

L'INVITATION AU VOYAGE

Par Philippe Guillermin



Un Vampire qui n'a peur
ni du jour, ni d'un poteau
planté en plein cœur...
(toutes les photos : auteur, sauf
autre mention)

Pas bien loin rassurez-vous ! Direction Estavayer-le-Lac, une charmante petite ville du canton de Vaud, riveraine du lac de Neuchâtel, entre Yverdon-les-Bains et Berne. Ceci afin de vous situer, car nous sommes bien en Suisse. Une quiétude helvète de bon aloi donc. Baudelaire, dans son poème qui donne le titre à cet article, y vante ordre et beauté, luxe, calme et volupté. Il faut dire que la région est belle, calme, paisible et ordonnée et que la volupté vient parfois du rugissement des réacteurs des F/A-18 de la base aérienne de Payerne jouxtant la bourgade. Enfin, « volupté » pour ceux qui, comme vous et moi, aiment aussi la suave odeur du kérosène, associée donc au doux bruit des réacteurs General Electric évoqué, même si tout cela n'est plus guère dans l'air du temps....

LE MUSÉE DE L'AVIATION MILITAIRE « CLIN D'AILES » DE PAYERNE

Le Mirage IIIS J-2334 posé sur un pylône et figé vers le ciel nous indique l'entrée de la base et nous

rappelle, si besoin était, la beauté des lignes sobres de ce chasseur. Quelques centaines de mètres plus loin, ce n'est plus un Mirage, ni une hallucination d'ailleurs mais bel et bien un DH Vampire, le J-1156, qui semble surveiller les pistes, « planté » sur un poteau et insensible à la lumière solaire.

Le musée inauguré en 2003.





Nous y voilà. Nous sommes arrivés au Musée de l'Aviation Militaire « Clin d'Ailes » qui présente comme nous allons le voir un beau résumé de l'arme aérienne suisse dans un bâtiment sobre et vitré, une structure moderne de 3500 m² inaugurée en 2003.

Après avoir passé le hall d'entrée, où se trouvent une boutique de souvenirs et un bar-caféteria donnant sur les pistes, nous accédons au premier hall qui nous présente les aéronefs suivants : d'abord, accrochées au plafond, une Alouette II et une Alouette III. Au sol, la fabrication britannique

Vue d'ensemble du Hall 1.

Dans le Hall 1, l'Alouette III en stationnaire au-dessus du DH-100 J-1157.



SHORT STIRLING L'ÉTOILE NOIRE DE LA RAF



Première partie, par Guy Julien avec la participation de Christophe Cony

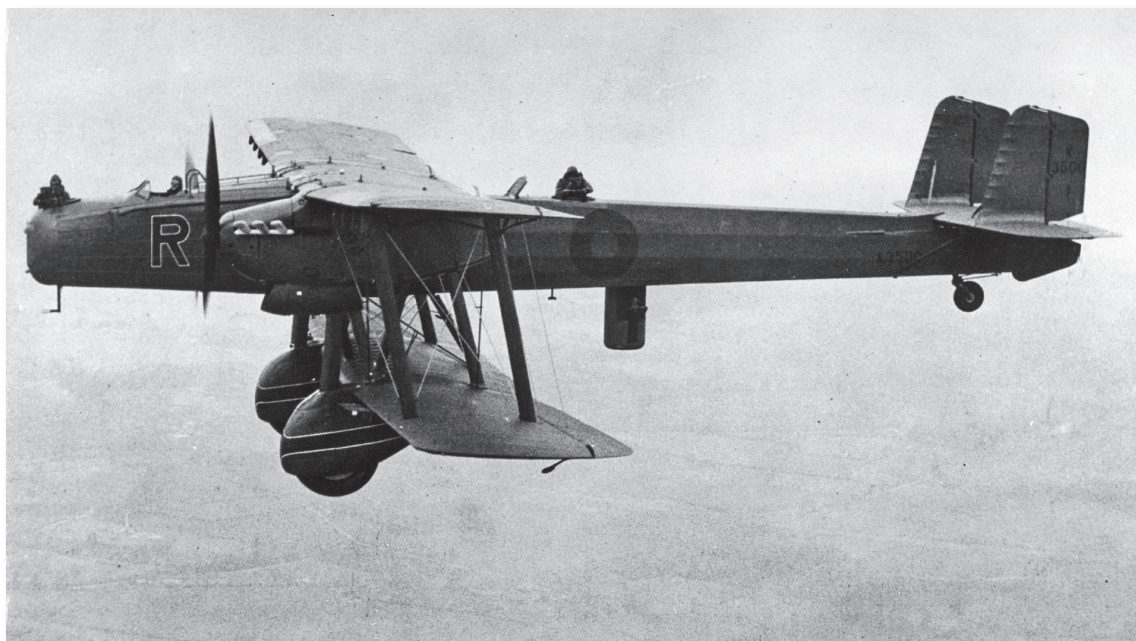
Waterbeach (Cambridgeshire), le 1^{er} avril 1942 : l'équipage du Stirling Mk.I N3676 de la No 1651 HCU (*Heavy Conversion Unit*) pose pour les photographes tandis que les mécaniciens font tourner les moteurs avant le départ pour une sortie d'entraînement.
(toutes les photos : DR)

