

# match

le plus grand hebdomadaire sportif

Annexe à la page : [Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari](#)

Faisant partie du : [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

## PARIS-MATCH - 27 décembre 1927

### De Paris vers Hanoï en avion

#### La mission Antoinat battra-t-elle le record de Challe ?

Après Pelletier Doisy, qui mit notre riche colonie d'Extrême-Orient à dix-huit jours des boulevards, et cela dès 1924, nous avons enfin assisté cette année à un nouvel essai de liaison rapide qui s'est terminé par la magnifique victoire de Challe et de Rapin, joignant Paris à Saïgon en dix jours et dix étapes.

Depuis, ces 12.000 kilomètres ont tenté un autre équipage.

Avec un avion de série comme Challe, mais de facture différente, puisque à l'appareil de grande reconnaissance a été substitué un avion de bombardement, le lundi 19 décembre, le colonel Antoinat, nouveau venu dans l'aviation, s'est envolé en compagnie de quatre jeunes gens — des espoirs, déjà « consolidés » : lieutenant Mion, sergent pilote Assollant, sergent navigateur Lefèvre, sergent mécanicien Bosson — avec l'espoir de réveiller à Saïgon, c'est-à-dire de réaliser en cinq jours et cinq nuits de vols consécutifs la distance que Challe avait mis dix jours à couvrir.

Leur départ du Bourget, qui s'effectua en pleine nuit, par une température arctique, prit, dès le décollage, l'allure un peu mystérieuse qui devait caractériser ce raid par la suite.

Absorbé par la nuit épaisse, le Georges Guynemer — c'est le patronyme pieux sous l'égide duquel l'équipage voulut s'envoler — disparut aux yeux de tous, brusquement, et les projecteurs lumineux fouillèrent le ciel en vain.

Sa première escale fut ce qu'elle avait été prévue : Rome, mais la nouvelle ne nous parvint seulement que vingt-quatre heures après leur arrivée.

La seconde escale d'Athènes fut « brûlée » et pendant deux jours nous restâmes sans nouvelles de l'équipage, dont on apprit par voie très indirecte l'atterrissage imprévu — tout au moins pour nous, spectateurs — à Adalia sur les rives du golfe, au pied de ce Taurus Cilicien, aux monts désertiques, effroyablement dénudé, inhospitalier au point que

nulle tente ne s'y dresse, que pas un brin d'herbe n'y peut croître, que toute vie en semble bannie.

Le ravitaillement en essence était-il prévu ? Il est difficile d'être affirmatif sur ce point et cependant il semble que les réservoirs du Lioré-Olivier aient pu étancher en partie leur soif puisque le départ en direction d'Alep était annoncé pour le 21, après des complications diplomatiques qui leur interdirent tout espoir de réaliser ce rêve : Paris-Hanoï en cinq jours!

Cette randonnée avait ceci de particulier que le vol, aux heures de bordée et de repos strictement calculées, ne devait s'interrompre qu'au ravitaillement pour un temps minimum.

Les étapes prévues : Bassorah, Djask, Karachi, Allahabad, Calcutta, Rangoon et Hanoï vont-elles de ce chef subir quelque changement ? Sans doute. Mais peut-être seront-elles seulement forcées, afin de battre tout simplement le record de Challe, ce qui ne serait déjà pas si mal...

L'appareil, lourd de près de 6 tonnes, peut facilement, avec ses deux moteurs à refroidissement par air, tenir une vitesse de croisière de 160 kilomètres à l'heure et l'énorme réservoir placé sous le fuselage en ligne de coque n'engouffre pas moins de 2.600 litres qui autorisent des étapes de 2.000 kilomètres.

Ch GULE-NIOAUD.



Colonel Antoinat  
Colonel Antoinat



Lieutenant Mion, pilote

Sergent Assolant, pilote

Sergent Lefèvre, navigateur

Sergent-major Bosson, mécanicien

Lieutenant Mion, pilote Sergent Assolant, pilote Sergent Lefèvre, navigateur Sergent-major Bosson, mécanicien

## PARIS-MATCH – 27 mars 1928

### Un drame à 3700 mètres d'Altitude

#### Le voyage tragique du « Georges-Guynemer »

#### (Extrait du journal de bord du sergent Lefèvre)

*Le 19 décembre dernier, l'avion bimoteur Georges-Guynemer s'envolait dans la nuit du Bourget vers l'Indo-Chine, qu'il se proposait d'atteindre rapidement en volant de jour et de nuit. Un équipage de cinq hommes était à bord : le colonel Antoinat, chef de l'expédition ; deux pilotes: le lieutenant Mion et le sergent Assolant ; le sergent Lefèvre, navigateur, et le sergent-major Bosson, mécanicien.*

*Après avoir surmonté des difficultés considérables dès les premières étapes, l'expédition fut définitivement contrainte d'interrompre son voyage vers la fin décembre, en Asie Mineure. Elle prit alors le chemin du retour par la Palestine, l'Égypte et la Tripolitaine d'où l'on apprenait ces jours derniers que le Georges-Guynemer au cours d'un atterrissage brusque avait été complètement détruit près de Syrte (Tripolitaine).*

*Un ami du sergent Lefèvre, le jeune navigateur du Georges-Guynemer, nous confie la lettre suivante, qu'il a reçue de Beyrouth. C'est le passionnant et dramatique récit du voyage mouvementé, dont fut victime le vaillant équipage.*

Notre première étape Paris-Rome s'était effectuée sans incident de route.

