



Fig. 117 - La tour de contrôle et le club-boutte de Lessay

# Lessay

## HISTOIRE DE L'AÉRODROME

**La création de l'aérodrome** Les informations suivantes proviennent des revues, *Mercure de France* et *Journal de Coutances*. Le dimanche 24 septembre 1922, Madame Louise Faure-Favier, collaboratrice du journal parisien *Le Temps*, participe à l'inauguration, à Coutances, du buste de l'écrivain Rémy de Gourmont. Elle a l'idée de faire survoler la ville par un avion, au moment de la cérémonie, et de faire lâcher par le pilote des milliers d'exemplaires du poème *La forêt*, écrit par l'auteur coutançais. La veille, la journaliste part, du Bourget, à bord d'un *Farman 90*. A cette époque, il n'y a pas d'aérodrome à proximité de Coutances, aussi, est-il décidé d'atterrir, tant bien que mal, dans la lande de Lessay, et de rejoindre la ville en automobile.

Le dimanche matin, l'équipage est de retour à Lessay, mais ne peut décoller à cause d'une panne de magnéto. L'appareil reste immobilisé, en attendant la pièce de rechange, et attire un grand nombre de curieux. Madame Faure-Favier a l'idée que l'immense lande permet l'aménagement d'un terrain d'aviation, très bien situé au centre du département de la Manche.

Elle met à profit son attente sur place pour rencontrer le maire M. Fauvel, et lui proposer un projet d'aérodrome qui pourrait, par exemple, être baptisé, Rémy de Gourmont. Elle ne peut pas mieux tomber ! M. Fauvel est un ami d'enfance de Rémy de Gourmont. Il ne manque que l'accord du gouvernement et des crédits ! Le lundi, l'avion réparé repart pour Paris. Il fait un crochet au-dessus de Coutances pour lâcher les poèmes (avec beaucoup de retard !), mais l'évènement fait tout de même sensation et les journaux en parlent.

*1 - L'aérodrome n'a jamais porté le nom de Rémy de Gourmont. Le club s'est appelé successivement, Aéro-club Louis Bataille, Groupement aéronautique de la Manche, puis en 1955, Aéro-club de Coutances et du centre Manche, et enfin, Centre Aéronautique de Lessay. Quant à son nom actuel d'aérodrome Charles Lindbergh, il le doit à l'atterrissage du grand pilote sur sa piste, le samedi 4 juin 1927.*



Fig. 118 - Lessay : Le "Potez" du club.

aux hydravions, on envisage, un moment, de créer non loin de là, une base annexe de la BAN de Cherbourg, dans les marais inondables de Gouville. L'aménagement du terrain de Lessay traîne un peu, faute de crédits. La Marine construit cependant un grand hangar.

**L'Aéro-club de Coutances** - En 1935, l'aéro-club de Coutances s'installe à Lessay, avec l'accord de la Marine qui depuis un certain temps délaisse le terrain. Dès 1936, ce club organise de grands meetings, invitant les vedettes déjà bien connues dans le Cotentin, comme Lemée, Chevalier d'Orgeix, Louis Bataille. Après la guerre, Messieurs Duliot, Guillon, Bataille, et Bertin réorganisent le club. Louis Bataille se tue en planeur, du côté de Granville, alors qu'il tentait de battre un record de durée. En effet, le vol s'étant prolongé durant la nuit, les lumières qui devaient guider le pilote avaient, sans doute, eu une panne entraînant l'accident.

**L'aviation populaire** - En 1936, devant la menace hitlérienne, Pierre Cot, alors ministre de l'Air dans le gouvernement du front populaire, décide de tout entreprendre pour vulgariser la pratique de l'aviation, et renforcer l'armée de l'air. En particulier, il encourage la formation de nouveaux pilotes recrutés dans des couches de la population qui jusqu'à présent n'avaient pas les moyens financiers d'accéder aux commandes des avions. L'aéro-club de Coutances, comme beaucoup d'autres, se voit confier cette tâche. Il fournit les moniteurs, tandis que l'Etat prête un certain nombre d'appareils d'entraînement. Les cours sont gratuits ou presque. L'aviation populaire connaît un gros succès. Les types d'appareils utilisés à Lessay sont le Potez 60, le Salmson Cri-cri, et le Caudron Luciole. Sur la photo, le Potez est devant le hangar de la Marine. On est le 31 janvier 1937. Mermoz vient de disparaître (7 décembre précédent) et l'appareil du club va jeter une gerbe au-dessus de la mer, comme dernier hommage au grand aviateur. Malheureusement, le pourcentage de pilotes formés par l'aviation populaire, par rapport au nombre d'inscrits est beaucoup trop faible. La sélection à l'entrée n'est peut-être pas assez rigoureuse, en particulier sur le plan physique. De nombreux élèves, parvenus au premier degré, ne peuvent atteindre le deuxième degré, et ceux qui y arrivent, ne sont pas toujours assez sportifs pour être pris dans l'armée de l'Air. L'aviation populaire, doit être remplacée en 1939 par une aviation pré militaire sous la responsabilité de l'armée de l'Air.

