

Henri GUILLAUMET

Paul CODOS

Valeur : 15 F

Couleurs : gris, brun, pourpre

25 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par Jacques COMBET

Format horizontal 27 x 48
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 24 février 1973 à BOUY (Marne) et IVIERS (Aisne);

générale, le 26 février 1973.

Ce timbre de la série « Poste aérienne » présente deux prestigieuses figures des débuts de l'aviation civile entre les deux guerres.

Paul Codos, né en 1896, engagé volontaire dès le début des hostilités, ne passa qu'en 1917 dans l'aviation, où il fut successivement moniteur à l'école d'acrobatie de Pau, puis pilote d'essai, convoyeur, enfin chef de piste à Miramas.

Commencée aux Messageries aériennes en 1920, sa carrière civile est jalonnée par d'audacieux exploits. On cite notamment en 1926 une série de vols de nuit réalisés commercialement sur Paris-Londres et Paris-Marseille, et, en 1929 avec Costes, le record du monde de distance en circuit fermé; c'est ensuite avec Robida en 1932, la liaison rapide Paris-Hanoï-Paris, et en 1933 avec Rossi, la traversée de l'Atlantique-Nord.

Chef pilote d'Air-France, il travaille en 1936 avec Castex à l'établissement d'un service régulier avec l'Amérique du Nord, et l'escale qu'il prévoit alors aux Açores, dans l'île de Terceira, sera reprise ensuite par les Américains. La valeur technique et sportive de ses réussites fait de Codos à cette époque un des aviateurs les plus populaires en Europe et en Amérique.

Inspecteur général d'Air-France en 1938, il a cessé de naviguer quand il est arrêté par la Gestapo en 1943. Libéré peu après il s'engage en avril 1944 dans les rangs de l'Armée de la Libération. Commandeur de la Légion d'honneur depuis 1934, Codos a pris sa retraite en 1952 et est mort en 1960.

Henri Guillaumet, né en 1902, ne peut s'engager qu'au lendemain de la guerre dans l'aviation militaire. A la fin de son contrat, il passe en 1926 dans l'aviation commerciale chez Latécoère : il est affecté d'abord à la fameuse liaison Casablanca-Dakar, puis au tronçon, devenu lui aussi légendaire, qui doit survoler l'Amérique du Sud de Buenos Aires à Santiago du Chili.

C'est sur cette ligne que, le 13 juin 1930, il capote en pleine cordillère des Andes. Les souffrances qu'il endura alors et l'énergie qu'il déploya nous ont valu quelques-unes des plus belles pages de son ami Saint-Exupéry. Sur le timbre, l'avion écrasé dans la montagne rappelle cet épisode.

Il réalisa ensuite en 1934 avec Mermoz, sur l'*Arc-en-ciel* de l'ingénieur Couzinet, sa première traversée de l'Atlantique-Sud, performance qu'il devait renouveler quatre-vingt-quatre fois dans la suite.

Le Latécoère 521, qu'on voit en haut du timbre, lui permit ensuite de réaliser, à partir de 1938 pour Air-France, un certain nombre de traversées d'étude de l'Atlantique-Nord, dont une liaison directe New York-Biscarrosse, la seule par hydravion et d'établir des records de vitesse et d'altitude par rapport à la charge transportée.

Un chasseur italien devait abattre, en novembre 1940, au-dessus de la Méditerranée, ce pilote complet, méthodique et audacieux, apprécié de tous pour sa gentillesse et ses qualités d'homme.

