**LE PLAN DE DIEU**

**AVIATION**

*Histoires, Histoire, anecdotes, personnages, etc.*

Sommaire :

* P2 - Le Plan de Dieu ; Histoire, géologie.
* P3 - Les prémices de l’aviation.
* P4 - Au fil des ans
* P5 - Le temps des escadrilles 1933
* P8 - Le 16 février 1938
* P9 - Air France 1938
* P12 - Tragique veille de fête 3/08/1939
* P13 - Coup dur dans la nuit 26/02/1940
* P15 - La bataille de France 1940
* P16 - Ailes ennemies
* P18 - Le 31 juillet 1944 (St Ex.)
* P20 - 1993. Un meeting
* P22 - 20 ans après
* P24 - D’hier à demain
* P26 - Mermoz
* P27 - Les Violésiens
* P29 - Remerciements
* Préambule :
	+ Les textes ci-après sont extraits de la documentation papier personnelle de M. Christian Bernateau remise au Président de l’Aéroclub du Plan de Dieu le 1er décembre 2023.
	+ Il s’agit d’une compilation de textes d’origines diverses.
	+ Ces documents ont été scannés puis remis en forme. Seule une petite partie de ces documents papier apparait ici. L’intégralité des documents papier est consultable au club.

0000000000000000000000000000000000000

Le Plan de Dieu

Le Plan de Dieu était officiellement l'aérodrome d'Orange, bien qu'étant implanté sur le territoire de Travaillan.

L'aérodrome a été créé en 1923 mais l'origine du nom (mi-provençal, mi-français) de "Plan-de-Dieu" est incomparablement plus ancienne puisqu'elle remonte... au Moyen-Age !

En effet, d'après l'historien Robert BAILLY, le terme apparaît en 1326, voici 700 ans, dans un parchemin des archives de Camaret, à propos de
limites de pâturages entre Camaret et Travaillan.

Le document fait état, (mi-provençal, mi- latin cette fois), de "Plan Dei", la "Plaine de Dieu" et, par la suite apparaîtra (tout en provençal) "Plan de Dieou". Le nom définitif de "Plan de Dieu" sera couramment utilisé à partir de 1530. Belle appellation en vérité, où la dédicace à Dieu de cette plaine est justifiée dans l'étude de Robert BA1LLY, de la façon suivante : au Moyen-Âge, des communautés religieuses, moines cisterciens, religieuses chartreuses... s'étaient établies aux abords du "Plan" et leurs abbayes étant entourées de nombreuses chapelles : St-Pierre du Velage, St-Jean, St-Paul, St-Antoine, St-Tronquet, St- André, St-Martin de Cabassole, St-Pierre de Violès,
St-Pons de Travaillan... En ces temps de foi profonde et à l'instar des Villedieu ou Vaudieu (Val de Dieu), la vaste plaine boisée, bordée d'une couronne de sanctuaires voués au culte divin, aurait été appelée le "Plan de Dieu".

En ce qui concerne la géologie de la plaine, jusqu'à la fin de l'ère tertiaire, voici 2 à 3 millions d'années, la vallée du Rhône formait un golfe étroit où la Méditerranée remontait jusqu'à Vienne. Les eaux, en se retirant, laissèrent un dépôt d'alluvions qui, par des phénomènes de décalcification et de ferrugination, donnèrent un mélange de cailloux roulés - de galets - et de terre rouge argilo-sableuse. Ce sol, dur et compact, était tout indiqué pour recevoir un aérodrome.

000000000000000000000000000000000000

Les prémices de l’aviation

Jusqu'à la guerre de 1939, les aérodromes du monde entier, à part quelques rares exceptions, ne sont encore que des plateformes "en herbe" qu'on appelle couramment "champ d'aviation". On y délimite quelques axes préférentiels orientés dans les vents dominants pour que les avions, tous alors à "roulette arrière", puissent décoller face au vent. Mais selon la pluviométrie le sol est souvent boueux, et le poids croissant des avions va logiquement entraîner la
construction de pistes "en dur". En France, en 1939 il n'en existe qu'une seule à Istres, une autre étant en construction à Bordeaux - Mérignac.
Revenons en 1919, à la fin du 1er conflit mondial. A Orange comme ailleurs, compte tenu du peu d'exigences des avions de l'époque, le "champ d'aviation" tout trouvé est le "champ de manœuvre" de la garnison locale. Situé au sud de la ville, sur le plateau de Courthézon -quartier du Coudoulet-, il a l’avantage
régional de ne connaître que 2 vents dominants diamétralement opposés, le Mistral et le Marin, ce qui simplifierait les choses s'ils n'étaient trop souvent très violents. Le terrain est fréquenté par les rares avions civils de l’époque, mais surtout par les avions de l'école d'lstres qui forme la majeure partie des pilotes militaires. Avec Avignon-Pujaut, Nîmes-Courbessac et Montélimar-Ancône, Orange constitue l'une des étapes du voyage aérien requis pour les
épreuves du Brevet de Pilote.

C'est ainsi qu'en janvier 1921, un biplan d'Istres se présente pour atterrir face à un Mistral violent et glacé... L:appareil touche des roues, rebondit un peu et passe sur le dos dans un capotage que parachève un craquement de bois brisé, Un jeune élève-pilote sort des débris indemne mais découragé par cet exploit négatif. Il ne peut bien sûr deviner que ses exploits futurs étonneront le monde entier, quand il donnera son nom au sous-officier accouru sur les lieux. Un nom aussi beau qu'inconnu qui sonne comme un coup de clairon : MERMOZ !

L'élève pilote est Jean MERMOZ...

Ce capotage n'étant ni le premier, ni le dernier sur le terrain d'Orange, il est mis au compte du Mistral, et l'élève sera autorisé à recommencer les épreuves.

C'est le samedi 29 janvier qu'il reviendra atterrir à Orange et obtiendra son brevet. Jean MERMOZ va voler d'exploit en exploit pendant 15 ans, jusqu'à ce jour du 7 décembre 1936 où, entre Dakar et le Brésil, il va disparaître dans l'Atlantique-Sud avec ses 4 compagnons, aux commandes de l'hydravion quadrimoteur "Croix du Sud"...C'était l'avant-veille de ses 35 ans.

000000000000000000000000000000000000

Au fil des ans

Le champ de manœuvre ne peut être qu'une solution provisoire et, en 1923, le Plan de Dieu va devenir l'aérodrome officiel d’0range. Une grande plateforme qui fleure bon le thym est aménagée au milieu de la garrigue de chênes verts et une section de sept soldats d'Aviation, sous les ordres d'un adjudant, vient occuper les lieux, surtout pour permettre de recevoir les élèves-pilotes d’Istres et des aérodromes voisins.

