

# ÉDOUARD LECOEUR

*Par Françoise Bouchinet-Brugère, sa nièce*

*Extraits de son ouvrage :*

*« AUPRÈS DE MON ARBRE – Histoire et généalogie d'une famille normande »*

---

## Le plus beau métier du monde

-----

*« Au mois d'août 1918, une circulaire du ministre de la guerre, Georges Clemenceau, fut envoyée à tous les chefs de corps, elle prescrivait le recrutement immédiat, parmi les jeunes appelés de la classe 1919, de 300 volontaires pour l'aviation. Ces jeunes aviateurs devaient constituer une sorte de « cavalerie aérienne » destinée à mitrailler les tranchées à basse altitude. Sans hésiter je fis ma demande le jour même avec deux de mes camarades. Le lendemain au rapport, l'Adjudant fit convoquer ces trois mousquetaires à la salle de service et dans un « garde à vous » impeccable, après avoir décliné leur identité, ils confirmèrent verbalement leur demande de volontaires pour l'aviation.*

*- « Alors toi aussi » dit l'Adjudant en me regardant bien en face, « non mais voyez-vous ça, on lui donnerait encore le biberon et ça veut faire de l'aviation ! »*

*Vexé je ne pus me retenir et lançai : « Mais personne ne vous empêche d'en faire autant. »*

*L'Adjudant passa alors par toutes les couleurs de l'arc-en-ciel, et je crus bien que j'allais finir mes jours en prison.*

*-« Petit prétentieux, va ; et puisque tu tiens tant que cela à te faire casser la figure, tu vas y aller, dans l'aviation. Vous irez tous les trois passer la visite à l'hôpital Bégin, et vous serez mis en soute sur Longvic demain. Rompez. »*

*Voilà une chose qu'on ne se fait pas dire deux fois. Et tandis que fous de joie nous descendions l'escalier quatre à quatre, mes deux camarades me confirmèrent qu'ils avaient eu très peur de voir leur demande rejetée après ma réplique. [...]*

*La chance commençait à me sourire. L'essentiel était d'obtenir ce « brevet » et ce macaron qui classait l'homme définitivement. J'avais été envoyé à l'école de Nieuport et venais d'arriver à Miramas. Après avoir parcouru le circuit réglementaire dans les différents bureaux, j'avais pris possession de mon équipement au magasin d'habillement : combinaison fourrée, gants, lunettes en un mot de quoi ressembler à un aviateur. [...]*

*Le premier contact de l'élève avec un avion, ou plus exactement ce qui à une époque déjà lointaine avait été un avion, avait lieu un peu à l'écart des pistes de vol. Cet appareil s'appelait le « Pingouin » parce qu'on lui avait un peu rogné les ailes pour l'empêcher de décoller. Mais pas encore habitué à corriger au bon moment les caprices du Pingouin à l'aide du palonnier, l'élève se laissait entraîner à droite, puis à gauche, le tout se terminant par un magnifique « cheval de bois » et la queue en l'air ! Parfois même on entendait comme un coup de canon : c'était un pneu qui rendait l'âme, et la roue qui se couchait, n'ayant pas pu résister à la souffrance. Le malheureux Pingouin déséquilibré raclait alors le sol de son moignon et dans un tourbillon de poussière faisait 360° sur place. Lorsque les imprécations du moniteur avaient cessé, et que la visibilité était redevenue normale, on distinguait la silhouette du Pingouin, le nez collé au sol et la queue dressée vers le ciel. Cela s'appelait se mettre en « pylône ».*

*- « Savez donc pas qu'il faut mettre du pied à droite quand l'appareil s'embarque à gauche », criait le moniteur !*

*On changeait la roue, on remettait une hélice neuve car elle avait volé en éclats sur un tas de cailloux, et ils étaient nombreux dans la Crau.*

*- « Au suivant. »*

*Cette fois c'était mon tour.*

*- « Et tâche de ne pas me casser la machine, toi*

*Mes camarades m'encourageaient.*

- « T'en fais pas, mets pleins gaz, si tu vas vite, tu iras droit. » Ces mots me trottaient dans la tête. Évidemment avec de la vitesse ce maudit gouvernail de direction serait plus efficace et, en le traitant avec douceur.. Je m'installai au poste de pilotage, mis mon casque, ajustai mes lunettes et attendis le signal du départ. - « Partez » cria le moniteur en me renouvelant : « Ne me casse pas la machine. »



**On lui donnerait encore le biberon...**

*Progressivement je tirai sur la manette de gaz, mais préoccupé avant tout de maintenir mon Pingouin dans la bonne direction, je ne m'aperçus pas que j'avais dépassé la butée qui limitait la course de la manette et par là même la puissance du moteur. Aussi l'appareil prit de la vitesse et brusquement, sur une dénivellation du terrain, fit un bond de quelques mètres.*

- « Nom de... » hurla le moniteur, « s'il me casse la machine il est radié, celui-là. »

*À la fois surpris et très ému d'avoir quitté le sol, je me cramponnai d'une main à la carlingue, et de l'autre coupai le contact et attendis les événements. Le Pingouin dont l'élan se trouvait ainsi brusquement brisé, retomba un peu lourdement sur le sol, mais sur trois points, c'est-à-dire roues et béquille en même temps, puis termina sa course sans entamer le moindre virage.*

*Une fois remis de mes émotions, et comme je ne pouvais pas remettre en route tout seul, je retirai mon casque, mes lunettes et m'épongeai le front où la sueur perlait à grosses gouttes.*

*Le moniteur arriva sur les lieux avec les autres élèves, qui me regardaient avec des yeux d'envie.*