Au poste de pilotage : le lieutenant Mion ; moi comme navigateur. Nous étions arrivés sur la Corse après trois heures de vol, au-dessus d'une mer de nuages complètement fermée.

C'est à Lyon que nous avons commencé à trouver ce système nuageux. Nous dûmes monter à 3 600 mètres ; seuls les pics neigeux des Alpes émergeaient. Un second système nuageux vers 5.000 mètres couvrait le ciel, mais sa forme ne pouvait me tromper, nous allions retrouver certainement plus loin le beau temps. Après deux heures de marche sans aucun point de repère terrestre, nous pouvions voir au loin un pic neigeux isolé, une montagne de Corse.

Il faisait un froid terrible et je me souviens d'un casse-croûte passé par Bosson, dont le pâté truffé était aussi dur que la pierre et le pain complètement gelé.

Nous continuâmes à pointer vers cette espèce d'iceberg, aperçu au loin. Les nuages, petit à petit, se dissipèrent ; à onze heures nous survolions en effet la Corse. Ce ne fut plus qu'un jeu pour atteindre Rome, où nous atterrissions à treize heures. Notre départ de Rome était prévu à minuit, le jour même pour nous permettre d'atterrir le lendemain à Athènes au petit jour, vers 6 h 15.

Je ne vous raconterai pas l'accueil charmant que nous firent les Italiens. Ils se mirent en quatre pour nous rendre service. De nombreux mécaniciens étaient à notre disposition.

A 23 h 30 tout était prêt. L'équipage était réuni sur le terrain. Les attachés français de l'air et de la marine ainsi que de nombreux officiers italiens étaient présents.

On nous apporte le bulletin météorologique. Les prévisions ne sont pas rassurantes : fort vent nord de 40 à 50 kilomètres en latitude, mer Egée très agitée, et risque de

condensations sur la Grèce ! Pour le jour, passe encore, mais voler par une nuit noire dans un ciel nuageux, avec la pluie peut-être et au-dessus d'une région montagneuse comme le sont l'Italie et la Grèce ! Cela n'a rien de rassurant pour qui connaît les embûches que l'on peut rencontrer. Dans le ciel — mauvais signe — d'étroites bandes de cirrus cachent les constellations.

En présence de ces prévisions, le colonel et moi, nous nous concertons sur la façon de naviguer (le colonel doit prendre la navigation à cette étape).

Par cette nuit sans horizon, il ne faut à aucun prix se laisser prendre dans les nuages. Il ne faut pas non plus songer à suivre une route ou une voie ferrée quelconques : on ne les verrait pas. On ne voit d'ailleurs même pas se profiler les montagnes qui se trouvent à quelque dix kilomètres au sud de Rome.

Donc, prendre d'abord une hauteur supérieure à la hauteur maximum du sol sur le parcours. Naviguer ■ uniquement au compas, compte tenu de la dérive calculée d'après les renseignements météorologiques, et changer de cap aux heures prévues suivant la décomposition de l'étape en cinq caps : 1° Rome-Benevento ; 2° Benevento-Brindisi ; 3° Brindisi-Corfou-côte grecque ; 4° côte grecque-golfe de Patras ; 5° golfe de Patras-Athènes.

La dérive prévue sera vérifiée à chaque changement de cap ; peu importe, sur une distance aussi grande, d'être déporté à dix ou quinze kilomètres à droite ou à gauche, l'important est de connaître cette dérive au changement de cap.

Il est impossible de naviguer à deux dans le Georges-Guynemer, nous n'avons d'ailleurs qu'un seul jeu de cartes, je n'aurai donc qu'à me coucher et attendre l'arrivée à Athènes...

A l'heure prévue, 23 h 45, nous décollons. Assolant est au poste de pilotage. Les moteurs tournent merveilleusement. Bosson est allongé sur sa couchette. Le lieutenant Mion occupe la sienne, près du poste de pilotage. Un pressentiment semble le ronger... Pendant dix minutes, nous tournons au-dessus du terrain pour prendre 2300 mètres d'altitude, puis le cap est mis sur Benevento à une heure de marche de Rome.

... Je sommeille. Des bruits fantastiques, causés par la fatigue du tympan, hantent mon cerveau. J'entends parfois comme une longue plainte d'un moteur auquel semble répondre le second. Mon Dieu, que ces bruits sont lugubres, lorsqu'on est enfermé dans cet étroit cercueil, loin du tableau de bord réconfortant, et qu'on sait qu'un simple écrou se rompant peut suffire à provoquer la pire des catastrophes !...

C'est à ces réflexions que je me livrais, lorsque au milieu du bruit des moteurs ralentis, perce subitement la voix du colonel appelant Mion avec l'intonation d'une personne demandant du secours au plus vite. Est-ce la panne attendue et le signal de détresse ?

Le colonel précipite ses appels. Je me lève, le coeur battant.

J'entends le colonel : « Assolant ne peut plus tenir ; le froid l'a paralysé ; il faut que Mion le remplace tout de suite ».

Je fais un bond vers Mion, je le tire vers le poste de pilotage, en le mettant au courant de ce qui arrive. Quelle transformation subite sur son visage ! Il croyait à une panne, et ce n'est qu'Assolant à remplacer !...

