

**LA VIE DE SÉBASTIENNE GUYOT (1894-1941)**

Une seule femme est inscrite sur le Monument aux Morts pour la France des Centraliens : Sébastienne Guyot (21 C). Ce fut une femme absolument admirable. Il y eut en elle, dans sa vie trop brève de quarante-sept années, trois personnages exceptionnels : elle fut l'une des premières jeunes femmes admises dans notre École (et elle devint en quelques années une aérodynamicienne réputée) ; elle fut aussi l'une des premières athlètes françaises de classe internationale ; elle fut encore l'une des premières résistantes, une résistante spontanée de juillet 1940 ; sans probablement avoir pu entendre l'Appel du 18 juin !

De nos jours, une élève à Centrale, cela paraît banal, même si nous sommes encore loin de la parité. La question de l'accès à l'École pour les jeunes filles fut posée pour la première fois en 1917 par deux postulantes ; une longue délibération du Conseil d'administration conclut le 6 avril 1917 à leur permettre de participer au concours d'entrée de cette année-là (mais elles abandonnèrent après les épreuves de l'écrit). Il faut bien comprendre qu'aucun règlement, aucun statut n'eut à être modifié : les fondateurs et les directeurs successifs n'avaient pas imaginé qu'ils auraient à former un jour des femmes au (dur) métier d'ingénieur ! Elles furent sept jeunes femmes à réussir le concours d'entrée de 1918, dont Sébastienne Guyot. On décida seulement qu'elles occuperaient le premier rang des amphithéâtres – jusqu'ici réservé aux seuls sourds et autres malvoyants – et qu'elles disposeraient d'une turne<sup>1</sup> bien à elles. Une timide ségrégation.



Mais comment notre héroïne en était-elle arrivée là ? Elle était née le 26 avril 1896 à Pont-l'Abbé dans le Finistère au sein d'une famille modeste. Son père était alors gendarme à cheval et il terminera sa carrière comme adjudant-chef. Elle avait déjà un frère de deux ans son aîné, Georges (1894-1982) – qui sera pilote de guerre et décoré de la Légion d'honneur en 1917 – et deux autres frères suivirent, Roger (1901-1980) et René (1903-1977) – qui seront tous deux polytechniciens<sup>2</sup> ! Au printemps de 1917, elle a donc tout juste vingt-et-un ans, elle est institutrice dans les environs de Vannes, elle est majeure et financièrement indépendante ; mais elle n'a pu constituer que de modestes économies ; elle se lance cependant d'elle-même dans la préparation au concours de 1918 en cessant d'enseigner pour s'inscrire en octobre 1917 au Lycée Jules Ferry à Paris, qui vient d'ouvrir des classes préparatoires pour jeunes filles<sup>3</sup>.

Il faut maintenant se représenter un instant les trois *barrières* qu'elle a dû franchir seule – pour ne pas dire *les murs* qu'elle a dû renverser !

Comme tout étudiant entrant dans une classe préparatoire de nos jours, elle a pu sembler investir à fonds sinon perdus, du moins perdables... D'où est parvenu jusqu'à nous le souvenir d'une certaine réprobation familiale... (On devine : « Voyons, Sébastienne, tu avais une carrière d'enseignante toute tracée ! »)

Sa famille, le voudrait-elle, ne peut l'aider sérieusement, et elle ne peut être admise dans le pensionnat d'un lycée, ce qui aggrave ses frais de scolarité... Et elle ne peut ignorer qu'il n'y aura pas de bourse d'études pour une jeune fille à Centrale...<sup>4</sup>

Quant à la société civile qui l'entoure – celle qui ignore encore qu'en pleine guerre, on a besoin de femmes qui tournent des obus chez Renault à Billancourt – elle reste pleine de réprobation pour « les femmes qui veulent accéder aux métiers d'hommes » (On entend d'ici : « Une fille ingénieur, vous n'y pensez pas ! »).

Il y avait aussi une barrière de niveau mais c'est celle qu'elle franchira le plus aisément : notre héroïne se place du premier coup cinquante-septième sur 425 candidats reçus ! On peut s'étonner de l'important effectif admis – important pour l'époque. Plus étonnant encore est le nombre de recalés en cours d'études : il ne reste que 262 élèves-ingénieurs en fin de première année, et il ne sort que 243 diplômés de la promotion 1921 C ! Ce qui veut dire qu'il lui a fallu travailler ferme pour rester à niveau. En bonne bretonne, elle avait choisi l'anglais comme langue vivante au concours. Une fois reçue, elle choisit la spécialité "Mécanique", qui recouvre aussi le domaine de l'Électricité<sup>5</sup>.

