

NAISSANCE DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

par Daniel GRALL

1910 – Premier vol de Henri Fabre

MARTIGUES, 28 Mars 1910

Dans l'anse de la Mède de l'étang de Berre, le 28 mars 1910, Henri FABRE, ingénieur marseillais de 28 ans, a réussi à faire voler la machine de son invention. Aux commandes de l'hydrophane **Canard**, il effectue quatre vols, sous contrôle d'huissier. C'est un baptême de l'air ! Et, c'est d'autant plus remarquable, qu'il n'a jamais piloté.

Voilà plusieurs années qu'il se consacre à mettre au point sa machine révolutionnaire.

L'appareil est équipé d'un moteur Gnome qui développe 50 ch et propulse une seule hélice. Ayant installé son moteur à l'arrière, il peut ainsi le lancer à partir d'un canot sans recevoir de projection d'huile.

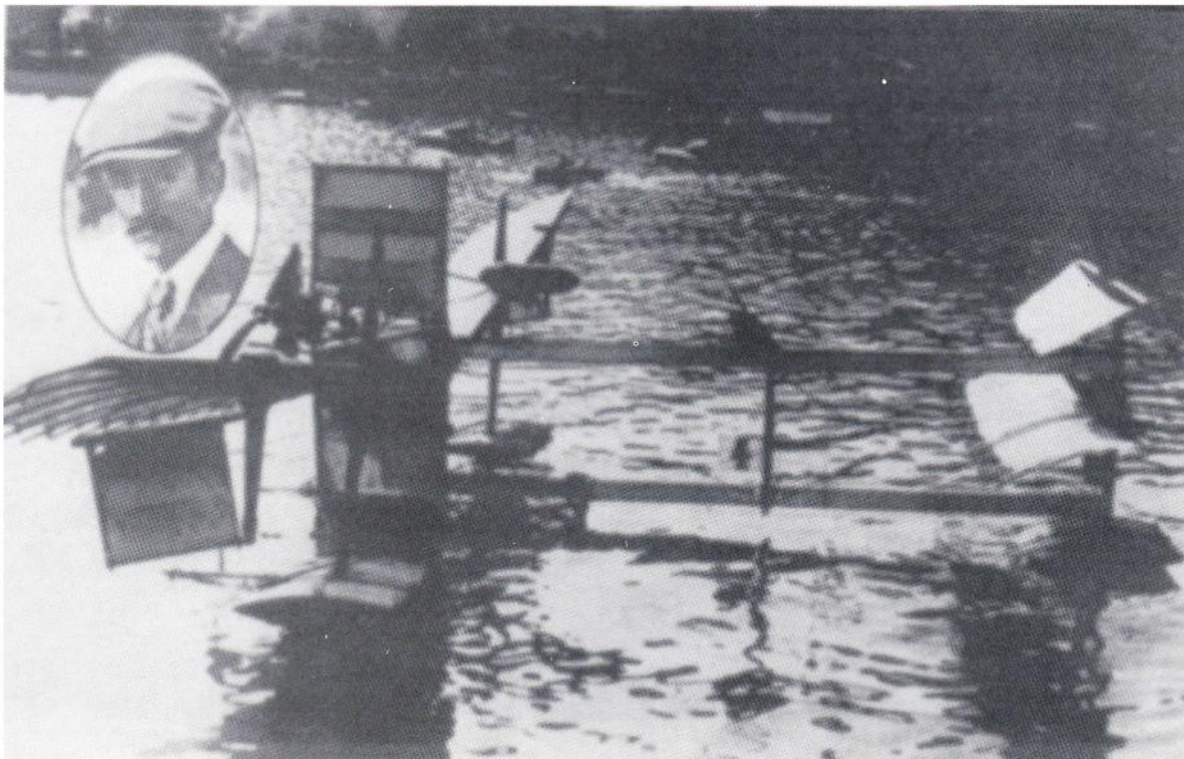
Monté sur trois flotteurs à fond souple, l'appareil a parcouru 300 mètres, s'est élevé de 5 mètres, puis a volé 500 mètres avant de se poser sans difficulté. Le second essai a été plus satisfaisant, puisque la distance couverte fut de 800 mètres.

Les témoins ont réservé à Henri Fabre un accueil triomphal, qui grâce à sa ténacité et à force de courage, a le premier décollé de l'eau de façon autonome.

ISSY-LES-MOULINEAUX, 3 Août 1911

L'Hydrophane *Canard voisin*, muni d'un train d'atterrissage et de 4 flotteurs FABRE, a décollé du terrain d'Issy avant d'amerrir sur la Seine face à l'usine Voisin, quai du Point-du-jour.

