

Jean Jules Marie Antoine SCHNEIDER

Paris le 28 août 1896 - Saint-Prix (Saône-et-Loire) le 14 novembre 1944

Industriel français

Pilote au GC I/3 – 1^{ère} Escadrille - 3 victoires

Les ailes tragiques des **SCHNEIDER**

Le destin aurait pu faire des frères Schneider des maîtres de forges, suivant les traces de leur père à la tête d'un empire industriel colossal. Il leur a tracé une autre voie, à la fin tragique...

Le 23 février 1918, le sous-lieutenant Henri-Paul Schneider, 22 ans, était abattu en combat aérien dans le ciel d'Alsace et décédait des suites de ses blessures. Fils aîné de la famille Schneider, du Creusot, il pilotait un Spad de l'escadrille SPA 49, une des plus exposées sur le front de l'Est où il volait au côté de son frère Jean Schneider.

Celui-ci devait prendre les commandes d'un chasseur Dewoitine D.520 en 1940, à l'âge de 44 ans, après une carrière à Air Union puis Air France entre les deux guerres, proche de Saint-Exupéry, Costes, Guillaumet et autres pionniers de la Ligne. Abattu au cours de la fameuse « mission sur Arras », il protégeait un vol de reconnaissance de son ami Saint-Exupéry et échappa de peu à la mort...

Son épouse Françoise Schneider, à l'origine de la création des Infirmières pilotes secouristes de l'Air (IPSA), le célèbre corps aérien affilié à la Croix-Rouge, a laissé un nom synonyme de courage et de dévouement.

Jean et Françoise Schneider devaient à leur tour trouver la mort lors d'un vol qui les ramenait d'Alger à Paris en novembre 1944, à bord d'un B 24 Liberator britannique.



L'auteur

Roger Gaborieau est journaliste de formation et éditeur, passionné d'histoire de l'Aéronautique. Auteur de plusieurs ouvrages sur ce thème, il s'est intéressé à l'histoire des fils Schneider, du Creusot, à leur passion pour l'aviation et à leur engagement remarquable, quelque peu effacés derrière l'histoire industrielle que leur nom évoque irrémédiablement.

(Photo C. Ravel)

ISBN 978-2-919015-20-8



9 782918 015208

© Bleu Ciel diffusion, 2018.

21,10 €

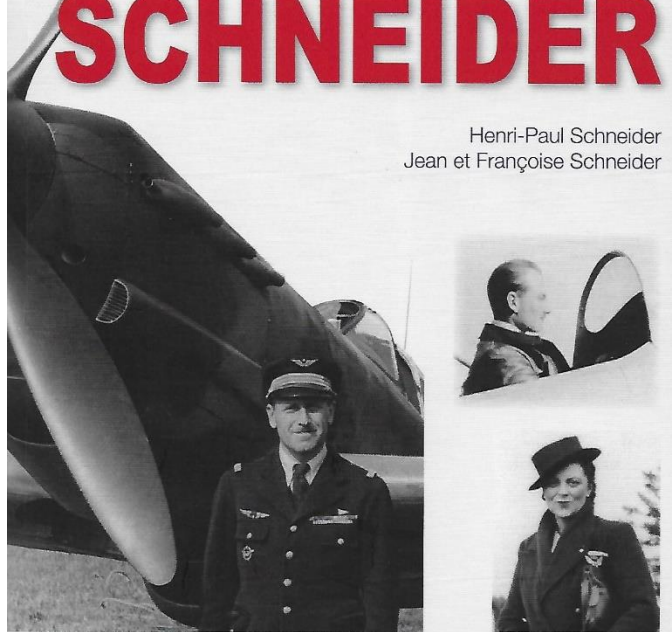
Roger Gaborieau

Les ailes tragiques

des

SCHNEIDER

Henri-Paul Schneider
Jean et Françoise Schneider



Bleu Ciel diffusion

à François-Xavier
Bibart
pour les travaux et aide à la
réalisation de cet ouvrage -
Avec mes remerciements et
mes amitiés -
Roger Gaborieau
Le Creusot le 16 octobre 2018

Les ailes tragiques
des Schneider

De nombreuses biographies succinctes de de Jean SCHNEIDER peuvent être trouvées sur internet, mais si l'on veut aller au bout des choses, il faut se procurer et lire [le magnifique et passionnant ouvrage de Roger GABAURIAU](#) (*voir ci-dessus*).

