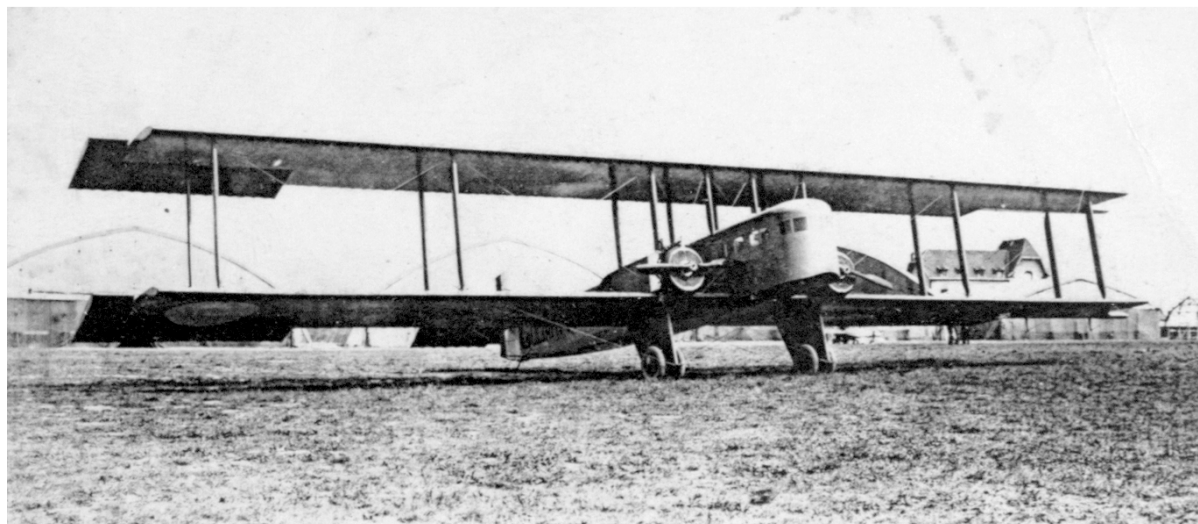


UN PARIS-DAKAR AÉRIEN EN 1919 LE « GOLIATH »



Au cours du conflit mondial qui vient de s'achever, l'aviation a démontré son utilité et ses capacités en matière de reconnaissance, de bombardement et de combat. Les demandes militaires ont permis l'émergence d'une industrie aéronautique dynamique et les bureaux d'études des constructeurs n'ont eu de cesse d'améliorer les qualités et les possibilités des appareils tout au long de la guerre.

Les frères Farman font partie de ces constructeurs dont les avions ont formé des escadrilles efficaces. Le dernier prototype Farman, un bombardier géant F60, prend son envol en octobre 1918 – un peu tard pour assurer son avenir militaire. L'armistice arrête les commandes et les industriels doivent envisager la reconversion de leurs avions.

La reconversion des avions militaires

Dès l'origine, le but d'Henri Farman est de faire de l'avion un moyen de transport commercial, concurrent du chemin de fer et du bateau et même supérieur sur certaines destinations.

Le bombardier F50 « Limousine », premier bi-moteur Farman, est transformé en février 1919 en avion pour cinq passagers mais dans des conditions de transport peu confortables : quatre personnes prennent place dans l'ancienne soute à bombes et la cinquième s'installe à l'air libre près du pilote ; le poste de mitrailleur avant sert aux bagages et celui de l'arrière accueille les toilettes.

Photographie : le « Goliath » sur l'aérodrome Farman de Toussus-le-Noble (*coll. P.Créach*)

Le prototype F60 apparaît mieux approprié pour une semblable reconversion. Sa taille lui a valu d'être baptisé « Goliath » et a nécessité, pour son assemblage, la construction d'un hangar à structures suspendues dégageant un vaste espace utile. Le hangar fut d'abord implanté non loin de la ferme du Mérantais à Voisins-le-Bretonneux avant d'être transporté peu après à Toussus-le-Noble où le personnel le nomma très logiquement « Le Mérantais » ; il se trouve toujours sur l'aérodrome de Toussus.



Intérieur du « Goliath » n°1 (archives Groupe Historique)

Biplan de vingt-huit mètres d'envergure pour quinze mètres de long et une hauteur de cinq mètres, le « Goliath » possède une cabine fermée, éclairée par de nombreuses fenêtres et relativement spacieuse mais non chauffée. Elle peut recevoir douze passagers installés dans des fauteuils en osier, séparés par un couloir et

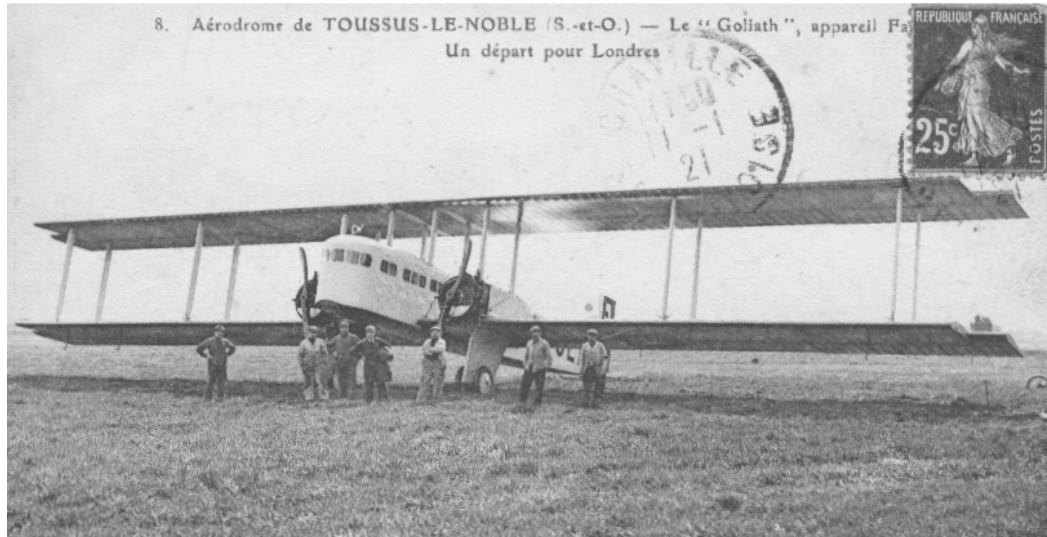
des toilettes sont prévues à l'arrière. Confectionné en bois et en toile, l'avion ne présente pas cependant une étanchéité parfaite et les passagers doivent prudemment se munir d'un parapluie pour le voyage. L'équipage normal se compose d'un pilote et d'un mécanicien. Le « Goliath » est doté de deux moteurs Salmson de 260 CV à refroidissement à eau. Son poids à vide est de 2 tonnes et de 4,520 tonnes avec quatorze personnes et quatre heures de carburant. Sa vitesse maximum est de 160 kilomètres à l'heure. C'est un avion robuste et fiable même s'il présente une légère instabilité.



Le premier prototype « Goliath » (archives Coupet)

Les premières lignes Farman

Le « Goliath » sera l'avion de la première ligne commerciale de l'histoire aéronautique. Henri Farman choisit comme destination la terre d'origine de son père, l'Angleterre. Le projet se heurte à deux reprises au refus britannique d'un vol civil tant que la paix n'est pas signée. Les douze passagers de ce premier vol seront finalement en tenue militaire.



Toussus-le-Noble : le « Goliath » prototype n°1 avant son départ pour Londres (Coll. P.Créach)

Le 8 février 1919, à 11 heures 50 minutes, Lucien Bossoutrot secondé par le mécanicien Mulot décolle de Toussus-le-Noble, sur un sol enneigé mais par un ciel clair. À 12 heures 30 minutes, il atterrit à Kenley, près de Croydon au sud-ouest de Londres après un vol effectué à une moyenne de 115 kilomètres à l'heure. Le lendemain, 9 février, Bossoutrot quitte les brumes londoniennes à 12 heures 20 minutes pour se poser à Toussus à 15 heures 30 minutes soit à la moyenne de 125 kilomètres à l'heure. Les deux trajets ont été effectués sans le moindre incident, à une altitude de 600 mètres au-dessus des terres et de 1000 à 1200 mètres au-dessus de la mer.

