Marcel COADOU

Pilote de chasse des deux guerres mondiales

Premier acte : 1914-1919

Arthur, Marie, « **Marcel** » Coadou est né le 7 février 1897 à Saint-Brieuc dans les Côtes-d'Armor.

Tout d'abord apprenti mécanicien, il se passionne très vite pour cette aviation naissante du début du XX^{ème} siècle.

Voulant devenir pilote, il s'inscrit à l'école de Louis Blériot du Buc (78), école dans laquelle il obtient son brevet civil n°1948 le 4 mai 1915 à tout juste 18 ans.

Alors que la guerre fait rage depuis août 1914, Marcel Coadou, qui préfère son troisième prénom aux deux premiers, veut servir son pays et, bien que non mobilisable, s'engage volontairement pour la durée du conflit le 30 juin 1915. Mais alors qu'il est déjà pilote civil, il est incorporé au 99ème Régiment d'Infanterie. Heureusement, après un passage à Dijon-Longvic pour sa formation de pilote militaire, le 22 septembre, il est admis à l'école de pilotage d'Etampes où il obtient son brevet de pilote militaire (n° 2445) le 19 janvier 1916 avec son macaron métallique de pilote qui porte le N°2349.

Il est nommé caporal le 1er février 1916.

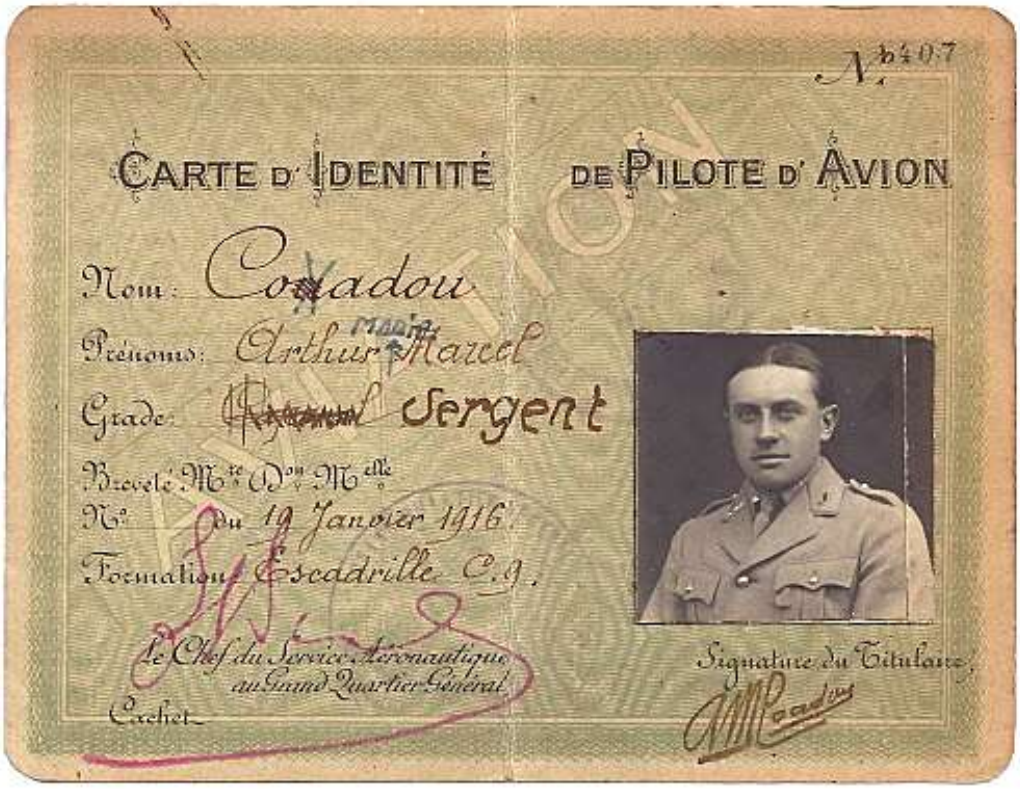
Dijon Longvic, septembre 1915 - Neuvième cession de formation de pilotes militaires
1 Louis DELRIEU - 2 Robert BAJAC - 3 Joanny BURTIN - 4 Pierre BOUCHER - 5 Marcel COADOU

DIRECTION
ÉRONAUTIQUE MILITAIRE
Centre d'Aviation Militaire
de Etampes Etampes
CARNET
d'Emploi du Temps
de Arthur Coadou
3e TRIMESTRE 1915
Le présent carnet contenant pages a été
paraphé par nous
le

Premier carnet de vol de Marcel COADOU portant encore son premier prénom « Arthur »

Macaron de pilote de Marcel Coadou

La première escadrille à laquelle il est affecté est l'escadrille C 9 basée alors à Villers-lès-Nancy où il arrive le 28 avril 1916. Cette escadrille, commandée à cette époque par le capitaine Maurice Précardin, est équipée de Caudron G4, bimoteur spécialisé dans la reconnaissance.



Carte d'identité de pilote d'avion de Marcel COADOU

Il va effectuer presque tous les jours des missions de reconnaissance pendant lesquelles il va livrer un certain nombre de combats contre des avions allemands. C'est le cas le Dimanche 18 juin où, avec son observateur le lieutenant Sabouret, il attaque un Aviatik aux environs de Nancy. Après plusieurs échanges de tirs, l'avion allemand semble touché quand leur mitrailleuse s'enraye. Le combat est rompu et se solde par 7 balles dans le Caudron G4 et les câbles de gauchissement sectionnés.

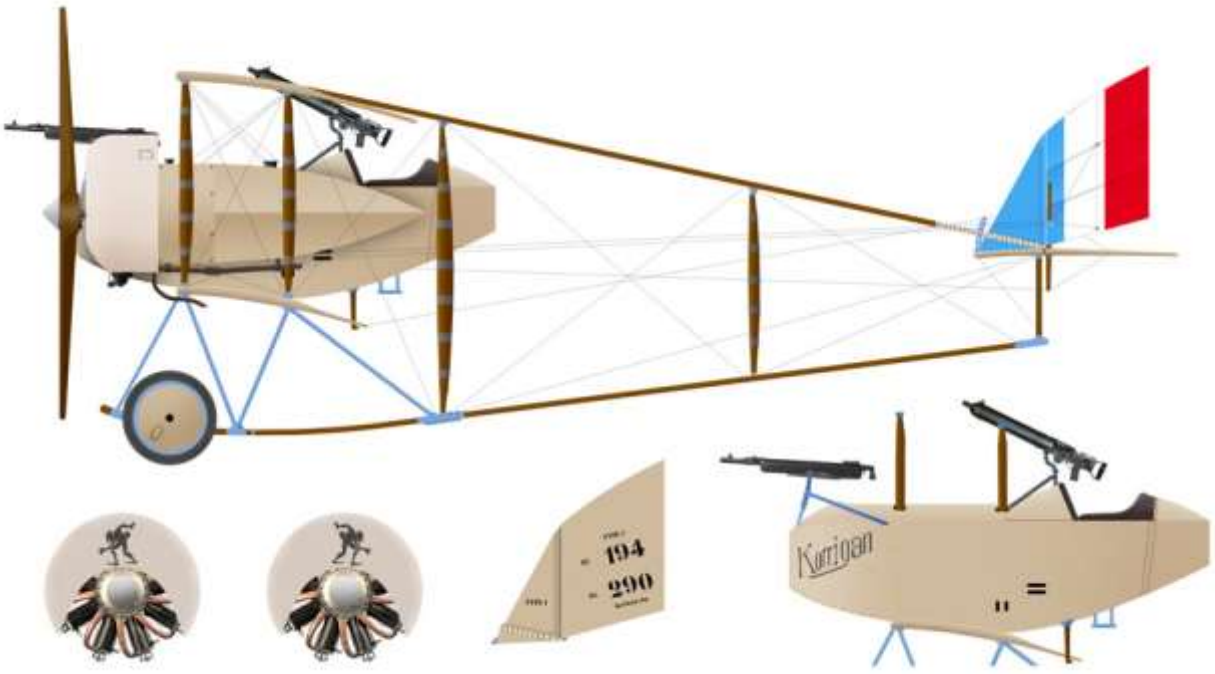
Marcel Coadou est rapidement récompensé de sa vaillance au combat en étant nommé sergent le 16 juillet 1916.

Marcel COADOU devant son premier Caudron G4 baptisé « Pépita »

Traditions BR 9

Papillon bleu à point rouge dans un cercle

BL 9 (Blériot) en 1913 à Épinal
C 9 (Caudron) le7 février 1915
SOP 9 (Sopwith) en juillet 1917
BR 9 (Breguet) le 30 mai 1918 (observation de la 161ème division



Profil du second Caudron G4 de Marcel COADOU « Korrigan »
Escadrille C.9

Premier bimoteur militaire au monde à entrer en service en 1915. Construit à près de 1 400 exemplaires, principalement en France, mais aussi en Angleterre et en Italie. Il s'illustra à de nombreuses reprises pendant toute la durée du premier conflit mondial, principalement lors de mission de reconnaissance, mais aussi de bombardement et d'entraînement.

Rapidement, il souhaite renforcer l'armement de son Caudron qui n'a comme arme de bord que la mitrailleuse de l'observateur. Inventeur génial comme il le prouvera entre les deux guerres, il « emprunte » à l'armurerie de l'escadrille une mitrailleuse « Lewis » qu'il fixe sur son Caudron, ce qui lui permet de pouvoir tirer vers l'avant et doubler la puissance de feu de son avion.

Marcel COADOU dans son Caudron G4

En tout, avec l'escadrille C 9 Marcel Coadou livrera 9 combats aériens dont certains contre des chasseurs, et ce sont certainement ses talents de pilote qui lui ont permis de s'en sortir indemne.

Très attiré par les missions de chasse, il écrit le 6 avril 1917 au ministre de la guerre afin d'être affecté à une escadrille de monoplace. Il expliquera d'ailleurs oralement cette attirance par ces termes : « *J'en avais marre d'être tiré comme un lapin, je voulais être Chasseur !* ». Suite à l'acceptation de sa demande, il est transféré le 15 avril 1917 vers le G.D.E. (Groupe des Divisions d'Entrainement) où il s'entraine à partir du 20 avril sur Nieuport et sur SPAD VII. Dès le 3 mai il est affecté à une escadrille de chasse, la n°88 qui a été créée fin mars 1917, escadrille dans laquelle il arrive le 4 mai 1917.

Entre temps, le 21 mars 1917, il est cité à l'ordre de la division : *« pilote remarquable à tous points de vue. A livré de nombreux combats notamment le 18 juin 1916, le 27 juillet 1916, le 7 novembre 1916, le 23 janvier 1917 où, seul, il a pris à partie 4 avions allemands qu'il a forcé à s'enfuir. Le 29 janvier 1917, le 10 février, le 14 février, le 16 février, a concouru, comme pilote, à la prise de photographies à longue distance dans l'intérieur des lignes ennemies. N'a pas hésité à descendre à basse altitude pour mitrailler les rassemblements de troupe dans un cantonnement ennemi le 21 janvier 1917 »*.

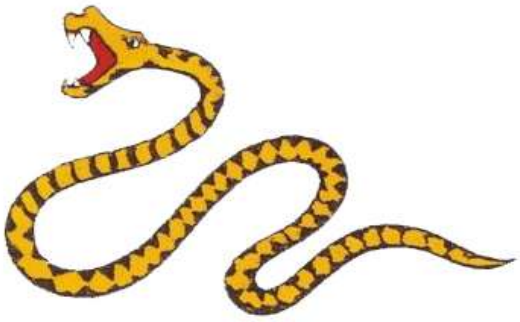
L'escadrille n°88 se trouve alors à Chaux dans le territoire de Belfort, son commandant est le capitaine d'Astier-de-la-Vigerie *(François)* et elle est équipée principalement de Nieuport 17 et 24.

Marcel Coadou consacrera le mois de mai à faire des essais sur Nieuport et SPAD VII, nouveau chasseur qui arrive petit à petit à l'escadrille, et commencera à participer à des patrouilles de chasse à partir du 14 juin 1917.

Rapidement, il baptisera son avion du nom de « Judex », nom tiré d'un film sorti en janvier 1917 et racontant les exploits d'un justicier.

Le 2 juin, l'escadrille s'est déplacée de Chaux jusqu'au terrain de Rugny dans l'Yonne.

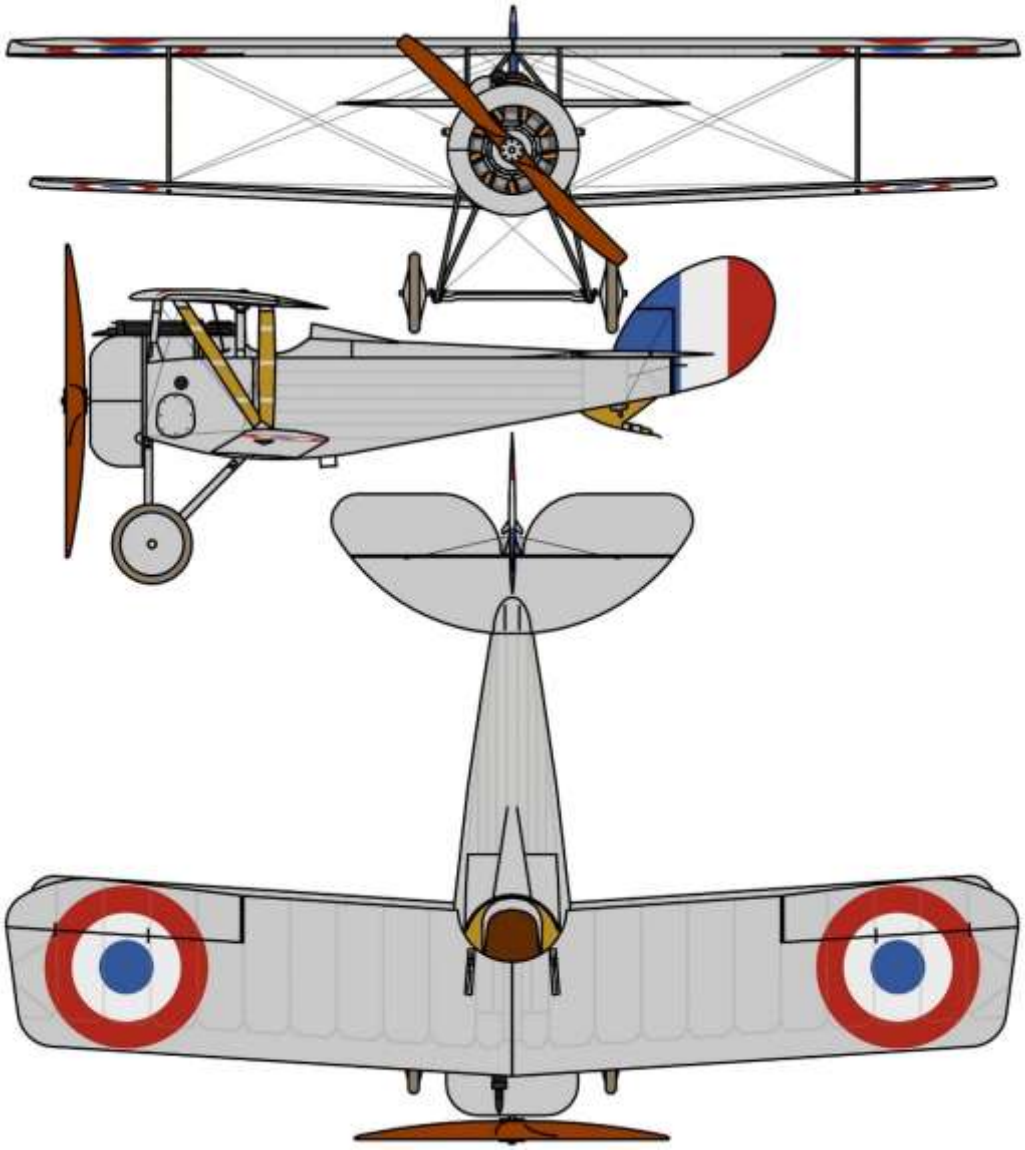
Marcel COADOU devant son Nieuport 24bis N3133 nommé « Judex » portant exceptionnellement les deux insignes de la 88 : la bande bicolore jaune et noire et le serpent qui sera l'insigne de l'escadrille après-guerre.



