

Première parution été 2000

Au-delà du crépuscule #5

par George Fuller

Comte Henry de la Vaulx, alors président de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI), arrive à l'aéroport de St-Hubert le 15 avril 1930. Parti de New York via Albany sur un vol de la Canadian Colonial Airways, il poursuit un parcours promotionnel, principalement par la voie des airs, parcours qui avait débuté en France, suivi d'escales en Afrique et en Amérique du Sud. À Montréal, il anime un déjeuner offert par le Consulat de France. Lors d'entrevues de presse, il proclamait que, pour les vols transatlantiques, les dirigeables seraient éventuellement remplacés par des avions "scellés hermétiquement". Il se rend ensuite à Ottawa pour promouvoir une participation canadienne dans la FAI.

Lors du Congrès olympique à Bruxelles en 1905, le comte fait partie d'un petit groupe de personnes réputées qui proposent la formation d'un organisme sportif international dédié aux activités aéronautiques. Le Congrès demande à l'Aéro-Club de France de préparer les statuts et les règlements requis. La Fédération Aéronautique Internationale est ainsi inaugurée à Paris le 14 octobre 1905. En 1924, le comte de la Vaulx devient le deuxième président de la FAI et atteint une renommée mondiale par sa promotion du vol et du sport aérien.

En 1927, il complète une tournée aérienne de plus de 13 000 kilomètres à bord de 26 aéronefs différents. En 1929, la ligne aérienne Aérospatiale inaugure la route Toulouse-Buenos Aires et il en est le premier passager. Le premier segment aérien est vers Dakar, en Afrique, suivi de la traverse de l'Atlantique par bateau rapide. Le dernier segment aérien se fait de Natal au Brésil jusqu'à la capitale argentine. Après 17 740 kilomètres par la voie des airs, il retourne en France par bateau, arrivant à Paris à la fin du mois de mars.



Fairchild 71



Latécoère 28-3

Son itinéraire aérien de 1930 est encore plus ambitieux. Il veut continuer sa route de 1929 vers l'Amérique du Nord, ensuite voler de New York vers l'Amérique du Sud via la Floride et Cuba, pour finalement retourner en France. Avant sa venue à Montréal, il avait visité son ami le docteur Eckener de la compagnie Zeppelin, et Orville Wright en Ohio. Il réitère sa confiance dans la sécurité du vol aérien, déclarant à un journaliste montréalais que sa seule blessure résultant d'un accident aérien a été une fracture à la jambe lors d'un vol en ballon en 1908.

Le 18 avril de la même année, le comte de la Vaulx monte à bord d'un vol régulier de la Canadian Colonial Airways à St-Hubert en direction de Newark via Albany. En tenue de soirée et portant sa Légion d'honneur, il prévoit arriver à temps pour une réception en son honneur à New York. Le monoplane Fairchild, piloté par John Sollway, prend deux autres passagers à Albany. À leur arrivée, un épais brouillard recouvre l'aéroport; on les entend faire des circuits d'attente pendant environ une heure. Durant l'amorce de l'approche au-dessus du New Jersey, l'aéronef percute et coupe une ligne de haute tension de 132 000 volts et une panne d'électricité touche une grande région environnante. Tous les passagers périssent, l'aéronef en feu s'écrasant dans la rivière Hackensack.

Rapidement, la France honore la mémoire du Comte. Au mois de mai débutent les premières livraisons postales aériennes entre la France et l'Amérique du Sud. Le segment au-dessus de l'Atlantique sud, de Saint-Louis au Sénégal jusqu'à Natal, est piloté par Jean Mermoz et son équipe, à bord d'un hydravion Latécoère 28-3 baptisé en son honneur.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "George Gillies". The signature is written in a cursive, flowing style.

Sources:

Journaux contemporains Houart, Victor et Edmond Petit, Dictionnaire de l'Aviation, 1964 Munson, Kenneth, *Airliners between the Wars, 1919-1939*, 1972