

## Hier au Pays des Herbiers

Lettre mensuelle d'information

n° 189, mars 2022

Georges Vrignaud

Les frères Martel et le Pays des Herbiers (2<sup>ème</sup> partie) :

### L'œuvre sculptée des frères Martel à Mouchamps

En entrant dans Mouchamps par la D48 venant des Herbiers, sitôt franchie la route de l'ancienne voie ferrée, à gauche après la maisonnette, voilà l'allée des marronniers qui mène à un monument étonnant : une œuvre des frères Martel et de l'architecte Paul Ferré élevée à la gloire du commandant Guilbaud.

Son inauguration eut lieu le 12 octobre 1930. C'est là, tout près de la gare, que la Société Nationale des Chemins de Fer cédait un terrain à la commune de Mouchamps pour l'élévation du monument reposant sur une plate-forme circulaire de grande envergure. Un espace alors plus dégagé offrait une large ouverture plongeante sur le coteau du Petit-Lay. Aujourd'hui, l'arborescence, qui a considérablement évolué, referme l'espace sur l'œuvre qui se fait discrète, mais impressionne et suscite la curiosité et l'interrogation des visiteurs qui la découvrent. Un panneau explicatif clair vient satisfaire l'envie de mieux la connaître.



Un détachement de l'aéronautique navale de Lann-Bihoué, rend les honneurs au Commandant GUILBAUD en 2013 à l'occasion du 85<sup>ème</sup> anniversaire de sa disparition.

### René Guilbaud (1890 – 1928)



Le commandant GUILBAUD devant la maison familiale de la Pagerie de Mouchamps. (archives de Mouchamps - photo: x)

René Guilbaud naît à Mouchamps le 8 octobre 1890, de parents pharmaciens. Après le décès de son père, sa maman devient institutrice aux Cèdres, l'école protestante de la commune. René, très bon élève ayant obtenu une bourse avec le soutien de Georges Clemenceau, enchaîne des études secondaires au lycée de la Roche-sur-Yon puis vers le grand lycée de Nantes.

En 1909, il est admis à l'école navale de Brest comme aspirant. Promu enseigne de vaisseau, il est, d'octobre 1912 jusqu'en novembre 1916, dans la Marine nationale à bord du cuirassé *République*. Il se convertit au catholicisme. Il intègre en 1916 l'aviation maritime à sa demande de service et obtient son brevet de pilote d'hydravion en mai 1917 au Centre d'Aviation Maritime de la Pallice (CAM, Charente-Maritime).

De 1919 à 1921, René Guilbaud dirige l'école des mitrailleurs-bombardiers d'Hourtin (Gironde). En 1925, il est appelé au Service

central de l'aéronautique et nommé chef d'expédition France-Madagascar. Après son brillant retour d'Afrique, il est fait officier de la Légion d'honneur et promu à l'état-major du ministère des armées avec le grade de capitaine de corvette.

En février 1928, il reçoit la mission de préparer un raid transatlantique avec son ami vendéen René Couzinet à bord de l'hydravion le *Latham 47*, sorti des chantiers de Caudebec-en Caux (Seine-Maritime). Mai 1928, sublime acte de courage et d'humanité : son engagement pour le sauvetage de l'équipage du dirigeable *Italia*. Ses compagnons et lui-même ne reviendront pas.

### L'épopée des secouristes sur le *Latham 47*

« *La position de l'Italia n'excède pas le rayon d'action de mon appareil. Je suis prêt à partir.* » déclare le commandant Guilbaud en mai 1928 à propos de son hydravion, le *Latham 47*, à deux moteurs *Farman* de 600 chevaux.

Alors que l'équipage du dirigeable échoué est en détresse quelque part sur la banquise au Spitzberg, le célèbre explorateur norvégien Roald Amundsen, ne disposant pas du matériel adéquat pour ce genre de mission et n'obtenant pas le soutien

des autorités de son pays participant aux opérations de secours, s'adresse à la marine française. Celle-ci lui offre une possibilité d'action.

Le dirigeable *Italia* du général Umberto Nobile lance un dernier message le 25 mai. En France, l'amiral Rochot pense au *Latham 47* et met Guilbaud au courant de la situation.

Après des modifications notables pour ce vol transpolaire, et sous la surveillance de Guilbaud à Caudebec-en-Caux, on procède au changement des radiateurs et des carburateurs à huile, à la modification des pipes d'admission et au remplacement des hélices en bois par des hélices métalliques.