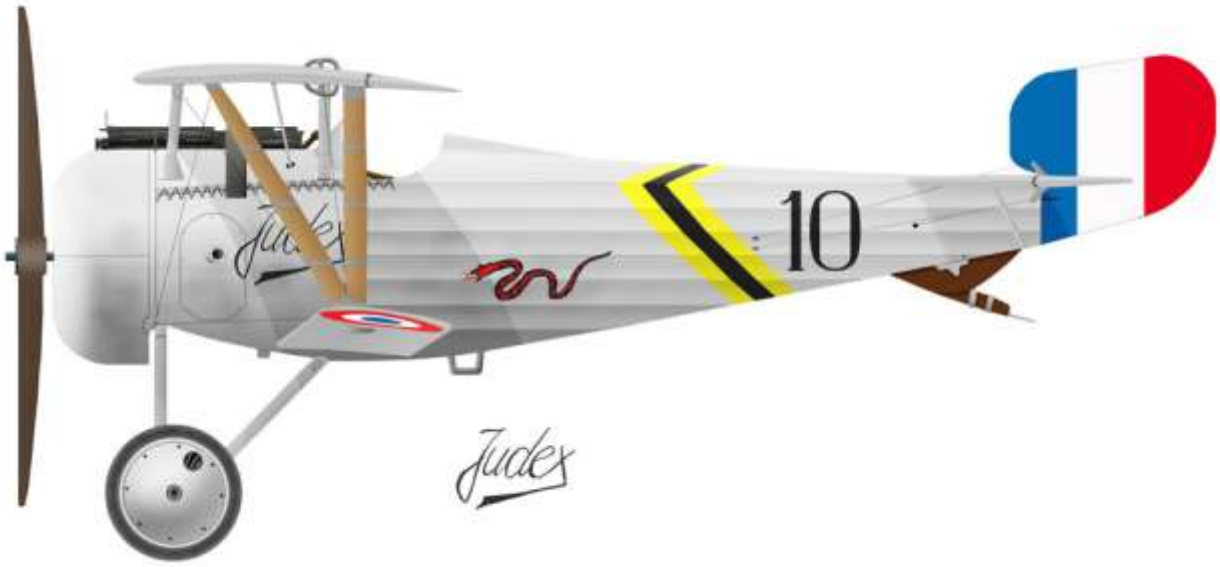
Traditions SPA 88

Bande horizontale tiercée noir sur jaune
Serpent jaune

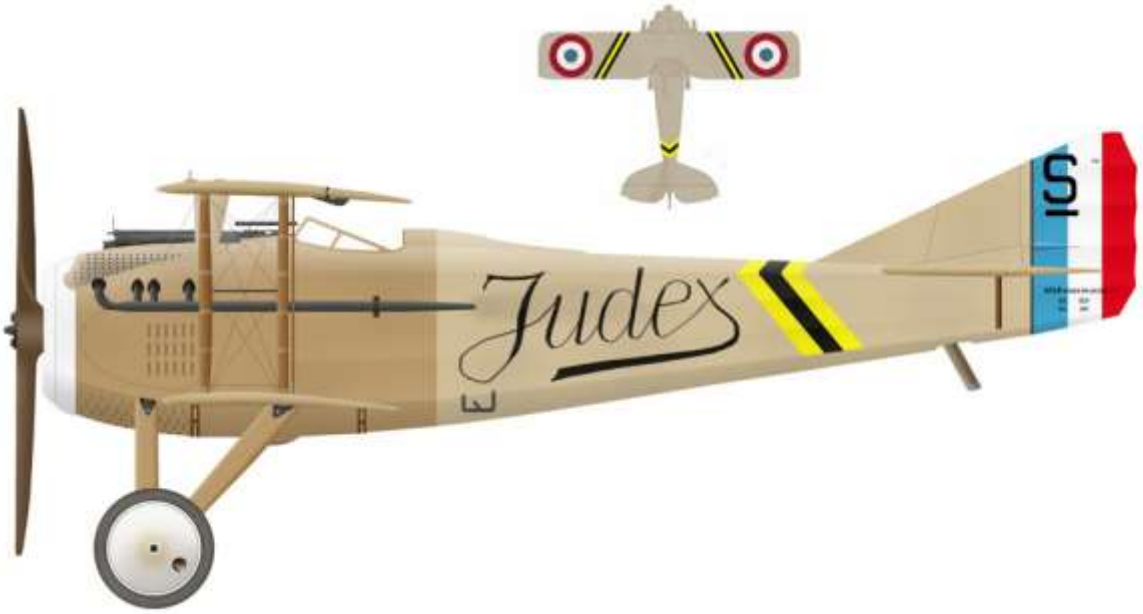
N 88 (Nieuport) en mai 191
SPA 88 (Spad) le 25 septembre 1917



Nieuport 24 – 120 HP Le Rhône



Profil du Nieuport 24bis N3133 de Marcel COADOU – Escadrille N 88



Profil du Spad S.VII S1368 de Marcel COADOU – Escadrille SPA 88

Le 18 juin, il est victime en vol d'une panne de bougie qui l'oblige à atterrir très vite. Il se pose dans un champ de seigle, une roue se brise et son avion capote. Il s'en sortira indemne mais son avion est inutilisable.

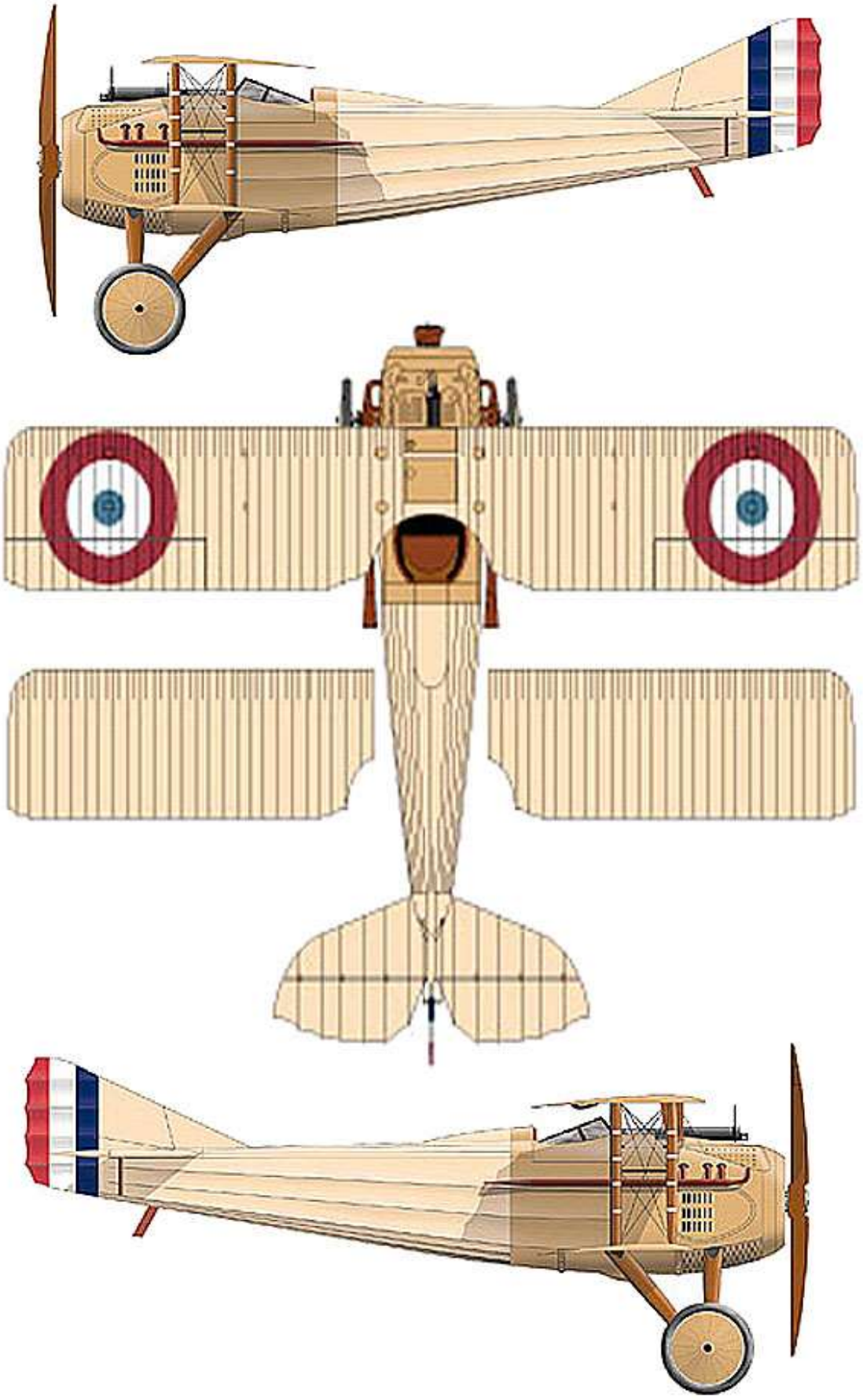
Nouveaux déplacements pour l'escadrille qui s'installe le 28 juin à Ville-Savoye dans l'Aisne, puis le 18 juillet sur le terrain de Maison Neuve.

Son premier combat à la 88, Marcel Coadou va le livrer le 27 juillet lorsqu'il est attaqué par un biplace allemand. Il sera obligé de rompre le combat, sa mitrailleuse s'étant enrayée.

Le 1er octobre, jour de sa nomination au grade d'adjudant, et alors qu'il vole sur un SPAD VII, il attaque un monoplace allemand qui poursuivait le capitaine d'Astier-de-la-Vigerie permettant à celui-ci de se dégager.

Malheureusement pour le capitaine, le lendemain Marcel Coadou n'est pas là pour l'aider et empêcher qu'il soit blessé dans un combat aérien. Le capitaine d'Astier de la Vigerie est hospitalisé et sera remplacé dès le 7 octobre par le capitaine Louis Séjourné qui vient de l'escadrille n°65.

Marcel Coadou dans son SPAD S.1368 portant un très grand « Judex »



SPAD S.VII

Au cours du mois de novembre, le 15 précisément, Marcel Coadou va vivre une expérience extraordinaire. En effet, il a le privilège d'essayer en vol un Albatros D VII qui a été contraint d'atterrir le 13 novembre dans les lignes françaises par les pilotes Henriot et Lienhard de l'escadrille SPA 65.

Le 11 décembre 1917, l'escadrille 88 se déplace sur le terrain de La Noblette dans la Marne.

Les croisières de chasse s'enchaînent. Elles sont quasi quotidiennes. Les combats aussi qui jusqu'au mois de février 1918 ne donnent rien.

Le 2 février, Marcel Coadou attaque aux environs de Reims un Albatros qui, après plusieurs minutes de combat, tombe en vrille, redresse et pique dans les lignes allemandes. Il demandera la confirmation de ce qu'il pense être sa première victoire, confirmation qu'il n'obtiendra pas.

Le 3 février, il combat à nouveau un Albatros sur lequel il tire 85 cartouches sans résultat.

Le 17, alors qu'il se bat contre un biplace allemand, sa mitrailleuse s'enraye, puis son moteur tombe en panne et il est contraint d'atterrir en urgence hélice calée.

Les missions s'enchaînent. Le 18, le 20, le 21, le 22 février. Le mauvais temps l'empêche de voler pendant quelques jours, mais les vols reprennent le 17 mars.

Une dizaine de jour avant, Marcel Coadou avait appris qu'il était nommé sous-lieutenant à titre temporaire à partir du 7 mars 1918.

Le 21 mars, nouveau combat contre un biplace. Le 23, il fait partie d'une mission de protection du maréchal des logis Quintard qui attaque une saucisse allemande qui tombera en flammes dans la région ouest de Laon.

Les 24, 26 et 27 mars, nouveaux combats.

Le 31 mars, Marcel Coadou mitraille les troupes allemandes aux environs de la ville de Montdidier.

1er avril 1918, il attaque au-dessus de Montdidier un biplace qui tombe en dégageant une forte fumée noire. Toujours pas d'homologation.

Le 6 avril, toujours aux alentours de Montdidier, il attaque un biplace qui tombe de 4000 mètres jusqu'à 600 mètres, altitude à laquelle il pique entre Faverolles et Piennes où il s'écrase au sol.

Marcel Coadou demande l'homologation de cette victoire, il ne reçoit pas de réponse !

Le jour même, il effectue une reconnaissance aérienne afin de repérer l'avion qu'il a abattu.

Marcel Coadou devant son SPAD S.VII aux couleurs de l'escadrille SPA 88

Le 11 avril 1918, ce n'est pas moins de 4 combats qu'il livre dans la journée contre des monoplaces et des biplaces.

Comme les pilotes en recevaient l'ordre à l'époque, le 27 avril, il mitraille les tranchées allemandes dans les environs de Montdidier.

Le 2 mai, il attaque, toujours dans la région de Montdidier un biplace, puis un monoplace Albatros qui s'écrase dans les lignes françaises entre Dompierre et Godenvillers. Revenu à Fouquerolles (Oise), terrain de la 88, il saute dans une voiture pour aller sur les lieux du crash. Arrivé sur place, il constate la mort du pilote allemand mais aussi que la D.C.A. des environs s'est attribué la victoire ! Toujours pas d'homologation !

Marcel Coadou enchaîne les croisières de chasse jusqu'au 19 mai, jour où il livre trois combats aériens. Le second se déroule contre un biplace au nord-ouest de Noyon, avion sur lequel il tire une trentaine

de cartouches. Finalement, le biplace tombe en vrille entre Crisolles et Genvry. Enfin, il obtient sa **première victoire homologuée** !

Le lendemain, il attaque un biplace qui finit par s'abattre vers Assainvillers. Une grande flamme s'élève du point d'impact. Marcel Coadou demande l'homologation de cette victoire incontestable, toujours aucune réponse.

Le 21 mai, croisière de chasse vers Noyon. Il attaque deux biplaces. L'un d'entre eux parait sérieusement touché et pique en spirales au nord de Noyon.

En juin et juillet, les missions se succèdent. Le 13 juillet, il est récompensé de sa première victoire par une citation à l'ordre de l'armée : *« Sous-lieutenant du 99ème R.I., pilote à l'escadrille 88. Excellent officier chef de patrouille remarquable de bravoure et d'allant, a abattu un avion ennemi. »*

Le 1er août, croisière Soissons – Fère-en-Tardenois. Peu après 14h 00, Marcel Coadou attaque deux Fokker D VII et finit par descendre l'un d'eux dans les lignes françaises à Villemoyenne. **Deuxième victoire homologuée !**

Marcel Coadou après sa 2ème victoire officielle. Deux pilotes de la SPA 88 montrent des trophées prises sur l'avion allemand : le Maréchal des logis Barré brandit l'altimètre et l'adjudant Brugère déploie les marquages du Fokker.

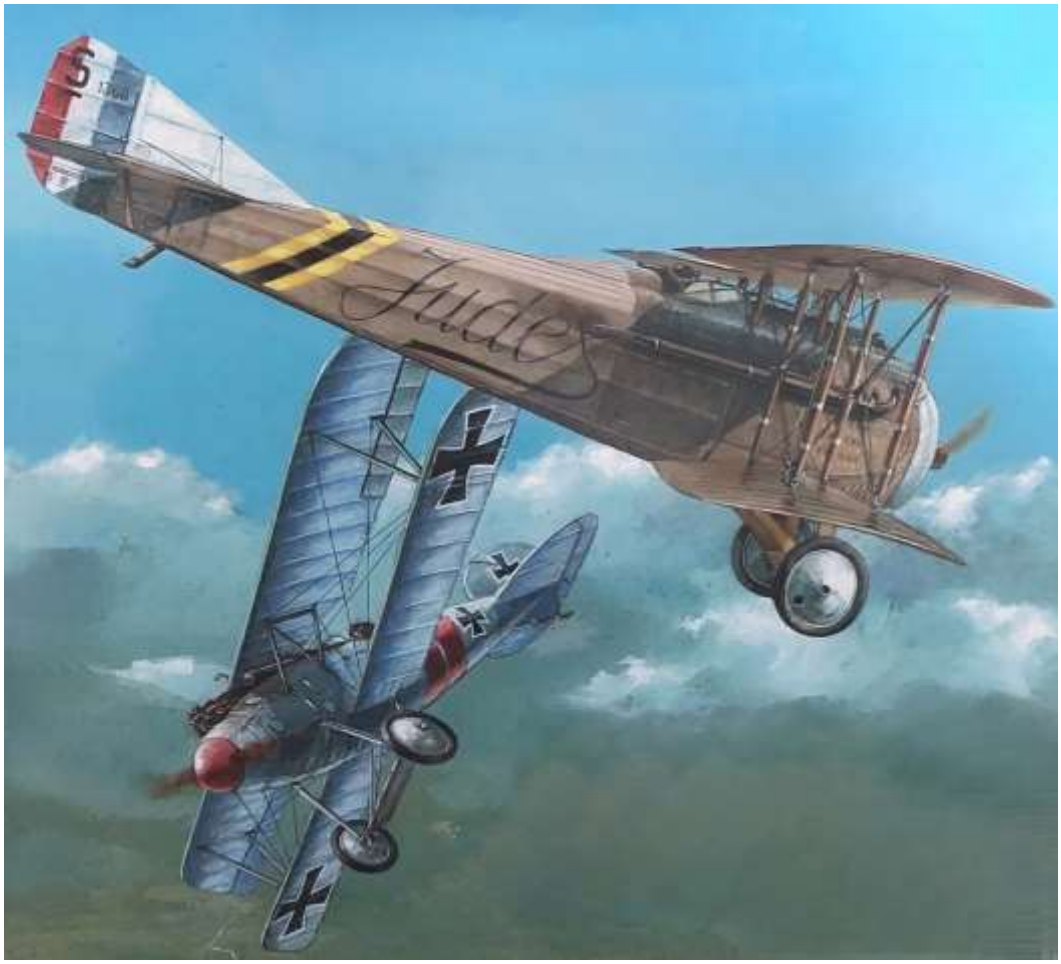
Le pilote allemand est fait prisonnier, il s'agit du lieutenant Walter Lehmann de la Jasta 10.