Les infrastructures indispensables ne vont pas tarder à équiper la plate-forme nue, à commencer par le "rond" réglementaire, peu visible du sol mais que le pilote en vol apercevait avec soulagement, au terme d'une étape difficile. Ce "rond" du jargon aéronautique est le "cercle d'identification", constitué d'une couronne en ciment, "coulée" au centre du terrain et peinte en blanc. Elle fait 50 m de diamètre et est traversée dans son axe et d'Ouest en Est, par une inscription en blanc, du nom de l'aérodrome, en l'occurrence "ORANGE". Aujourd'hui, seul vestige du passé, le "rond" du Plan de Dieu a résisté au temps et est encore visible à une cinquantaine de mètres au Nord du hangar de l'aéro-club, quelque peu noyé dans la courte végétation.

Puis, un grand hangar va sortir du sol avec les appentis et dépendances habituelles à usage d'ateliers et de bureaux très simples. Pompe à essence et stock d'huile vont compléter l'installation.

L'aérodrome est mixte, civil et militaire, mais l'affectataire principal est l'Aviation militaire qui, en 1936 deviendra l'Armée de l'Air. Elle assure la maintenance des installations et toujours le contrôle des licences des pilotes de passage, grâce à quelques hommes de troupe, sous les ordres d'un Adjudant-Chef assisté d'un ou deux sous-officiers et d'observateurs météorologistes le plus souvent civils,

Quelques pages pour résumer une vingtaine d'années, cette incursion dans le passé aéronautique n'est bien sûr pas une chronologie détaillée, mais seulement un survol où n'apparaissent que les faits les plus marquants.

000000000000000000000000000000000000

Le Temps des Escadrilles

En 1938, malgré le passage biquotidien de l'avion d'Air-France qui voit souvent embarquer ou débarquer des passagers (dont parfois Mr DALADIER lui-même) alors qu'il est au plus fort de son activité, le Plan de Dieu a, paradoxalement du plomb dans l'aile... En effet, en 1933, est intervenue une décision ministérielle d'implanter à Orange un "régiment" d'Aviation (le terme "escadre" n'apparaîtra qu'en 1934). Et il s'avère que le Plan de Dieu doit être abandonné au profit d'un terrain situé plus près d'Orange, à la Mézarde ou à Caritat.

Le 9 janvier 1938, paraît l’ordonnance d'expropriation pour la création d'une Base Aérienne à Caritat et, début 1939, va débuter la construction d'une piste et de bâtiments. Pendant la même période, est entrepris, plus rapidement bien sûr, le démontage du hangar du Plan de Dieu et la démolition des bâtiments en maçonnerie.

Le "champ d'aviation" du Plan de Dieu est donc vraiment condamné à être définitivement rayé de la carte de France, mais les événements vont en décider autrement et de façon surprenante, par le pouvoir d'un des instigateurs de Caritat, Mr Edouard DALADIER. Il est maintenant Chef du Gouvernement et détient le redoutable privilège de devoir déclarer la guerre à l'Allemagne, ce qui interviendra le 3 septembre 1939, en un moment où le Plan de Dieu n'a plus d'installations et où Caritat n'en a pas encore beaucoup.

Déjà depuis deux semaines, pressentant l'issue fatale, toutes les escadres de France ont fait mouvement vers des "terrains de desserrement", soit pour se rapprocher des frontières de l'Est, soit au contraire pour aller loin du front prévu, pour se perfectionner ou se transformer sur des avions plus modernes.

De Châteauroux, par exemple, la 32ème escadre de bombardement est partie s'installer, avec ses vieux bimoteurs Bloch 200, à Chissey puis Tavaux dans le Jura, dans le but d'effectuer des missions de reconnaissance le long du Rhin.

Par contre, la 12ème escadre de bombardement de Reims, pourtant équipée de bimoteurs Bloch 210, beaucoup plus modernes (modèles du Bloch 220 d'Air-France), va "descendre" de Caen au Plan de Dieu pour y percevoir des LeO 45, le bombardier dernier né, rapide et performant...

(Dans "LeO" 45, LeO est la contraction de "Lioré et Olivier").

Les officiers, sous-officiers et soldats vont investir le tranquille village de Violès qui soudain, et pendant des mois, va connaître une animation imprévue et vivre le rythme entraînant d'une ville de garnison.

Chaque foyer à ses « locataires », la ferme Jean COMBE, sur la route d'Avignon, devient le mess des sous-officiers tandis que les officiers vont inaugurer la "Sousto" toute neuve pour y loger et y installer le mess. Chaque début de matinée et d'après-midi, le carrefour des Croisières fourmille d'aviateurs, que les cars "Rochet-Schneider" et autres camions vont transporter au "terrain" pour les ramener au village à midi et le soir. L‘ambiance est joyeuse dans les maisons, les rues, les cafés et les Violésiens, très accueillants, mettent un point d'honneur à choyer leurs pensionnaires et acceptent de bonne grâce ce régime de vie aéronautique qui bouscule quelque peu leur paisible régime agricole habituel.

Après 2 mois de séjour, la « 12 » s'envole avec ses LeO tout neufs et, quelques jours plus tard lui succède la 23ème escadre de Toulouse, avec également des Bloch 210 qu'elle remplacera aussi par des LeO 45, pour s'envoler vers d'autres cieux aux environs du 15 décembre 1939.

Quelques jours avant Noël, arrive à son tour, venant du Jura « l’échelon roulant » de la 32ème escadre de bombardement, ainsi qu'une partie des Bloch 200. Les derniers partis, contraints d'atterrir à Lyon-Bron en raison du mauvais temps, ne rejoindront le Plan de Dieu qu'après Noël. Le 1er groupe (1ère et 2ème escadrille) va être cantonné à Camaret et le 2ème groupe (3ème et 4ème escadrille) va s'installer à Violès, sous les ordres du Commandant Jules CORMIER, pilote de la guerre 14/18, blanchi sous le harnois. Petit, mais bouillant et trépidant "Jules" nous paraissait vieux, à nous qui avions 20 ans... Pourtant il n'avait guère plus de 45ans ! Il logeait aux Croisières, dans la grande maison de Paul RIGOT.

Sur le terrain, le 1er groupe est installé côté Travaillan et le 2ème groupe côté Violès, où il a trouvé ce qui reste des anciennes installations, un petit bâtiment - un grand "cabanon!"- dénommé le "chalet Fébrier" qui va servir de PC d'escadrille. En plus des bimoteurs Bloch 200 à ailes hautes d'un modèle déjà ancien, l'escadre dispose, pour l'instruction, de 2 Bloch 210 « Verdun », grand bimoteur à ailes basses, train d'atterrissage « rentrant » et hélices à pas variable.

Tiré par 2 moteurs Gnome et Rhône de 870 CV chacun, il vole à 260 km/h. II a fait son premier vol d'essai en décembre 1935 et sera construit à 238 exemplaires. D'un poids total de 10 tonnes, nous avons vu plus haut que le 210 a servi de modèle à la version civile Bloch 220 qui équipe Air-France dès 1937.

