voitures, des chariots, des charrettes, des cavaliers, des pères et des mères transportant des enfants, des piétons, etc., l'ensemble formant un groupe pittoresque ».

Le représentant de M. Guillaux, M. J.P. Begin, s'occupait de l'avion, faisant le plein d'huile et de pétrole avec onze gallons de carburant. Il traduisit probablement également le mot de bienvenue du Président du Comté, le conseiller George Howe. Une bouteille de « Gold-top » circula à la ronde, les buveurs souhaitant une bonne santé à l'aviateur. Guillaux est parti à 10h25 et s'est dirigé vers la première étape : Wangaratta.

Seymour à Wangaratta, 135 km, arrivée à 11h40

Selon l'*Euroa Gazette*, l'avion a d'abord été vu de la terre par « les yeux d'aigle de M. D. Richards » à Euroa à 10 h 45. Il volait à une hauteur considérable et il est passé au-dessus de la ville à huit cents mètres au nord de la gare, où beaucoup de personnes étaient rassemblées. Les enfants avaient été autorisés à sortir de l'école plus tôt pour regarder l'avion, tandis qu'il empruntait la route la plus directe pour gagner Wangaratta, passant au-dessus de Benalla à 11 h 20 à une vitesse estimée à 110 km/h. Glenrowan a été dépassée à 11 h 35. « Guillaux est passé entre l'école et le mont Glenrowan à une hauteur de 600 à 900 mètres » selon les *Glenrowan News* dans le *Wangaratta Chronicle*.

Le lundi suivant, Guillaux fit douze vols. Sur l'un d'entre eux, il embarqua Mlle Louise Carbasse (à gauche), qui était alors une actrice australienne de 19 ans. Après la guerre, elle devint une actrice célèbre à Hollywood sous le nom de Louise Lovely. Trois jours plus tard, lors d'un vol au-dessus du port, Guillaux se déplaça à plus de 150 km/h, grâce à un fort vent arrière.



Hordern et Guillaux annoncèrent leur projet de faire voler l'hydravion de Sydney à Melbourne. Ils avaient également décidé de commander d'autres avions de France, devant être livrés quelques mois plus tard. L'un d'eux, un Caudron, arriva en fait trop tard, à la fin de 1914.

Guillaux rétablit l'utilisation de Ham Common, à Richmond (Nouvelle-Galles du Sud) comme terrain d'aviation. C'est

maintenant la grande base de la *Royal Australian Air Force* de Richmond. Il annonça également son intention de rester en Australie pour créer une entreprise dans le domaine aérien.

Lebbeus fit don du Farman à l'*Australian Flying Corps* au début de la Première Guerre mondiale. Il est devenu, sous l'immatriculation SCF 7, le septième avion des forces australiennes à Point Cook. Il fut envoyé sur le HMS Una afin de prendre part à la capture de possessions allemandes en Nouvelle-Guinée. Même si ces appareils n'ont pas été utilisés, cette opération fut le premier déploiement militaire à l'étranger d'un avion de combat australien.

Lebbeus était un visionnaire plein d'imagination, débordant d'activité. Il fut officier d'artillerie durant la guerre et fut gravement gazé. Voyageur infatigable, il était très connu, notamment aux Etats-Unis où il aurait encouragé Howard Hughes à s'intéresser aux hydravions.

Après son divorce, il versa à son ex-épouse une énorme indemnité. Il connut ensuite de nombreuses querelles familiales et des problèmes psychologiques divers. Lebbeus Hordern fut retrouvé mort à son domicile le 10 Septembre 1928 après avoir consommé une dose mortelle de barbituriques, sans qu'il soit clairement établi s'il s'agissait ou non d'un suicide.

7. Le voyage vers le Sud : Wagga Wagga et Albury

Les semaines suivant le vol du 8 mai à Double Bay, Guillaux voyagea à Melbourne et accomplit des démonstrations aériennes à Wagga Wagga et Albury. Il présentait le programme « standard » : un numéro de voltige à proximité du lieu, suivi d'un vol à distance puis d'un autre exercice de voltige au retour.