**La guerre** - Pendant l'occupation, les Allemands utilisent très peu le terrain ; il n'y a que quelques petits appareils de reconnaissance et quelques bombardiers qui partent au-dessus de l'Angleterre. Les témoins de l'époque remarquent que plusieurs d'entre-eux ne reviennent pas de ces missions. A la libération, après la prise de l'aérodrome à l'occupant, les Américains entreprennent des travaux d'aménagement qui sont achevés le 25 août 1944, date à laquelle le terrain devient opérationnel sous le numéro A 20. Il est destiné aux B 26 Marauder en particulier à ceux du 323rd Bomb Group. Il y a aussi quelques chasseurs P 51 Mustang. Puis le terrain est remis aux autorités françaises le 28 septembre 1944. Du grand hangar, il ne reste plus, à la fin de la guerre, que l'armature métallique.

Madame Faure-Favier, porteuse d'une demande officielle de M. Fauvel, rencontre M. Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique, qui se montre très favorable au projet et promet tout son appui. Finalement, c'est la Marine qui engage les pourparlers avec la municipalité. Un terrain de 88 ha lui est vendu au prix de 350 F l'hectare, le 2 décembre 1923. L'aérodrome est destiné à recevoir les avions du porte-avions Béarn. Quant



Fig. 119 - Plaque de la stèle américaine.



Fig. 120 - Colette Duval

Lacotte sur un *Jodel D 117*, la gendarmerie dans une démonstration de sauvetage par hélicoptère, et un avion *Auto-ciel* construit par la petite entreprise locale Manche-Aéronautique. Mais, ce qui est nouveau, c'est la participation des militaires français et américains. Le public peut assister à l'atterrissage d'un bimoteur de *Havilland* qui prend des parachutistes, d'un *T.B.M-Avanger*, avion embarqué de lutte anti-sous-marine qui fait la démonstration de pliage des ailes, puis d'un biréacteur *Morane-Saulnier*. D'autres avions militaires<sup>1</sup> font des passages au-dessus du terrain sans se poser : un *Nord 2500* pour le transport des troupes aéroportées, des *Super-Mystère B 2* de la patrouille de chasse de la base de Creil, et trois *Cargo-Hercule* type *C 130*, quadrimoteurs américains de la base d'Evreux.

**L'aérodrome Charles Lindbergh** - Les 23 et 24 août 1980, au cours d'un important meeting aérien, l'aérodrome de Lessay est appelé *Charles Lindbergh*, en présence de Scott Lindbergh, l'un des fils de l'aviateur,

**Les cérémonies** - Dès 15 heures, le samedi 23 août 1980, les avions, les hélicoptères, les parachutistes, s'activent sur le terrain, pour des vols d'entraînement. Vers 18 heures, Scott Lindbergh arrive par la route ; il est accueilli par des personnalités puis tient une conférence sur son père. Scott est le cinquième fils du héros, âgé de 38 ans. Il n'a aucune difficulté à s'exprimer dans notre langue, car son épouse est francophone belge et de plus, il réside, depuis 1971, en Dordogne. Dimanche 24, après la réception des officiels, une stèle est inaugurée, pour commémorer l'exploit de Charles Lindbergh et son passage le 7 juin 1927 à Lessay. La musique de l'air joue les hymnes nationaux, français et américains, et des personnalités font des discours. On remarque la présence de Monsieur Chapmann, ambassadeur des Etats-Unis, du colonel Butterfield, attaché militaire de l'air américain. Chez les Français, on voit : Messieurs Poinier, sous-préfet de Coutances, Baudoin et Daillet députés, Le Grand, conseiller général, Finel, maire, Perdrix, président du centre aéronautique. D'autres personnalités sont représentées par des adjoints. Le ministre de la Défense Yvon Bourges et le général Bigeard, qui avaient été annoncés, se désistent.