Ce génial constructeur Marcel BLOCH, qui sera déporté à Buchenwald, adopte en 1944 le nom de Marcel DASSAULT, nom de résistance de son frère le Général DASSAULT. Les avions Dassault "Ouragan", "Mystère", "Mirage" etc., continueront la lignée des Bloch 210 et 220, Marcel Dassault est mort en I986 à 94 ans),

Au Plan de Dieu l'activité est intense, animant le beau ciel de Provence, Les avions volent de jour et souvent de nuit. Mais il arrive que la montagne soit trop haute ou la nuit trop noire...

000000000000000000000000000000000000

Le 16 février 1938

Dans une précédente chronique nous avions parlé des premiers champs d'aviation" orangeois et de l'escale que fit à partir de 1938 la ligne régulière d'Air France Paris-Marseille et retour.

C'est le 16 février 19:38 que pour la première fois le Bloch 220 "Saintonge" (nom porté alors par la famille Dassault) atterrit au Plan de Dieu à 1O h 45 exactement piloté par le chef-pilote d'-Air-France Gaston Durmon,

Il transportait en plus des passagers 418 kg de poste qu'une camionnette des PTI venue d'Avignon avait pour mission de charger.

De nombreuses personnalités assistèrent à cette escale inaugurée dont MM. Viaud, directeur départemental des P.T.T., Etienne, receveur des postes à Orange, Gonnet, conseiller général et maire de Camaret, Louis Gout, maire d'Orange et ses adjoints Balester et Diard ainsi que les dirigeants d'Air-France à l'escale d'Orange. Un vin d'honneur fut offert par Air-France.

L'après-midi, une camionnette de la Poste viendra apporter le courrier à l'avion qui en retournant sur Paris fit escale à 14 h 10,

Désormais chaque jour l'avion d'Air- France Paris-Marseille atterrira au Plan de Dieu 1O h 45 pour en repartir à 1O h 50 et l'avion Marseille-Paris à 14 h 05 pour repartir à 14 h IO,

C'est assez souvent qu'on vit descendre de l’avion M. Édouard Daladier, député d'Orange et président du conseil venu saluer ses amis Orangeois.

La ligne d'Air-France fera escale au Plan de Dieu pendant 18 mois. La déclaration de guerre le 7 septembre 1939 y mettra fin.

 J.S

000000000000000000000000000000000000

Air France

En 1938, le Plan de Dieu va connaître encore une activité supplémentaire remarquable, sous l'impulsion d'Edouard DALADIER, député du Vaucluse depuis 15 ans, qui veut voir son département à l'avant-garde du progrès. Il est ainsi décidé que la ligne quotidienne d'Air-France Paris-Lyon-Marseille fasse escale au Plan de Dieu, pour desservir le département.

A cet effet, dès l'automne 1937, un chef de poste radio, Pierre SOUTOUL et un opérateur radio Georges CHASTAGNER vont être affectés au Plan de Dieu pour mettre en œuvre une voiture-radio SFR (Société Française de Radioélectricité) dotée d'un poste émetteur-récepteur, pour assurer les liaisons Air-Sol pratiquées à l'époque en radiotélégraphie (en Morse). Pierre SOUTOUL habitera chez Joseph FERRIER, route d'Orange et se liera d'amitié avec Régis DUGAT avec lequel il ira faire du ski dans la station naissante de Ceüze près de Gap.

CHASTAGNER logera provisoirement au terrain même, devant être remplacé dès le mois de décembre par l'opérateur Paul BÉRENGER, ancien radio de la Marine Marchande, qui habitera Courthézon où il a de la famille. (En 1994, Paul BÉ.RENGER, 81 ans, est retiré à Grasse). SOUTOUL fera la navette entre Violès et l'aérodrome au volant de sa Renault "Monaquatre" et BÉRENGER viendra chaque jour de Courthézon à bord de sa "Simca 5".

L'avion d'Air-France qui assure la liaison Paris-Marseille est le bimoteur Bloch 220, adaptation civile du bombardier Bloch 210... Equipé de 2 moteurs Gnome et Rhône de 915 CV chacun, il décolle au poids de 9500 kg et peut transporter 16 passagers à 280 km/h. Dénommé le "Pullman européen", le 220 est l'homologue du DC3 américain, le célèbre "Dakota".

C'est un Bloch 220 qui emportera Mr DALADIER à Munich pour les fameux "accords" en septembre 1938.

Air-France exploite 16 Bloch, baptisés chacun du nom d'une province.

Trois d'entre eux sont plus spécialement affectés à la ligne Paris, Lyon, Orange, Marseille :

* le F-AOHE AUNIS
* le F-AOHF SAINTONGE
* le F-AQNM PROVENCE

Paris-Lyon-Orange-Marseille :

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| SLigne 477 | D Ligne 479 |  |  | S : semaineD : quotidien |  | D Ligne 479 | SLigne 477 |
| 10 : 25 | 7 : 40 | d | PARIS | Pl. Lafayette | a | 17 : 15 | 13 :35 |
| 11 : 00 | 8 : 15 | d | PARIS | Le Bourget | a | 16 : 40 | 13 : 00 |
| 12 : 50 | 9 : 50 | a | LYON |  | d | 15 : 05 | 11 : 10 |
| 13 : 20 | 10 : 00 | d | LYON |  | a | 14 : 55 | 10 : 55 |
|  | 10 : 45 | a | ORANGE |  | d | 14 : 10 | :- : |
|  | 10 : 50 | d | ORANGE |  | a | 14 : 05 | :- : |
| 14 : 30 | 11 : 10 | a | MARSEILLE |  | d | 13 : 45 | 9 : 45 |

Suivant l'horaire dont ci-dessus, l'avion fait escale à Orange, le matin à 10h45 dans le sens Paris-Lyon-Marseille et l'après-midi à 14h10 dans le sens Marseille-Paris, Tout le trafic a lieu à Paris-le-Bourget, Orly n'étant pas encore un aérodrome commercial.

La première escale à Orange-Plan de Dieu s'effectue le 16 février 1938 et la nouvelle ligne est inaugurée au départ du Bourget par le Ministre des PTT lui-même, Georges MANDEL, pour marquer l'importance de l'évènement, car il s'agit du premier courrier aérien "sans surtaxe".

Ce 16 février, le Bloch 220 "Saintonge" atterrit au Plan de Dieu à IOh45 exactement ; piloté par le Chef-pilote d'Air-France Gaston DURMON et transportant 418 kg de poste, en plus des passagers. Une camionnette des PTT venue d'Avignon, charge le courrier qui sera acheminé par "fer" vers les villes du Languedoc. L'après-midi, une camionnette viendra d'Avignon, apporter le courrier à l'avion, qui décollera du Plan de Dieu à 14h10.