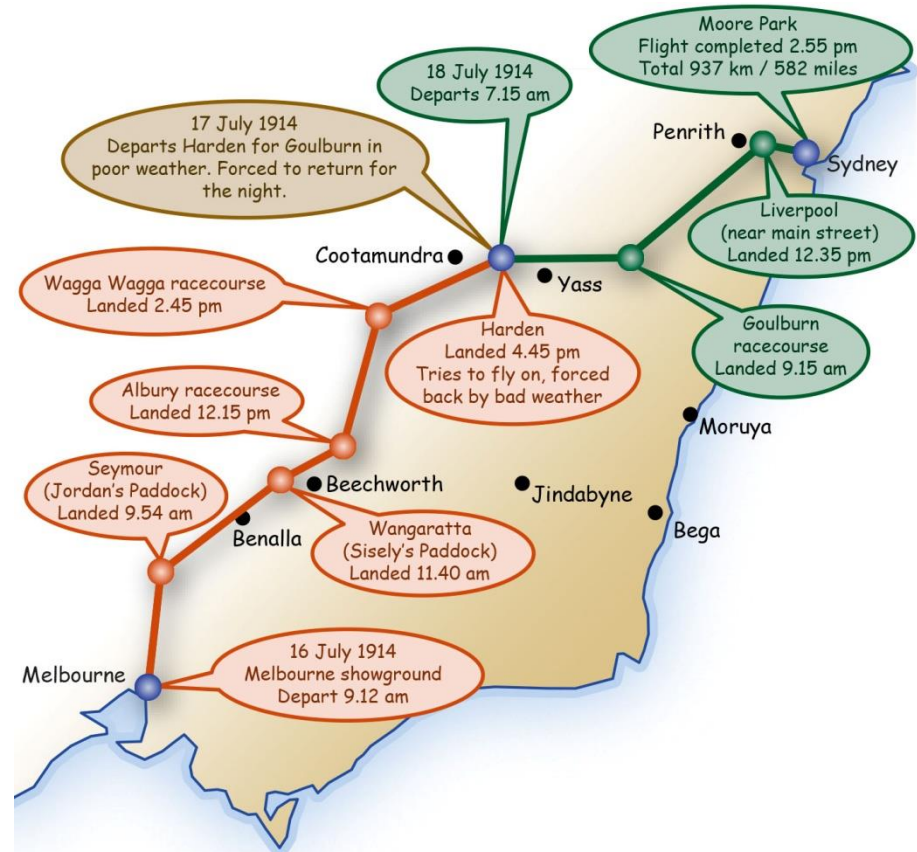
Un certain M. Kyrle était souvent présent, notamment à Albury et Wagga Wagga. Il a parfois été présenté comme « manager », mais il n'était pas un membre habituel du groupe de soutien de Guillaux. Depuis 1908, il filmait des scènes qualifiées de « tableaux vivants » pour l'entreprise « Panama Expositions ». Il a réalisé plus de 300 mètres de films sur Sydney et a également filmé les deux villes d'Albury et Wagga Wagga ainsi que des vols de Guillaux. Ces films ont été envoyés à Sydney pour traitement et ont été projetés quelques jours plus tard dans les deux villes. Malheureusement, les archives nationales australiennes du film et du son ne disposent d'aucun de ces court-métrages. Au terme des recherches que nous avons entreprises, il reste moins de deux minutes de film montrant Guillaux en action en Australie.

Les voyageurs ont été bien accueillis dans chaque ville. À Wagga Wagga, alors qu'ils assistaient à la projection des films sur Guillaux, des cadeaux leur furent offerts par les Magasins Huthwaites.

Les journaux *Urana Indépendant* et *Clear Hills Standard* ont dressé un rapport complet des démonstrations aériennes de Guillaux à Wagga le 16 mai. Des trains spéciaux, remplis de passagers, avaient été organisés depuis Junee et Culcairn. La presse estime que huit mille personnes ont payé pour entrer dans l'hippodrome tandis que deux à trois mille spectateurs étaient rassemblés à l'extérieur. Ils ont été captivés par l'audace des voltiges, l'une des plus spectaculaires étant une plongée verticale interrompue juste au-dessus de la foule des spectateurs. L'aviateur australien Harry Hawker avait visité Wagga peu avant, en mars 1914. Ce meeting avait fait sensation : des trains spéciaux avaient également été organisés en vue de cette performance, mais la démonstration aérienne de Guillaux fut plus spectaculaire encore. En dépit d'une tendance naturelle à favoriser l'Australien, les journaux ne pouvaient qu'être ébahis devant la performance de Guillaux, reconnaissant que « tous les autres aviateurs font pâle figure à côté de lui ».