ON PEUT DIRE QUE L'ÈRE DE L'AVIATION MARITIME EST OUVERTE



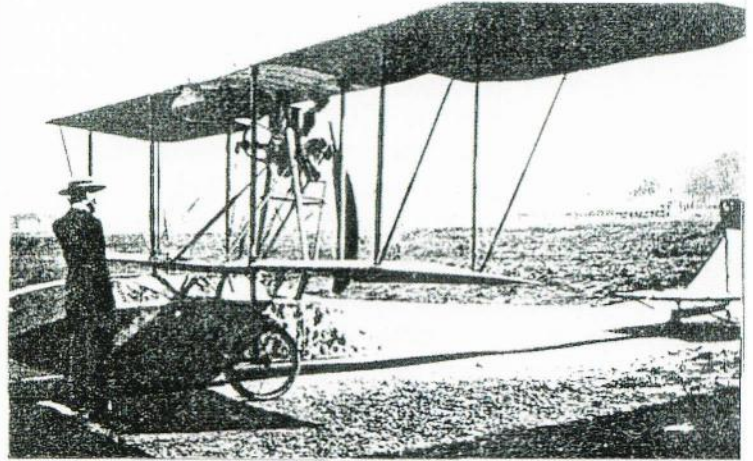
ÉVOLUTION ET DÉVELOPPEMENT

1912, Le « poisson volant » de François DENHANT

Juvisy, 10 Mars 1912

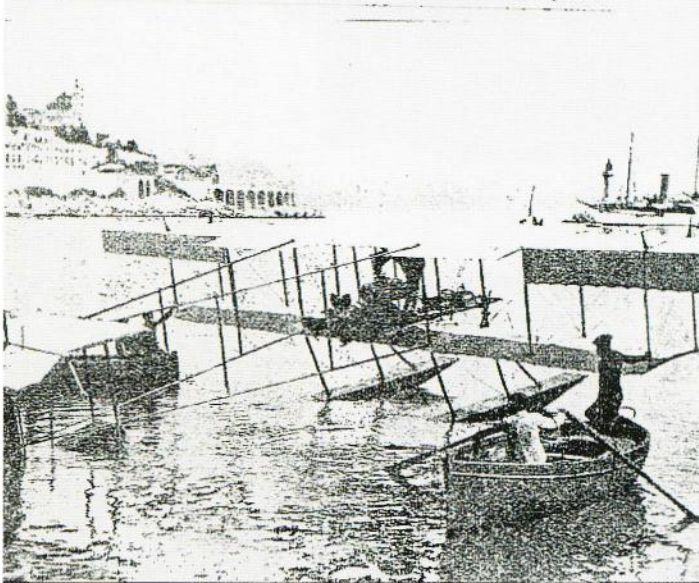
Le « poisson volant » est né ! En effet, un hydravion d'un genre nouveau vient d'exécuter plusieurs amerrissages et décollages sur la Seine. L'ingénieur François Denhaut l'a inventé ; Donnet et Lévêque, qui ont fourni moteur et capitaux lui ont donné son nom. Le Donnet Lévêque diffère des hydravions du moment, simples aéroplanes munis de flotteurs. Sa coque repose sur l'eau. Le redan très étudié facilite le déjaugage. Des flotteurs sont placés en bout d'aile. Le moteur surélevé, est hors d'atteinte de l'eau au repos. Avec ce premier essai, l'hydravion à coque est promis à un bel avenir.

L'hydravion financé par Jérôme Donnet et Henri Lévêque.



1912, Le grand prix de MONACO A FARMAN

L'hydravion d'Henry Farman va prendre le départ.



Monaco, 31 Mars 1912

Le premier concours de Monaco est terminé, il était organisé par l'International Sporting Club. Le concours comportait six épreuves :

- 1 - décollage en eau calme
- 2 - pose en eau calme
- 3 - pose en eau agitée
- 4 - départ en eau agitée
- 5 - échouage sur plage désignée
- 6 - déséchouage.

La réglementation, prévoyait d'effectuer plusieurs essais chaque jour, seul le meilleur était retenu.

A ce premier concours s'étaient inscrits huit concurrents. La victoire est revenue aux frères Farman, avec un biplan à deux flotteurs à la place des roues, complété d'un flotteur de queue. La machine était équipée d'un moteur gnome de 50 ch, elle avait un poids à vide de 275 kg, pilotée par le Belge J. Fischer. Le prix au premier était de 800000 Francs Il est à noter que la cinquième place est revenue à l'hydravion de Caudron-Fabre.

06 Juin 1940

RAID DE L'AÉRONAVAL SUR L'ALLEMAGNE

Le « Jules Verne » Bombarde Berlin

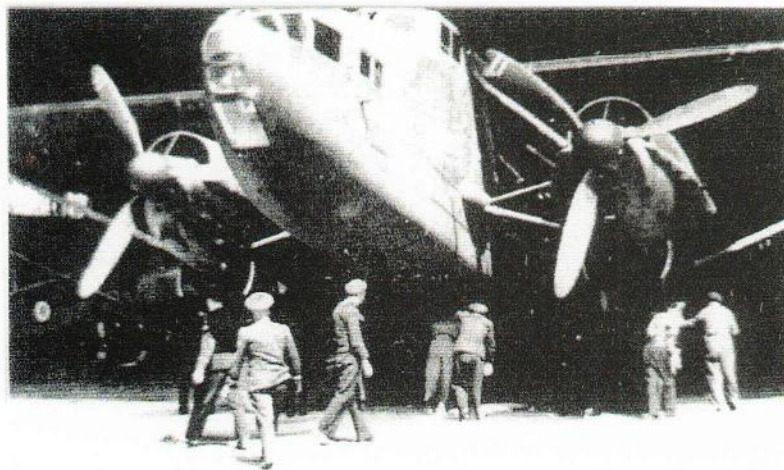
Le 6 Juin 1940, en pleine débâcle, le « Jules Verne », avion-corsaire de l'aéronavale, va surprendre les dirigeants allemands en bombardant Berlin et sa région pour la première fois dans l'histoire. L'appareil avait décollé de la base aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic (Finistère).