Marquage du Fokker D VII abattu par Marcel Coadou

Marcel Coadou gardera aussi comme trophée l'altimètre du Fokker.

Altimètre du Fokker D VII immatriculé 252/18

Carte d'identité d'officier du sous-lieutenant Coadou du 25 juillet 1918



Dessin de couverture du magazine « Avions » n°230 de juillet-août 2019

La guerre pour Marcel Coadou ne se passe pas uniquement dans les airs. Le 8 août, à l'est de Moreuil, il attaque les fantassins allemands à la mitrailleuse. Il descend jusqu'à une altitude de 100m., tire 500 cartouches, et poursuit les soldats allemands jusqu'à la route de Roye. Il renouvellera ces attaques contre les troupes allemandes les 10 et 11 août sur les routes de Montdidier et de Roye.

Et c'est pour lui la 3ème citation le 19 août : *« Excellent pilote de chasse, d'une audace et d'un entrain hors pair, le 1er août 1918, quoique survolé par cinq adversaires, a attaqué seul deux avions ennemis qui se dirigeaient sur nos ballons d'observation. Après un dur combat, a réussi à abattre l'un d'eux dans nos lignes »*.

Le 29 août, il mitraille les tranchées allemandes.

Le lendemain, aux environs de Soissons, en attaquant 3 biplaces, il reçoit deux balles explosives dans son avion, dont les éclats de l'une d'entre elles le blesse légèrement au bras.

Un évènement important se déroule le 2 septembre, évènement malheureux mais qui sera profitable à Marcel Coadou. En effet, le capitaine Gabriel Thomas, commandant de l'escadrille depuis le 1er août 1918, est blessé au cours d'un combat aérien. Il est évacué le jour même et remplacé par Marcel Coadou qui est nommé, à 21 ans, commandant par intérim, nomination extrêmement rare pour un sous-lieutenant.

Malgré ses nouvelles fonctions, il livre un nouveau combat aérien le 3 septembre vers Coucy avec un monoplace D VII qui tombe, désemparé, vers la forêt de St Gobain. Evidemment, il demande l'homologation de cette victoire, une fois de plus, sans succès.

Les croisières de chasse se succèdent. Le 4 septembre, en collaboration avec l'adjudant Delzenne de la 88 et l'adjudant Pinot de la 84, il attaque aux environs de 18h 15 un monoplace D VII et l'oblige à atterrir dans les lignes françaises à Juvigny. Marcel Coadou se pose près de l'avion allemand pour constater que le pilote allemand est blessé et redécolle en emportant à nouveau des morceaux d'entoilage du D VII. **Troisième victoire homologuée** !

Marcel Coadou enchaîne les missions de chasse pratiquement tous les jours.

Il effectue une croisière aux environs de Reims le 24 septembre lorsqu'il aperçoit un biplace allemand. Il l'attaque et finalement l'avion ennemi tombe au nord-ouest de Cernay-en-Dormois. **Quatrième victoire officielle**.

- Citation à l'Ordre de l'Armée -

- du 21 Août 1918 -

S/Lieutenant Marcel COADOU : Pilote de Chasse audacieux et adroit - Le 1er Aout 1918, quoique survolé par 5 adversaires, a attaqué SEUL, deux avions se dirigeant sur nos ballons d'observation - Après un dur combat, a réussi à abattre l'un d'eux dans nos lignes.

Document familial – La citation du 21 août 1918 est légèrement différente de celle du 18 août citée plus haut

Marcel Coadou aux commandes de son SPAD S.VII S1368

26 septembre. Marcel Coadou attaque un D VII qui tombe en flammes au Sud-Ouest de Louvermont (nord de Verdun) emportant dans sa chute le pilote dont le parachute s'est pris dans l'empennage. **Cinquième victoire homologuée,** avec le titre d' « As » en prime !

Le lendemain, une nouvelle citation à l'ordre de l'armée le récompense de ses victoires : *« Pilote de chasse expérimenté et très brave, remarquable chef de patrouille. Le 4 septembre, à la tête de sa patrouille, a contraint à atterrir dans nos lignes un monoplace ennemi. »*

Le 29 septembre, il vole au secours d'un Breguet 14 qui était attaqué par un Fokker D VII.

Les combats s'enchaînent. Le 1er octobre, il participe à la protection de bombardiers français lorsqu'il attaque, en compagnie du sergent Serène, un D VII à fuselage tango. L'avion allemand s'écrase au nord de Sommepy. La **victoire est homologuée, c'est sa sixième**.

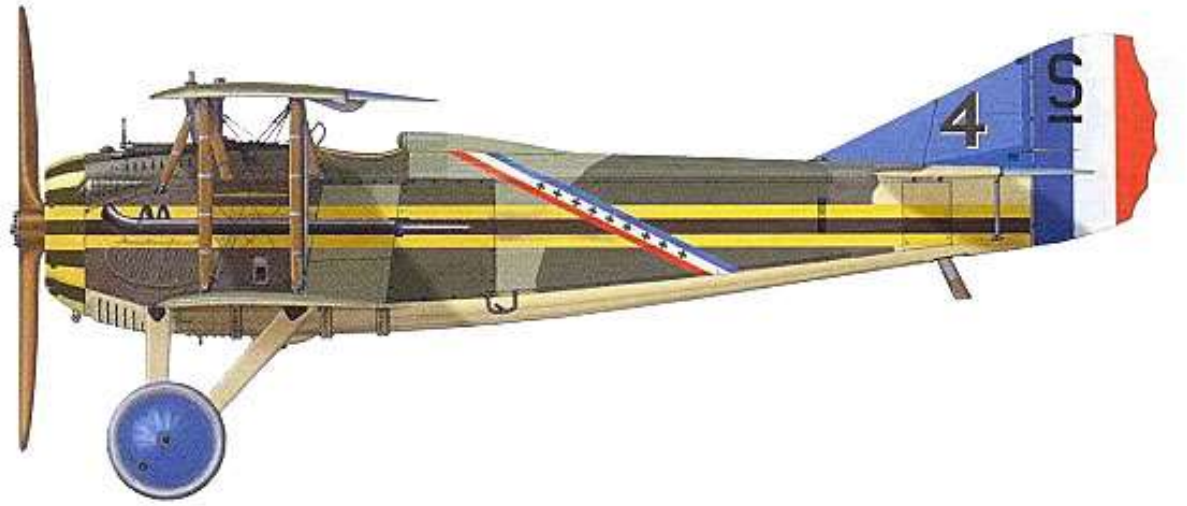
Marcel Coadou quitte le commandement de la SPA 88 le 7 octobre lorsque le capitaine Rozoy, nommé à la tête de l'escadrille par l'état-major, rentre d'une longue convalescence suite à une blessure reçue en combat aérien le 12 avril 1918

La **septième victoire**, Marcel Coadou l'obtiendra le 9 octobre peu après 16h 30 lorsqu'il attaque deux Fokker D VII dont l'un tombe

entre les villages de Romagne-sous-Montfaucon et Cierges-et-Nantillois.

Cinquième citation le 23 octobre : *« Brillant pilote de chasse, adroit, audacieux et brave. Le 24 septembre, a attaqué un monoplace ennemi qui venait sur nos ballons, et après un dur combat l'a abattu en flammes dans nos lignes »* *(nota : le carnet de vol de Marcel Coadou mentionne pourtant qu'il a abattu un biplace).*

Nouvel exploit le 29 octobre. En croisière libre, il rencontre un groupe de 3 Fokker D VII et n'hésite pas à les attaquer. Il en abat un qui tombe au Nord de Verdun près du village de Consenvoye. **8ème victoire officielle**.

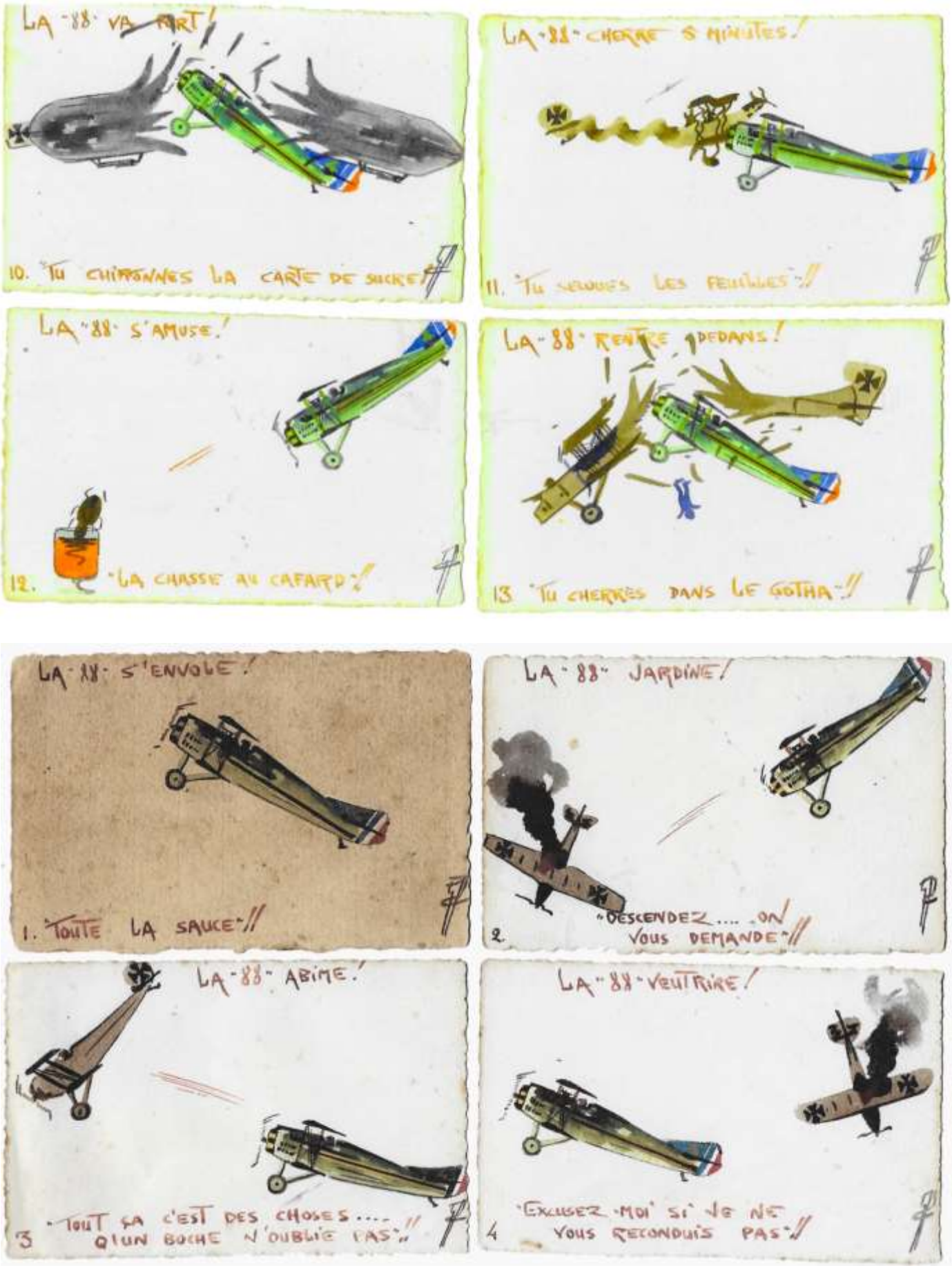


Le SPAD S.XIII de Marcel Coadou en novembre 1918

Le 7 novembre, une nouvelle citation récompense le talent de chasseur de Marcel Coadou : *« Excellent pilote de chasse, recherchant ardemment le combat, a abattu le 1er octobre un avion ennemi. »*

Marcel Coadou effectuera jusqu'à l'armistice du 11 novembre 1918 plusieurs missions de chasse et de protection de bombardiers.

A l'heure de la victoire des alliés, Marcel Coadou peut être fier de son bilan : plus de 560 heures de vol, 59 combats aériens, **9 victoires** homologuées (la neuvième a dû être homologuée après la guerre parmi les nombreuses victoires non accordées sur le moment), une blessure, 6 citations et la croix de guerre 14-18 avec 6 palmes et une étoile.



Huit gouaches sur carton réalisées par Marcel Coadou du temps de la « 88 »

Pour ultime récompense de ses exploits pendant la guerre, il reçoit le 25 novembre 1918 la légion d'honneur avec une nouvelle citation à l'ordre de l'armée : *« Pilote aviateur engagé volontaire à 18 ans. S'est distingué dans l'aviation par ses qualités exceptionnelles de bravoure et d'audace. Dans l'aviation de chasse, s'est révélé pilote très brillant et chasseur redoutable. A pris part à toutes les grandes batailles de 1918, déployant une ardeur inlassable dans de nombreux combats et mitraillages. A remporté les 9 et 29 octobre 1918 des 8ème et 9ème victoires* (nota : pas de trace qu'en novembre 1918 sa 9ème victoire ait été homologuée). *La présente nomination comporte l'attribution de la croix de guerre avec palmes. »*

La guerre est terminée, pour autant les vols d'entrainement continuent sur SPAD mais aussi sur un avion qu'il a souvent combattu, le Fokker D VII *(voir photographie page 24)*.

Le 1er janvier 1919, l'escadrille s'installe sur le terrain de Frolois en Meurthe et Moselle.

Du 4 au 15 avril, Marcel Coadou participe à des exhibitions aériennes à Lausanne en Suisse, exhibitions qui ont pour but d'inciter l'armée de l'air helvète à acheter des avions militaires français et permettre ainsi à la France de réduire son parc aérien devenu trop important pour le temps de paix.

Marcel COADOU et son SPAD S.XIII à Lausanne en avril 1919

Carte dédicacée « Marcel COADOU » de l'exhibition du 6 avril 1919 à Lausanne

Le 7 mai 1919, l'escadrille SPA 88 s'installe sur le terrain de Spire en Bavière. Il souhaite ardemment rester dans l'aéronautique militaire, mais s'étant engagé pour la durée du conflit, il est démobilisé et rayé des contrôles de l'escadrille SPA 88 le 15 octobre 1919.

Ainsi s'achève la première partie de la vie de combattant de l'air de Marcel Coadou. Mais il n'en a pas fini avec l'aventure aérienne puisqu'il fut un des rares pilotes de chasse de la première guerre mondiale à l'avoir été aussi en en 1939/1940 !

Marcel COADOU aux commandes du Fokker D VII allemand récupéré après l'armistice

ENQUÊTE AUPRÈS DES « AS »

LEUR PEUR, LEUR JOIE, LEUR ÉMOTION

« LA VIE AÉRIENNE » – 27 mars 1919

SOUS-LIEUTENANT COADOU

Le sous-lieutenant Coadou a remporté 8 victoires et était en passe d'obtenir le communiqué lorsque l'armistice fut signé.

1° Peur ? Nous avons tous éprouvé cette impression désagréable au cours de nos envolées. Mais, une fois, j'eus surtout une peur peu commune. Ai-je été l'objet d'une hallucination passagère ? Est-ce l'effet de mon surmenage causé par de longs vols aux hautes altitudes ? Je ne sais.

C'était l'hiver dernier. Paysage de neige. Parti seul sur mon Spad à la recherche de quelque combat, je prenais, soleil dans le dos, ma hauteur, en longeant les lignes et en ne perdant rien de ce qui se passait dans le secteur ennemi que je m'étais promis de surveiller. Je regarde mon altimètre : 5 500 ! Pas un remous. L'œil rivé sur l'infini grisâtre de l'horizon boche, j'écoutais le ronflement régulier de mon Hispano, comprimant avec les genoux mes mains brûlantes de froid, serrées sur le manche.

Tout à coup, au milieu de cette immensité muette, j'entends par-dessus mon épaule une voix inconnue m'appeler par mon prénom. Elle me semblait familière cette voix que j'écoutais, perdu, seul à 5 500 mètres. Elle venait on ne sait d'où, comme pour m'interroger sur le but de ma patrouille. J'eus peur. N'osant Pas me retourner, je réduisis aussitôt mon moteur, mis à la descente et pris la direction de l'aérodrome. Le sifflement qui suivit, après m'avoir parcouru d'un frisson de peur indescriptible, ne fit qu'accroitre l'impression désagréable que j'avais éprouvée, jusqu'au moment où, venant à moi, mes camarades joyeusement me demandèrent à l'atterrissage : « Rien ?? — Rien ! » répondis-je, ayant repris contact avec la réalité.

2° Ma plus grande émotion ? Elle remonte à mon premier combat. Arrivé depuis quelques jours en escadrille, je partis un soir en reconnaissance avec mon observateur, as plein de cran, le lieutenant Sabouret.