Le destin des Schneider du Creusot est un véritable « roman français ».

Son frère Henri-Paul Eugène (1895/1918), breveté n°8123 le 22/08/1917 à Chartres a été abattu en combat aérien sur un [Spad de la SPA 49](#), dans l'après-midi du 23 février 1918 à Bellemagny (68).

Jean, breveté n°9236 le 15/10/1917 aussi à Chartres, vole ce jour-là dans la même escadrille que son frère : il voit son aîné s'abattre ; il se pose à côté de l'épave et l'accompagne à l'ambulance ; le s/lt Henri SCHNEIDER, 22 ans, s'éteint dans les bras de son jeune frère Jean dans la nuit (le 24/02/1918).

Jean Schneider poursuit une brillante carrière dans l'aviation civile entre les deux guerres : il sera finalement secrétaire général d'Air France, ami de Saint-Exupéry, Costes, Guillaumet et de beaucoup des autres pionniers des lignes africaines et transatlantiques.

Il veut reprendre les commandes d'un chasseur en 1940 et devient à 44 ans un des plus vieux pilotes de chasse de la Campagne de France. Au GC I/3 (commandant THIBAUDET), il sera crédité de 3 victoires aux commandes de son Dewoitine D.520.

Mais l'extraordinaire fait que c'est son escadrille, la 1^{ère}, celle des « serpents » du capitaine PAPE, à qui est confié le 23 mai 1940 la mission de protéger le Bloch 174 du GR II/33 piloté par Antoine de Saint-Exupéry (lt Dutertre, observateur, sgt Mot, mitrailleur), en charge d'une reconnaissance sur le front au moment où les blindés allemands de la pince sud de leur tenaille sont arrivés à Boulogne et menacent Calais.

« Flight to Arras » (Mission sur Arras), titre de l'ouvrage de Saint-Exupéry publié en 1941 aux États-Unis, et paru en France sous le titre « Pilote de guerre » (Gallimard 1942), connut un succès retentissant avant d'être interdit par la censure du gouvernement de Vichy.

Malheureusement le GC I/3 perd lors de cette mission d'anthologie deux D.520 Le chef de la première Escadrille, le cne PAPE tombé avec son avion est fait prisonnier : il le restera jusqu'à la fin de la guerre. Celle-ci est aussi terminée pour son fidèle équipier le cne capitaine Jean SCHNEIDER, très gravement brûlé, mais ayant pu évacuer son avion en parachute dans les lignes françaises.

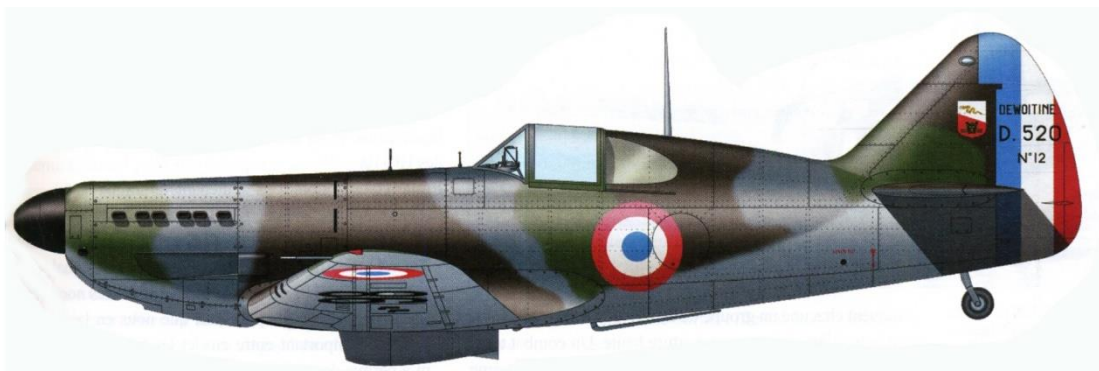
Après une longue convalescence, démobilisé, il reprend du service à Marseille comme Inspecteur Général aux S.C.L.A. (Services Civils des Liaisons Aérienne), ce qui reste d'Air France, effectuant de nombreuses missions en A.F.N. Avec son épouse il gagne Alger deux jours avant le débarquement du 8 juin 1942 des Alliés sur les côtes africaines, opération qu'il pressentait.

