

Aviateur injustement oublié :

Louis COUDOURET

1896 – 1929

..... [Photo 1 : portrait de Louis Coudouret](#)

« Ayez pitié de ceux qui punis d'avoir trop aimé le ciel sont venus s'écraser et flamber au coin d'un bois. Ils n'avaient guère comme arme que leur innocence et leur courage et le dernier geste d'adieu de leurs mécaniciens »

(Jules ROY – Chants et prières pour des pilotes)

Note :

FIELD Mary-Rose a épousé Louis COUDOURET à Lima le 18 avril 1920

Travail rédigé à partir de témoignages oraux recueillis en 1979

L'ACCIDENT

« Il va se poser, il va se poser » criaient les jeunes qui s'étaient mis à courir à travers champs. En effet, au dessus du cimetière de Saint-Amant-de-Bonnieure (1), le gros avion rouge piqua du nez. Il semblait en difficulté et lâchait des traînées de fumée blanche accompagnées de pétarades inquiétantes. Mais il reprit un peu de hauteur, mit le cap vers l'ouest, en direction du village du Châtenet et parut pendant quelques secondes retrouver un vol normal. C'est alors que les témoins le virent amorcer un virage à gauche, perdre de la hauteur et disparaître derrière un rideau d'arbres.

Aussitôt ce fut un grand bruit, un choc brutal qui résonna au dessus de la vallée de la Bonnieure.

M. Fourgeau, mécanicien à Rouillac, qui se trouvait ce jour-là chez sa sœur, Madame Baillon, sauta dans sa voiture, franchit le pont de la Bonnieure et, à travers champs et chemins fila vers les lieux de l'accident. Une camionnette arriva en même temps que lui, c'était celle de M. Thieuleux qui suivait depuis quelques minutes l'avion en difficultés.

A l'entrée d'un petit chemin bordé d'un taillis quelques personnes hésitaient à approcher, craignant une explosion. Le spectacle était désolant. Au milieu d'un champ de blé, le grand avion d'une trentaine de mètres d'envergure gisait, fracassé. Lors de l'atterrissage une aile avait fauché la cime d'un jeune chêne : arrachée du fuselage elle s'était littéralement plantée en terre.

Partout des tuyaux, des débris de moteur, mais surtout des morceaux de bois brisés. Car l'avion rouge était en contre-plaqué collé et cloué sur des armatures également en bois.

Son nom « France » se lisait au dessus de l'aile tandis qu'à l'autre bout du fuselage une cigogne inscrite dans un cercle ressortait sur une bande tricolore. Sur la queue on pouvait lire : A. BERNARD 191 GR 001.

..... [Photo 2 : l'aile et des spectateurs.](#)

Parmi les débris de l'appareil deux hommes étaient étendus sur le sol. L'un d'eux – le pilote – semblait sérieusement blessé. Le troisième, par contre était semblait indemne, bien que sérieusement sonné par le choc. Aux questions posées il répondit en espagnol. Heureusement M. Fourgeau qui connaissait cette langue. Il apprit que l'avion venait de Séville, que le pilote était français, qu'il se rendait à Paris et désirait entreprendre un vol vers l'Amérique.

Pendant ce temps, M. Thieuleux avait tant bien que mal installé l'aviateur sur un parachute tout en essayant de contenir les curieux qui commençaient à affluer.

Le blessé fut transporté à Saint-Angeau et allongé dans une chambre chez Mme Baillon. Il n'avait pas perdu connaissance et bien que dans l'impossibilité complète de s'exprimer il manifestait un calme et un sang-froid évidents.

Les gendarmes alertés s'occupèrent de prévenir les autorités, tandis que M. Geoffroy, venu lui aussi en voiture, transportait à Angoulême les deux passagers. Passant à Tourriers ceux-ci qui ne parlaient pas un mot de français exprimèrent par geste un désir de boire qui fut bien vite exaucé.

Sur les lieux de l'accident les curieux continuaient d'arriver par dizaines, qui à pied, qui en vélo. C'était bien la première fois qu'on voyait un avion de si près à Saint-Amant-de-Bonnieure. Aussi la plupart des curieux s'empressèrent-ils de récupérer en souvenir quelques morceaux de bois ou de métal provenant de l'épave. Geste bien naturel, mais que dire de ceux qui pillèrent volontairement les objets et effets personnels ou les instruments de navigation... Cinquante ans plus tard cela n'est pas oublié !

..... [Photo 3 : spectateurs et débris de moteur...](#)

Pendant plusieurs jours l'épave reçut de nombreuses visites. On venait en famille, et parfois d'assez loin, en voiture ou au besoin en charrette.

Les journaux charentais parlèrent un peu de l'accident, précisèrent que le pilote avait l'intention de traverser l'Atlantique, mais qu'en rentrant à Paris il avait été victime d'une panne de moteur.

Victime, le capitaine Coudouret l'était en effet puisqu'il était décédé lors de son transport à l'hôpital. Pour lui l'aventure se terminait à 33 ans.

[Notes géographiques \(St-Amant-de-Bonnieure, canton de Mansle, Charente – 556 habitants en 1929 –](#)

[Carte situant les lieux de l'accident](#)

Louis COUDOURET à LUNEL

La famille Coudouret était fort connue et appréciée à Marseille dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. En effet un aïeul avait tenu un tabac pour pêcheurs sur le port ce qui lui avait valu d'être considéré comme faisant partie de la bourgeoisie locale.

Auguste Coudouret naquit à Marseille dans les années 70. Il passa sa jeunesse dans l'atelier familial où il apprit le métier de tapissier sur meubles. C'était un homme de taille moyenne aux cheveux blonds frisés et dont les yeux bleus témoignaient d'un esprit toujours éveillé.

Un blond frisé et qui plus est avec des yeux bleus ne pouvait en aucun cas rester célibataire à Marseille : il épousa Elisabeth Lazarine Bomies. Puis le couple monta à Paris où Auguste continua à exercer son métier de tapissier. En 1893 Elisabeth revint à Marseille, dans la maison de son grand-père, rue des Bons Enfants pour donner naissance à une fille qui reçut le prénom de Rose. Un deuxième enfant vit le jour, toujours à Marseille le 31 mai 1893 : il fut prénommé Louis.

Après le séjour parisien la petite famille désirait à nouveau goûter le calme et la douceur du Midi : Auguste accepta la gérance d'un magasin de meubles à Lunel, dans l'Herault. Le magasin était situé au 71 Grand'Rue (actuellement rue de la libération). Les qualités professionnelles d'Auguste lui permirent de faire fructifier l'affaire qu'il racheta par la suite. Le commerce prospéra si bien qu'il se sentit vite à l'étroit et qu'il vendit ses anciens locaux pour acquérir la maison d'un brocanteur, toujours dans la même rue, mais au n° 86. La famille ainsi que l'atelier, avec ses quatre ouvriers, trouvèrent place dans cette vaste demeure.

Arrivé là fort jeune, Louis passa donc son enfance en plein centre de Lunel, ville dans laquelle, toute sa vie, il aima à se retrouver. Il fréquenta l'école primaire puis le collège, d'abord avec sa sœur, puis seul lorsque celle-ci fut admise à l'Ecole Normale de Montpellier.

Louis était assez bon élève, doué en mathématiques, comme en témoignent les registres de distribution des prix. Il avait de nombreux amis avec lesquels il partageait ses loisirs. Il

jouait au football en tant que gardien de buts, il aimait parcourir la garrigue et se baigner dans le Vidourle. Mais il avait par dessus tout une passion qu'il partageait avec son père : l'aviation.

Il ne faut pas oublier que nous sommes dans les premières années du XX^e siècle. L'aviation, auréolée de prestige et de mystère commence à faire vibrer les foules et rêver la jeunesse.

Alors que le 25 juillet 1909 Louis Blériot traversait la Manche avec son Blériot XI, Auguste Coudouret mettait tout la puissance de son esprit inventif – et elle était grande – à la réalisation d'un avion qu'il avait lui-même conçu. Tubes, roues et câbles sont fournis par M. Batier, constructeur de vélos alors que la structure en bois ainsi que l'hélice sont de fabrication personnelle. Le moteur est un Tudeil et Chalmer acheté fort cher. « L'avion de Coudouret » obtint un réel succès dans la petite cité de Lunel, tant auprès des adultes que des enfants des écoles qui vinrent le visiter sous la conduite de leurs maîtres d'école.

Vint le moment des premiers essais : le départ pour Montpellier se fit à l'aube. Le magnifique aéroplane, pour l'instant tiré par un cheval, était suivi par une foule d'admirateurs.

Sur le terrain ce fut Louis qui s'installa aux commandes. L'avion quitta le sol mais ne put prendre suffisamment de hauteur pour éviter une haie d'arbrisseaux qui se trouvait en bordure du Champ de Mars de Montpellier. Par bonheur le pilote de 13 ans était indemne mais l'appareil fracassé était totalement inutilisable... Devant l'insistance de son entourage, Auguste Coudouret renonça à poursuivre ses expériences aéronautiques.

A la sortie du collège de Lunel, Louis Coudouret prépara le concours à l'Ecole Pratique d'Industrie (Arts et Métiers) mais c'est le début de la première guerre mondiale qui allait lui donner l'occasion de réaliser son rêve : devenir aviateur.

La GUERRE de 1914-1918

..... [Photo 4 : photo dédicacée de Fonk à Coudouret 1918](#)

..... [Photo 5 : Coudouret devant son SPAD](#)

..... [Photo 6 : Les as en Russie \(Coudouret et De Mailly\)](#)

Les deux premières années de guerre

C'est comme engagé volontaire au deuxième groupe d'aviation que Louis Coudouret entre dans la guerre le 15 décembre 1914. Le 13 avril de l'année suivante, à tout juste 19 ans, il est affecté au camp d'Avord, près de Bourges. Là, « élèves pilotes et élèves mécaniciens suivent dès leur arrivée des cours théoriques et pratiques sur le moteur et le montage de l'avion ; des conférences journalières les initient aux secrets du rotatif et du moteur fixe ; ils apprennent à discerner un monoplane d'un biplan, un Voisin d'un MF, un Caudron d'un Newport. Ils apprennent qu'un Bessonneau est un hangar et non une marque d'avions, qu'un aéroplane est un zinc ou un coucou, qu'un levier de direction est un manche à balai, un Farman d'école une cage à poule et que lorsqu'un pilote brise son avion à l'atterrissage il bousille son zinc ; et beaucoup d'autres choses encore, y compris la façon élégante dont il faut se ceinturer de cuir et relever ses cheveux *en vent d'hélice* pour avoir l'air aviateur... » (1)

(1) *Comment on devient aviateur, guide pratique d'aviation - 1912*

Au camp d'Avord le jeune Coudouret est doté d'un « carnet d'emploi du temps pour pilote », précieux document que nous avons feuilleté et étudié, non sans émotion.

Après avoir piloté pendant deux semaines en double-commande c'est enfin seul que notre apprenti survole l'aérodrome le 1^{er} mai. Nul doute que ces 15 minutes durent lui paraître bien courtes en ce jour tant attendu ! A la fin du mois, bien que ne totalisant que 15 heures et 20 minutes de vol – l'époque n'est pas aux longs apprentissages – c'est avec succès qu'il passe les épreuves du Brevet Militaire.

Epreuve d'altitude : 150 km en 1 h 40 où il atteint 2300 m, lui qui n'avait jamais dépassé 800 mètres.

Epreuve du triangle :

Avord-Châteauroux : 55 mn pour 85 km à 800 m d'altitude

Châteauroux-Romorantin : 35 mn, 45 km, 1000 m.

Romorantin-Avord : 50 mn, 65 km, 1250 m.

Epreuve de la ligne droite : vol de 4 h 30 en passant par Chartres et Salbris, épreuve accomplie et réussie le jour même de ses 19 ans.

Son brevet de pilote fièrement acquis, Louis quitte Avord le 13 juin pour se rendre à la réserve générale d'aviation comme l'a fait, la semaine précédente, un de ses compagnons qui va très vite devenir célèbre : Georges Guynemer, son aîné de six mois.