*- « Si jamais tu m'as cassé une seule « corde à piano », mon petit ami, tu pourras aller planter tes choux ailleurs ! » Après avoir fait le tour du propriétaire et constaté avec étonnement que pas une corde n'était même détendue, le moniteur se radoucit car son « Pingouin » était intact, et me dit : « C'est bon, je ne veux plus te voir ici : tu iras demain à la piste « Barba » et tu passeras en double commande. »*

*En double commande, les élèves étaient groupés par équipes de dix. [...] Je fus désigné pour faire partie de l'équipe de « Bagnaro », un charmant camarade qui avait un cœur d'or [...] Je venais d'être pris en charge par cette fidèle « baraka » qui ne m'a jamais quitté.*

*Ce jour-là c'était mon tour. Bagnaro l'avait inscrit sur la liste et je devais, pour mon baptême de l'air, offrir à midi la classique bouteille de Cinzano. Au moment de monter dans l'appareil, un de mes camarades qu'on n'avait pas vu depuis huit jours, (il sortait de l'infirmerie le matin même), se précipita vers moi en me demandant de lui céder ma place. Le médecin lui avait accordé huit jours de convalescence. Il devait partir le soir même. Ayant déjà cédé mon tour la veille, je ne voulais pas me laisser fléchir malgré les arguments invoqués par le malheureux, qui ne pourrait pas dire à sa famille qu'il avait volé, et qui ne pourrait pas arborer fièrement ce macaron à une aile que seuls avaient le droit de porter ceux qui étaient en double commande ! Que répondrait-il aux questions que ne manqueraient pas de lui poser ses camarades sous le regard un peu ironique des jeunes filles de son village ? C'est alors qu'intervint Bagnaro pour qui le règlement était le règlement. « C'est lui qui doit partir » dit-il en me désignant. Mais presque aussitôt il se ravisa. Son regard venait de croiser celui du malheureux qui semblait le supplier, et son bon cœur n'avait pas résisté.*

*- « Soit. Laisse-le partir » me dit-il, « mais il offrira deux bouteilles de Cinzano au lieu d'une ». Ainsi la transaction se justifiait plus facilement.*

*Le moniteur venait de faire son essai moteur, et les mécaniciens s'apprêtaient à retirer les cales. D'un bond le malheureux permissionnaire sauta dans la carlingue. Un peu mélancolique je le regardais s'éloigner. Après tout, j'avais fait une bonne action.*

*- « Merci » me cria-t-il en agitant la main.*

*Et ce fut sans doute sa dernière parole. Cinq minutes plus tard on entendit le rugissement des sirènes d'alarme, et la voiture ambulance traversant la piste se dirigea en trombe vers le village.*

*L'essai d'air était pour le moniteur une sorte de reprise en main de l'appareil avant de commencer la longue séance de double commande. Et puis, n'avait-il pas dit aux amis la veille qu'il viendrait leur dire « bonjour » à leur fenêtre à 4 30 du matin ? Alors ce fut la classique petite séance de « rase mottes » sur le village et la demi-seconde d'inattention toujours fatale. L'obstacle imprévu avait surgi et le vol s'était mal terminé. Le moniteur et l'élève avaient été tués sur le coup. L'avion avait percuté le sol, après avoir accroché un arbre un peu plus haut que les autres, et que le pilote dans le jour à peine levé n'avait pas vu.*

*Le moment de stupeur passé on vit l'essayeur parcourir la piste et donner ses instructions pour que les vols reprennent immédiatement. Quand il arriva à l'équipe de Bagnaro pour remplacer le moniteur qui venait de se tuer il m'aperçut. Encore sous le coup de l'émotion je me tenais un peu à l'écart des autres. Bagnaro tout de suite et avec son bon cœur habituel sut trouver les mots pour lui expliquer que c'était moi qui aurais dû être à la place de l'autre et lui donna les raisons pour lesquelles j'avais cédé mon tour.*

*- « Tu vas venir avec moi » me dit « l'essayeur », « et je vais te montrer que l'avion ça n'est pas dangereux. Mais retiens bien ceci également : faire de l'avion ça n'est pas difficile, mais ce qui est difficile c'est d'en faire longtemps. » Ce jour-là je fis mon premier vol, comme cela était écrit sur la liste de Bagnaro et je poursuivis mon entraînement jusqu'au brevet et toujours accompagné de ma fidèle « Baraka ».*

*Le 10 novembre 1918 j'ai donc été lâché ! La coutume voulait que cet événement fût fêté joyeusement, car c'était aussi un « adieu » à l'équipe de double commande. Les nouveaux élèves pilotes lâchés seuls étaient en effet dirigés sur une piste spéciale qui leur était réservée, un peu éloignée des pistes d'entraînement, et cela valait mieux sans aucun doute.*

*Après une nuit un peu agitée et bourrée de rêves où les prouesses succédaient aux prouesses, je me réveillai tout joyeux à la pensée que désormais j'allais voler seul. Au bout d'une heure l'appel des lâchés n'avait pas encore été fait. Inquiet je jetai un coup d'œil sur la piste. Tout était calme, aucun appareil n'était sorti. J'aperçus « l'essayeur » qui contrairement à son habitude n'était pas en tenue de vol, mais en grande tenue de sortie et se dirigeait rapidement vers le bureau du Commandant :*

*« L'armistice vient d'être signée. Les vols sont arrêtés. Quartier libre pour tout le monde pendant quarante-huit heures.*

*11 novembre 1918 »  
Édouard Lecœur*

## En marge de la « folle aventure » de « l'Oiseau Canari »

### Le pilote Lecœur

-----

Par Armand Lotti <sup>1</sup>

*« Le pilote Lecœur, que je revis plus tard sur les lignes malgaches, était aux commandes. Nous nous engageâmes sur la Méditerranée, tant pour contourner la redoutable Sierra Nevada, que pour tenir à portée de la main, si j'ose dire, les plages espagnoles, seul lieu d'atterrissage, en cas de panne, dans ces régions.*