Vous savez que le Guynemer n'est pas à double commande. Comment ont-ils fait pour se remplacer ? Personne de l'équipage ne peut le dire. Toujours est-il que l'avion fit de brusques et successives abatées (la feuille du barographe les a enregistrées) et que le lieutenant Mion put arriver à se caler et remettre de nouveau le cap vers Athènes. Nous étions à 3.700 mètres d'altitude. Il y avait environ trois heures que nous volions. Enfermés

dans la chambre de repos, le lieutenant Mion, Bosson et moi, le colonel, lui, dans la chambre de navigation, à l'abri des courants d'air, n'avions pas eu à souffrir du froid comme Assolant, à découvert au poste de pilotage, et la génératrice de chauffage de son « cuir » ne fonctionnant pas.

Quelles minutes émouvantes nous venions de vivre ! Il faut avoir passé par là pour le comprendre et je ne vois aucun récit susceptible d'en atteindre l'émotion !

Nous nous recouchâmes. Les bruits de nos -braves moteurs me semblaient bien joyeux maintenant ! Trois autres heures passèrent. Cela en faisait six que nous volions. Le jour commençait à poindre. L'étape était prévue en six heures un quart, je résolus d'aller près du lieutenant Mion voir un peu où nous en étions.

Partout des nuages. Très loin en avant à l'horizon, semble se terminer ce système nuageux. Je vais voir le colonel au poste de navigation ; je lui dis qu'à mon avis il faut qu'à six heures et quart, heure prévue de notre arrivée à Athènes, nous trouvions un trou pour piquer et reconnaître notre position. A six heures et quart aucun trou ne s'offre à notre regard, nous faisons demi-tour et le colonel dirige le lieutenant Mion vers un vallonnement du système nuageux repéré quelques moments avant ; où j'espère le trouver moins épais.

..

Nous y arrivons et nous avons le plaisir de voir la mer entre l'effilochement des nuages. Rien à craindre, nous pouvons piquer. Nous nous retrouvons à 600 mètres au-dessus de l'eau, abominablement chahutés. L'avion prend de sérieux coups. Quelle différence auprès de la tranquillité que nous avions à 3 700 mètres!...

Une île à notre droite, une autre à notre gauche. Nous regardons notre carte. L'entrée du golfe de Patras porte deux îles ressemblant étonnamment à celles-ci. Nous continuons vers l'est, quoique très étonnés d'avoir été tant retardés. Hélas!, notre illusion s'envole, ce n'est pas le golfe de Patras que nous suivons. En un quart d'heure, nous atteignons une côte ; le golfe de Patras s'est refermé !... Où sommes-nous ? Je retourne la carte de Grèce dans tous les sens. Je fais mille suppositions. Combien de coins nous croyons reconnaître sur la carte ! Nous nous avançons à l'intérieur des terres, toujours vers l'est, à un cap approximatif vers Athènes l'introuvable...

Pas un seul instant il ne nous vient à l'idée que nous ayons pu être déportés en avant de plus de deux cents kilomètres. Deux heures se passent, toujours pas d'Athènes. Nous survolons un pays montagneux, recouvert de neige ; dans le ciel, aucun nuage, un soleil resplendissant. Mais où sommes-nous ?

## **PARIS-MATCH - 27 mars 1928**

### **Les ailes sous la pluie**

**Voici que le raid Paris-Hanoï entre dans sa phase critique.**

**(Extrait du journal de bord du sergent Lefèvre - suite)**

Nous marchons toujours vers l'est Puis de nouveau, la mer. Un golfe. Nous cherchons sur la carte. Nous ne reconnaissons toujours rien. L'essence s'épuise. Il faut se poser absolument. Une superbe plaine s'offre à nous. Profitons en, car il ne reste plus que 80 litres d'essence à la jauge !...

Atterrissage impeccable du lieutenant Mion. Au milieu du champ, un individu en guenilles garde les moutons. Nous allons à lui. De quelle nationalité peut-il bien être ? Par signes, nous essayons de demander où nous sommes. Nous prononçons le mot Athènes, et lui montrons une direction. Puis celle de Salonique. Il nous fait un signe que nous croyons être affirmatif. Nous serions ainsi à quelque deux cents kilomètres d'Athènes. Nous apercevons un pays à quelques kilomètres de nous, sur la côte.

Le colonel et Bosson partent vers ce pays. Des paysans accourent de tous cotés. Tous plus loqueteux les uns que les autres. Nous essayons. Assolant et moi, de les interroger. Nous n'en tirons rien. Nous attendons. Midi se passe. Il était neuf heures lorsque nous nous sommes posés. Nous avons faim, Nous déjeunons d'une botte de conserves et d'un morceau de pain conservé depuis Paris. Puis nous faisons la sieste.

Enfin, le colonel et Bosson reviennent. Il est une heure. Le colonel, accompagné d'officiers dont je ne reconnais pas l'uniforme, est enchanté.

- Devinez où nous sommes ?... A Adalia !, à six cents kilomètres de Mouslimié, tout à fait sur notre route ! A deux heures, nous aurons 1 300 litres d'essence, 100 litres d'huile et nous repartirons pour Mouslimié.

Quelle joie nous étreint ! Le soleil était resplendissant, un ciel d'une pureté comme on n'a pas coutume d'en voir à Paris.

L'essence arrive, Bosson retourne à Adalia chercher de l'huile ; Assolant et moi nous mettons avec cœur au travail. Le plein est vite fait. Bosson revient avec le reste d'essence. L'huile doit arriver sous peu par auto. Nous l'attendons.