Mais le destin devait être tragique : Françoise et Jean SCHNEIDER ont l'opportunité de rentrer en Métropole le 14 novembre 1944 à bord du bombardier Consolidated B-24 mis à la disposition personnelle de l'Air Vice-Amiral G.G. Dawson, Officier supérieur de la R.A.F. Il y a 11 personnes à bord ; 7 hommes d'équipage ; le Vice-Amiral Dawson ; le couple Schneider et M. Calmels, directeur des usines aéronautiques Caudron à Boufarik L'avion remonte la vallée du Rhône, se détourne de sa route pour survoler le Creusot, mais pris dans une tempête de neige et de grêle, il percute un peu plus loin le massif du Haut-Folin, à Saint-Prix dans le Morvan ([voir site Aérostèles](#)).



Capitaine Jean SCHNEIDER – GC I/3 -1940

Ce court résumé de la biographie de Jean SCNHEIDER n'a d'autre but que de pouvoir présenter, ci-dessous, le remarquable hommage que le colonel THIBAUDET, commandant du GC I/3 en 1940, lui a rendu en le publiant dans le numéro 597 de la revue « L'Air » du 5 juin 1947.



Dewoitine 520 n°12 du cdt THIBAUDET – Commandant du GC I/3 en 1940

DERNIERS JOURS DE LUTTE

A la mémoire du capitaine Schneider

J'avais pensé, pour rendre hommage à la mémoire de mon ami Jean Schneider, écrire sa biographie. Sa vie entière consacrée à l'aviation était riche d'exemples à donner aux jeunes générations.

J'ai néanmoins renoncé à ce projet, lorsque, me remémorant les années tragiques 1939 et 1940 que nous avons vécues côte à côte, mon souvenir s'est arrêté aux journées des 5 décembre 1939 23 mai 1940 : la première est celle de l'arrivée de Schneider au Groupe que j'avais l'honneur de commander ; la seconde est celle qui devait voir le nom de mon ami porté sur le tableau des « non rentrés de mission ».

En ces deux journées, Schneider a fait preuve d'un tel désir de servir, il a montré une telle conscience des devoirs qu'impose l'amitié, qu'à une biographie toujours trop aride au gré de celui qui l'écrit, j'ai préféré la relation exacte des heures vécues ces jours-là.

Décembre 1939. — Engagé depuis le premier jour dans la « drôle de guerre », le Groupe (GC I/3) est stationné à Velaine-en-Haye, près de Nancy. Après des débuts difficiles, installations défectueuses, ravitaillement irrégulier, terrain délicat, déficit en personnel, une amélioration se produit : les pilotes prennent confiance en eux, confiance parfaitement justifiée par les résultats des premières rencontres avec l'ennemi. Tous n'ont pu encore livrer leurs premiers combats, mais chacun a vu son Messerschmitt.

Au sol, par contre, encore beaucoup de mise au point : depuis des semaines je réclame un 2^{ème} adjoint, un Officier de renseignement, etc etc... Personne n'arrive.

Le 4 au matin, le courrier m'apporte deux bonnes surprises : la première, confirmation d'un bruit qui court depuis quelques jours : mon unité est désignée pour être équipée des premiers Dewoitine 520 ;

La 2^{ème} est l'annonce, sans commentaire, au Groupe de l'arrivée d'un nouvel Officier qui répond au nom de Schneider.