Le « Jules Verne » est un quadrimoteur Farman dont la construction a débuté en 1939. C'est pour l'époque le plus moderne du monde et il est destiné à desservir la liaison transatlantique comme transport de passagers.

Deux autres appareils du même type sont en construction mais des retards et divers ennuis feront qu'ils ne joueront aucun rôle dans l'histoire.

Après avoir effectué son premier vol à Toussus-le-Noble en avril 1940, sous l'impulsion du capitaine de corvette Henri Daillière, la machine est bricolée pour transporter des bombes, recevoir des réservoirs supplémentaires, afin d'être apte au bombardement. Pour seule défense il ne possède qu'une mitrailleuse à main de 7.5mn. Ses premières missions ont toujours été effectuées sans escorte. Après quelques missions il sera repeint en noir. En effet, les reflets brillants de sa coque métallique, favorisaient son repérage au cours de ses missions.

Basé à Lanvéoc à partir du 6 mai, il effectuera de nombreuses missions, toutes de nuit. C'est ainsi qu'il ira bombarder la gare de triage d'Aix-la-Chapelle et le pont de Maastricht, cette mission sera reconnue comme le premier bombardement stratégique en territoire allemand.



Avant le départ pour Berlin, le « Jules Verne » est minutieusement vérifié.

La mission du 6 juin 1940

L'amirauté a donné son feu vert au capitaine de Corvette Henri Daillière à sa proposition d'aller bombarder Berlin. L'appareil décolle de Lanvéoc le 6 pour prendre une charge extraordinaire sur le terrain de Bordeaux-Mérignac, à savoir : 8 bombes de 250 kgs et 80 bombes de 10 kgs mi-explosives, mi-incendières. Elles seront déposées, à même le plancher de l'avion, et seront lancées à la main. A 15 h, le « Jules » NC.2234-02 a décollé en surcharge de Bordeaux-Mérignac pour une longue et périlleuse mission. Il survole Hourtin, Lanvéoc-Poulmic, puis rejoint la Manche, remonte la Mer du Nord, atteint le Danemark, et met le cap sur Berlin.

Vers minuit, le « Jules Verne » a vu sur le terrain de Tempelhof ; la grande piste est balisée. Le commandant Daillière ordonne à son pilote, le premier-maître Henri Yonnet, de « faire une

présentation d'atterrissage afin de faire croire qu'il s'agit d'un appareil du Reich puis de remettre les gaz à 15 m du sol ». Ceci fait, l'appareil fonce sur Berlin dont les rues sont éclairées. Le bombardement débute, d'abord les grosses bombes puis celle de 10 kgs qu'il faut jeter une par une. Ils feront plusieurs passages, en désynchronisant les moteurs pour faire croire à la présence d'une grosse formation. Pour autant l'équipage voit le ciel s'allumer par les projecteurs de recherche et la flak qui se déchaîne, les balles traçantes sillonnent le ciel, le pilote, Henri Yonnet, fait des embardées pour leur échapper. Tout se passe assez bien et le grand oiseau noir se perd à nouveau dans la nuit. Yonnet écrira dans son livre : -« *Enfin, pour une fois, pour la première fois, ce fameux Berlin vient d'en prendre un coup* ».

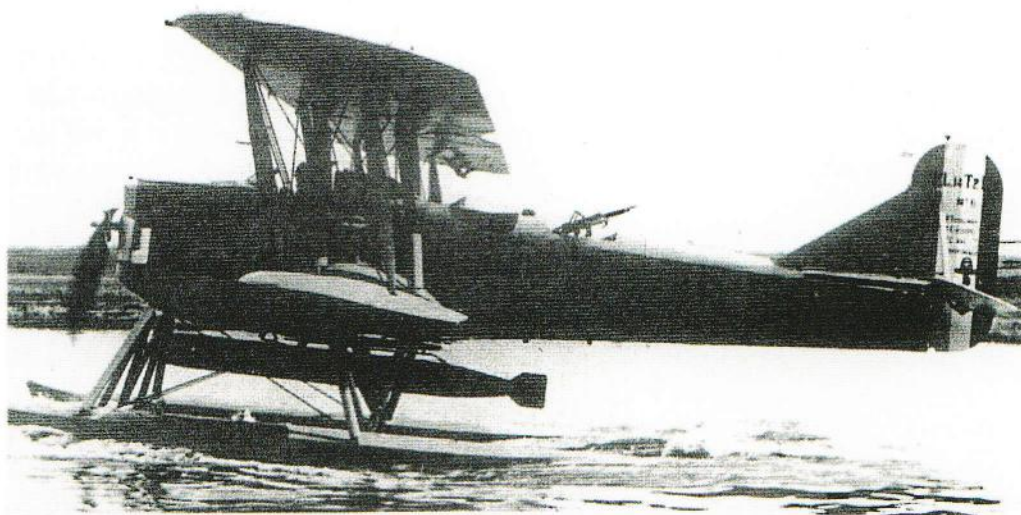
Au retour l'appareil se pose à Chartres pratiquement à court d'essence, ravitaille, fait un crochet à Orly, et retrouve Lanvéoc. Mission accomplie. Outre Daillière et Yonnet l'équipage était composé du lieutenant de vaisseau Comet, navigateur et second du bord, du maître mécanicien Cornillet, du second-maître Deschamps, et du maître radio Scour (récit extrait du livre de H Yonnet « le Jules Verne avion-corsaire »)

Au retour à Poulmic, les aviateurs apprendront que « radio Stuttgart a annoncé que le commandant Daillière et son équipage de pirates qui ont bombardé la capitale du Reich sont condamnés à mort »



CAMS/POTEZ 141 de l'escadrille d'exploration E.8 début 1940 à juin 1940.