C'était entendu. Depuis plusieurs soirs, un boche venait sur Nancy. Nous l'attendrions jusqu'à la nuit s'il le fallait, mais « on l'aurait ». C'était un dimanche soir du printemps 1916, vers 8 heures, quelques coups blancs (éclatements français) nous annonçaient l'arrivée du boche se dirigeant vers Lunéville-Nancy.

Pour un début, l'attrait d'une telle rencontre ne manquait pas d'intérêt. Confiant dans mon observateur, j'aborde le biplace ennemi par l'avant pour me mettre dans son sillage, laissant tout loisir à Sabouret d'engager la lutte : par petites rafales, j'entends celui-ci tirer et corriger son tir suivant les différentes positions que nous occupons. L'autre riposte ferme, sans doute cramponné désespérément à sa gâchette. Les gaz à fond, les deux moteurs de mon G-4 à 1 350 tours, nous étions à quelques longueurs du mitrailleur boche, courbé en deux dans sa tourelle et tirant sans répit : la toile flottante, les nervures éclatées et les câbles de gauchissement déchiquetés, le Caudron rebondissait sur l'adversaire. Un enrayage suivit, alors que le boche était passé sur le dos et que nous n'étions qu'à 2 000 mètres sur Nancy. Mon observateur, calmement, me crie, en faisant porte-voix de ses mains gantées : « Rien à faire, rentrons ! » Je vis le boche, sérieusement endommagé, je l'espère, disparaître dans sa fumée d'échappement et s'enfoncer dans le triste crépuscule de ses lignes. A l'atterrissage, je mis un peu de « V » aux essieux de mon coucou. Ce fut une émotion !

3°Joie ? Ayant tenté de faire mon apprentissage de pilote, très jeune, je n'eus l'autorisation d'entrer à l'école de Buc que mes dix-huit ans accomplis. A cet âge, il n'est pas de plus belle joie que de sentir l'avion que vous pilotez obéir à votre volonté et aux quelques reflexes acquis au cours de bonds timides

Le caporal Marcel COADOU aux commandes de son Caudron G4 portant un trèfle à quatre feuilles sur sa dérive - Villers-lès-Nancy - Printemps 1916 – Escadrille C 9

Second acte : 1920-1940

Comme évoqué plus haut dans la première partie de sa biographie consacrée à la période 1914-1919, Marcel Coadou, malgré sa très forte envie de rester dans l'aéronautique militaire, est rendu à la vie civile le 15 octobre 1919.

Du jour au lendemain, il se retrouve seul (ses parents sont décédés), sans domicile et sans indemnité de démobilisation. Il part en quête d'un emploi et se voit pour cela contraint d'acheter un costume à crédit !

Dessinateur industriel de formation, il trouve un poste de directeur technique et commercial d'un atelier de décolletage et de fabrication de bougies d'allumage pour moteur à explosion à Houilles (78) et il épouse le 1er juin 1920 à Paris 11ème, Andréa Michaud (1894/1983), une jeune veuve de guerre, modiste, dont il divorcera en 1929.

Mais son goût pour l'aviation ne l'a pas quitté. Dès octobre 1922, il réalise une période volontaire dans l'aviation militaire sur la base d'Orly. Il volera à cette occasion sur Caudron G3. Réserviste, il est nommé lieutenant le 6 janvier 1922.

Décidé de vivre de sa passion, à la fin de l'année 1922, il entame la formation de pilote de transport public, passe les épreuves pratiques et théoriques à Paris et obtient la délivrance de cette qualification sous le N° T.P. 0739 le 12 février 1923.

Il entre à la compagnie Franco-Roumaine de navigation aérienne qui existe depuis le 23 avril 1920 qui fût la première compagnie internationale de transport aérien créée dans le monde.

Affiche de la compagnie Franco-Roumaine

Dès le 20 février, il commence les vols d'entrainement sur SPAD, et sera confirmé dans ses fonctions après des voyages de poste entre Le Bourget et Strasbourg.

Marcel Coadou est affecté à la ligne Prague-Varsovie et volera la plupart du temps sur Potez VII, avion qui peut transporter deux passagers.

Après plus de 90 vols sur cette ligne, il est subitement licencié en novembre 1923 pour avoir refusé de convoyer de Varsovie à Paris un Potez VII à bout de souffle, et ce d'autant qu'il avait contracté une pleurésie au cours d'un survol des Carpathes à plus de 2 000 mètres d'altitude (à l'époque, le pilote était encore à l'air libre dans son cockpit).

Fatigué par sa maladie, il décide de rentrer en Bretagne pour se rétablir et accepte un poste de directeur technique et commercial à la Société anonyme des carrières de granit de l'Ile-Grande près de Pleumeur-Bodou, succédant ainsi à Louis Douillet, un ancien camarade de l’escadrille C 9.

Nommé lieutenant dans la réserve le 28 août 1923, à partir d'août 1924, il effectue à nouveau tous les ans des périodes volontaires dans l'aéronautique militaire, toujours à la base d'Orly.

A la fin de l'année 1929, il démissionne de son poste de directeur technique, une clause de son contrat n'ayant pas été respectée.

En 1931, il participe au 1er tour de France des avions de tourisme, épreuve organisée par l'hebdomadaire « Le Journal ». Il pilote un monoplan Farman 232 avec un moteur Michel de 100 CV, et effectue l'épreuve en compagnie de Mr Thomas, propriétaire de l'avion qui est immatriculé F-ALCX. Ce tour de France, qui se déroule du 25 avril au 10 mai, rassemble 52 avions et l'équipage termine à la 7ème place, juste devant une aviatrice qui commence à se faire un nom, Maryse Hilsz.

Pressentant le développement de l'aviation de tourisme, il décide de créer à Saint-Michel-en-Grève une station aérienne. Ayant obtenu les autorisations préfectorales le 4 juillet 1931, il construit sur la grève un hangar qui abritera un puis deux et enfin trois avions école.

Le président de l'aéroclub sera le général d'aviation Keller, Marcel Coadou étant vice-président et chef pilote.

Saint-Michel-en-Grève - Le Farman 232 F-ALLS de Marcel COADOU devant le club house de da station aérienne

Saint-Michel-en-Grève – Le club house de la station aérienne
Marcel COADOU et son Farman F.232 F-ALLS

Passager à sa descente d'avion et Marcel COADOU - Farman F.232

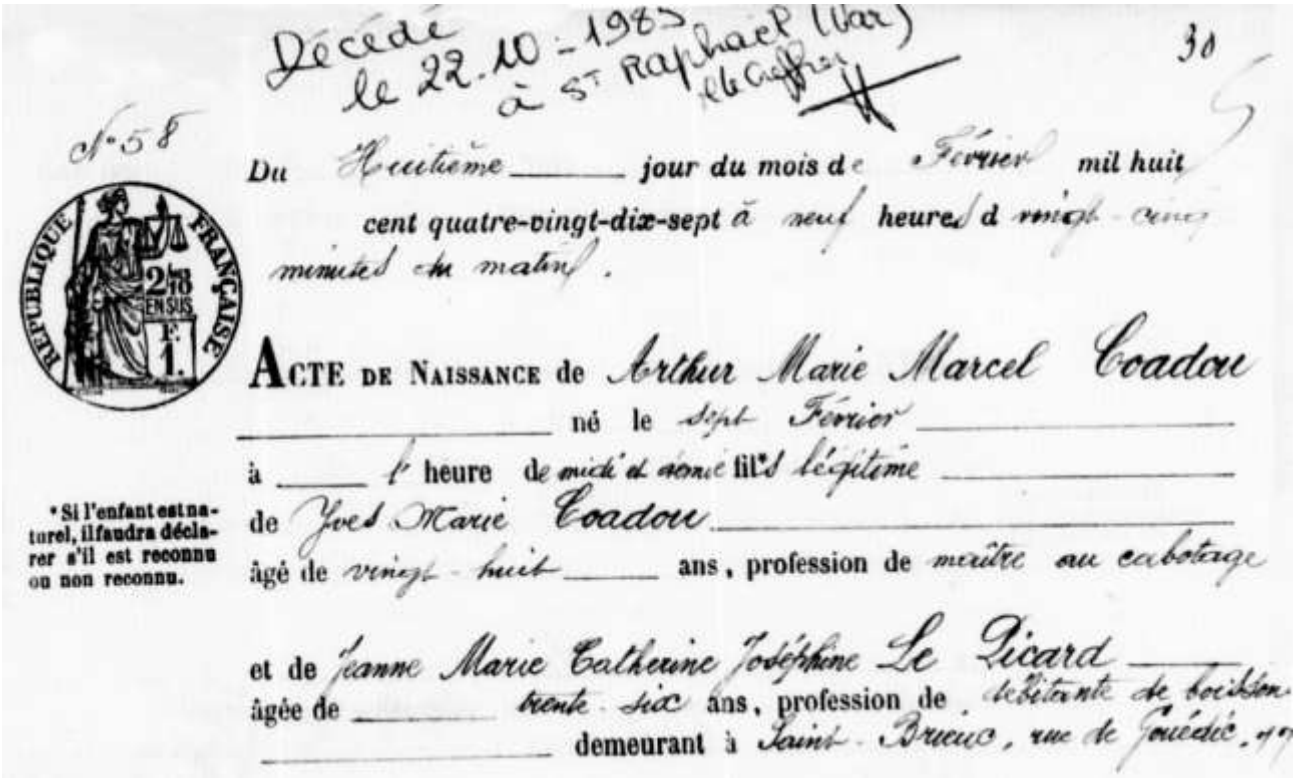
Un club house est construit, et au fil des ans, l'aérodrome se développera sous l'impulsion de Marcel Coadou qui apprend l'art du pilotage à de nombreux élèves.

La première élève à être lâchée en solo s'appelle Sabine Leyritz. Elle deviendra plus tard l'épouse de Marcel Coadou. Passionnée elle-même par l'aviation, elle sera également instructeur et apprendra le pilotage à de très nombreux élèves.

Ayant effectué chaque année des périodes en tant que réserviste, il est nommé capitaine le 25 décembre 1931.

Du 4 au 12 juin 1932, il participe à nouveau au tour de France des avions de tourisme ; cette fois-ci, il pilote son Farman 232 immatriculé F-ALLS propulsé par un moteur Michel de 100 CV, et il a comme passagère sa compagne Alice Haudebert. Le couple termine l'épreuve à la 15ème place.

Jusqu'en 1937, Marcel Coadou effectuera des centaines d'heures de vol sur son Farman 232, et organisera chaque été sur l'aérodrome un meeting aérien très apprécié des habitants de la région.



Décédé le 22.10-1985 à St Raphaël (Var)

N°58

Du Huitième jour du mois de Février mil huit cent quatre-vingt-dix-sept à neuf heures d vingt cinq minutes du matin.

ACTE DE NAISSANCE de Arthur Marie Marcel Coadou

né le Sept Février

à 9 heure de matin fils légitime

de Yves Marie Coadou

âgé de vingt-huit ans, profession de maître au cabotage

et de Jeanne Marie Catherine Joséphine Le Picard

âgée de trente sic ans, profession de débitante de boissons

demeurant à Saint-Brieuc, rue de Gouédic, 49

* Si l'enfant est naturel, il faudra déclarer s'il est reconnu ou non reconnu.

L'acte de naissance de Marcel COADOU à Saint-Brieuc le 8 février 1897

Le MANOIR de TROVERN

COADOU (Marcel), ✻, ⚓ (7 cit.), Lt de Rés., 2e R.A.C. Aviation de Tourisme. Manoir de Trovern, à Trebeurden (C.-du-N.). L.I.A.	*En 1931 Marcel COADOU est lieutenant de réserve au 2ème RAC de Strasbourg et membre de l' « Aéroclub de France »* *(Annuaire de l'Aéronautique)*

Trébeurden (C.-du-N.) — Manoir de Trovern - Cour intérieure

Il est alors domicilié au Manoir de Trovern, à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Lannion et à moins de 30 km de Saint-Michel-en Grève par la route.

Depuis 1924, cette belle habitation est la propriété du galeriste Louis César Haudebert (1879/1932), fils du peintre Léon Auguste Haudebert (1851/1914), qui a épousé en secondes noces Alice Commard fin 1929.

Celle-ci, qui deviendra la compagne de Marcel Coadou, a hérité du Manoir à la mort de son mari qui n'avait pas d'héritiers. Plus tard, gravement malade, elle épousera le 15 mai 1937 son compagnon quelques mois avant de mourir le 26 août 1937, elle-même sans descendance.

C'est ainsi que Marcel Coadou devint propriétaire du Manoir de Trovern.

On verra plus loin que les installations aéronautiques de Saint-Michel en Grève ayant été détruites pendant la guerre, et le manoir fortement dégradé, faute d'indemnisations malgré une campagne de la presse aéronautique en sa faveur, marcel Coadou vendra Trovern en 1946 et quittera alors la Bretagne.

Mais avant cela, fin 1937 ; Marcel Coadou a épousé en troisièmes noces Sabine Leyritz (1918/1998), son élève de 21 ans sa cadette. Ils formeront jusqu'à leur mort un couple fusionnel, auront 4 enfants et leur vie sera entièrement vouée au développement de l'aviation et à sa propagande !

Les trois mariages de Marcel Coadou figurent sur son acte de naissance

CARNET DE MARIAGE.

— Nous sommes heureux d'apprendre également le prochain mariage de Mlle Sabine Leyritz, fille de M. le docteur Leyritz, médecin aliéniste à l'hôpital de Morlaix, et de Mme, avec M. Marcel Coadou, l'aviateur bien connu, directeur de l'école d'entraînement aérien de Saint-Michel-en-Grèves.

Compliments et vœux de bonheur aux futurs époux.

Dernier mariage à Trébeurden le 13 novembre 1937

***Marcel COADOU**, né à Saint-Brieuc le 7 février 1897*

Fils de Yves Marie COADOU, né le 18 mai 1868 à Perros-Guirec (22)

et de :

Jeanne Marie Catherine Joséphine LE PICARD, née le 8 décembre 1860 à Plerneuf (22)

marié à Trébeurden le 13 novembre 1937 avec :

***Sabine LEYRITZ**, née le 3 octobre 1918 à Constantine (Algérie)*

Fille de Jacques Marie LEYRITZ, né le 19 avril 1894 à Paris (16ème)

et de :

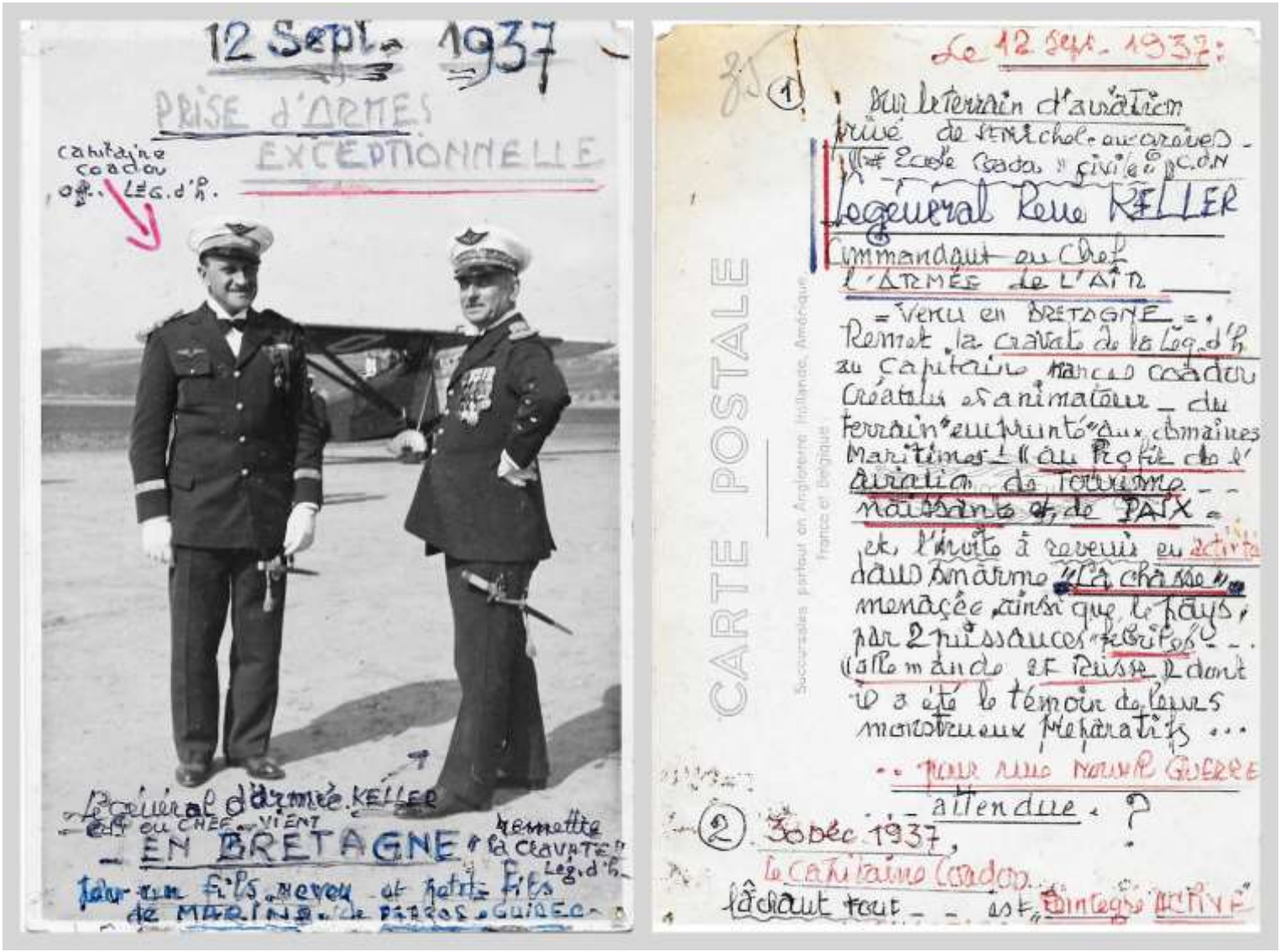
Marcelle Blanche Marie CÉCILE, née le 6 juin 1894 à Épinal (88) (divorcés à Morlaix le 4 mai 1944.

