

Un peu d'histoire L'École de pilotage René Caudron sur l'aréodrome de Royan-Médis (1935-1939)

L'étude de documents déposés par les anciens élèves et conservés dans les archives de la Bibliothèque municipale de Royan, nous a permis de retracer la brève - mais fort intéressante et peu connue - histoire de cette école qui fit de Royan, avant la dernière guerre, un des grands centres français de formation de pilotes de l'armée de l'air.

Dès juin 1909, la revue «Océana» signale : «C'est Royan qui a eu l'honneur de constituer la première section de la ligue nationale aérienne. Cette section s'est développée d'une façon remarquable. Pour une population de 8 400 habitants, elle compte 90 membres».

Ce qui explique qu'en septembre 1910 se déroule la première semaine de l'aviation à Royan, au cours de laquelle «un fou volant dans sa drôle de machine», Louis GIBERT, venu de Bordeaux à tire d'aile, pose son monoplan BLERIOT (identique à celui qui avait réussi la première traversée de la Manche un an auparavant) sur la plage de Pontailiac. Le lendemain, il en décolle pour survoler la petite chapelle du Platin à Saint Palais. Cet oratoire avait été construit en 1904 par M. ODELIN, ancien conseiller municipal de Paris, et était devenu en 1909 : Notre Dame du Platin, patronne des aviateurs, à la suite de l'exploit de BLERIOT.

En effet, M. ODELIN avait fait graver sept médailles à l'effigie de Notre-Dame du Platin et les avait offertes à BLERIOT et à sa famille. Très vite cette médaille eut un grand succès auprès des aviateurs qui l'emportaient avec eux ou faisaient décorer leurs avions de la

fine silhouette de la Vierge accompagnée de la phrase : «Regarde la et prends ton vol».

Donc, Louis GIBERT effectua le premier pèlerinage aérien, le 24 septembre 1910, au-dessus de la chapelle, en lançant du haut du ciel un bouquet de fleurs, puis il alla contourner le phare de Cordouan et se posa devant une foule enthousiaste sur la Grande Conche. En mettant pied à terre, il écrivit : «J'irai toujours plus haut, toujours plus loin... sous la protection de Notre-Dame du Platin».

En 1911, le célèbre BRINDEJONC DES MOULINAIS atterrit sur la Grande Conche. En 1913, il effectue lui aussi le pèlerinage au-dessus de Notre-Dame du Platin. Ses collègues DÉLY et SEGUIN ne semblent pas avoir été protégés par la Madone, puisque le biplan du premier tombe à la mer, alors que le monoplan du second brise son train d'atterrissage.

Après la guerre, il faut attendre 1930 pour voir la création de l'aéro-club de Royan, utilisant les appareils de ses adhérents fortunés, les prairies du plateau crayeux et venteux de Médis, dominant la baie de Royan. Un prospectus de 1935 vante les charmes des promenades en avion : «Royannais et touristes, aidez toujours l'aéro-club de Royan en devenant bien vite un de ses membres. Vous l'ai-

derez à prospérer et pour un prix très réduit, vous pourrez dans un de ses avions si sûrs, admirer, sous un angle nouveau, les plus jolis aspects de la Côte de Beauté !»

Cette propagande précédait d'un an celle qui sera lancée par le Front Populaire en faveur de «l'Aviation populaire».

Un certain Joseph DE LÉLÉE dont nous reparlerons, devient le chef-pilote de cet aéro-club en 1934. Il est alors en relation avec le célèbre constructeur d'avions René CAUDRON (1884-1959), frère de Gaston CAUDRON (1882-1915) qui fut un des pionniers de l'aviation et se tua pendant la première guerre mondiale, en expérimentant le premier avion de bombardement. René CAUDRON, sur les conseils de Joseph DE LÉLÉE, cherche alors à implanter une école de mécaniciens de l'air et une école de pilotage à Royan.

C'est Joseph DE LÉLÉE qui mène les négociations sur place, auprès de la municipalité de Médis et de celle de Royan, dont le maire Jules LEHUCHER est remplacé en 1935 par Paul MÉTADIER qui retrouvait ainsi son siège perdu en 1930.