Nous voyons poindre au loin une voiture. C'est certainement l'huile. La voiture s'arrête à 300 m de l'avion. Pourquoi ? Le colonel va vers elle. Nous en voyons descendre des officiers. Palabres avec le colonel. Bosson va voir. Il revient et nous dit d'un air découragé :

- Nous sommes prisonniers. Le gouvernement turc prétend que nous avons survolé Smyrne et ne nous autorise pas à repartir. Le colonel est obligé de redescendre à Adalia pour y attendre des ordres...

La nuit tombe. Nous devons passer la nuit dans l'avion, tous les quatre.

Des coups de sifflet prolongés autour de notre appareil : ce sont des sentinelles turques échelonnées partout, autour du terrain. Nous avons faim; il ne nous reste aucune croûte de pain. Bosson, qui a obtenu d'un officier turc d'aller chercher des vivres, nous rapporte

après une heure d'absence un vin infect, du véritable vinaigre, une couronne de pain au goût douteux, et comme viande... des oeufs de poisson séchés. C'est tout ce qu'il avait pu trouver dans Adalia, chef-lieu de la province d'Adalia. Et a quel prix !

Nous avons soif, nous avons faim ; avant de dormir, nous nous rejetâmes vers les conserves emportées pour la traversée de la Syrie.

Soudain, au cours de la nuit, nous sommes réveillés par des tapotements sur l'avion. Assolant va ouvrir la trappe. Un gendarme turc monte avec son fusil, puis un deuxième. Que nous veulent-ils ? Ils s'asseyent, referment la trappe et ne répondent pas. Je crie à Assolant de les renvoyer. Assolant se met en colère. Ils consentent à descendre, mais nous lancent des regards mauvais.

La nuit est froide. Enfin, le jour se lève. Peut-être allons-nous voir bientôt apparaître le colonel. Mais, hélas !, nous aurons vingt-quatre heures de retard. Alors pour tromper nos ennuis, nous demandons à notre phonographe de poche quelques airs connus : *Valencia*, *Ça c'est Paris*, *Rose-Marie*, etc. Rengaines sans doute, mais quel réconfort n'avons nous pas trouvé dans ces airs qui nous transportaient loin de ce pays inhospitalier !

Pour comble de malchance, le temps avait changé pendant la nuit. Le ciel est complètement couvert. Les montagnes environnantes (le Taurus) que l'on voyait si nettement la veille avaient disparu. Le vent souffle en rafales. Il pleut violemment. Cela nous serre le coeur, d'entendre le clapotement de l'eau contre les toiles.

Deux autos s'arrêtent près de l'avion. Cinq personnes en descendent : trois femmes et deux jeunes gens. Assolant se lève, descend de l'appareil. Ce sont les filles et les fils du Gouverneur d'Adalia qui viennent pour visiter l'avion. Nous leur faisons l'honneur de notre demeure et je leur joue un air un de phono : *Ça c'est Paris* !

Notre phonographe minuscule fait grosse impression. Nos hôtes sont d'ailleurs charmants. Les jeunes filles, en un français correct, nous apprennent que nous sommes libres et que nous pourrons repartir l'après-midi...

Le colonel revient enfin, libre. Il a été gardé la nuit par une sentinelle.

Mais il pleut toujours. Le vent souffle avec rage. Que devons-nous faire ? Rester immobilisés ici, l'avion dans cette tempête, sans aucun moyen de fixation au sol, ou risquer d'atteindre le soir Mouslimié ?

L'appareil a fait ses preuves, nous sommes certains de lui. Il faut partir.

A 14 heures, nous décollons. Plafond 200 mètres. Pluie intermittente, mais violente. Vent S.-O. Aucune éclaircie à l'horizon. Assolant pilote, je suis près de lui. Les gouttes d'eau, grosses comme des noisettes, nous frappent le visage et font mal. Nous ne voyons plus rien à travers nos lunettes. Nous les levons. Je protège mes yeux d'une main, regardant à travers les doigts desserrés. Assolant, lui, se colle la tête contre le pare-brise que je lui essuie de temps en temps. Pas une seconde il ne faut perdre de vue la côte.

Assolant regarde à gauche, moi à droite. Nous sommes parfois à vingt mètres des flots déchaînés. L'appareil est soulevé de l'aile droite, puis de la gauche, pique et remonte.

Enfin, la tempête tombe. A la forte averse a succédé une pluie fine rappelant le crachin de Normandie. Mais toujours pas de soleil et le jour baisse.

Une immense plaine à perte de vue s'étend au-dessous de nous. Il faut en profiter. Nous sommes en Turquie, mais l'endroit est tellement désert que l'idée me vient que nous pouvons décoller au petit jour, sans être inquiétés.

Je rends compte à Assolant de notre décision. Il choisit un terrain, le meilleur à notre vue, et se pose avec maestria. L'appareil ne roula pas longtemps... Le sol, complètement détrempé, l'arrêta presque net et nous vîmes avec désespoir, en descendant de l'appareil, que les roues étaient embourbées jusqu'à l'essieu. Décoller le lendemain ? Il n'y fallait plus songer. Notre grand oiseau est à nouveau inerte...

La nuit est venue. Que faire ? Les plus grandes villes repérées en vol : Mersine, Tarse, sont bien loin. Seules, à quelques kilomètres de nous, nous avons vu cinq ou six huttes en terre. Qu'y trouverons-nous ? Rien. Mieux vaut rester à bord de l'appareil et attendre. Apparaissent une dizaine de silhouettes qui s'approchent avec méfiance.

Nous leur montrons les roues enfoncées et leur faisons signe d'aller chercher quelques madriers. Un individu semble leur chef. Je comprends qu'il leur défend de nous venir en aide.