**La mise au point de Scott Lindbergh** - Au cours de sa conférence, Scott fait remarquer que, déjà, avant sa traversée de l'Atlantique, son père Charles, était un des dix aviateurs les plus expérimentés des Etats-Unis. A son retour, il a eu une grande influence sur la promotion de l'aviation, dont les ventes d'appareils augmentèrent de 50%. Scott parle également de la participation de Charles Lindbergh à de nombreuses activités, en dehors de l'aviation, comme par exemple la médecine du cœur, avec le docteur Carrel. Mais il n'hésite pas à reconnaître que dès 1937, l'image de son père a commencé à se ternir à cause de son intérêt pour l'industrie aéronautique allemande. En 1980, les rumeurs faisant du héros

<sup>1</sup> - Dans des fêtes aériennes ultérieures, il n'y eut, en dehors des petits avions locaux, que des passages rapides d'appareils militaires, sans atterrissage, ceci pour des raisons de prix de revient et de sécurité. Ces contraintes et le coût des assurances devenant de plus en plus lourds pour les petits clubs, ce fut bientôt la fin des meetings de province.



Fig. 121  
La stèle Charles Lindbergh

un sympathisant du régime nazi, sont encore bien répandues ; pour preuve : le désistement, ce jour, du ministre Yvon Bourges, du général Bigeard, du préfet de la Manche, du préfet maritime. Scott veut préciser que son père, avant 1937, était non-interventionniste comme une majorité d'Américains ; c'était une position très pacifiste de l'époque. En tant que passionné d'aviation, Charles Lindbergh ne pouvait pas rester insensible à la technique de l'industrie allemande, et se devait d'aller visiter les usines. Scott reconnaît que son père avait reçu une médaille des mains de Goëring, mais qu'il avait été décoré de la même façon dans cinquante autres pays. Charles Lindbergh, interdit d'uniforme

par Roosevelt, n'en servit pas moins son pays contre le Japon, avec l'efficacité que pouvait apporter un aviateur de sa classe.

**Le Meeting de 1980** - A Lessay ce dimanche 24 août 1980, dans l'après-midi, la foule évaluée entre 10 000 et 15 000 personnes peut admirer les sauts en parachute des acrobates les Circaètes, les voltiges du lieutenant Feltes sur CAP.20 de l'armée de l'Air et de J-C Boulanger, du club d'Alençon, sur CAP.10. Il y a des passages au-dessus du terrain, d'avions à réaction américains et français, en particulier des F111 à géométrie variable. D'autres appareils peuvent être vus au sol comme le Nord 2 501 utilisé par les parachutistes. Entre les spectacles aériens, le public apprécie les morceaux interprétés par les quatre-vingts musiciens de l'armée de l'Air. Les organisateurs de ces festivités voient s'ouvrir pour l'aérodrome une ère nouvelle avec le nom prestigieux de Lindbergh associé à Lessay.



Fig. 122 - Georges Leboutellier  
le jour de son exploit

## GEORGES LEBOUTEILLER

(1924 - 1999)

Monsieur Georges Leboutellier, père, est l'un des fondateurs de l'aéro-club de Coutances. En 1935, il possède un avion. Il initie au pilotage son fils (lui même prénommé Georges), alors que celui-ci est encore très jeune.

En novembre 1937, considérant que le jeune Georges maîtrise parfaitement les commandes d'un avion, le moniteur du club lui propose son premier vol, tout seul à bord.

En 1937, Georges Leboutellier, fils, a 13 ans ! C'est le plus jeune pilote au monde. La nouvelle fait sensation et se répand jusqu'à Paris, où un journaliste de Paris-Match décide de faire le déplacement. Il souhaite faire un tour dans les airs, comme passager du très jeune pilote. Devant les réticences concernant l'assurance, le journaliste affirme être titulaire du brevet de pilote, ce qui est faux, mais lui permet de partir pour un vol dans le ciel de Lessay, piloté par le jeune garçon. Il raconte son aventure dans l'hebdomadaire. (Georges Leboutellier garda précieusement l'exemplaire de Paris-Match de novembre 1937, qui relate son exploit, ainsi que



Fig. 123 - Georges Leboutellier, pilote de 13 ans, avec son passager, le journaliste de Paris-Match. L'appareil du club revenait d'un meeting à Paris et en avait gardé le numéro et l'inscription.



Fig. 124 - Le "Piper Arrow" à Lessay

organise régulièrement le *Jersey international air rally*. (Cette promenade aérienne part de Jersey, survole la côte ouest du Cotentin, et fait souvent escale sur l'aérodrome de Lessay). Il possède successivement plusieurs avions personnels. Son dernier appareil est un magnifique *Piper Arrow*. C'est aux commandes de cet avion qu'il trouve une mort tragique le samedi 29 mai 1999, avec sa femme et deux autres membres du club de Lessay. Quelques avions de ce club sont partis pour une promenade à Oléron. Apprenant par la météo de La Rochelle qu'il y a un très dangereux banc de brouillard sur l'île, plusieurs d'entre-eux font demi-tour. Malheureusement le *Piper Arrow* de Georges Lebouteiller a beaucoup d'avance sur les autres et se trouve pris dans ce brouillard qui lui est fatal.

quelques photos). De leur côté, les actualités cinématographiques viennent une semaine plus tard filmer notre héros. Des amis de celui-ci, Français habitant au Chili, ont la surprise de voir ces actualités dans leur lointain pays d'adoption. Plus tard, il succède à son père comme membre très actif du club de Coutances et entretient des relations privilégiées avec le *Channel Islands Aero-club*, qui

## RAYMOND GUILLON



Fig. 125 - Une escadrille de "Potez 63".