C'est donc en 1935 que Paul MÉTADIER passe un premier accord avec René CAUDRON

pour l'implantation d'une école de mécaniciens de l'air dans la caserne CHAMPLAIN inutilisée, près de laquelle des ateliers et des hangars seront construits pour former 600 élèves. Un second accord aboutit cette même année à la création d'une école de pilotage sur le site de l'aérodrome de Royan-Médis qui devient officiellement «l'aéroport municipal de Royan-Médis».

Ces écoles qui font de Royan un grand centre aéronautique vont porter le nom de leur fondateur, René CAUDRON. Elles devaient initialement former des mécaniciens et des pilotes civils. Mais en 1935, devant la menace du réarmement allemand décidé par Hitler, l'état major français se rendit compte que notre aviation risquait d'être vite dépassée par l'aviation allemande. Et qu'il convenait donc, non seulement de construire des avions, mais aussi de former au plus vite des mécaniciens et des pilotes militaires.

Les deux écoles de pilotage de l'époque, ISTRES et AVORD, ne suffisant pas, il fut décidé d'utiliser des écoles civiles pour former un plus grand nombre de «chevaliers du ciel».

C'est ainsi que les écoles d'Angers, d'Aulnat et d'Ambérieu, mais aussi la toute nouvelle école de Royan-Médis, se muèrent en écoles de formation de pilotes militaires, tout en conservant leurs statuts d'écoles civiles.

Il fallut donc que René CAUDRON et Joseph de LEELE fassent d'abord agrandir, aplanir et baliser

le terrain de Médis et qu'ils l'équipent de bâtiments d'habitation et de hangars. La base au sol comprenait un grand dortoir, une salle de conférences, des bureaux, des ateliers, des magasins etc, le tout flamboyant neuf, le jour de l'arrivée de la première promotion, le 2 septembre 1935.

Le recrutement des élèves-pilotes s'effectuait par concours du niveau du baccalauréat, après un redoutable examen d'aptitude physique où le moindre défaut vous éliminait.

Donc par ce beau jour de septembre 1935, une cinquantaine d'élèves d'une vingtaine d'années, venus de toute la France, arrivèrent à Royan et s'installèrent dans les baraques de l'école René CAUDRON. Ils allaient apprendre à piloter sur les avions-école de l'époque, des Caudron-Luciole, à moteurs Renault de 120 CV. C'étaient des petits biplans, très gracieux, très maniables et très sûrs. Une dizaine de mécaniciens, plus les élèves mécaniciens de Champlain, assuraient le bon état des appareils ; un chef-pilote et six moniteurs la formation des pilotes.

La vie était dure à l'école CAUDRON. Lever à 5 heures. De 6 heures à 8 heures : cours techniques dispensés par un pilote d'Air France prêté à l'école, M. BOIRE. De 8 heures à 9 heures 30 : exercices militaires avec maniement du fusil Lebel. Puis, après un casse-croûte devant les avions sortis des hangars, c'était le moment tant

attendu. A 10 heures, les moteurs vrombissaient...

Pendant qu'un groupe restait à Médis, un autre groupe était transporté en autobus vers les pistes de dégagement (en herbe) : une à Semussac, l'autre au lieu-dit Chapitre. Alors la ronde des petits Luciole commençait. Toutes les dix minutes, ils décollaient ou atterrissaient. Un élève marquait chaque atterrissage et chaque temps de vol, en doubles commandes d'abord, puis en solo. L'après-midi, la ronde reprenait jusqu'à 17 heures 30. Puis de nouveau des cours jusqu'à 20 heures.

L'examen du brevet militaire comprenait des épreuves théoriques et des épreuves pratiques, en vol solo, au cours desquelles il fallait effectuer un circuit triangulaire, avec montée à 5 000 mètres, au-dessus de la Gironde.

