

# Les « plus lourds que l'air » en Aunis

2<sup>ème</sup> partie (voir première partie Aunis Eco n°147)

*La création de l'aéroclub de la Charente Inférieure en 1933 marque véritablement le point de départ de l'aviation à La Rochelle. La ville et la Chambre de commerce conscientes de l'intérêt d'un tel développement n'hésitent pas, dès sa création, à subventionner l'aéroclub malgré un différend quant à l'emplacement de la piste. Ce n'est que dans les années 60 que l'aéroport prendra véritablement son essor avec des avions taxis et par la suite des lignes régulières.*

Entre les deux guerres du siècle dernier, l'aviation civile se développe en France. On commence à imaginer les bénéfices de ce nouveau mode de transport. A La Rochelle comme dans de nombreuses villes, les pilotes de la première guerre mondiale revenus des combats ont trouvé leur place dans la vie civile. Butscher est devenu chapelier, René Brenuchot a ouvert un garage de cycles et d'automobiles, et Pierre Vieljeux devient armateur aux côtés de Léonce Vieljeux, son père. Mais tous trois n'ont rien perdu de leur

passion pour les nouvelles techniques, pour la mécanique et pour le sport. Ils ne ratent pas une occasion d'en débattre, lorsqu'ils se retrouvent au siège de l'automobile club de la Charente Inférieure, rue Dupaty à La Rochelle. C'est ici que Pierre Vieljeux et deux autres compagnons passionnés, Victor Lucas et Plantard, pilotes de la première guerre mondiale, vont écrire le 13 janvier 1933 une nouvelle page de l'aviation rochelaise en créant l'aéroclub de la Charente Inférieure. Cette association est soutenue finan-

cièrement par la ville et la Chambre de commerce. Le siège sera à l'automobile club et le terrain d'aviation sur le champ de manœuvre militaire de Lagord.

## Le champ de manœuvre de Lagord

Pierre Vieljeux en sera le premier président. Il n'aura de cesse de convaincre son père et les autorités militaires de l'intérêt de l'aviation. Ses arguments sont les suivants : « *le développement de l'aviation incite à ce que partout en France s'implante le*



sport aérien. La démultiplication du nombre de clubs incitera la jeunesse à la pratique de ce sport.

De plus, l'armée développe son intérêt pour cette arme nouvelle. Les forces aériennes cherchent sur le territoire des terrains de secours et il convient de regarder attentivement ce qui se passe en Allemagne où le développement de l'aviation y est mené très activement. Plus de 600 jeunes allemands suivent un entraînement de pilote ».

Concernant la Chambre de commerce, les positions de Christian Morch président de la compagnie consulaire dès janvier 1932 sur le sujet sont claires « ...Le moment est venu d'envisager la création d'un aéroport, complément indispensable au port de commerce... ».

### "2 300 atterrissages sans accident"

Un terrain est donc mis à disposition par l'armée à la belle saison et en dehors des périodes d'utilisation militaire sur le champ de manœuvre de Lagord. Il correspond à une emprise de deux lignes d'envol en croix, chacune longue de 650 mètres, et d'un hangar de 400 mètres carrés construit en 1934. La même année, l'aéroclub crée une école de pilotage et un ancien pilote de la guerre de 14-18 devenu moniteur, monsieur Duchesne, est engagé. Les procès-verbaux de l'association nous donnent une idée de son activité au milieu des années 30 « ...effectué 430 heures de vols sur des appareils du club... 2300 atterrissages sans qu'il y ait eu à déplorer un seul accident...le nombre des pilotes et des élèves s'entraînant s'élève à 30... »

On retrouve à cette période l'ambiance des meetings d'avant-guerre et le terrain de Lagord accueille de nombreuses démonstrations. Les vedettes en sont Maryse Bastié et Marcel Doret entre autres. Le parachutisme se donne aussi en spectacle, mais les accidents sont nombreux et dramatiques...

Pour tous et en particulier pour les deux mécènes de l'aéroclub, le terrain de Lagord n'est qu'une solution provisoire qui ne peut être retenue à long terme car trop éloigné du port de commerce de La Pallice. Dès 1932, la Chambre de commerce et la ville avaient étudié la création d'un aérodrôme. Une étude confiée à M. Chavagnac, ingénieur des ponts et chaussées, concluait sur l'intérêt d'une zone d'environ 100 hectares entre La Repentie et le bourg de Laleu tout près du môle d'escale alors en construction. Le maire de La Rochelle préfère un terrain situé entre Saint-Maurice et La Faucherie au lieu dit les Guyardes. Mais le temps presse car des rivalités avec Rochefort voient le jour. L'aviation s'y développe également et chacun essaie d'attirer sur son territoire des entreprises liées à l'aviation.