*Nous avons quitté Casablanca depuis trois heures. Nous volions à deux mille mètres, et la côte commençait à se profiler à l'horizon, loin, à notre gauche.*

*Lecœur se tourne vers nous et nous passe un bout de papier sur lequel il a griffonné : « Ça va ? ». Le vacarme du moteur et du vent relatif de cent trente kilomètres à l'heure empêche toute conversation non hurlée, et le bout de papier est le seul moyen pratique de communication. Je cherche un crayon pour faire savoir à notre pilote que tout est pour le mieux, bonne volonté aidant, dans le plus étroit des habitacles, mais je n'en ai pas le temps. Le « trois cents Renault » s'est chargé de la réponse, d'ailleurs sans équivoque : il produit un épouvantable fracas, imprime à l'avion une forte secousse, s'arrête net, et dégage une épaisse fumée brune et nauséabonde. En argot aéronautique ceci a nom : « salade de bielles ». Y a-t-il aussi le feu ? Je ne le saurai jamais. J'ai vu Lecœur s'agiter à son poste, manœuvrer je ne sais quoi : l'extincteur, et l'émission de fumée s'est trouvée réduite à des vapeurs d'huile chaude avec projection, dans le vent relatif, de larges gouttes de la même huile en provenance du carter, et fort décoratives sur nos visages, nos faux cols et nos vêtements.*

*Nous voilà donc en vol plané, hélice en croix, situation nouvelle, peu réjouissante, mais qui présente au moins l'avantage d'un vol presque silencieux, car nous n'entendons plus que le sifflement, assez doux, du vent dans les haubans. Ce « Breguet », ma parole vole mieux sans moteur et, si notre position était moins, délicate, au dessus de la mer, moteur arrêté, j'y trouverais de l'agrément.*

*Lecœur nous donne la mesure de sa virtuosité. On croirait, c'est d'ailleurs vrai, qu'il est habitué à ces sortes de choses. Tout de suite, il nous a crié : « Ne vous inquiétez pas ! » et ne s'est plus occupé de nous. Il exécute une magistrale descente planée. Je me souviens de la mienne, à Buc, en épreuve de brevet, et je prends ici une magnifique leçon de pilotage. Notre pilote vise manifestement une très petite plage, étroite, mais il n'a pas le choix : il n'a rien d'autre à sa portée. Il va se poser là-dedans ? Parfaitement ! Nous la survolons. Lecœur, penché, en note les détails, sans doute ; il vire avec une souple élégance. Le sol monte. Très court, il se pose, de main de maître, presque sans heurts, l'aile gauche au dessus de l'eau, l'autre à ras des obstacles. Nous nous arrêtons, ou plutôt nous sommes arrêtés par un poteau télégraphique proprement cisailé par l'aile droite. Nous sommes tous indemnes et pas fâchés de cette heureuse fin, car, une heure plus tôt, le même incident nous aurait certainement valu un bon bain ».*

Ce petit morceau de bravoure se situe pendant la préparation de la célèbre Première française sur l'Atlantique Nord réalisée le 14 juin 1929 par Jean Assollant, René Lefèvre et Armand Lotti. Nous sommes en septembre 1928. Après occasions manquées et faux départs, c'est un incident technique qui vient de clouer au sol à Casablanca l'équipage prêt à s'envoler dans le sens Est-Ouest, comme il était initialement prévu. Il faudra retenter le raid l'année suivante, mais ce sera dans l'autre sens, d'Amérique vers l'Europe.

Pour l'heure, Assollant et Lefèvre, militaires, aussitôt rappelés dans leur unité, Lotti reste seul pour s'occuper de l'avion. Une fois celui-ci en sûreté, il va regagner Toulouse par un courrier de l'Aéropostale. Il obtient une place sur un vieux Breguet XIV, un de ces vieux appareils militaires reconvertis qu'on « achève d'user ». Et c'est là qu'il va faire la connaissance du pilote Lecœur, qui était à ce moment-là un de ces pionniers bien connus, héros de l'Aéropostale, sous la férule de Didier Daurat.

<sup>1</sup> Armand Lotti – « L'oiseau canari » p.95-96, Calmann-Lévy 1968.

## Le Laté XXV de Monsieur Daurat

-----

*Le Laté XXV était un monoplane à cabine pour quatre passagers, équipé d'un moteur Renault de 450 H.P. et construit par la Société Latécoère à Toulouse. Il était destiné à remplacer les bons vieux Breguet XIV qui n'en pouvaient plus.*

*Ce nouvel appareil devait effectuer ses essais d'endurance, uniquement sur le tronçon Casablanca -Tanger. C'est avec un Laté XXV qui donnait entière satisfaction que le 20 novembre 1928, Jean Mermoz franchit pour la première fois la Cordillère des Andes. [...]*

*Le 20 avril 1929, j'avais été désigné pour assurer le vol Casablanca-Alicante. On me donna au départ un Laté XXV que je devais laisser à Tanger. En arrivant j'aperçus sur le terrain officiel la croix blanche qui indiquait que celui-ci, détrempé par les pluies, était impraticable pour un Laté. Tout heureux je pouvais donc espérer continuer mon vol, mais auparavant je devais survoler le terrain de secours aménagé à proximité du terrain officiel, et y atterrir si j'apercevais le Breguet XIV que je devais prendre après avoir laissé sur place mon Laté XXV. Hélas le Breguet XIV m'attendait. Quelques secondes de réflexion eurent vite fait de me convaincre que je ne devais pas « tenter le diable » une quatrième fois, ayant eu coup sur coup trois pannes brutales de moteur avec trois Breguet XIV vraiment à bout de souffle, dont une avec Armand Lotti à qui j'aurais bien involontairement donné un avant-goût de bain de mer dans la baie de Malaga si pareille aventure lui arrivait au milieu de l'Atlantique. Heureusement j'avais eu chaque fois ce coefficient de chance que Monsieur Daurat aimait voir chez ses pilotes, et j'avais réussi au dernier moment à trouver un petit bout de terrain favorable pour poser mon avion. Je laissai donc le Breguet XIV dormir dans son hangar et mis le cap sur Alicante.*