Du temps où elle était en classe préparatoire, elle habitait la petite rue du Mont d'Or qui débouche sur les grands boulevards où se trouvait son lycée Jules Ferry, boulevard de Clichy, qu'elle pouvait rejoindre à pied. Une fois intégrée à l'École, elle reste dans ce même quartier des Batignolles, en habitant rue Nollet. Elle choisit sans doute de suivre deux lignes de métro en changeant à Saint Lazare pour aller aux cours. Il n'y a pas encore de résidence des élèves, il faudra attendre 1927 pour voir s'ouvrir la première tranche de la résidence de la rue de Cîteaux. Quoique majeure, elle a durant sa scolarité un "correspondant" – à la façon des correspondants qu'avaient jadis les jeunes élèves<sup>6</sup> de classes préparatoires, pensionnaires de lycées parisiens – en la personne d'un sous-chef de gare de la Gare d'Austerlitz. D'ailleurs à ses débuts dans l'Industrie, elle aura quelque temps une adresse au Quai de la Gare ; peut-être est-ce celle de ce correspondant. On ne sait s'il s'agissait d'un ami de la famille, ou d'un parent.

Elle quitte l'École dans la promotion 1921 C ; la section C a été celle des élèves dont la scolarité n'a pas été directement perturbée ou interrompue par la guerre. Son rang y est mieux qu'honorable : elle est quarantième sur 243 diplômés (pour 425 élèves admis au concours d'entrée). Certains auteurs prétendent qu'elle fut ensuite diplômée de Supaéro ; elle aurait pu, certes, y être acceptée sur titre, mais c'est une erreur dont nous pensons avoir retrouvé l'origine<sup>7</sup>.

Ce qui est certain, c'est son orientation immédiate vers l'Aviation. Elle peut avoir pour origine la guerre vaillante de son frère aîné dans cette arme nouvelle. Georges est né le 24 février 1894 à Pont-l'Abbé. Il avait donc un peu plus de vingt ans à la déclaration de guerre en 1914. Il a combattu dans l'aviation comme observateur à partir de septembre 1916. Abattu au printemps de 1917, il est grièvement blessé et il faut même le trépaner : on voit un petit carré en creux au milieu de son front sur ses photos de dossiers militaires. Il ne reprend le combat qu'en octobre 1917 et il passe finalement son brevet de pilote en mai 1918. Il a reçu en mars 1917 la Légion d'honneur.

Dans son dossier conservé à l'Association des anciens élèves, notre héroïne indique qu'elle travaille à ses débuts aux « Ateliers de construction de l'Ouest – 43, rue du Colisée – Paris VIII<sup>ème</sup> », une société du domaine aéronautique peu connue, qui semble s'intéresser tant aux moteurs qu'aux appareils de radio (il n'y a pas assez de "recul" pour qu'elle figure dans l'annuaire daté de 1921). Mais, dans un mémoire de maîtrise d'histoire sur les centraliennes des années vingt et trente, il est écrit qu'elle a travaillé auparavant, sans doute très peu de temps, aux « Établissements Lumière ». Il ne s'agissait pas de l'industrie lyonnaise du cinéma, comme on l'a cru d'abord<sup>8</sup>, mais d'une entreprise située « 32, boulevard de Picpus, Paris XII<sup>ème</sup> – tél. : ROQ 74-88 » qui réalisait des hélices d'avion selon un « brevet de Monge ».

Et justement, dès l'annuaire centralien de 1922, Sébastienne Guyot est notée comme appartenant au « Bureau d'études aérodynamiques Louis de Monge, 2, rue Casimir Desmoulins prolongée, à Issy-les-Moulineaux(Seine) – tél. : SÉG 25-36 ». Elle y reste ainsi jusqu'en 1928. C'est là qu'elle commence à acquérir sa réputation de brillante aérodynamicienne. Cet établissement de recherches a laissé quelques souvenirs : un système d'hélice à pas variable – une idée qui eut un plein avenir ailleurs – et une voilure souple ou élastiquement suspendue, destinée à améliorer le confort des passagers – une autre idée récurrente qui garde ses partisans, mais sans suite réelle à ce jour. Pierre Louis de Monge, vicomte de Franeau (1890-1987), est un citoyen belge qui vit à Paris et qui fait sensation en 1924 en présentant un petit bimoteur, à la conception duquel notre héroïne a d'ailleurs participé. Il se fera connaître encore dans les années trente en participant à l'étude d'un avion rapide avec... Ettore Bugatti ! Mais il semble que, pour l'essentiel, son bureau de recherches n'ait subsisté que grâce aux contrats d'études passé par l'État.

L'annuaire de 1928 mentionne pour la dernière fois le même employeur, mais donne comme adresse personnelle « 1, rue Dante – Paris V<sup>ème</sup> – tél : GOB 21 69 »<sup>9</sup>. Elle louera cet appartement jusqu'à la guerre<sup>10</sup>. Plusieurs membres de sa famille auront parfois cette même adresse. Remarquons d'abord la modernité que représente à cette époque l'usage d'un téléphone privé. Mais surtout, notons que la rue Dante est bien placée : créée en 1905, elle débouche dans le carrefour du boulevard Saint Germain et de la rue Saint Jacques ; de l'immeuble, on aperçoit Notre-Dame. Tout ceci correspond désormais à une certaine aisance matérielle qu'elle n'avait jamais connue jusqu'alors, comme cela va nous être bientôt confirmé.

