

*Il y a cinquante ans :*  
*Un accident d'avion en Charente*

par YVETTE et MICHEL RENAUD

---

Il faisait beau et chaud à Saint-Amant-de-Bonnieure en ce premier dimanche de juillet 1929 alors que les cloches de l'église de Sainte-Colombe carillonnaient pour appeler aux vêpres les premières communiantes et leurs familles encore attablées.

Dans la cour de la ferme de son cousin des Epardeaux, André s'arrêta. Une curieuse pétarade lui fit lever la tête... Et soudain il vit l'avion, un énorme avion rouge qui, venant du sud survolait le village de La Borde. L'appareil semblait en difficultés et lâchait des traînées de fumée blanche.

Arrivé au-dessus de lui l'avion changea brusquement de cap et tourna vers l'ouest en direction du Châtenet. Mais déjà tous les jeunes du hameau, attirés par ces bruits de moteur tout à fait insolites s'étaient mis à courir à travers champs en criant : « Il va se poser, il va se poser »... En effet, au-dessus du cimetière de Saint-Amant l'avion piqua du nez comme pour atterrir, mais bientôt il se redressa pour amorcer un nouveau virage à gauche quelques centaines de mètres plus loin. Et soudain ce fut un grand bruit, un choc brutal qui résonna au-dessus de la vallée de la Bonnieure.

M. Fourgeaud, mécanicien à Rouillac, qui se trouvait ce jour-là chez sa sœur à Saint-Angeau sauta dans sa voiture et, après avoir franchi le pont sur la rivière, c'est à travers champs qu'il se dirigea vers les lieux de l'accident.

A l'entrée d'un petit chemin en bordure d'un taillis quelques personnes étaient déjà là ; elles hésitaient à s'approcher retenues autant par la crainte d'une explosion que par l'angoisse qui les avait saisies : le spectacle était désolant. Au milieu du champ de blé le grand avion d'une trentaine de mètres d'envergure gisait, fracassé. Lors de la tentative d'atterrissage une aile avait fauché la cime d'un chêne ; arrachée du fuselage elle s'était littéralement plantée en terre.



Partout des tuyaux, des débris de moteur mais surtout des morceaux de bois rouge. Car l'avion était en contre-plaqué collé et cloué sur des armatures de bois elles-aussi. Entièrement peint en rouge, son nom *France* se lisait sous l'aile tandis qu'au milieu du fuselage une cigogne inscrite dans un cercle ressortait sur une bande tricolore. Sur la queue on pouvait lire A. BERNARD 191 GR 001.

Parmi les restes de l'appareil deux hommes étaient couchés sur le sol et l'un d'eux — le pilote — semblait sérieusement blessé. Le troisième par contre était indemne, bien qu'un peu sonné par le choc. Aux questions posées il répondit en espagnol. Heureusement M. Fourgeaud connaissait cette langue. Il apprit alors que l'avion venait de Séville, que le pilote français était escorté de deux espagnols et qu'il se rendait à Paris pour s'envoler vers l'Amérique.

Conduit en voiture à Saint-Angeau l'aviateur qui gémissait fut installé chez M<sup>me</sup> Baillon. Bien que ne pouvant parler le blessé semblait avoir toute sa connaissance.

Pendant ce temps les gendarmes arrivés sur les lieux avaient prévenu les autorités, tandis que M. Geoffroy, venu lui aussi en voiture, transportait à Angoulême les deux passagers. Arrivés à Tourriers, ceux-ci qui ne parlaient pas un seul mot de français exprimèrent par gestes leur désir de boire, désir qui fut bien vite exaucé.

Sur les lieux de l'accident les curieux continuaient d'ar-



river 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 s'empressèrent-ils de prendre pour les garder 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 effets personnels ou les instruments de navigation ?... Cinquante ans après cela n'est pas encore oublié.



Pendant plusieurs jours les visites furent nombreuses. On venait maintenant en famille, à pied, en voiture, mais aussi en charrette.