*En arrivant j'aperçus le chef d'Aéroplice qui se dirigeait rapidement vers mon Laté XXV en brandissant un télégramme. Il venait de recevoir de Monsieur Daurat l'ordre de me faire continuer le jour même sur Toulouse.*

*- Vous allez vous faire « sonner les cloches », me dit-il ! Vous deviez laisser votre Laté XXV à Tanger.*

*Évidemment je n'avais pas respecté la consigne.*

*Après ravitaillement je poursuivis donc mon vol et atterrissais à Montandrau à l'heure réglementaire, 20 heures précises, après un atterrissage particulièrement soigné en « caressant la marguerite », car Monsieur Daurat m'attendait sur le terrain. À peine avais-je mis pied à terre qu'il me dit, avec ce geste qui lui était familier et qui consistait à faire tomber la cendre de son éternelle cigarette en la frappant avec le bout de son doigt, ce qui était un signe de mécontentement :*

*- « Alors Lecœur, vous ne voyez donc pas le Breguet XIV qu'on met à votre disposition dans le terrain de secours à Tanger ? »*

*- Si je vous disais que je ne l'ai pas vu, je ferais un gros mensonge, Monsieur Daurat. Et je lui rappelai que je venais d'avoir coup sur coup trois pannes de moteur avec trois Breguet XIV : rupture de bielles, rupture de Vilebrequin, rupture de distribution, et que je n'avais pas endommagé mon appareil, ayant toujours eu la chance au dernier moment, en atterrissant dans des circonstances difficiles, de trouver un petit bout de plage ou un petit bout de terrain, ce qui était rare sur la côte inhospitalière de l'Espagne, pour poser convenablement mon avion. Ayant aujourd'hui entre les mains un excellent appareil, j'étais assuré d'amener le courrier à destination et en temps voulu.*

*- Bien, vous aurez huit jours de mise à pied.*

*C'était la sanction pour non observation de ses instructions. Je n'avais donc plus à discuter et me dirigeais vers le hangar lorsqu'il me rappela.*

*- Y a-t-il longtemps que vous n'avez pas pris de congé ?*

*- Je n'ai pas revu mes parents depuis bientôt un an.*

*- Alors vous partirez huit jours en permission. Mais ne recommencez pas car, si tout le monde faisait comme vous, je n'aurais rapidement plus de Laté XXV à mettre en service pour l'Amérique du Sud.*

*Monsieur Daurat avait sans doute la réputation d'être très exigeant. Il connaissait bien ses pilotes, et savait qu'il leur demandait beaucoup pour la réussite de sa ligne ; mais c'était aussi un homme profondément humain et juste, sachant reconnaître le dur travail qu'il demandait à son personnel, et tenant toujours à cacher sous un air sévère une grande bonté.*

*Le jour où j'assistais avec mon camarade Dubourdieu à l'enterrement de son Chef pilote Raymond Vaunier, je lui ai dit : « Si je n'avais pas été à votre école, Monsieur Daurat, je n'aurais jamais aussi bien appris ce dur mais incomparable métier de pilote de ligne. »*