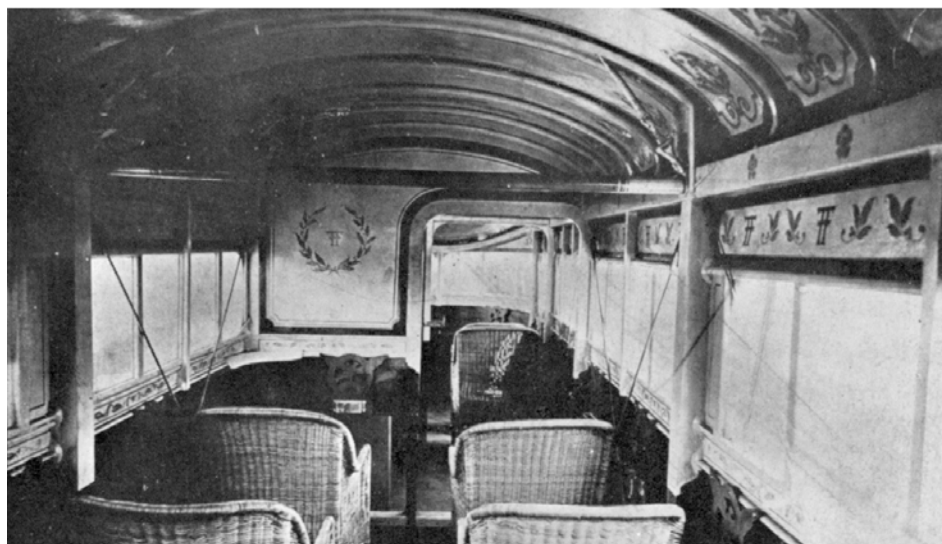


Le « Goliath » devant le Mérantais, avant son départ pour Londres (coll. P.Créach)



Le prototype « Goliath » n°2 qui a effectué le vol Paris-Bruxelles (*coll.P.Créach*)

Les 12 et 13 février suivants, avec le second prototype « Goliath », Lucien Bossoutrot accompagné du mécanicien Guératz récidive sur la ligne Paris-Bruxelles ; parmi les passagers se trouvent monsieur et madame Henri Farman. Là encore, les trajets ont lieu sans encombre. La presse, invitée à ce second vol, relate l'événement avec enthousiasme. C'est effectivement la première initiative vers une aviation commerciale qui demandera tout de même encore beaucoup de recherches pour assurer régularité et sécurité aux vols futurs.



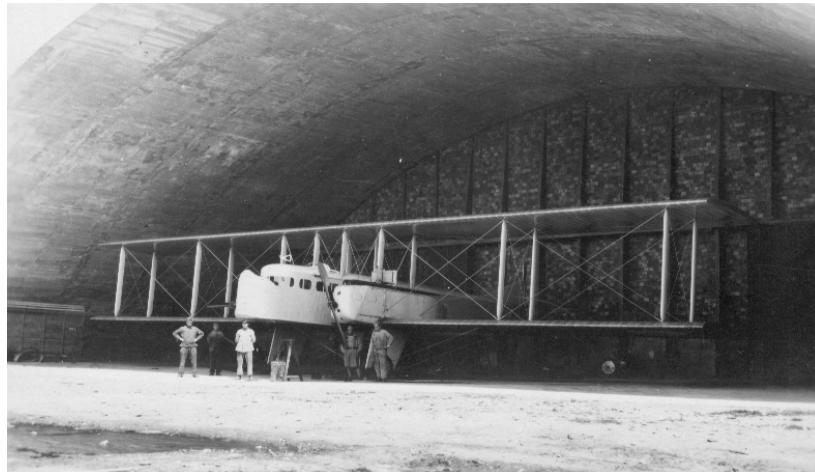
Cabine du Goliath n°2 (*coll.P.Créach*)

L'idée d'un raid en avion commercial

Forts du succès de ces premiers vols aériens commerciaux, les frères Farman veulent prouver la faisabilité et l'intérêt des lignes aériennes sur de grandes distances. L'idée d'un grand raid est lancée. Les longs raids existaient déjà, des aviateurs s'étaient lancés par-dessus

l'Atlantique dans un but sportif, de records. Le souci d'Henri Farman est différent, il s'agit de démontrer la capacité d'un avion de transport, c'est à dire avec passagers et charges, à voler sur des distances de plus de deux mille kilomètres sans escale. L'avion offrira ainsi une liaison dans des régions où les autres modes de transport ne peuvent guère être envisagés.

L'Afrique française est retenue pour un raid reliant Paris à Dakar par Casablanca. L'appareil survolera des zones désertiques, partiellement pacifiées, subira des conditions climatiques variées avec des moyens courants pour une future ligne commerciale.



Toussus-le-Noble : préparation du « Goliath » n°1 pour le raid (coll. P.Créach)

Pour ce faire, le prototype « Goliath » n°1, en fin de carrière mais révisé et repeint en blanc et vert émeraude, reprend du service. *« Sur la vieille machine ayant subi toutes les épreuves, une petite équipe de bons mécaniciens se mirent à la nettoyer, visitant chaque partie, ajoutant des réservoirs d'essence et d'huile de manière à avoir vingt à vingt-deux heures de vol... »*, indiquent les notes laissées par Lucien Coupet. Un poste de TSF est installé