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

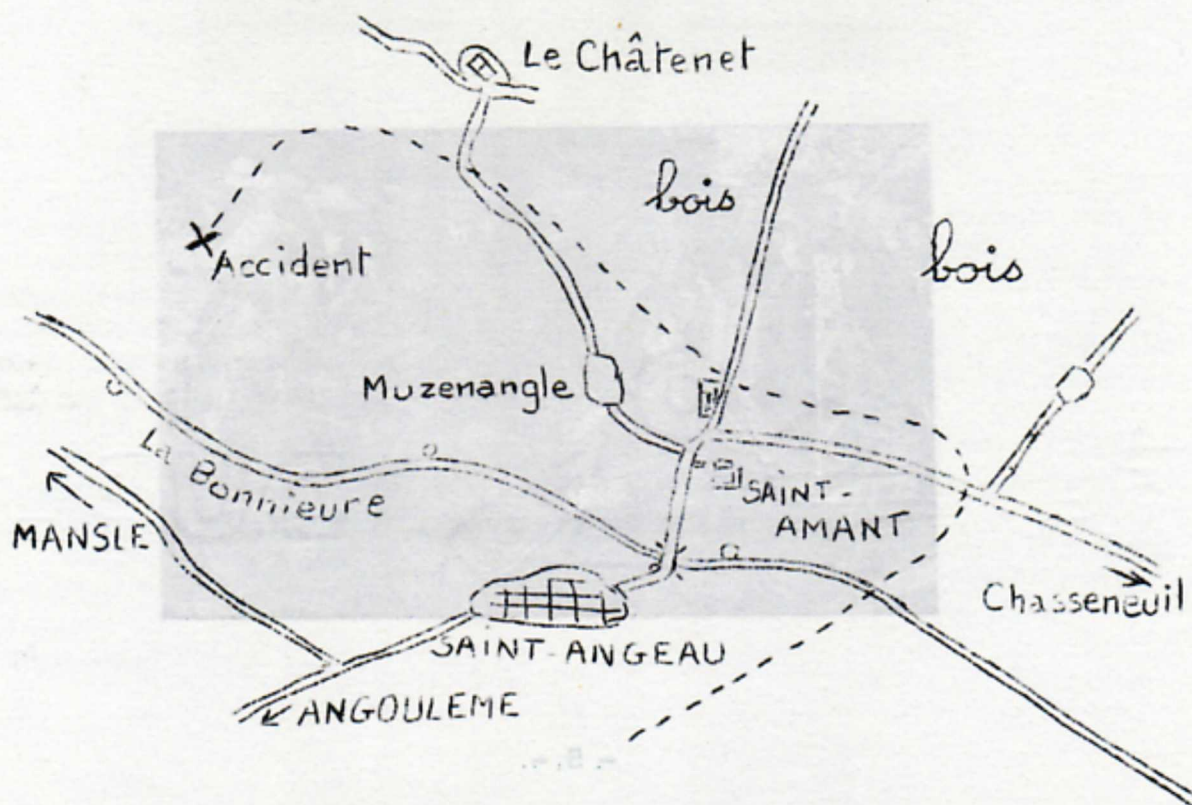
Victime, le Capitaine Coudouret l'était en effet puisqu'il était décédé pendant son transport à l'hôpital. Pour lui l'aventure se terminait à 33 ans.

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 trente-trois ans.

(°) Saint-Amant-de-Bonnieure: commune du canton de Mansle, département de la Charente. (556 habitants en 1929)





## A Saint-Amant-de-Bonnieure

*Il y a cinquante ans disparaissait  
Louis Coudouret,  
as de l'aéronautique*

LE PETIT VILLAGE de Saint-Amant-de-Bonnieure était en émoi hier après-midi. Il y a cinquante ans mourait Louis-Fernand Coudouret, un as de l'aéronautique. Il s'écrasait dans des conditions bien mystérieuses que l'on commémorait hier. Tous les habitants s'étaient réunis pour la cérémonie à laquelle participaient M. Claude Faure, directeur du cabinet du préfet; M. Soury, député; le capitaine de gendarmerie; un conseiller général et un représentant de la base aérienne de Cognac.

Après s'être rendu sur les lieux de l'accident qui coûta la vie à l'aviateur, après un lâcher de pigeons, chacun pris la parole pour évoquer ce que fut la vie de Coudouret.

M. Rauzier, fils du maire de Lunel, près de Marseille, rappela la jeunesse de Coudouret, né à Marseille, mais qui passa toute sa jeunesse à Lunel, jusqu'à son engagement volontaire à 18 ans en 1914. M. Renaud, instituteur et secrétaire du Foyer rural, conta à son tour la brillante attitude qui fut celle de l'aviateur durant la guerre : « modèle de

courage, il obtint la Légion d'honneur le 30 mai 1918, et fut cité sept fois ». Enfin, M<sup>me</sup> Renaud, institutrice elle aussi, et conseillère municipale évoqua l'accident si suspect. Il semblerait toutefois que l'avion ait subi une panne d'essence. (Pour tenter de répondre aux questions, une brochure a été éditée.)

Les personnalités présentes prirent à leur tour la parole pour remercier la municipalité et en particulier les époux Renaud qui reçurent la médaille du Conseil général. M. Soury, clôtura en manifestant sa joie devant la vie de cette petite commune qui est « un exemple plein d'enseignements ».

La manifestation se termina par la visite de l'exposition organisée pour la vie de Coudouret par le Foyer rural, et pour la partie d'ordre général sur l'aviation, par les aéro-clubs du Poitou-Charentes et la société d'études folkloriques du Centre-Ouest. Exposition qui retrace la vie du pilote et les activités aériennes dans la région. Une plaque commémorative sera apposée sur le mur de la mairie.

## Notes sur l'aviateur Coudouret



Né à Marseille le 31 mai 1896, c'est à Lunel (Hérault) que Louis Coudouret passe sa jeunesse. Après de brèves études secondaires il apprend le métier d'ébéniste aux côtés de son père. Mais comme celui-ci c'est pour la réalisation de maquettes d'avions qu'il se passionne véritablement.