L'instruction n'était pas terminée pour autant, car l'élève-pilote passait alors sur un avion plus puissant, le CAUDRON C 490, un biplan doté d'un moteur de 240 CV puis sur un SIMOUN, monoplan rapide pour l'époque, profilé et entièrement fermé, mais d'un pilotage délicat. Enfin, des figures d'acrobatie sur LUCIOLE clôturaient cette formation d'environ un an d'où le pilote sortait avec une centaine d'heures de vol, prêt à entrer dans une escadrille pour un contrat de longue durée avec l'armée de l'air.

Une deuxième promotion d'une cinquantaine d'élèves encore, fut formée en 1936-1937. Puis brusquement, en juillet 1937, on apprit la fermeture et la dissolution de l'école, faute de crédits, au moment des difficultés économiques et financières du Front Populaire. Sans doute en fut-il de même pour l'école des mécaniciens.

Une troisième promotion sera pourtant appelée, entraînant la réouverture précipitée de l'école, en avril 1939, la guerre paraissant désormais inévitable. L'instruction des pilotes n'était pas terminée lors de la déclaration de guerre en septembre 1939, mais l'école René CAUDRON changea alors de dénomination et de statut en novembre.

Elle devint, pour un temps très bref, jusqu'à la débâcle et à l'armistice de juin 1940, une école militaire rattachée à la base aérienne de Rochefort, sous le nom de : «Ecole auxiliaire de pilotage de Royan rattachée au bataillon de l'air 113 de la base aérienne de Rochefort».

De même, l'école des mécaniciens de l'air de la caserne Champlain (qui regroupait alors 1 200 élèves travaillant sur les Morane 405-406) sera elle aussi rattachée à la base aérienne de Rochefort, et continuera à former des élèves, sous la direction du commandant HOSTEIN, jusqu'au 16 juin 1940, date de sa dissolution et du départ précipité des élèves vers les Pyrénées orientales...

Mais il est temps, avant de clore cette étude d'évoquer les carrières et les personnalités du chef-pilote et du commandant de l'école de pilotage René CAUDRON.

Le chef-pilote, nous l'avons vu, se nommait Joseph de LELEE. Né en 1895, incorporé en

Promotion 1939-40 de l'École des Mécaniciens de l'Air de la Caserne Champlain - Groupe 4 C2.

Crédit photo : M. Robert GANNE



1913 comme mécanicien au groupe d'aviation de Lyon, il obtient son brevet de pilote en 1915 et fait preuve, au sein de diverses escadrilles, d'une grande bravoure et d'une grande adresse qui lui valent la croix de guerre et de nombreuses autres distinctions. A partir de 1921, il entreprend une carrière de pilote civil. Il est successivement pilote des Messageries Aériennes, moniteur à l'école Nungesser d'Orly, puis chef-pilote aux écoles d'aviation d'Angers et de Rochefort, avant d'être le chef-pilote de l'aéro-club de la Rochelle puis de l'école René CAUDRON de Royan. Après la guerre, il poursuivra une brillante carrière de pilote d'essai, jusqu'en 1957. Il totalisait 16 000 heures de vol, dont 1 500 à titre militaire et 2 000 comme pilote d'essai. Officier de la Légion d'Honneur, il mourut en 1982. Il laisse

le souvenir d'un homme simple, modeste et généreux, dont la grande passion fut de voler et d'apprendre à voler aux autres.

Quant au commandant de l'école, il avait pour nom Alfred QUINTARD. Né le 7 novembre 1890 à Septvret dans les Deux-Sèvres, il effectue son service militaire dans un régiment d'artillerie de Poitiers, puis rengage en 1913, ce qui lui vaut de faire la guerre comme artilleur pendant deux ans et demi. Titulaire de deux citations, il obtient de passer dans l'aviation le 27 mars 1917. Sa formation accélérée à l'école de Châteauroux puis à l'école de Pau, le conduit dès novembre 1917 dans une escadrille de combat, la SPA 88, dotée d'avions Spad. Il s'y distingue en abattant deux avions et un ballon ennemis.