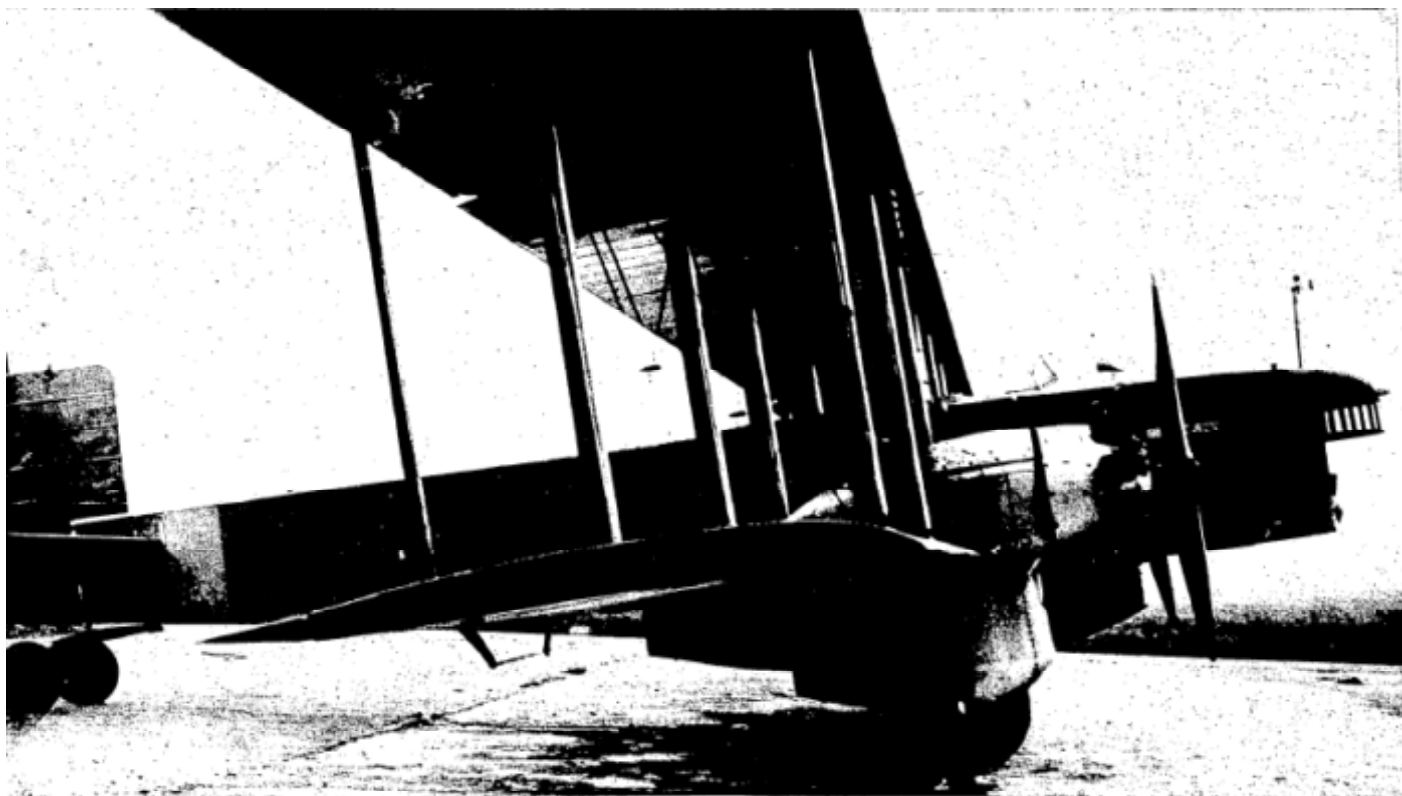
Nous nous couchons après nous être partagé à cinq un minuscule morceau de pain.

... Deux jours d'un fort soleil ont suffi pour sécher la terre. Assolant a décollé l'avion, après que nous avons enlevé tout ce qui pouvait peser à l'intérieur de la carlingue : valises, pièces de rechange, outils, et nous pûmes décoller le lendemain pour la Syrie.

Sur le gouvernail, une inscription en turc : « *Que ces têtes chrétiennes soient maudites !* »

Vous appréciez maintenant les causes de ces différents arrêts. Il est un fait : nous serions maintenant bien loin si les Turcs ne nous avaient pas retenus pour un motif qu'ils savaient faux : le survol de Smyrne. Nous aurions devancé le mauvais temps, et atteint notre but.

Sergent Lefèvre.



Le « Georges-Guynemer » bi-moteur dont la carlingue a été spécialement aménagée pour le raid Paris-Saigon.

Le « Georges-Guynemer » bi-moteur dont la carlingue a été spécialement aménagée pour le raid Paris-Saigon.



# TRANSIGEA

de Paris

Directeur : LEON BAILBY

Le Journal

## PAR UNE NUIT GLACIALE...

# Le "Georges-Guynemer" s'est envolé vers l'Indochine

### A 5 h. 25 les aviateurs ont quitté le Bourget en direction de Rome but de la première étape

Le Bourget, 19 décembre. — Le « Georges-Guynemer » a quitté l'aérodrome du Bourget ce matin à 5 h. 25, pour Rome, but de sa première étape vers l'Indochine.

#### Avant le départ

Quatre heures du matin. Le Bourget est engourdi par le froid, une brisa polaire souffle sur la grande plaine et tout semble dormir lourdement dans une silencieuse immobilité.

