

Les aviateurs tahitiens de la Grande Guerre

Adrien Lepage

Adrien Simon Jean-Baptiste Lepage, incorporé en mars 1915 dans les chasseurs alpins passe à l'aéronautique militaire en octobre 1917. Le 1^{er} octobre 1917, élève pilote, il suit la formation militaire et théorique à l'école militaire d'aviation de Dijon-Longvic. Le 14 janvier 1918, il obtient son Brevet de pilote militaire n° 10.920 à l'école militaire d'aviation d'Ambérieu, suit un stage de perfectionnement (bombardement) à l'école militaire d'aviation d'Avord, puis un stage de spécialisation à l'école militaire d'aviation du Crotoy, jusqu'au 18 avril 1918. Il intègre comme pilote un stage au centre G.D.E (groupement des divisions d'entraînement) de Voves du 18 avril au 28 juin 1918. Il se tue malheureusement au cours d'un accident aérien, sur le territoire de Gouillons (Eure-et-Loir), le 28 juin 1918 : *le sergent pilote Adrien Lepage, pilote de la division Voisin basée à Avord dans le Cher, détaché au GDE est décédé de ses blessures consécutives à la chute d'un avion le 28 juin 1918 sur le territoire de Gouillons (Eure et Loire).* Son corps a été transporté à l'hôpital de Chartres. Adrien Lepage est titulaire de la Croix de Guerre et d'une citation à l'ordre du Régiment.

Liste des terrains d'aviation nés de la guerre. Seul Villacoublay demeure aujourd'hui une base militaire célèbre pour ses transports de la République.



Liste des terrains	
Villacoublay	
Bouy	le 11 février 1915
Somme-Tourbe	le 15 février 1915
Auvre	le 11 mars 1915
Arçay-Sainte-Restitue	le 4 juin 1915
Beugnot	le 7 juillet 1916
Labeyrie	le 8 juillet 1916
Autrecourt	le 20 juillet 1916
Juivécourt	le 6 août 1916
Oches	le 17 février 1917
Fontaine	le 20 juillet 1917
Verrines	le 12 octobre 1917
Fienvilliers	le 13 avril 1918
Bouquemaillon	le 21 avril 1918
Coudekerque	le 27 avril 1918
Proven	le 5 mai 1918
Eringhem	le 8 mai 1918
Gamaches	le 5 juin 1918
Fouilly	le 12 juillet 1918
Plessis-Belleville	le 14 juillet 1918
Pretz-en-Argonne	le 15 juillet 1918
Autrey	le 17 juillet 1918
Villers-lès-Nancy	le 28 juillet 1918
Mannebourg-en-Vernois	le 31 juillet 1918
May-en-Multien	le 22 août 1918
Goussancourt	le 7 septembre 1918
May-en-Multien	le 15 septembre 1918
Croutoy, près de Pierrefonds	le 17 septembre 1918
Cerny-lès-Bucy	le 21 septembre 1918
(terrain auxiliaire)	du 14 octobre au 4 novembre 1918
Vivaise	le 27 octobre 1918
La Nicaudière, près de Vervins	le 11 novembre 1918
Vivaise	le 2 décembre 1918
Brasseuse	le 31 décembre 1918
Purs-lès-Romilly	le 10 mars 1919