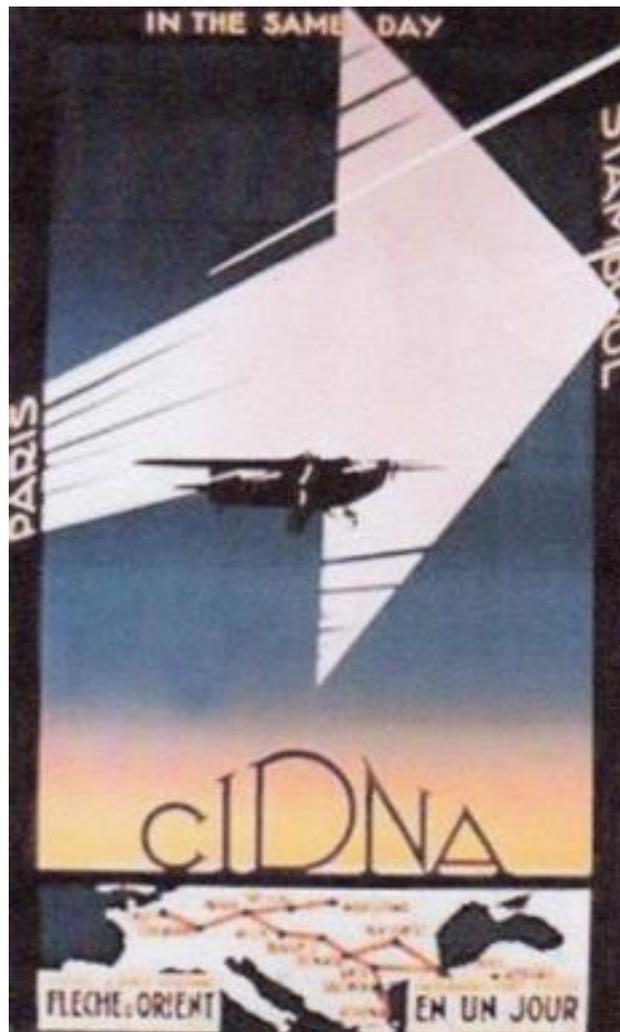
*Édouard Lecœur*

La carrière d'Édouard Lecœur  
*CIDNA*

---



Après avoir obtenu en 1929 le brevet de « Pilotage Sans Visibilité », qui était une grande avancée sur le pilotage à vue, Édouard avait quitté l'Aéropostale pour la Compagnie de Navigation Franco-Roumaine qui, depuis 1925, avait pris le nom de CIDNA (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne,) dont l'ambition était d'étendre ses liaisons vers l'est de l'Europe et l'Orient. Déjà Bucarest était à vingt-quatre heures de vol et Moscou à vingt heures seulement de Paris. Mais ce n'est pas pour autant que les vols étaient moins dangereux. Les accidents étaient fréquents. Voici ce que dit dans son rapport le pilote Édouard. Lecœur après un atterrissage forcé au cours d'un voyage Varsovie-Prague le 22 septembre 1933 : « Partis de Varsovie à 7h 05 nous sommes passés immédiatement au-dessus des nuages, guidés par les caps successifs donnés par le poste radio de Breslau. [...] À 10h 10, ne pouvant plus obtenir de renseignements par suite de la défaillance de notre poste récepteur, nous descendons dans un trou, pensant nous trouver à proximité de Prague.



*Dans l'impossibilité de nous repérer par suite de la très mauvaise visibilité, nous avons continué à voler pendant 20 minutes. » Complètement perdus, ils tournent sur place dans l'espoir d'être repérés par une radio, pour se poser finalement dans un champ près d'une gare.*

Il avait eu moins de chance le 22 mars de la même année, sur le même trajet, avec une rupture de vilebrequin qui avait entraîné la mort d'un passager et des blessures plus ou moins graves pour les autres occupants de l'avion. Cet accident était dû « au non fonctionnement de la station goniométrique de Zemun, qui a obligé l'avion à voler sans indication de cap pour se rendre à Zemun. » Il est dit par ailleurs que « l'atterrissage même fut effectué par le pilote très sagement et avec beaucoup de doigté, ce qui permit d'éviter une plus grande catastrophe. »

Autre accident qui devait être spectaculaire, le 24 février 1934 et toujours sur le même trajet, ainsi rapporté par le pilote Lecœur : « Parti samedi matin à 7h 30 et pilotant l'avion AIYX du service régulier Varsovie-Prague, j'ai été contraint d'atterrir à six kilomètres Ouest de Zdunska Wola par suite d'une panne de moteur. L'atterrissage s'est effectué sur un terrain ensemené, mais rendu très inconsistant par suite du dégel. Après avoir roulé une centaine de mètres, les roues s'enfoncèrent et l'avion s'est mis en pylône.

*Le courrier a été remis à la poste de Zdunská Wola, et après avoir averti le centre de Varsovie, l'équipage est rentré à Prague pour assurer le départ de lundi. »*

Parfois il pouvait être difficile de repartir : Édouard Lecœur ne racontait-il pas qu'un jour, tombé en Roumanie dans une zone déserte et enneigée, il n'avait dû la vie qu'à la présence d'esprit de son mécanicien qui répara l'avion avec le cuir découpé de son blouson. Ils purent repartir, mais Édouard, blessé au visage, garda une grande cicatrice sur la joue gauche.



## La carrière d'Édouard Lecœur

### *Madagascar*

-----

Après le fameux raid de l'Oiseau Canari, Assollant avait quitté l'armée et rejoint la CIDNA où il avait rencontré Édouard Lecœur et ils étaient devenus amis. Quant à René Lefèvre, ancien navigateur de la « *folle aventure* », recruté avec Assollant par Armand Lotti en 1928 pour le raid dont ce dernier était le commanditaire, il était parti pour Madagascar. En 1932 il y nourrissait le projet d'une liaison aérienne avec la métropole. En 1933, devenu chef du Service de l'Aéronautique de Madagascar, il persuade Assollant de le rejoindre pour créer cette ligne et c'est chose faite en 1934. Reste à créer le réseau des « *Lignes intérieures de Madagascar* ».

Pour cela il faut des pilotes expérimentés, et Assollant, nommé le 9 février 1938 chef du Service de l'Aéronautique Civile de Madagascar » par le gouverneur général Léon Cayla pense à son ami Édouard Lecœur qu'il fait venir de France. « *J'avais connu Assollant,* » écrit Édouard Lecœur, « *à la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A) où il s'était engagé comme pilote après sa traversée aérienne de l'Atlantique. Et c'est au cours d'un de ses congés en France qu'il m'avait demandé de venir le seconder à Madagascar. J'acceptai avec enthousiasme, car la description qu'il me fit de ce pays lointain ne pouvait que m'inciter à lui donner mon accord* (Il était alors à Air France).

« *Au début de 1938 je fus donc engagé comme pilote contractuel du Gouvernement Général de Madagascar.* » Le dossier fut long à établir parce que personne ne savait dans quelle catégorie d'agent contractuel placer ce dossier, qui finit par échouer avec ceux des scaphandriers. En effet le salaire d'un pilote se composait de deux parties : un fixe et une prime de vol ou kilométrique, comme celui des scaphandriers qui avaient eux aussi un fixe et une prime de plongée !

« *Assollant commençait à s'impatienter et me bombardait de lettres et de télégrammes* », poursuit Édouard Lecœur. Enfin au bout de trois mois il se mit en route. « *Nous étions en avril 1938, et après vingt-sept jours de bateau, Assollant vint me cueillir à Majunga, et sans me laisser respirer, me fourra dans son Simoun pour me faire faire la reconnaissance des lignes nord et sud* », ces lignes qui seront son quotidien, avec les deux autres pilotes, Assollant et Ringel.