Elle est ensuite notée dans les annuaires de 1929 à 1935 comme ingénieur aux « Hydravions Lioré & Olivier, Quai de la Seine à Argenteuil – tél. : le 321 à Argenteuil ». Voilà enfin pour elle une société solide et sérieuse ! Notre héroïne quitte la fréquentation de ces petites chapelles, de ce "système féodal" entretenu par les contrats du Ministère qui consistait à créer un petit bureau d'études autour d'un homme qui avait eu une idée géniale, au lieu de l'inciter à intégrer un grand ensemble industriel. L'entreprise Lioré & Olivier conçoit et réalise certes de bons hydravions, mais aussi des avions dont le plus célèbre fut notre meilleur bombardier moyen de la seconde guerre mondiale, le LeO 45, construit à près de 900 exemplaires sous différentes versions, la plus souvent citée étant le LeO 451.

Au sein de cette société, Sébastienne Guyot conforte sa réputation de bonne spécialiste en Aérodynamique. Les historiens retrouvent la trace de son activité dans le dessin des fuselages et des coques de plusieurs hydravions. Nous savons qu'elle travaille en collaboration avec au moins deux concepteurs sérieux : Paul Asantchéf, un ingénieur qui créa de nouvelles méthodes de calcul et de travail, et André Violleau, un ingénieur à la longue expérience, qui voulut la transmettre dans ses "mémoires" hélas toujours inédites<sup>11</sup> : il y parle avec pertinence et grande estime de sa collègue.

Vers la fin de 1932, à mi-parcours de son activité chez Lioré & Olivier, Sébastienne Guyot va prendre une première décision inattendue qui confirme son refus d'une féminité classique, qui complète sa sportivité naturelle (dont nous parlerons plus avant), et surtout qui concrétise son aisance matérielle : elle apprend à piloter et elle s'achète un avion léger ! C'est un Farman 231 à ailes surbaissées, deux places torpédo en tandem, moteur Renault de 95 chevaux, vitesse maximale environ 186 km/h<sup>12</sup>. Il est sorti d'usine en août 31 et elle l'achète d'occasion le 17 novembre 1932. Il est immatriculé F-AJZN, mais nous n'avons pu retrouver pour le moment ni son aérodrome d'attache (ou son aéro-club d'appartenance), ni son sort à la

déclaration de guerre. Encore une petite recherche à prévoir. Ce qui est certain, c'est qu'elle n'a pas été probablement la seule de la famille à le piloter, puisque Georges est pilote militaire et que Roger est pilote privé.

On est désormais loin de la jeune institutrice bretonne perdue dans les landes de son pays natal ! Même de nos jours une célibataire qui sévit dans l'aviation ne s'achète pas facilement un aéronef. D'autant plus qu'il existait déjà une situation géographique bien regrettable : les terrains d'aviation légère qui entourent Paris n'y sont point reliés par une ligne de métro ou de train. Elle possédait très probablement une voiture.

Le second virage inattendu qu'elle prend dès ce moment-là, vers 1932, concerne directement sa vie professionnelle : elle s'oriente d'elle-même vers les voilures tournantes ; nous avons retrouvé dans les archives du Service historique de la Défense à Vincennes, en section Air, la trace administrative, datant de 1933, d'un hélicoptère nommé "Loth-Guyot" ; mais pas de dossier technique... Dans un autre document datant de 1938, il est écrit que cet appareil doit être construit par l'Arsenal de l'Aéronautique fraîchement constitué. Nous sommes à la veille de la guerre, et même si notre pays n'a pas toujours su se maintenir à la pointe des armes classiques, il étudie néanmoins les armes du futur ! On a même retrouvé des images des premières pièces produites ; l'issue malheureuse de la campagne de France ne permit pas d'aller plus avant.

Une première question se pose : pourquoi un tel choix ? Est-ce parce que Lioré & Olivier va construire sous licence des autogires pour l'Armée de l'Air et pour la Marine Nationale ? Un auteur<sup>13</sup> a en effet retrouvé le souvenir d'un vol qu'elle accomplit à bord de l'un de ses autogires dont la vogue fut très vive jusqu'en 1936, année de la mort (dans un accident d'avion de ligne au départ de Londres) de son inventeur, Juan de La Cierva y Codornú. C'est le 8 février 1934 que La Cierva lui-même l'embarque dans l'un de ses vols de démonstration qu'il accomplit à Villacoublay devant les officiels français, dont le ministre de l'Air Pierre Cot en personne. Mais rappelons qu'elle avait déjà déposé son premier dossier d'hélicoptère l'année précédente...