Hydravion type PL 14 affecté à la 7.S.1 de 1938 à juin 1940.



Le géant de Latécoère

Le Latécoère 521

« Lieutenant de vaisseau Paris »

Biscarosse, 17 Janvier 1935

Propulsé par 6 moteurs Hispano-Suiza de 860 ch, dont 4 centraux groupés en tandem, et 2 en tractifs externes sur le bord d'attaque, le Laté 521, baptisé Lieutenant de vaisseau Paris, a pris son envol de l'étang de Biscarosse.

Aux commandes se trouvent Mr Jean Gonod accompagné de Mr Crespy. Il porte le nom du Lieutenant Paulin Paris, qui, détaché par la marine chez Latécoère a été emporté par la maladie le 24 juillet 1934 à l'âge de 35 ans.

Cet appareil, avec ses 31,62 m de long et ses 49,31 m d'envergure, a un poids en charge de 37,9 tonnes, il est entièrement métallique et peut transporter jusqu'à 30 passagers sur la route atlantique, ou 70 sur les lignes méditerranéennes.

Mis en chantier en 1933, il a été sans cesse perfectionné pour être achevé en 1934 à Mautaudran (faubourg de Toulouse). Transporté par la route à Biscarosse en novembre, il est monté en un temps record. (On remarquera qu'Airbus n'est pas pionnier en la matière)

(chronique de l'aviation)

FORCES MARITIMES DE L'OUEST

Escadrilles de Grande reconnaissance,

Quelques formations :

L'escadrille E 6, est dotée de 3 appareils de ce type. Ils sont livrés en 1938 sous les noms de : Altaïr (20/01/38), Algol (16/06/38), Aldébaran (29/11/38). Cette escadrille rejoint Lanvéoc en janvier 1939.

Armement :

6 bombes de 200 kgs en soute
4 bombes de 200 kgs en extérieur
2 bombes de 250 kgs sous les ailes

Moyen de défense :

1 tourelle dorsale avec canon de 25 millimètres
4 mitrailleuses de 7.5 millimètres

En septembre 1939, le « L.V. Paris » et le « Ville de St Pierre » sont réquisitionnés et armés. L'escadrille E 6 reçoit en outre 1 Camps Potez de 30 tonnes.

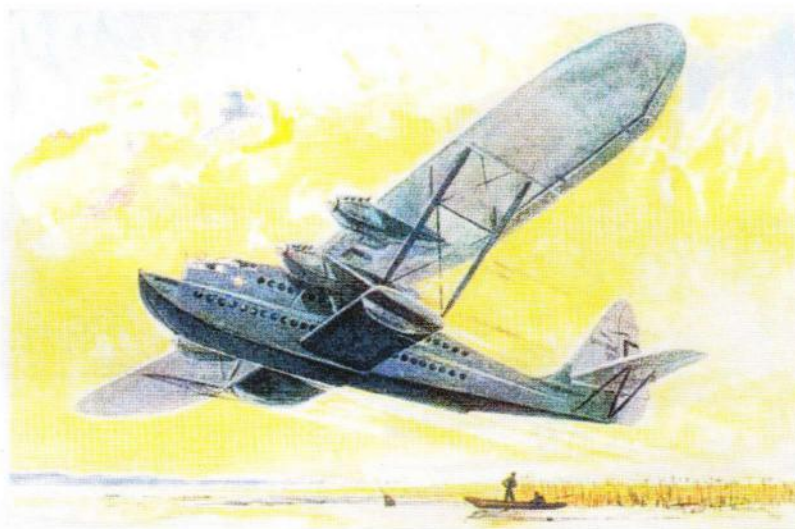
L'escadrille E 2, est dotée de 4 Bréguet type Bizerte

L'escadrille E 8, 1 Potez 141

Escadrilles de surveillance côtière :

L'escadrille 1 SE.2, est basée à Lorient, elle est dotée de 3 Laté 290 et de 6 Gourdon 812
L'escadrille 2 S. 1 est basée à Rochefort, elle est dotée de 9 Camps 55/10, la force de l'Ouest possède également une escadrille d'autogyres (la 3 S. 2). de 7 appareils.

(réf mémoires de Rade, par René Martinet Michel Baraer)



L'hydravion « Lieutenant de vaisseau Paris » s'envole de l'étang de Biscarosse.

L'AÉRONAVALLE ALLIÉE TRAQUE LE " BISMARCK "

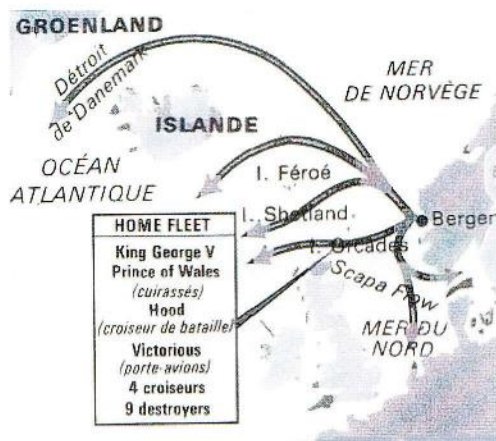
En mai 1941 le second conflit mondial fait rage ; La flotte allemande par des U-boote attaque inlassablement les routes de convois britanniques dans l'Atlantique.