Pourtant, dans le lointain, une lumière brille. C'est le hangar du « Georges-Guynemer » auprès duquel s'achèvent les derniers préparatifs de départ.

Les portes se sont ouvertes à l'aérodrome militaire pour laisser passer la voiture de l'« Intransigeant » et les phares illuminent étrangement les plantes vitrifiées qui bordent les chemins.

Dans le hangar on travaille activement et sans bruit. Le gros avion est là, à l'abri du froid, prêt à partir. Les rares spectateurs qui l'entourent ont, pour affronter les rigueurs de cette nuit glaciale, adopté les modes vestimentaires en usage dans les parages de la baie d'Hudson. Une dizaine de

personnes seulement sont là, qui piélinent et se chauffent autour d'un brasero. La foule des grands départs fait défaut et les journalistes eux-mêmes se sont découragés. A peu près seul de toute la presse l'« Intransigeant » est à son poste. Dehors, il fait — 12°, pour le moins.

Le colonel Antoinat, chef de l'expédition, se chauffe autour d'un brasero. « Pour emmagasiner de la chaleur », dit-il. Le sergent Assolant, second pilote, fait sa valise. Le sergent Lefèvre culasse dans la carlingue. Le sergent Lefèvre, semblable de visage, au courrier — parmi lequel quelques pilotes officiels de l'« Intran », adressés respectivement au gouverneur de l'Indo-Chine, au colonel commandant l'aviation et au résident général du Tonkin, en enfin un message de M. Varenne.

Déjà des vivres et des boissons chaudes en abondance ont été disposés dans le confortable habitacle de l'appareil.

Du reste, l'équipage n'aura pas à souffrir du froid, la carlingue est entièrement fermée et un radiateur électrique y distribue une douce chaleur. Le sergent-major Bosson, mécani-

cien de bord, surveille les dernières manœuvres auxquelles procèdent une équipe de soldats du 34<sup>e</sup>, emmitouffés dans leurs capotes.

Le lieutenant Mion, qui doit piloter l'avion au décollage, arrive le dernier. Bientôt les larges portes en fer glissent sur leurs rails pour laisser passer l'énorme masse beige du « Georges-Guynemer » qu'on va haïer sur le terrain.

Le colonel Antoinat, très alerte, est en grande conversation avec ses amis.

Les conditions météorologiques sont aussi bonnes qu'on peut le souhaiter en cette saison. Seule, la lune nous manque, mais il ne faut pas se montrer trop distrait.

« Nous allons pouvoir voler bas, avec le vent du Nord pour nous, et piquer droit sur Lyon et Rome où nous ferons le plein d'essence avant de repartir quelques heures plus tard pour Athènes où il ne faut pas que nous arrivions avant demain matin à l'aube.

« Le plus dur est d'atteindre l'Euphrate. Pour les Indes le mois de décembre est une saison idéale. »

(Voir la suite en Dernière Heure)



L'équipage : de gauche à droite: sergent Lefèvre, lieutenant Mion, colonel Antoinat, sergent-major Bosson, sergent Assolant.



Le « Georges-Guynemer » est poussé sur le terrain par une équipe de soldats du 34<sup>e</sup> régiment d'aviation.

(Photos et clichés Intran.)

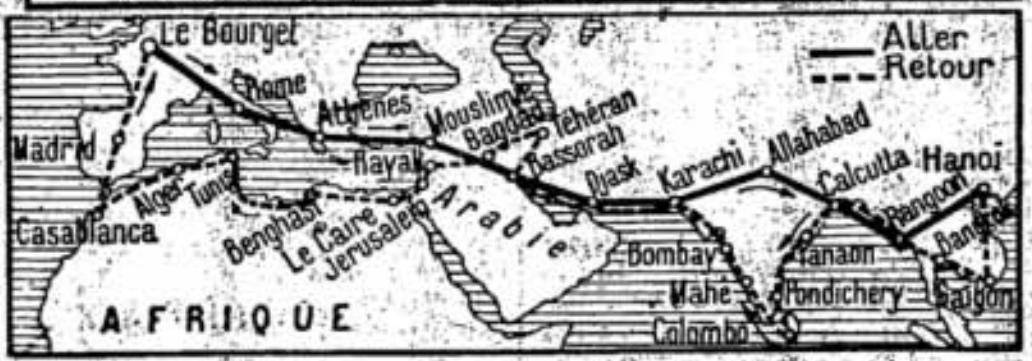
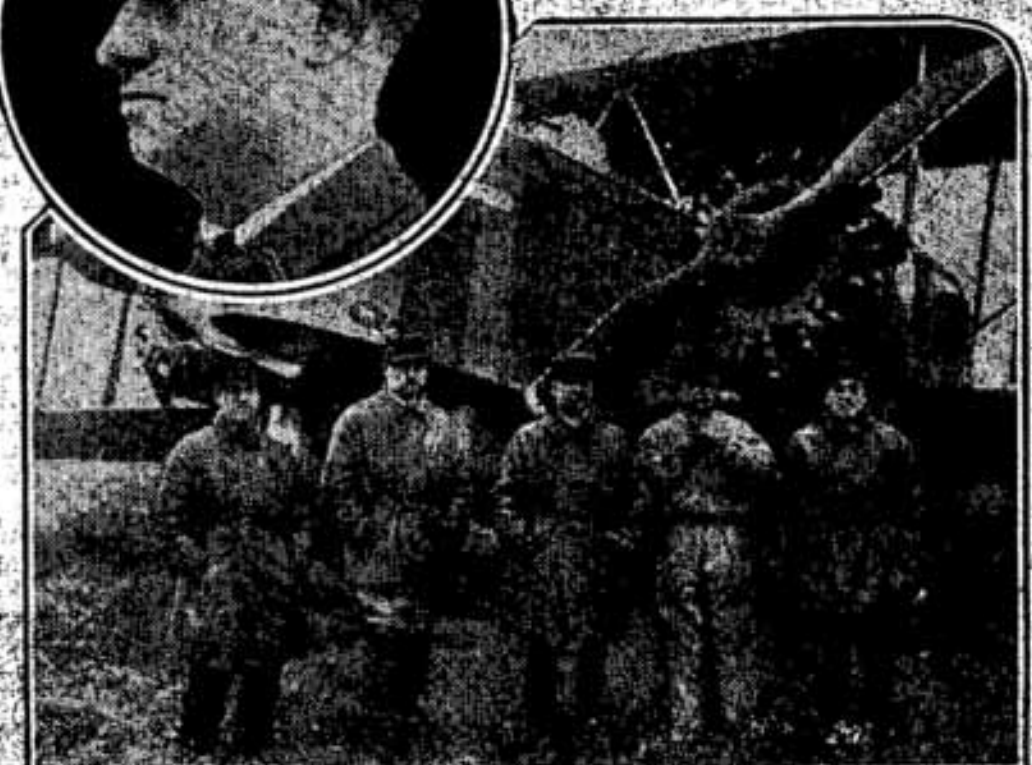
# Petit J