Compagnon d'armes du Handley Page Halifax et de l'Avro Lancaster durant la Deuxième Guerre mondiale, le Short Stirling éte le seul quadrimoteur du trio à avoir été conçu dès l'origine en tant que tel sur la base d'une fiche programme distincte. Premier à entrer en service dès l'été 1940, il a cependant toujours pâti d'une réputation peu flatteuse d'appareil raté. Cette cathédrale volante à l'aspect parfois un peu préhistorique était-elle pour autant une si mauvaise machine de guerre ? Comme souvent, la réponse n'est pas univoque.

LES ORIGINES

Au début de 1936, la Royal Air Force qui depuis la Première Guerre mondiale a toujours cru aux bombardiers se trouve placée à la croisée des chemins. L'appareil qu'elle vient de mettre en service (depuis 1933) au sein de son Bomber Command est le Handley Page Heyford. Il s'agit d'un bimoteur biplan à cabine ouverte et train fixe ! Capable d'emporter sur des distances ne dépassant guère 1400 km une charge offensive de 1500 kg, il dispose d'une vitesse de pointe de 229 km/h et d'un armement défensif réduit à trois mitrailleuses légères Lewis. Ces caractéristiques et ces performances n'ont en réalité guère évoluées depuis 1918... Très semblable au Boeing B-9 américain le Fairey Hendon, certes monoplan tout en métal mais toujours doté d'un train fixe et de postes d'équipage partiellement ouverts, apparaît lui aussi obsolète avant même de rejoindre les rangs de la RAF.

Comparés au nouveau Boeing YB-17 américain ou au Petlyakov ANT-42 soviétique, le Heyford ou le Hendon ne font clairement plus le poids. Ces deux modèles étrangers – dont le premier poursuit ses essais et dont le second ne va pas tarder à voler – sont en effet des quadrimoteurs de construction entièrement métallique qui disposent d'un train d'atterrissage escamotable. Tout en étant deux fois plus endurants, ils s'affichent comme deux fois plus rapides et mieux armés que les meilleures productions britanniques. Une réaction s'impose, d'autant plus que les menaces bien qu'encore assez diffuses tendent à se multiplier. Le Japon et la Chine se sont ainsi brièvement affrontés en 1932 tandis qu'en Afrique, l'Italie fasciste s'est engagée aux dépens de l'Éthiopie dans une guerre de conquête en recourant massivement à ses forces aériennes alors réputées parmi les meilleures du monde. Or, la Couronne entretient des concessions et dispose d'importants intérêts économiques en Asie et elle est



Le biplan Handley Page Heyford, entré en service en 1933, est au milieu des années trente le bombardier lourd standard de la RAF.

alors chez elle au Soudan et au Kenya, deux pays voisins de l'Abyssinie où les combats se poursuivent. La Grande-Bretagne qui longtemps a régné sur les mers doit donc, si elle entend maintenir son rang, disposer à l'âge du pouvoir aérien d'une flotte de croiseurs volants.