Sur la photographie page suivante, nous le voyons, l'œil rivé à son bracelet montre, devant son Simoun tandis qu'embarque le courrier de ce service postal, dont une coupure de journal sans date nous dit que : « *l'horaire rigoureux doit défier les pires conditions météorologiques* ». « *Aussi,* » poursuit l'auteur de l'article, « *avons-nous été curieux de connaître dans quelles conditions avait été effectué le service postal aérien local du début de la semaine en raison du temps bouché et de la presse exigée par le retard du courrier Air Afrique. Nous sommes heureux de constater que ce service a été accompli en prouesse de raid [...] grâce à la rapidité de nos Simoun. Ainsi l'avion postal piloté par M. Lecœur, parti de Tananarive le mardi 27 à 5h 30 était de retour le mercredi à 10h après avoir assuré la correspondance etc.* » Le tout accompagné d'un mot manuscrit « *Félicitations pour votre liaison si rapide. Voilà qui vous fait grand honneur et me fait grand plaisir. La maison Assollant est en bonnes mains...* »

Sa famille le rejoindra à Tananarive trois mois plus tard : sa femme, sa fille âgée de quatre mois, ainsi que sa belle-mère, Madame Delaunay, qui les accompagne, peu soucieuse de laisser la jeune femme s'embarquer seule et un avec un aussi petit bébé (« *Brigitte* » : voir page suivante) pour une traversée qui durait à l'époque au moins quatre semaines.



**Brigitte, octobre 1938**

## *Madagascar (suite)*



### **L'Équipe du S.A.C.M. en 1938**

**De gauche à droite : Lucien BEAUPEUX ; chef mécanicien, Jean DUCAUD ; administrateur, Léon VYÉ ; radio-mécanicien, Édouard LECŒUR ; pilote, Jean ASSOLLANT ; chef du SACM, Jacques RINGEL ; pilote, MELOT ; radio-mécanicien, Marcel BONITEAU ; mécanicien.**



**Édouard LECŒUR dans son Caudron Simoun**

La belle équipe de la SACM « perdit le 3 avril 1939 Jacques Ringel, un des trois pilotes, admirable pionnier de l'aviation marchande, qui à trente-six ans totalisait plus d'un million de kilomètres et plus de huit mille heures de vol. Ringel est mort à la tâche à la suite d'une panne de moteur qui l'a obligé à se poser dans la forêt après son décollage de l'escale de Morondava » écrit Édouard Lecœur.



Sur la photo ci-dessus de ses obsèques, on distingue, au premier rang parmi les nombreux assistants, Nicole Lecœur, dont on imagine sans peine les sombres pensées

En 1939, lors de la déclaration de guerre contre l'Allemagne, Assollant se porte volontaire et regagne la France. Édouard Lecœur est rappelé sous les drapeaux le 2 septembre et mis en affectation spéciale à son poste.

C'est pendant cette période qu'il vécut l'épisode suivant :

*« J'eus la chance, au cours d'un courrier Tananarive Mozambique, d'identifier le fameux cuirassé allemand Graf-Spee qui, dans l'Océan Indien et l'Atlantique sud, agissant en vrai corsaire, s'attaquait aux bateaux de commerce alliés. Il venait d'ailleurs, quelques jours plus tôt, de couler un de nos pétroliers, l'Africa-shell. Selon les consignes reçues je communiquai la position du Graf-Spee au commandant de l'Air à Tananarive. On sait que trois navires de guerre britanniques, l'Achilles, l'Ajax et l'Exeter, mirent fin aux « exploits » du Graf-Spee du 13 au 17 décembre 39 en face de Montevideo. »*

## La carrière d'Édouard Lecœur

### *La mort d'Assollant*

-----

Édouard Lecœur avait été particulièrement bouleversé par la disparition de Jean Assollant, son ami, qui trouva la mort en 1942 dans un combat aérien contre l'aviation britannique. « *Assollant avait rejoint comme capitaine l'escadrille de chasse commandée par le Cdt Léonetti et basée à une soixantaine de kilomètres au Sud-Ouest de Diégo-Suarez* » écrit-il.

Le 6 mai 1942 tout était pratiquement terminé à Diégo et Lecœur avait reçu l'ordre d'aller chercher avec un Goéland quelques mécaniciens et pilotes de l'escadrille de chasse et de les ramener à Tananarive où l'aviation militaire devait se replier. Voici ce qu'il raconte :



**LECŒUR et ASSOLLANT**

*« J'avais quitté le théâtre des opérations depuis vingt minutes lorsque mon radio me fit passer deux messages qu'il venait de recevoir. Je devais faire demi-tour et porter de toute urgence [une note] au cdt de l'escadrille.*

*« Je venais à peine d'atterrir et Assollant, que j'avais quitté quelques minutes plus tôt, se précipita vers moi en me disant : « Mais qu'est-ce que tu viens faire là ? Alors je lui montrai les messages radio que je venais de recevoir en vol et qu'il devait remettre au commandant Léonetti. Après en avoir pris connaissance il me dit : « 'Tout est terminé depuis 10 heures ce matin, pourquoi veulent-ils encore une couverture aérienne qui ne servira à rien ? Puis il me regarda avec un sourire un peu triste comme s'il avait un pressentiment et il me dit : « Ne t'inquiète pas, avec la veine que j'ai toujours, je m'en tirerai encore et nous dînerons ensemble demain à Tana. »*

*« Je ne devais plus revoir Assollant.*

*Le lendemain j'étais rentré à Tananarive après avoir fait escale à Majunga. À midi je reçus un coup de téléphone du Cdt Faure : « Lecœur, Assollant n'est pas rentré hier. Faites préparer un Goéland, nous partirons dans une heure pour le théâtre d'opérations. »*