## LE RAID PARIS-HANOI-SAIGON

Le "Georges Guynemer" a quitté le Bourget hier matin à 5 h. 25 à destination de Rome



A 2 h. 30 du matin le Directeur de l'Aéronautique n'avait reçu aucune nouvelle



L'avion « Georges-Guynemer » avant le départ et le lieutenant Mion (en médaillon) qui le pilotait hier matin

De gauche à droite : sergent navigateur Lefèvre ; lieutenant aviateur, Mion ; colonel Antoinat, chef de mission ; sergent-major chef mécanicien Bourgoïn ; sergent apiateur Assolant.

L'avion *Georges-Guynemer*, dont le départ pour l'Indochine prévu depuis une semaine, avait été différé d'abord par suite des mauvaises conditions atmosphériques signalées au-dessus de l'Europe centrale et ensuite par un léger accident de gouvernail, a quitté l'aérodrome du Bourget, hier matin, à 5 h. 25. L'équipage composé du lieutenant-colonel Antoinat, chef de l'expédition ; du lieutenant Mion et du sergent Assolant, pilotes ; du sergent navigateur et radiotélégraphiste Lefèvre ; du sergent-major mécanicien Bourgoïn, mettant à profit le temps clair dont nous sommes gratifiés depuis jeudi dernier, avait décidé dimanche soir d'entreprendre la première étape Paris-Rome, du voyage commercial France-Indochine, dont le parcours total comportera 40.000 kilomètres. Cinq étapes, le *Georges-Guynemer* volant indifféremment de jour et de nuit, ont été prévues. L'équipage empruntera l'itinéraire suivant à l'aller : Rome, Athènes, Bagdad, Bassorah, Djask, Karachi, Calcutta, Rangoon et Hanoi. Au retour, il survolera Saïgon, Bangkok, Rangoon, Calcutta, Allahabad, Yanson, Pondichery, Colombo, Mahe, Bombay, Karachi, Djask, Bassorah, Téhéran, Bagdad, Jérusalem, Le Caire, Benghasi, Tunis, Alger, Casablanca, Madrid pour atterrir de nouveau au Bourget.

L'équipage alerté dimanche soir arriva à l'aérodrome — terrain militaire — hier matin à 4 h. 30. Le lieutenant-colonel Antoinat prit aussitôt connaissance du dernier bulletin météorologique donnant des conditions atmosphériques très favorables sur le parcours Paris-Lyon-Marseille, et décida l'envoi du *Georges-Guynemer*.

A 5 h. 24, le lieutenant Mion donna l'ordre d'enlever les cales et à 5 h. 25, après avoir roulé environ 400 mètres sur l'herbe humide, le *Georges-Guynemer* décollait superbement, face au Nord, avec 5.800 kilos de charge.

### Sans nouvelles...

A 2 h. 30, ce matin, on était toujours sans nouvelles du *Georges Guynemer*, dont l'atterrissage à Rome, but de la première étape, était prévu hier après-midi vers 13 h. 30.

Cette absence d'information ne doit, cependant, pas être inquiétante car le colonel Antoinat avait déclaré avant le départ, que, si tout allait bien, l'avion ne ferait que survoler Rome et irait jusque dans les environs de Brindisi, où se trouve un terrain propice à l'atterrissage, mais d'où il est difficile de télégraphier.

# Petit Parisien

LE PLUS FORT TIRAGE DES JOURNAUX DU MONDE ENTIER

## LES GRANDS RAIDS AÉRIENS

**Le colonel Antoinat  
et ses quatre compagnons  
sont partis hier matin  
à destination de Hanoï  
à bord de l'avion " Georges-Guynemer "**

**Ils ont quitté le Bourget à 5 h. 25  
et comptaient faire escale à  
Rome vers midi et arriver  
à Athènes dans la soirée**

Profitant des conditions météorologiques excellentes, le *Georges-Guynemer*, a quitté le Bourget hier matin, à 5 h. 25, pour Rome, but de sa première étape vers l'Indochine.