Et son projet n'a rien à voir avec un autogire, dont le rotor en régime de vol tourne fou sur son axe sous le seul effet du vent relatif ; et qui, de ce fait, ne peut se permettre le fameux "vol stationnaire". Selon le texte du SHD-Air, l'hélicoptère de notre héroïne utilise « le soufflage dans les pales du sustentateur ». En langue française moderne, il faut lire *rotor* pour *sustentateur*, et comprendre que cette conception évite l'apparition d'un couple inverse sur le fuselage ; autrement dit, pour un hélicoptère à un seul rotor, elle évite de prévoir un petit rotor de queue anti-couple.

C'est une idée très séduisante qui a tenté de par le monde bon nombre de concepteurs d'hélicoptères. Mais elle n'a en fait reçu qu'une seule réalisation industrielle : en France, précisément, et peu après la guerre ; ce fut le célèbre "Djinn", apparu en 1953, et construit en 178 exemplaires<sup>14</sup>. S'il n'y avait pas eu cette vraie réussite, nous pourrions dire que l'idée des pales soufflées était une fausse bonne idée ! Sur laquelle son quasi-camarade de promotion, René Dorand (sorti dans la section 1921 B) s'est acharné pendant de longues années après la dernière guerre, sans résultat industriel. Et cependant – autre épisode peu connu de notre préparation militaire – cet ingénieur, auparavant concepteur talentueux du "Gyroplane-Laboratoire Breguet-Dorand", un hélicoptère qu'il a perfectionné de 1933 à 1936, avait conçu dans la foulée chez Breguet des hélicoptères militaires dont les prototypes furent soit

bombardés soit sabordés en juin 1940 ! Il était pour le Ministère de l'Air en quelque sorte un concurrent du projet de notre héroïne...

Alors encore une fois, pourquoi un tel choix ? La lecture (difficile) des six brevets que Sébastienne Guyot a pris de 1932 à 1939 nous permet de comprendre qu'il y avait aussi un *but aérodynamique* : améliorer la portance des pales en y contrôlant la couche laminaire grâce à des fentes de diffusion du souffle d'air appropriées. Il y a donc une certaine continuité dans le métier d'aérodynamicienne...

Au passage, faisons le point sur l'appellation "Loth-Guyot" du projet de 1933. Les brevets de notre héroïne sont pris en commun avec un citoyen français résidant à Paris, du nom très "britannique" de William Arthur Loth. Ce personnage alors est connu des spécialistes de la Radioélectricité. Il est le concepteur de divers procédés de guidage pour avions en vol sans visibilité, ou pour navires pris dans la brume à l'entrée des ports. Ses démonstrations (limitées faute de moyens) sont mentionnées avec une estime certaine dans *L'Illustration* au milieu des années 1920 et dans des revues d'aviation des années 1930 (mais les moyens radioélectriques de navigation – dits *hyperboliques* – mis au service des bombardiers anglo-saxons au-dessus de l'Allemagne leur enlevèrent bientôt tout intérêt). Il tient, de fait, un cabinet de prises de brevets, associant souvent son nom à deux ou trois autres partenaires, dont parfois Sébastienne Guyot. Pour être plus clair : il n'a jamais été employé dans les entreprises où elle a joué un rôle, il n'est pas de son métier, il est pour elle seulement un conseiller en prises de brevets.

Plus avant, nous allons parler de la carrière d'athlète de Sébastienne Guyot. Il se trouve que dans ce monde étroit qu'était à son époque le sport féminin, il nous semble inévitable qu'elle ait rencontré une autre sportive nommée Lily Roth, elle aussi spécialisée dans la course à pied. Serait-ce la vraie cause de son entente avec W.A. Loth ? Cela reste à prouver...

Les annuaires centraliens de 1936 et 1937 indiquent : « Collaboratrice extérieure du Ministère de l'Air ». Ceux de 1938 et 1939, les deux derniers où elle apparaît, mentionnent une nouvelle adresse d'employeur : « Arsenal de l'Aéronautique, Vélizy-Villacoublay (Seine & Oise), téléphone : MIC 35-05 ». Au même titre que les diverses "Sociétés nationales de Constructions aéronautiques" prévues dès 1936 et qui s'installent en 1938, l'Arsenal est un pur produit de la politique des nationalisations prévue par le gouvernement de Front populaire. Rien ne nous explicite alors le statut initial de notre héroïne, mais tout laisse à penser qu'il y a une continuité dans son travail, et qu'un jour – quand le statut de l'Arsenal est enfin défini, et qu'il est écrit qu'il produira son hélicoptère – elle abandonne sa position de "contractuelle" avant la lettre pour redevenir une salariée classique dans une société nationale. Et qu'à ce titre, elle se montre particulièrement désintéressée : il serait étonnant qu'en suivant sa nouvelle passion, sa rémunération ait progressé !

