

Entretien avec Jacques Villégier et Christiane Comte Roumilhac,  
le 17 février 2015 au sujet des deux photos de l'avion Caudron Simoun  
prises à Traspont.

### **Un avion se pose à Traspont, commune de Saint-Laurent-les-Eglises.**

« Ce devait être en 1937 ou 38 ..... J'avais 11 ou 12 ans. J'ai pris ces deux photos avec mon propre appareil.

Cet avion s'est posé un jour, sur le grand pré humide situé entre l'étang du Couret et la D 28a, dite route du Vistrat à Saint-Laurent-les-Eglises.

Les deux maisons que l'on aperçoit sur l'une des photos, bordent cette route.

Le pilote a cru qu'il pourrait se poser après être passé au-dessus des maisons. Mais ce pré était un vaste marécage et l'avion a terminé sa course contre la chaussée de l'étang, cassant son train d'atterrissage, ses roues et écrasant l'hélice.

C'était un médecin français, accompagné de sa femme venant d'Alger dans ce superbe Caudron Simoun (1\*) équipé d'une cabine de quatre places, bien fermée comme celle d'une voiture.

A l'époque, il n'y avait qu'un particulier assez riche qui pouvait se payer ce type d'avion. C'était le même modèle que celui utilisé par l'Aéropostale (\*2), pour le Paris-Toulouse; le même avion également que celui d'Antoine de Saint-Exupéry. (\*3)

Personne ne voulait venir de l'aérodrome de Limoges (situé, à l'époque, à Feytiat Saint-Lazare) pour effectuer les réparations. Finalement, l'hélice et le train d'atterrissage ont été réparés et réinstallés sur l'appareil.

Mais il fallait sortir l'avion de ce marécage et le faire décoller.

Grâce aux gens du pays, l'avion a été déplacé et positionné plus loin dans ce grand pré. Un pilote est venu. Il s'agissait de André-Pol DESSELAS (\*4), gantier à Saint-Junien et président de l'aéro-club.

Toujours avec l'aide des habitants qui poussaient l'avion, Pol Desselas est arrivé à le faire décoller en mettant le moteur à plein gaz, nez contre le vent.

Nous n'avons jamais su qui était ce médecin ni ce qu'il est devenu. »

**Infos supplémentaires** par Jacques Villégier : « Le père de Pol Desselas avait fait construire un petit château à Saint-Junien, dans le bas de la ville, un peu dans le même style que celui du Couret. Puis, son fils Pol, fantasque et aventurier a fait de mauvaises affaires et l'a vendu à la commune qui en a fait le Centre des Impôts. C'est là que plus tard, j'ai eu mon bureau, une superbe pièce au plafond peint par Jean Teilliet. Hasard de la vie ! »

*A l'heure où je rédige cette chronique, le 9 janvier 2017, un article du Populaire du Centre, présente en pleine page 10 « Saint-Junien », trois belles photos couleur de ce « château des impôts » dont une, représente le plafond peint par Jean Teilliet. La commune, propriétaire, fait estimer par les domaines « cette représentation des ors de la République » afin de prendre une décision concernant sa prochaine destination.*

**Petite anecdote supplémentaire** : un souvenir d'enfance. « Lors des récréations du matin, en 1935-36, mon père instituteur de notre petite école du Vistrat de Saint-Laurent-les-Eglises, nous avait expliqué que l'avion qui traversait le ciel, toujours à la même heure, était un Caudron Simoun de l'Aéropostale, Air Bleu, Paris-Toulouse avec escale à Limoges. Il permettait d'envoyer une lettre le matin de Paris à Limoges ou à Toulouse et d'en recevoir la réponse le soir-même ».

**\* 1 Caudron Simoun** [https://fr.wikipedia.org/wiki/Caudron\\_Simoun](https://fr.wikipedia.org/wiki/Caudron_Simoun)

*Le Caudron Simoun est un avion de tourisme français construit par la Société des avions Caudron. Rachetée en 1933 par Louis Renault, cette société était alors connue sous le nom Caudron-Renault.*

**\*2 Compagnie générale aéropostale** (généralement connue comme simplement « l'Aéropostale ») est une compagnie aérienne française basée à Toulouse - Montaudran. D'abord sous le nom de Société des lignes Latécoère en 1918, puis de Compagnie générale d'entreprises aéronautiques (1921-1927), l'idée d'une ligne aérienne transatlantique consacrée au service postal mais aussi au transport de passagers, rêvée par Pierre-Georges Latécoère, se réalise au fil des années 1920 sous l'impulsion de Marcel Bouilloux-Lafont, repreneur de « la Ligne » sous le nom de Compagnie générale aéropostale en 1927. À la suite de difficultés financières, la compagnie est mise en liquidation judiciaire en 1931 et ses actifs sont repris par l'État français en 1933 au sein d'un nouvel ensemble dénommé Air France.