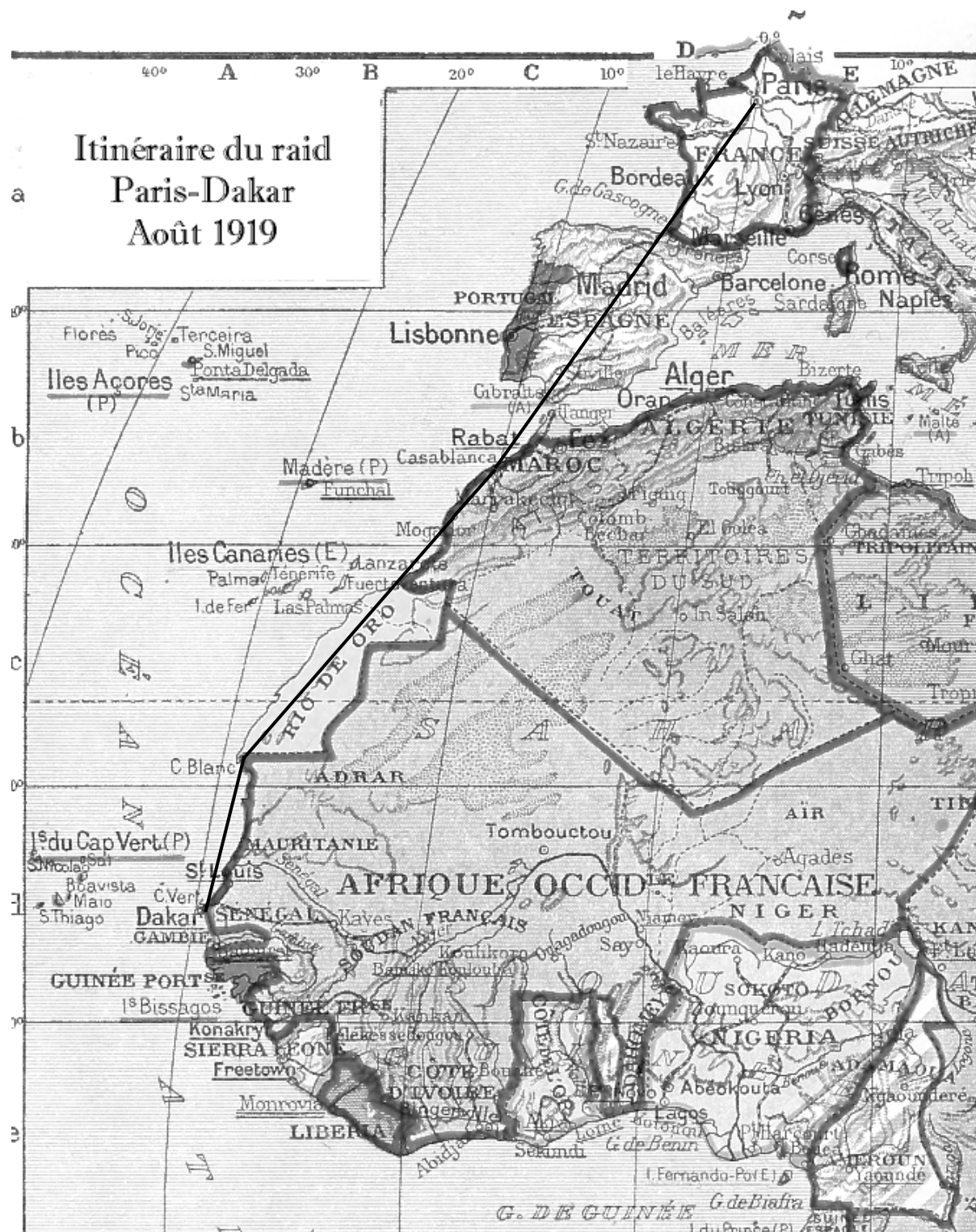


Le « Goliath » n°1 (coll. P.Créach)

à l'arrière, une boussole est fixée à l'avant pour l'observateur et une autre, disposée devant le navigateur. Quatre jours de vivres pour les huit passagers et des casques coloniaux sont embarqués ; des armes (mitrailleuse et carabines) seront fournies à Casablanca pour la seconde étape du raid. Le poids total de l'avion avec passagers et équipements est de 4,700 tonnes.

L'équipage comprend Lucien Bossoutrot, pilote habituel du « Goliath » et chef de bord qui

lignes ennemies, représente le général Duval, directeur de l'Aéronautique militaire et assurera la navigation ; le lieutenant Boussod, du Service de la Navigation aérienne, observateur et photographe de l'expédition, représente l'aviation civile ; le lieutenant Guillemot, malgré le décès de son épouse huit jours plus tôt, rejoint le « Goliath » comme ingénieur radiotélégraphiste.



Reconstitution par l'auteur, d'après les notes de Lucien Coupet, de l'itinéraire prévu pour le vol du « Goliath » sur une carte issue d'un atlas de 1931 (archives personnelles)

Le voyage doit s'effectuer en deux étapes :

- Paris-Casablanca en survolant Bordeaux, Madrid et Tanger,
- Casablanca-Dakar par Agadir et en suivant la côte mauritanienne.

Lucien Bossoutrot concourt également pour la Coupe de la Ligue Aéronautique de France, réservée au pilote qui, parti de la Métropole, effectuera le plus long trajet sans escale avec arrivée en territoire français hors de l'Europe.

Grâce à la TSF, le « Goliath » devrait être en relation successivement avec les postes de Rochefort, Madrid, Tanger, Casablanca, Port-Etienne et Dakar ainsi qu'avec trois patrouilleurs de la Marine (Dorade, Cassiopée et Joyeuse) disposés le long de la côte africaine dans la seconde partie du voyage, relais qui permettront de suivre la progression de l'avion. Le décollage est prévu de nuit car les bandes de roulement de l'aérodrome de Toussus ne dépassent pas six cents mètres.

Le raid Paris-Dakar : première étape vers le Maroc

Le dimanche 10 août 1919, dès onze heures, sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble, des automobiles amènent environ cinq cents invités parmi lesquels de nombreuses femmes élégantes et des journalistes qui décriront par la suite un départ *des plus impressionnants*. Le temps est superbe. Les passagers du « Goliath » sont fort entourés et reçoivent de *vifs souhaits de bonne chance*.



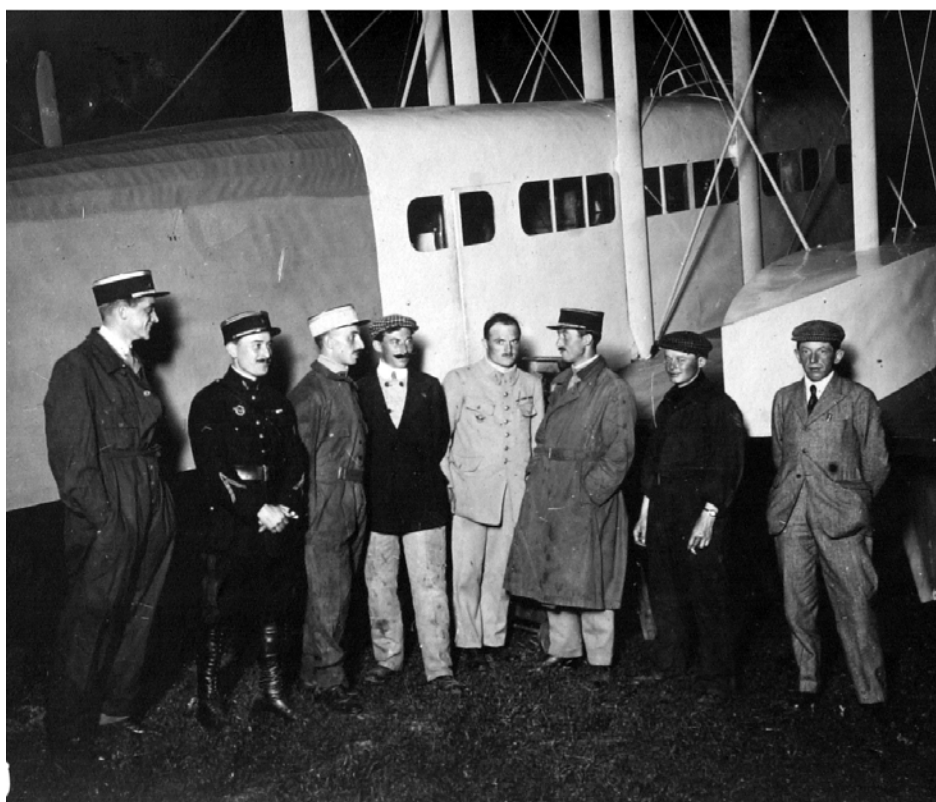
Les invités venus encourager l'équipage du « Goliath » dans la nuit du 10 au 11 août 1919
(archives Coupet)

Pendant que les mécaniciens font le plein d'essence et d'huile et embarquent les vivres, monsieur Dollfus, contrôleur de l'Aéroclub de France scelle les appareils enregistreurs qui sont portés dans l'avion. Puis tous les membres de l'équipage se rendent vers le hangar pour être pesés et se dirigent ensuite vers le « Goliath », éclairé par un énorme projecteur.

Lucien Bossoutrot plaisante et dit sa plus grande confiance dans la réussite du raid, il pense voler aux environs de mille mètres et atterrir au Maroc dans l'après-midi de lundi. Le capitaine Bizart précise que dans la seconde partie du voyage, l'équipage compte faire toutes les observations possibles et prendre de nombreuses photographies afin d'étudier sérieusement la route de la ligne aérienne qu'ils inaugurent.



11 août 1919 : le « Goliath » décolle du terrain de Toussus pour Casablanca
(archives Coupet)



L'équipage du « Goliath » pour le raid Paris-Dakar.
De gauche à droite : Lt Boussot, Lt Guillemot, Cne Bizart, Léon Coupet,
Lt Lucien Coupet, Lt Bossoutrot, Lucien Mulot et Camille Jousse (archives Coupet)

L'équipage se soumet à la traditionnelle séance où « *objectifs et magnésium fonctionnent* » et montent à bord du « Goliath », acclamés par les spectateurs. Les moteurs sont lancés, les cales retirées et l'avion roule environ trois cents mètres, s'élève et se perd dans la nuit. Il est zéro heure sept minutes.