Dans les chantiers navals allemands la construction du *Bismarck* est achevée. Le cuirassé moderne le plus puissant du monde sort discrètement de la Baltique, de conserve avec le croiseur lourd *Prinz Eugen* pour ravager les convois alliés.

L'Amirauté britannique, consciente que le grand amiral Raeder, chef de la Kriegsmarine, dès les essais du *Bismarck* terminés, s'en servirait dans l'Atlantique nord pour l'attaque des convois. En mai 1941, onze convois se trouvaient en mer : six sur le retour, cinq en partance. L'amirauté fit exercer une surveillance constante sur ce bâtiment, d'importants moyens d'information étaient mobilisés : photographies aériennes, renseignements d'agents secrets, et surveillance côtière les informaient quotidiennement de ses déplacements.

Raeder savait que s'il réussissait à concentrer dans l'Atlantique une force puissante, il pourrait alors engager la bataille de surface contre les convois alliés les plus solidement escortés.

Dans la Baltique, le *Bismarck* (42000t) et le *Prinz Eugen* allaient être opérationnels. A Brest attendaient deux croiseurs de bataille, le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*. Une sortie simultanée de la Baltique et de Brest une fois réunie sur un point de rendez-vous dans l'Atlantique pourrait lui donner la force dont il avait besoin. Il disposait en complément d'une logistique de cinq pétroliers, de deux bateaux de ravitaillement et des bateaux de reconnaissance, en soutien.



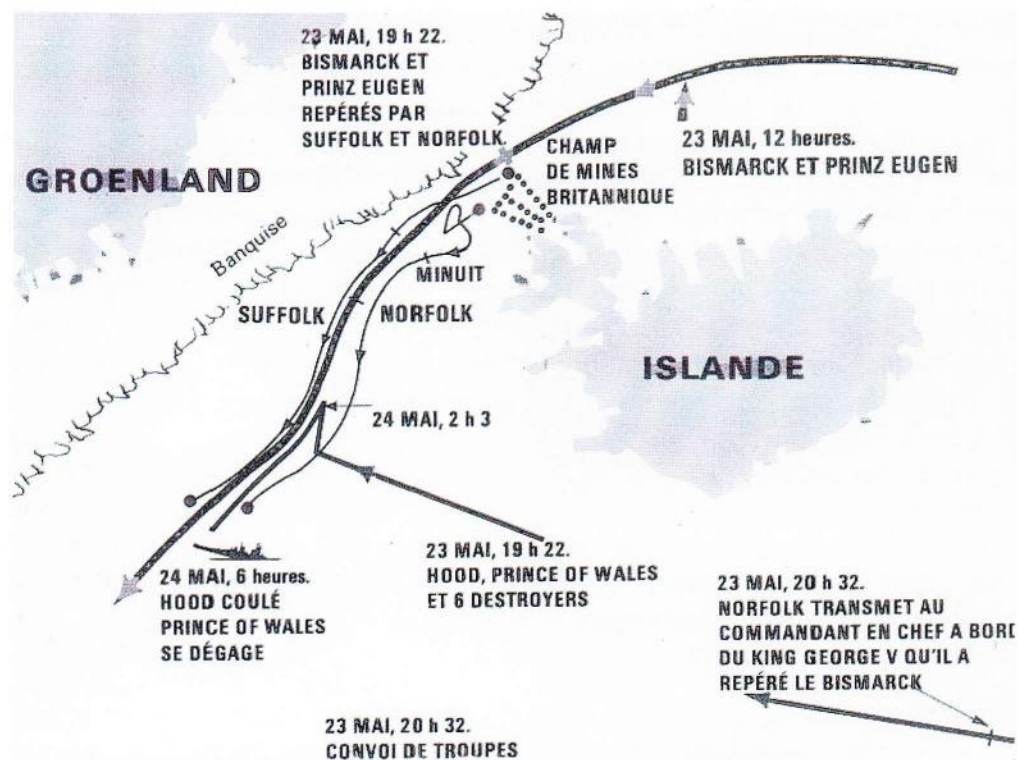
Les routes qui pouvaient permettre aux bâtiments de la Kriegsmarine de quitter les eaux allemandes. Elles étaient étroitement surveillées par la Royal Navy

Le 18 mai 1941, à la nuit tombée et après avoir dégagé les passages de tous les navires marchands, le *Bismarck* et le *Prinz Eugen* quittèrent Gdynia.

Le 20 mai, à l'aube, le premier coup du sort les attendait, le croiseur Suédois *Godland* les aperçut, et l'amiral Lütjens, à la tête du groupe fut certain que l'Amirauté britannique serait informée de leur appareillage. En effet, le jour même l'information est parvenue à Londres, par l'attaché naval en poste à Stockholm. Aussitôt, une activité considérable est mise en place : Vaste reconnaissance aérienne, des côtes de Norvège. A l'analyse des photos, le *Bismarck* et le *Prinz Eugen* étaient identifiés au large de Bergen. La flotte anglaise fut alertée sur le champ. Le commandant en chef de la Home Fleet, l'amiral sir John Tovey, ordonna à l'amiral Holland de prendre la mer avec le *Hood* (croiseur de bataille, 42000t) et le *Prince of Wales*, (cuirassé, 35000t) escortés de six destroyers pour couvrir le *Norfolk* et le *Suffolk* (croiseurs) dans le détroit de Danemark (nord de l'Islande) ils quittèrent Scapa Flow, (nord Écosse) le 22 mai à 0H52.