*« En arrivant, nous avons tout de suite appris que la couverture de chasse demandée au sud de Diégo-Suarez avait été assurée par trois appareils pilotés par le Cdt d'active Léonetti, un autre officier d'active et le capitaine de réserve Jean Assollant. Les deux premiers avaient dû se jeter en parachute et avaient été faits prisonniers, Assollant était porté disparu.*

*Que s'était-il passé ? On ne l'a jamais su. Sans doute un peu d'énerverment de part et d'autre car tout était terminé depuis le début de la matinée.*

*Six mois plus tard, l'administrateur de Diégo-Suarez, Monsieur Boiteau, me fit savoir qu'on avait retrouvé les restes du capitaine Assollant, et me fit conduire à l'endroit où s'était écrasé son Morane 406 à quelques kilomètres de la ville montagnaise d'Anamakia.*

*J'ai pu examiner les débris de son avion. Le carter avant du moteur était criblé de balles. Il est vraisemblable qu'Assollant lui-même avait été touché, car l'appareil avait percuté le sol et brûlé. À quelques mètres plus loin, une petite croix.*

*Le colonel Pinard, que je connaissais bien depuis 1919, car nous étions ensemble en occupation dans le Palatinat, et que je rencontrais un jour à Alger avant la fin de la guerre, me raconta qu'il avait eu l'occasion de voir à Diégo-Suarez l'officier britannique qui avait descendu Assollant. Et comme il s'étonnait de voir sur son bureau la photographie d'Assollant, cet officier lui avait dit : « S i'avais su que c'était Assollant que j'avais en face de moi, je n'aurais jamais tiré. »*

## La Carrière d'Édouard Lecœur

### *Retour en métropole*

-----

« À la mobilisation, en 1939, » écrit Édouard dans un article pour la revue « Pionniers » de l'association « Les Vieilles Tiges », « le Service de l'Aéronautique de Madagascar fut dissout, le personnel mobilisé, et le matériel réquisitionné par le Commandant de l'Air. Les trois pilotes firent immédiatement une demande d'affectation dans une unité combattante de la métropole. Seul Assollant put partir. Les deux autres furent mis en affectation spéciale<sup>2</sup>, pour continuer à assurer les liaisons avec la métropole, et les courriers intérieurs. »

Le Ministre des colonies fait savoir au Gouverneur général de Madagascar au mois de janvier 1940 que « le Service de l'Aéronautique civile, supprimé à l'ouverture des hostilités, doit reprendre, avec les mêmes attributions son activité normale d'avant-guerre, et que M. Lecœur peut en assurer la direction par intérim. »

Édouard Lecœur répond que « malgré l'absence des mécaniciens les courriers ont été assurés, parfois malgré de mauvaises conditions atmosphériques, avec une parfaite régularité. » Le service est maintenu et il continuera de l'être. Édouard Lecœur notera plus tard : « En dépit d'énormes difficultés matérielles, les lignes aériennes de Madagascar fonctionnèrent pendant toute la guerre. Ce fut un honneur pour moi, devenu en 1942 chef du SACM, de maintenir l'acquis que nous avait légué l'œuvre prestigieuse d'Assollant. »

Une abondante correspondance entretenue avec les autorités pendant tout le temps qu'il exerça l'intérim puis la direction des lignes intérieures malgaches, tant à titre civil que militaire, montre bien son constant souci de voir maintenue coûte que coûte l'exploitation des lignes indispensables à la vie de Madagascar.

Bien plus tard il écrivit : « Depuis 1945 ces lignes n'ont pas cessé de se développer à l'intérieur comme à l'extérieur de la Grande Île, et la France peut en être fière. Mais puissent ces quelques souvenirs, racontés simplement, nous faire avoir de temps en temps une pensée reconnaissante pour Assollant et son équipe d'hommes courageux et résolus. »

Démobilisé le 31 juillet 1940, il fut rappelé le 14 février 1943 et versé dans les F.A.F.L. (Forces Aériennes Françaises Libres), carte n° 004593, en Algérie où il resta quelques mois, nommé au grade de lieutenant et classé dans le cadre du Personnel sédentaire (limite d'âge). Il fut ensuite nommé Commandant de la base aérienne équipée n° 335 à Ivato (Madagascar), le 1<sup>er</sup> décembre 1943.

Hospitalisé en 1944 à Tananarive, puis à Majunga, et enfin envoyé à Alger, Édouard Lecœur fut démobilisé à sa demande le 25 juillet 1945, demande transmise avec un avis très favorable des officiers supérieurs : « Officier très fatigué par un long séjour aux Colonies, ne peut plus rendre dans l'armée les services sur lesquels le commandement est en droit de compter. »

Pour obtenir la libération immédiate qu'il souhaitait il avait argué en premier lieu de la santé de sa femme : « J'ajoute que je suis père de quatre enfants en bas âge, que j'ai dû laisser à Madagascar, et que ma femme est très fatiguée des suites d'une congestion pulmonaire grave. Ma présence auprès d'elle peut devenir nécessaire d'un moment à l'autre et je vous serais très reconnaissant d'examiner ma demande avec bienveillance. »

<sup>2</sup> Lecœur et Ringel

## La Carrière d'Édouard Lecœur

### *Pilote d'hélicoptère*

-----

Le premier, Léonard de Vinci avait en son temps imaginé une machine volante équipée d'une aile tournante lui permettant de se propulser dans les airs. L'idée avait lentement fait son chemin et la seconde guerre mondiale lui avait permis de commencer à se concrétiser. La réalisation de divers prototypes en Europe comme aux États-Unis avait démontré l'intérêt de ce nouvel engin pour un usage militaire.