Bientôt les dépêches tombent, informant du déroulement du vol : l'appareil est signalé survolant Bayonne à 4 heures 50 minutes ; « *Le Goliath est passé au-dessus de Saint-Sébastien le lundi 11 août à 5 heures 10 minutes du matin, dans de bonnes conditions.* »...

Il atterrit à Casablanca en fin d'après-midi après un vol sans escale et sans histoire de 2050 kilomètres en 18 heures 23 minutes et avec une réserve de quatre cents litres d'essence ce qui porte son rayon d'action possible à environ 2500 kilomètres. Bossoutrot remporte la Coupe de la Ligue Aéronautique de France et son prix de sept mille francs.

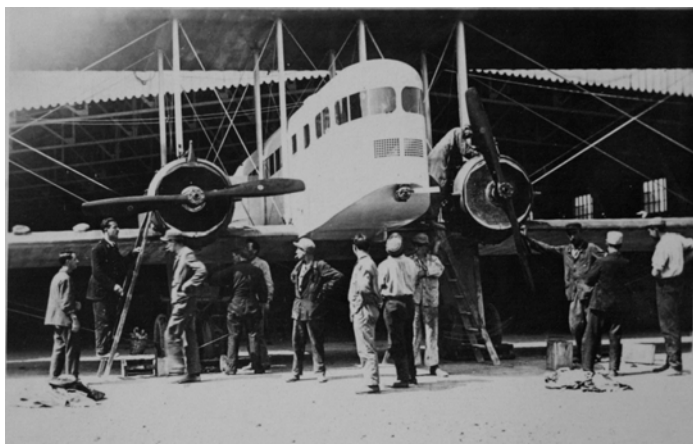
Il adresse un compte-rendu à la maison Farman dans lequel il indique avoir rencontré du mauvais temps dans le sud de la France, obligé de voler dans une mer de nuages sans voir le sol. Une antenne de TSF fut accrochée lors du passage des Pyrénées et réparée aussitôt par un mécanicien. L'Espagne avait été franchie à une altitude de quatorze à dix-huit cents mètres et le temps avait permis de voir terres arides et vergers d'oliviers. La liaison constante avec la terre par la TSF avait été d'un grand réconfort pour la traversée de l'Océan.

L'exploit est de taille, le « Goliath » vient de conquérir les records des avions de transport, en distance sans escale, en durée et en poids transporté. Les journaux sont enthousiastes et multiplient les commentaires, reprenant tous les parcours de longue distance que les uns et les autres ont déjà effectués pour mieux mettre en valeur la prouesse du « Goliath ». L'un écrit : *« Le moins qu'on puisse mettre pour aller de Paris à Casablanca en chemin de fer et en bateau est cinq jours. Le Goliath fait gagner plus de cent deux heures dans des conditions remarquables de régularité et de sécurité dans une époque de l'année où la chaleur torride qui règne en Espagne et au Maroc pourrait indisposer les pilotes... »*. Un autre se lance dans de savants calculs, remplaçant les passagers et les bagages par des réserves d'essence pour déterminer la distance fantastique que l'avion pourrait parcourir... oubliant que le but du raid est d'établir des lignes aériennes commerciales : mieux vaudrait garder les passagers et le fret.

Néanmoins, l'un d'eux, patriote, conclut : *« L'opiniâtreté des frères Farman et de leurs collaborateurs, messieurs Serre, Fischer et de Kerillis¹, leurs qualités d'organiseurs et d'administrateurs, la valeur de Bossoutrot, la confiance de tous en la réussite, ont fait que, d'un seul coup, grâce à eux, notre aviation reprend sa place dans ce concert des nations et conquiert la première place dans la seule branche aérienne pratique et utile : le transport. »*

L'escale marocaine : Casablanca, Mogador

Arrivés à Casablanca, le souci des membres de l'équipage est d'abord de visiter de fond en comble l'avion. Une hélice, légèrement décollée est réparée. L'étape suivante, supérieure de quatre cents kilomètres par rapport à celle qu'ils viennent d'effectuer se déroulera aussi sur un parcours plus aventureux. L'itinéraire sera Casablanca, Agadir, Tiznit, Port-Etienne, Saint-Louis, Dakar ; l'avion survolera la mer le long des côtes



¹ Eugène Serre était le directeur commercial des lignes Farman, Fischer, l'ingénieur du « Goliath » et Henri de Kerillis sera l'agent commercial de la future compagnie aérienne cubaine créée par Lucien Coupet.

mauritaniennes pour éviter les régions encore insoumises. Le « Goliath » ne quittera pas le Maroc avant le 15 août, les bateaux disposés le long des côtes n'étant pas en position avant cette date.



Le personnel de l'aérodrome de Casablanca pose devant le « Goliath » (archives Coupet)

Le 12 août, les membres de l'équipage rendent visite au commandant de la Direction de l'aviation du Maroc et en soirée, l'Automobile Club marocain offre une réception en leur honneur. Puis, le mercredi 13 août, tous partent en voiture à Rabat, attendus par le Général Lyautey. Celui-ci leur demande d'arrêter le raid vers Dakar et de participer à l'établissement d'une liaison postale régulière entre l'Afrique du Nord et la France. L'équipage n'est pas décidé à renoncer au but fixé par les frères Farman. Certes, un peu plus tôt, Dakar a été dévasté par une tornade qui a détruit le hangar Bessonneau et les aménagements réalisés pour l'avion géant mais Bossoutrot, appuyé par Lucien Coupet, estime qu'ils peuvent s'en passer. Emporté par le désir de persuader le Général Lyautey de l'intérêt de l'expédition, oubliant la qualité de son interlocuteur, Coupet attrape les boutons de la vareuse de l'officier au risque de les arracher. Plus tard, il racontera à ses enfants qu'il n'avait mesuré son audace qu'après coup...mais le « Goliath » poursuivait sa route.

Le départ de Casablanca est prévu pour le 14 août.

Bossoutrot décide d'un arrêt à Mogador afin de réduire de trois cents kilomètres la dernière étape en raison d'un fort vent debout qui risque d'entraîner une surconsommation de carburant. De plus avec cette escale, le trajet aura approximativement la même longueur que celui de Paris à Casablanca. Décollant à 11 heures, le « Goliath » atterrit au *champ militaire d'aviation de Mogador* à 13 heures 20 minutes. Lucien Bossoutrot remet aux autorités le courrier officiel qui lui avait été confié à Rabat. Le « Goliath » dont les réservoirs sont aussitôt complétés ne s'attarde pas à Mogador. L'équipage a pris la même option qu'au départ de Paris : voler le plus possible de nuit pour éviter chaleur et turbulences.

L'avion repart pour son dernier vol sans escale le vendredi 15 août à 15 heures 55 minutes espérant atteindre Dakar dans la matinée du 16 août.

La seconde étape du raid vers le Sénégal

Le « Goliath » s'est élancé par-dessus le désert saharien et est attendu à Dakar entre 8 et 9 heures du lendemain matin. Le vol de nuit devrait éviter les inconvénients de la chaleur et des remous qu'elle entraîne au-dessus du désert. Les régions survolées n'offrent guère d'aérodromes : seuls Tiznit et Port-Etienne comportent des aménagements sommaires pour un avion ; ce sont ensuite les sables mauritaniens, arides avec ses mirages et ses coups de vent violents, fréquents en cette saison d'hivernage et parcourus par des nomades dont certains ne sont pas toujours pacifiques.