Il a 18 ans lorsqu'éclate la guerre. Engagé volontaire en décembre 1914, c'est comme pilote de chasse qu'il affirme sa vocation d'aviateur. Il fera partie de la célèbre Escadrille des Cigognes, celle dont René Fonck est le héros. Avec six victoires homologuées, citations,

médailles et décorations étrangères il reste dans l'armée à la fin de la guerre et est nommé capitaine en 1927.

1927... La France qui a pleuré Nungesser et Coli applaudit Lindberg tandis que Coudouret rêve de réaliser le premier cet exploit tant attendu : traverser l'Atlantique de l'Europe vers les Etats-Unis. Avec l'Avion Bernard baptisé « France » que vient d'acheter Louis de Mailly-Nesle, son compagnon d'armes sur le front russe, Louis Coudouret prépare un envol du Bourget. Le 25 août 1928 cette tentative échoue et les deux aviateurs ainsi que Mailloux leur navigateur ne doivent la vie qu'à la virtuosité du pilote.

Quelques jours plus tard le ministère de l'air était créé et les raids transatlantiques interdits.

En juin 1929 les capitaines Coudouret et Mailloux rejoignent Séville dans l'espoir d'y prendre le départ. Mais les autorités espagnoles exigeant l'accord de la France refusent l'autorisation d'envol.

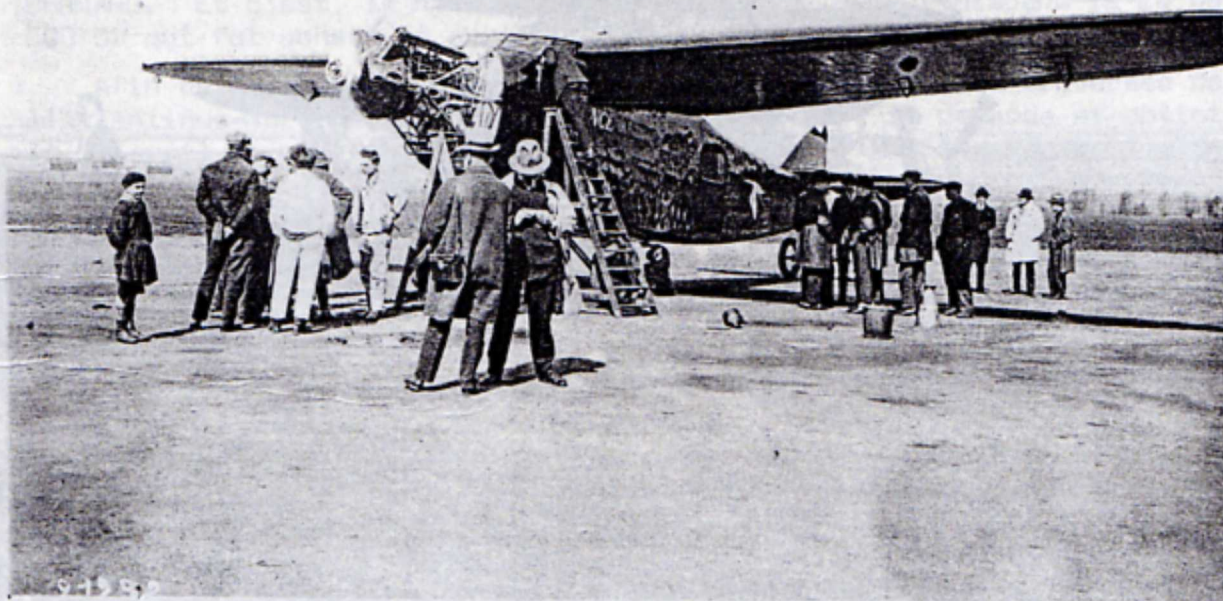
Ce n'est donc pas de son plein gré que Coudouret regagne la France ce dimanche 7 juillet 1929 en compagnie de ces deux militaires espagnols chargés de lui faire repasser la frontière. Qu'est-il arrivé exactement au dessus de la Charente ? Il semble bien que ce soient les passagers qui en manipulant les manettes aient vidé les réservoirs d'essence, tout simplement. Maladresse, malversation ou tout simplement geste inconsidéré de quelqu'un qui avait un peu trop bu... nous ne le saurons jamais.

Louis Coudouret trouvait une mort tragique bien vite oubliée. Une semaine plus tard Costes et Bellonte tentaient ce raid au Bourget sur avion Bréguet avec la bénédiction officieuse de M. Laurent-Eynac, le ministre de l'air...



Août 1928

La mise au point du FRANCE









## LE "FRANCE"

---

Dans l'appartement de l'avenue Félix Faure que Louis partageait maintenant avec sa soeur 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 réalisé les biens immobiliers, le jeune comte s'acheta une splendide Amilcar qu'il 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 39ème 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.

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 en blanc 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 main 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." (11)

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

De New-York, René Fonck (12) 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 un 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 rapport immédiatement. Amitiés. Fonck."

---

(11) Le fanatique de l'aviation, N°5 page 18.

(12) 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 radio avaient été brûlés vifs.