**\*3 Saint Exupéry et l'accident du Simoun**

*En 1935, Antoine de Saint-Exupéry fait l'acquisition d'un Caudron Simoun modèle C630. En décembre 1935, il se lance dans le raid Paris-Saïgon et tente de battre le record d'André Japy. En 1938, il renouvelle l'aventure et tente le raid New-York-Terre de Feu sur son nouveau Simoun modèle C635. Paris-Saïgon (1935)Le départ a lieu le 29 décembre à 7 h 01 du Bourget. Accompagné du mécanicien André Prévot, il parcourt 3 700 km en 19 h 38 jusqu'à l'accident. Dans la nuit du 30 au 31 décembre, alors qu'il amorce une descente pour se glisser sous une masse de nuages, le Simoun percute un plateau à 270 km/h et s'écrase dans le désert. Pendant trois jours, le pilote et son mécanicien marchent dans le désert de Lybie, mourant de soif avant d'être retrouvés miraculeusement par une caravane de Bédouins. Et c'est ainsi que naquit « Le petit prince ».*

**\*4 André-Pol Desselas.** Voir fiche jointe.

Ref : [aeroclub-angouleme.fr/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/pol-desselas.pdf](http://aeroclub-angouleme.fr/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/pol-desselas.pdf)

# Quand Popol pilotait...

... C'était un peu la France entière qui volait. Bien peu de pilotes — excepté les pionniers appartenant à la Légende — se sont vus malgré eux et de leur vivant auréolés de ce respect à la fois communicatif et intimidant qui s'appelle le mythe; c'est-à-dire une richesse bien souvent embarrassante pour celui qui ne la mérite pas tout à fait. Depuis longtemps Pol Desselas était entré dans l'Histoire, tant il est vrai que celle que l'on nous apprend à l'école n'est que le reflet édulcoré de cette foule d'historiettes qui parsèment la vie.

Et Pol Desselas en a vécu, des histoires, des aventures et des canulars !

Il voulait même en faire un livre. On n'y aurait pas parlé que d'avions, de vols et de cascades. On y aurait parlé d'une vie : une vie superbement partagée entre le maître qu'il fallait écouter et le trublion prêt à jouer un bon tour. Nul mieux que lui ne réunissait en effet, à la fois les traits de la rigueur et de l'indiscipline. Cette dernière dessinait déjà son personnage quand en 1918, alors âgé de 18 ans et élève de l'École Centrale, il tentait de devenir pilote en falsifiant son identité, le règlement d'alors ne permettant de recruter les candidats que parmi les soldats mobilisés. C'est au Maroc qu'il fait ses premières armes, comme mitrailleur-bombardier sur Breguet 14 à bord duquel il vole 70 heures quand éclate la guerre du Rif, jusqu'au 15 mars 1922, le jour même de ses 22 ans où il est descendu en flammes et où il quitte le service actif.

Breveté instructeur en 36, il découvre alors cette époque fabuleuse qui le plonge dans le monde des meetings, des raids et des records. Il participe à la création de l'Aéro-Club du Limousin, troque son Luciole pour un Phalène qu'il équipe de deux réservoirs, lui permettant ainsi le vol Limoges — Casablanca sans escale et le promouvant pionnier de l'aviation d'affaires puisqu'industriel gantier, il allait acheter des peaux au Maroc.

De 1932 à 1939, ce sont 1200 heures qui s'ajoutent sur son carnet. Le premier septembre 1939 il reçoit son ordre de mobilisation comme sous-lieutenant instructeur de voltige, mais c'est aux arrêts de rigueur que Popol commence la guerre, après avoir transformé une prise d'armes en partie de plat-ventre pour fêter son arrivée en avion, mais en rase-mottes. A Mérignac, il transforme les pilotes polonais sur Morane 225, 230, Bloch 152 et 155. Sa spécialité est alors la boucle inversée, avec sa patrouille à la queue leu-leu ; mais en tire-bouchon et en passant sous chacune des arches du pont de chemin de fer de Saint-André de Cubzac.