Le 15 juin au soir, le commandant fixe le départ au lendemain 16 juin à 9h. Le lourd hydravion décolle enfin malgré une très mauvaise météo, chargé de 3400 litres d'essence et 200 litres d'huile. L'équipage composé du capitaine de corvette René Guilbaud, du lieutenant de vaisseau Albert Cavalier de Cuverville, du maître-mécanicien Gilbert Brazy et du second-maître radiotélégraphiste Émile Valette, amerrit à Bergen (Norvège) après 22 heures de vol. Le lendemain est consacré à la révision de l'appareil et aux dernières mises au point. À 18h, parvient un message alarmant de Nobile capté à Bergen, qui donne sa position : 80°38 Nord, 27°49 Est. À 19h45, Guilbaud décide : « **En route !** » Le départ était fixé à 20h. A leur bord, se sont joints Roald Amundsen, le découvreur du pôle sud et Leif Dietrichson, spécialiste des vols transpolaires. Le 18 juin, à 4h du matin, ils se posent à Tromsø. Ils ont couvert 700 milles nautiques en 8 heures.

Après une dernière visite des moteurs et les pleins faits, ils repartent à 15h40. À 17h, premier message : « **Ici Latham 47, tout va bien** ». À 18h, deuxième message : « **Rien à signaler, tout va bien** ». Peu après 19h, la radio capte : « **Ne quittez pas l'écoute, communication prochaine** ». C'est le dernier message. L'appareil et son équipage se sont écrasés du côté de l'île aux Ours. On ne retrouvera qu'un ballon, un bout d'aile du *Latham 47*, et plus tard, un réservoir d'hydravion puis un second portant les marques "*Latham 47*" dans le même secteur.

## Les frères Martel et le commandant Guilbaud

« *Un monument qui soit digne de lui, de son courage, de sa simplicité.* »



Probablement prise le jour de l'inauguration du monument, le 12 octobre 1930, cette photographie inédite appartient aux archives de la commune de Mouchamps.

Les frères Martel, sculpteurs de grand talent, renommés à l'international, connaissaient le commandant Guilbaud. Dès leur jeunesse, ils se sont croisés, quand ils fréquentaient le grand lycée de Nantes. Par ailleurs, les Martel évoquent dans leur correspondance, le baptême de l'air à Saint-Jean-de-Monts donné par le jeune pilote, le lieutenant René Guilbaud sorti de l'aéronavale de Brest. Ils étaient sûrement amis ; n'ont-ils pas dit à sa mère après la disparition de ce dernier « *qu'ils s'offraient pour réaliser gratuitement un buste du commandant, si l'on voulait bien leur fournir tous les matériaux* ». Ce buste est installé aujourd'hui dans la mairie de Mouchamps. Le maire de l'époque, Léon Deverteuil engage également un comité pour l'érection d'un monument à la mémoire du commandant Guilbaud. Comme président, il lance une souscription qui s'élève à 45 000 francs en 1930.

Les frères Martel et leur collaborateur, l'architecte Paul Ferré, sont naturellement pressentis pour l'exécution de l'œuvre. Les dessins d'implantation (conservés au Musée Sainte-Croix des Sables-d'Olonne) proposés par lettre au docteur Baudouin de Saint-Gilles-sur-Vie et membre du comité vendéen d'appel à ce projet, attestent des études graphiques approfondies du mémorial. Cependant, Baudouin craint que la modernité de l'œuvre "art-déco" ne fasse pas l'unanimité. En 1925, Joël Martel défend sa conception : « *Une recherche sculpturale volontairement abstraite, une démonstration technique de la délicatesse de construction qu'on peut obtenir du ciment armé* ». L'ensemble symbolisant l'avion piqué au sol, comme le *Latham 47* qui s'abîma en mer de Barents et dans les mêmes proportions : 10 mètres de hauteur sur 8 mètres d'envergure avec en son centre la statue, haute de 2,50 mètres, de Guilbaud, droit debout en tenue d'officier de marine, en port d'armes et, subtilité d'honneur suprême, face au Nord. La légèreté et l'élancement rappelle l'avion qu'il aimait piloter et l'esprit qui animait le marin et l'aviateur René Guilbaud.

La construction en pierre reconstituée est fabriquée sur place selon le procédé de Paul Ferré appelé "la ferrélithe". Le ciment Portland est mélangé à la pierre broyée pour ainsi obtenir la tonalité souhaitée. « *Les parties architecturales seront bouchardées comme un granit, ainsi que les inscriptions, les bas-reliefs et la statue.* »

## Sources :

- Mairie de Mouchamps pour la documentation et l'iconographie ;

- Florence Regourd : *Les frères Martel & Le commandant Guilbaud, Le Tigre déconfiné (magazine du Comité de l'Histoire du Lycée Clemenceau de Nantes), n° 22, 1-11-2021.*

- Avant l'envol, dernière photo à BERGEN -  
(côte Ouest de la Norvège)

On lit dans les regards, une grande inquiétude.  
Comme l'a relaté la presse de l'époque, René Guilbaud  
est plus ou moins confiant  
dans la réussite de cette mission

« *Si je n'étais pas soldat* »  
(Rouen Gazette 1928)

De gauche à droite : Lief DIETRICHSON,  
Roald AMUNDSEN (découvreur du Pôle Sud  
en 1911), René GUILBAUD et M. WISTING

Paru dans "Hier Mouchamps" N°15 - juin 2018

