

## TÉMOIGNAGE

# AU COEUR DES CIGOGNES

1939  
1940  
L'album du  
capitaine Willame



Exclusif patrimoine  
LE CRIQUET  
DU NASM



Enquête : Les derniers Lysander

Peinture : Les ondulations des Bloch 131

Saga : La naissance du GC I/8

Indochine : L'ALOA de la jungle

Éditions La Presse

L 13071 - 16 - F: 13,00 € - RD



° IMPRIMÉ EN ESPAGNE °

YVES DU MANOIR

# Le Caudron du Prince de l'ovalie



Figure mythique du rugby hexagonal, Yves Le Pelley du Manoir est décédé le 3 juin 1928 sur Caudron C.59 alors qu'il était élève pilote à l'école d'Avord. Des reliques de cet accident viennent récemment d'être mises au jour par Didier Dubant et vont être officiellement déposées à la maison départementale de la mémoire militaire à La Martinerie au mois d'avril.

**Y**ves Le Pelley du Manoir est une figure mythique du rugby français, pas tant pour ses résultats (il n'a joué que quelques matchs internationaux) que pour l'état d'esprit qu'il représentait. Le stade de Colombes, lieu de rencontres internationales importantes jusqu'en 1972, dans lequel des épreuves des JO 2024 se sont également tenues, porte son nom. Chaque année, se tient également le Challenge de rugby Yves du Manoir, dédié aux jeunes. Ce que l'on sait moins, c'est qu'il est décédé lors d'un accident sur Caudron C.59 et alors qu'il était en passe d'être breveté pilote à l'école d'Avord.

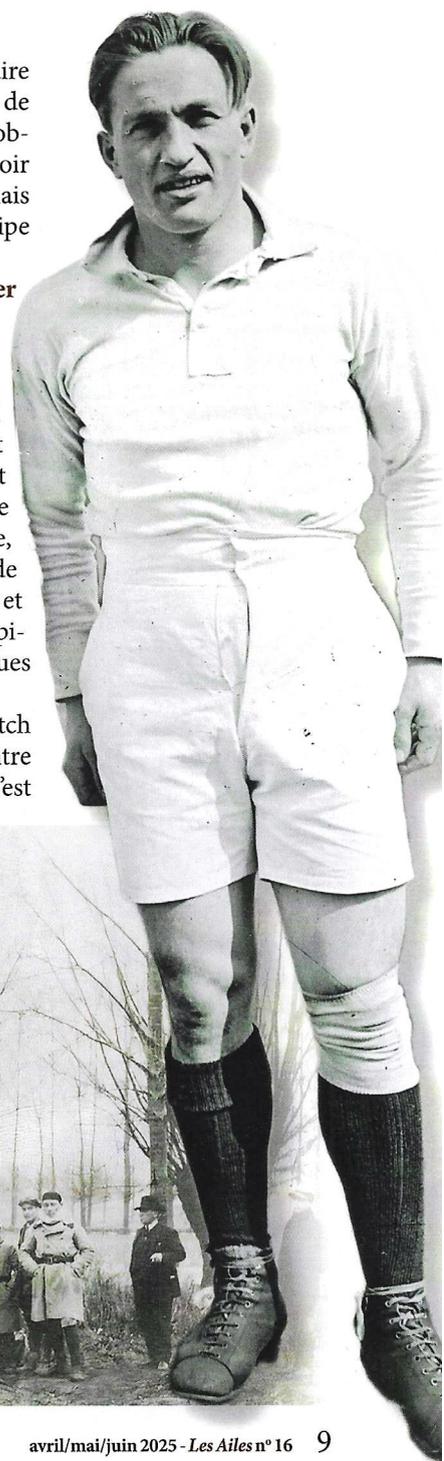
Yves du Manoir naît en 1904 et entre à Polytechnique en 1924, alors qu'il s'est déjà fait remarquer sur les terrains de rugby avec le Racing Club de France. Il connaît son premier match sous le maillot tricolore en 1925 et suscite très rapidement l'engouement du public par son style, sa simplicité, sa jovialité et sa combativité. Polytechnicien et aristocrate, il représente donc, dans la perception de l'époque, le génie français dans tout son éclat.