Reste bien entendu à définir les caractéristiques d'un appareil capable à la fois de défendre la métropole mais également de se porter au secours d'une colonie victime d'un ennemi extérieur ou menacée par une subversion interne. À la tête d'un empire dont la superficie avoisine alors les 30 millions de km², George VI « King and Emperor » règne en effet à cette époque sur un peu plus de 450 millions de sujets qui représentent ensemble presque 1/4 de l'humanité ! Alors bien entendu il se trouve dans cette masse toujours quelques peuples plus agités ou quelques factions plus turbulentes qu'il faut ramener, souvent de force, dans le giron de la « Pax Britannica ». S'agissant des missions de maintien de l'ordre colonial, l'aviation, de par sa souplesse d'uti-

lisation, a ouvert après la Grande guerre des perspectives nouvelles.

Néanmoins, au milieu des années 1930 la RAF décide en la matière de changer de braquet. Elle se propose de remplacer les antiques monomoteurs Bristol F2B Fighter et autres Westland Wapiti plus modernes bien qu'également biplans par quelque chose de tout à fait nouveau et de bien plus considérable. Pour ce faire, ce qui est envisagé aux termes même de l'appel d'offre B 12/36 qu'émet en 1936 l'*Air Ministry*, n'est rien moins qu'un bombardier lourd quadrimoteur à usage général pouvant être mis en production dans des délais relativement brefs. Il devra être rapide, 370 km/h en croisière, capable de délivrer une charge offensive 3630 kg sur des objectifs éloignés de plus de 4800 km. Ces performances apparaissent comme tout à fait extraordinaires à l'époque. Seul le plafond requis, limité à 15 000 pieds (4570 m), reste dans les normes du temps. Personne en effet ne songe alors à venir à bombardier l'Allemagne à haute altitude, du moins



Le Fairey Hendon, entré en service en 1934, est le premier bombardier britannique de construction entièrement métallique. Doté de postes d'équipage ouvert et d'un train d'atterrissage fixe, il apparaît pourtant très vite obsolète.



1945 : L'USAAF SUR LA CÔTE D'AZUR

Par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Le Douglas C-47 Skytrain « Q » baptisé *Fatigue'd* du général Lewis H. Brereton, commandant de la 9th Air Force, au décollage du terrain de Cannes (Y-11) au printemps 1945.

(toutes les photos : USAF, sauf autre mention)

Si la Côte d'Azur a été davantage épargnée par les combats que d'autres régions de France durant la majeure partie de la Seconde Guerre mondiale, une trentaine de bombardements aériens alliés ont quand même concerné les Alpes-Maritimes du 11 novembre 1943 au 28 août 1944, date de la libération de la préfecture du département : Nice [1]. Le plus célèbre mais aussi le plus meurtrier d'entre eux fut mené sur Nice le 26 mai 1944 par les B-24 Liberator du 47th Bomb Wing de la 15th Air Force, qui firent près de 400 tués et disparus, 500 blessés et plus de 5500 sinistrés parmi la population civile.

Vue aérienne de la rade de Cannes en 1945... Le paradis pour des hommes qui reviennent du front ! Longeant la plage, la Croisette et à l'extrême-gauche, le port.



[1] Cannes fut libérée le 24 août 1944, les préfectures du Var (Toulon) et des Bouches-du-Rhône (Marseille) étant elles aussi débarrassées des occupants le 28.



En costume à droite, l'as Paul Tarascon (12 victoires confirmées et 10 probables) accueille sur l'aérodrome de Cannes le célèbre navigateur en solitaire Alain Gerbault, lui-même ancien pilote de la Grande Guerre durant laquelle il a revendiqué 5 victoires dont 3 lui ont été homologuées. L'appareil de Gerbault est son Farman F.230 n° 9 (n/c 7256) immatriculé F-ALEJ le 29 juillet 1932. (DR)