Un ancien de "l'aviation populaire" - En 1936, alors qu'il est encore au lycée de Coutances, Raymond Guillon participe au stage de *l'aviation populaire* à Lessay. Le club est alors présidé par Francis Duliott, un ancien de "14-18". Le chef pilote est Henri Méleu. Raymond Guillon est un des rares à atteindre le deuxième degré de pilotage, et donc à être admis, en 1939, dans l'armée de l'air. Après une formation à Angers, il est dirigé sur Istres où il pilote, entre autres, des *Morane 230*. Il reçoit le brevet de pilotage militaire, puis se spécialise dans l'aviation de bombardement aux commandes des *Potez 63*, des *Bloch 200* et *210*, tous bimoteurs. Il est enfin nommé à la 51<sup>ème</sup> escadrille de Tours. L'armée française avait, à cette époque, de nombreux problèmes de matériel. Dans l'aviation, il n'était pas rare de détenir un stock de munitions inadaptées aux appareils. C'est pourquoi les premières missions auxquelles Raymond Guillon est amené à participer à bord des bombar-

diers, sont des lâchers de tracts au dessus de la Rhénanie ou de Cologne, pour saper le moral de l'ennemi ! Plus sérieuses sont les missions de bombardement contre l'avance allemande qui devait encercler les armées alliées à Dunkerque. Il s'agit de raids de nuit affrontant une chasse adverse très supérieure. Après, c'est le repli sur Bordeaux et la libération. En 1945, Raymond Guillon rencontre à Périers un Allemand, ancien prisonnier des Américains, qui fut pilote de la Luftwaffe, et qui s'était battu dans le Nord au même moment et au même endroit que lui. Ils deviennent amis... Dire qu'ils avaient failli s'entre-tuer ! A cette époque, avec Bataille, Duliot, Bertin, et d'autres, il réorganise l'aéro-club de Coutances et en devient président.



Fig. 126 - Stéphane Lemoine aux commandes de son Caudron-Luciole



Fig. 127 - Georges Lebasteur tient l'hélice qu'il a offerte à Stéphane Lemoine. Derrière lui, un "Emeraude", le dernier appareil restauré par Stéphane et ses amis à Lessay.

de Caudron Luciole, modèle identique à celui sur lequel son grand-père, en 1936, avait appris à piloter avec l'aviation populaire. Après plusieurs années de travail, le Caudron est remis en état. Il fait des vols d'essai. Les experts constatent le bon fonctionnement du matériel, puis c'est l'immatriculation F-PAPI ; on comprend tout de suite ce choix !

Depuis Stéphane Lemoine a ressuscité bien d'autres appareils. Citons par exemple ce Broussard qu'il découvre dans une base de l'armée de l'air française en Allemagne. Les militaires qui envisageaient de s'en débarrasser lui donnent un coup de main pour le démontage, puis c'est l'avion à Lessay, en camion, à ses frais.

## STÉPHANE LEMOINE

D'une autre génération, Stéphane Lemoine n'a pas connu l'époque héroïque, mais il est dès son jeune âge initié aux joies de l'aviation par son grand-père Adolphe, ancien de l'aviation populaire, par son père, qui travailla sous l'égide d'Henri Mignet à la SMAE, société qui construisit les fameux *Pou du ciel*, et enfin par ses oncles. Stéphane Lemoine, s'est penché sur le passé de l'aérodrome de Lessay, à propos duquel il a écrit une plaquette. Il œuvre auprès des autorités pour le développement des activités de cet aérodrome. Il envisage la création d'un petit musée regroupant les documents et les objets qu'il a pu recueillir. Il a également préparé des circuits touristiques, pour faire découvrir le Cotentin, vu du ciel, à bord d'un petit avion Broussard.

Son principal passe-temps est la restauration d'appareils anciens. Il est président de la section locale du RSA, le *Réseau du sport de l'air*. Il s'agit d'une association nationale de constructeurs amateurs d'avions légers.

A 22 ans, alors qu'il est étudiant puis militaire, il recherche avec acharnement un vieil appareil et découvre par surprise une épave