L'amiral Lütjens de son côté, crut, par une information erronée que le *King Georges V*, (bâtiment de ligne) *Le Prince of Wales*, le *Hood*, le *Victorious* (porte avions) et les six destroyers se trouvaient à l'ancre à Scapa Flow, s'imaginant ainsi que le passage vers l'Atlantique était libre.

Tard dans la soirée, le *Bismarck* et le *Prinz Eugen* longeaient la bordure de glace du Groenland ; c'était la route la plus courte pour descendre dans l'Atlantique. A 19 H 22, le *Suffolk* repéra les deux navires à une distance de 7 milles et lança un message signalant la présence de l'ennemi, puis vira au sud-est, vers la brume qui enveloppait la côte islandaise du détroit (voir carte)



La bataille dans le Détroit de Danemark.

L'amiral Lütjens comprit alors qu'il avait été repéré. D'après le premier message de localisation que le Suffolk transmet au Hood pour l'amiral Holland, l'ennemi se trouvait à environ 300 milles de là. Poussant sa vitesse à 27 nœuds, il aurait à l'affronter vers les 6 heures.

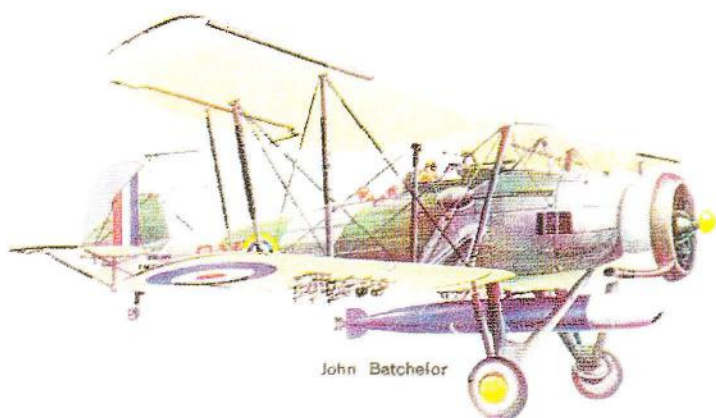
De son côté, l'Amirauté envoya un message à la « force H » de l'amiral Somerville, basée à Gibraltar, lui enjoignant de mettre le cap au nord. Une heure après la réception de ce message, le *Renown*, (croiseur de bataille) l'*Ark Royal* (porte avions) et le *Sheffield* (croiseur) : la « force H » franchissait la jetée de Gibraltar. Ils emportaient à leurs bords le destin du *Bismarck*.

Le 24 mai, le vent soufflait fortement du nord et soulevait une houle modérée. Le Hood et le *Prince of Wales* avaient hissé leurs pavillons de bataille : à 5 heures ils étaient entièrement « parés » à leurs postes de combat. Vers 5H 30 au lever du jour leurs vigies, repèrent les silhouettes de leurs deux adversaires, 17 milles les séparaient de l'ennemi.

A 5 H 52, le Hood, d'une distance de 12 milles ouvrit le feu, puis effectua une abattée de deux quarts vers tribord pour dégager le tir du *Prince of Wales*. Deux minutes plus tard les deux navires allemands répliquaient en concentrant leurs tirs sur le Hood. Sur son pont supérieur le Hood transportait des munitions antiaériennes d'invention récente. Huit minutes après le début de l'engagement, une cinquième salve du *Bismarck* avec une haute trajectoire, et par conséquent avec un grand angle de chute, un des obus traversa le blindage insuffisant du Hood et pénétra jusqu'aux soutes à munitions avant d'éclater. Une forte explosion cassa le navire en deux, soulevant un épais nuage de fumée qui cacha ce désastre, lorsqu'il se dissipa, la mer était vide. On déplore la perte de 95 officiers et de 1324 hommes d'équipage. Seul un aspirant et deux matelots ont pu être recueillis.

Le *Prince of Wales*, surclassé en artillerie, s'éloigne. L'amiral allemand Lütjens décide d'opérer indépendamment du *Prinz Eugen*. Le *Bismarck* met le cap au sud. Cependant, il n'était pas sorti