Mais les liaisons par TSF sont régulières : le 16 août à 19 heures 30 minutes, l'avion passe le cap Noun entre le sud marocain et le Rio de Oro dans une mer de nuages ; à 22 heures 45 minutes, il survole le cap Bojador et à 1 heure 45 minutes, il franchit Port-Etienne (près du cap Blanc). Le voyage s'effectue dans d'excellentes conditions, le désert est passé et avec lui, la partie la plus redoutable. Plus des deux tiers du trajet sont accomplis.

Les journaux des 18 et 19 août relatent et commentent le contenu des dépêches officielles, sans véritable inquiétude bien que Dakar ne signale pas l'arrivée du « Goliath » au Sénégal. La confiance dans l'appareil et son équipage est totale : l'accident est toujours possible mais la composition de l'équipage exclut toute erreur de navigation ou de pilotage. Les conditions étaient bonnes et l'avion n'a signalé aucun incident.

D'ailleurs, la direction de l'aéronautique communique à la presse le 19 août :

« Il n'y a pas, jusqu'ici, motif à inquiétude sérieuse.

Le Goliath peut parfaitement être arrivé aux environs de Dakar sans que nous en soyons informés encore, car pour peu qu'il soit éloigné de la ville, il faut compter vingt-quatre, quarante-huit heures même avant que l'équipage puisse y parvenir. D'autre part, les communications TSF ne nous parviennent que par plusieurs relais, ce qui entraîne d'assez longs délais de transmission.

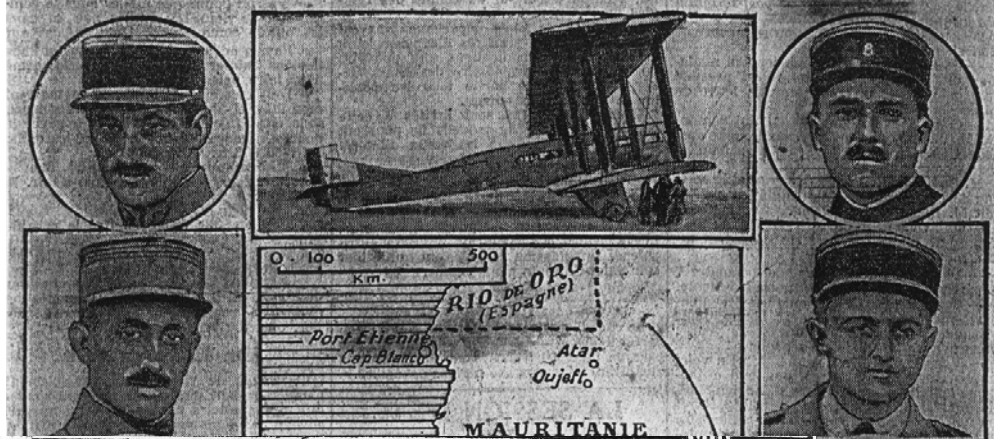
Enfin, une autre hypothèse parfaitement plausible est celle d'un atterrissage entre Port-Etienne et Dakar, zone de 600 km, à peu près déserte. Dans ce cas encore, il est prématuré de conclure à une catastrophe. Vous n'ignorez pas que le Goliath avait à bord des vivres et de l'eau douce pour plusieurs jours, c'est à dire pour un temps largement suffisant afin de permettre l'arrivée de secours.

Patientons donc encore quelque peu et souhaitons d'apprendre aujourd'hui que le vaillant équipage de l'aérobis est hors de danger. »

Parallèlement à ce discours, l'aéronautique a néanmoins envoyé, dès le 17 août, la « Cassiopée » explorer les côtes mauritaniennes – l'hypothèse d'une perte en mer serait le scénario le plus terrible.

Les dirigeants de la maison Farman montrent une foi inébranlable dans le succès du raid, conscients des qualités de l'avion et surtout de la prudence, du sang froid et de l'habileté de l'équipage. Henri de Kérillis fait état d'un appel TSF du « Goliath » au poste de Dakar, le 16 août à 5 heures 45 minutes, pour demander la direction du vent. L'avion se trouvait donc à moins de trois cents kilomètres du but et le pilote semblait s'inquiéter de son atterrissage.

A LA RECHERCHE DU "GOLIATH"



LE MYSTÈRE DU "GOLIATH" TROIS CADAVRES EN MER

*Des patrouilleurs les auraient recueillis,
 mais on garde le silence sur leur identité*

CASABLANCA, 22 août (dép. part.). —
 Silence obstiné gardé par l'administ
 ration sur le Goliath mécontente l'opini
 on en même temps qu'il donne naissan
 ce à toutes sortes de rumeurs. Le réside
 nt général étant parti de nuit faire une cr
 uisière dont il revint subitement le len
 demain pour quelques heures, pendant l
 esquelles l'équipage de son navire fut s
 èrement consigné à bord, on attrib
 ue le retour inopiné à des nouvelles reçu
 es concernant le Goliath.
 Hier soir, le bruit courait que le p
 atrouilleur Diana aurait rapporté tro
 is cadavres.
DES P *l'unique pilote des sables*



**attendant des nouvelles
 DU "GOLIATH"**

M. HENRY FARMAN GARDE CONFIANCE

**Chez les parents
 du lieutenant Guillemot**

Nous avons pu voir également M. et
 Mme Guillemot, parents du lieutenant
 Guillemot qui, à bord du Goliath, occu
 pait le poste de radiotélégraphiste.
 — Les dernières nouvelles que nous
 avons eues de notre fils, nous onl-ais dit,
 c'est une carte postale qu'il nous a envoyée
 de Casablanca et sur laquelle il avait
 écrit :
 « Voyage superbe, restons en communi
 cation constante avec la terre, sommes très sa
 tisfaits et réparons dans quelques instants pour Mo
 rocco et Dakar. »
 — Depuis, plus rien, mais, malgré tout,
 nous gardons la conviction qu'il est tou
 jours en vie. Ses compositions de route, de
 lui étaient tous des techniciens de trop
 haute de plus, notre fils avait l'habitude
 d'arriver au Congo, où il avait fait long
 temps, de grandes installations de téléphoni
 es. Il avait donc l'habitude de ces
 régions tropicales et aura pu donner de
 précieuses indications à ses camarades.
 M. et Mme Guillemot m'ont raconté à la

**Laquelle je n'ai pu, hélas, obtenir aucune
 indication, ce sont les tornades. L'un de
 ces coups de vent effrayants s'est élévé
 duit juste au moment où le Goliath cher
 chait à tourner. C'est possible, mais rien
 d'improbable : je ne puis croire à sembla
 ble malchance et je reste persuadé que le
 petit équipage s'acheminera lentement vers
 Dakar où il arrivera, dans huit jours, trois
 semaines, un mois, peut-être même dans
 un mois et demi. »**

Port-Etienne
C. Blanc
Naufrage
de la Méduse
Cap. Timiris
Nouakchott
Tivourvour
Agamoun
Black
Lac
Ceyar
N'diamer
S. Louis
L. de Guiers
Dakar
Thies
Ouoloubel
Bakelo

RIO DE ORO
(Espagne)
Oujda
Atar
Oujda
MAURITANIE

0 100 500 Km.

