



© France 3-Picardie - Elyse-Alex

INTRODUCTION

POUR COMPRENDRE CE QUE FURENT LES Français libres, qu'ils soient aviateurs, marins ou de l'armée de terre, il importe de se replonger dans le contexte de l'époque. En 1939, la guerre vient cueillir les Français au sortir des vacances estivales : le 3 septembre. On pensait pourtant bien, après les accords de Munich en septembre 1938, que la paix était sauvée et que la guerre s'éloignait. C'était sans compter sur les velléités d'expansion d'Adolf Hitler qui souhaitait son « *Lebensraum* ». Pour étendre cet espace vital, il a déjà réalisé l'Anschluss en mars 1938 puis il envahit la Tchécoslovaquie le 1^{er} octobre 1938. Le 1^{er} septembre 1939, à la faveur d'une macabre machination et d'un simulacre d'attaque de la part de pseudos soldats polonais (opération Himmeler), l'Allemagne envahit la Pologne.

Le prétexte est tout trouvé pour mettre à exécution son plan « Blanc » qui prône une destruction rapide par l'aviation allemande des voies de communication, des aérodromes, des usines et des concentrations des armées de l'adversaire. Les troupes terrestres n'ont plus ensuite qu'à occuper un territoire abandonné par les soldats polonais soumis à d'incessantes attaques aériennes et obligés de battre en retraite. Par le jeu des alliances, la France et la Grande-Bretagne, qui ont des traités d'assistance mutuelle avec la Pologne, déclarent la guerre à l'Allemagne hitlérienne. Nous sommes le 3 septembre. Il est 17 heures. C'est la mobilisation générale. Les hommes rejoignent leurs unités et se massent le long des frontières. La grande partie de l'armée française se terre le long de la ligne Maginot, l'arme au pied, prête à défendre la mère Patrie. Commence alors la « drôle de guerre », selon l'expression attribuée à un ancien combattant de la Première Guerre mondiale : Roland Dorgèles (1885-1973).

Les Français attendent des jours, puis des semaines et enfin des mois durant, que les soldats allemands attaquent. Mais ces derniers sont eux aussi retranchés derrière la ligne Siegfried. Le quotidien de la troupe française alterne entre entraînements, patrouilles, loisirs sportifs et culturels, prises d'armes, remises de décorations et visites d'autorités. Toutes ces activités sont destinées à maintenir le moral des soldats



Cet. Bismuth - D.R.

NOTRE-DAME DU PLATIN, PATRONNE DES AVIATEURS

La petite chapelle du Platin, à Saint-Palais-sur-Mer est construite en 1904 par Monsieur Odélin, ancien conseiller municipal de Paris. Elle devient, en 1909, Notre-Dame du Platin, patronne des aviateurs, à la suite de l'exploit de Louis Blériot qui a traversé la Manche.

En effet, Monsieur Odélin, fait graver sept médailles à l'effigie de Notre-Dame du Platin et les offre à Blériot et à sa famille. Très vite, cette médaille connaît un grand succès auprès des aviateurs qui l'importent avec eux ou font décorer leurs avions de la fine silhouette de la Vierge, accompagnée de la phrase : « Regarde-la et prends ton vol ».

Louis Gibert effectua le premier pèlerinage aérien, le 24 septembre 1910, au-dessus de la chapelle.

balisé et pourvu d'une manche à air ; il sera prêt à recevoir les premiers touristes ». Il s'agit en fait du plateau crayeux et venteux de Médis, dominant la baie de Royan, dans la zone de Belmont. Le Phare de Royan du 2 août 1930 se fit l'écho de la création de ce club aéronautique qui a été « accueilli avec une sympathie marquée par un très grand nombre de nos concitoyens ». L'idée de départ est de créer un club de vol à voile sur un aéroport « agréé ». Encore faut-il que le terrain soit aménagé, que la municipalité donne son accord et que l'on trouve les financements nécessaires. C'est pourquoi, le samedi 17 janvier 1931, une réunion du Conseil municipal se tient sous la présidence du maire, Jules Lehuicher (1858-1940). L'objectif est d'étudier un projet d'aérodrome et d'héliodrome présenté par Léon Lehmann. L'assemblée approuve « dans ses grandes lignes l'avant-projet qui lui a été soumis » et décide d'en poursuivre l'exécution « en faisant immédiatement les démarches nécessaires ».

Le dimanche 10 mai 1931, l'Aéroclub de la Côte d'Argent inaugure son terrain et commence son entraînement. Il effectue 46 lancers dans la journée pour « MM. Faure, Pougnez, René Quentin, Suire, Eugène Besson, Donadieu, Rocher, Arthre et



Bismuth - D.R.

André Fouquet, membre et secrétaire de l'Aéro-Club, prépare son avion

Georges Gauffroid, Jean Brochet, Paul Bonchet, Andrieu, Victor Pressé et Guy Laperche qui effectuent les glissades et les petits vols ». Il est même question d'utiliser les dunes de la Grande Côte pour y « voler ».

Afin de susciter l'intérêt des Royannais à ce loisir somme toute coûteux, l'aéroclub multiplie les événements et les meetings. Il organise ainsi une grande fête de l'aviation le dimanche 14 septembre 1930, après-midi à l'aérodrome de Belmont, « site très bien choisi, dans une plaine convenant parfaitement, si le chemin d'accès est seulement un peu réparé pour la circonstance ». Le meeting, un instant compromis par le mauvais temps, dinait tout de même près de 5 000 spectateurs et « plus de 500 avions ». Les organisateurs ont fait appel à des personnalités connues, tel l'aviateur Jean Assolant (1905-1942) qui a traversé l'Atlantique Nord en 1929. Celui-ci se fend d'une « courte mais sensationnelle démonstration d'acrobatie aérienne ». Maryse Bernard crée la sensation en effectuant une double descente en parachute, en se lâchant de l'avion du pilote Joseph de Lélée.

Au début des années trente, les pressions politiques sont fortes pour que Royan dispose d'un aéroport à part entière et digne de ce nom. On fait venir des conférenciers comme le docteur Jacques Métaidier (1893-1986), président de l'Aéro-club de Tours, en mai 1932.

Les élus locaux reprennent à leur compte le « projet de perfectionnement de l'outillage national » élaboré par le gouvernement fin 1929 et qui est examiné par la Chambre des Députés (1930) et le Sénat (1931). La section « Air » de ce projet de loi prévoit le déblocage de 120 millions de francs pour l'installation d'aéroports, dont un million de francs pour l'aéroport de La Rochelle. « Cependant, un aéroport serait mieux situé à Royan qu'à La Rochelle (...) en raison de sa situation géographique », propose Le Phare de Royan du 7 janvier 1933. Six mois plus tard, les élus constatent qu'il va être compliqué de réaliser cet aéroport, car les fonds manquent. « Ajoutez à cela le rapacité de certains propriétaires », se lamente Le Phare de Royan qui se désole aussi des millions de francs engloutis dans le port d'escale du Verdon, « dans les vases de la Pointe-de-Grave (...) Le soir, un voit d'ici toutes les illuminations de ce magnifique appointement qui, jusqu'à présent, n'a jamais vu ouvrir bateau (...) ». Les observateurs s'attristent aussi qu'une ville comme Cahors puisse disposer d'un aéroport. « Heureux département du