Alors que Guynemer est affecté à une escadrille de chasse, la M.S. 3, qu'il va rendre glorieuse, Coudouret rejoint, le 19 juillet 1915, l'escadrille V.B. 102 du premier groupe de bombardement.

Une semaine plus tard, alors qu'il est de garde sur Nancy il chasse son premier **aviatik** (1) allemand. Par la suite il participe à de nombreuses missions de bombardement : Sarrebruck, Parc d'Artillerie de Châlons, gare de Vigneulles, Dillingen, Trèves, gare de Dommary et de Bendorf, missions parfois écourtées ou non remplies en raison des mauvaises conditions climatiques. Le 4 octobre il note : « Bombardement de Metz, lancé 3 obus de 105 et 2 incendiaires ; constaté point d'éclatement sur voie ferrée. Vu un Aviatik. Un éclat dans la cellule. Ordre de retour non aperçu. »

- (1) **L'Aviatik B.I** est un biplan de reconnaissance allemand conçu à partir d'un biplan de sport de 1913. Comme sur la majorité des avions utilisés au début de la Première Guerre mondiale l'observateur était installé en avant du pilote, et ne disposait que d'un pistolet ou d'un mousqueton.

Ces bombardements presque quotidiens, parfois suivis d'atterrissage « sans phare et sans feux » lui valent d'être cité le 27 octobre 1915 à l'ordre de l'Armée :

« Très bon pilote. A fait preuve plusieurs fois dans des raids longs et périlleux. Des qualités d'audace, d'énergie et de sang-froid notamment dans une série de bombardements que le tir violent et précis de l'ennemi rendait particulièrement dangereux ».

En mars 1916 le sergent pilote Coudouret revient pour un mois à Avord afin de s'entraîner sur les avions de chasse. Il vole sur Bébé-Nieuport avec l'escadrille 65. (1)

(1) **Le Nieuport 11** dit Bébé-Nieuport est un des chasseurs biplans ayant le plus marqué l'aviation durant la première guerre mondiale. Il est réputé comme l'un des appareils ayant mis fin au « fléau Fokker » de 1916.

Un mois plus tard, le 27 avril il est de retour au front à l'escadrille de chasse N 57. Lorsqu'il y arrive les pilotes fêtent l'incroyable prouesse de l'un des leurs, Charles Nungesser : il est sorti vivant d'un combat aérien contre six avions ennemis. Vivant, mais dans un pitoyable état : 28 balles ont atteint l'appareil dont 7 le moteur ; une balle a traversé le casque du pilote, une autre un de ses chaussons et ses vêtements sont troués en plusieurs endroits.

Dès le lendemain Coudouret participe aux opérations sur le front est et c'est la semaine suivante (4 mai 1916) que, volant sur Nieuport 11, il abat un appareil ennemi lors d'une patrouille offensive dans la région d'Hermaville. Cette victoire lui vaut une nouvelle citation :

« Pilote d'une audace, d'une ardeur et d'un sang-froid exceptionnels. A l'escadrille VB 102 a fait plusieurs bombardements remarquables, dont l'un tout seul, loin dans les lignes ennemies et dans des conditions particulièrement difficiles. Versé dans une escadrille de chasse il s'y est tout de suite signalé dans des différentes rencontres. Le 4 mai, au cours de l'une d'elle a abattu un L.V.G. dans ses lignes. »

Le lendemain, après un autre combat aérien, c'est le réservoir crevé, l'hélice perforée, le capot et les plans troués de 7 balles que notre pilote rejoint son escadrille. Le danger est permanent, l'héroïsme quotidien. Durant un mois Coudouret livrera 23 combats dont 2 le jour de ses 20 ans !

Après 2 semaines de permission bien gagnée il retournera au front à la N 102.

En cette fin de printemps 1916, les alliés avaient acquis une incontestable suprématie aérienne grâce à de meilleurs avions de combat, mais aussi à une tactique offensive nouvelle et efficace. Cette situation n'allait pas durer : avec leurs nouveaux biplans équipés de mitrailleuses jumelées, comme l'Albatros, les Allemands devaient rapidement retrouver la supériorité technique.

Pour Louis Coudouret qui est affecté fin juillet à l'escadrille 112 les patrouilles offensives se succèdent et si ces combats ne sont suivis pour lui d'aucune victoire, du moins homologuée, les risques pris n'en sont pas moins grands. A la date du 2 août nous pouvons lire sur son carnet de vol :

« Patrouille offensive, secteur Douaumont-Vaux, attaque à 13 h 30 un Aviatik. L'avion ennemi pique et rentre profondément chez lui.

Patrouille offensive opérant dans la région d'Etain. Une tige de culbuteur casse, arrachant le capot et le projetant dans les plans où il fait de multiples trous. Arrêt du moteur à 4300 sur Etain, retour en vol plané, atterrissage dans un champ de blé où je capote. »

Le 22 octobre 1916, enfin, Coudouret obtient une seconde victoire. Il fait le récit de son combat : « Aperçu sur village de Laigle un avion allemand. J'étais alors à 3300. Je pique aussitôt et attaque l'avion allemand à 1300 m d'altitude. Après les premières salves ce dernier pique fortement. Je continue à le poursuivre en lui tirant continuellement des salves de 2, 3, 4 cartouches. Me trouvant alors à 600 m d'altitude sur Pontoise j'abandonne la poursuite, l'appareil continuant à piquer fortement et me paraissant atteint. Je repasse les lignes à 900 ou je fus violemment canonné et mitraillé par l'infanterie. »

Mais un récit ne suffit pas pour faire enregistrer une victoire, il faut en apporter la preuve. Comme le disait Fonck « il est plus facile de descendre un boche que de le faire homologuer ».

Heureusement le combat a eu des témoins.

« Le ballon 26 de Saint-Crépin-aux-Bois (1) communique : la vigie de notre ballon a suivi toutes les phases du combat et est témoin de la chute de l'avion allemand.

L'Etat-Major d'Offemont (2), brigade d'infanterie nous communique : entre 14 h 30 et 14 h 45 un avion allemand a été mitraillé par un de nos avions. L'avion français semblait être un petit biplan de chasse. L'avion allemand, un monoplan. L'avion a atterri au nord de la ferme des loges, en arrière de la crête. La descente a semblé très rapide et anormale. Ferme des Loges : 2 km des lignes françaises. »

La victoire est homologuée et le lendemain même l'adjudant Coudouret est proposé pour la médaille militaire avec palme sous la mention suivante :

« Excellent pilote qui a pris part à plus de 50 combats aériens et qui a montré en toutes circonstances beaucoup de zèle et de courage. »

Bien que renouvelée 2 mois plus tard, cette proposition n'aboutira pas. Coudouret sera par contre décoré de la médaille anglaise, le « *Distinguish conduct in the field* ».

Pour cause de mauvais temps l'année 1916 se termine pour nos aviateurs dans une inaction relative : 14 sorties en novembre et 10 seulement en décembre pour notre pilote qui totalise maintenant 388 heures et 40 mn de vol. Aussi lorsque l'Etat-Major demande des volontaires pour le front russe, se propose-t-il.

(1) Saint-Crépin-aux-Bois : près de Ribécourt (Oise)

(2) Offemont : territoire de Belfort

En Russie

Le 22 mars 1917, promu officier depuis 2 jours seulement, Louis Coudouret embarque sur un bateau qui, par l'Océan Glacial, le mène à Riga. Le 15 avril il est à Moscou.

L'année suivante pour « La guerre aérienne » (1) le sous-lieutenant Coudouret fera lui-même le récit de ce séjour dans une Russie en proie à la tourmente révolutionnaire.

(1) « *La guerre aérienne* », revue créée et dirigée par Jacques Mortane, journaliste passionné d'aviation. N° 80 du 23 mai 1918 pages 446-447 et n° 85 pages 350-351. (Service historique de l'Armée de l'Air)

« Il y a un an, jour pour jour, le bateau nous emportait vers la Russie. Nous étions une vingtaine de pilotes de chasse ou de reconnaissance, tous volontaires, vieux briscards de l'air pour la plupart et fermement décidés à porter très haut, dans le grand ciel oriental le renom de notre aviation.

Nous ne pensions guère alors que les événements se précipiteraient avec une telle violence que, huit mois après, la défection russe serait un fait accompli et viendrait annihiler nos efforts et briser nos ailes !

Notre traversée se passa sans incident notable. Nous débarquons, passons par Moscou et arrivons à Kiev le 23 avril. Les écoles militaires et les officiers nous font une réception très cordiale. Mais déjà la ville est en ébullition. Dans les rues des groupes d'ouvriers défilent, drapeaux rouges déployés, hurlant à tue-tête : « La paix, la paix... » avec une vigueur qui nous impressionne d'autant plus vivement que nous la sentons déjà irréductible. Le Caliban russe est sorti de sa torpeur séculaire et il hurle avec les loups.

Presque toutes les usines chôment.

Le commerce végète à grand-peine. Les moindres objets – et de première nécessité – sont vendus à des prix exorbitants.

Nous demeurons à Kiev un mois et demi en attendant nos avions que le prochain bateau doit nous amener de France.

Enfin, le 15 juin tout le matériel est arrivé à bon port. Nos deux escadrilles se constituent, la Sop. 582 sous les ordres du capitaine Balavoine, la N 581, la nôtre, sous les ordres du lieutenant Lachmann. Bloch, le « descendeur de saucisses » que nous avons eu comme compagnon de voyage nous fait ses adieux et part pour Odessa.

Quant à nous nous prenons le chemin de la Galicie où Kornilov va tenter de sauver la Russie dans une suprême offensive. Nous nous installons à Robrotsché sur le même terrain que le groupe Kasakof qui compte parmi ses pilotes les plus fameux chasseurs russes.

Le capitaine Kasakof qui a 10 avions ennemis à son actif va en abattre 5 autres en quelques jours. Smirnof et Argeff, ses lieutenants ont respectivement 9 et 4 boches à leur palmarès : tous pilotent des Nieuport français.

Malheureusement, ni la vaillance de cette poignée de braves, ni le courage des sections d'auto mitrailleuses belges, ni l'héroïsme des bataillons de femmes qui attaquent au lac de Djedjany et se font décimer sur place plutôt que de reculer, ne peuvent suffire à enrayer la violente contre-attaque allemande. Partout les russes lâchent pied, abandonnent armes et bagages – troupeau de fuyards plutôt qu'armée ! Les « bataillons de la mort » qui défilaient têtes hautes quelques jours auparavant en jurant de sauver la Russie ou de périr, oublient leurs promesses et fuient éperdument aux premiers coups de canon.

La ligne de résistance se reforme à grand-peine le long de la rivière Abrousch qui délimite la frontière.

Pendant ce temps nous effectuons reconnaissance sur reconnaissance. Les éléments d'aviation allemande qui nous sont opposés semblent, au début, de médiocre valeur. Ils fuient le combat, pénètrent rarement dans les lignes russes. Nous livrons cependant quelques combats. Un jour je parviens à me placer à quelques mètres sous la queue d'un Brandebourg autrichien. Je suis sûr de mon coup. J'appuie sur la détente, jouissant d'avance de la chute inévitable de mon adversaire... Mais à la première balle ma mitrailleuse s'enraye ! L'observateur autrichien profite de cette aubaine inespérée pour me « saler » d'importance ! Mon radiateur criblé de balles est transformé en fontaine... Je me dégage pourtant par une vrille et rentre à mon aérodrome.

Nos mitrailleuses semblent d'ailleurs manifester l'humeur la plus récalcitrante. Les enrayages se multiplient... Point de machine pour charger les bandes de cartouches. Nous sommes découragés.

Pour combler la mesure, voici que les Boches surpris et gênés sans doute par notre apparition installent en face de nous l'un de leurs meilleurs groupe de chasse... qui nous suivra désormais dans chacun de nos déplacements. Nous le surnommons sans tarder le « Cirque Boche ». Mais ce cirque possède de fameux acrobates ! Au cours d'une reconnaissance où j'étais chargé avec deux autres camarades de protéger un Farman de reconnaissance, je suis pris à partie par deux Halberstadt qui me conduisent de la plus aimable façon jusqu'à 200 m du sol. Cela permet au moins au Farman de rejoindre notre camp sans autre dommage que quelques balles dans ses flans. Quant au Nieuport que j'avais emprunté pour la circonstance je le ramène à son propriétaire en piteux état.

