



Bléré en 1894.

Issus d'un même milieu social, une bourgeoisie aisée, leurs familles ont pu fréquenter les mêmes notables, relations politiques, intellectuelles et artistiques.

Maurice, le père de Ratbert Guillemot, journaliste et critique d'art reconnu, fréquente de nombreux artistes et intellectuels dont Sarah Bernhardt qui devient la marraine de Ratbert ou encore l'architecte Hector Guimard. Georges Lemaître, le père d'Henri, est un notable tourangeau de la III^e République, maire de la commune de Saint-Roch. Il est membre de diverses sociétés locales d'érudition, s'intéresse au patrimoine local et pratique la photographie.

Mais c'est surtout leur commune passion pour l'aviation qui nous permet de réunir Ratbert Guillemot et Henri Lemaître.

Henri est le premier à pouvoir réaliser son rêve de pilote, encouragé par sa famille et surtout par son père Georges, membre fondateur de l'aéro-club de Touraine. En effet, après une formation à l'école Farman d'Etampes, il obtient, à l'âge de 18 ans, son brevet de pilote, avant de réussir l'année suivante, le 15 février 1913, la deuxième épreuve de son brevet militaire par un vol aller retour Etampes-Tours sur avion Farman.

De son côté Ratbert, suit à l'école Bréguet de Paris des études d'ingénieur en électricité et mécanique. En 1909, en rupture avec ses parents, il se réfugie en Belgique avec sa femme et son fils, et c'est là qu'il déclare son intérêt pour l'aviation et prend ses premières leçons de pilotage sur appareil de Brouckère. Tout d'abord radio pendant la Première Guerre mondiale, il est blessé grièvement au pied à Verdun en 1917 ce qui ne l'empêche pas de reprendre des cours de pilotage à l'école d'aviation militaire d'Ambérieux. Il obtient son brevet de pilote le 28 août 1918 et vole sur avions Salmson et Sopwith. Il fait partie de l'escadrille MF 22 avec laquelle il demande à participer aux bombardements mais, c'est l'armistice, et son escadrille est dissoute.

Henri, lui, a rejoint son escadrille, la MF 5 à Epinal dès 1914. Il participe d'abord, avec elle, comme sergent, à des missions de reconnaissance et de réglage d'artillerie avant de se spécialiser dans les bombardements. Il s'illustre par sa bravoure et son audace au commandement de l'escadrille BM 120 équipée de Bréguet-Michelin IV et V et il teste, en 1917, le Bréguet 14, nouveau prototype de bombardier.

A la fin de la guerre, détaché auprès du ministère de la Guerre, il contribue à la promotion de l'aviation en participant à la grande aventure de l'aéropostale. Après un premier échec le 3 mars 1919, il s'envole à nouveau, le 8 mars, en compagnie de Pierre-Georges Latécoère, en direction de l'Afrique. Cette fois, c'est le succès car ils rallient en 11h45 Toulouse à Casablanca où ils sont chaleureusement reçus par le général Lyautey. Détaché à l'escadrille des grands raids, la F110, il repart le 18 juin pour l'Afrique, pour tenter de rallier Villacoublay à Dakar sur un Bréguet 14 avec pour mécanicien, l'adjudant Guignard, autre tourangeau. Après de multiples incidents, ils se posent en catastrophe à Port-Etienne (Nouadhibou en Mauritanie) après avoir parcouru 4200 kms en 11 heures de vol sans escale.

C'est en cette même année 1919 que Ratbert, affecté à Villacoublay, réalise des essais radio au sol ou en vol en pilotant lui-même des avions Voisin, Bréguet 14 A2 ou bi-moteur F50 « Goliath ».

DU BATI ET DES AILES

Petit clin d'œil à une célèbre émission de télévision, ce titre a pour objet d'établir un lien entre deux personnalités marquantes dans l'histoire de Bléré et dont les destins se croisent et s'entrecroisent en ce début de siècle dernier.

Il s'agit d'Henri Lemaître descendant d'une longue lignée de blérois du côté paternel et de Maurice dit Ratbert Guillemot, blérois d'adoption, installé dans notre commune dans les années 1950.

Ils sont nés tous les deux à quelques années d'intervalle à la fin du XIX^e siècle, l'un, Ratbert, en 1888 à Paris, tandis que son cadet voyait le jour à

Mais c'est aussi en tant que pionnier qu'il participe au raid Paris-Dakar. Il fait partie de l'équipage du Farman « Goliath » reconverti pour effectuer des vols commerciaux de longue distance. Piloté par Lucien Bossoutrot, l'avion décolle le 11 août 1919 de Toussus-le-Noble à 0h07 et se pose à Casablanca 18 heures plus tard. Il repart le 15 de Mogador (Essaouira au Maroc) en direction Dakar par un vol de nuit mais une hélice de moteur se détache et ils doivent se poser en catastrophe. Déclarés morts, ils ne seront secourus qu'au bout d'une semaine.

Compagnons de bonne ou de mauvaise fortune lors de ces épopées héroïques du début de l'aviation Henri Lemaître et Ratbert Guillemot continuent chacun d'assumer leur passion.

En 1922, Henri quitte l'armée et entre chez Bréguet comme pilote essayeur. Il participe au raid Paris-Tombouctou avec Ludovic Arrachard en 1925, bat le record du monde sans escale Etampes-Villa-Cisnéros (Dakhla au Sahara occidental) puis part en Amérique du Sud former l'armée de l'air bolivienne. Il quitte Bréguet en 1931. Fatigué et affaibli il décède en 1935 au château d'Oriou dans les Deux-Sèvres, propriété de ses beaux-parents.