De nombreuses personnalités assistent à l'escale inaugurale du 16 février 1938 : le directeur départemental des PTT, Mr VIAUD et son inspecteur, M.CAMARET, le receveur des Postes d'Orange M.ETIENNE, en présence des élus locaux : Mr GONNET, conseiller général, Mr GOUD Maire d'Orange et ses adjoints, MM. BALESTER et VIARD. Toutes ces personnalités sont reçues par les dirigeants d'Air-France, Mr d'AUBIGNY, Chef d'escale de Lyon, Mr VALLERY-RADOT, attaché à la propagande et Mr MEREK, Attaché de la Compagnie à l'escale d'Orange.

Un vin d'honneur est offert au nom de la Compagnie Air-France par Mr d'AUBIGNY, et toutes les personnalités se trouvent réunies avec le personnel de l'aérodrome dans le bâtiment principal. Et la ligne aérienne Paris-Lyon-Orange-Marseille qui transportera bientôt de nombreux passagers, donnera une importance nouvelle à l'aérodrome qu'elle desservira donc deux fois par jour.

Le bulletin d'Air-France "Les Echos de l'Air" donne son appréciation en ces termes : "il n'est pas exagéré de dire que cette ligne aérienne ouvre une ère nouvelle dans les transports postaux, si l'on songe à l'importance toute particulière de l'itinéraire Paris-Marseille, axe principal de la vie économique française et européenne". La ligne qui va fonctionner pendant 18 mois sera hélas interrompue par la déclaration de guerre au cours de l'été 1939.

000000000000000000000000000000000000

Tragique Veille de Fête

Le jeudi 3 août 1939, avant-veille de la Fête du village, un grave accident d'avion s'est produit au cœur même de Violès. Un biplan Romano 82 (moteur Salmson 230 CV), appartenant à l'Aéronavale, arrive de Marignane en fin de matinée. Ses deux occupants sont pilotes : le second-maître Paul JULLO et le quartier-maître Jean LIDRON qui vont "descendre" du Plan de Dieu à Violès et déjeuner au café-restaurant des Croisières... De retour à l’aérodrome, l’équipage décide de passer saluer leur hôte en vol, idée d'autant plus facile à réaliser que Violès est située sur la route du retour. Sitôt décollé, le pilote met le cap sur Violès à faible altitude... A la verticale du "cours", il enclenche un virage très serré qui provoque un décrochage brutal (perte de portance). L'avion percute un mur qui le projette en morceaux sur le sol d'un petit jardin situé derrière la rue de l'Ecluse...

Les deux pilotes gisent sans vie dans les débris de l'appareil... A quelques mètres près, l'avion percutait les maisons ou le cours !

Depuis les Croisières, parlant avec Edouard LATOUR, le pilote violésien Gilbert DISCOURS regardant le virage, s'est écrié "Oh, le malheureux !" pressentant l'issue fatale de l'évolution. Le surlendemain, c'était la Fête annuelle de Violès, mais l'ambiance habituelle n'était pas au rendez-vous.

Né à Violès en 1893, Gilbert DISCOURS s'engage à 18 ans dans la Cavalerie, Hussard au Régiment de Lure (Haute-Saône). Combattant au front en 1914, il passe en 1917 dans l'Aviation, et termine la guerre comme pilote de chasse. Il poursuit une belle carrière militaire, particulièrement au Maroc et en Indochine. Pilote d'essai au Centre Technique de Villacoublay au milieu des années 30, il est en 1938 chef-pilote de l'école de pilotage de Montpellier. Le Capitaine DÏSCOURS, qui a sa maison à Violès, vient alors souvent au Plan de Dieu aux commandes du Morane 406, dernier-né de nos avions de chasse. Atteint par la limite d'âge, il est démobilisé après la campagne de France, avec le grade de Commandant. Officier de la Légion d'Honneur, Gilbert DISCOURS est décédé en 1967 à 74 ans.

000000000000000000000000000000000000

Coup dur dans la nuit

Le mercredi 26 février 1940, une séance de vol de nuit est prévue et, curieusement au lieu des classiques «mistral » ou « marin », c'est un vent d'Est qui a décidé de souffler. Les avions décollant face au vent vont donc décoller aujourd'hui vers le massif montagneux des "Dentelles de Montmirail" (du latin Mons Mirabilis "la Montagne merveilleuse"). Plusieurs Bloch 200 volent déjà dans la nuit quand, à 21h15 décolle le Bloch 210 no 78 de la 3ème escadrille. A bord : le Sergent-chef Jean-Fred GEIGER, pilote-moniteur, le Sergent-pilote Robert HANTISSE, et le Sergent-mécanicien Alain FRIOCOURT... Le plus âgé a 24 ans.

Après un décollage normal, l'avion commence sa montée, quand intervient un problème au moment d'augmenter le pas des hélices (ce qui est l'équivalent du "changement de vitesse" sur une voiture). En effet, quand le pilote agit sur la manette de changement de pas, l'hélice gauche refuse obstinément de répondre. L'avion, contraint de monter au "petit pas" monte très peu, cependant que le moniteur s'affaire sur la manette récalcitrante.

Tout au long de ces opérations, le pilote maîtrise son vol en montée, les yeux rivés à la fois sur le tableau de bord et sur le pare-brise opaque... Soudain, il devine des formes plus noires que la nuit et, d'un grand coup, tire sur son volant en le braquant à gauche pour virer en montant... Trop tard... Un craquement terrible, un immense bruit de ferraille, un choc violent et, en 2 secondes, les flammes qui jaillissent des ailes où les réservoirs d'essence explosent.

Mais le réflexe du pilote a sauvé l'équipage. Le lourd bombardier, cabré d'un seul coup, s'est écrasé "à plat ventre" sur les arbres au lieu de percuter la montagne de plein fouet.., Un incendie fait rage sur les ailes, avant d'envahir le fuselage et des centaines de balles crépitent autour des trois mitrailleuses. Bien sûr les douilles explosent à l'air libre et les balles ne sont pas projetées, mais le bruit est le même et le mitraillage intensif ajoute encore à l’horreur de l'écrasement et de l'incendie.

Les deux pilotes évacuent l'avion par la trappe du toit et sont précipités jusqu'au sol en glissant sur le dessus du fuselage dressé vers le ciel. Mais le mécanicien, prisonnier dans le nez de l'avion, cherche en vain une issue, quand il pense à la trappe inférieure du poste avant. Une chance, le "plancher" du fuselage se trouve posé sur un tronc d'arbre abattu, et Alain FRIOCOURT parvient à ramper entre le plancher et le sol.

Il lui faut alors traverser le rideau de flammes qui roussissent cheveux et sourcils, tandis que Robert HANTISSE éteint vite quelques flammèches qui attaquent déjà la combinaison de vol. Tous deux s'en sortent miraculeusement avec de simples contusions, malgré l'inertie de leur corps sous le choc à l'impact, et l'absence de capitonnage de l'habitacle qui ont provoqué chez Jean-Fred GEIGER une fracture de la clavicule.