Quand la guerre se termine, l'adjudant QUINTARD est affecté au troisième régiment d'aviation de Châteauroux, puis à l'école d'Avord près de Bourges, où il est désormais capitaine. Et c'est en 1935 qu'il quitte Avord pour Royan, afin de commander le détachement d'élèves-pilotes de l'école René CAUDRON et de contrôler leur préparation au brevet militaire. Il y reste jusqu'en juillet 1937, date de la dissolution de l'école. Il est alors affecté à la base aérienne de Rochefort.

Mais il revient à Royan en avril 1939, lors de la réouverture de l'école, pour être le directeur de la troisième promotion. Il est confirmé en novembre 1939 dans son poste de commandant de l'école auxiliaire de pilotage de Royan et obtient ses galons de commandant en avril 1940, peu de temps avant la défaite et la fermeture de l'école.

Le commandant QUINTARD se retire alors à Saint Agnant où il vivra une longue et paisible retraite, jusqu'au 20 juillet 1979, date de sa mort. Il était commandant de la Légion d'Honneur. Homme calme, énergique et autoritaire, mais bienveillant, il laissa un excellent

souvenir aux anciens élèves de l'école René CAUDRON qui, malheureusement, ne purent l'avoir parmi eux lors de l'inauguration d'une stèle à l'aéroport de Médis, en septembre 1980. C'est en effet à cette date, soit 45 ans après l'ouverture de l'école, que fut apposée, en présence de la municipalité de Royan, dont le maire Pierre LIS, une plaque sur laquelle on peut lire : « Ici de 1935 à 1939 l'école d'aviation René CAUDRON forma de nombreux pilotes militaires dont beaucoup tombèrent au champ d'honneur et en service aérien pendant la seconde guerre mondiale ».

Cinq ans plus tard, pour le cinquantième anniversaire, les anciens de l'école, dont le nombre s'amenuisait, se retrouvaient de nouveau à Royan, le 8 septembre 1985, en présence de la municipalité de Jean-Noël de LIPKOWSKI et du général GUYON commandant la base aérienne de Rochefort, pour inaugurer la rue « Commandant Alfred QUINTARD » au lotissement de la Garenne et la voie « Joseph de LELEE » à l'aéroport de Royan-Médis.

Cet aéroport a donc une histoire qui méritait d'être contée. Pour être complet, ajoutons que

le 16 juin 1940, deux groupes d'avions de chasse de Melun se réfugièrent à Médis, ayant des problèmes de carburant. Et que le 17 juin, alors que le général de Gaulle venait de survoler Royan le matin, allant de Bordeaux à Londres, cinq officiers du groupe de Melun (les lieutenants MOIZON, PRECIOZI, SOUFFLET, GAILLET et EZANNO) s'envolèrent de Médis dans la soirée, sur des SIMOUN CAUDRON de l'école de pilotage, pour le rejoindre dans la capitale anglaise d'où il allait lancer son fameux appel le lendemain. Ils furent ainsi les premiers volontaires de la France Libre.

Hélas, quelques jours plus tard, le 23 juin, les premiers soldats allemands arrivaient à Royan, occupaient l'aéroport ainsi que l'ancienne école de pilotage, à 17 heures, puis la caserne Champlain désertée par ses élèves mécaniciens. Les baraquements de Médis et de Champlain furent détruits lors du bombardement du 5 janvier 1945. Les écoles auraient pu renaître après la guerre, puisque des projets en ce sens furent lancés. Mais dans la région, ce sera la base de Cognac qui formera désormais les jeunes pilotes, et la base de Rochefort les mécaniciens de l'air.

L'école René CAUDRON de Royan-Médis fut construite pour la guerre et détruite par la guerre. Honneur aux pilotes qu'elle a formés, dont beaucoup sont morts, « en plein ciel de gloire », pendant la guerre.

André BERLAND,

Remerciements à Michèle INGRAND, Yves DELMAS, Bernard THEVENET et Robert GANNE pour l'aide apportée à la rédaction de cette étude.



*Stèle
à
l'aérodrome
de
Médis*

Photo : André BERLAND