Cependant, devant le recul des troupes russes nous avons dû battre en retraite de 100 km et nous installer à Jarmelitz. Nous n'y restons que 20 jours !

Lachmann, en allant attaquer une saucisse de nuit entre dans un rideau de grands peupliers, abandonne ses ailes dans les branches et va tomber à quelques mètres plus loin avec le moteur et le fuselage . Par miracle il n'est que blessé. Il refuse de se faire évacuer et repart le lendemain même sur un autre appareil...

Quelques jours après l'ordre nous est donné de nous rendre à Kamienetz-Podolsk (front sud) à peu de distance du front roumain.

Note. Cf [L'ESCADRILLE DU TSAR www.hervedavid.fr/francais/14-18/Pillorget%20article.htm](http://www.hervedavid.fr/francais/14-18/Pillorget%20article.htm)

Au début de l'automne, troisième repli, jusqu'à **Kamienetz-Podolsk**, non loin du front roumain. Lachmann abat encore deux saucisses et deux Halberstadt.

Le Cirque Boche n'a garde de nous abandonner et nous retrouvons dans le ciel la silhouette des petits Halberstadt. Lachmann en quelques jours en abat deux auxquels vont se joindre peu après deux saucisses qu'il enflamme.

Nous nous battons plusieurs fois contre des groupes de 4 à 6 appareils. Chalieux, passager de Roussin, de la 582, est tué en combat. Brodovish, vainqueur de deux avions allemands est si gravement blessé qu'on se voit forcé de lui couper une jambe.

J'ai le bonheur de venger ces vaillants frères d'armes en abattant, le 8 octobre avec Lachmann, un Albatros 285 CV qui s'écroule en flammes dans la rivière Sbrusch. C'est ma troisième victoire officielle. Quelques jours après, nos adversaires du Cirque apparaissent, juchés cette fois sur des Albatros D 5, les meilleurs avions de chasse allemands. La lutte devient rude, mais nous tenons.

J'ai contre trois de ces appareils le plus dur combat de ma carrière aérienne ! Il dure 45 minutes ! Vrille et glissades sont inutiles. Ces messieurs m'accompagnent et me mitraillent jusqu'à 40 km dans les lignes et à 500 m de haut. Mon Spad, encore une fois passe à l'état d'écumoire : chandelles traversées, câbles coupés, moteur criblé, fusées incendiaires arrachées, montants sectionnés. Il est des jours où l'on est tout étonné de se retrouver sans mal sur le plancher des vaches.

Au 15 novembre, nouveau déménagement. Nous remontons cette fois vers le nord et nous nous fixons à Yolo-chyst, en face de Tarnopol : nous y retrouvons les auto-canon belges.

Mais déjà la révolution a fait son œuvre. Les tranchées sont vides de combattants... La paix inévitable depuis quelques semaines, et que peuple réclame à grands cris, semble imminente. Nous ne nous en inquiétons guère et continuons à faire bonne garde dans le ciel.

Nous sommes au milieu de novembre. D'heure en heure on attend la nouvelle de l'armistice, les Russes avec une égoïste satisfaction, nullement soucieuse du lendemain, nous, avec la rage au cœur ! Comment ne pas songer aux masses de troupes que les Allemands vont pouvoir distraire de ce front pour les jeter contre nos frères de France ?

Les jours passent et la pluie obstinée tombe sans arrêt. Nous rongeons nos freins. Enfin, le 23, un peu avant midi une déchirure s'élargit dans le voile gris des nuages et le soleil se montre.

Nous abandonnons aussitôt le bridge commencé. Tandis qu'assis dans ma carlingue je fais tourner mon moteur au ralenti quelques flocons blancs de 75 s'épanouissent au dessus de Volochyst... très haut dans le ciel. Déjà le mécanicien, enlevant les cales me les a montrés :

- Un boche ! Quelle chance !

Je décolle et les yeux fixé sur le petit point noir qui fuit vers les lignes, je tire vigoureusement sur le manche de mon Spad. Le rejoindrai-je à temps ?

Tout d'un coup le Boche (je suis à présent à quelques centaines de mètres au dessus de lui) fait demi-tour et reprend le chemin de Volochyst. Je le laisse s'enfermer, tout en me plaçant entre le soleil et lui. Il ne semble d'ailleurs pas m'avoir vu et file tranquillement son chemin.

« Il serait vraiment drôle que je descende ce boche au dessus de notre terrains ! »

L'y voici. Il est à 4800 m. Je suis à 200 m au dessus. Je pique, le rejoins de quelques coups d'aile. A ma seconde salve je vois le mitrailleur abandonner son arme. Plusieurs de mes balles ont atteint la tourelle et le pivot de la mitrailleuse.

Le pilote semble pourtant décidé à continuer la lutte et, virant brusquement tente de me prendre sous le feu de sa mitrailleuse avant. Me voici obligé de lui envoyer encore – en guise de persuasif) - quelques rafales. A 800 m je vois la silhouette de l'observateur dresser ses bras sur l'écran lumineux du ciel et faire « Kamarade ». Je me rapproche de lui et le somme d'atterrir. Mais loin d'obéir le pilote repique de plus belle et cherche à m'échapper dans un brusque virage. D'une dernière salve je le châtie : l'appareil prend feu.

La lutte est terminée. Le pilote atterrit en toute hâte, aveuglé par la fumée d'essence et sérieusement brûlé, il ne voit pas le sol s'y emboutit et capote

Ref Page 20 de la brochure

Sans tarder je me suis posé dans le même champ et aide mes adversaires malheureux à se dégager des débris de leur appareil. Ils sont moins gravement atteints que je ne l'aurais cru.

A ce moment plusieurs centaines de « tavatitchs » (soldats russes), accourant de tous côtés me prennent pour un Boche, se précipitent sur moi le poing levé et semblent tout à fait disposés à me lyncher.

Je veux m'expliquer ! Mon mauvais russe ne fait qu'aggraver la situation... Enfin un sous-officier qui cause français se fraye un passage jusqu'à moi ; tout s'arrange. Et ces grands garçons qui voulaient un instant auparavant me rouer de coups me dressent sur leurs bras robustes et me font sauter.

C'est pour eux, je le sais, la plus grande marque d'honneur et d'admiration, mais j'avoue que la manière m'en semble... un peu forte !

Lorsqu'au bout de quelques minutes, les reins brisés, je parviens enfin à poser mes pieds sur la terre, je fais comprendre, non sans peine, à mes tavarichs que je ne veux pas qu'on fasse de mal à mes prisonniers et je les confie aussitôt à deux sous-officiers russes pour lkes conduire sous escorte à l'ambulance la plus proche, et, de là, à notre popote.

Ils s'en vont tête basse.

Mais, une après, quand ils s'asseoient à notre table, figure et bras bandés, ils onr reconquis toute leur morgue, surtout l'observateur, ancien fantassin, qui se targue de ses 5 blessures. Il me dit même :

« Si ma mitrailleuse n'avait pas été touchée je vous aurais descendu comme un lapinb.

- Il est fort regrettable pour vous, fais-je en souriant que ce soit le contraire qui se soit produit !

- Oh, reprend-il du tac au tac, pour qui le veut les lignes russes ne sont pas infranchissables ! »

Le soir, ils partent sous bonne garde pour l'intérieur. Déjà la pluie reprend, fine et persévérante. Huit jours passent sans une éclaircie.

Enfin, le 1^o décembre, veille de l'armistice, un peu avant la tombée de la nuit nous pouvons prendre l'air, et je tombe par surprise sur un Albatros 05 qui se promenait bien paisiblement à 2400 m au dessus de Volochyst, comme le ferait un vainqueur en pays conquis !

En huit cartouches je l'abats devant les premières tranchées russes.

Ce devait être notre dernier combat !

Le lendemain matin, dès 6 heures, une estafette vient nous apprendre que l'armistice est signé et qu'il nous est interdit dorénavant de faire acte de belligérant.

La mort dans l'âme nous nous enfermons dans nos cabanes. Que va-t-on faire de nous ?

Nous y restons deux mois et demi. La population, assez calme, obéit pour l'instant à un soviet régional, d'ailleurs peu draconien. La vie est presque gaie. On dans tous les soirs !

Pendant ce temps les Bolcheviks s'avancent en masses imposantes. Ils entrent sans coup férir dans notre bourg.

Au moment où ils en approchaient je m'envolais sur mon Spad pour aller à Kiev renouveler notre provision de numéraire. Depuis plusieurs semaine nous n'avions pu toucher nos soldes et, au prix où se haussent les moindres objets, les billets font feu de paille.

Dans les villes on dîne de piteuse façon pour 100 rouble (75 francs), vin non compris. Pour toute boisson du tchay (thé russe). Une paire de chaussure vaut 250 roubles, des bottes 400, un uniforme 1000 roubles. Pour la moindre course en voiture de place, un cocher réclame 15 roubles au lieu de 20 kopecks (15 centimes).

Je volais donc vers Kiev, emportant les vœux de prompt retour de toute l'escadrille, et, tandis que les immenses plaines russes glissaient sous mes ailes, mon esprit vagabondait au hasard. Mais j'étais à mille lieue, je l'avoue, d'imaginer la scène de tragi-comédie qui se déroulait sur notre terrain.

Les Bolcheviks avaient vu mon avion s'envoler et, persuadés que j'allais avertir de leur approche les troupes contre-révolutionnaires, ils envahissent notre terrain, jurant et menaçant, puis, ayant demandé le chef d'escadrille, le somment, pistolet au poing de monter immédiatement sur son avion, « de me rejoindre et de m'ordonner de faire demi-tour » (sic).

Flegmatiquement Lachmann hausse les épaules et réponds : « Courez après vous-même ! » Mes camarades partent d'un éclat de rire. Mais les Bolcheviks goûtent peu la plaisanterie : ils déclarent tous nos officiers prisonniers et installent au milieu du terrain plusieurs mitrailleuses en jurant de me descendre à mon retour « comme un courlis ».

Enfin Lachmann parvient à se faire entendre de ces énergumènes et demande à voir Mouraviev, commandant des troupes bolcheviques. Ce dernier le reçoit fort aimablement, se contente de l'explication et de la parole de notre chef et lui rend aussitôt sa liberté.

Quant à moi, pendant ce temps, après un vol de deux heures je prêtais anxieusement l'oreille au ronflement irrégulier de mon moteur qui présentait tous les symptômes d'essoufflement précurseurs de la panne sèche.

A 16 km de Kiev je suis forcé d'atterrir. Je cours au village le plus proche et j'y achète un cheval étique. C'est en cet équipage que, tel Don Quichotte, je serais entré dans la ville si je n'avais eu la chance d'être rejoint et accueilli par une automobile. Le conducteur m'annonce que les Bolcheviks ne sont plus qu'à quelques lieues.

En effet le surlendemain de mon arrivée à Kiev l'on entend le bruit proche de la fusillade. Les Ukrainiens résistent héroïquement, ne se repliant que lentement et disputant rue à rue, maison à maison.

Mais ils doivent céder sous le nombre. Les Bolcheviks établissent le régime de la terreur : mitrailleuses au coin des rues, canons sur les places. Sans aucune forme de procès, même sommaire, tous ceux qui ont été faits prisonniers sont passé par les armes. Pas de grâce, surtout pour les officiers.

Je me décide cependant à sortir de la maison où je m'étais réfugié et où je suis enfermé depuis 15 jours. Mon costume d'officier français, fort heureusement, me sert de sauf-conduit et je rejoins mon camp sans encombre, avec l'argent. On me croyait mort !

Une semaine après nous recevons l'ordre de départ définitif.

A Mourmansk, nous embarquons.

Quoique joyeux à la pensée de revoir bientôt tous ceux qui nous sont chers ce n'est pas sans un certain serrement de cœur que nous voyons s'évanouir à l'horizon la ligne mince de la côte russe, limite de cet immense pays que nous avons tant de fois survolé, défendu, et que le sang de plusieurs des nôtres abreuve joyeusement...