Les trois rescapés quelque peu "sonnés" descendent en piétinant dans les fourrés et trouvent un sentier abrupt, où ils rencontrent les fermiers de l'Encîeu, de Romane et des Pallières qui montaient vers le point d'impact, alertés par le bruit et l'incendie qui se voit de très loin dans la plaine, à Violès comme sur l'aérodrome et, bien sûr, depuis les autres avions en vol qui continuaient à vrombir dans la nuit. Ainsi, volant ensemble sur un Bloch 200, l'auteur de ces lignes et le pilote Jean-Michel FONDEUR, autre Violésien d'adoption, se demandaient bien ce qu'était cette boule de feu qui illuminait le ciel dans l'Est.

Le Bloch 210 s'est écrasé contre la crête de la "grande montagne',' commune de Gigondas, à 600m d'altitude. Le lieu se situe au-dessus de l’ancienne tuilerie de l'Encieu, exactement à l'aplomb de la ferme de l’Encîeu ; l'endroit se voit très bien depuis Violès et le Plan de Dieu. Il est à 9km du point présumé de décollage, ce qui représente approximativement 4 minutes de vol.

54 ans se sont écoulés depuis le 26 février 1940...

Jean-Fred GEIGER qui vivait chez Joseph FERRIER, route d'Orange à Violès, est mort à Paris voici 20 ans.

Robert HANTISSE qui habitait chez Eugène ARNAUD, a parcouru le monde comme pilote-commandant de bord d'Air-France.

Alain FRIOCOURT, qui était hébergé aux Costières chez Edouard GLEIZE, a gardé le contact avec Robert HANTISSE.

En 1993, Alain FRIOCOURT est venu à Violès où il a retrouvé ses camarades d'escadrille, Raymond JUSTE, Emile PERÏO et Albert BERTRAND de Bédoin, rencontre qui a permis d'évoquer, entre beaucoup d'autres, le souvenir de la nuit mémorable...

Depuis le temps, tous les quatre ont beaucoup bourlingué, mais ils sont toujours persuadés qu'avec les 3 membres d'équipage, il y avait sûrement 3 anges gardiens dans le bombardier de la 3ème escadrille.

000000000000000000000000000000000000

La Bataille de France

Deux mois après cet accident, fin avril 1940, le groupe 2/32 est à Violès depuis 4 mois mais la production industrielle n'a pas tenu ses promesses et l'unité n'a perçu qu'un seul LeO 45 au lieu des 30 attendus !

En 1938, pour épauler l'industrie aéronautique française, le Ministre de l'Air Guy LA CHAMBRE, a commandé aux Etats-Unis 1000 avions de 3 modèles : des chasseurs Curtiss H75 et des bombardiers bimoteurs de 2 types, Glenn-Martin et Douglas DB7 "Boston". La 32ème escadre a reçu l'ordre de rejoindre par bateau Casablanca où des "Boston" doivent lui être livrés.

Le 8 mai, l’unité quitte Marseille pour le Maroc à bord du paquebot "Alsina"... Et le 10 mai, les Allemands envahissent la Hollande puis la Belgique et la France : la "drôle de guerre" est terminée, c'est maintenant la vraie guerre dite "Bataille de France", terrible guerre-éclair qui va durer 6 semaines.

Plan de Dieu suit le mouvement et devient fiévreux. Il se transforme en terrain de passage et de regroupement de quelques jours seulement. Le 8 mai sont arrivés d'Afrique du Nord, avec 22 bombardiers Glenn-Martin, les groupes 1/62 et 1/63. Dès le 11, ils "montent" vers leur terrain d'opération, l’un à Claye-Souilly (Seine et Marne), l'autre à Cormetelles-en-Vexin (Val d'Oise).

Le groupe 2/11 transite au Plan de Dieu avec enfin des bombardiers LeO 45 et le groupe 1/55 avec des bimoteurs Bloch 131... Le 22 juin hélas, c'est déjà l'armistice et la majeure partie des avions en état de vol va chercher refuge en Afrique du Nord. Quant à l'aérodrome du Plan de Dieu, il va tomber en léthargie, après 20 ans d'activité soutenue et 10 mois d'animation extraordinaire.

000000000000000000000000000000000000

Ailes ennemies

Deux années vont passer où le Plan de Dieu n'est plus qu'une plaine inanimée, noyée dans les bois sombres de chênes-verts quand, soudainement, le 11 novembre 1942, l'armée allemande envahit la "zone libre" qui devient "Zone Occupée" comme l'était la moitié nord de la France depuis plus de 2 ans.

Kommandantur à Violès et à Travaillan...

Les Allemands sont partout, c'est l'occupation totale.

Les installations toutes neuves de Caritat vont recevoir l'Etat-major de la Chasse Sud et une école de chasse y sera créée avec, entre autres, des Messerschmitt 109 et des Focke-Wulf 190.

En ce qui concerne le Plan de Dieu, les Allemands ne semblent pas apprécier les cailloux qui, même "cimentés" dans l'argile, s'avèrent trop dangereux pour les ailes basses et les hélices au ras du sol des chasseurs modernes. Ils décident donc de construire une piste.

Courant 1943, la piste terminée, le répit l'est aussi et bien des jeunes de Violès ou environs seront requis" pour creuser des "alvéoles", destinés à abriter des avions de chasse dans la garrigue environnante. Ceux-ci arrivent bientôt et vont se terrer dans leur tanière toute fraîche en cheminant sur les sentiers à peine débroussaillés pour parfaire leur camouflage. Les chasseurs sont de réputation redoutable : le fameux Messerschmitt 109, homologue du

"Spitfire" britannique, entre autres, et le tout nouveau Focke-Wulf 190 de présérie qui, avec un moteur de 1750 CV est l'avion le plus rapide du monde, titre que détient jusqu'alors le bimoteur américain Lightning" (l'éclair)... Mais personne ne connait encore cette supériorité du 190 et quelques aviateurs alliés le paieront de leur vie.

D'autres avions de types divers sont parfois dispersés sur le terrain, volontairement éparpillés pour éviter les tirs en enfilade lors d'éventuelles attaques aériennes. Il s'agit de bimoteurs Junkers 88, Heinkel I Il et Messerschmitt 110 entre autres.

Evidemment les alliés n'ont de cesse de connaître en permanence l'activité des aérodromes occupés par l'ennemi et des reconnaissances sont régulièrement menées en préparation d'interventions plus belliqueuses. En juillet l944, un "Lightning" de reconnaissance isolé est ainsi abattu par la Flak (DCA) du Plan de Dieu. Le pilote anglais peut sauter en parachute et atterrir, indemne, au quartier du Cheval Blanc, non loin de son avion qui vient de percuter le sol.

L'un et l'autre sont en bordure sud de l'aérodrome et les Allemands qui ont tout vu, vont fouiller maisons, champs et bois pour arrêter le pilote que, furieux, ils ne trouveront jamais. Au Cheval-Blanc en effet est installée une petite unité de tirailleurs français, le GMCR (Groupement Militaire de Coloniaux Rapatriables) et son Commandant, le capitaine LAURENTI est parvenu à mettre le pilote anglais en lieu sûr avant de le confier à la "Résistance" qui sera chargée d'assurer son retour.