C'est le conseiller municipal Frere qui a pris en charge l'organisation du meeting d'Albury le 23 Mai. Conseiller Frere était d'origine française et Guillaux a beaucoup apprécié son soutien.

13. Le vol postal



Le 16 Juillet 1914, jour de départ du vol, Guillaux commença sa matinée à six heures au Café Denat (80 Bourke Street à Melbourne, maintenant occupé par le restaurant Florentino). Après son petit déjeuner, il se rendit au *Melbourne Showgrounds* pour préparer son avion.

Outre les cartes postales qu'il transportait ainsi que les lettres de voeux pour divers dignitaires, la cargaison de Guillaux se composait d'une petite quantité de thé Lipton et d'un peu de cordial O.T. Le carburant a été fourni par Shell, ce qui a été noté sur les cartes postales. En 2014, Total est devenu le principal sponsor du vol commémoratif.

Le 9 Juillet 1914, MM CH Powis et R. Sissons de Melbourne ont écrit au ministre des Postes : « Avec l'autorisation de M. Maistre, manager de M Guillaux, nous proposons de mettre en vente des cartes postales qui seront transportées par avion de Melbourne à Sydney. Nous serions reconnaissant à votre ministère de nous permettre de réaliser ces cartes et de coopérer en les plaçant dans un sac spécial et en les oblitérant avec un timbre spécifique pour cet événement. »

M. Wilson, de O.T. Sirops, a été sans aucun doute impliqué dans le projet : les ailes de l'avion arboraient la mention « ADD a little OT » (« ajoutez un peu de OT »). Quelques jours après la fin du vol, OT a d'ailleurs commencé une vaste campagne de publicité utilisant l'avion de Guillaux. O.T. était un fabricant de boissons de premier plan. Etant un important producteur d'oranges et de citrons en Australie, il créa une « boisson non alcoolisée pour adultes » connue sous le nom de OT, constituée d'un mélange de jus de fruits et de piment⁷.

Il ne semble pas qu'une publicité ait été nécessaire pour vendre les cartes postales transportées par Guillaux. Il est avéré que plus de 2000 cartes numérotées ont été imprimées. Bien que toutes aient été vendues, nous savons que seules 1785 cartes ont été convoyées sur le vol. Les cartes ont dû être rapidement conçues et imprimées : l'avion figurant sur la carte ne correspond pas à un Blériot.

Les cartes originales se vendent désormais à partir de 450 \$. Le vol commémoratif transportera des cartes sur le modèle des originaux avec le minimum de changement, par exemple, « Re-enactment » remplacera « Inauguration ».



L'ensemble de l'organisation du vol postal original a pris moins d'un mois, ce qui n'est pas sans susciter l'envie des organisateurs du vol commémoratif, qui aura nécessité plus d'un an de préparation !

⁷ O.T. devint plus tard Kia-Ora, une marque qui a été à son tour reprise par Coca-Cola.

8. Les shows aériens de Melbourne (28 au 30 mai 1914)

Le 28 mai, Guillaux atterrit sur les pelouses de *Government House* à Melbourne. Le gouverneur général, Sir Ronald Munro Ferguson, son épouse, le gouverneur de Victoria, Sir Arthur Stanley et son épouse étaient présents. Cette dernière



conversa avec Guillaux en français. l'avion fut soigneusement inspecté – Lady Stanley demandant même une chaise sur laquelle se hisser pour mieux voir les commandes. L'image de gauche, tirée d'un film, montre Guillaux décollant de *Government House*.

Guillaux réalisa un spectacle de voltige et retourna ensuite à sa base, le champ de foire de Flemington, où il fut félicité par le lieutenant Harrison, de *l'Aviation Corps*. Celui-ci a de toute évidence invité Guillaux à visiter Point Cook où la première école de pilotage militaire d'Australie avait

commencé ses activités le 1^{er} Mars 1914. *L'Argus* rapporte que Guillaux n'eut aucun problème à voler jusqu'à Point Cook, mais son mécanicien, qui voyageait en voiture, s'embourba en route. Guillaux donna une démonstration de vol et pilota également l'un des avions de Point Cook au dessus de la base. Il félicita le gouvernement pour la création de cette base et le choix du site de Point Cook, très adapté selon lui.