J'appelle mon adjoint le capitaine G... (Gérard), officier de réserve, pilote de chasse en 18 et l'un de nos meilleurs pilotes à cette date, et lui demande s'il connaît le nouvel affecté.

« Bien sûr, je connais Schneider, un type épatant. Ancien pilote de chasse, il s'occupe de lignes civiles d'Amérique du Sud. Mais c'est un vieux, 41 ou 42 ans (1), il n'a pas piloté d'avions de guerre depuis 1918 ; je me demande ce que tu vas en faire.

(1) Il avait un mois de plus que G...

— Facile, lui répondis-je ; depuis le temps que je réclame un officier de renseignements, c'est certainement à ce titre que le général d'H... (Harcourt), me l'a fait affecter. Enfin, je vais pouvoir me reposer ! »

Le lendemain matin, une voiture s'arrêtait devant le P.C. L'on frappe à ma porte et je vois entrer un officier, à l'air très jeune, quoi qu'en ai dit le capitaine G..., qui de son regard droit, me fixe et se présente

« Capitaine Schneider ; mon commandant, je suis affecté à votre Groupe depuis quelques jours, et je m'excuse d'arriver en retard, mais je viens de Montpellier et les communications ne sont pas très faciles.

— Ravi de faire votre connaissance, nous vous attendions. Je suis vraiment content que le général d'H..., m'ait enfin donné satisfaction et que l'expérience que vous avez acquise en 1918, puisse me servir. Je suis absolument sans personne pour tenir le rôle d'officier de renseignement, et personnellement, j'ai encore beaucoup à apprendre. »

Je vois à ce moment la figure du capitaine Schneider se rembrunir : il hésite à parler, mais je sens qu'il y a un malentendu ; mais lui, désirant tout de suite mettre les choses au point, m'explique alors, sans que je me permette de l'interrompre une seconde, qu'il n'était pas affecté en qualité d'officier de renseignement, qu'il avait pu, non sans peine, dès le début des hostilités, quitter l'aviation civile, qu'il avait ensuite obtenu de se réentraîner, qu'il arrivait du C.I.C. de Montpellier, et qu'il demandait non pas à servir dans un bureau, mais dans une escadrille comme pilote.

Les questions d'ancienneté et de grade n'avaient aucune importance pour lui. Être affecté sous les ordres d'un jeune capitaine ou d'un lieutenant, lui était totalement indifférent. Bien au contraire, il ne connaissait rien au fonctionnement moderne des unités, n'avait réappris qu'une chose : piloter. Sa seule ambition était de se battre comme « caporal pilote ». Tels furent ses derniers mots.

Devant tant de dynamisme, tant de volonté affirmée, je n'eus aucune peine à abandonner une fois de plus, l'idée de me reposer sur un officier de renseignements du souci des paperasses, et affectais le capitaine Schneider à l'Escadrille du capitaine Pape.

PREMIER DÉPART

Trois jours après, au grand désespoir du capitaine Schneider, nous quitions Velaine-en-Haye pour aller nous transformer sur Dewoitine 520. L'espoir de reprendre la lutte quinze jours plus tard, comme cela était prévu par l'E.M. allait être déçu, puisque le 36^{ème} et dernier Dewoitine destiné à mon unité, n'était livré que dans la soirée du 10 mai 1940. Période à ne pas regretter, car il allait naître entre Schneider et nous tous, mais en particulier entre lui et le capitaine Pape, une amitié faite d'admiration et de compréhension mutuelle qui ne s'est jamais démentie durant les dures journées de mai 1940 et les longs mois de séparation, que, valut à tous deux, la captivité du capitaine Pape.

Et j'en arrive au 23 mai 1940. Depuis treize jours, la lutte a été dure, les pertes sévères, mais le moral reste intact. Treize jours de beau temps ininterrompu les missions demandées sont nombreuses, variées : des missions de la plus haute importance, certes, mais aussi, souvent, des missions de sacrifice. La fatigue commence à se faire sentir : les pilotes souhaitent sans le dire, une journée de pluie, de brume, pour prendre un peu de repos avant de reprendre les combats demain, dans de meilleures conditions.