000000000000000000000000000000000000

Le 31 juillet 1944

Le 31 juillet 1944 fut une journée terrible pour tous!

A 8h du matin, 24 chasseurs "Thunderbolt" (Coup de Tonnerre !) des groupes La Fayette et Dauphiné décollent de Folelli en Corse, en direction du Vercors où l'ennemi, hélas, est déjà passé. Les P47 Thunderbolt font alors demi-tour pour leur seconde mission : vers 10h15, ils sont sur le Ventoux et piquent à pleine vitesse -700 km/h- sur l'aérodrome du Plan de Dieu...

Au premier passage, un JU88 détruit, d'autres copieusement arrosés et les pilotes distinguent les ME 109 et FW 190 camouflés dans leurs alvéoles.

Au deuxième passage, malgré la Flak qui s'est déchaînée, quatre JU 88, un ME 1lO et un HE 111, au total 7 bimoteurs sont détruits, mais un P 47 laisse échapper une fumée noire... C'est l'avion du Capitaine JALLIER qui ouvre son cockpit mais, blessé, n'arrive pas à sortir. Soudain, son parachute s'ouvre et l'arrache de son siège, Le pilote est projeté sur l'empennage vertical contre lequel il est fracassé. Le Capitaine JALLIER descend au bout de son parachute "en torche" pour aller s'écraser au quartier du "Plan des Amarins" à Malaucène.

A Violès, Louis GIRARD est mortellement blessé dans son champ, par un éclat d'obus de la Flak.

Le 31 juillet n'est pas terminé.

Peu après cette attaque, à 11h02 d'après le compte-rendu de mission du pilote, 2 Focke-Wulf 190 décollent du Plan de Dieu. Un est piloté par l'Aspirant Robert HEICHELÉ, l'autre par le Sergent HEGEL. Tel est l'aboutissement d'une longue enquête menée à terme en 1980 par l'historien Daniel DECOT.

Voici le compte-rendu par l'Aspirant HECHELÉ : *« Nous décollons à 11h02 avec pour mission de reconnaître l'activité des formations ennemies entre Marseille et Menton, et dans l'arrière-pays. Nous accomplissons la mission comme prévu, Après demi-tour au-dessus de Castellane, nous rencontrons un "Lightning", probablement un avion de reconnaissance isolé. Du fait qu'il vole à 100O m au-dessus de nous (6500m), nous n'avons pas la possibilité de l'attaquer. A notre grand étonnement, l'adversaire change de cap et nous attaque depuis son altitude avec une grande vitesse.*

*Nous nous dégageons par une spirale en montée en reprenant l'avantage grâce à notre surpuissance. Je peux me placer en position de tir derrière le "Lightning", 'à 150 ou 200m. Je tire mais manque le P 38. Probablement pour éviter mon tir, le pilote se met en piqué. je le poursuis, m'approche entre 60 et 40m et tire. Le Lightning chute avec une trainée blanche. Je le poursuis à distance. Il passe la côte en direction du large, je le suis toujours. Soudain, les flammes sortent du moteur droit. L’aile droite laboure la mer. L'avion fait plusieurs tonneaux et disparaît dans l'eau. Le crash a eu lieu à 12h05, à peu près à 1O km au large de St Raphaël ».*

Le compte-rendu est bien sûr incontestable ; or, dans la matinée du 31 juillet, sur tout le sud de la France, il n'y a qu'un seul Lightning en vol, celui qui a décollé de Bastia à 8h45, pour une mission de reconnaissance à haute altitude sur la région de Grenoble... Et la route de Grenoble-Bastia passe en effet à proximité de Castellane... Aucun autre Lightning n'est porté manquant et le Lightning parti de Bastia n'y est jamais revenu..,

Le pilote, seul à bord, est le célèbre commandant Antoine de SAINT-EXUPERY qui a quitté ainsi la "terre des hommes"... Il venait d'avoir 44 ans...

On peut s'interroger sur la raison du changement de cap et du piqué du P 38 Lightning. 2 hypothèses principales apparaissent :

 - ou le pilote, persuadé de chevaucher l'avion réputé le plus rapide au monde, a foncé sur les Allemands, sûr de les "semer" au moment choisi (rappelons que l'avion était seulement équipé d'appareils photo et ne disposait d'aucune arme).

 - ou, plus simplement, le pilote n'a pas vu du tout ces deux avions à 1OOOm juste au-dessous de lui, alors que, de 6500m, il apercevait très bien par contre, le golfe de Fréjus-St Raphaël à 50 km. Il a dû modifier un peu son cap pour aller survoler la maison de famille d'Agay jouxtant St Raphaël, où résidait sa sœur. Cette hypothèse semble la plus plausible.

L'Aspirant Robert HEICHELÉ sera abattu quelques jours plus tard en combat aérien...

Le 14 août a lieu le débarquement des Alliés en Provence. Le 17 août. Plan de Dieu est à nouveau mitraillé par les P 47 "Thunderbolt" du groupe La Fayette, Deux Junkers 88 et un Heinkel 111 sont détruits. Pour les Allemands, c'est le commencement de la fin.

Dans les jours qui suivent, commence leur retraite vers le Nord tandis qu'arrive enfin l'Armée américaine qui ne fait que passer pour quelques heures de repos. Non seulement les avions se posent au Plan de Dieu mais les petits "Piper Cub" atterrissent dans les prairies autour du village... Le transit est éphémère, et vite les Américains continuent leur progression vers le Nord, pour harceler l'ennemi en déroute.

Et cette fois, le Plan de Dieu va tomber en léthargie profonde...

La fin de la guerre est aussi la fin de 20 ans d'activité quotidienne.

000000000000000000000000000000000000

1993 Un meeting

En 1933, un meeting d'Aviation organisé au Plan de Dieu, attire une foule nombreuse, Le "clou" de la manifestation est constitué par un saut en parachute. Cette attraction qui paraît banale aujourd'hui, était très appréciée à l'époque parce que très rare et réservée aux fêtes aériennes. En effet, le parachutisme militaire ne sera créé qu'en 1936 et, à part une dizaine de parachutistes professionnels qui se produisent dans les meetings, le parachute est seulement la "bouée de sauvetage" du pilote en difficulté et donc heureusement très peu utilisé. Et ce jour-là, le saut du Plan de Dieu est d'autant plus exceptionnel que le "parachutiste" est un aviateur, pourtant connu dans toute la région, Maurice COREN, agent Citroën à Orange et futur Président de l’Aéro-Club,

Le succès de la fête est toutefois un peu terni par un accident à grand spectacle. Le pilote "d'acrobatie" FERRIER rabote le sol du bout de l'aile au cours d'un virage manifestement un peu bas !... L’avion laboure le terrain en se disloquant et prend feu instantanément... Le pilote sort indemne, mais la vision de l'accident, les flammes, le panache de fumée ont traumatisé les spectateurs qui prennent presque tous le chemin du retour.