Le Gouverneur général figura parmi les 25.000 à 30.000 spectateurs qui ont assisté à sa démonstration de Flemington, le samedi 30 mai. Le programme habituel fut exécuté et reçut un accueil chaleureux. Comme le *Herald* l'a signalé, les « gens de Melbourne... n'avaient certainement rien vu d'approchant en matière de sensationnalisme. M Guillaux était à M. Hawker ce qu'un mélodrame de Drury Lane était à une pièce du répertoire ! ».

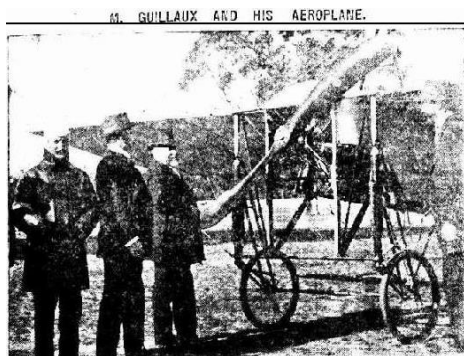
Il ne fait aucun doute que Guillaux parlait très peu anglais. En fait, Lucien Maistre et François Repusseau lui servaient souvent d'interprète. Le *Herald* publia cependant une longue interview de Guillaux, que la revue *Truth*, friande de sensationnalisme, se plut à tourner en dérision.

9. Guillaux à Bendigo et Ballarat



Cette image superbe, de la collection de Kevin O'Reilly, montre le Blériot sur l'hippodrome de Bendigo. Elle a été prise le 8 Juin 1914 par le médecin local Ken Skues.

Le « manager » australien, Albert Sculthorpe, arriva à Bendigo le 4 Juin. Il avait dû négocier avec le club de football local de sorte que la démonstration aérienne ne concurrence pas le jeu. Cette position fut très critiquée dans la presse locale : les gens pouvaient voir le football chaque semaine, mais ils n'avaient qu'une seule chance de voir le vol.



Guillaux avec (de gauche à droite) : M. S. Lazarus, président du Bendigo Jockey Club, le Conseiller municipal R.H.S. Abbott et M. R. Putnam, Secrétaire du Jockey Club (à peine visible sur la droite).

Guillaux se rendit à Sydney le vendredi 5 Juin, pilotant l'hydravion de Lebbeus Hordern, mais il partit ce même soir pour Bendigo.

Sa démonstration à Bendigo eut lieu le lundi 8 Juin, jour férié correspondant à l'anniversaire du Roi. Il s'installa à l'Hôtel Shamrock, qui existe toujours. La performance suivit le schéma habituel et fut accueillie comme toujours avec enthousiasme.

12. Prélude au vol postal

Arthur Rickard était un entrepreneur basé à Sydney, très impliqué dans le développement de l'immobilier. En 1908, par exemple, il créa et vendit avec succès un lotissement à Woy Woy, à 75 km au Nord de Sydney, le premier de nombreux contrats analogues. Passionné de publicité, il approcha l'aviateur américain Arthur Wizard Stone pour réaliser le premier vol postal gouvernemental officiel de Melbourne à Sydney. Le 13 mai, Wizard Stone annonça ses plans, avec une date de vol proposée autour du 23 mai. Cette date fut repoussée au 6 Juin, mais le 1er juin, Stone s'écrasa à Rockhampton, dans le Queensland, lors d'une course contre une automobile. Il fut blessé et son avion fut gravement endommagé. Le vol fut donc annulé.



Les cartes conçues pour le vol de Stone étaient colorées. Certaines ont été effectivement envoyées de Melbourne à Sydney par le train, et ont reçu une marque spéciale. Elles ont aujourd'hui beaucoup de valeur.

Rickard approcha Guillaux pour lui proposer de prendre en charge ce projet, mais les négociations échouèrent.

Peu après cependant, il fut annoncé que Guillaux réaliserait effectivement le vol postal, sans que l'on sache à ce jour exactement qui le soutenait⁶.