Robinet, Poiré, Gracet, Bonnier, Moutach, Chalieux, Berné, Lignac... les tombes où vous reposez s'essaiment là-bas au milieu des steppes immenses ou le long des sillons fertiles des plaines de l'Ukraine. Puissent vos noms redire un jour aux Russes, oublieux de leur devoir, cette devise qui fut vôtre et pour laquelle vous êtes tombés :

« Mieux vaut cent fois mourir que de perdre la liberté. »

Sous-lieutenant COUDOURET »

C'est avec le titre d'As et la poitrine couverte de décorations :

Croix de Saint-Vladimir,

Croix de Saint-Georges, donnée par les soldats à leur chef,

Croix de Saint-Georges pour officiers,

Sabre d'Or de Saint-Georges (La plus haute distinction,

que Louis Coudouret regagnait la France en ce début d'année 1918, avec le cœur chargé de mépris pour cet armistice russe dont le sens profond lui avait échappé, engagé comme il l'était dans le combat.

Il était bien décider à reprendre sa place dans une escadrille de chasse et à tout tenter pour rattraper le « palmarès » de ses camarades. Car il n'avait guère été facile sur le front oriental de faire reconnaître ses exploits et malgré les demandes réitérées du lieutenant Lachmann et du commandant Bordage, notre aviateur n'avait pas été cité au communiqué français. Néanmoins il avait obtenu, en décembre 1917, 2 citations dont voici le texte :

« Pilote d'une habileté exceptionnelle et d'une bravoure remarquable. A contribué grandement au succès obtenu par l'escadrille de chasse sur le front russe en forçant maintes fois l'ennemi au cours de nombreux combats aériens, a abattu le 8 octobre son 3^{ème} avion officiel. »

« Vient de remporter, à la date du 1^o décembre 1917 sa troisième victoire aérienne sur le front russe en abattant un avion ennemi dans ses lignes, ce qui porte à 5 le nombre des avions abattus par lui. La présente citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec étoile de Vermeil. »

Quant à celle qui devait accompagner sa quatrième victoire aérienne il lui faudra attendre jusqu'à la veille de l'armistice.

L'escadrille des Cigognes

En mai 1918 le sous-lieutenant Coudouret est affecté à l'escadrille 103. Une affectation qui, sans aucun doute le comble de joie puisqu'il appartient maintenant au fameux groupe des Cigognes.

Né deux ans auparavant sur le terrain de Cachy, dans la Somme, le groupe des Cigognes (1) se compose de 4 escadrilles, les SPA 3, 26, 73 et 103, comprenant chacune une quinzaine de pilotes. A chacun était attribué un appareil sur lequel étaient peints une cigogne blanche avec l'extrémité des ailes et des plumes gris foncé, au bec et aux pattes rouges et un numéro d'ordre, vert clair pour la 103. Chaque pilote pouvait en outre donner libre cours à son imagination pour personnaliser son appareil d'un nom ou d'une devise.

Coudouret n'écrivit sur son Spad qu'un seul nom : ESCOFFIER. C'était sa façon de rendre hommage à son cousin Henri descendu en flammes dans un combat aérien en Serbie quelques mois auparavant. Henri Escoffier qui, en compagnie de Louis et de sa sœur Rose

avait passé de si belles vacances scolaires dans la maison du grand-père. Henri Escoffier qui avait tant rêvé d'aviation depuis qu'adolescent il avait suivi avec ses cousins les exploits de Blériot, de Garros ou de Pégoud et applaudi aux roues de bicyclette réalisé par son oncle.

(1) « A la fin du premier trimestre 1916, l'ordre fut donné à chacune de nos escadrilles de l'air de peindre sur ses avions un insigne distinctif. Sur la proposition de son chef, le capitaine Brocard, la 3 adopta la cigogne qu'elle devait illustrer ainsi que les 3 autres escadrilles de son célèbre groupe de combat. » (R. de Chavagnes, in « Les archives de la Grande Guerre » Tome 2).

Le 19 mai, le sous-lieutenant Coudouret après un vol d'essai d'une heure, part en patrouille de chasse. Il attaque un Albatros qui atterrit. Deux jours plus tard c'est un L.V.G. , mais là ses deux mitrailleuses s'enrayent après une vingtaine de balles. Il est à son tour attaqué sur Montdidier « par une patrouille composée de 7 monos Albatros et un biplace de combat. Il réussit heureusement à se dégager sans mal.

Er les patrouilles de chasse se succèdent sans autre engagement jusqu'au 2 juin, jour où il note :

« Attaque d'un groupe de 3 Albatros. Un boche est abattu et tombe en vrille, région de Carlepont »

De sixième succès lui vaut une nouvelle citation ; citation également attribuée au sergent Robert Hoebert, jeune Américain du premier régiment étranger qui l'accompagnait.

Après les patrouilles quotidiennes, c'est à Hétomesnil que se retrouvent les pilotes dont le plus connu est, sans aucun doute, René Fonck, « As des As » aux 75 victoires homologuées. C'est lui qui a écrit :

« La poussée ennemie nous avait par ricochet rejetés dans Hétomesnil. Nous sommes tous installés chez une brave vieille femme. Les lits manquent mais nous avons eu soin d'apporter un matériel de fortune et couchons à 3 dans la même pièce. L'effectif est au complet et notre sympathique toubib Casteix a chaque jour la responsabilité de la popote.

« Indissolublement liés, les 26 et les 103 vivent ensemble : c'est une grande famille où tout le monde s'entend à merveille...

« Hétomesnil ! Que ce nom me rappelle de souvenirs ! c'est la ronde des boches descendus, tout le monde donne à plein collier. Les moteurs ronflent, les hélices tournent, les Spad se posent et c'est autour de notre ruche une folle activité...

« Avec moi est installée ma cigogne Hélène. Pendant les repas elle se promène d'un air important autour de la table mais l'arrivée des chiens la met en colère. Elle se précipite sur eux en battant des ailes tandis que son bec en claquant imite le bruit des mitrailleuses... »

(1) (1) René Fonck « Mes combats » Flammarion 1920.

Cette cigogne, mascotte de l'escadrille, avait été offerte à l'As des As par Mme Hériot, épouse de l'industriel Lyonnais. L'oiseau survécut à beaucoup de ses amis pilotes et termina ses jours au zoo de Strasbourg où Fonck la démobilisa.

Coudouret avait été fort bien accueilli par ses camarades et gratifié sur le champ de deux surnoms amicaux : Protopopoff – en souvenir de sa campagne de Russie – et l'As aux Bigorneaux à cause de ses nombreuses décorations étrangères. Quant à Fonck il évoque ainsi l'arrivée de celui qui deviendra son ami :

« Coudouret qui rentrait de Russie rehausse le lot. Vieux chasseur déjà, il était toujours resté sur la brèche. Nous le taquinions souvent mais nous l'aimions bien pour son grand cœur (1) (1) René Fonck, Ouvrage cité.

Sous les pommiers d'Hétomesnil il y en eut des joies mais aussi des deuils : le caporal Mandré, l'adjudant Baux, le maréchal des logis Drouilh et bien d'autres comme Roland Garros, le vainqueur de la Méditerranée, qui, après s'être évadé d'Allemagne reviendra à la 103 pour y trouver la mort lors d'un combat le 5 octobre.

Mais la guerre allait se terminer, enfin. Au début de septembre le G.C. 12 quitte Hétomesnil pour Quimquanpoix puis se rend à La Neuveville, en Lorraine.

Le 15 Coudouret aperçoit 3 avions au-dessus d'Étain qui piquent à son approche puis il tente la poursuite d'un biplace, mais à bout de carburant il se voit contraint d'abandonner.

Le lendemain il attaque un biplace Rumpler qui pique fortement pendant 2000 mètres environ puis part en vrille et s'écrase dans la région d'Anvillers, mais cette victoire ne sera jamais homologuée.

Le 27 Coudouret note sur son carnet de vol :

« A 17 H 10, dégage un Spad attaqué par un Fokker. Tiré par deux fois ce Fokker sans résultat.

Deux autres Fokker m'attaquent. Je me dégage, reçois une balle dans le plan droit et mat avant droit.

A 17 h 30, attaque d'un biplan Rumpler avec le sergent Sanson. L'avion pique très fort. Après virage aperçois l'avion et le perds de vue (probablement touché).

A 17 h 35 attaque avec Sanson un biplace sur Mauré. »

Le 29 enfin, dernière rencontre avec 2 Fokker pendant laquelle Sanson reçoit une balle dans son pare-brise.

L'armistice approche à grands pas, mais sur le carnet aucune mention ne souligne ce grand jour. En trois ans et demi de guerre, Louis Coudouret a totalisé 627 heures de vol et s'en est tiré sans une égratignure. Il a eu la fierté d'assister avec ses camarades à la citation de son escadrille à l'Ordre de l'Armée :

« L'escadrille SPA 103, sous les ordres du capitaine D'Harcourt puis du capitaine Battle et brillamment entraînée par le lieutenant Fonck est devenue une unité de grande valeur.

A sans cesse depuis 20 mois livré bataille sur tous les fronts. Attaquant l'ennemi très loin dans ses lignes, elle a su lui infliger de lourdes pertes : 85 victoires officielles, 69 avions déseparés. »

« Signé : Général Debeney »

C'est près de Haguenau que le groupe de Cigognes – qui avait dans le même temps compté plus de 50 tués, disparus ou blessés – acheva l'année et la guerre. « Et tout finit pour lui par une revue qui résume en couplets fort spirituels, son originale et glorieuse histoire. »

(1) (1) R. de Chavagnes : « Les Archives de la Grande Guerre » Tome IV.

CUL DE LAMPE CIGOGNE (p 27)

L'Après-guerre

« Lorsque la victoire des Alliés mit fin à la guerre de 1918 le développement intensif que tous les pays belligérants, sauf la Russie et la Turquie, avaient donné à l'aviation, s'arrête net. Dans les pays vaincus l'aviation militaire fut frappée d'interdit par les traités de paix, et, chez les vainqueurs, tout le monde réclama une réduction des dépenses et un retour aux conditions de temps de paix.

L'énorme force aérienne si hâtivement constituée fut démobilisée plus rapidement encore... Seule la France maintint en service une armée aérienne assez importante estimée, en 1920 à environ 1000 avions de première ligne. (1)

Pour le sous-lieutenant Coudouret il était hors de question de revenir à la vie civile, hors de question de cesser de piloter. Il resta donc dans l'armée mais rapidement l'inaction lui pesa. Et dès juin 1919 il s'embarquait pour l'Amérique du Sud : détaché hors cadre aéronautique au 4^{ème} régiment ; il faisait partie de la mission chargée d'organiser l'aviation péruvienne.

Ce célibataire de 23 ans qui ne manquait ni de charme ni de prestance fut très vite adopté par la bourgeoisie de Lima. Pour lui enseigner l'espagnol il aurait pu trouver de très nombreuses admiratrices mais une seule retint son attention : c'était une toute jeune fille, Péruvienne par sa mère, Américaine par son père qui revenait d'Europe où elle avait été l'élève d'une institution suisse. Elle était belle, riche et parlait couramment quatre langues. Louis Coudouret tomba rapidement amoureux et, le 18 avril 1920, il épousait en la cathédrale de Lima mademoiselle Marie-Rose Field.

L'été suivant le couple s'installa en France, à Thionville où Louis venait d'être affecté au premier régiment d'aviation. Mais la jeune madame Coudouret s'y ennuya très vite : elle ne rêvait que de Paris. Aussi pour accéder à ce désir Louis sollicita un changement d'affectation et, en juillet 1922, fut nommé au 34^{ème} régiment d'aviation cantonné au Bourget. Il loua alors, au 64 de l'avenue Félix Faure l'appartement du premier étage d'un bel immeuble à la façade sculptée. Mais déjà l'entente ne régnait plus dans le ménage et le couple se sépara.

« La stagnation de l'aviation militaire, durant les années d'après-guerre, fut compensée par l'éveil d'un vif engouement pour les avions civils pouvant devenir un moyen de communication plus rapide. » (1) (1) L'âge héroïque de l'aviation par Robert Saundby (Le dossiers du XX^o siècle.