L'Arsenal était donc replié à Toulouse pendant la guerre. Hormis cette période, l'un de ses principaux établissements était à Châtillon-sous-Bagneux. Il fut dissout dans les années cinquante. Toutes ses archives d'avant-guerre ont disparu. Sébastienne Guyot y a-t-elle encore joué principalement son rôle d'aérodynamicienne ? Nul ne le sait aujourd'hui. Dans le dossier constitué par ses frères en 1947 pour l'obtention de la Médaille de la Résistance, elle est mentionnée comme « Chef du Service Hélicoptères à l'Arsenal de l'Aéronautique ». Tout au plus est-on certain qu'elle y a rencontré un vieux spécialiste des voilures tournantes, Maurice Lamé<sup>15</sup>. Une question amusante : en tant que chef du Service Hélicoptères de l'Arsenal,



Sébastien Guyot n'eut-elle pas à superviser les progrès des hélicoptères militaires Breguet-Dorand ?<sup>16</sup>

### L'athlète de niveau international



L'ARRIVÉE DE LA CHAMPIONNE DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY 1928, A SAINT-CLOUD

Il est probable qu'à l'époque, le fait pour une femme d'avoir son permis de conduire la faisait considérer comme une "femme sportive" : les boîtes de vitesses craquaient, les volants étaient durs et les freins de simples ralentisseurs. Une pilote d'avion devait être considérée comme une "grande sportive" ! Or, Sébastienne Guyot fut encore mieux que cela : elle fut une athlète de haut niveau en course à pied. Nous savons qu'elle appartient à l'Académia, l'un des trois ou quatre clubs qui promouvaient en France le sport féminin. Une recherche historique est à poursuivre pour en savoir plus. Néanmoins nous apprenons à la lecture des journaux sportifs de l'époque qu'il y a parmi les journalistes – et donc dans le grand public français – un courant d'opinion qui est leur est très défavorable. Il faut dire aussi que, faute d'un suivi d'hygiène de vie sportive où tout leur reste à découvrir, et poussées par le désir de s'affirmer contre les hommes "macho" de cette époque, ces dames terminaient paraît-il leurs courses d'endurance *sur le flanc* au figuré comme au propre, dans des positions couchées sur le sol peu élégantes sinon inquiétantes quant à leur issue...

Fort heureusement, cet accès d'antiféminisme désobligeant n'a jamais concerné directement notre championne ! Mais là encore, elle eut probablement un courant d'opinion défavorable à surmonter.

C'est en janvier 1927 que Sébastienne Guyot commença à pratiquer le sport sur le stade du Val d'Or d'Académia. Elle a vingt-neuf ans et elle aborde le sport sans la moindre idée de compétition. Elle y cherche, d'après son témoignage auprès des journalistes de l'époque, une distraction et un délassement. Mais elle y applique les qualités de son comportement habituel : assiduité, méthode, persévérance.

Lorsqu'elle gagne le 11 mars 1928, à Saint Cloud, le championnat de France de cross-country féminin, « jamais sa forme n'avait été aussi brillante. Il est vrai qu'avec les conseils de M<sup>elle</sup> Guéry, l'une des animatrices d'Académia, M<sup>elle</sup> Guyot se soumit à une préparation précise : culture physique quotidienne, entraînement le dimanche en campagne et une fois par semaine sur les tennis de terrasse du quai de Passy ».

Voici, sans autre commentaire, l'essentiel de son palmarès<sup>17</sup> :

Championne de France de cross féminin en 1928  
Sélectionnée pour le 800 mètres des Jeux Olympiques d'Amsterdam en 1928  
Vice-championne de France de cross féminin en 1929 et en 1930  
Engagée jusqu'en 1932 dans des compétitions internationales (à 36 ans !)

### **Résistante et martyre**

Le 7 juillet 1940, Sébastienne Guyot apprend à Toulouse que son plus jeune frère, le capitaine René Guyot, qui a été fait prisonnier de guerre le 1<sup>er</sup> juillet, est retenu au camp de Mulsanne, près du Mans. Elle décide d'aller le libérer et elle part de Toulouse le 9 juillet ; elle traverse les lignes allemandes clandestinement. Elle arrive à Mulsanne le 15 juillet et trouve le moyen d'entrer en contact avec son frère ; il lui explique qu'il a été désigné "commandant du camp", c'est-à-dire qu'il est considéré par la Wehrmacht comme l'interlocuteur principal représentant les prisonniers ; pour continuer à les protéger, son frère refuse de la suivre et elle se rend à ses arguments ; elle décide de revenir à Toulouse. Mais peu de temps après, les Allemands s'aperçoivent de son manège en découvrant sur elle une boussole et une carte avec le tracé de l'itinéraire d'évasion ; ils l'arrêtent le 19 juillet, ils la jugent en conseil de guerre et la condamnent le 5 août à six mois de prison à accomplir à la Maison d'arrêt du Mans.

La fameuse "ligne de démarcation", qui devait longtemps couper la France en deux, était en train de s'établir. Comment diable fait-elle ? Et avec quel véhicule et quel carburant peut-elle se déplacer dans cette période trouble qui précède la fermeture hermétique de la "ligne" ? Au niveau actuel de notre recherche, nous ne pouvons pas savoir comment elle a été informée de la détention de son frère. Un membre de sa famille pense qu'elle a utilisé sa voiture qui était à cette époque une Renault Juvaquatre de 6 chevaux fiscaux. Mais, décidément là encore, sa détermination triomphe de tous les obstacles !