Quelques articles de presse des 21, 22 et 23 août 1919 (archives Coupet)

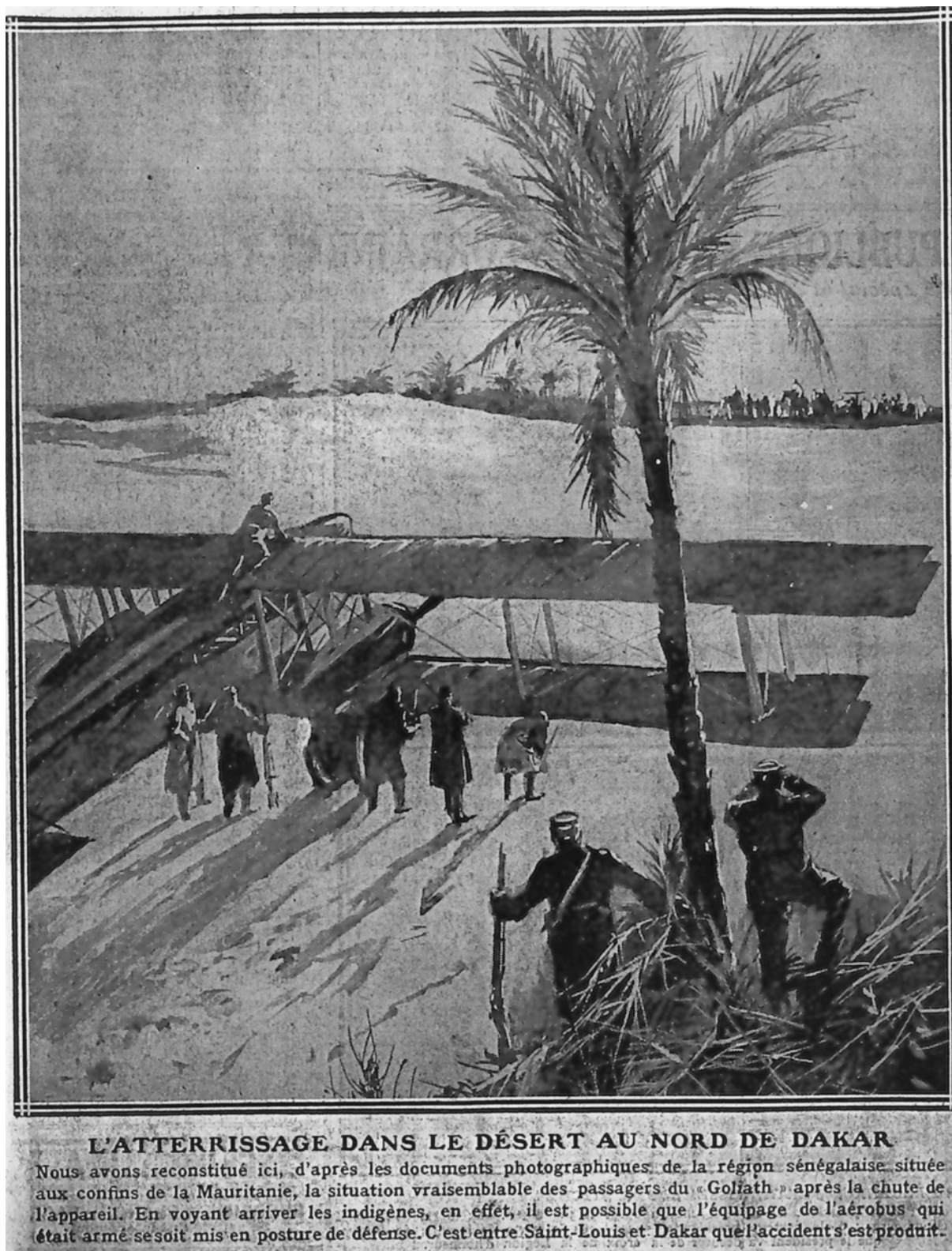
Pourtant, la rumeur d'une fin tragique de l'avion géant commence à se répandre dans la presse métropolitaine et étrangère et les autorités ne cessent de démentir en insistant sur les difficultés de communication avec le Sénégal du fait des tornades et celles des déplacements terrestres dans la région où l'avion est susceptible de s'être posé. Un journal veut tirer la leçon de l'événement en indiquant que « *l'aviation commerciale ne saurait exister avant l'organisation d'un service de météorologie aérienne* ».

L'absence de nouvelles – favorables ou défavorables – se prolonge... et l'anxiété grandit. Cette fois, il faut se rendre à l'évidence : le « Goliath » n'a pas atteint Dakar. Le dernier contact avec l'avion situerait sa disparition aux alentours du banc d'Arguin où a eu lieu le tragique naufrage de la Méduse un siècle plus tôt, le 2 juillet 1816.

Il faut envisager l'hypothèse d'une perte de l'expédition : la plus mauvaise, la disparition en mer semble écartée, l'avis n'a relevé aucun indice d'accident ; la plus épique, l'attaque de l'avion, obligé d'atterrir en catastrophe, par une bande de brigands touaregs est peu probable, la région survolée lors du dernier contact avec le « Goliath » n'est pas vraiment hostile. L'opinion, si confiante hier, penche aujourd'hui pour une explication moins glorieuse pour l'équipage : il aurait perdu sa route, pris dans les nuages et voulant éviter à la fois la mer et le désert, se serait enfoncé loin dans les terres jusqu'à épuisement de son carburant et là où il se trouve, tout est possible. À ceux qui se demandent pourquoi aucun message de détresse n'a été envoyé, on rappelle que la TSF fonctionne avec une dynamo, au sol, elle est donc muette ; on suppose que l'amour-propre de l'équipage est responsable du silence radio en fin de vol ?!

C'est alors que, après une semaine de silence, les reproches, nourris par l'émotion et la déception, envahissent les journaux. Les recherches maritimes, soit ! mais que fait notre aviation coloniale ! Les Farman sont des inconscients pour avoir envoyé des hommes à une telle période de l'année, dans une région bouleversée par les tornades. On a un peu trop vite pensé que les voyages aériens commerciaux ne présentaient plus de difficultés et d'ailleurs, l'Afrique est-elle une destination utile ? Bossoutrot n'a-t-il pas été léger en volant de nuit au risque de se perdre, il avait bien fait Paris-Casablanca de jour (sic). Et puis, l'équipage était-il compétent ? Il avait des boussoles mais savait-il s'en servir ? Il n'y avait aucun marin parmi eux et un marin, ça connaît les compas, un marin sera toujours supérieur à un terrien. On nous cache la vérité, un bateau a repêché trois cadavres dont on ne veut pas nous donner les identités. Le lieutenant Lemaire qui dans sa tentative de rallier Casablanca à Dakar de jour, deux mois plus tôt, a échoué à Port-Etienne, rappelle qu'il ne faut pas envisager ce voyage sans casque colonial et sans lunettes à verres colorés, le principal écueil étant la navigation car on manque de carte détaillée du désert. Informations erronées, avis dérisoires, réactions émotionnelles, la presse agite l'opinion.

La maison Farman oppose un calme et une confiance inflexibles et raisonnés, excluant l'éventualité d'une catastrophe. « *Je suis dans l'angoisse*, avoue Dick Farman, l'aîné de la famille et beau-frère de Lucien Bossoutrot, *mais je le suis par un sentiment que vous comprendrez. Le raisonnement, les hypothèses, les quelques données recueillies, tout me pousse à espérer qu'ils sont loin dans l'intérieur des terres et à l'abri du danger !* » Si Maurice Farman, légendaire casanier, ne dit rien, Henri Farman refuse énergiquement les propos pessimistes qui se répandent même s'il envisage, lui aussi, une perte de route : « *À mon avis, l'équipage du « Goliath » n'est victime d'aucun accident mais seulement d'un incident de route très fâcheux...Il faisait jour, mais il est probable qu'il était dans la brume et peut-être ses boussoles étaient-elles affolées... Les huit voyageurs auront organisé une*



Dans son édition du 24 août 1919, « L'Excelsior » imprimait en première page ce dessin imaginaire accompagné du télégramme de Casablanca, d'une carte et de diverses photographies de paysages du Sénégal et de la Mauritanie. (archives Coupet)

caravane et s'acheminent vers Dakar. Mais il ne faut pas oublier que dans ces régions, on avance, au maximum que de vingt kilomètres par jour... ». Il exclut la perte en mer : le pilote pris dans les nuages serait descendu prudemment et rien qu'au toucher, les antennes lui auraient indiqué l'eau. Il exclut l'incendie : les moteurs sont à l'air libre et les réservoirs sont fortement ventilés. *« Reste l'imprévu, le gros oiseau qui vient se jeter dans une hélice et la brise, mais admettre cela, c'est presque bâtir un roman... ».* Une soudaine tornade lui paraît un risque improbable : *« Je ne puis croire à semblable malchance ».* Les familles des membres de l'équipage affichent la même placidité et attendent.