Or, justement ce matin-là à l'aube, le ciel est gris, le plafond bas. Peut-être allons-nous connaître un peu de calme.

J'ai du reste déjà pris l'initiative de supprimer la patrouille qui devait assurer la couverture du terrain.

A 8h 30, un message du commandant de Groupement apporté par avion-estafette me demande de prévoir une mission de protection pour le début de l'après-midi : un avion de reconnaissance se posera sur notre terrain de Meaux en fin de matinée. Il est demandé d'assurer sa protection à l'aller comme au retour. L'avion **doit** rentrer. *(Le verbe était souligné.)*

A 9h. je convoque le commandant de la 1^{ère} escadrille :

« Pape, lui dis-je, il faut assurer la protection d'une mission de reconnaissance extrêmement importante : deux Bloch 174 qui ont essayé de passer seuls hier, ne sont pas rentrés. Il faut que celui d'aujourd'hui revienne. Vous mettrez le maximum d'avions en l'air, le Bloch sera ici vers 11h. Venez me voir avec l'équipage ».

— Bien, mon commandant, je n'ai plus que cinq avions disponibles. Je mettrai 1 patrouille de 3 et 1 de 2, L... (Lacombe), prendra le commandement ; B... (Bourbon), assurera l'échelon supérieur.

10 heures. — Le ciel se dégage lentement, de gros paquets de brume s'accrochent encore aux accidents de terrain puis disparaissent rapidement. Le soleil se montre à nouveau.

11 heures. — Le plafond est maintenant aux environs de 800 m De gros nuages noirs contrastent avec des morceaux de ciel bleu. -Le Bloch 174 arrive et se pose.

Je passe maintenant la parole au capitaine Pape qui, durant ses longs mois de captivité a eu le temps de jeter, noir sur blanc, ses souvenirs, dont je ne saurais contester l'exactitude, sauf aux instants où sa trop grande modestie l'a empêché d'insister.

Copie des notes du capitaine Pape - 23 mai 1940, 11h 15.

Schneider et moi allons à la rencontre de l'équipage pour, le conduire au P.C. Mais quelle surprise, Schneider se précipite vers un grand gaillard à l'air désinvolte : « Comment, toi, Saint-Ex, mais qu'est-ce que tu viens fiche ici ? » Je n'avais jamais vu Saint-Exupéry, mais j'avais dévoré ses livres d'aviation qui avaient contribué à développer ma vocation aéronautique. Saint-Ex, c'était pour moi, un Dieu. Il appartenait à cette équipe des Mermoz et autres qui avaient tout donné pour à « la ligne ». Schneider, Saint-Exupéry, des vieux d'Air France qui se retrouvaient comme on se retrouve dans l'aviation : une grande tape, le « que deviens-tu » ? et puis c'est fini.

« C'est toi qui fais cette mission de reconnaissance de la plus haute importance ? »

Un « oui » calme de Saint-Exupéry pour répondre à cette question de Schneider.

Et tandis que nous nous rendons au P.C. du commandant, Schneider me dit tout bas : « je voudrais faire cette mission. »

Sur le moment, je ne répondis pas, je songeais simplement que Schneider et moi avions fait la dernière mission et que nous ferions la suivante.

11 heures 30. — Réunion au P.C. Mise au point de la mission.

La chasse accompagnera l'avion de reconnaissance jusqu'après le passage des lignes (région de Péronne) puis ira le recueillir entre Arras et Lens.

14 heures 50. — La chasse décolle. J'en ai pris le commandement accompagné de mon fidèle Schneider et L... (Lacombe), est à l'échelon supérieur avec sa patrouille de 3.

CE QUE LE CAPITAINE PAPE NE DIT PAS...

Ce que le capitaine Pape ne dit pas, c'est pourquoi il s'était substitué au lieutenant L..., pour prendre le commandement de l'ensemble.