L’activité de l'aérodrome n'est pas altérée par cet incident de parcours, et Plan de Dieu fait partie des aérodromes importants de ces années 30 qui ont connu un développement remarquable de l'aviation commerciale et de l'aviation privée, aussi bien pour les particuliers que pour les aéroclubs. L'aérodrome d'Avignon est situé à Pujaut, dans le Gard, en dehors de l'axe Paris-Lyon-Marseille, et Orange draine tout le trafic de passage. On peut dire que les pilotes les plus célèbres se sont posés un jour au Plan de Dieu qui constitue aussi un but de promenade privilégié pour les Violésiens.

Les pilotes de tourisme font le plein d'essence au passage, les élèves-pilote d'aéro-club font tamponner leur carnet de vol lors de leur circuit du brevet, et les pilotes d'Istres ont toujours cette étape dans leurs épreuves, tandis que les patrouilles de plusieurs avions militaires font souvent escale. Le trafic est vraiment assez dense.

Pour ne citer que quelques noms, Mr BENSON, transporteur à Montfavet possède un superbe CAUDRON "PHALENE" garé en permanence sous le hangar du terrain... Un industriel de Lyon, Mr PAYOT, vient régulièrement atterrir avec son triplace Potez 58, avec des clients ou amis qu'il convie à déjeuner aux "Florets" à Gigondas, dont le propriétaire, Mr ROUX, est aussi pilote.

Quelques petits accrocs classiques de temps à autre : le 28 mai1936 par exemple, venant de Marignane, un Potez 25 de l'Aéronavale se met sur le nez, "en pylône" à l'atterrissage. Le pilote est le second-maître Marcel MORLOT - qui en 94 habite Aix-en-Provence - accompagné du quartier-maître mécanicien Marius MEREK, Attaché de la Compagnie à l'escale d'Orange.

000000000000000000000000000000000000

20 ans après

Après la première guerre mondiale fut créée l'association des « Vieilles Tiges » » pour que les "vieux pilotes" ne se perdent pas de vue, les Allemands, dans le même but, créèrent les "Alte Adler", les "vieux aigles" et, très vite, les deux associations prirent l'habitude de se rencontrer périodiquement, les anciens ennemis n'étant plus que d'anciens pilotes aux souvenirs pareils... Une rencontre du même genre s'est produite à Violès ; elle mérite peut-être d'être contée.

En 1943/44, beaucoup de Violésiens ont été tenus d'héberger des officiers ou sous-officiers allemands, aviateurs entre autres, C'est que Joseph FAVIER (frère du pilote Ovide FAVIER) et son épouse Madeleine, ont été requis pour loger deux jeunes lieutenants, pilotes de Messerschmitt 109, l'un des deux étant le Lieutenant HERMANN. Le pire, c'est que Joseph et Madeleine ont dû céder leur propre chambre à l'étage, "nécessaire" au repos des pilotes effectuant des missions pénibles, pour se contenter eux-mêmes d'un local débarras attenant au garage.

Un tel arrangement n'était bien sûr pas fait pour plaire au maître de céans, ancien combattant 14/18 de surcroît. Mais comment faire autrement ? La raison du plus fort est toujours la meilleure !...

...Quelque 20 ans après, dans les années 60, Joseph FAVIER est là et n'a rien perdu de sa belle prestance de maître d'hôtel et chauffeur de maître. D'esprit très fin, volontiers pince-sans-rire, sous un air très digne même un peu pète-sec, Joseph, avec son menton volontaire, possède une personnalité certaine.

Un beau jour de printemps où il "bricole" dans son jardin, son attention est attirée par une belle voiture qui s'arrête au bord de la route, à l'entrée de son chemin. Le conducteur sort, bel homme, d'une quarantaine d'années, au complet gris très strict, suivi d'une femme fort élégante. Tous deux, un peu hésitants, se dirigent doucement vers la maison, pendant que le propriétaire, un peu intrigué, s’avance à leur rencontre...

A 2 mètres des visiteurs, Joseph FAVIER s'arrête dans un sursaut qui trahit l'émotion... Bien droit, la tête en arrière car il est plus petit, Joseph pointe son doigt vers l'homme et lâche d'une voix blanche "Vous êtes HERMANN ! »... Celui-ci se redresse et répond "Ya !" tandis que deux larmes perlent au coin des paupières...Pourtant familier des situations délicates, Joseph sèche de la main une larme furtive.

Ainsi, 20 ans après, l'ennemi d'hier est venu s'excuser et remercier l'ami d'aujourd'hui... Mais était-il besoin d'une guerre, fallait-il tant de souffrance pour se rendre compte que tous les hommes sont frères ?

000000000000000000000000000000000000

D'hier à demain

Voici donc 50 ans que Violès a perdu cet aspect aéronautique qui avait duré 20 ans de son histoire. Pas tout-à-fait pourtant, puisqu'en mai 1967, l'Aéro-Club d'Orange est venu abriter ses ailes au Plan de Dieu, après un séjour de 6 ans à Caritat, (En 1952, chassé par... les "chasseurs" "Vampire" à réaction, le club s'est exilé à Avignon-Caumont pendant 15 ans).

Toutefois, l'Aéro-Club, aussi bien que l'active section d'Aéromodélisme, est opérationnel les fins de semaines seulement, plus un jour ou deux de temps en temps, mais en tout état de cause, ces activités ne sont plus directement liées à la vie des villages limitrophes.

Par contre, Violès a perpétué sa vocation de Terre d'accueil aéronautique, puisque de nombreuses familles d'aviateurs basés à Caritat ont choisi d'habiter le tranquille village qu'ils honorent de leur présence. Mentionnons aussi qu'à Violès même, ont été construits par Raymond JUSTE deux superbes avions biplace : l'un vole depuis 4 ans et l'autre s’envolera en 1995.

Quant au ciel de Violès, il continue, 10 mois de l'année, d'être animé par la prestigieuse "Patrouille de France", qui met au point, au-dessus du Plan de Dieu, le programme de voltige aérienne qu'elle présentera pendant 2 mois d'été dans le monde entier.

Violès peut aussi contempler les belles traînées blanches que trace, à 6 ou 10OOO m d'altitude, la condensation des gaz d'échappement des avions de ligne à réaction. Ceci grâce à la situation privilégiée du village -qui a fait l'efficacité du Plan de Dieu- juste "sous" la ligne Paris-Marseille, exactement entre les radiobalises de Martigues et de Montélimar,

Enfin, à quelques chose malheur est bon et les guerres sont toujours génératrices de progrès. Ainsi, après le dernier conflit mondial, un nouveau matériel évolué, puissant et performant, a permis la mise en valeur de tout le Plan de Dieu, qui détient le privilège d'être probablement la plus grande étendue viticole de France dispensant, à perte de vue, des vignes productrices de vins d'une qualité exceptionnelle.