Henri Cadousteau

Henri Cadousteau passe au 1^{er} groupe d'aviation de l'aéronautique militaire, le 19 décembre 1917. Il est né le 26 mars 1890 à Mahina, fils de François Cadousteau et de Rerehaore Tearanuku née en 1867 dite Marie de son nom de baptême a Tairapaa Fanaurai, car fille de Fanauraia Tairapa. Henri exerce la profession avant-guerre de forgeron. Il quitte Nouméa sur le vapeur *Gange*, le 3 décembre 1916 pour être affecté successivement dans divers régiments d'infanterie coloniale. Admis le 4 janvier 1918, comme élève pilote, il passe son Brevet de pilote militaire qu'il obtient à l'école militaire d'aviation de Châteauroux, le 18 avril 1918 (n° 12.797). Il devient pilote militaire, le 23 mai 1918. Henri engage ensuite un stage de perfectionnement à l'école militaire d'aviation d'Avord, suivi d'un stage de spécialisation à l'école militaire d'aviation de Voves, jusqu'au 19 juillet 1918. Henri Cadousteau est nommé Caporal, le 10 septembre 1918, passe pilote du GDE du 19 juillet au 23 septembre 1918 puis pilote de l'escadrille SAL 50 du 23 septembre 1918 au 8 mars 1919. L'escadrille 50 est créée le 11 février 1915 à Villacoublay. Sa première dénomination est V21 Bis pour se démarquer de l'escadrille V21 créée en décembre 1913. Elle prend ensuite le nom d'escadrille MF 50 en avril 1915, puis F 50 en août 1916, AR 50 en 1917, puis SAL 50 le 25 février 1918. Lorsqu'il reçoit son affectation à la SAL 50 en septembre 1918, l'escadrille vole sur des Salmon 2A2 et des bimoteurs Letord 2. Henri appelle son avion Salmon 2A2 *Tahiti*. Il passe sergent, le 8 novembre 1918. Il est cité le 31 décembre 1918 à l'ordre de l'aéronautique : *Sergent Henri Cadousteau, pilote de l'escadrille SAL 50 : Pilote d'une habileté remarquable et d'un rare sang-froid. A exécuté en trois mois de nombreuses et très brillantes missions de combats.* Le 3 novembre 1918, lors de l'avance de nos troupes sur la Serre, a eu son avion atteint de 2 éclats d'obus dont plusieurs dans les commandes de l'avion. Il bénéficie d'une permission coloniale qui lui est accordée à partir du 28 janvier 1919. Il est embarqué à Marseille sur le vapeur *El Kantara*, le 10 mai 1919 avec le Bataillon mixte du Pacifique à destination de Tahiti. Il débarque à Tahiti le 18 juin 1919. Il est démobilisé, le 27 août 1919 pour être versé dans la réserve au détachement d'infanterie coloniale stationné à Papeete. Après la guerre, il se retire dans sa propriété à Mahina. Il sera cultivateur. Henri Cadousteau est le premier des pilotes tahitiens. Il est aussi l'un des rares Tahitiens à avoir ramené une épouse française.



Henri Cadousteau et son avion Salmson 2A2, baptisé *Tahiti*.



Charles Bernard Nordhoff

Charles Bernard Nordhoff est né à Londres le 1^{er} février 1887. Fonds Nordhoff

Le groupe Lafayette

James Norman Hall

James Norman Hall et Charles Bernard Nordhoff sont des figures connues du Tahiti d'hier. Ils sont les auteurs de livres cultes et notamment *Mutiny on the Bounty* et *The Hurricane*. Ils ont pris tous deux épouses tahitiennes et ont donné des souches polynésiennes. Ces deux américains d'adoption ont été des aviateurs de la première guerre engagés respectivement dans l'escadrille *La Fayette* et dans le *La Fayette Flying Corps*. Des volontaires américains en reconnaissance pour l'engagement du marquis de La Fayette dans la guerre d'indépendance américaine ont constitué en 1916 une escadrille de chasse qui est financée par des américains francophiles sous commandement français. Elle va compter dans ses rangs quarante-deux aviateurs dont quatre Français. Elle accueillera aussi Eugène Jacques Bullard unique pilote de chasse noir pendant toute la Première Guerre mondiale.



Fonds Nancy Hall

Fusiliers. Mitrailleur, il participe à la bataille de Loos. Fin novembre 1915, il retourne aux États-Unis où il publie une série d'articles sur son engagement dans l'Armée britannique. L'*Atlantic Montly* lui propose alors d'écrire un article sur une escadrille américaine engagée sur le front d'Europe. Le 11 octobre 1916, James Norman Hall s'engage dans la section aéronautique de la Légion étrangère avec le matricule LM.11.921. Il est formé dans les écoles de Buc et d'Avord et au Groupe des Divisions d'entraînement (G.D.E) du 16 octobre 1916 au 14 juin 1917 où le 23 avril 1917 il reçoit son brevet de pilote militaire n° 6051. Le 16 juin 1917, le caporal Hall rejoint l'Escadrille *La Fayette* à Chaudun où il engage de premiers vols de reconnaissance et de patrouilles de combat. James Norman Hall livra son histoire dans son livre *High Adventure*. Il totalise quatre victoires aériennes : le 1^{er} janvier 1918, il abat un Albatros allemand. Le 27 mars, il obtient une deuxième et une troisième victoire sur des avions ennemis de reconnaissance. Le 29 avril, il abat un chasseur Pfalz. Le 7 mai 1918, son Nieuport est atteint par un coup direct et Hall se pose brutalement dans un champ près de Pagny. Les deux coudes et le nez brisé, il est capturé pour être transporté dans un hôpital de campagne allemand à Jarny-Conflans où il reste convalescent six semaines. Hall est ensuite interné dans un camp de prisonniers à Landshut au Palatinat jusqu'à l'armistice.



James Norman Hall né le 22 avril 1887 à Colfax dans l'Iowa, s'engage le 18 août 1914 à Londres dans l'armée anglaise. Il se fait passer pour un canadien car les Américains sont interdits d'enrôlement. James Norman Hall est versé 2^{ème} classe dans le 9^{ème} Bataillon des Royal