Démobilisé, Ratbert entre chez Farman, lui aussi comme pilote d'essai mais il doit bientôt en partir suite à des accidents en vol imputés à ses blessures de guerre. Il reprend quelques temps ses activités de radio pour la Société française de Radio et installe, notamment, un poste sur avion « Goliath » piloté par Leboucher pour un vol Paris-Londres. Remarié en 1922, il part vivre d'autres aventures en Afrique avec sa seconde femme, Suzanne Suzor. Il se consacre durant plusieurs années au fonctionnement d'une mine d'or en Côte d'Ivoire puis d'une huilerie d'arachides en Haute-Volta.

De retour en France, il renoue en 1939 avec l'aviation mais, cette fois, comme commandant d'aérodrome. Affecté comme adjoint au Bourget en 1939, il est chargé après la Seconde Guerre mondiale de moderniser le terrain d'aviation de Port-Etienne (Nouadhibou en Mauritanie). En 1949, il prend la direction du grand aéroport de Dakar-Yoff

Atteint par la limite d'âge, il s'installe à Bléré dans la maison du Belvédère achetée par sa famille en 1958 et où il décède le 20 février 1973.

La propriété du Belvédère à Bléré construite en 1832 pour Henri Marcel, receveur de l'Enregistrement et des Domaines est l'œuvre d'Eugène Fanost. Cet architecte formé à l'Ecole des Beaux Arts de Paris en 1828 est alors le contemporain d'un autre architecte, Charles Devieur dit Robelin, aïeul de Ratbert Guillemot. Robelin, étroitement mêlé à la vie littéraire de l'époque se consacre plutôt à la restauration du patrimoine médiéval et des monuments religieux tandis que Fanost se fait connaître par ses constructions de maisons particulières à Paris et en province. Ainsi, après sa réalisation du « Belvédère » c'est aussi à lui que fait appel, en 1841, Augustin Lemaître, maire de Bléré, l'ancêtre d'Henri, pour construire le château de La Courcauderie sur les terres acquises au XVIII^e siècle par les aïeux de sa femme Françoise Gaberot. Fanost conservera des liens avec notre commune puisqu'il y achètera en 1849 une partie de l'ancien fief de Boisramé situé en centre ville. En 1889 sa fille Alice vivait toujours à Bléré.

Pour rester dans l'univers de l'architecture il ne faut pas oublier qu'Hector Guimard, ami de la famille Guillemot pour laquelle il construit une maison avenue Perrichont (Paris XVI^e) au début du XX^e siècle est aussi l'auteur du tombeau de Nelly Chaumier décédée à Bléré en 1897. Enfin, il est à noter que Nelly Chaumier était l'épouse du docteur Auguste Pierre Chaumier exerçant à Bléré mais surtout propriétaire du Belvédère depuis 1875.

Après avoir fréquenté les mêmes terrains d'aviation et avoir vécu les mêmes péripéties aériennes voilà comment deux familles se retrouvent unies par la pierre et le bâti entre Bléré et Paris.

Régine Malveau (Conseil des Sages)

Sources :

- Ratbert, une vie à quatre mains adaptée par Agnès Guillemot-Caillet, Sokrys editions, 2014.
- Biographie succincte rédigée par Jean Renaud Guillemot, Bléré, 2016
- Henri lemaître, une vie consacrée à l'aviation par Didier lecoq, 2005
- Les escadrilles pendant la Grande Guerre par Albin Denis (site internet)



Lieutenant Henri LEMAITRE



Henri LEMAITRE, commandant l'escadrille BR 120 de mars 1916 a février 1919 avec l'adjudant Roussel, son bombardier mitrailleur (photo ECPA Fort d'Ivry)



Ratbert GUILLEMOT



Equipage du « Goliath » pour le raid Paris-Dakar en 1919.
De gauche à droite, Lt Boussot, Lt Guillemot, Cne Bizart, Léon Coupet, Lt Lucien Coupet, Lt Bossoutrot, Lucien Mulot et Camille Jousse (archives Coupet)



Petit clin d'œil à une célèbre émission de télévision, ce titre a pour objet d'établir un lien entre deux personnalités marquantes dans l'histoire de Bléré dont les destins se croisent et s'entrecroisent en ce début de siècle dernier.

Il s'agit d'Henri Lemaître descendant d'une longue lignée de Blérois du côté paternel et de Maurice dit Ratbert Guillemot, Blérois d'adoption, installé dans notre commune dans les années 1950.

Ils sont nés tous les deux à quelques années d'intervalle à la fin du XIXe siècle, l'un, Ratbert, en 1888 à Paris, tandis que son cadet voyait le jour à Bléré en 1894.

Issus d'un même milieu social, une bourgeoisie aisée, leurs familles ont pu fréquenter les mêmes notables, relations politiques, intellectuelles et artistiques.

Maurice, le père de Ratbert Guillemot, journaliste et critique d'art reconnu, côtoie de nombreux artistes et intellectuels dont Sarah Bernhardt qui devient la marraine de Ratbert ou encore l'architecte Hector Guimard.

Georges Lemaître, le père d'Henri, est un notable tourangeau de la IIIe République, maire de la commune de Saint-Roch. Il est membre de diverses sociétés locales d'érudition, s'intéresse au patrimoine local et pratique la photographie.

Mais c'est surtout leur commune passion pour l'aviation qui nous permet de réunir Ratbert Guillemot et Henri Lemaître.

Régine MALVEAU
Le conseil des Sages