Ceci étant dit, Plan de Dieu-Aviation renaîtra-t-il un jour ?

Il faut bien constater que la construction de Caritat pour l'Armée de l'Air et l'apparition d'Avignon-Caumont pour l'aviation civile, ont quelque peu changé la face des choses, l'un et l'autre aérodrome s'étant partagé les avantages géographiques du Plan de Dieu.

Alors, quel sera l'avenir ? Dieu seul le sait, et personne ne connaît.., le « plan » de Dieu !

On ne peut dans l'instant, que revivre en pensée les grands moments qui, tout au long des jours, s'estompent doucement, ainsi que l'évoque le poète plein de nostalgie :

"Pour l'enfant amoureux de cartes et d'estampes,

L'Univers est égal à son vaste appétit ;

Ah ! Que le Monde est grand à la clarté des lampes,

Aux yeux du souvenir, que le Monde est petit !"

Emile PERIO

Octobre 1994

000000000000000000000000000000000000

MERMOZ !

En janvier 1921, un biplan d'Istres se présente pour atterrir face à un Mistral violent et glacé... L:appareil touche des roues, rebondit un peu et passe sur le dos dans un capotage que parachève un craquement de bois brisé, Un jeune élève-pilote sort des débris indemne mais découragé par cet exploit négatif. Il ne peut bien sûr deviner que ses exploits futurs étonneront le monde entier, quand il donnera son nom au sous-officier accouru sur les lieux. Un nom aussi beau qu'inconnu qui sonne comme un coup de clairon :

MERMOZ !

L'élève pilote est Jean MERMOZ...

Ce capotage n'étant ni le premier, ni le dernier sur le terrain d'Orange, il est mis au compte du Mistral, et l'élève sera autorisé à recommencer les épreuves.

C'est le samedi 29 janvier qu'il reviendra atterrir à Orange et obtiendra son brevet. Jean MERMOZ va voler d'exploit en exploit pendant 15 ans, jusqu'à ce jour du 7 décembre 1936 où, entre Dakar et le Brésil, il va disparaître dans l'Atlantique-Sud avec ses 4 compagnons, aux commandes de l'hydravion quadrimoteur "Croix du Sud"...C'était l'avant-veille de ses 35 ans.

000000000000000000000000000000000000

Les Violésiens

Citons d'abord un Violésien de naissance, Edmond MOREL, sergent-pilote-moniteur à Istres. De 1926 à 1928, il vient souvent se poser au Plan de Dieu, en se signalant par maints "loopings" ou "renversements".

Il a aussi atterri plusieurs fois dans une prairie à Bel- Air. Malheureusement, le 25 mars 1928, à Istres, Edmond MOREL est mortellement blessé à l'issue d'un vol d'entraînement. Son tombeau, à Violès, est surmonté d'une châsse renfermant, très agrandi, un bel insigne de pilote : les ailes ouvertes, sur une couronne ornée d'une étoile.

Citons aussi Ovide FAVIER bien qu'il ne soit jamais venu à Violès en tant que pilote. Ovide FAVIER, né à Violès le IO mai 1908 a suivi les cours de pilotage de l'école Blériot à Buc, près de Versailles en 1928.

Engagé volontaire, il est affecté à la première escadrille du 2ème régiment d'aviation de chasse à Strasbourg, et nommé Caporal-Pilote le 29 mars 1929,

Le 3 mai, en service commandé de perfectionnement à la voltige sur "Nieuport 29", Ovide FAVIER ne peut sortir son avion d'une autorotation – appelée "Feuille Morte" puis "Vrille" - et percute le sol à Fegersheim, 5 km au Sud-Est de l'aérodrome de Strasbourg – Entzheim. Sur le tombeau de famille, à Violès, une grande palme en bronze offerte par l'escadrille perpétue le souvenir.

Le premier responsable de l'aérodrome à habiter Violès fut apparemment l'Adjudant-Chef SOUILLARD qui occupait, à l'angle de l’impasse Sarazin, l'actuelle maison de Mr PELOURSON.

C'est à la même époque, en 1929, qu'un monoplan Morane 130, en panne de moteur a dû faire un atterrissage forcé dans une prairie de la Grangette. Avion intact mais dépannage sur place inutile. Car le champ, trop petit, ne permet pas de décoller. En attendant une décision, l'appareil est gardé militairement par deux jeunes soldats coiffés de la belle chéchia rouge des "Spahis" ou Régiment d'Orange. L'un des deux se nomme "Gaby" GILLES, Violésien de toujours et toujours dynamique en 1994.

Le surlendemain, une équipe de mécanicien procède, sur place, au démontage des ailes de l'avion.

Quant au fuselage tout nu, juché sur son train d'atterrissage et la queue reposant sur un petit chariot à deux roues, il va être remorqué jusqu'au Plan de Dieu, attelé à un cheval de course de l'écurie Lucien ARNAUD, fils du boucher de Violès Eugène ARNAUD...

C'est bien la première fois, et probablement la dernière qu'un avion passe aux Croisières en roulant et attelé à un pur-sang !

A l'adjudant-chef SOUILLARD succèdera l'adjudant-chef BOUZANQUET qui va habiter à l'école du village où son épouse, institutrice, bénéficie d'un logement de fonction. Pour effectuer des liaisons avec les autorités supérieures et les aérodromes voisins, BOUZANQUET, pilote-moniteur, dispose d'un Morane 230, avion de voltige réputé - on disait alors "d'acrobatie"-, qui équipe la patrouille d'Etampes, future "Patrouille de France". BOUZANQUET se fait un plaisir d'exécuter pour les Violésiens qui "montent" au "champ d'aviation", des séances de voltige très spectaculaires.

Un jour hélas, au retour d'une simple mission de liaison, le 230 capote à l'atterrissage et le soldat CONNARDEAU trouve la mort dans l'accident.

Le Chef-mécanicien chargé de l'entretien du 230 et des avions de passage était l'adjudant Allemand, locataire de Marie BOURRET, actuelle maison de Mme LELEU. Mr ALLEMAND qui a terminé sa carrière militaire avec le grade de Commandant est décédé en 1993.

########################################

REMERCIEMENTS

Emile PERIO

Les Archives municipales d'Orange, Paul BÉ:RENGER, Christian BERNATEAU, Albert BERTRAND, Alphonse BEYNET, Pierre CAMATTE, André COUTURIER, Régis DUGAT, Jean ESCOLIVET, René F.AVIER, Alain FRIOCOURT, Gabriel GILLES, Marcel GONNET, Robert GUÏGUE, Raymond JUSTE, Marius LANQUETIN, André LATOUR, Edouard LATOUR, Jules MARTIN, Marcel MORLOT, René RIEU, Roger SAINT-ROMAN.

J.S

Que tous ceux dont nous ignorons la participation à ces documents soient aussi remerciés. C’est avec plaisir que nous rajouterons leurs noms dès qu’ils se feront connaître.