Le 23 août à 17 heures, une dépêche parvient à Casablanca : *« Le Goliath est retrouvé. Les passagers sont sains et saufs. L'aérobis a atterri au nord de Dakar par suite de la rupture d'une hélice. »*

Les quotidiens exploitent aussitôt la moindre information sans vérifier ; des itinéraires hypothétiques, des photographies du désert ou de villages indigènes illustrent des articles aussi exotiques que convenus sur les bons nègres et leurs danses d'accueil ou sur la férocité des nomades rebelles à toute pacification. Dans un éclat de rire, Dick Farman dément la nouvelle qui voudrait que la maison Farman expédie des spécialistes pour réparer le Goliath : *« Un semblable projet me semble puéril (il faudrait quatre à cinq semaines pour rejoindre l'avion)... Un appareil, dix appareils..., tous les appareils du monde se remplacent. Mais on ne retrouve pas, du jour au lendemain, une équipe comme celle de Bossoutrot et de ses compagnons. »* La réalité de l'aventure du « Goliath » lui donne effectivement raison.

Les naufragés de l'air

1- Le vol de nuit et l'atterrissage forcé



Afin de réduire la chaleur au passage du désert, le « Goliath » décolle de Mogador à 15 heures 55 minutes. Il passe au large d'Agadir, survole les oueds Noun et Dra, dans une région dissidente du Maroc que le lieutenant Boussod photographie. Vers 18 heures, une fuite d'eau est repérée au moteur droit : Camille Jousse part sur l'aile, attaché par une corde et répare, par deux fois.

Il fait chaud. Malgré l'altitude, 800 mètres en moyenne, la température est de 32-33°. La nuit est venue. L'avion passe le cap Juby et tombe sur une mer de nuages qu'il survole. À 21 heures 30 minutes, l'équipage repère le phare de la « Cassiopée » qui troue la masse nuageuse ; il entre en communication avec le bateau et celui-ci lui indique le sens et la vitesse du vent.

Camille Jousse répare la fuite d'eau en vol(*archives Coupet*)

Le vol se poursuit dans la fournaise et le bruit des moteurs. À minuit, la lune se lève et de temps en temps, à travers les nuages, l'équipage aperçoit un paysage désertique et une lagune triste, le Rio de Oro. Bossoutrot et Coupet se relaient aux commandes toutes les heures, le vol continue sans incident. Le « Goliath » se rapproche de Port-Etienne, totalement invisible sous les nuages ; la station avise les aviateurs du danger des tornades. Les contacts radio sont réconfortants.

Vers 6 heures, le jour se lève, l'avion est toujours au-dessus des nuages. Les passagers sont confiants, le plus dur est passé. Les nuages moins denses laissent voir le sol : la pleine mer ! Le vent du désert les a fait dériver plus qu'ils ne le pensaient. Bossoutrot qui pilote à ce moment-là, met aussitôt le cap à l'est-sud-est pour rejoindre la côte. Elle est bientôt atteinte au niveau du banc d'Arguin. À 6 heures 45 minutes, le lieutenant Guillemot entre en liaison radio avec Dakar pour connaître sens et vitesse du vent.

Soudain, une explosion à droite ! Les boulons du moyeu de l'hélice ont lâché et l'hélice « *nous quitte* », dira Lucien Coupet. Aucune vibration anormale n'a précédé la rupture. Bossoutrot pilote sur un seul moteur et pense néanmoins pouvoir rallier Saint-Louis. La chaleur ambiante ne l'aide pas : le moteur gauche s'essouffle, l'eau de refroidissement est à ébullition, l'avion commence à perdre de l'altitude. L'équipage déleste l'appareil au maximum. Au bout de trente-cinq minutes de vol, Bossoutrot se résigne à chercher un terrain d'atterrissage et Guillemot envoie un ultime message à Dakar qui ne lui parviendra jamais, la puissance étant déjà insuffisante pour l'alternateur.



La mer de nuages et la lune vues du « Goliath » (archives Coupet)



Le « Goliath » échoué sur la plage : l'équipage tente de sauver vivres et matériel (archives Coupet)



Le « Goliath » est peu à peu détruit par la marée montante (archives Coupet)

C'est une petite plage qui s'offre à Bossoutrot, coincée entre la mer à marée haute et la dune qui court tout le long de la Mauritanie, emprisonnant à l'intérieur des lagunes d'eau salée. Avec sa virtuosité habituelle, il pose parfaitement l'avion sur l'étroite bande malheureusement en pente et le moteur restant est du mauvais côté. Le « Goliath » vire doucement et entre le nez dans l'eau. L'équipage saute de l'avion, tente de le retenir en vain et commence à faire la chaîne pour sauver tout ce qui est possible : vivres, armes, appareils photographiques, boussoles – Guillemot retournera sur l'épave plus tard pour récupérer ses appareils de TSF. Les hommes regardent le « Goliath ». *« Les vagues le prennent et l'entraînent de plus en plus... le plan inférieur est rapidement détruit »* et Lucien Coupet ajoute : *« nous sommes naufragés de l'air »*.



Une des boussoles du Goliath (arch.Coupet)

2- Rejoindre Saint-Louis

La chaleur est insupportable dans les uniformes militaires, les hommes se dévêtent, mais la peau se met vite à éclater sous le soleil. Ils attendent le soir pour marcher vers le sud en longeant la côte afin de rejoindre Saint-Louis. Il ne leur reste plus que six litres d'eau. La marche dure jusqu'à minuit, exténuante. Ils ont d'abord froids, puis il pleut et l'on décide de dormir. Comme des traces de hyènes ont été repérées, les rescapés organisent un tour de garde. Au matin du 17 août, Guillemot qui peine à marcher – gravement blessé pendant la guerre, il avait été amputé d'un pied et portait une prothèse – reste sur place avec Bossoutrot pendant que leurs compagnons partent chercher de l'eau douce vers l'intérieur. L'équipe revient, épuisée et bredouille : ils n'ont rencontré que des salines et se sont embourbés dans des marais. Le projet est impossible sans eau et tous s'entendent pour retourner à ce qu'ils ont baptisé « la plage Goliath ».

Les deux Coupet, Mulot et Jousse partent en avant, suivi de Bossoutrot, son sac de vivres au bout d'un bâton. À l'arrière, Guillemot est épaulé par le lieutenant Boussod et le capitaine Bizard. Il n'y a plus d'eau depuis longtemps, la marche en plein soleil commence à provoquer des accès de fièvre. Le pied de Guillemot ne le soutient plus, il se traîne, laissant Bizard et Boussod partir devant. Avec de fréquents bains de mer pour apaiser douleur et fièvre, il parvient pourtant à rejoindre « la plage Goliath ».

Bossoutrot est là, tombé près de l'avion, fiévreux, le visage violet tourné vers le sol, anéanti par l'effort. Il restera deux jours ainsi. Les mécaniciens recueillent goutte à goutte l'eau des radiateurs, fréquemment interrompus par le mouvement des vagues. Personne ne songe à manger, ils ont trop soif. L'eau des radiateurs les fait vomir. Léon Coupet² propose alors de fabriquer un alambic avec des pièces de l'avion. Les mécaniciens et Lucien Coupet commencent à démonter aussitôt tubes et réservoirs, les rincent consciencieusement à l'eau de mer et entreprennent de les assembler. La nuit suivante se passe bien.

Le 18 août, infatigables malgré le soleil et la soif, les quatre « *acharnés* », comme diraient les compatriotes berrichons des Coupet, s'activent à la fabrication de l'alambic. Les autres transbordent les quelques cinq cents litres d'essence qui restaient dans le « Goliath ». Bientôt, tout est prêt, l'essence brûle et chacun guette la première goutte d'eau douce : les premières ne sont pas fameuses mais l'eau s'améliore peu à peu. Un verre est porté à Bossoutrot et chacun déguste à son tour l'eau tant désirée.