Lorsqu'il sort de Polytechnique, il quitte la fonc-

tion publique, part pour son service militaire et rejoint l'aviation. Sous-lieutenant du fait de son cursus, il obtient d'abord son brevet d'observateur en ballon, puis rempile pour pouvoir devenir pilote. Il est alors à l'école d'Avord, mais continue à jouer et devient capitaine de l'équipe de France à 22 ans, en janvier 1927.

Son parcours s'arrête brusquement le **2 janvier 1928**. Il effectue alors l'un de ses derniers vols de qualification au brevet, un circuit de navigation entre Avord, Romorantin, Châteauroux et Avord. Le temps est mauvais, il perd sa route et tente de se repérer en volant au ras du sol. Il aperçoit une gare, qui est celle de Reuilly dans l'Indre. Il tente de lire dans l'épais brouillard le nom sur la façade, mais son Caudron C.59 percute une ligne de hauts peupliers près du chemin de la Valterie et s'écrase au sol. Les secours interviennent rapidement, mais Yves du Manoir décède quelques minutes plus tard.

Dans l'après-midi se tient à Colombe un match France-Ecosse et ce n'est qu'après la rencontre que ses coéquipiers apprennent l'accident. C'est



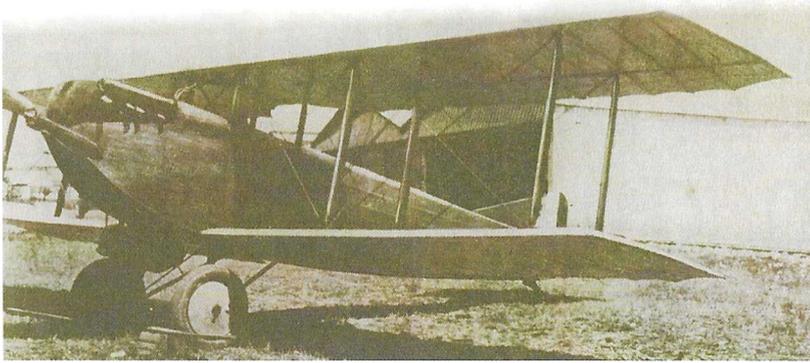
Didier Dubant  
Matthieu Comas  
Peter Gould

À droite, Yves Le Pelley du Manoir en 1925.

Ci-contre l'une des deux photos existantes de son accident. Malheureusement, aucune d'elles ne nous laisse deviner le numéro de son appareil. (DR et Gallica)

Right, Yves Pelley du Manoir in 1925. Opposite is one of the two existing photos of his accident. Unfortunately, neither of them allows us to guess the number of his Caudron C.59.





Construit à près de 1 800 exemplaires, y compris pour l'exportation, le Caudron C.59 était un biplace d'écologie simple et peu coûteux. Il connaît également plusieurs versions. Voici l'un de ceux affectés à l'école d'Avord dans les années vingt. (Coll. Cornas)

Built in nearly 1,800 examples, including for export, the Caudron C.59 was a simple and inexpensive two-seater for training purposes. There were also several versions. This is one of those used at the Avord school in the 1920s.

un drame pour le monde du rugby, puis pour la France entière qui perd sa jeune idole sportive. Ses funérailles se déroulent en grande pompe au Père-Lachaise et sa mère rachète, par la suite, une parcelle sur le lieu de l'accident et fait ériger une stèle toujours visible aujourd'hui. Elle représente l'empennage vertical d'un avion et porte gravée l'inscription suivante :

« Yves, Frantz, Loys Le Pelley du Manoir, ancien élève de l'École polytechnique, sous-lieutenant aviateur, est tombé ici en service commandé à l'âge de vingt-trois ans, le 2 janvier 1928, chevalier de la Légion d'honneur. Union de Prière ».