Dans les premières années de la décennie 20 un grand nombre d'essais de raids à longue distance sont tentés et souvent réussis. Et c'est en 24 qu'est réalisé le premier tour de la planète par une équipe de 4 aviateurs américains. C'est en 24 aussi que Nungesser qui décide de traverser un jour l'Atlantique écrit à son frère : « Je tracerai une route qui dans 10 ans, 20 ou 30 ans sera sillonnée par des milliers d'avions... »

Comme son compagnon de l'escadrille 65, Louis Coudouret rêve d'inscrire ce grand exploit au palmarès français. Il s'insurge contre la routine bureaucratique qui s'est emparée de l'armée. Il se désole de voir peu à peu la France perdre la suprématie aérienne qui était la sienne il y a peu de temps encore.

Alors, en 1926, il présente au ministre de la guerre un projet de raids et sollicite l'autorisation d'entreprendre sur un prototype récemment acheté par l'Etat un circuit de l'Atlantique qu'il rêve d'achever par la traversée New-York - Paris.

Les étapes en seraient les suivantes :

Paris – Dakar

Dakar –Rio de Janeiro

Rio – Buenos-Aires

Buenos-Aires – Valparaiso

Valparaiso – Lima

Lima – Colon

Colon – La Havane

La Havane – New-York

New-York – Paris.

Les buts de ce circuit sont clairement définis et la nécessité du raid parfaitement explicités :

« Tous les pays étrangers possédant une industrie aéronautique préparent pour 1927 la traversée de l'Atlantique, Paris – New-York ou New-York – Paris.

« Il est évident qu'une telle performance aurait un retentissement mondial et la France se doit de la réaliser la première, ce qui confirmerait ses nombreux succès présents et passés.

« D'après l'étude des avions existants un seul paraît susceptible de remplir les conditions nécessaires pour tenter une pareille épreuve : l'avion Potez 28, équipé d'un Hispano 500 CV surcomprimé (qualité de vol sensiblement égales à celles du B 19. Possibilité de la charger avec 4000 litres d'essence et d'obtenir ainsi 35 heures de vol. Possibilité d'y adapter un train d'atterrissage détachable afin d'éviter le capotage en amérissant en cas de panne. Construction en bois, ce qui augmente ses chances de flottaison, soupape d'évacuation d'essence et adjonction de pompes pour terminer la vidange des réservoirs, ces derniers devant servir de flotteurs en cas de panne).

« Aucun des nombreux états d'Amérique du Sud ne possède d'industrie aéronautique ; tous ayant une aviation militaire ils sont donc clients des pays producteurs et la France, les Etats-Unis, l'Angleterre, l'Italie et depuis peu l'Allemagne s'y disputent les marchés.

« Les Etats-Unis ayant entrevu la possibilité de créer chez eux de nombreux débouchés pour leur industrie aéronautique organisent comme propagande pour le printemps

prochain le déplacement d'une escadrille militaire passant par toutes les capitales sud-américaines ».

Coudouret précise ensuite les raisons qui lui font préférer un départ en mars-avril, puis il conclut :

« Je dois ajouter que ce projet a été longuement étudié et mûrement réfléchi et qu'il n'est pas le simple résultat d'un grand enthousiasme. Un voyage effectué l'été dernier en Amérique du Sud m'a permis de reconnaître les différents terrains sur lesquels je devrais me poser.

« Quant au budget nécessaire pour l'accomplissement de ce raid il se bornera aux frais d'hôtel puisque la Standart-Eco accepte d'assurer le ravitaillement en huile et essence et que Hispano prend à sa charge l'envoi d'un mécanicien pour changer le moteur à Colon et assurer une vérification à New-York. ».

Pendant plusieurs mois Coudouret espéra. Mais de convocations en palabres et de discussions en promesses, le temps passait.

E le 7 mai 1927, à l'aube Nungesser décollait du Bourget. Pour lui aussi cela avait été difficile et pénible car le gouvernement n'encourageait guère les fabricants qui pouvaient difficilement assurer par leur propres moyens la fourniture d'un appareil.. Enfin Levasseur proposa un robuste biplan qui fut équipé d'un moteur Lorraine. Hélas, Nungesser, l'intrépide à la carrure d'athlète et son navigateur Coli devaient disparaître quelque part au large du Labrador.

Deux semaines plus tard, Lindbergh réussissait la traversée d'ouest en est et se posait au milieu d'une foule en délire. Jamais héros n'avait suscité de telles ovations. Le 34^{ème} régiment d'aviation était là et prit une part active à la protection du pilote qui fut ensuite accueilli par les autorités françaises.

On peut imaginer la déception de Louis Coudouret qui néanmoins félicita sportivement le jeune Américain.

Puisqu'il restait à franchir l'Atlantique d'est en ouest, eh bien c'est lui qui le ferait. Il arriverait bien à faire partager sa foi et à vaincre les réticences des « gens en place ».

Aout 1928

La mise au point du France

2 Photos des pages 33 et 34 de l'original

Le France

Dans l'appartement de l'avenue Félix Faure que Louis partageait maintenant avec sa sœur Rose les amis ne manquaient pas. L'un des plus assidus était sans conteste Louis de Mailly-Nesle.

Volontaire pour le front russe en 1917, ce cadet d'une illustre famille était lui aussi resté dans l'aviation militaire et encourageait les espoirs de son compagnon de guerre. Il profitait aussi quelquefois de sa table, les fins de mois étant parfois difficiles. Mais tout allait changer lorsque Mailly entra en possession de l'héritage de sa tante, lequel représentait une véritable fortune. Ayant réalisés les bien immobiliers, le jeune compte s'acheta une splendide Amilcar qu'i partagea avec ses amis puis il décida d'acquérir un avion grand raid.

Louis Coudouret qui, bien entendu, en serait le pilote porta son choix sur un appareil conçu par Galtier et proposé par le constructeur Bernard. Et c'est le n°1 des trois 191 GR à moteur Hispano 12 Lb de 600 CV qui fut acheté en avril 1928.

Afin de préparer le plus minutieusement possible cette traversée de l'Atlantique Nord qu'il s'était promis de réussir il demanda et obtint le 11 avril un congé sans solde. Il quitta alors le 38^{ème} régiment d'aviation où il avait été affecté après sa nomination de capitaine le 25 juin de l'année précédente.

Il fallait faire vite en effet, car nombreux étaient les pilotes qui partageaient cette ambition : être le premier à traverser l'océan dans le sens Europe – Etats-Unis d'Amérique.

Le capitaine Coudouret et le lieutenant Mailly se mirent donc vaillamment au travail.

L'avion, entièrement peint en rouge reçut, à l'avant du fuselage l'inscription de son nom de baptême : France et plus loin le dessin de la célèbre cigogne...

Comme sur les autres Bernard de raid de cette série les fenêtres de l'avant de la cabine avaient été occultées et recouvertes par la toile du revêtement. Malgré le fini de l'appareil ce revêtement laissait aussi transparaître la structure réticulée des flancs du fuselage.

« Pris en mains par son équipage, le France était soumis à l'habituelle série d'essais de consommation sans charge, puis avec charge, suivis de vols d'endurance. A vide sa vitesse maximale atteignait 250 km/h. Début juillet 1928, Coudouret et de Mailly-Nesle, pleinement satisfaits de ces essais firent procéder au montage du moteur définitif et attendirent des conditions atmosphériques favorables. » (1)

(1) Le fanatique de l'Aviation n°5 page 18

De nombreuses notes écrites de la main même du pilote, comme les études de vol qu'il avait fait réaliser prouvent avec quel soin et quel sérieux le départ était préparé. Pour faciliter le décollage qui était fort délicat à cause de l'énorme masse de carburant embarqué Coudouret fit installer à l'arrière de la carlingue une roue supplémentaire, largable après envol.

De New-York,, Rene Fonck (1)

(1) Deux ans auparavant, le 21 septembre 1926, ce dernier avait échappé à la mort dans des conditions dramatiques. Sur le terrain de Roosevelt-Field, à New-York, lors d'une tentative d'envol vers Paris son avion avait capoté et pris feu. Le mécanicien et le radion avaient été brûlés vifs.

qui ne doutait pas de la réussite de son compagnon d'escadrille envoyait le 15 août le télégramme suivant :

« Apprends ton départ imminent. Stop. J'ai un ami ici qui est une ace (sic). Si tu n'as pas encore rien arrangé pour l'exploitation de ton vol il est à même de te procurer le maximum. Stop. Câble-moi : Fonck, Ritz-Tower, New-York, si intéressé car te mettrai en rappirt immédiatement. Amitiés. Fonck. »

La tentative du 25 août 1928

Au printemps 1928 les deux amis décidèrent de s'adjoindre un navigateur que Mailly se chargeait de rétribuer. C'est le capitaine Mailloux qui accepta de faire partie de l'équipe. Celui-ci sollicita en mai un congé sans solde et fut mis à cet effet à la disposition du ministre du commerce.

Louis Mailloux avait lui aussi gagné ses galons au feu. Né à Brest en 1897, c'est à 17 ans seulement qu'il s'engagea, volontairement pour la durée de la guerre. Sur sa demande il participa à un stage d'observateur d'avion et obtint son brevet en mars 1916. La guerre terminée, le lieutenant Mailloux passa le brevet de pilote et fut promu capitaine en 1926. Ses hautes qualités de navigateur lui permettaient d'envisager ce raid avec confiance et sérénité.

Au petit matin du 26 août 1928, les circonstances atmosphériques étant enfin devenues favorable, l'équipage se prépare au départ.

L'énorme oiseau rouge, chargé de 4200 litres de carburant et pesant alors près de 6 tonnes fut roulé à l'extrême bout de la piste du Bourget et à 6 heures 9 minutes on enleva les cales. L'avion s'élança pesamment, tangua légèrement en raison du vent qui soufflait assez fort. Alors qu'il se trouvait à moins d'un kilomètre de son pont de départ les spectateurs virent une fumée blanche s'échapper à l'extrémité de son fuselage. Etait-ce simplement la poussière soulevée par la queue de l'appareil ? Après quelques rebonds sur

la piste c'est presque au bout de terrain que le France réussit à quitter le sol. Il était grand temps, la rivière Le Moirée coulait toute proche.

Ceux qui avaient suivi en retenant leur souffle ce difficile envol respirèrent... Pourtant l'épreuve ne faisait que commencer pour le pilote !

En fait ce que les spectateurs avaient pris pour de la fumée, c'était le carburant qui s'échappait du réservoir de 400 litres alimentant le moteur au décollage. Le « vide-vite » s'était ouvert sans que les pilotes s'en fussent doutés.

« Heureusement écrivait Jacques Mortane, présent ce jour-là au Bourget, les cloisons destinées à conserver la rigidité du réservoir permirent de garder dans le fond l'essence nécessaire pour l'envol, sans quoi le moteur aurait calé à pleine charge et c'eût été la catastrophe. Mais l'avion, après avoir décollé ne put monter à 4 m de hauteur.

Coudouret, avec un sang-froid admirable parvint à passer sous un réseau de câbles à haute tension, zigzagua entre les arbres à coup de palonnier mais ne put éviter une ligne télégraphique qui céda sous le choc. Douze minutes après le départ, le pilote atterrissait en réussissant l'exploit de ne rien casser. Exploit qui lui valut de nombreuses lettres. Lettres d'amis comme celle de Ch. Du Jonchay qui termine par ces mots :

« Laisse-moi t'embrasser et te dire toute mon admiration. Tout le monde vente ton habileté. Ton bleu fidèle qui commande maintenant la Une du 2^{ème} de chasse, l'ancienne escadrille de Guynemer et la tienne, vieux ! Je tâcherai d'être à la hauteur. »

On lettre de techniciens, comme celle du commandant de l'aérodrome du Bourget :

« Je n'ai pas pu vous féliciter comme j'aurais désiré le faire. Votre discrétion au départ, votre sang-froid et votre virtuosité dans des moments où beaucoup se seraient affolés, et à juste titre, ont fait l'admiration générale.

« Mon cher ami, cette lettre étant purement officieuse de traduire ma pensée en un style sportif : vous et vos camarades vous êtes des types épatants, dans toute l'acception du terme. »

Nullement découragés par cet échec l'équipage du France envisageait une nouvelle tentative lorsqu'un dramatique incident vint remettre en cause le principe même de ces raids aériens.