Le capitaine Bizard avait fait le point sur l'étoile polaire : ils étaient approximativement à deux cents kilomètres au nord de Saint-Louis. Lucien Coupet qui avait pris le commandement avec énergie depuis l'indisposition de Bossoutrot, réunit le groupe. Ils décident d'attendre le 25 août afin d'accumuler cent litres d'eau, et de garder les vivres qui leur restent pour l'expédition vers Saint-Louis. La nature n'est pas si hostile, elle va leur fournir coquillages et petits crabes des sables qu'ils font rôtir sous les cendres du feu de l'alambic. Mulot et Jousse se relaient, nuit et jour, à la distillation et les Coupet entreprennent la construction d'un chariot avec le train d'atterrissage du « Goliath ». Bossoutrot va mieux, il s'alimente. Mais Bizard est atteint de dysenterie et le « pharmacien » Jousse peste contre Bossoutrot qui a égaré le paquet de médicaments. Guillemot souffre toujours beaucoup de son pied mais tient à participer aux corvées de bois pour entretenir le feu de l'alambic. Ils réservent l'essence pour le grand feu qu'ils allument tous les soirs sur la plage dans l'espoir qu'un bateau l'aperçoive, en vain.

3- Rencontre avec les Maures

Le 21 août vers 10 heures, l'équipage du « Goliath » voit arriver sur la plage, deux hommes : un Maure, pillard d'épaves et son esclave noir qui leur font des signes d'amitié. Les Français leur offrent de menus présents, Bossoutrot sa bague en aluminium, Jousse, sa cravate rouge, Guillemot, son miroir et la conversation s'engage par gestes. Les indigènes leur demandent de les suivre. Compte-tenu de l'état de Guillemot et de Bossoutrot, seuls les frères Coupet, le capitaine Bizard et le lieutenant Boussod suivront les indigènes, mais en armes, ne

² Il semble que ce soit Léon Coupet qui ait eu l'idée de l'alambic. Les frères Coupet avaient tous les deux les connaissances nécessaires, Léon comme mécanicien et Lucien comme ancien serrurier. Les récits sont parfois confus du fait de la présence dans l'équipage des deux frères : le lieutenant Lucien Coupet, aide-pilote et Léon Coupet, mécanicien. On trouve ainsi l'indication « le lieutenant Léon Coupet, aide-mécanicien ». Mais, dans chaque récit revient le terme « mécanicien » et quand il y a un prénom, c'est toujours celui de Léon.

sachant pas trop ce qui peut leur arriver. Au cours de la nuit d'attente et pleine de conjectures qui suivit, les naufragés restés sur la plage verront passer un bateau, au large, indifférent au feu allumé.

Les quatre éclaireurs parviennent au camp nomade à dix kilomètres à l'intérieur des terres. On les reçoit avec une grande hospitalité. Un vieillard vient leur faire un discours que naturellement ils ne comprennent pas. On les conduit dans une tente et on leur offre du lait ; un chevreau est égorgé et mis à cuire.



Le camp des nomades maures à l'intérieur des terres (*archives Coupet*)

Le lendemain 22 août, rassasiés et reposés, les frères Coupet retournent à « la plage Goliath » avec deux nouveaux guides, emportant viande et lait pour leurs compagnons. Ceux-ci ont fini le chariot pour tromper leur angoisse et c'est avec une joie immense qu'ils les voient arriver vers 9 heures du matin. Les naufragés se restaurent encore quand l'émir de Trarza, alerté pendant la nuit par le chef du camp maure, arrive sur la plage avec sa caravane et les deux autres français. Il doit les conduire chez monsieur Nemos, le résident de Mederdra.

Aux dires de l'ensemble des membres de l'équipage du « Goliath », ce fut là le plus dur moment de tout leur raid : il faut être méhariste pour apprécier le confort d'un chameau ! Au bout de deux heures, la caravane rencontre une tribu où un gommier parle un peu français, ils boivent du thé très sucré. La journée se passe en bavardages sous une tente dans un campement nomade. A 16 heures, un envoyé de monsieur Nemos, les rejoint avec deux bouteilles de whisky et de porto. La nuit suivante, c'est à nouveau le supplice du chameau pour une étape longue puisqu'ils n'atteignent une palmeraie que le 23 août à midi. Le matin du 24 août, au moment du départ, Camille Jousse et le lieutenant Guillemot optent pour le cheval, les autres poursuivent à dos de chameau. Si le chameau leur laisse un souvenir douloureux, ils sont tous stupéfaits de la rapidité avec laquelle les nouvelles circulent dans le désert – et les méharis n'y sont pas étrangers.

L'accueil à Mederdra les rétablit tout à fait : douche et linge propre. Monsieur Nemos leur montre les pieds de cresson qu'il cultive dans un tonneau sous un robinet. « *L'âme du Français, c'est le jardin.* » conclut Lucien Coupet.

Les membres de l'équipage du « Goliath » rejoignent Dagana puis Saint-Louis par bateau et Dakar par chemin de fer. Pendant les deux semaines de traversée à bord du vapeur « Mingrêlie » qui les ramène à Marseille, ils peuvent méditer sur les futurs transports aériens. Certes, le raid a échoué mais si près du but et en raison d'une panne si rare que leur confiance en l'avenir de l'aviation est intacte. Ils rapportent en outre tant d'enseignements précieux pour l'aviation sur la météorologie, la géographie, l'importance de la TSF et même sur la vie pratique dans les pays chauds que Bossoutrot pourra déclarer à son retour en France : « C'est à recommencer, voilà tout ! »

Épilogue

En mars 1953, monsieur Marcel Le Morvan, contractuel au service des Ponts et Chaussée et surveillant des Travaux Publics en Mauritanie fait une reconnaissance de terrain vers le cap Timiris (anciennement Mirik) en vue de la création d'une route ou d'une voie ferrée pour desservir les mines de cuivre d'Akjoujt.



Il arpente une étendue de sable très plate et recouverte par la mer aux grandes marées. Il voit au loin un morceau de bois. En s'approchant, il reconnaît une hélice d'avion qu'il ramène avec lui, son travail terminé. L'hélice pèse environ dix kilos, elle est épaisse de dix-huit centimètres et composée de neuf planches collées ; l'axe de fixation au moteur est de huit centimètres et il est entouré de huit trous de douze millimètres de diamètre ; sur l'hélice un nombre ne laisse plus voir que les trois derniers chiffres : ??310. Il signale sa trouvaille au Ministère des Travaux Publics et demande qu'on l'aide à identifier l'avion auquel aurait appartenu l'hélice. La réponse est brève, l'objet est vieux et sans intérêt.

Découverte de l'hélice (flèche en pointillé) et position du Goliath (flèche du bas)
(carte extraite de « A travers nos colonies » E. Josset, Armand Colin 1900, arch. personnelles)

Quelques années plus tard, en 1956, lui et sa famille rentrent en France avec l'hélice. Il parle alors de sa découverte à un ami voisin, le commandant Guillemot – qui autrefois avait été un des premiers à survoler la Mauritanie à bord d'un « Goliath » de chez Farman et dont l'hélice droite avait « quitté » l'équipage près du banc d'Arguin, non loin du cap Timiris...

Geneviève SANDRAS-DEXTREIT
Bulletin n°9, année 2004

Sources :

Notes manuscrites de Lucien Coupet, mises aimablement à ma disposition par sa fille, Mme Marcouly
Les souvenirs de Lucien Coupet, Général Bonte
Les avions Farman, J. Liron
La remarquable revue de presse, août et septembre 1919, rassemblée par madame Adèle Thierry, future belle-mère de Lucien Coupet et de Camille Jousse
« Le Télégramme » de Brest, janvier 1962 (affaire Le Morvan)
Cartes anciennes, collection personnelle