Tout est surréaliste dans ce récit, jusqu'au refus de son frère qui, certes, n'a pas encore pu mesurer la férocité de l'adversaire (quatre ans plus tard, personne n'aurait hésité à s'enfuir !). Et lorsque l'on découvre que le personnel de la prison – certes encadré par l'Occupant – est resté français, qu'un aumônier – français – vient la visiter régulièrement et que cela n'a pas permis qu'elle soit soignée correctement lorsqu'elle tombe malade – elle qui avait un organisme d'athlète au-dessus de tout soupçon de faiblesse – on reste abasourdi !

Elle prend le temps d'écrire à son neveu Jean-Jacques Guyot qui habite Paris, le fils aîné de son frère Georges (qui n'y est pas encore revenu lui-même), une lettre dont nous n'avons connaissance que de quelques phrases. Cette lettre datée du 29 octobre 1940 est mentionnée dans le dossier de demande de la Médaille de la Résistance que nous avons déjà évoqué. Elle comporte des accents étonnamment gaulliens : « La lutte n'est pas finie, non Jean-Jacques, nous défendons les principes mêmes du Christianisme. La reprise spirituelle de la France peut encore assurer la Victoire ». L'un des motifs qui nous a poussés depuis des années à retrouver



les représentants de sa descendance indirecte<sup>18</sup> est le désir de connaître tout le contenu de cette lettre ! Elle a probablement disparue...

Lorsque son frère Georges vient la chercher le 20 janvier 1941 à la prison du Mans, il apprend du gardien-chef français qu'elle vient d'être hospitalisée d'urgence. Il la trouve à l'Hôpital du Mans très amaigrie, « dans un état littéralement squelettique », ses engelures aux mains se sont gangrenées et il est question de lui couper l'une de ses mains ! Georges la ramène en ambulance à la gare où ils prennent le train pour Paris ; une autre ambulance l'amène dans une clinique de la rue Eugène Millon (XV<sup>ème</sup>) où un chirurgien habile lui sauve la main. Mais le mal progresse inéluctablement : transférée à l'Hôpital Broussais, elle y meurt « dans d'atroces souffrances » le 22 août 1941.

Elle reçoit la Médaille de la Résistance à titre posthume par décret du 31 mars 1947 publié au J.O. le 26 juillet suivant. Ses frères n'ont – semble-t-il – pas voulu poursuivre leur action de mémoire auprès de la Chancellerie de la Légion d'honneur. Mais c'est la qualité de leur dossier pour l'obtention de la médaille de la Résistance qui a permis cette reconnaissance nationale.

Michel de la Burgade (56)

#### Notes :

(1)- *turne*, ou encore *thurne* : à la différence d'autres écoles, Normale Sup' en particulier, ce terme – issu de l'alsacien – ne désigne pas ici une chambre mais une salle de travail. Dans le bâtiment de la rue Montgolfier, les élèves de chaque promotion étaient répartis en plus d'une vingtaine de salles de douze à quinze élèves chapeautés par l'un d'entre eux, le *missaire* – abréviation centralienne de commissaire –, et ils y travaillaient ensemble entre les séances d'amphi à présence obligatoire. Les missaires étaient pris dans les premiers du classement : le classement d'entrée, puis les classements de sortie des deux premières années. Ce qui veut dire que les turnes d'une promotion se reconstituaient différemment année par année d'études. La particularité de la turne à laquelle appartenait Sébastienne Guyot fut qu'elle accueillit l'année suivante les nouvelles recrues féminines de première année (elles furent 9 dans la 1922 C !) ; et ainsi de suite, jusqu'à une époque – difficile à préciser – où les jeunes filles furent indistinctement mêlées aux jeunes gens, toute ségrégation cessante.

(2)- Voici un bel exemple de méritocratie sous la III<sup>ème</sup> République : l'aîné est un brillant militaire, les trois autres enfants ont réussi leurs études supérieures.

Georges Guyot (né le 24-02-1894 à Pont-l'Abbé [29] – décédé le 26-12-82 à Ville d'Avray [92]), engagé volontaire le jour de ses dix-huit ans en 1912 dans l'armée comme canonnier conducteur, passe observateur dans l'aviation en 1916, devient pilote en 1917, termine sa carrière comme colonel de l'Armée de l'Air, commandeur de la Légion d'honneur ; a appartenu au réseau de résistance Hector ; père de quatre garçons et d'une fille.

Roger Guyot (né le 16-09-1901 à La Meilleraye [44] – décédé le 22-12-80 à Paris ?), polytechnicien de la promotion 1921, a travaillé chez Manhurin, marié sans enfant.

René Guyot (né le 05-10-1903 à Hennebont [56] – décédé le 28-01-77 à Paris ?), polytechnicien de la promotion 1925, sorti dans le Génie, arme des Transmissions, a été professeur dans cette spécialité ; marié en 1928, mais vœuf en 1931 ; père d'un garçon

nommé Pierre, lui-même décédé ; grand père d'Alain R. Guyot et de Claude Anna Guyot, respectivement petit-neveu et petite nièce de Sébastienne.