Remise de l'ordre de commandeur de la légion d'honneur par le général Keller

(voir ci-dessous)

Après avoir été élevé au grade d'officier le 30 décembre 1934, il est fait commandeur de la légion d'honneur pour **services exceptionnels**, sur « son » terrain de Saint-Michel, le 13 septembre 1937, par le général d'armée aérienne René Keller, directeur général de la Défense Aérienne du Territoire.

Celui-ci sera de nouveau présent à Saint-Michel lors de la grande fête aérienne des 13 et 14 août 1938, où, à côté de Marcel Coadou, qui a repris depuis 6 mois du service sur la BA 122 de Chartres, sont présents le Général Pinsard qui la commande alors, venu avec son avion personnel, tout comme plusieurs officiers, commandants de Groupe ou d'Escadrille.



Exceptionnel document familial annoté de la main de Sabine COADOU, son épouse

En effet, grâce à l'appui de son ami le général Keller, Marcel Coadou a pu enfin être réintégré au service actif pour une durée de deux ans à la date du 27 décembre 1937. Il a alors 40 ans.

Il a été ainsi affecté au 1er Groupe de la 2ème Escadre « d'aviation légère de défense » basée à Chartres, le Groupe de Chasse GC I/2. Ce Groupe réunit les deux plus célèbres escadrilles de chasse de l'armée de l'air, la SPA 3 dite de Guynemer et la SPA 103 dite de Fonck ; Marcel. Coadou est nommé adjoint au capitaine Daru, le commandant de ce 1er Groupe.

Dès le 30 décembre, il effectue quelques vols à la section d'entrainement, puis à partir du 10 janvier 1938 il pilote un Dewoitine D.500, appareil monoplan à cabine ouverte et train d'atterrissage fixe, un appareil déjà obsolète, mais qui équipe encore le Groupe à cette époque, à quelque mois de la guerre. !

Le Commandant Marcel COADOU dans son bureau à Chartres

Il volera régulièrement sur ce type d'avion jusqu'en avril 1939. Ce mois-là, le Groupe commence heureusement à percevoir le monoplace de chasse le plus moderne de l'Armée de l'Air, à savoir le Morane Saulnier MS.406. Cet appareil déjà dépassé par le Messerschmitt 109 allemand en termes de performance, leur tiendra cependant souvent tête en 1940 aux mains des pilotes français bien entraînés multipliant des actes de bravoure.

Il est lâché sur MS 406 le 20 avril 1939. Tous les mois, malgré la charge administrative de sa fonction, il effectue de nombreux vols.

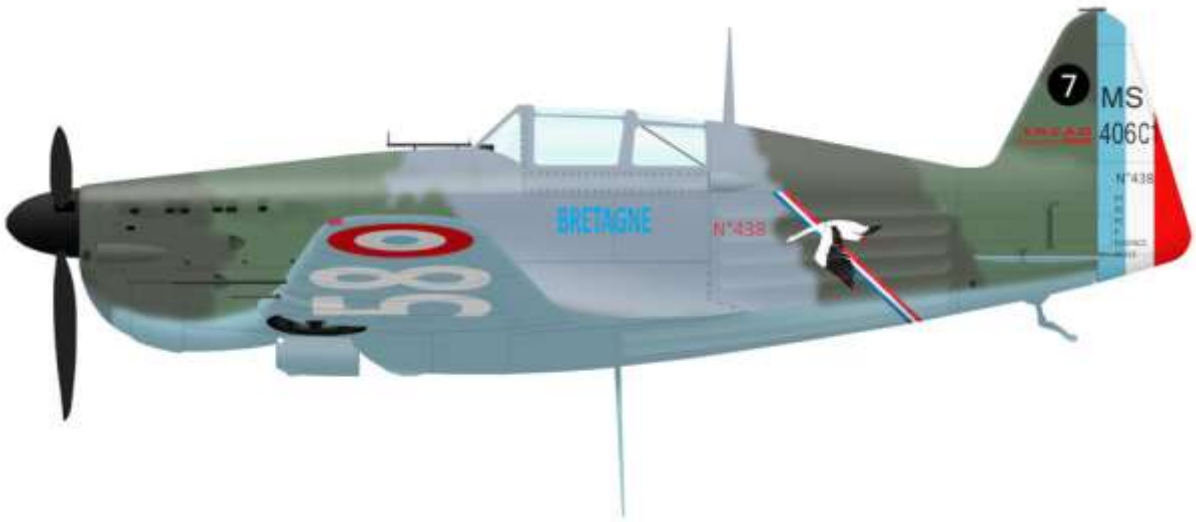
Le 27 août, le GC I/2 décolle de Chartres pour se rendre sur son premier terrain d'opérations, celui de Beauvais-Tillé dans l'Oise. Le Groupe fait partie du Groupement de Chasse 21 chargé entre autres de la couverture aérienne de la région parisienne.

M. COADOU devant les premiers MS 406 perçus par le GC I/2

Le 3 septembre la France et la Grande Bretagne déclarent la guerre à l'Allemagne. La veille, Marcel Coadou a été promu au grade de commandant.

Au printemps 1939 avait été lancé une grande souscription nationale afin d'offrir à l'armée de l'air une escadrille de chasse supplémentaire. C'est le Groupe de chasse II/7 qui avait été choisi pour recevoir les Morane Saulnier achetés avec l'argent récolté. Le GC II/7 a bien officiellement réceptionné les MS 406 flambants neufs, mais comme il était déjà équipé de ce type d'appareil, les avions seront reversés en octobre au GC I/2. Souscription nationale oblige, chaque avion porte un nom d'une province française.

Marcel Coadou, breton de naissance, obtient l'attribution du MS 406 baptisé Bretagne. Il s'agit du n°438 qui devient alors son avion officiel.



Profil du Morane Saulnier MS.406 n°438 « BRETAGNE »
de Marcel COADOU – GC I/2 (SPA 3)

Dans les années 1990 un MS.406 a été reconstruit à partir de plusieurs épaves par des passionnées suisses et l'appareil a été peint aux couleurs de l'appareil de Marcel COADOU de 1939/1940, Il participe toujours à de nombreux meeting, photographié ci-dessous à la Ferté-Alais en 2006 (Merci à Franck Roumy).

Le commandant COADOU à côté de son MS 406 baptisé Bretagne

Du 5 au 15 décembre, Marcel Coadou se rend avec 10 jeunes pilotes à Moronvilliers, près de Mourmelon dans la Marne, afin qu'ils y effectuent une campagne de tir. La météo étant extrêmement mauvaise, cette période sera essentiellement consacrée à des essais en vol. Ils seront tous de retour à Beauvais le 19 décembre.

Le Groupe de Chasse I/2 reçoit le 27 janvier 1940 l'ordre de se rendre sur le terrain de Xaffévillers dans les Vosges. Les pilotes sont ravis de quitter l'Oise, secteur bien trop calme à leur goût.

En fait, compte tenu des conditions climatiques, le Groupe ne décolle que le 13 février pour atterrir non pas sur le terrain Xaffévillers, impraticable à cette période, mais à Velaine-en-Haye près de Nancy.

C'est à partir de ce terrain que Marcel Coadou effectuera sa première mission de guerre en participant à la protection de deux Potez 63 de reconnaissance.

Le 27 février 1940, le Groupe I/2 peut enfin se rendre sur le terrain de Xaffévillers.

Malgré l'état exécrable du terrain, des missions sont effectuées.

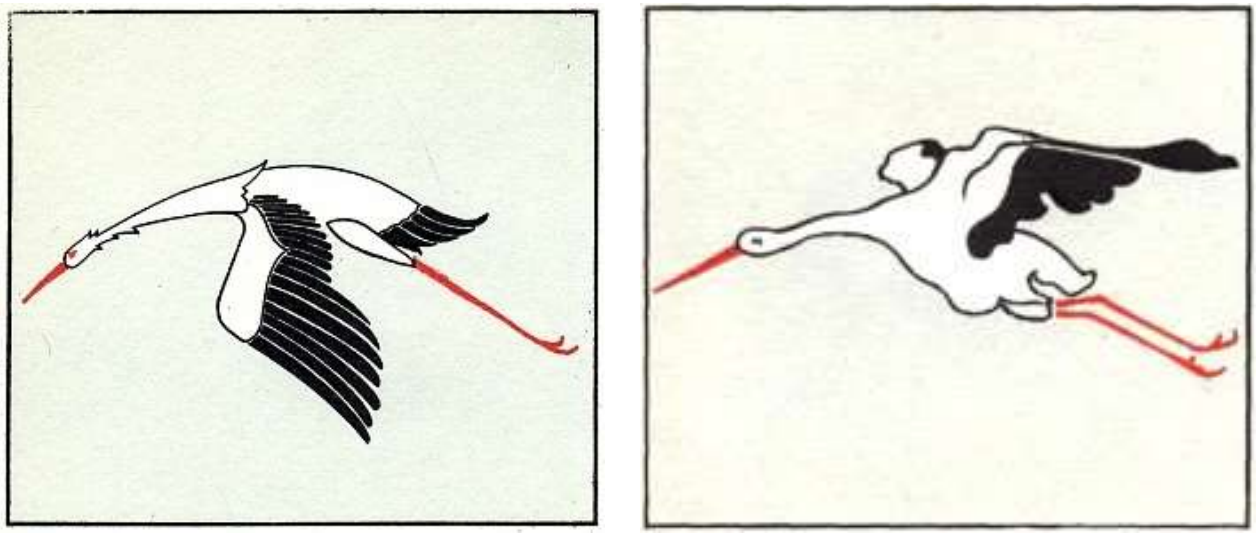
Marcel Coadou en réalisera trois au cours du mois de mars ; le 4, il participe à la protection d'un Potez 63 ; le 10 pendant 1h 30 il effectue une protection du terrain ; le 24 il réalise à nouveau une mission de protection d'un Potez 63.

Le 11 avril, nouveau changement de terrain pour le GC I/2 qui se déplace à Toul-Ochey (Meurthe-et-Moselle).

La première mission de guerre à partir de ce nouveau terrain sera effectué par Marcel Coadou le 20 avril et consistera encore à protéger un Potez 63.

Le 22, au cours d'une mission de protection de deux Potez 63, la patrouille composée du cdt Coadou (de l'État-major du Groupe), du cne Hyvernaud et du s/lt Dubonnet (de la 1ère Escadrille) voit passer sous elle un Dornier 17. Chacun des pilotes attaquera l'avion allemand qui pourtant arrivera à rejoindre ses lignes.

A noter que c'est le capitaine Williame, commandant la 1ère Escadrille (SPA 3) avec laquelle le commandant Coadou, commandant en second du Groupe volait la plupart du temps, qui signait d'ailleurs don carnet de vol.



Les cigognes « Ailes basses » (SPA 3) et « Ailes hautes » (SPA 103)

Le 10 mai 1940 c'est le déclenchement de l'offensive allemande. Marcel Coadou effectuera ce jour-là une mission de protection du terrain sur alerte.

Le GC I/2 est déplacé dès le14 mai sur le terrain de Damblain en Haute-Marne, celui de Toul-Ochey étant jugé trop exposé.

Les capitaines Louis RISACHER et Marcel COADOU
du GC I/2 à Beauvais-Tillé au début de la guerre

Le commandant COADOU et son épouse Sabine en 1940

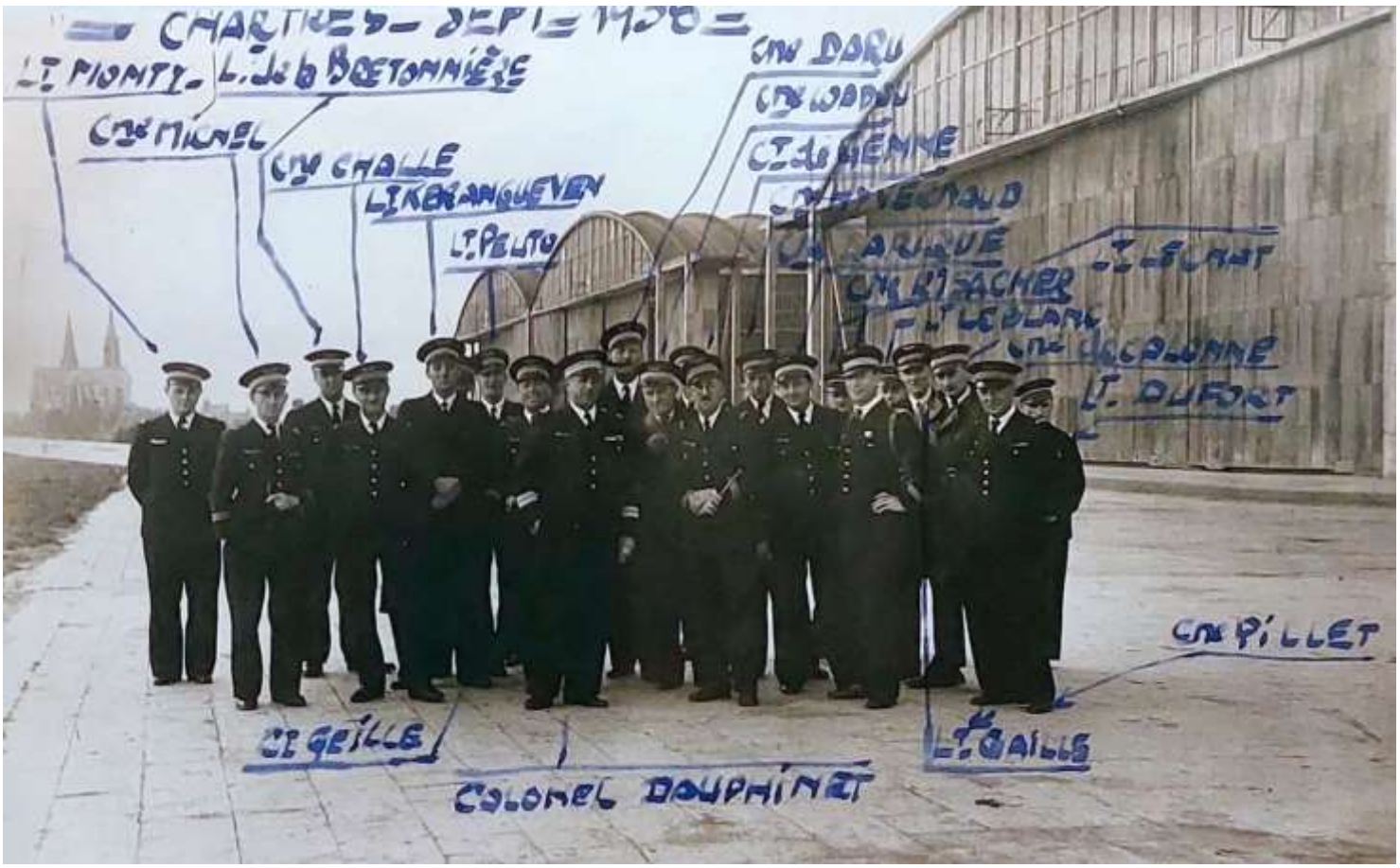
Le capitaine Williame (en tenue de vol) commandant la 1ère Escadrille SPA 3 du GC I/2, devant son MS 406 n°966, avec le lieutenant Labretonnière

Devant l'avance allemande, le Groupe est contrait de de replier bers le sud et part le 13 juin pour Dijon-Longvic, terrain dont il repart dès le 15. Il changera alors pratiquement chaque jour de terrain, pour se retrouver le jour de l'armistice, sur le terrain de Nîmes-Courbessac.

Entre le 11 mai et le 25 juin, Marcel Coadou n'a plus effectué de mission de guerre, trop occupé par les tâches d'organisation logistique des missions de guerre et de la douloureuse retraite de son Groupe, Groupe, dont les vieux Morane, faute de pouvoir traverser la Méditerranée pour gagner l'A.F.N., sera à Nîmes le 20 août 1940.