Le ministère de l'aviation

Le premier dimanche de septembre 1928, en effet, Bokanowski, ministre du commerce, des PTT (Poste – Télégraphe – Téléphone) et des services de l'aviation commerciale trouvait à Toul une mort tragique, carbonisé dans son avion de transport. Cette vacance au ministère allait reposer la question de l'aviation française.

Dans le début des années 20, il y avait eu un sous-secrétariat d'état chargé de l'aéronautique. Puis cette fonction avait été supprimée et les services éparpillés entre plusieurs ministères. Poincaré avait bien songé à créer un portefeuille de l'aviation, mais il y avait renoncé devant les réticences du ministre du commerce peu désireux de perdre une parcelle de ses attributions.

La mort de ce dernier reposait alors le problème et il s'en suivit une véritable crise qui fit les délices de la presse pendant une bonne quinzaine de jours.

Enfin le Conseil des Ministres décida la création d'un « Ministère de l'Air » et ce fut Laurent-Eynac qui fut nommé à ce poste.

Laurent-Eynac n'était pas un nouveau venu. Il avait été de 1922 à 1925 sous-secrétaire d'état à l'aéronautique et y avait créé la politique des grands raids. C'est pourtant lui qui devait mettre un frein à cette pratique. Le 23 septembre 1928, le journal La Charente titrait : « Plus d'exploits inutiles : le ministre de l'air a décidé de suspendre toute tentative de raid ou de record jusqu'à nouvel ordre ».

Il précisait quelques jours plus tard :

« Le ministre estime qu'actuellement la multiplicité des tentatives correspond davantage au souci légitime de nos pilotes d'arriver à un succès pour notre aviation qu'à des possibilités certaines de résultats techniques intéressants. »

C'en était fini des tentatives françaises, et pour nombreux mois, d'autant plus que la mauvaise saison approchait.

Nos pilotes n'avaient cependant pas perdu l'espoir et continuaient à s'entraîner. Durant l'hiver le moteur Hispano-Suiza 12 Lb fut remplacé par un moteur démultiplié de 600 CV tandis que la capacité totale des réservoirs était portée à 4500 litres.

Mais si la mise au point du France restait l'unique préoccupation de Coudouret, Louis de Mailly-Nesle avait d'autres idées en tête. Il venait enfin d'accepter, sur l'insistance de sa famille, de mettre fin à son célibat. A 35 ans il allait épouser la fille du duc de La Rochefoucauld. Mais la future comtesse n'ayant aucun goût pour l'aviation il se désintéressa du France et l'abandonna à son ami.

En février 1929, Laurent-Eynac leva l'interdit qu'il avait lancé depuis 6 mois contre tout raid aérien.. Il s'agissait de permettre à Coste d'effectuer Paris – Hanoï, tandis que Paillard, par la même voie aérienne relierait Marseille à Saïgon.

Parti le 20 février, l'avion de Coste et Cados, « Le Dragon d'Annam », eut une panne d'alimentation au dessus de Bondy. Quelques kilomètres après son départ il était complètement détruit. Les aviateurs, heureusement, ne souffraient que de contusions légères.

Paillard, Le Brix et le mécanicien Jousse allaient connaître un sort semblable alors qu'ils touchaient presque au but. C'est au dessus de la Birmanie que leur appareil, dont le moteur avait pris feu piqua dans un terrain marécageux. Ici encore les aviateurs s'en tirèrent avec des contusions et la jambe droite blessée pour Le Brix.

Devant ce double échec le ministre de l'air décida de suspendre pour la deuxième fois les raids aériens et cette interdiction était prononcée pour une durée indéterminée.

A Séville

2 pages de photos (Journal de Séville et articles « Les ailes »)

Comprenant que la décision du ministre est irrévocable et qu'il n'obtiendra aucune autorisation de départ, Louis Coudouret décide de quitter la France en compagnie du capitaine Mailloux. Celui-ci a obtenu une permission de quelques jours ainsi qu'un accord verbal de ses supérieurs.

Le 3 juin 1929, leur avion quitte Orly pour rejoindre Séville, en Espagne. Dans l'après midi il se pose sur la belle piste en ciment du terrain d'aviation de Tablada.

« Nous voici à Séville après un vol magnifique de 7 heures 45, écrivait le jour même Louis Coudouret à sa sœur. Partis à 10 h 15 d'Orly nous atterrissions à Séville à 6 heures sans fatigue après avoir survolé les Pyrénées à 4000 m d'altitude.

« Nous avons réalisé malgré un vent contraire assez fort une vitesse de 200 km/h. Nous survolions Bordeaux après 3 heures de vol, Biarritz une heure après. Madrid, une heure 45 et Séville Deux heures après.

« Les officiers du terrain nous reçurent magnifiquement, les journalistes sont constamment après nous et nous sommes ici les hommes du jour. Nous avons trouvé ici nos deux mécaniciens et nous nous sommes mis au travail pour la dernière vérification. Le Terrain est très beau, aussi grand que Le Bourget, mais beaucoup plus plat et plus dût.

« L'appareil marche admirablement. J'ai pleine confiance. Partagez-la, tout ira bien. Je ne dirai pas comme Weiss (1) « L'Atlantique est à moi » mais nous sommes sur la bonne voie et avec l'appui de Dieu tout ira bien. » (1) Commandant aviateur du 34^{ème} régiment.

Après cette arrivée sans problème, les deux aviateurs s'installent à l'hôtel de Inglaterra et ne tardent pas à se faire des amis, ce qui est d'autant plus facile pour Coudouret, qu'il parle couramment l'espagnol.

Les premiers jours passent en vérifications de l'appareil avec les aviateurs sévillans, mais aussi en fêtes, banquets et corridas. Mais la vie mondaine ne doit pas faire oublier les deux bonnes nouvelles espérées: l'annonce d'un temps favorable et l'autorisation de départ. Mais, jour après jour, l'attente de cette dernière reste vaine.

Le mardi 11 juin on pouvait lire dans le Petit Parisien :

« L'attaché militaire de France s'est rendu dans la matinée à la direction de l'aéronautique afin d'obtenir des renseignements sur les raisons qui empêchent les aviateurs Coudouret et Mailloux de quitter l'aéroport de Tablada.

« Il lui a été répondu que les aviateurs français n'ayant pas l'autorisation du gouvernement français d'entreprendre un vol transatlantique, le conseil supérieur de l'aéronautique ne les autorise pas au départ tant que cette autorisation ne serait pas parvenue. ». (sic)

D'autres journaux s'étonnèrent de cette interdiction ce qui leur attira les foudres du journal « Les Ailes » (Voir article du 13-6-29, reproduit)

Ce journal ne devait d'ailleurs pas désarmer : en juillet, seul un banal entrefilet annonça la mort du pilote.

Il est tout à fait exact, néanmoins, que la France n'avait ni certificat de navigabilité, ni certificat d'immatriculation, pas plus que n'en avait son frère jumeau « l'Oiseau Canari ». Cet avion Bernard 191 GR 002 avait été acheté en août 1928 par Armand Lotti qui rêvait lui aussi d'un raid transatlantique. En raison de l'interdiction gouvernementale, les pilotes Assolant et Lefèvre, ainsi que Lotti, furent obligés de quitter la France dans la plus parfaite illégalité. Sous prétexte d'un vol d'essai ils atterrirent en Angleterre et de Southampton transportèrent par bateau leur avion jusqu'à New-York.

Bien entendu le France, comme l'Oiseau Canari furent frappés chacun d'une amende de plusieurs dizaine de milliers de francs pour ces vols effectués sans contrôle de douane ! Amendes qu'on n'osa pas réclamer après le triomphe des uns et le malheur des autres.

Le départ d'Amérique de l'Oiseau Canari eut lieu le 13 juin et le raid fut parfaitement réussi. En dépit de la présence d'un jeune Américain, passager clandestin, Assolant, Lefèvre et Lotti se posaient sans dommage sur une plage espagnole 32 heures plus tard.

Leur arrivée à Paris fut un triomphe. Après avoir tout fait pour empêcher leur départ les responsables de l'aéronautique française les encensèrent à l'arrivée. N'avaient-ils pas réussi la « première traversée française » de l'Atlantique Nord ?

La nouvelle de cette arrivée réjoit fort Louis Coudouret qui connaissait bien les « enfants » Assolant et Lefèvre, tous deux sergents au 34^{ème} régiment d'aviation. Maintenant qu'un avion identique au sien avait réussi un grand raid les autorités se montreraient peut-être plus conciliantes... Ce fut le contraire qui arriva !

Le 20 juin 1929, le Petit Parisien imprimait :

« Les aviateurs Coudouret et Mailloux reprendront leur vol vendredi pour le Bourget, ils emporteront 1000 litres de carburant. Les aviateurs se proposent de demander l'autorisation au ministère de l'air français pour un vol à caractère privé. »

Le même jour c'est une toute autre information que recevait la sœur de notre pilote :

« Le gouvernement espagnol m'a officieusement informé de l'impossibilité de partir pour New-York. J'ai donc moi-même convoqué tous les journaux, les informant que le raid était remis et que je rentrais à Paris (ce afin de dégager la responsabilité du gouvernement espagnol).

« Inutile de te dire que je prendrai le départ pour New-York et que toutes facilités me sont données par tous les aviateurs de Séville. Gardez tout cela pour vous, j'attends le temps favorable pour partir.

« Téléphone à Lefelut, à l'Office Nationale Météorologique – rue de l'Université – et à Viaud, même maison. Dis leur que je crains que les télégrammes envoyés par radio soient interceptés, qu'ils me les envoient par radio et qu'ils me les confirment complètement par le télégraphe ordinaire, place de la Bourse, en même temps. Je crois même qu'ils mettent moins de temps pour nous arriver.

« Les gens sont charmants ici et nous montrent une grande sympathie.

« Je suis heureux pour Assolant d'avoir mené bien son raid. Quelle tête doit faire Laurent-Eynac , »

Donc, ainsi qu'il l'explique lui-même, Coudouret ne renonçait donc qu'en apparence. D'autres précisions sur ses intentions nous sont apportées par un rapport que fit Jean Durand en octobre 29 à l'intention de la famille du pilote.

Cet ingénieur était le fils de François Durand, président de la « Société de Bienfaisance et d'Enseignement de Séville ». Cette petite communauté française avait bien entendu adopté Coudouret et Mailloux et s'efforçait de rendre leur attente moins pénible.

« Dans l'après-midi du samedi 15 juin, écrit-il, l'appareil avait été chargé dans le plus grand secret de :

3000 litres d'essence,

900 litres de benzol,

400 litres d'huile,

dans le but de prendre brusquement le départ pour New-York si les conditions météorologiques avaient été favorable... »

Avec un moral d'acier nos aviateurs attendaient donc les conditions favorables. Comment les autorités de l'aéronautique française furent-elles mises au courant de leurs intentions ? Nous l'ignorons, mais la réplique fut immédiate et brutale, ainsi qu'en témoigne cette lettre du dimanche 23 juin 1929 adressée par Louis à sa sœur Rose et ses parents, à Paris :

« Je vous ai écrit hier une lettre qu'il faudra faire publier dans toute la presse s'il nous arrivait un accident. Sa teneur vous fixera sur les raisons qui nous font partir demain matin sans attendre de meilleures conditions météorologiques : M. Laurent-Eynac se conduisant en parfait saligaud et nous rappelant immédiatement sous peine de sanctions militaires des plus graves.

Si tout va bien vous le saurez avant la réception de cette lettre, soyons donc cléments et pardonnons. Mais soyez sans pitié s'il m'arrivait quelque chose.

Je remets à M. Audouard la somme de 2000 francs et ... pesetas qu'il vous fera parvenir. C'est un monsieur charmant et qui m'a beaucoup aidé ici.

Il est possible que notre départ soit manqué de Tablada par suite d'une ligne à haute tension qui se trouve au bout du terrain ; je vidangerai donc 2000 litres d'essence pour passer et irai compléter mon plein 60 km plus loin sur un autre terrain où je repartirai.