Voici ce qui s'était passé : dès l'arrivée dans mon bureau, le capitaine de Saint-Exupéry s'était approché du mur et m'avait dit de sa voix tranquille qu'il savait rendre encore plus calme, lorsqu'il voulait convaincre :

« Mon commandant, avec les conditions atmosphériques du moment, je préférerais partir seul. Mais le commandant du Groupement m'a chargé de vous confirmer l'ordre qu'il vous a transmis. Il veut que nous soyons protégés et que nous rentrions. Ça ne devrait pas être à moi à vous dire cela, mais mon vieil esprit militaire..., ajouta-t-il en esquissant un sourire.

— Il ne saurait être question une seconde de vous laisser partir seul. Comme je ne suis pas loin de partager votre opinion première, j'estime que la meilleure solution est la suivante : et à ce moment j'avais donné les ordres de protection rapprochée jusqu' après le passage des lignes, puis de recueil entre Arras et Lens.

Je reverrai toujours Pape, le regard fixé sur la carte du front, Schneider à côté de lui de médiocre humeur, me semblait-il, mais tous deux tendant discrètement l'oreille vers ce qui se disait entre Saint-Exupéry et moi :

Au moment de quitter la salle, Pape s'approcha de moi et me dit :

« Mon commandant, j'ai modifié les ordres de ce matin. Je prends le commandement de l'ensemble ».

Je ne lui ai pas demandé pourquoi il agissait ainsi ; il m'avait suffi de les regarder tous les trois : Schneider, Saint-Exupéry et Pape pour comprendre que ce dernier avait senti l'importance de la mission et qu'il voulait en même temps répondre au désir de Schneider de protéger son ami de toujours. Et comme il n'était pas question que Schneider puisse partir avec un autre qu'avec lui...

Je ne relaterai pas aujourd'hui les circonstances dans lesquelles s'est déroulée la mission, pas plus que l'odyssée de ce pauvre Schneider. Cela m'entraînerait trop loin et cela me donnera l'occasion de reparler d'eux.

Je dirai simplement qu'à 15h., trois Dewoitine seulement sur cinq annonçaient par radio, leur retour au terrain. Je ne devais jamais entendre l'appel des deux autres : celui de Schneider et de Pape. A 15h 30, un coup de téléphone du commandant du Groupe de reconnaissance 1/33, m'annonçait le retour du Bloch de Saint-Exupéry.

L'avion de reconnaissance était bien rentré. La mission était remplie. C'était bien ainsi, aussi dur que cela ait pu paraître sur le moment.

UN MATIN DE NOVEMBRE...

Le 15 septembre 1940, un avion d'Air France se posait à Oran. En descendait un homme de forte carrure, mal habillé, presque débraillé : c'était Saint-Exupéry en civil cette fois. Nous ne nous étions pas revus depuis le 23 mai. Schneider guéri de ses blessures, était là qui l'attendait. Par contre Pape, à cette date n'était pas encore rentré (il ne rentrera des camps d'internement qu'à la cessation des hostilités). Peu de gestes, peu de phrases, mais des serremments de main un peu plus soutenus que ne le sont d'ordinaire ceux d'amis qui se sont quittés la veille.

Ce n'est qu'à la fin du déjeuner que, profitant de l'ambiance que les jeunes, qui restaient, avaient su recréer pour un jour, j'obtins de ces deux amis, qu'ils apposent leur signature côte à côte, sur la même page de mon Livre d'Or.

Depuis, la mort qu'ils avaient tous deux tant de fois narguée, les a définitivement réunis.

Les cimes traîtresses du Morvan ont, par un triste matin de novembre 1944, opposé à l'appareil qui ramenait d'Afrique du Nord à Paris mon ami Schneider un obstacle qu'il ne devait pas franchir.

A. THIBAUDET.

Mise en page : François-Xavier BIBERT – Janvier 2022

Cette page est une annexe à la page :

[Victoires aériennes - Chasse française - 1939/1945](#)

faisant partie du domaine :

[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)



[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)