### Les Guyardes sont retenues

La création d'un aéroport se répand vite à La Rochelle, deux propriétaires privés font des offres : le projet Chevalier au grand Fétilly et le projet Menon à Tasdon. Ces quatre possibilités seront examinées en municipalité au sein de la commission d'administration générale. Les deux terrains privés seront très vite éliminés car trop éloignés du port de commerce. L'analyse comparative se fera en réalité sur les deux terrains



Réunion lors d'un meeting aérien à La Rochelle avant la seconde guerre mondiale. Le parachutiste (2<sup>e</sup> à droite) trouvera la mort ce jour là.

initiaux (La Repentie et Les Guyardes). La lecture du compte rendu de la commission nous indique que l'étude des dossiers s'est effectuée d'un point de vue technique, militaire, financier et en tenant compte de l'avis de l'aéroclub. Après analyse, la municipalité de La Rochelle retiendra à l'unanimité le projet des Guyardes (le site actuel de l'aéroport).

En réalité c'est le ministère de l'air qui tranchera sur la question des terrains. Le 27 décembre 1935, un délégué ministériel survole les deux sites et en juin 1936, le ministre de l'air, Pierre Cot, donne sa préférence au terrain dit "les Guyardes". «...A superficie égale la dépense serait moins élevée que celui de la pointe de Cueille... ».

## "les Fantômes du chapelier"

**Butscher** l'un des membres fondateurs de l'aéroclub de la Charente Inférieure initie un des ses amis du moment aux joies du pilotage. Il s'agit de **Georges Simenon** qui devient le 22 avril 1933, le 31<sup>e</sup> membre du club.

C'est ce même Butscher, chapelier de son état, qui inspirera Simenon pour son roman *les fantômes du Chapelier*.

La Chambre de commerce et la ville financeront le projet à hauteur de 25 % chacune et l'Etat paiera l'autre moitié. Une décision ministérielle du 18 juillet 1938 autorise la création de l'aérodrome.

### Capitaine Rimbault

La même année, la Compagnie consulaire signe une convention avec la société des avions Henriot pour l'exploitation de l'aérodrome et la création d'une école de pilotes et de mécaniciens. Son directeur, le capitaine Rimbault, s'est vu confier par les ministères de l'air et de la marine, la mission d'instruire les élèves au brevet de pilote militaire.

En août 1939, quelques semaines avant la déclaration de la seconde guerre mondiale, les aménagements du terrain dont les bandes d'envol et le hangar, sont terminés. Dans les premiers mois de la guerre, les moniteurs de l'école de pilotage, Leveillé, Péchon, Chevalier, Brenuchot et Dubosc forment les jeunes pilotes sur des Henriot 182 et

des Moran 436. Avant la capitulation, ces moniteurs participent aussi à des missions de renseignements à bord de Moran 406.

### Intense activité allemande

Pendant la guerre la piste des Guyardes est utilisée par les avions détecteurs de mines et des escadrilles de la chasse allemande qui sécurisent la base sous-marine de La Pallice. La piste sera à plusieurs reprises bombardée par des avions anglais Halifax. Dans les dernières semaines de la guerre, l'aérodrome de La Rochelle sera le témoin d'une activité allemande intense. Des avions arrivant directement d'Allemagne atterrissaient à Laleu. Les raisons de ces vols à la fin du conflit sont assez floues. Pour certains ces liaisons auraient été utilisées pour transporter des dignitaires du régime d'Hitler qui embarquaient ensuite dans les sous marins de la flotte

allemande. Pour d'autres, des transports de fonds allemands importants auraient pu transiter par La Rochelle.

Il faut attendre l'après-guerre, en 1946, pour voir la mise en service de lignes d'avions taxis sur Paris, Bordeaux, Nantes et Lyon. C'est véritablement dans les années 60 que l'aéroport prend son essor avec, en 1961, la création de la piste en dur, la construction en 1966 de l'aérogare et les premières liaisons régulières vers Paris en 1967.

1960 - Construction d'entrepôts par les américains à proximité de l'aérodrome



Mai 1940 - René Brenuchot s'installant dans son Morane