Suite à l'appel à témoins lancé dans la revue en novembre 2010, nous avons reçu une réponse et nous avons pu rencontrer le petit-neveu pour la première fois le 6 juin 2013 !

Les divers lieux de naissance correspondent aux affectations du père gendarme.

Au passage, signalons le petit jeu des prénoms, sans doute classique à l'époque : les deux premiers enfants du gendarme *Sébastien* Gonzalès Guyot et de son épouse Louise Raimaud s'appellent respectivement à l'état-civil : Georges Valentin Henri *Sébastien* et *Sébastienne* Marie Henriette. Cela ne se répètera pas, les deux derniers fils s'appelleront simplement : Roger Gaston et René Albert.

(3)- Le Lycée Jules Ferry est dirigé à l'époque par Mademoiselle Amieux, l'une des premières femmes à avoir obtenu l'agrégation masculine\* de Mathématiques. Il est dit d'elle : « Les résultats qu'elle a obtenus, lorsqu'elle travaillait au Lycée, ont été plus encourageants, même si son influence ne s'est exercée que durant quatre ans, entre 1917 et 1921. En dehors des centraliennes qui ont passé le concours d'entrée de 1918 à 1922, elle a été l'instigatrice de beaucoup d'autres vocations d'étudiantes entrées plus tard au Lycée Jules Ferry. Par conséquent, beaucoup de jeunes filles jusqu'au début des années trente ont été motivées par la propagande intelligente de Mademoiselle Amieux pendant l'entre-deux-guerres ». [Ce texte est extrait de la page 76 du mémoire cité au renvoi 8 ci-après].

(\*) = oui, il existait alors deux agrégation, le concours réservé aux femmes professeurs étant réputé un peu plus facile. L'auteur de ces lignes se souvient d'avoir assisté à une discussion amusée entre deux de ses professeurs, à la fin des années quarante, sur la façon de faire imprimer sa carte de visite : une femme ayant réussi l'agrégation masculine, pour marquer son rang, devait-elle faire mettre *agrégé* (au lieu d'*agrégée*) sur sa carte, au risque de paraître fort ignorante de l'orthographe élémentaire ?

(4)- Depuis quelques années, il a été créé à Centrale des bourses d'études pour jeunes filles qui portent précisément son nom !

(5)- Les trois autres spécialités sont alors : Chimie, Constructions civiles et Métallurgie.

(6)- Rappelons que la majorité n'était obtenue qu'à vingt-et-un ans, c'est-à-dire assez souvent dans l'année où l'on intégrait l'École.

(7)- Il aurait en effet été très possible qu'elle soit rentrée sur titre à Supaéro, mais nous n'y avons pas retrouvé la moindre trace d'un passage éventuel, en dépit de l'aimable aide que nous a apporté le personnel administratif de cette École sur demandes répétées de notre part. De plus, dans la chronologie reconstituée de sa vie professionnelle, nous ne voyons pas à quel moment elle aurait pu placer un séjour, même bref, dans cette école (nous avons même envisagé qu'elle y ait suivi des "stages de remise à niveau"...). Notre explication pour cette erreur fréquente : l'un de ses frères a employé à son égard en 1947, dans le dossier destiné à honorer sa mémoire, une expression qui fut ensuite mal interprétée par les journalistes de l'époque ; il a écrit : « Elle était ingénieur de l'Aéronautique » en voulant dire : ingénieur du domaine aéronautique. Or, son propos ressemblait à l'intitulé officiel d'un Supaéro : « Ingénieur civil de l'Aéronautique ».

(8)- C'est ce qui est écrit dans le mémoire de maîtrise d'Histoire contemporaine de M<sup>me</sup> Gwladys Chantereau à l'Université Paris-Nord en juin 1997, intitulé : *Les femmes ingénieurs issues de l'École Centrale pendant l'Entre-deux-guerres*, entrepris sous la direction d'Aimée Moutet. L'auteur – ce qui est au fond bien naturel – a cru qu'il s'agissait des frères Lumière à Lyon, récents inventeurs du cinématographe. Et nous avons-nous-même beaucoup cherché, jusqu'à penser à consulter un jour de vieux annuaires de la Chambre syndicale des industries aéronautiques, fondée en 1908 (en fait, nous n'avons trouvé que ceux de 1920 et de 1923).

(9)- Premier du genre à Paris, le central téléphonique à commutation automatique des Gobelins inauguré en 1928 se désengagera partiellement en 1931 sur celui de l'Odéon ; la ligne de Sébastienne deviendra alors ODÉ 21 69.

(10)- Cet immeuble ne fut vendu par appartements que dans les années soixante-dix.