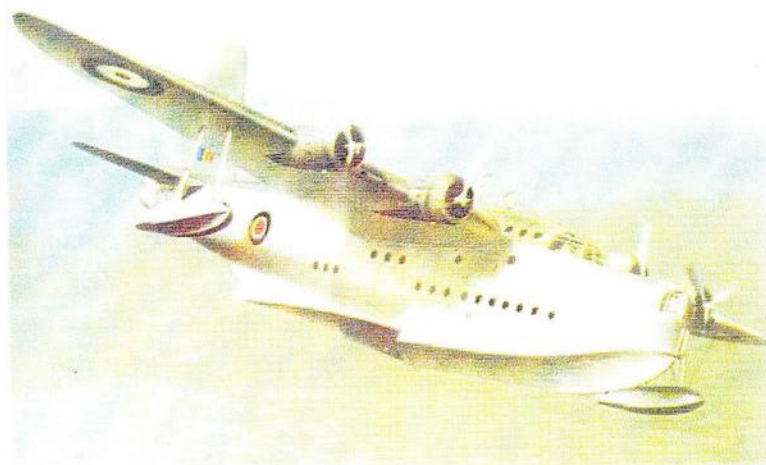
indemne, trois coups l'avaient atteint, mettant hors d'usage une de ses principales dynamos en rendant inaccessible une réserve de 1000 t de carburant. En prenant cette route, Lütjens espérait semer ses poursuivants, il dut, par la suite déchanter, ayant laissé volontairement, s'éloigner le *Prinz Eugen*, les bâtiments britanniques s'accrochèrent au *Bismarck*, signalant ses mouvements au commandant de la Home Fleet qui se trouvait 200 milles vers l'est, avec le porte avions *Victorious*, qui avait à son bord en plus des avions destinés au front du Moyen-Orient, neuf « *Swordfish* » de l'escadrille n° 825. Dans l'après midi du 24 mai le porte avions *Victorious* fit route pour se mettre à 100 milles environ du *Bismarck*, arrivé au point fixé à 22 h 10, « les *Swordfish* », sous la conduite du capitaine de corvette Eugène Esmonde, prenaient l'air. Entrant en liaison avec le *Norfolk* qui les orienta vers l'ennemi, où ils subirent un feu nourri et soutenu. Il était minuit juste, le C.C. Esmonde mena jusqu'au bout son attaque malgré ce tir de barrage intense. Une torpille atteignit le *Bismarck* par le travers. Ce coup porté ébranla le sang froid de l'amiral Lütjens, qui renonça à son plan initial, et choisit de faire route directement sur St-Nazaire, étant à court de carburant. Au bénéfice de la nuit, il sema ses poursuivants. Cependant, l'Amirauté britannique présume que celui-ci fait route vers la France, nous sommes toujours le 25 mai.



John Batchelor

Le Fairey « *Swordfish* », ce vétéran de l'aéronavale britannique, joua un rôle capital lors de la chasse au *Bismarck*.
 Equipage : deux ou trois hommes
 Rayon d'action normal : 1200 kms
 Armement : une torpille de 800 kgs
 Ou une mine de 750 kgs
 Ou huit bombes de 55 kgs
 Ou six roquettes ;
 Deux mitrailleuses.
 Vitesse maximum : 250 Km/h

Pendant la nuit du 25 au 26 mai, l'Amirauté britannique et le Coastal Command de la RAF, demandèrent aux hydravions Catalina, équipés de réservoirs supplémentaires d'opérer de larges patrouilles de recherche, en effectuant des quadrillages au large de Brest.



Hydravion Sunderland du Coastal Command britannique (1939)
 Mission de reconnaissance en mer/

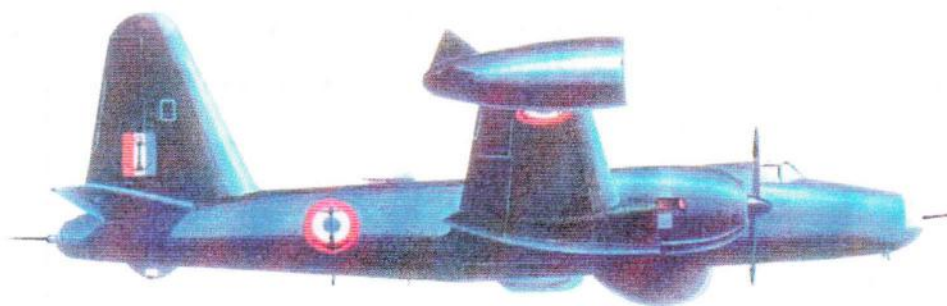
A 10 H 30 le 26 mai, le *Bismarck* était repéré par un Catalina et sa position transmise au porte-avions *Ark Royal* qui se rapprochait avec la « force H » venant de Gibraltar. Aussitôt les « *swordfish* » prirent l'air. Ils repèrent rapidement le cuirassé allemand, et ils ne le lâchèrent

plus, signalant sa position, sa route et sa vitesse à l'amiral Somerville de la « force H », qui se dirigea vers un point situé à 50 milles de l'ennemi. Il fut décidé d'utiliser les torpilles des « swordfish » de l'*Ark Royal*. Les quinze avions qui avaient décollé du porte avions lâchèrent treize torpilles sur le *Bismarck* ; leur attaque se heurta aux tirs de l'ennemi, mais en dépit de son intensité et de sa précision ils menèrent à bien leur mission avec une farouche résolution. Au retour un « Swordfish » était criblé de plus de cent éclats d'obus. Sur les treize torpilles, il y eut trois explosions dont une majeure, par une torpille qui explosa à tribord sur l'arrière, ce **qui scella son destin**. Elle endommagea ses hélices de tribord, démolit son cerveau moteur et bloqua ses gouvernails. Deux des avions constatèrent après l'attaque que le *Bismarck* décrivait des cercles complets à vitesse réduite. Alors que les avions du raid appontaient sur l'*Ark Royal*, cinq destroyers de la 4^{ème} flottille, sous les ordres du commandant Vian, venaient à leur tour le harceler, et toute la nuit ne laissèrent aucun répit au navire allemand et, au petit matin, le livrèrent aux canons vengeurs du commandant en chef britannique.