Entre temps, plusieurs citations sont venues honorer les pilotes du Groupe. Marcel Coadou est cité le 14 juillet à l'ordre de la division : *« Pilote de guerre 1914-1918 au cours de laquelle il avait obtenu 9 victoires. A repris sa place dans un groupe de chasse où il est resté durant toute la campagne 1939-1940, faisant preuve d'un allant qui ne s'est jamais démenti. A fait profiter les pilotes de son unité de son expérience tout en donnant lui-même un exemple soutenu au cours de patrouilles de chasse auxquelles il a participé. »* Cette citation s'accompagnait de l'attribution de la Croix de Guerre avec étoile d'argent.

Il est officiellement démobilisé le 24 août, et retourne, contraint, à la vie civile.



Une belle brochette d'officiers de la 2ème Escadre de Chasse à Chartres en septembre 1938

Caricature de marcel Coadou par lui-même

Sabine COADOU

Marcel COADOU

Photographies familiales – Avant- guerre (Capitaine)

Marcel et Sabine Coadou

Tableaux du célèbre peintre Pierre Creixams – Vers 1942 (Commandant)

Troisième acte : 1940 -1985

Marcel Coadou, avant de rentrer dans sa Bretagne natale, se met à la recherche de sa femme et de ses enfants partis, comme des millions de français, sur les routes de France devant l'avancée des armées allemandes.

Après un mois de recherche, il les retrouve et retourne dans sa propriété de Trébeurden. Pour trouver du personnel de maison, il fait d'ailleurs paraître cette annonce :

FEMME active, propre, sach. cuisine, ménage, est dem. pour 2 personnes et 2 enfants. Joindre référ., photo à 1re lettre. Indiquer prétentions. COADOU, Manoir Trovern, TREBEURDEN (C.-N.)

Dans « L' Ouest Éclair » du 14 août 1942

Jusqu'à la libération, la famille Coadou pourra vivre grâce aux fermages des terres agricoles du domaine de Trovern, mais elle devra cohabiter avec quelques officiers allemands puisqu'une partie du manoir a été réquisitionné par la Wehrmacht pour les y loger.

Malgré des témoignages en sa faveur de personnalités locales assurant que Marcel Coadou avait contribué à ce que la Résistance locale soit mieux informé sur les défenses côtières des régions de Ploumanac'h, Trégastel, Pleumeur-Bodou et Trébeurden, des inimitiés feront qu'il ne soit pas épargné par des suspicions de soutien au Maréchal Pétain.

Pout y mette court, en octobre 1944, à 47 ans, il parcourt en vélo les 540 km qui séparent Trébeurden de Paris afin de se présenter au ministère de l'air espérant être réintégré dans l'Armée de l'Air. En vain !

AVANT LA GUERRE, Marcel Coadou, qui présidait aux destinées de l'Aéro-Club de Saint-Michel-en-Grèves, dans les Côtes du Nord, avait créé de toutes pièces, en ce lieu, un véritable aérodrome, avec hangar pouvant recevoir de 3 à 5 avions de tourisme, et club-house. Cet aérodrome de Saint-Michel-en-Grèves était un très bel exemple d'initiative privée; il rendit de très réels services et fut le théâtre de manifestations aériennes réussies. Marcel Coadou, en cette occasion particulièrement, avait bien servi l'Aviation.

Hélas! il ne reste rien du joli petit aérodrome de Saint-Michel-en-Grèves. Les Allemands l'ont complètement détruit en 1940-1944. Ils ont tout rasé.

L'aérodrome n'avait pas coûté un sou à l'Etat. C'est sans doute la raison pour laquelle, aujourd'hui, sa résurrection se heurte au peu d'empressement des Services officiels de la Reconstruction. Ses auteurs sont sinistrés à 100 pour 100. A ce titre, ils ont droit évidemment à des indemnités, mais ils ne peuvent les toucher, parce qu'ils sont « non prioritaires ».

La foi, pour persévérer, est présentement plus nécessaire encore qu'avant la guerre. Marcel Coadou a heureusement la foi, et l'aérodrome de Saint-Michel-en-Grèves finira bien par renaître, pour le plus grand bien de l'Aviation privée.

" Les Ailes"
20 décembre 1947

En 1946, après la vente du Manoir en très mauvais état, il s'installe un moment à Saint-Germain-en-Laye, où il tente sa chance comme pilote pour des déplacements privés ou des baptêmes de l'air.

PILOTE DE PROPAGANDE connu

Sinistré 100 % de ses installations et de son matériel, ayant voiture pour liaisons aérodromes, se met à disposition particulier, pour déplacements sécurité, ou de club, pour baptêmes, leçons. Hautes références. (Port d'attache région parisienne de préf.) M. Coadou 23, rue de Noailles, Saint-Germain-en-Laye (St-et-O.).

Petite annonce dans « Les Ailes » du 23 août 1947

Son carnet de vol fait mention d'appareils appartenant à l'aéro-club de Saint-Germain en Laye volant sur le terrain de Saint—Cyr-l'École : Büker Bü-181 « Bestmann » et Piper-Cub.

Finalement, en 1948 il décide d'aller s'installer dans le Var à Boulouris, à côté de Saint-Raphaël.

Très vite, il fréquente l'aéroclub de Fréjus-Saint-Raphaël et y deviendra rapidement, ainsi que son épouse, pilote instructeur. Ils seront tous les deux les principaux animateurs de l'aéroclub et formeront des centaines de pilotes.

Le 14 janvier 1954, il est décoré de la médaille d'honneur de l'aéronautique (médaille d'argent).

Marcel Coadou ne prendra sa retraite qu'en juillet 1968 à l'âge de 71 ans !

Le 11 novembre 1981, il participe à l'ultime rassemblement international des « As de la 1ère guerre mondiale ».

Il s'envole définitivement pour le paradis des pilotes le 22 octobre 1985.

Une place de St Raphaël et une rue de Lannion portent son nom associé à jamais à la passion de l'aviation, au courage et à l'amour de la patrie.

Nota : Une biographie de Marcel Coadou a été mise en ligne (http://pilotesdechasse.over-blog.com/) par M. Jean-Jacques LECLERC en 2012. Il a ensuite publié en 2018 avec M. Michel LEDET une seconde version plus complète (46 pages des numéros 230 et 231 de la revue « Avions »). C'est à partir de nouveaux documents et des documents déjà connus que m'ont fournis Mme. Michelle Coadou, fille du pilote, et son compagnon, M. Jean-Claude ROUGIER, et après de nouvelles recherches personnelles dans la presse de l'époque, que j'ai mis en ligne ce nouveau document, mis en page par entre novembre 2023/février 2024) ; ceci pour constituer une nouvelle annexe à mes travaux sur la Base Aérienne 122 de Chartres. On y retrouve bien sûr beaucoup des éléments des deux autres documents cités plus haut.

SEPT DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Voir pages suivantes

1. L'INCROYABLE VOITURE DE MARCEL COADOU

Une facette de Marcel Coadou moins connue est bien sa passion pour l'automobile. Très inventif pour améliorer les appareils qu'il avait pilotés pendant la grande guerre, à l'origine de divers brevets, Marcel Coadou, à Trébeurden, a imaginé en particulier au début des années 1930 un véhicule particulièrement original (brevet n°690.826 du 26 septembre 1930).

Son prototype, le seul construit, appelé « L'Oiseau bleu » par les Anciens de Trébeurden, avait été baptisé par son inventeur « l'Aérolithe » et une publicité de l'époque disait d'elle :

« L'automobile Aérolithe Marcel Coadou est à la route ce que le navire est à la mer, ce que l'avion est à l'air. C'est un bloc métallique enveloppant, ultra léger, indéformable, silencieux, d'une grande finesse de pénétration. C'est la voiture durable et de sécurité. Parfaitement centré à toutes les allures et toutes les influences du vent. Le vrai carter pour la mécanique. L'écrin de l'élite ».

Sa grande particularité était d'être un véhicule sans portières, mais dont tout l'habitacle coulissait, comme certains avions plus tard qui auront une verrière coulissante »

Marcel COADOU tenant une maquette devant son Aérolithe.

L'AUTOMOBILE

AÉRO LITHE

MARCEL COADOU

EST A LA ROUTE

CE QUE LE NAVIRE EST A LA MER

CE QUE L'AVION EST A L'AIR

C'EST UN BLOC MÉTALLIQUE
ENVELOPPANT
EXTRA-LÉGER
INDÉFORMABLE
SILENCIEUX
D'UNE GRANDE
FINESSE DE PÉNÉTRATION

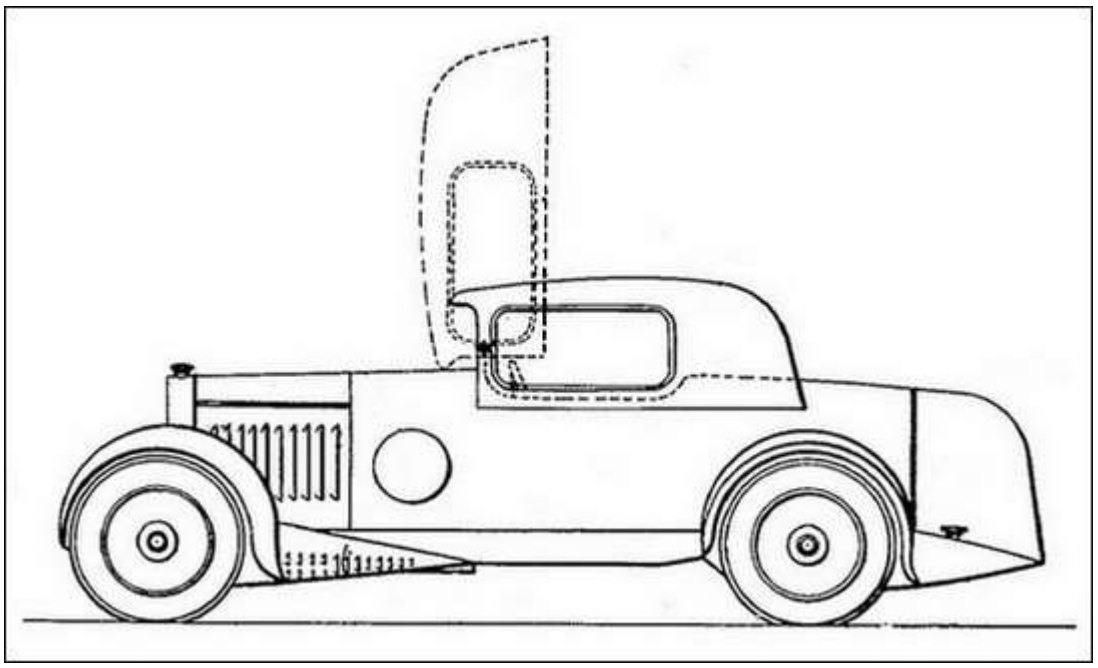
C'EST LA VOITURE
DURABLE
ET DE
SÉCURITÉ

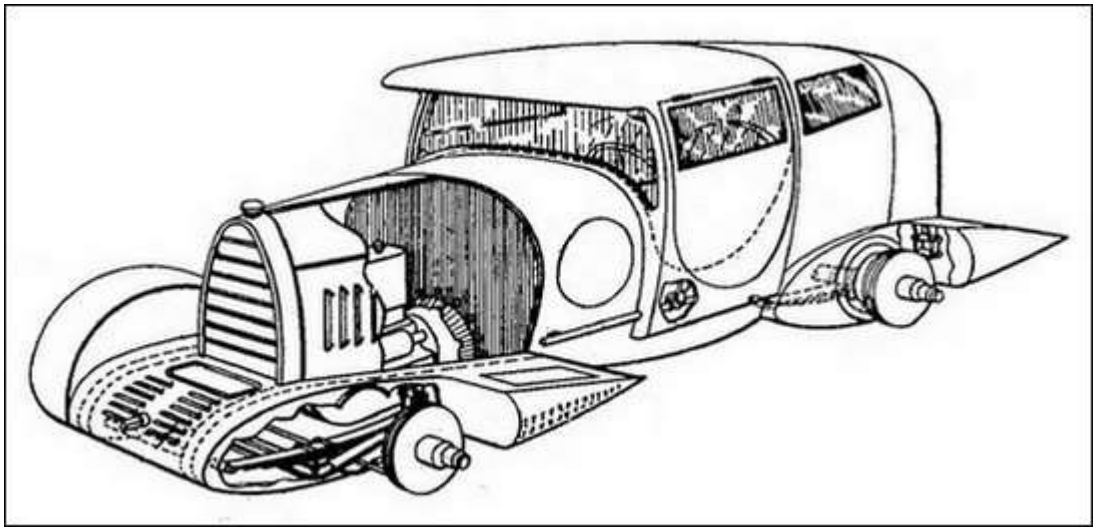
PARFAITEMENT "CENTRÉE" A TOUTES LES ALLURES
ET A TOUTES LES INFLUENCES DU VENT

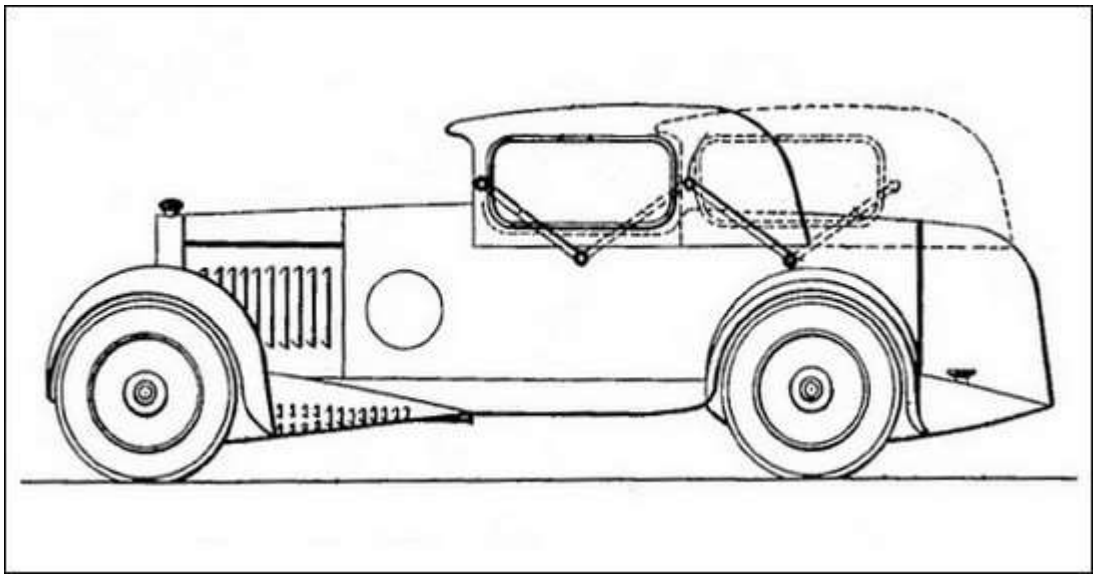
LE VRAI CARTER
POUR LA MÉCANIQUE

L'ÉCRIN
DE
L'ÉLITE

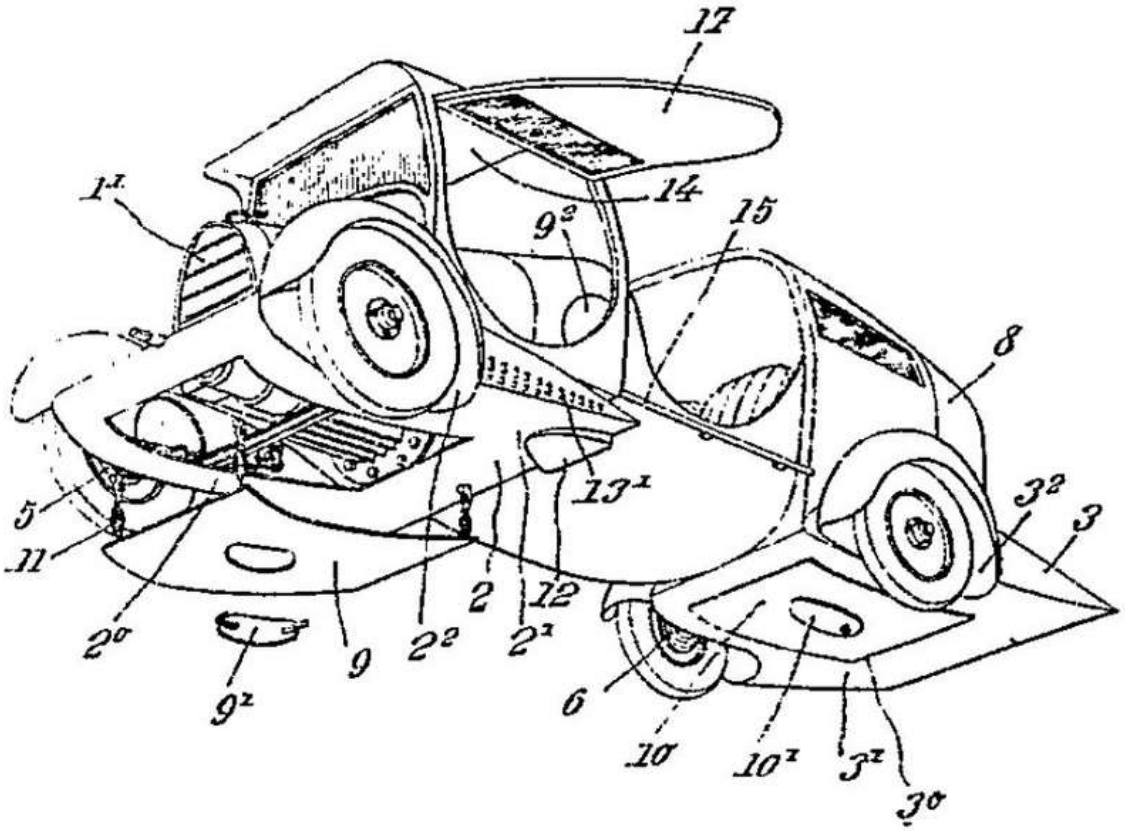
DEMANDER NOTICES
DESCRIPTIVES







Marcel Coadou était un ami de l'architecte Roger Le Flanchec, (1915/1986), pas encore célèbre, un amateur de belles carrosseries, auquel il a revendu cet extraordinaire véhicule en 1937. Celui aura un accident alors qu'il conduisait cette « Aérolithe »... sans permis... en août 1937 ; il existe une photo de l'épave garée sous sa fameuse « Tour Helios » en construction – donc au début des années 50 – sur un magazine d'architecture... Ce prototype sans suite tomba ensuite dans l'oubli...