LES TERRAINS DE CANNES ET NICE DURANT LA GUERRE

L'aérodrome de Cannes-Côte d'Azur, au début de la Seconde Guerre mondiale le plus important des deux, était dû à l'initiative de l'as de 14-18 Paul Tarascon et de la « Vieille Tige » François Parent. Situé sur le site de Saint-Cassien, entre les communes de Cannes et de Mandelieu, il avait été inauguré en 1931 et était devenu propriété de l'état six ans plus tard. D'une dimension de 825 x 825 m, soit une superficie de 68 hectares, il était utilisé à la fin des années trente par l'aéroclub de Cannes et celui d'aviation populaire des Ailes d'Azur, mais aussi par Air-France sur la ligne Marseille – Cannes. Réquisitionné par l'Armée de l'Air en septembre 1939, il fut d'abord occupé par les chasseurs Morane-Saulnier MS.406 du GC II/3 puis par ceux du GC I/3 qui s'y transforma à partir de janvier 1940 sur Dewoitine D.520 avant de gagner le front le 11 mai. Diverses procédures d'expropriation permirent au secrétaire d'État à l'Aviation du gouvernement de Vichy d'étendre son emprise vers l'est et le sud pour porter sa superficie à 115 hectares en 1942, mais aucune unité de l'armée de l'Air d'armistice n'y fut basée à demeure. Cette situation

perdura après l'invasion de la Zone Libre, d'abord par l'Italie en novembre 1942 puis par l'Allemagne en septembre 1943. Le terrain de Cannes-Mandelieu fut malgré tout la cible des quadrimoteurs Halifax et Lancaster de la RAF dans la nuit du 11 au 12 novembre 1943.

L'aérodrome de Nice-California était beaucoup plus ancien puisque l'activité aéronautique y avait débuté avant la Grande Guerre. Aucun des différents projets d'agrandissement et de modernisation élaborés durant les années vingt et trente n'ayant abouti, c'était encore une simple bande gazonnée de 750 m de long sur 240 à 70 m de large lorsqu'il fut réquisitionné par l'Armée de l'Air le 3 septembre 1939. Ses seuls occupants étaient alors les trois aéroclubs locaux : celui de Nice et de la Côte d'Azur, celui de la Riviera et celui de l'Aile Populaire Niçoise dont l'un des instructeurs était une « figure » locale, le pionnier Auguste Maïçon. La société Potez Aéro-Service avait bien exploité avec des bimoteurs Potez 560 les lignes Nice – Marseille et Nice – Bastia à partir de mai 1935, mais elle avait disparu lors des nationalisations de l'automne 1936 afin de laisser le champ libre à Air France qui opérait depuis Cannes. Situé à

Les Dewoitine D.520 de la 1^{re} escadrille du GC I/3 alignés sur le terrain de Cannes-Mandelieu début mai 1940, juste avant que le groupe reparte pour le front. (coll. Bernard Philippe)





LES OPÉRATIONS

Fin mai 1945, l'essentiel des opérations consista pour les insurgés à bloquer les garnisons françaises dans leurs emprises, voire à conquérir celles-ci, en particulier les petits postes isolés dans le djebel Druze. Les Français, eux, s'efforcèrent surtout de garder le contrôle des villes et de lieux clés ou