A 8 H 47, le 27 Mai, le *Rodney* ouvrit le feu. Une minute plus tard le *King George 5*, l'imita. Les deux cuirassés anglais cernent le *Bismarck*, désarmé. Irrémédiablement surclassé en artillerie, le bâtiment allemand, pilonné, est réduit à l'état d'épave. Des torpilles tirées du croiseur *Dorsetshire* l'achèvent. A 10 H 40, le *Bismarck* s'enfonce par l'arrière, prend de la gîte à bâbord, puis, sa quille émergea des flots et il disparut. Sur un effectif de 2200 hommes, 115 marins survécurent, dont deux officiers.

(résumé du récit : la chasse au « Bismarck » par le capitaine de corvette Peter Kemp)

L'AÉRONAVAL : PÉRIODE 1950/1975



Lockheed P 2V6

Neptune, bimoteurs américain équipé pour le mouillage des mines et la lutte anti-sous-marins.
 2 moteurs Wright R3350 de 3250cv.
 Vitesse max : 550 km/h
 Equipage : 7 personnes.
 Armement : 6 canons de 20 en 3 tourelles. Charge de 3600 kgs.



Insignes des flottilles « Neptune » de gauche à droite : 21 F, 22F, 28F.

Un vertol H-21 Workhorse, familièrement appelé « Banane volante »

Huit ont été versés à l'aéronavale.

Equipé d'un moteur Wright R-1820 de 1425 cv, le H-21C peut emporter 20 combattants assis ou 12 civières.

Diamètre des rotors : 13,42 m ;

Longueur hors tout : 26,24 m ;

Largeur totale : 4,31 m ;

Hauteur totale : 4,66 m ;

Poids total : 6000 kgs ;

Vitesse de croisière : 158 km/h ;

Vitesse max : 210 km/h ;

Plafond : 3000 m



Insignes des 31^{ème}, 32^{ème}, 33^{ème} Flottilles d'hélicoptères de l'aéronavale.

De Havilland Vampire MK – 5

Réacteur : De Havilland Goblin 2 de 1400 kg de poussée ;

Envergure : 11,56 m ;

Longueur : 9,37 m ;

Hauteur : 2,69 m ;

Poids à vide 3310 kgs ;

Poids total : 5600 kgs ;

Vitesse max : 860 km/h ;

Plafond opérationnel : 12000 m ;

Armement : 4 canons de 20 - 8 roquettes ou 2 bombes de 227 kgs



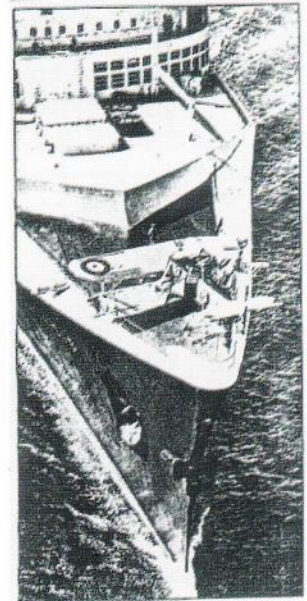
Photo : John Batchelor

Des hélicoptères Sikorsky (H34), sur le pont du
porte-avions Foch

(photo : SIRPA/D.P.P.)



Au large de Ryde Pier, en 1936, un
hydravion anglais gêné par l'air chaud
fait un appontage de fortune, en
venant s'écraser sur le pont du
« Normandie »



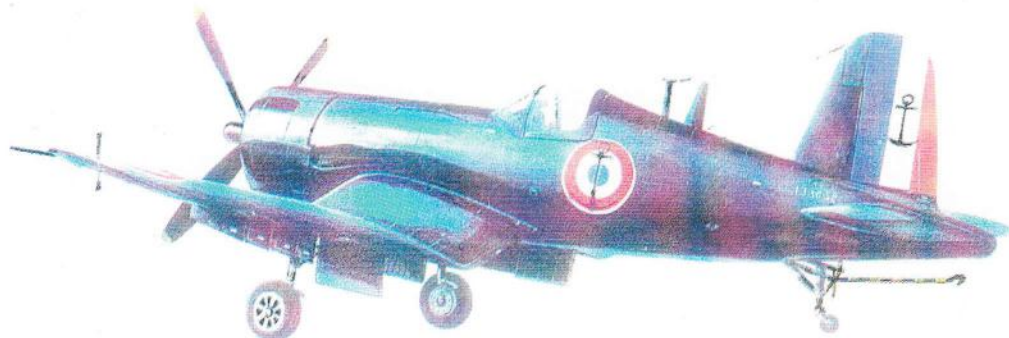
Chance Vough F4-U7 Corsair.

Une série spéciale de 94 chasseurs embarqués Corsair fut livrée à la France en 1952 et 1953, au titre du programme d'assistance militaire. Utilisés d'abord en Indochine, puis en Algérie, les F4 - U7 équipèrent les flottilles 12F - 14F - 15F et 17F et restèrent en service jusqu'en 1964. Ils sont équipés d'un moteur Pratt et Whitney R 2800 de 2100 cv

Vitesse max 720 km/h à 7800 mètres -

Poids total : 6042 kgs - Envergure : 12.48 m - Longueur 10.54 m -

Armement : 4 canons de 20 mn - 10 fusées de 127 mm ou 6 bombes de 225 kgs



Insigne de pilote



De l'aéronavale