Quoi qu'il en soit, le vol n'aurait pas été une opération financière intéressante pour Guillaux sans soutien extérieur : l'aviateur pourrait certes attirer des foules de milliers de personnes qui paieraient un à quatre shillings chacun pour une seule représentation, mais le produit total de ce long vol postal serait insuffisant pour couvrir les frais de l'expédition.

⁶ Ce point nécessiterait des recherches plus poussées. Il existe bien en effet quantité d'informations sur le sujet mais la plupart sont contradictoires...

11. Le spectacle de Geelong, 4 Juillet 1914

Guillaux vola de Melbourne à Geelong le vendredi 3 Juillet, et ce fait était assez rare pour faire la une des journaux locaux. Il s'assura que son avion était vu par autant de personnes que possible et effectua quelques acrobaties aériennes sur la ville.



Cette photo de presse agrandie montre clairement le Blériot volant à l'envers.

Sa performance à l'hippodrome de Geelong le 4 Juillet suivit le programme standard. Il fut également noté que pour la première fois, il avait pris des passagers dans le Blériot, parmi lesquels une jeune femme, Mlle Jetta Tivey, fille du directeur de la Colonial Bank, qui « apprécia chaque instant » de son vol de vingt minutes. Il fut conseillé par ailleurs à un certain M. R.N. Tournoeur, de Ballarat, de s'agripper au pilote pendant les loopings.

Guillaux vola de nouveau à Melbourne le lendemain. Il fut pris par un vent de travers qu'il estima à 70 km/h, ce qui le dévia vers le sud. Cependant, lorsqu'il fut descendu à environ 70 mètres, le vent décrut, ce qui lui permit d'atteindre une vitesse au sol d'environ 50 km/h. Le vol dura environ 70 minutes.

Il n'y eut plus aucune démonstration publique majeure entre le meeting de Geelong le 4 Juillet et le départ pour Sydney le 16 Juillet. Guillaux fit quelques vols mineurs et le 14 Juillet, il fit un survol de Melbourne, avec pour effet d'arrêter le trafic, comme l'a noté *l'Argus*.

De Bendigo à Ballarat

Le mardi 9 Juin 1914, Guillaux vola de Bendigo à Ballarat. C'était déjà en soi un événement rare : l'avion était généralement déplacé de ville en ville par le train.

Les journaux publièrent la route qui serait suivie avec beaucoup de détails.

La rubrique *Elphinstone News* dans le *Kyneton Guardian* a relevé que les oiseaux étaient terrifiés par l'avion : « on voyait et on entendait les pies s'envoler aussi vite que leur ailes pouvaient les porter ». Elles pouvaient entendre clairement l'avion lors de son passage sur Castlemaine .

À son arrivée à Ballarat, Guillaux a remis au maire, M. Brokenshire, une lettre du maire de Bendigo, M. Andrew. Guillaux fut également accueilli par le greffier de la ville et d'autres notables. Il était également porteur d'une lettre pour Melle Bell, la fille du Conseiller Bell. Il s'agissait en quelque sorte d'un premier « vol postal » non officiel.

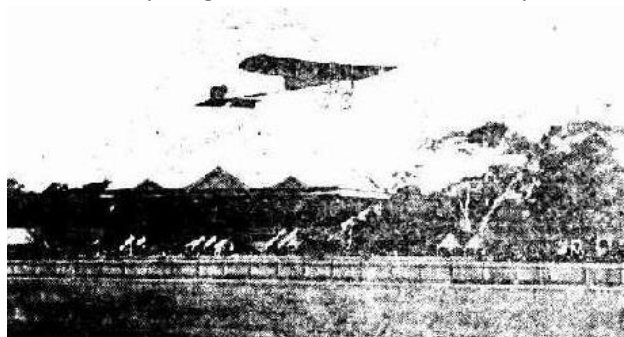


Cette carte postale a également été transportée sur ce vol. En 2008, elle a été vendue pour 35.000 dollars.

La démonstration de Ballarat

La démonstration coutumière fut de nouveau exécutée à Ballarat le samedi 13 Juin. Un transport spécial fut organisé jusqu'à l'hippodrome d'Epson où un orchestre divertit la foule avant le début du spectacle aérien, à 15 heures.