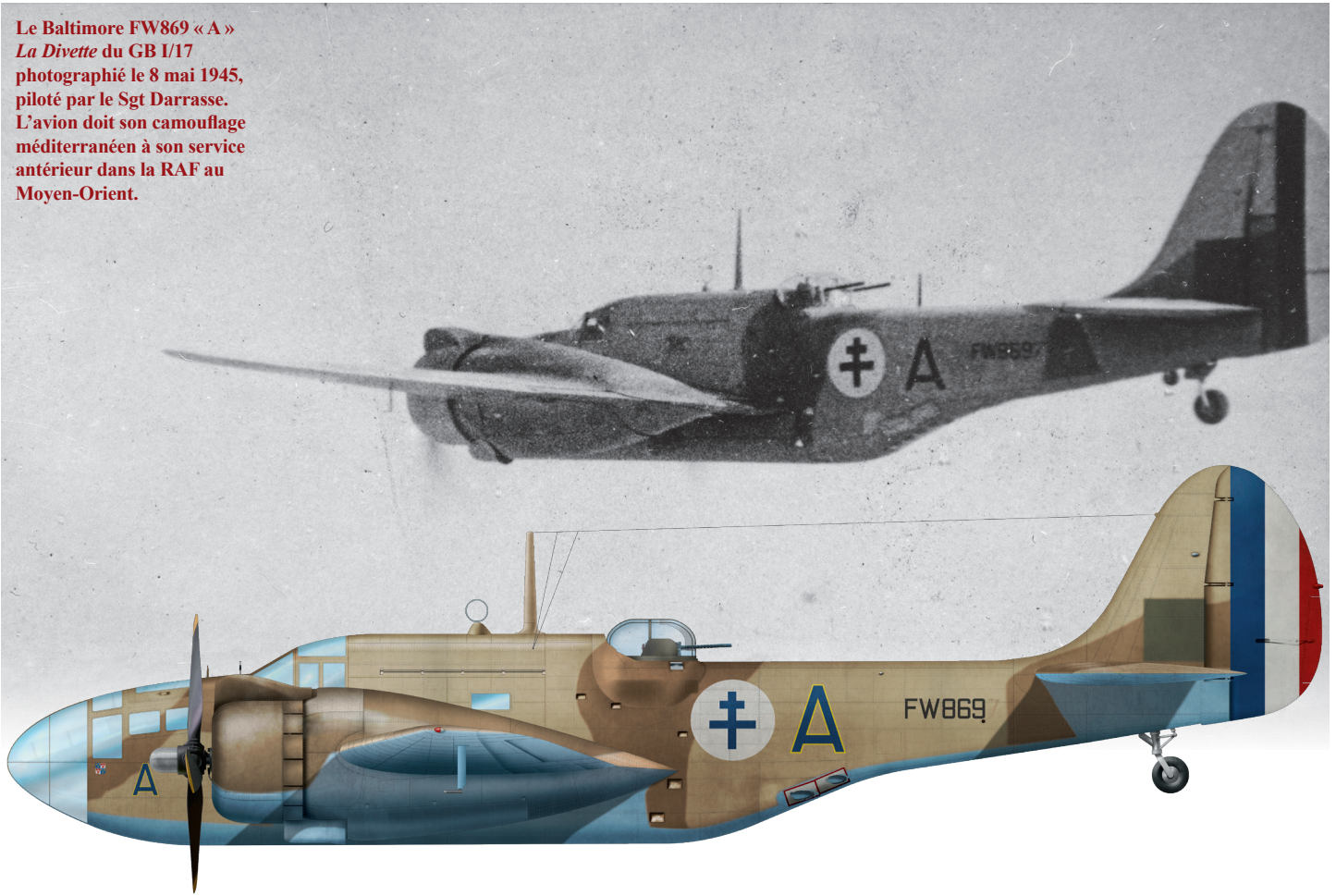
symboliques comme le parlement de Damas. Un premier vol d'intimidation fut réalisé sur Damas le 19 mai 1945 avec trois Baltimore. L'occasion pour les équipages de montrer leur maîtrise du vol de groupe : un passage en V et un autre en échelon refusé. Le résultat dut être jugé probant puisque ce vol fut renouvelé le lendemain sur Alep.

Carte du Liban et de la Syrie sous mandats français, avec (points jaunes) les principales localités concernées par les combats de mai 1945. (infographie Christophe Cony)



Un Potez 25 TOE du Groupe Mixte d'Instruction (prédécesseur du GE n° 11) à Rayack en novembre 1943. L'avion possède toujours une tourelle arrière pour le mitrailleur. De gauche à droite les élèves Rouault, Darrasse, Koenig (tué par accident le 13 février 1945 sur le Baltimore FW705), Amaudrut, Hurtrel, Cerutti, Guiziau, le S/C Deschamps et le Lt Gircour.

**Le Baltimore FW869 « A »
La Divette du GB I/17
photographié le 8 mai 1945,
pilote par le Sgt Darrasse.
L'avion doit son camouflage
méditerranéen à son service
antérieur dans la RAF au
Moyen-Orient.**