UNE CURIEUSE INVENTION

L'AÉROLITHE MARCEL COADOU

Avant-hier, au début de l'après-midi, les passants remarquaient, stationnant dans la rue d'Aiguillon, une automobile à la carrosserie élancée et dont la forme aérodynamique était à la fois élégante et étrange.

De nombreux curieux s'étaient rassemblés autour du véhicule, et il va sans dire que les commentaires allaient leur train...

Nous avons pensé qu'il pouvait être intéressant de donner à nos lecteurs quelques précisions sur cette voiture et, pour cela, nous nous sommes adressé à son propriétaire, M. Marcel Coadou, le sympathique directeur de l'école d'entraînement aérien de Saint-Michel-en-Grèves.

M. Marcel Coadou, dont nous avons apprécié, l'an dernier, les remarquables qualités de pilote, à bord de l'avion Moth-Gipsy ayant appartenu à Hélène Boucher, est bien connu dans notre région. Capitaine aviateur de réserve, il est officier de la Légion d'honneur.

Il a bien voulu nous dire que son automobile, qu'il a baptisée « Aérolithe », a été construite par lui selon les principes dont il est l'auteur.

L' « aérolithe », tel que je viens de le mettre définitivement au point, nous a-t-il déclaré, est le résultat d'un travail de seize années.

Après de longues recherches et des tâtonnements inévitables, j'ai réussi à faire d'une vieille B 2 ce qu'elle est actuellement.

C'est à Trébeurden que j'ai réalisé mon invention et, depuis, j'ai déposé mon brevet dans trois pays: la France, l'Allemagne et les Etats-Unis.

L'invention est relative à une carrosserie fermée ou conduite intérieure, pour les automobiles du genre de celles dont les parties antérieures des parois latérales peuvent être déplacées, par glissement, vers l'avant.

Elle consiste à déplacer, en même temps que les dites parties des parois latérales, la partie correspondante du toit, ainsi que la paroi avant, constituée par la glace pare-brise.

Grâce à l'invention de M. Marcel Coadou, on peut, plus aisément, entrer dans la voiture et en sortir. Ainsi disparaît l'inconvénient des carrosseries surbaissées.

En faisant coulisser, vers l'avant, les parties des parois latérales, en même temps qu'une partie du toit et la paroi avant, on peut entrer dans la voiture ou en sortir en restant debout.

Les panneaux, prévus dans les parois latérales du véhicule, permettent de sortir de celui-ci au cas où les pièces coulissantes viendraient à coincer.

L'ensemble mobile, ou portique, remplace donc les portes classiques. Il permet la construction basse et supprime le porte-à-faux des portes habituelles et par conséquent les battements, les vibrations des glaces, etc...

Le portique étant ouvert, l'encombrement de la voiture reste immuable, au garage comme dans la rue.

L'accès du conducteur, au volant, dans un lieu étroit, est aisé.

L'entrée ou l'évacuation des passagers, en bordure d'un trottoir, se produit sans aucune contorsion de leur part.

L'ensemble de la carrosserie-portique présente encore beaucoup d'autres avantages, que M. Coadou nous a énumérés. Sa rigidité et son homogénéité sont à retenir. Il favorise la visibilité et est silencieux. La finesse aérodynamique, soigneusement étudiée, a un gros avantage, en ce qui concerne, notamment, la vitesse et la souplesse.

Signalons que le portique peut s'adapter aux voitures de toutes dimensions.

Pour assurer la protection totale des parties mécaniques qui se trouvent sous le châssis, M. Coadou y a disposé une tôle et a placé un soufflet plastique à chacune des roues.

L'aérolithe va-t-il révolutionner l'industrie dont l'ingéniosité honore leur inventeur.

Nous venons d'exposer brièvement — car il nous est impossible d'entrer ici dans des détails plus techniques — les renseignements que M. Coadou a bien voulu nous donner sur son invention.

L'aérolithe va-t-il révolutionner l'industrie de l'automobile ?

C'est fort possible et c'est, en tout cas, ce que souhaite certainement l'ingénieux Marcel Coadou.

L...

Dans « La Dépêche de Brest » du 24 janvier 1937

L'aérolithe, son portique étant ouvert et déplacé sur le capot.

2. L'ÉDIFIANT EXEMPLE DE SABINE COADOU

COMMENT UN BAPTÊME DE L'AIR PEUT PROVOQUER UNE VOCATION...

Revue « LES AILES » - 17 mai 1958

Sabine LEYRITZ à Saint-Michel-en Grève le jour du passage de son brevet en 1937

Ça a commencé par une petite guerre... Où ? Sur une plage bretonne, charmante, tranquille, sur la Manche, dénommée « Lieue de Grève » entre Lannion et Morlaix, découvrant à mer basse, un espace d'environ quatre-vingts hectares, profond de 3 km, face au grand large. Le climat était séduisant ; le site enchanteur. Plage idéale pour les enfants ; le danger de noyade y étant pratiquement inexistant, les parents pouvaient leur laisser une liberté relative, enviable, dont ils profitaient pour se livrer à leurs jeux favoris.

Mais si le « Lieue de Grève » faisait la joie des enfants, elle devait faire aussi celle d'un pilote. Un jour de septembre 1931, l'as de guerre Marcel Coadou, ancien pilote de la 2ème Escadre de Chasse, à la Croix de Guerre constellée de palmes, sollicita et obtint l'autorisation d'y établir un hangar, un club-house, un poste de

ravitaillement, d'y créer, en somme, une véritable Station-Service Aérienne, à l'échelle, bien sûr, de l'époque et des moyens d'un, particulier qui ne disposait, alors, que d'un seul et unique avion : un Farman 232 de 100 CV. L'aérodrome de Saint-Michel-en-Grève fonctionna bientôt ; l'avion sortait beaucoup, exerçant son intense action de propagande sur toute la côte bretonne. Un secteur de la plage lui avait été affecté et balisé en conséquence, bien entendu aux frais, risques et périls, du bénéficiaire de l'autorisation.

Toutes les précautions avaient été prises pour que la cohabitation des enfants et de l'avion ne présentât pas d'inconvénients pour les premiers ; rien de fâcheux n'a d'ailleurs jamais risqué de se produire pour eux. Mais les familles s'émurent cependant de la présence du Farman-232. L'une de ces familles comptait une très jeune fille, Sabine, particulièrement mécontente du sans-gêne de l' « aviateur » qui, un jour, avait fait raser les châteaux de sable qu'avec ses frère et sœur, elle avait si laborieusement édifiés, sous le prétexte que son avion, en les heurtant, pouvait capoter. Aussi, la famille de Sabine favorisa-t-elle l'établissement d'une pétition destinée au Préfet des Côtes-du-Nord, tendant à ce que soit abrogée l'autorisation accordée à Marcel Coadou de situer à cette place la Base de ses opérations. La pétition circula, recueillit de nombreuses signatures et fut effectivement envoyée au Préfet.

Elle déchaîna une riposte : une contre-pétition naquit, recouverte de non moins nombreuses signatures, celles des « mordus de l'air » qui, déjà, fréquentaient assidûment l'aérodrome de Marcel Coadou ; elle amortit l'effet désastreux, sur le Préfet, de la première pétition. Et les choses en restèrent là, jusqu'au jour...

Jusqu'au jour, durant les vacances 1932, où la jeune Sabine, âgée de14 ans, vint, très timidement, solliciter un baptême de l'air... C'était assez inattendu de la part de la fougueuse « ennemie » ! Elle versa le prix de ce baptême — 50 francs — économisé tout l'hiver et qui allait être dépensé ainsi en quelques minutes. Mais ces quelques minutes, furent, pour elle, une révélation... Le charme de ce premier vol, effectué bien sûr à l'insu de ses parents, le sentiment de bien-être et de sécurité qu'elle éprouva, la conquirent d'emblée. Le « certificat de baptême », établi à la suite de ce vol, fut montré aux amis, aux parents, lu avec fierté et accompagné de maints commentaires enthousiastes, si bien qu'à force de persévérance, Sabine réussit à amener, un beau matin, toute sa famille au terrain pour qu'elle goûte, elle aussi, aux joies du vol. Et tous, chacun après l'autre, y passèrent et furent conquis à leur tour.

C'est ainsi qu'une solide amitié succéda aux intentions belliqueuses des débuts, et que, quelque temps plus tard, Sabine arracha à son père la permission de venir, chaque jeudi et chaque dimanche, de Morlaix où elle habitait avec les siens, à Saint-Michel-en-Grève, prendre une leçon de pilotage. Elle fut « lâchée » la première d'un lot de fougueux postulants au brevet... et épousa, finalement, son moniteur ! *(Le 13 novembre 1937).*

Passons sur les quelques années qui suivirent, sur l'extension de l'aérodrome de Saint-Michel-en Grève et de sa petite flotte — c'est une autre histoire sur laquelle nous reviendrons mais qui nous entraînerait trop loin aujourd'hui — sur la remobilisation de Marcel Coadou, sur l'abandon du terrain, sur son occupation par les troupes allemandes, sur le séjour Sabine et Marcel Coadou à Saint-Germain-en-Laye où ils reprirent, après la guerre, leur entraînement à Montesson à l'Aéro-Club Paul-Tissandier, puis enfin sur leur installation définitive à Saint-Raphaël. Entre temps, deux enfants étaient nés à la veille des hostilités, puis, après celles-ci deux autres — un garçon et trois filles.

A Saint-Raphaël, quelques vols effectués sur Stampe achevèrent de « remettre dans le circuit » l'ex moniteur et son élève. Le chef-pilote de l'Aéro-Club de Fréjus-Saint-Raphaël Deschamps, « lâcha » de nouveau Sabine Coadou qui, en 1948, passa son brevet 1er degré. Le malheureux accident qui causa la mort du Président du club et interrompit la carrière du moniteur Deschamps grièvement blessé, devait conduire Marcel Coadou à devenir le moniteur bénévole de l'Aéro-Club de Fréjus-Saint-Raphaël et c'est sous la direction de son mari que Sabine Coadou passa, peu après les épreuves du brevet 2ème degré. Puis, décidément fort attachée à l'Aviation, elle poursuivit son entraînement jusqu'au moment où elle se sentit capable de recevoir à Challes- les--Eaux l'instruction de moniteur. Celle-ci, à l'issue du stage, fut couronnée de succès. Dès lors, elle se consacra, aux côtés de Marcel Coadou, à la formation des pilotes du club.

Sa propre formation avait exigé, au total, une soixantaine d'heures de vol ; elle en comptait fin mars dernier. 1 550 h 57 exactement ; sur les 109 pilotes 1er degré (86 brevets 1er degré et 23 brevets 2ème degré) formés par l'Aéro-Club de Fréjus-Saint-Raphaël, une bonne cinquantaine au moins le furent par Sabine Coadou.

Ces quelques chiffres suffisent à situer la valeur de pilote et de monitrice de Sabine Coadou. Le 19 avril encore, elle lâchait, sur Stampe, un jeune matelot de 20 ans, Claude Hansotte, radariste à la Base. Aéro-Navale — son plus récent élève. Mais ce que l'on doit dire aussi et *surtout* c'est que Sabine Coadou ne se contente pas d'être

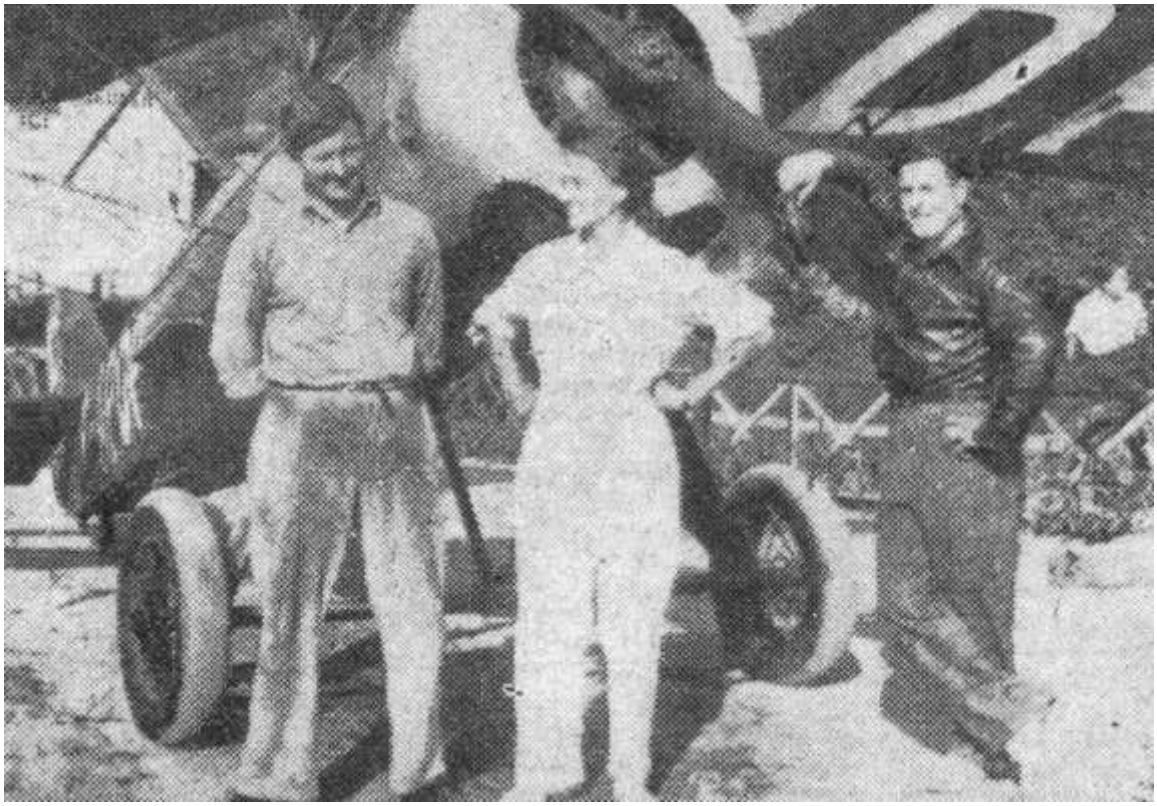
une excellente monitrice ; c'est aussi une mère de famille affectueuse et attentive, une propagandiste hors pair, appréciée et admirée de tous ceux qui l'approchent, un exemple, enfin, de foi et de persévérance aéronautiques.