(11)- Davantage que des "mémoires", André Violleau a confié à sa famille une pleine armoire de documents manuscrits et de photographies souvent inédites présentant sa vision des progrès de l'Aviation au cours de sa longue vie. Son œuvre mérite d'être conservée bien au delà d'un acte de simple piété familiale. Il donne un jugement sur l'industrie aéronautique française du siècle dernier, venant de l'intérieur...

Nous avons cherché longtemps quel musée, ou quel organisme de recherches historiques voudrait bien prendre ces documents en charge à l'avenir. C'était le souhait de la fille de cet ingénieur, Madame Francine Violleau, que nous devons remercier ici de nous avoir ouvert ces archives en 2007 à Vitrolles. Elles sont aujourd'hui entre de bonnes mains.

(12)- Il s'agit donc d'un Farman 231 à ailes surbaissées, deux places torpédo en tandem, moteur Renault type 4Pb de 95 ch, train d'atterrissage Messier, 411 kg à vide, 678 kg en pleine charge, et une vitesse maximale aux environs de 186 km/h.

C'est le troisième appareil produit d'une série de 47 de ce type 231. Il est sorti d'usine en août 31, et son premier propriétaire, Pierre Ranon de La Vergne, s'est fait connaître avec cet appareil grâce à quelques records nationaux d'avion léger qu'il a battus avec lui.

À noter que d'autres sources donnent des valeurs un peu différentes : une puissance de 90 chevaux seulement ; une vitesse de 190 km/h ; une série de 48 appareils produits.

Mais un document du CNAM datant de 1990 (l'exposition « De l'Éole à Hermès, Cent ans de moteurs dans le ciel ») nous rappelle qu'aux environs de 1930, les motoristes français revinrent à la réalisation de petits moteurs à 4 cylindres en ligne : ainsi Renault, dès 1927 propose « un moteur léger, robuste et économique, le 4 Pb de 95 ch et 5,8 l. de cylindrée pour la propulsion des premiers avions de tourisme Caudron ».

L'identification de cet appareil nous a été permise grâce à Madame Anne Marie Debons, du Bureau des immatriculations des aéronefs de la DGAC (Direction générale de l'Aviation civile), qui nous a aimablement laissé consulter les registres d'immatriculation, et que nous devons ici remercier de son accueil lors de notre visite du 7 mars 2007.

Il est probable que cet appareil a servi aux deux autres pilotes de la fratrie. Georges Guyot avait en effet obtenu son brevet de pilote militaire sous le n° 13.170 à la date du 3 mai 1918, converti en brevet civil n° 12.770 à la date du 11 novembre 1918 (date symbolique où bon nombre de brevets militaires furent ainsi convertis). La lecture de son dossier militaire au SHD-Air de Vincennes nous a montré un homme absolument passionné par le pilotage des avions. Enfin, son dernier frère, René, a passé son brevet de pilote privé.

(12)- Voir la page 299, de : « Hélicoptères, La genèse, de Léonard de Vinci à Louis Breguet », par Bernard Bombeau, Éditions Privat-Aviation.

(14)- L'hélicoptère "Djinn", type SO 1221, est apparu à la SNCASO en 1953 ; il fut construit en 178 exemplaires dont 100 pour nos armées ; il était muni d'un turboréacteur de 240 chevaux servant de soufflante, mais cela lui donnait peu d'autonomie.

(15)- Maurice Lamé fut un X 1903 sorti dans le Génie, officier supérieur de l'Armée de l'Air. C'était un ingénieur qui avait toujours rêvé de concilier le principe du décollage vertical avec celui de l'avion et qui a publié quelques livres à ce sujet dans les années 1920. Son dernier titre civil connu est : Président d'Honneur de l'Hélicoptère-Club de France.

(16)- Rien n'est moins sûr. Les sources concernant le sort des projets militaires de René Dorand sont ténues et non concordantes : certains auteurs ne parlent que d'un prototype détruit en 1943 à Villacoublay lors d'un bombardement allié ; d'autres mentionnent une étude nommée G 10, puis une autre nommée G 20 ; un prototype de G 20 aurait été dissimulé pendant l'Occupation dans un hangar à Chambéry... Il correspondrait à un marché de la Marine Nationale ; en tant que tel, son développement aurait-il dû être suivi par Châtillon ?

(17)- L'analyse du dossier de Sébastienne Guyot commencée le 16 décembre 2004 au matin à l'Association des Centraliens nous a permis de découvrir qu'elle avait été une championne de cross féminin. L'appel téléphonique adressé à la Fédération française d'Athlétisme, pour en savoir plus, date de l'après-midi de ce jour ; notre lettre précisant la demande date du lendemain ; la réponse de Madame Cathiard, historienne de la FFA, nous est parvenue le 18 décembre : nous devons lui adresser nos plus vifs remerciements, et nos félicitations : ce fut la réponse la plus rapide de toute notre enquête !

(18)- Nous rappelons ici que Sébastienne Guyot a eu cinq neveux et une nièce : son frère aîné Georges a eu quatre fils et une fille ; son dernier frère, René, a eu un fils.