### Un numéro qui reste à découvrir

Il y a quelques semaines, Didier Dubant, chercheur et immense spécialiste de l'histoire aéronautique de l'Indre, nous a contactés, nous expliquant qu'une « famille habitant Reuilly a retrouvé en triant des affaires familiales trois fragments en bois de l'appareil, qui avaient été conservés entourés par un ruban tricolore ». Splendide découverte, qui nous ramène donc près de 97 ans en arrière. Que peut-on dire de ces trois pièces de bois vernis. Voici ce

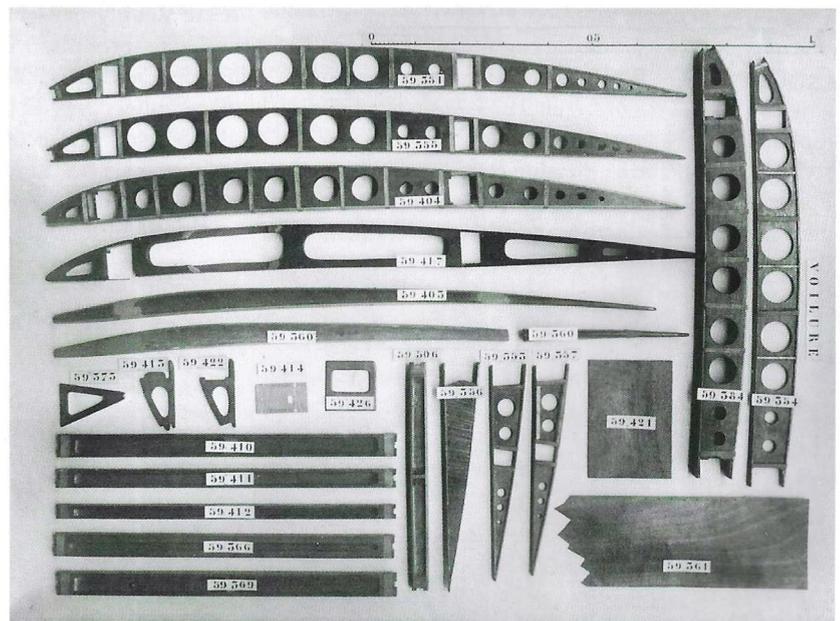
The three artefacts unearthed thanks to Didier Dubant's research can be perfectly identified thanks to this factory document, itself discovered by Peter Gould, which lists some of the wing parts and their nomenclature. Without a stamp, the first piece corresponds to part 59 417 and the second to ribs 59 351 or 59 355. The last, stamped 59 410, can be seen at bottom left.

que nous dit Peter Gould, spécialiste de son côté du Caudron C.59 :

« Sur la plus grosse pièce de bois, on relève trois tampons et un sceau d'inspection. Le chiffre le plus simple à décoder est 3-25 puisqu'il indique la date de fabrication de la pièce en mars 1925. Le tampon 59410 est un numéro de pièce que j'ai déjà pu répertorier. Il correspond à la partie en bois d'une des entretoises des ailes inférieures, gauche comme droite. Le troisième tampon, 59325, est plus problématique. C'est probablement le numéro de l'ensemble de l'entretoise (bois et ferrures), mais il est également possible que ce soit un ancien numéro (la version G ou D du Caudron) de la pièce 59410, rendu obsolète quand l'entretoise est devenue symétrique ».

Cette expertise ne résout malheureusement pas le dernier mystère qui entoure le décès d'Yves du Manoir : le numéro de l'avion. Invisible sur les deux photos de l'accident connues à ce jour, il reste à découvrir. Tout ce que l'on sait c'est que l'avion portait un grand 1 sur le fuselage. La réponse se trouve probablement dans les carnets de vol du rugbyman, s'ils ont subsisté, ou dans un hypothétique rapport de gendarmerie.

En liaison avec le propriétaire actuel des différents fragments, une cérémonie de dépôt officiel de ces précieux vestiges devrait se tenir le 26 avril à la maison départementale de la mémoire militaire à La Martinerie (Indre) près de Châteauroux.



Les trois artefacts mis au jour grâce aux recherches de Didier Dubant peuvent être parfaitement identifiés grâce à ce document d'usine, lui-même découvert par Peter Gould, qui regroupe une partie des pièces de voilure et leur nomenclature. Sans tampon, le premier morceau correspond néanmoins à la pièce 59 417 et le second aux nervures 59 351 ou 59 355. Le dernier, tamponné 59 410, est visible en bas à gauche. (coll. Dubant et Musée des Frères Caudron, Ville de Rue)