La somme en pesetas que M. Audouard vous remettra serait donc dans ce cas diminuée de 1650 pesetas, prix de mon essence que je lui ai prié de payer dans ce cas pour que tout soit prêt.

S'il nous arrive quelque chose porte immédiatement la moitié de cette somme aux enfants de Mailloux.

J'ai confiance, j'ai foi, malgré les conditions je dois réussir, à bientôt, je vous serre tous trois très fortement dans mes bras et vous envoie mes meilleurs baisers.

Votre Louis qui vous aime. »

Le lundi 24 juin au matin tout était donc prêt pour le départ, y compris le paquet de lettres timbrées d'Espagne qui devaient effectuer le voyage transatlantique et qui portaient un cachet sur lequel on pouvait lire :

SEVILLE - NEW-YORK

Avion France

Première liaison aérienne sans escale

EUROPE - Etats-Unis

Capitaines COUDOURET MAILLOUX

Reproduction de la flamme avec texte ci-dessus et cachet Correoaero 24 jun 29 SEVILLE

Mais les conditions météorologiques étant devenues franchement défavorable, les pilotes décidèrent de remettre le départ. Ils avaient préparé avec tant de soin ce raid qu'il n'était pas question de commettre une seule imprudence, pas question de céder à la tentation d'affronter l'océan sans attendre, même si c'était là leur ultime occasion de départ.

La permission de Mailloux était achevée. Impossible de faire la sourde oreille aux injonctions de ses supérieurs sans mettre en péril sa carrière. Le lendemain soir, le capitaine Mailloux quittait donc Séville pour Paris non sans avoir promis à son compagnon de tenter l'impossible pour trouver un homme susceptible de le remplacer.

Mais ce n'était pas là chose facile : il aurait fallu un pilote libre de tout engagement pour braver ainsi les ordres du ministère. Contacté par Rose Coudouret, Wackenheim refusa. Le Brix déclina également sa proposition par le télégramme suivant :

« Vous remercie offre mais regrette ne pouvoir partir dans ces conditions ».

Il y eut bien un candidat : le propre père de Louis... Mais cette offre – et ce dernier le comprit sans peine – était bien plus dictée par l'amour filial que par un réel désir de voler !

Puisque tout départ de Séville était devenu impossible la seule chose à faire était de rentrer à Paris.. Louis, sans sombrer dans le pessimisme, mais quelque peu découragé cependant, s'y résigne dans les derniers jours de juin.

Bien décidé à venir demander des comptes au Ministère de l'Air par la voix de la presse, il fixa son départ au 3 juillet.

Il fallait d'abord vidanger le France, encore chargé de ses 4300 litres de carburant. Le lundi 1^{er} le personnel de la base de Tablada commença le travail. Mais il fallu 2 jours au lieu d'un, comme prévu, pour l'effectuer.

Le capitaine Coudouret n'avait pas besoin de navigateur pour faire route vers Paris. Aussi offrit-il à des amis Français de Séville de les prendre comme passagers. Ceux-ci ne pouvant accepter, il accéda au demandes de don Francisco Durban et de don Fernandez Flores.

Le mercredi à 7 h 30, malgré un ciel gris de plomb, le France fut sorti du hangar qui l'abritait. Les amis français du pilote étaient là, parmi lesquels Jean Durand qui raconte :

« L'appareil s'étant mis en marche s'arrêta au bout de 400 m environ et, avec l'aide des soldats tourna pour se mettre dans la direction de la ligne de vol. Il repartit et prit rapidement de la vitesse.

« Au bout de 2 à 300 m nous vîmes la queue se soulever et, au moment où nous pensions qu'il allait décoller normalement, nous le vîmes ralentir brusquement, faire un cheval de bois (1) [(1) NDLR :Tête à queue], être sur le point de capoter et enfin s'arrêter. Nous accourûmes et le capitaine Coudouret que, s'étant rendu compte que la roue gauche du train d'atterrissage avait éclaté, il avait coupé les gaz pour ne pas avoir à faire plus tard un atterrissage dangereux...

« La roue gauche était voilée. Elle avait un faux-rond très sensible et de nombreux rayons étaient détendus. La roue droite n'avait absolument rien. Il ne s'agissait plus seulement de remplacer la chambre à air pour repartir immédiatement, il fallait réparer la roue. Le capitaine Coudouret dut renoncer à partir ce jour-là.

« La roue fut réparée dans les ateliers de Tablada, remise en place dans l'après-midi, et on mit une chambre neuve. Celle-ci éclata une demi-heure environ après avoir été gonflée. A ce moment le capitaine Coudouret que si la deuxième et dernière chambre qu'il possédait éclatait aussi, il partirait à Paris par le train pour arranger ses affaires et revenir à Séville avec une ou deux roues de rechange.

« Mais cette chambre résista bien... »

Louis Coudouret, pendant les jours qui suivirent ne s'éloigna guère de l'aérodrome. Pour lui éviter les tracasseries d'un continuel va-et-vient entre Séville et Tablada, les officiers l'avaient invité à loger dans le pavillon du commandement. Ce qu'il fit bien volontiers.

Puisqu'on attendait en ville l'arrivée du commandant aviateur Franco (frère du futur dictateur) ainsi que les marins du bateau anglais Eagle qui l'avaient retrouvé en mer, Coudouret décida de ne partir qu'après. La rencontre des deux aviateurs eut lieu le samedi après-midi et la presse sévillane ouvrit largement ses colonnes à cet événement local.

Le départ du France fut alors fixé au lendemain matin. Fernando Flores ne pouvant plus effectuer le voyage, Durban proposa Celestino de La Cruz, fils du directeur de l'École Normale de Séville. Jeune, sportif et membre de l'aéro-club, celui-ci avait demandé avec insistance à être recommandé au pilote.

Le dimanche 7 juillet 1929 au matin, l'oiseau rouge s'envola emportant 1385 litres d'essence, 400 litres de benzol et 200 litres d'huile.

A la gauche du fuselage, il s'ornait de souvenirs typiques de Séville : au pied de la Giralda, un torero célèbre luttait contre un taureau noir tandis qu'une danseuse de flamenco en robe à longue traine faisait l'admiration de quelques spectateurs en costumes régionaux. Le tout, peint en couleur fort vives tranchait sur le rouge carmin de l'avion.

Aux dires de Francisco Durban dans son rapport : « le temps était magnifique, aucun nuage ne troublait l'horizon, la vue était parfaite, le moteur fonctionnait à 1900 tours et l'optimisme le plus sain régnait à bord. »

Rédigé en août, ce rapport contient de très nombreux détails sur le dernier voyage du France. Jean Durand en fit une traduction de 14 pages à l'intention de la famille du malheureux pilote. (1) (1) Jean Durand compléta ce récit de fort intéressantes remarques auxquelles nous nous sommes déjà référés. Mais ces notes qui infirment plusieurs allégations du passager espagnol ne concernent bien entendu que les faits précédant l'envol. Ces observations laissent planer un doute sur la véracité du rapport de Durban.

Durban écrit : « Peu après avoir survolé Madrid Coudouret me demanda une tasse de café que nous avions eu le soin de prendre à bord, mélangé peu à peu de cognac (ce café et des bananes constituaient toutes nos provisions pour le petit déjeuner que nous devions obligatoirement faire à bord).

« Je lui donnais la tasse de café, nous bûmes également, Cruz et moi et, nous ayant ainsi réconfortés nous sentîmes un peu moins le froid intense qu'il faisait malgré le beau temps car nous volions à ce moment-là à 3000 m de hauteur.

« Le froid très intense nous obligeait à faire souvent usage du thermo contenant le café et le cognac, jusqu'à ce que nous l'épuisâmes ».

Mais le temps change. Dans les nuages les occupants de l'avion survolent les Pyrénées sans voir ni terre ni mer.

« Ce fut alors que, sans doute à cause du café et du cognac et peut-être aussi à cause de la moindre pression que nous avions à 4000 m d'altitude, Cruz eut un fort évanouissement. A cause de cela, Coudouret me fit signe de porter secours à Cruz et de le retirer du siège de pilote pour ne pas gêner les commandes. Je le fis rapidement, mais non sans travail... »

Pour reconnaître le terrain Coudouret descend. Durban a cru apercevoir la Garonne et en fait...

« Nous vîmes alors que nous volions au-dessus d'Angoulême. Des nuages couleur de boue, presque noirs, un vent imposant jouaient avec l'appareil ; On voyait tomber l'eau en déluge grandiose et réellement merveilleux, mais qui en même temps causait de l'inquiétude et de la crainte et peu à peu l'aiguille indicatrice de l'altimètre rétrocedait jusqu'à 500 à 600 mètres. L'atmosphère se fit plus claire et nous pûmes voir un paysage très vert, des arbres, beaucoup d'arbres, beaucoup de maisons aussi et une ville : Angoulême.

« Coudouret ouvrit les gaz, le moteur eut quelques ratés, la descente de l'avion reprit sans que nous le voulions cette fois, le moteur continuait à tourner au ralenti, nous virâmes à droite, ensuite à gauche cherchant un terrain sur lequel nous puissions nous poser ; mais ce fut une chose impossible étant donné les caractéristiques du France et les conditions du terrain qui nous attendait au dessous de nous. »

A tout autre qu'un Charentais ces détails pourraient convenir. Mais, entre Angoulême et Saint-Amant-de-Bonnieure où eut lieu l'atterrissage forcé, il y a 30 kilomètres. Comment expliquer cette descente d'une dizaine de minutes sur une si longue distance. D'autre part les témoins du drame, et ils sont nombreux, sont unanimes et formels, si, effectivement dans la matinée le ciel avait été nuageux, il était clair à midi et lors du passage au dessus d'Angoulême vers 12 h 30 – 12 h 45 le « déluge d'eau » reste fort improbable.

« Je me détachais rapidement pour pouvoir exécuter les ordres que me donnerait Coudouret s'il disposait par exemple qu'on ouvrirait les vide-vite. Mais ou bien il crut inutile de le faire, ou bien il oublia, à ce moment critique, car il ne m'ordonna pas de les manœuvrer et, par conséquent, je restais debout tranquille à son côté. Ce furent les moments d'émotion les plus intenses de ma vie ; je regardais derrière moi et je vis Cruz qui se dressait péniblement, la figure épouvantée, et m'interrogeait du regard. »

C'est alors le choc énorme, un cauchemar épouvantable. Bien que contusionnés, les deux espagnols, toujours selon Durban, se portent au secours de leur camarade :

« Malgré nos efforts, malgré nos secours, nous ne parvînmes pas à lui faire reprendre connaissance et nous ne vîmes plus dans ses yeux ce rayon d'intelligence que nous nous attendions d'un moment à l'autre à voir apparaître...

Deux femmes arrivèrent les premières. Elles disparurent et revinrent bientôt accompagnées de deux hommes et en même temps une automobile Ford et une camionnette dont les conducteurs avaient vu tomber l'avion vinrent à notre secours, recueillant rapidement Coudouret, le disposant dans l'auto entre les bras d'un campagnard.³

La camionnette appartenait à M. Thieuleux de Saint-Laurent-de-Ceris. Celui-ci rencontra ultérieurement la famille du pilote pour laquelle il rédigea un témoignage :

« Je n'ai pas pu, comme vous le savez, obtenir le moindre mot de votre fils qui était alors dans l'impossibilité complète de parler. Il était néanmoins en parfaite connaissance puisqu'il répondait du geste aux questions que je lui posais concernant ses blessures...

« Je dois signaler toutefois qu'une odeur d'essence se dégageait dans un cercle très étendu autour de l'appareil et que, cherchant à établir un matelas sommaire au blessé, j'ai trouvé un parachute complètement mouillé d'essence...