Guillaux effectua trois vols, le second ayant été abrégé par la panne d'une bougie. Mais durant le troisième vol, « il y eut plus de sensation, de plongées, de tournants sur le côté et de vols à l'envers et cette fois, une altitude beaucoup plus élevée fut atteinte. L'appareil est monté toujours plus haut et tout à coup, il est devenu plus gris et moins distinct. Les spectateurs réalisèrent qu'il était entré



dans les nuages. Guillaux estima l'altitude atteinte à 2.200 mètres. La démonstration avait pris du retard mais tous les spectateurs voulurent attendre la fin et s'en allèrent plus impressionnés que jamais par les possibilités de l'aviation » .

A Ballarat, un match de football avait lieu en même temps que le meeting aérien, mais l'assistance était peu nombreuse et beaucoup furent distraits par la présence de l'aéronef à proximité.

Le journaliste du *Ballarat Courier* a observé que des milliers de personnes se tenaient sur des tas de bois voisins de l'hippodrome. Pendant l'exécution de sa voltige, Guillaux fit l'une de ses plongées terrifiantes vers l'un des tas de bois qui était bondé de gens. « Tandis qu'à quelques mètres de distance, Guillaux avait habilement redressé sa machine et poursuivi son vol, un individu corpulent tenta de descendre du tas, tomba et roula jusqu'au sol. La foule sur les tas de bois n'oubliera pas de sitôt la visite de Guillaux à Ballarat. » (*Dalesford Gazette*) .

Notons que pendant le chargement de son avion sur le train à Ballarat, Guillaux et Repousseau perdirent 206 £ qui furent volées dans un manteau laissé temporairement sur une clôture. Cette somme incluait un chèque rédigé par M. A Sculthorpe pour £ 146, en faveur de M. Turnover, des films Pathé.

10. Le spectacle d'Adelaïde le 20 Juin 1914

Le 8 Juin 1914, l'*Adelaide Advertiser* annonça la visite imminente de Guillaux, mais sans beaucoup d'enthousiasme. Les habitants avaient déjà vu W Jones voler dans cette ville.

Le vendredi 19 Juin, Guillaux survola Adélaïde, suscitant la curiosité habituelle, exécutant quelques acrobaties aériennes pour aiguïser l'appétit des gens en prévision de l'événement programmé la journée suivante, à l'hippodrome de Cheltenham. Environ 15.000 personnes y assistèrent et comme d'habitude, les rapports de presse furent très positifs. Les spectateurs de football au stade du Jubilé furent ravis lorsque Guillaux survola le terrain. L'arbitre se retrouva débordé lorsque, « avec force coups de sifflet, il commanda aux joueurs de reprendre le jeu alors que l'avion était encore en vue. Le jeu a certes repris, mais pendant un moment, la foule fut assez indifférente à ce qui se passait sur la terre ferme. » (*Advertiser*). Par ailleurs, le vol avait été arrangé au préalable avec M. T Pope, de Glen Ormond, qui avait persuadé Guillaux de survoler sa propriété « *Sunnyside* », où il organisait une fête pour 300 invités. Guillaux survola également un défilé de cadets de l'armée à Unley et les garçons l'accueillirent avec un énorme hurra. Le lundi suivant, Guillaux, sa troupe et leur avion partirent pour Melbourne en train.

Nous ajouterons un post-scriptum intéressant à cette visite.

L'avion Blériot dans lequel Guillaux volait a été acheté en Janvier 1916 par Graham Carey, un remarquable homme d'affaires australien. Agé de 41 ans à l'époque, Carey avait fait carrière dans le secteur des transports et en 1912, il était un éminent concessionnaire de voitures à Ballarat. Il a acquis le Blériot de Guillaux lorsque celui-ci a été écarté du service actif. Il apprit à piloter l'avion et vola dans le cadre de plusieurs démonstrations au cours des derniers mois de l'année 1916.

Carey effectua le premier vol postal en Australie du Sud entre Adélaïde et Gawler le 23 Novembre 1917, à nouveau dans le Blériot. Après la guerre, il acheta plusieurs autres aéronefs. Son histoire est racontée dans le livre « *A message from the clouds*⁵ » (« *un message des nuages* ») par Des Martin et Bertha Carey.

Rarement utilisé après 1917, mais heureusement conservé au *Powerhouse Museum* de Sydney, le Blériot XI reste l'un des plus grands trésors de l'aviation dans le monde.

⁵ « *A message from the clouds* », édité à compte d'auteur, 2004