Dès 4 h. 30, sous un ciel constellé d'étoiles, dans le froid vif d'une nuit claire, l'équipage, composé du lieutenant-colonel Antoinat, chef de bord et navigateur; du lieutenant Mion et du sergent Assollant, pilotes; du sergent navigateur adjoint Lefèvre et d'un sous-officier mécanicien, se trouvait à pied d'œuvre, au hangar du 34<sup>e</sup> d'aviation, où était écrit le gros appareil.

A 5 heures, l'avion était sorti et amené à son point de départ. Son orientation était face au nord.

Pendant que le reste de l'équipage s'apprêtait et que les provisions ainsi que des vêtements chauds étaient entassés dans l'intérieur de la cabine, le lieutenant Mion, déjà au poste de pilotage, essayait les deux moteurs Jupiter-Gnome-Rhône de 420 CV. l'un après l'autre. Il était 5 h. 15.

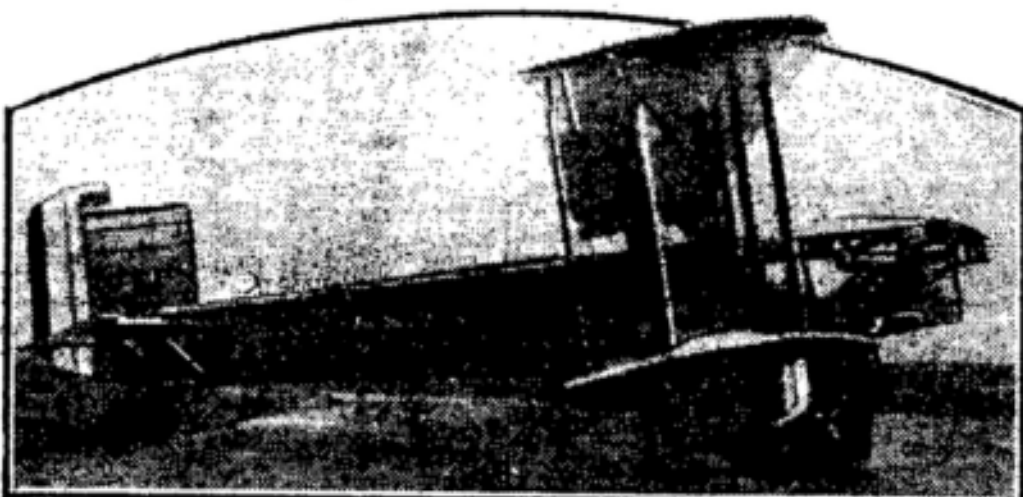
Cinq minutes plus tard, tout le monde était à bord. La carlingue, vaste et confortable, possède trois couchettes et est chauffée électriquement.

A 5 h. 24, le lieutenant Mion faisait signe d'enlever les cales. A 5 h. 25, le *Georges-Guynemer* s'élevait avec une superbe aisance, après avoir roulé environ 400 mètres. Le thermomètre marquait - 12°.

Preuant rapidement de la hauteur, l'appareil disparut bientôt vers le sud-est. Sa charge est de 5.600 kilogrammes au complet.

On estime que, grâce à ses 2.000 kilos de combustible, il est susceptible de voler plus de seize heures sans escale, soit environ 2.300 kilomètres.

Ce nouveau raid vers l'Extrême-



En haut : l'appareil. — En bas, de gauche à droite : le sergent Lefèvre, le lieutenant Mion, le colonel Antoinat et le sergent Assollant.

Orient a pour but d'établir, par avion de transport, une liaison rapide entre la France et l'Indochine. L'équipage du *Georges-Guynemer* espère atteindre Saïgon en cinq jours, en volant de jour et de nuit.

Les escales prévues sont les suivantes : Rome, Athènes, Alep, Bassorah, Bender-Abbas, Karachi, Allahabad, Calcutta, Bangkok, Saïgon.

### Sans nouvelles...

L'itinéraire adopté par le colonel Antoinat prévoyait le passage vers Marseille. Mais une dépêche de cette dernière ville signale que le *Georges-Guynemer* n'y a pas été aperçu; elle ajoute, du reste, que cela tient, selon toute probabilité, à ce que l'avion a vraisemblablement abordé la Méditerranée plus à l'est.

D'autre part, à l'heure où nous mettons sous presse, son arrivée n'est signalée ni à Rome, ni à Athènes. Il n'y a cependant pas lieu de s'inquiéter encore, les communications télégraphiques ayant été, la nuit dernière, particulièrement difficiles en raison du froid.

## LA MÈRE DE LINDBERGH EST PARTIE EN AVION POUR REJOINDRE SON FILS A MEXICO

New-York, 19 décembre (dep. P. P.)  
Mme Lindbergh, mère du brillant aviateur, est partie de Detroit en avion ce matin, à 10 h. 15, à destination de Mexico, pour passer avec son fils les fêtes de Noël. L'appareil est un avion Ford bimoteurs, construit entièrement en métal, et est piloté par M. Harry Brooks. Mme Lindbergh est accompagnée de deux représentants de la maison Ford, MM. Walker et Lejus, et de Mme et M. Stout. Le voyage se fera en plusieurs étapes, les escales aujourd'hui étant Indianapolis et Saint-Louis, où les voyageurs passeront la nuit.

Au départ, Mme Lindbergh était parfaitement calme et déclara aux nombreux curieux que son départ était tout naturel.