« Quant à l'attitude des Espagnols, je ne peux pas me permettre de les juger, surtout dans une lettre. Tout ce que je puis dire c'est qu'au moment où je suis arrivé, ceux-ci étaient complètement égarés, ce qui est assez normal en semblable circonstance, alors que constat tout en faveur du capitaine Coudouret celui-ci possédait tout son calme et son sang-froid. »

M. Thieuleux n'était pas le seul à avoir constaté cette odeur d'essence. Des témoins avaient même vu du carburant s'échapper de l'avion en vol. Pourtant la presse au grand complet imprima que l'accident était dû à une panne de moteur. (1) (1) A noter que les articles de presse de l'époque, souvent laconiques, comportent des erreurs qui diminuent grandement leur crédibilité (voir par exemple Le temps 9 juillet 1929 qui situe avec fantaisie l'accident sur la commune de Saint-Pierre-des-Charente (Sic) –Repro jointe-

La société Hispano-Suiza envoya un ingénieur pour examiner l'épave et récupérer le moteur que M. de Maillard se chargea d'expédier à Paris en même temps qu'il faisait enlever les restes de l'appareil.

Il vint donc sur les lieux de l'accident et eut l'occasion d'entendre des témoins. En 1969 il fit, pour un de ses amis. M. le colonel Souchard, vice-président de la flamme philatélique d'Angoulême et qui s'était intéressé à ce titre au raid Séville – New-York un récit de ses souvenirs. Il y ajoute dans un post-scriptum :

« La panne ne venait donc pas de ses organes (du moteur), mais à peu près certainement de la carburation, les Espagnols auraient manœuvré les robinets d'essence (qui n'étaient pas, à la suite de l'accident dans la position qu'ils auraient dû avoir).

« Ces robinets n'étant pas utilisés dans de bonnes conditions auraient provoqué des poches d'air dans la canalisation d'essence et le carburateur, ce qui aurait provoqué des ratés et le commencement de panne (ces renseignements et cette explication étant donnés sous toutes réserves). »

Et il ajoute, de vive voix toutefois :

« Il n'est pas impossible que les Espagnols aient un peu trop bu pendant le trajet... »

Ce qui tendrait à accréditer cette thèse, croyons nous, c'est l'insistance avec laquelle F. Durban parle de « quelques gouttes » de cognac dans le café, et encore partagé en trois ! Mais nous savons par la sœur du pilote que c'est toujours du lait que celui-ci emportait, tandis qu'un témoin de l'accident a bien précisé que les passagers espagnols sentaient l'alcool.

Pourquoi, en outre, si ceux-ci n'éprouvaient aucun sentiment de culpabilité quittèrent-ils si vite Angoulême pour l'Espagne ? Pour rassurer leurs familles comme l'explique longuement Durban ? Cela est très possible en effet... Mais peut-être aussi pour échapper à quelques questions trop précises qui auraient pu leur être posées.

Pourquoi enfin les deux Espagnols évitèrent-ils si soigneusement à Séville les amis français du malheureux pilote ?

« Je n'ai jamais revu Francisco Durban, écrivait Jean Durand le 8 février 1930. Je rencontre souvent C. de la Cruz mais il ne tient pas tant à me parler que moi même je désire parler avec lui : nous n'avons pas eu le moindre entretien... »

Alors à quoi est dû l'atterrissage forcé du France ?

A une faute de pilotage ? Certainement pas !

Une panne de moteur ? L'enquête a prouvé que non.

Une malveillance, une malversation ? Cela semble plutôt improbable, même si la sœur du pilote en ait toujours été persuadée.

Un geste inconsidéré de l'un des passagers ? Faute de certitude, c'est plutôt vers cette dernière hypothèse que nous penchons, sans pouvoir, bien entendu, rien affirmer.

Les obsèques du pilote

La presse espagnole, à Séville comme à Madrid ouvrit largement ses colonnes aux informations concernant l'accident. Les portraits de Coudouret et Mailloux, les photos du France firent la une des journaux.

Il n'en fut pas de même à Paris. Nul n'est prophète en son pays... L'unique article paru dans l'illustration du 13 juillet 1929 l'a été sous la rubrique fait de la semaine :

« Le capitaine Coudouret, brillant aviateur de la guerre pilotant l'avion France destiné à un raid transatlantique meurt victime d'un accident près d'Angoulême. »

Le journal « Le Petit Parisien » fut le seul, - à notre connaissance - à tenir ses lecteurs au courant des obsèques du pilote dans son numéro du 13 juillet 1929 :

« C'est dans le petit cimetière de Grenelle qu'a été inhumé hier le capitaine Coudouret. Un piquet du premier régiment d'aviation rendait les honneurs. Autour du cercueil, les parents du défunt qu'assistaient le capitaine Mailloux avec lequel Coudouret devait traverser l'Atlantique et de nombreux amis parmi lesquels le colonel Anthoinat, les colonels Plousey du 34^e régiment et Breucher du 38^e, madame Nungesser, le commandant Pinsart, le comte de Mailly-Nesle, Fonck, de nombreux officiers et camarades de Coudouret ainsi qu'une délégation du collège de Lunel.

« Devant la tombe, le général Pujo, directeur général de l'aéronautique dit un dernier et éloquent adieu au brillant officier que l'aviation vient de perdre, puis s'inclina au nom du gouvernement devant les membres de la famille Coudouret. »

Mais c'est un récit bien plus subjectif que nous fit, à la Toussaint 1979, la sœur de Louis Coudouret - récit dont nous retrouvons le tésmé dans une lettre qu'elle envoya en 1930 à Léon Daudet, ce dernier ayant entrepris, dans « L'Action Française » une campagne contre le ministre Laurent-Eynac :

« La haine du ministre d'ailleurs ne désarma pas devant la mort, ou mieux, il jugea habile d'étouffer l'affaire du France et d'expédier les obsèques du pilote dans le plus grand silence.

« A Angoulême, suivant des ordres certainement, la “Chapelle ardente” n’a jamais existé que dans l’imagination des correspondants locaux. C’est enfermé à clé dans une sorte de morgue recouvert d’un drap, tout seul que nous avons retrouvé le capitaine Coudouret. C’est là et ainsi qu’il est resté jusqu’à l’heure de son transfert à Paris à la grande indignation d’ailleurs des pilotes de réserve de la ville.

« Ici, au cimetière de Grenelle, la cérémonie ne dura pas 20 minutes. Afin que d’autres ne puissent la prolonger, de directeur de l’Aéronautique militaire prit aussitôt la parole et en finit rapidement. Et...

« pour l’écolier qui a 13 ans, à l’aurore de l’aviation fit ses premiers essais sur un avion construit par son père,

« pour le fougueux adolescent qui s’engagea à la déclaration de guerre,

« pour le soldat qui, successivement pilote de reconnaissance, de bombardement et de chasse, gagna intrépidement ses galons en bataillant sur tous les fronts,

« pour l’As aux multiples victoires

« pour le volontaire des missions difficiles

« pour le titulaire de 8 citations

« pour l’officier auquel l’administration militaire avait cependant accordé un congé afin de mettre au point une **question intéressant l’aéronautique française** (aux termes mêmes de ce congé)

« pour ce brave qui avait consacré sa jeunesse entière, son travail, ses deniers au progrès de l’aviation et qui venait d’y sacrifier sa vie,

il ne fut toléré que trois misérables phrases du plus piteux éloge. Il dut aussi partir sans un adieu de ses compagnons d’arme. »

Epilogue

Le lendemain même des funérailles de Coudouret deux équipages s’envolaient du Bourget pour tenter le raid transatlantique :

- des aviateurs polonais dont l’avion devait capoter aux Açores (l’un des hommes fut tué, l’autre blessé)

- les français Coste et Bellonte qui devaient revenir se poser un moment plus tard sur le terrain de Villacoublay.

Le ministre de l’air n’avait pas assisté à leur envol, néanmoins il adressait aussitôt à notre ambassadeur à Washington le télégramme suivant :

« Costes et Bellonte partis ce matin 13 juillet du Bourget à 4 h 30, appareil Bréguet, moteur Hispano 500 CV. Au dernier instant ont fait connaître que devant conditions météorologiques exceptionnellement favorables ils tenteraient d’atteindre New-York.

Ils emportent tous nos espoirs » Signé Laurent-Eynac.

Photo de l’accident

Louis Mailloux

Dix ans après Louis Coudouret, son coéquipier Mailloux devait, à son tour, finir dans un tragique accident d’avion le 22 avril 1939.

En tant que commandant de la 51^{ème} escadre de Tours, le lieutenant-colonel Mailloux dirigeait une manœuvre dans la région d’Angers. L’appareil dans lequel il avait pris place, un Bloch 210 fut accroché à l’aile par un autre bi-moteur. Les deux avions explosèrent au sol, il n’y eut pas de rescapés.

Le 16 janvier 1933, Louis Mailloux avait traversé l’Atlantique-Sud. Il faisait partie de l’équipe d’élite choisie par le constructeur Couzinet pour son prototype l’Arc-en-ciel.

Parti du Sénégal avec les pilotes Mermoz et Carretier, le radio-télégraphiste Manuel, le mécanicien Jousse et Couzinet lui-même, il arrivait au Brésil après 14 h 27 de vol.

Le lendemain même l'Arc-en-ciel reprenait son vol vers Rio et Buenos-Aires où de chaudes réceptions devaient accueillir l'équipage.

Trois mois plus tard, après un retour au cours duquel on frôla la catastrophe dans les derniers kilomètres, les 6 aviateurs regagnaient l'Afrique puis la France où on leur rendit les honneurs qu'ils méritaient..

A l'expiration du congé sans solde qu'il avait obtenu pour ce raid, Mailloux fut affecté au Centre d'Expériences Aériennes Militaires de Reims.

Nommé commandant en 1934 et lieutenant-colonel en 1939, Louis Mailloux avait été fait commandeur de la légion d'honneur quatre mois avant de disparaître.

Nous remercions vivement madame Mailloux qui a bien voulu mettre à notre disposition quelques documents (en particulier les journaux espagnols) pour nous aider dans la rédaction de la biographie de Louis Coudouret.

ANNEXES :

L'année aéronautique 1928

Les traversées de l'Atlantique Nord en 1929

Notice de l'édition de 1979

La commémoration en Charente du cinquantenaire de la mort de Louis Coudouret a été organisée par le Foyer Rural de Saint-Amant-de-Bonnieure. La brochure éditée à cette occasion a été éditée et techniquement réalisée à l'école de Saint-Amant-de-Bonnieure.

INFORMATEURS

Le chapitre « Louis Coudouret à Lunel » a été rédigé grâce au concours d'André Rauzier et des Lunellois qui l'ont aimablement informé et que nous remercions.

Que Madame Rose Coudouret-Feretti soit ici tout particulièrement remerciée. Nous ne saurions assez rendre hommage à la gentillesse avec laquelle elle nous a plusieurs fois reçus et documentés.

A toutes les personnes qui nous ont apporté documents et témoignages nous témoignons notre gratitude. Citons en particulier Messieurs et Mesdames Baillon, Bascle, Bourdon, Brigaud, Builles, Chalin, Chauveaud, Cheminade, David, Devaud, Doucet, Faudry, Fourgeau, Gachet, Geoffroy, Joubert, Landré, Lann, Merles, Perry, Pierre, Pile, Raynaud, Ribardièrre, Rodier, Colonel Souchard, Tallon, Valladeau, ainsi que M. le conservateur du cimetière de Grenelle.

SOURCES DOCUMENTAIRES

Services historiques de l'Armée de l'Aire (Chartres et Vincennes)

Journaux charentais

La Charente

Le Matin Charentais

Le Petit Courrier

La Croix de la Charente

Le Journal de Ruffec

L'Avenir de la Charente

Journal méridional

L'Eclair

Journaux parisiens

Le Petit Parisien

La Presse

Le Temps

Le matin

Le Figaro

L'Humanité

Paris-Soir

Journaux espagnols

El Liberal

El Noticiero Sevillano

El Correo de Andaloucia

Revues et périodiques

L'Aérophile

L'Aéronautique

Les Ailes

La guerre aérienne

L'Ilkustration

Mach

Ouvrages

Mes combats (R. Fonck)

La ligne (J.-G. Fleury)

Carré d'As (J. Mortane)

Pilotes de chasse aux cigognes (J. Laffray)

L'Oiseau Canari (A. Lotti)

Les quatre escadrilles de Cigognes, de Guynemer à Fonck

(Les archives de la Grande Guerre) (R. de Chavagnes)

L'âge héroïque de l'aviation (R. Saundby)

Annexe

Cinquantenaire de la mort de Coudouret : Photo et article Charente libre à reproduire.