L'après-guerre le retrouve instructeur à l'Aéro-Club Dassault. En 1961 il fonde l'Aéro-Club de Saint-Junien (celui-là même du rassemblement RSA de 76) dont il a survolé le site en 1922 avec le G-3 d'Adrienne Bolland et en sa compagnie.

Condisciple de collègue de Guymer, ami de Mermoz, de Saint-Ex et de Maryze Bastié, il reste l'instructeur peut-être le plus prolifique avec 903 jeunes pilotes formés par sa main et 10250 heures comme instructeur bénévole, auxquelles s'ajoutent officiellement 7000 heures de pilote privé.

Ces carnets aujourd'hui jaunis et écornés portent la trace de 185 avions différents, les Farman de ses débuts, des G-3, un DC-2, quelques Mosquito, des T-6 et bien d'autres.

A 76 ans, il monite encore, mais dans un esprit aéronautique qui ne lui convient plus guère et auquel il ne se fera jamais tout à fait.

Dieu, mais quelle carrière !

Puis le matin du 29 décembre, alors qu'il fait un temps à ne pas mettre un chien d'avion dehors, sa femme le trouve dans son lit et un journal ouvert dans les mains. Lui, le casse-cou apparent, lui qui en 67 ans de vols a échappé cent fois à l'accident, lui, Popol comme on l'appelle, avait cessé de nous enjouer et nous obligeait d'un coup à parler de lui à l'imparfait; ce temps qui porte si

mal son nom quand on le conjugue à son endroit.

Dans ses papiers on a retrouvé des cahiers, des photos, des notes, des documents extraordinaires. Pol Desselas avait entrepris, mais trop tard, de raconter ses 67 années de pilote vécues au rythme fou d'une aviation en constante évolution et dont il avait presque partagé la date de naissance.

\*

Ces derniers mois, en revanche, je conviais souvent sa silhouette et sa démarche de jeune homme, son élégance soignée et sa distinction avenante au micro de FR-3. C'étaient alors des minutes exceptionnelles qui s'alanguissaient dans les souvenirs. Pol avait ce talent de conteur extraordinaire que beaucoup d'hommes de radio seraient en droit de lui envier. Petit à petit — le rire est communicatif — le petit monde des techniciens s'agrandissait dans la cabine d'enregistrement et je comprenais aisément que ce petit monde passait du bon temps. Il me reste aujourd'hui des enregistrements émus, véritables archives sonores et éternelle insignifiance. J'ai du mal à imaginer la puissance historique qu'elles contiennent déjà. Quel régal quand Popol raconte...

— Eh bien c'est d'accord, Pol, nous y allons (en imitant Adrienne Bolland).

Quelle saveur inoubliable quand il explique le pourquoi de ses excursions sous le pont de Confolens ! Ou la fois où il avait joué ce tour super-intelligent à un Commandant de Gendarmerie, se faisant passer pour un envoyé de la Préfecture, et lui ordonnant de boucler la circulation sur la route principale du département afin d'assurer le pseudo-passage du Tour de France Motocycliste. Ce fut Pol Desselas soi-même, au volant de sa superbe voiture, qui franchit la ligne d'arrivée...

Et sa chasse aux canards si particulière en Stampe sur les Etangs de Hollande, qui s'est terminée un jour de décembre 1971 dans une eau à 3 degrés, où il a dû plonger (à 71 ans !) pour repêcher le mécano indemne mais qui ne savait pas nager !

Aujourd'hui, je ne sais toujours pas s'il faut en rire ou en pleurer. Mais devant ces délices du cœur et des souvenirs le pouvoir évocateur de l'écriture me semble vain et je crains de tomber dans les poncifs.

Pol Desselas a choisi l'hiver pour nous quitter, cette saison qui semble faite pour les oublis et le renouveau. Mais longtemps encore, quand les printemps et les étés à venir inonderont l'herbe sèche de Saint-Junien, nos vols auront toujours la couleur de l'hiver.

P.P.