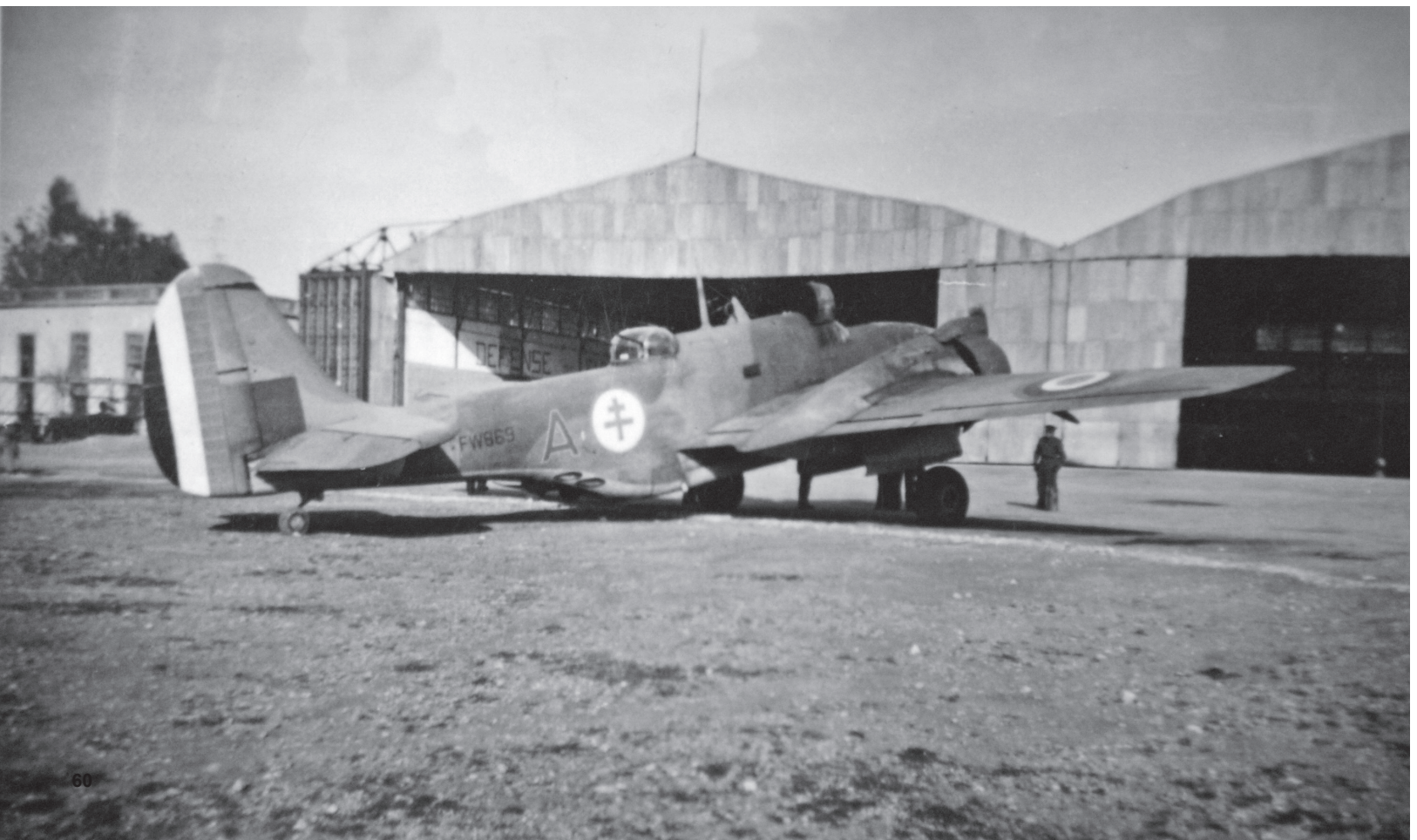
Martin Baltimore Mk.V « A » (serial FW869) *La Divette* de la 3^e escadrille du GB I/17 « Picardie », Damas mai 1945.

**Le FW869 codé A et baptisé
La Divette. Cet avion fut
endommagé par la DCA
syrienne le 30 mai 1945
à Hama. (photo Bilan, coll.
Bertrand Hugot)**

Le matin du 29 mai, le lieutenant Ormières, piloté par l'adjudant-chef Andrieu, mena une reconnaissance sur les postes d'Ezraa et de Daraa avec le Tiger Moth prêté par le groupe école. Il essuya des tirs alors qu'il s'était posé à Daraa à la demande du chef de poste, le lieutenant Cauro, et en redé-

colla rapidement. C'était le début des combats pour l'armée de l'Air.

Le même jour, un Blenheim de la 2^e escadrille fit un lâcher de tracts sur les villes de Homs, Rastane et Hama. Ce fut la seule intervention des Blenheim





LES DÉBUTS DU TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE

Seconde et dernière partie, par Stéphane Nicolaou et Christophe Cony.