A l'un de nos confrères de 1a Côte d'Azur qui la félicitait de sa prodigieuse activité, elle déclarait, optimiste et souriante comme toujours :

« Pour moi, être monitrice ne signifie pas exercer un métier. Cela me donne l'occasion de voler plus souvent ; cela me permet aussi de former des jeunes gens qui, comme moi jadis, veulent goûter aux plaisirs de l'espace. Mes enfants ? S'ils ont envie de piloter, mon mari et moi nous les formerons... »

Charles DUBRAY

Ci -dessous, les trois photographies faisant partie de cette coupure de presse



1937 - Sabine COADOU s'initie au pilotage du MS.138 à l'aérodrome privé de Saint-Michel-en-Grève

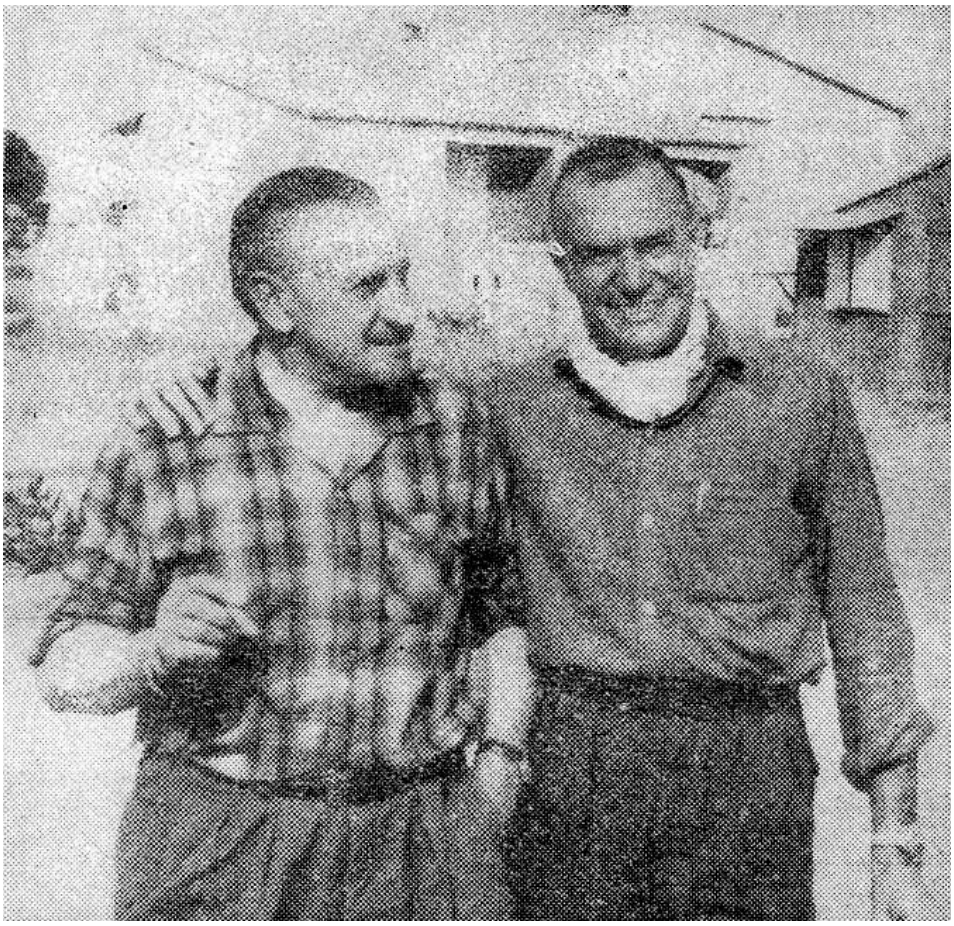
1940 - Sabine COADOU avec ses deux premiers enfants
A droite, l'aînée Michèle ; à gauche, son frère Bernard

1940 - A Perpignan, Sabine COADOU a retrouvé son mari et moniteur.
De gauche à droite, celui-ci, le Commandant Marcel COADOU ; le Commandant Daru ;
Mme COADOU ; André Dubonnet ; le Colonel Dauphinet, commandant la 2ème Escadre.

5. MARCEL COADOU et PIERRE CLOSTERMANN

PAS DE DISTINCTION ENTRE LES « AS »QUI ONT MÉRITÉ CE TITRE GLORIEUX

Revue « LES AILES » - 24 janvier 1959



Deux « as » authentiques : Marcel Coadou et Pierre Clostermann, lors d'une rencontre à Saint-Raphaël

NOUS avons signalé — et applaudi à cette heureuse initiative — la reconstitution de l' « Association des As du Communiqué », sous l'égide du Général Heurtaux et sous l'impulsion de Gilbert Sardier et de Marc Ambrogi.

On sait que cette association groupa, avant la dernière guerre, les pilotes qui furent cités dans les communiqués officiels de 1914-1918. Cette citation fut d'abord accordée aux pilotes ayant remporté cinq victoires homologuées, puis ce chiffre fut augmenté par la suite et porté à dix victoires officielles. Comme toutes choses, la gloire elle-même devint de plus en plus chère...

Aujourd'hui, il ne reste plus beaucoup de survivants parmi les pilotes qui eurent la gloire du Communiqué. Aussi ceux-là

envisagent-ils d'admettre dans leurs rangs ceux qui totalisèrent cinq victoires, ce qui leur aurait valu de figurer, eux aussi, au Communiqué, si l'on n'avait pas, entre temps, élevé à dix le minimum requis pour avoir cet honneur. Par ailleurs, ils émirent le vœu de voir les « as » de la guerre 1939-1945 se grouper en une association semblable à la leur en vue de perpétuer le souvenir de leurs exploits. On ne peut qu'approuver l'Association des As de 1914-1918 de vouloir étendre le champ de leur recrutement, mais il nous paraît souhaitable qu'elle ne donne pas à ceux qui, ayant cinq victoires officielles à leur actif, rejoindront ses rangs, l'impression de n'être que les bénéficiaires d'un repêchage, des « as de seconde zone »... Tous ont magnifiquement servi le pays, au même titre, qu'ils aient appartenu à la Chasse, au Bombardement ou à la Reconnaissance. Mais il est évident que les chasseurs avaient plus de chances d'avoir les honneurs du Communiqué que les Bombardiers et surtout les équipages de Reconnaissance qui ont toujours agi dans l'anonymat le plus complet.

Le cas de Marcel Coadou — et il n'est pas le seul — est particulièrement édifiant à cet égard. Pilote d'une escadrille de reconnaissance dès janvier 1916, il ne devait passer dans la Chasse, à la SPA-88, qu'en avril 1918. En moins de sept mois, il devait y remporter neuf victoires officielles, la huitième, le 9 octobre 1918, et la neuvième le 29 du même mois. Il ne lui en manquait donc qu'une pour appartenir aux membres de « plein droit » de l'Association, aux « as à parts entières » ... Surtout si l'on précise que trois autres victoires auxquelles Marcel Coadou ne fut pas étranger, furent attribuées, sur sa demande, deux à ses pilotes équipiers et la troisième à l'Escadrille SPA-88 dont, entre temps, il avait reçu le commandement. Par ailleurs, en 1939, âgé alors de 43 ans, il devait « remettre ça » dans une formation de Chasse où il ajouta une nouvelle citation aux précédentes qui lui avaient été accordées quelque vingt ans plus tôt.

Encore une fois, le cas de Marcel Coadou n'est pas unique. Ce n'est qu'un exemple : D'autres que lui ont mérité le titre d' « as » ... C'est bien d'ailleurs ce que pensent les animateurs du groupement si opportunément reformé puisqu'ils se proposent d'accueillir ceux de leurs camarades qui, tout en ayant moins des dix victoires imposées, auraient eu leur nom porté au Communiqué si les circonstances et surtout une affectation plus rapide à la Chasse le leur avaient permis. Il n'est certainement pas dans la pensée de ceux qui viennent de ressusciter le magnifique mouvement des « as » de faire une distinction quelconque entre ceux qui sont dignes d'en faire partie.

4. BERNARD COADOU

Revue - LES AILES - 12 novembre 1960

TROIS JEUNES GENS affectés à l'Ecole de Rochefort se sont réunis, ces temps derniers, dans cette ville, autour de leur monitrice, la sympathique Sabine Coadou, sous la direction de laquelle ils ont passé les épreuves du brevet de pilote.

C'est déjà assez rare qu'une femme ait formé au pilotage des militaires de l'Armée de l'Air. Ce qui l'est encore bien davantage, c'est que l'un de ceux-ci est le propre fils de la monitrice de l'Aéro-Club de Fréjus-Saint-Raphaël. On savait bien que Sabine Coadou, épouse de l'as de guerre bien connu Marcel Coadou, ajoutait à ses titres d'aviatrice éprouvée, celui d'une excellente mère de famille (elle a quatre enfants) mais elle paraît si jeune qu'on n'imaginait pas que l'un d'eux était déjà sous les drapeaux.

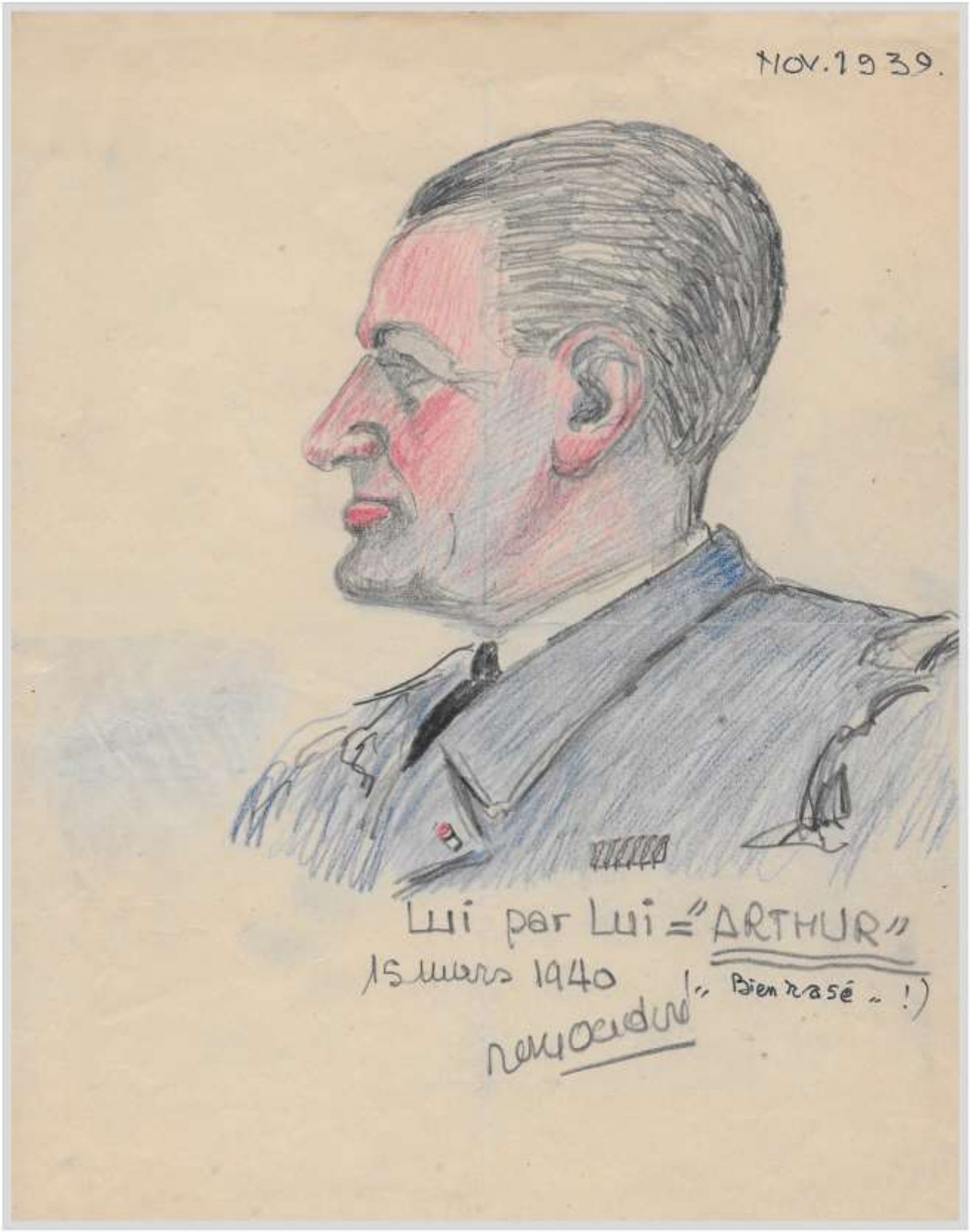
Bernard Coadou, comme d'ailleurs ses camarades Jean-Claude Garcia et Robert Legrand, est élève-électronicien à l'Ecole de Rochefort

++++++++++++++++++++++++

5. MICHELLE COADOU

2020 - Michelle COADOU, fille du pilote, et Jean-Claude ROUGIER
Avec tous nos remerciements pour leur généreuse aide

2010 - Le MS.406 rescapé suisse aux couleurs de l'avion de Marcel COADOU « BRETAGNE »
Meeting - BAN de Hyères "Le Palyvestre" - Michelle COADOU et Daniel KOBLET le pilote



Portrait de Marcel COADOU par lui-même
GC I/2 - Hiver 1939/1940

Voir 37 portraits dessinés par Marcel COADOU au GC I/2 en 1939/1940

6. LES DÉCORATIONS DE MARCEL COADOU

Ci-dessus

- Croix de chevalier de la légion d'honneur
- Médaille militaire
- Croix de guerre 14/18 avec 6 palmes et 1 étoile d'argent
- Croix de guerre 39/45 avec 1 étoile d'argent
- Croix du combattant volontaire 14/18
- Médaille des blessés de guerre
- Médaille interalliée 14/18
- Médaille commémorative 14/18
- Médaille des combattant volontaire 14/18 et 39/45

Ci-contre

- Cravate de commandeur de la légion d'honneur
- Croix d'officier de la légion d'honneur

La maquette du Morane Saulnier n°438 de Marcel COADOU

Nota : elle porte en fait le n°138, correspondant à celui de l'appareil reconstitué en Suisse par l'association « Morane Charlie Fox » et longtemps piloté par le regretté Daniel KOBLET

Après la guerre, la famille Coadou a habité à Boulouris près de Saint-Raphaël et sa maison s'appelait « Villa 406 », avec un sigle métallique « MS » vissé sur le pilier du portail !

7. HOMMAGE AU COMMANDANT MARCEL COADOU

Revue « PIONNIERS » - 1er janvier 1988

Une grande stèle, à la mémoire de Marcel Coadou, as de la guerre 1914-18 et qui fut pendant de nombreuses années, le chef aimé et estimé de l'Aéro-Club de Fréjus a été inaugurée dans cette ville au n° 142, rue des Batteries, fin 1987.

Cette cérémonie s'est déroulée en présence de MM. François Léotard et Georges Laurin et de personnalités de Saint-Raphaël et de Fréjus, entourant Mme Sabine Coadou, veuve d'un héros de l'Air qui participa aux deux guerres.

Ce Breton, né à Saint-Brieuc le 7 février 1897, obtint son brevet civil de pilote à Buc en 1916 (n°1948) et militaire (n°2445). Il sert d'abord au 99ème Régiment d'Infanterie, puis au printemps de 1916, il devient pilote de Caudron G.4 à l'escadrille C.9.

Il est affecté ensuite à la SPA 88.

« As » aux 9 victoires homologuées.

En 1939, il reprend du service au Groupe « Cigognes ».

Passionné d'Aéronautique, il fut un inventeur. C'est lui qui pensa à la double alimentation des moteurs dès 1920, et construisit une voiture « aérolithe » avec châssis-coque, adapté plus tard par André Citroën. Il créa, dans sa Bretagne natale, le premier aérodrome marin.

Il était Commandeur de la Légion d'Honneur, et décoré de la Croix de guerre avec 9 citations.

Mme Sabine Coadou, pilote aviatrice fut également une excellente monitrice de l'Aéro-Club de Fréjus - Saint-Raphaël.

La stèle « COADOU » à Fréjus

ASSOCIATION NATIONALE
DES AS
1914 – 1918 1939 – 1945

EN HOMMAGE
À
MARCEL COADOU
1897 - 1985
COMBATTANT VOLONTAIRE ENGAGÉ À 18 ANS
PILOTE DE CHASSE 1914 – 1918
CROIX DE GUERRE 14 – 18
COMMANDANT ADJOINT EN 1940 DU GC I/2 CIGOGNES
CROIX DE GUERRE 1939 – 1940
COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR

APRES AVOIR CRÉÉ ET ANIMÉ LE PREMIER AÉRODROME MARIN EN BRETAGNE
A CONSACRÉ LES 20 DERNIÈRES ANNÉES DE SA LONGUE CARRIÈRE AÉRONAUTIQUE À FAIRE VIVRE
L'AÉRO-CLUB DE « FRÉJUS SAINT-RAPHAËL » UNE PREMIÈRE FOIS APRÈS LA MORT DE SON PRÉSIDENT J.HELLET
UNE SECONDE FOIS APRÈS LA CATASTROPHE DE MALPACET

A CONTRIBUÉ À FAIRE CONNAITRE ET APPRECIER FRÉJUS ET SAINT-RAPHAËL EN ORGANISANT LES
PREMIERS RALLYES AÉRIENS INTERNATIONAUX DES VINS DE CÔTES DE PROVENCE
A TRANSMIS À DES CENTAINES DE JEUNES ÉLÈVES PILOTES SON EXPÉRIENCE ET SA PASSION POUR
L'AVIATION

POUR SON SERNIER ENVOL APRÈS AVOIR TRAVERSÉ CINQUANTE ANNÉES DE SA VIE ENSEMBLE
SABINE COADOU

EN HOMMAGE
À
SABINE COADOU
1918 - 1998
SON ÉLÈVE ET ÈPOUSE
PILOTE INSTRUCTEUR AVION
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

Document final réalisé de novembre 2023 à février 2024 par François-Xavier Bibert, à partir des informations et documents qui lui ont été communiqués par Madame Michelle Coadou (fille du pilote) et Jean-Claude ROUGIER, de ceux de sa collection personnelle et compléments trouvés sur Internet, en particulier grâce à des recherches ciblés sur le site Gallica de la B.N.F. et des numéros 230 et 231 de la revue « Avions ».