À son retour de Madagascar, Édouard Lecœur se trouva sans travail au milieu des règlements de comptes entre gaullistes et ex pétainistes, car la Libération n'était pas encore loin. Les anciens collègues qu'il rencontra n'étaient pas prêts à aider quelqu'un qui avait défendu Madagascar contre les Anglais... Un grand ami de sa belle-famille, Monsieur Moizard vint alors à son secours en lui offrant la possibilité de se tourner vers l'hélicoptère, mais dans le domaine civil, ce qui allait bien à son tempérament de pionnier.

Il partit pour les États-Unis en 1947, d'où il revint avec le Brevet de pilote d'hélicoptère obtenu le 1<sup>er</sup> septembre 1947 à Camden (New Jersey), dans la banlieue de Philadelphie. Il y avait également obtenu, le 21 septembre de la même année, la qualification d'instructeur pour la formation de pilotes privés et de pilotes professionnels, et d'examineur.



De nouveau à Camden, chez Helicopter Air Transport, il devient « Professionnel Hélicoptère » en date du 13 janvier 1949 (FAI n°4)



C'est après ces formations qu'il ramena en France en pièces détachées, deux hélicoptères Bell et Sikorski qui allaient lui servir à exercer sa nouvelle activité : l'épandage agricole de produits antiparasitaires. Ce fut une période faste car le travail ne manquait pas. Il alla jusqu'au Portugal, en Algérie, au Maroc, pour lutter contre l'infestation des chenilles dans les chênes et les invasions de sauterelles.

Plus tard, grâce à sa qualification d'instructeur et d'examineur pour former des pilotes privés et professionnels, il se reconvertit dans cette activité moins dangereuse, car le risque était toujours grand, lors des travaux agricoles, de rencontrer des fils électriques avec les pales de l'hélicoptère.. C'est d'ailleurs ce qui lui arrivera un jour en Écosse, en 1960. L'accident, qui aurait pu être bien plus grave, puisqu'il n'y eut ni mort ni blessé, réduisit l'hélicoptère en tas de ferraille après avoir évité, avant de s'écraser, une maison, mais pas le jardin où dormait dans son landau un bébé de trois mois. La petite Heather se réveilla au bruit, avec une branche d'arbre en travers sur sa couverture, le visage et les vêtements maculés d'huile et de produits chimiques provenant de l'hélicoptère ; produits chimiques déversés dans un ruisseau voisin et dont on apprend avec stupéfaction en lisant le long article du journal local, qu'on redoute leur effet sur les poissons qui le peuplent. L'écologie était encore loin... Quant au pilote, un villageois accouru le récupéra suspendu la tête en bas, retenu par les sangles de son harnais de sécurité. Le veilleur qui devait le prévenir de la présence des fils électriques n'était pas à son poste. La Baraka encore et toujours ! C'est-à-dire, pour nous, la Providence. Mais Bonne-Maman devait tellement prier pour lui !

Lors de l'été 1950, il vint à Mers avec son hélicoptère, et amis et connaissances se pressèrent pour profiter d'un baptême de l'air. Je fus des heureux bénéficiaires, et avec moi ma Bonne-Maman qui, à soixante-dix-neuf ans, eut la joie de survoler Mers pour la première fois, dans ce curieux appareil sans portes piloté par son fils aîné.

## Post Scriptum

### « *Mon petit décoré* »

-----

Lorsqu'elle avait appris que son fils André, dont la conduite avait été exemplaire, avait mérité la croix de guerre avec deux citations et deux étoiles de bronze, en le félicitant Bonne-Maman lui avait écrit : « *Je l'ai, mon petit décoré !* », faisant allusion à la poésie enfantine que l'un de ses fils avait récitée à Elbeuf un premier janvier. Eh bien, elle aura eu non pas un, mais ses deux fils décorés !

En effet, nous lisons dans un article paru dans la revue « Pionniers », peu après la disparition d'Édouard Lecœur le 25 mars 1995, et intitulé : « Édouard Lecœur, un ancien de l'Aéropostale, pionnier de l'aviation à Madagascar » :

Commandeur de l'Ordre national du Mérite,  
Officier de la Légion d'Honneur,  
*titulaire :*  
de la Médaille de l'Aéronautique,  
du Prix des Pilotes de Ligne 1939,  
de la Grande Médaille d'Or de l'Aéro-club de France  
de la Médaille d'Or des Arts, Sciences et Lettres.

*« Membre de l'A.P.N.A. (Association des Personnels Navigants de l'Aviation) depuis 1930, il appartenait au Conseil d'Administration et continua d'y siéger. Ayant été un temps vice-président, il avait été nommé membre d'honneur.*

*Il siégeait également au Conseil des Vieilles Tiges dont il était un membre assidu ; au Conseil de Discipline de l'Aviation civile. Il était membre du jury des examens de pilotes d'hélicoptères et de la Commission de Giraviations de l'Aéro-Club de France. »*

---

#### **Édouard LECOEUR**

Né le 30 avril 1899 à Beauvais (Oise)

Décédé le 25 mars 1995

Mobilisé en avril 1918 au 82 régiment d'artillerie

Breveté pilote en 1919 et affecté à l'escadrille BR-123 en occupation dans le Palatinat.

Démobilisé en 1921 - Effectue des périodes de réserve.

Pilote de ligne dans les compagnies Latécoère, CIDNA, Air-Orient, Air-France, SACM.

Rappelé en 1939 ; rejoint les FAFL à Madagascar en 1943.

Démobilisé en 1945.

Breveté pilote d'hélicoptère aux USA en 1947.

Grades successifs :

- sous-lieutenant en 1937

- lieutenant en 1940

*Ce document fait partie du :*

**[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)**

*Il est une annexe aux pages :*

**[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)**

**[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)**

*Mise en page : François-Xavier BIBERT – 04/2014*