Le Farman F.60 Goliath n° 3 du vol Paris – Londres de février 1919, piloté par Lucien Bossoutrot. L'avion porte encore des marques militaires, avec cocardes et drapeau tricolores. Les immatriculations civiles ne commenceront à apparaître qu'en juillet 1919 ; elles seront officielles quatre mois plus tard, le F.60 n° 3 devenant F-HMFU le 22 décembre 1919.

(coll. Christophe Cony)

LE FARMAN F.50

Durant les premières années de la Grande Guerre, les Français ont négligé les avions gros-porteurs contrairement aux Britanniques et aux Allemands. Il faut attendre fin 1917 pour voir naître un programme de bombardier de nuit auquel répondent

le Caudron C.23 et le Farman F.50. Mais l'inexpérience de Farman pour ce type de matériel entraîne une longue période de mise au point durant l'année 1918. Le F.50 Bn2 n'arrive en unités qu'au mois d'août, 45 exemplaires étant recensés au sein du GB 1 à l'Armistice. Le Caudron C.23 Bn2 n'est pas mieux loti : son prototype vole en février 1918 et il



Le concurrent du Farman F.50P, le Caudron C.23 à cabine ouverte, est testé par son constructeur sur Paris – Bruxelles et Paris – Londres au premier trimestre 1919. Le pilote Boulard, son mécanicien Guillain et leurs passagers s'entassent ici dans un C.23 au départ de la liaison expérimentale Paris – Bruxelles, le 10 février 1919.

(coll. Christophe Cony)

Équipé de deux moteurs Cu 9 Z de 240 HP chacun, le Caudron C.23 a une vitesse maximale de 140 km/h à 2000 m et un plafond pratique de 4570 m. Ses essais commerciaux n'auront pas de suite, Caudron préférant développer de nouveaux types d'appareils trimoteurs spécifiquement civils. Des C.25, C.37, C.39 et C.61, seul le dernier connaîtra un certain succès. (coll. Christophe Cony)

n'est même pas arrivé sur le front le 11 novembre 1918, bien que 54 exemplaires soient déjà livrés. En février 1919, Farman transforme une dizaine de F.50 Bn2 en avions de transport redésignés F.50P [1]. Le poste du mitrailleur avant devient un coffre à bagage et celui du mitrailleur arrière de minuscules toilettes... Capable de transporter quatre passagers dans une cabine fermée installée à l'emplacement de l'ancienne soute à bombes, le F.50P dispose de deux moteurs Lorraine-Dietrich 8 Bd de 275 HP dont la puissance est très insuffisante.

Jules Abel, qui a piloté la limousine F.50P en Argentine, a évoqué cette cabine dans la revue ICARE n° 214 : *Elle était disposée au centre de l'appareil, entre le plan supérieur et le plan inférieur et contenait quatre places sur des fauteuils bien confortables. Devant cette cabine, il y avait la place du pilote et à sa droite, le petit siège du mécanicien. (...) Nous accédions au poste de pilotage depuis l'arrière de la cabine des passagers puis par une petite porte située à l'avant de cette cabine. Avant de pénétrer dans la cabine des passagers, il y avait un tout petit couloir et à gauche une petite porte qui était celle d'un petit WC qui faisait l'admiration de tout le monde.* Les frères Farman savent que l'appareil offre des performances trop médiocres pour être employé sur des lignes régulières. Abel se souvient même que le fuselage du F.50P se gondolait : *En effet, en vol, on voyait, lorsqu'on se tournait vers*



l'arrière, la queue de l'appareil qui se tordait ; on savait qu'elle ne se briserait pas, mais ce fait n'était pas pour inspirer confiance. Fort heureusement, les passagers ne le voyaient pas.

[1] P pour passagers.

Le F.50P va pourtant se mettre en évidence à deux reprises : d'août à septembre 1919, le capitaine Leune effectue aux commandes d'un appareil baptisé *La Chimère* un périple de présentation de Paris à Constantinople via Bucarest ; pilotée par le lieutenant Gaston Damelin court avec comme observateur le lieutenant Dufour, une limousine F.50P s'attribue le 5 septembre 1919 le Grand Prix du circuit de l'ELTA (Première exposition de trafic aérien d'Amsterdam), gagnant aussi le prix spécial des avions de tourisme de l'Aéroclub

La limousine Farman F.50P et sa cabine fermée « en dos de chameau ».
(toutes les photos : coll. Stéphane Nicolaou, sauf autre mention)

