

L'escale lyonnaise des hydravions d'Air France

1943-1944

Daniel GERBE

Remerciements: A Paul MATHEVET qui a recueilli les témoignages, rassemblé les documents, et constitué le dossier qui a permis la rédaction de cet article.

A Robert ESPEROU et Gérard BOUSQUET pour les précisions communiquées, apportant des réponses aux points que nous n' avons pu élucider nous-mêmes.

L'ESCALE LYONNAISE des HYDRAVIONS D'AIR FRANCE

- 1942- 1944 -

Cet article, fruit de longues années de patientes recherches, de rencontres avec des témoins aujourd' hui pour la plupart disparus, a pour objet des faits, qui, pendant longtemps, faute d' éléments de réponse avérés, ont suscité bien des questions, au delà même du petit cercle des passionnés d'histoire locale de l' aviation, donnant naissance à un véritable mythe, celui des hydravions du « Grand Large »

Revenons en 1942. Dans la nuit du 10 au 11 Novembre, la Wehrmacht, en riposte au débarquement anglo-américain du 8 Novembre en Afrique du Nord, franchit la ligne de démarcation et envahit la zone non-occupée.

La Direction d' Air France, ainsi que les services de tutelle de l' Aviation Civile, se préoccupent lors de conférences tenues les 13 et 14 Novembre du « déserrément » des appareils de la Compagnie basés dans le Midi, sur l' étang de Berre pour les hydravions, et sur l' aérodrome de Marignane pour les avions, tant que cela est encore possible. En effet, par note du 13 Novembre, la Délégation Française auprès de la Commission d' Armistice rappelle: « à partir d' aujourd' hui tout mouvement sera fait avec accord des Commissions locales et information ultérieure aux Commissions d' Armistice »

Le compte-rendu des réunions ci-dessus mentionnées précise les dispositions retenues: « Occupation de Marignane et déserrément des appareils: il semble que l' occupation ne sera complète que Mardi 17. Les mesures d' évacuation du matériel continuent.

3 LeO 246 ont été envoyés à Macon le 14. 4 LeO 242 à Lyon-Jonage le 15.

Les 6 Bloch 220 partiront(de Vichy NDLR) pour le Bourget du Lac aussitôt que possible, vraisemblablement le 16/11.

La dénomination « Lyon-Jonage » fait aussitôt penser au vaste plan d' eau dénommé par les Lyonnais, le « Grand Large »

Celui-ci, qui a été le cadre des événements que nous allons narrer, est situé au Nord-Est de Lyon, bordé par les communes de Décines-Charpieu, Meyzieu, et Vaulx en Velin. D' une superficie de 160 hectares environ, il a été creusé entre 1892 et 1899, en même temps que le canal de Jonage, pour lequel il joue le rôle de réservoir compensateur. Du fait de sa position, à mi-chemin entre les usines aéronautiques de la région parisienne et les bases d' hydraviation du Midi, il a été utilisé sporadiquement entre les deux guerres comme base d' amerrissage de secours. Il n' est donc pas surprenant que ce plan d' eau ait été retenu, au cours du second conflit mondial, comme base de repli pour les hydravions d' Air France. C' est donc, nous l' avons vu, en application des dispositions prises pour la préservation du parc d' Air France, que le 15 Novembre 1942, 4 LeO H 242 amerrissent sur ce plan d' eau. Ils sont ancrés à l' extrémité Ouest de celui-ci, face au lieu-dit « la Berthaudière ».

Il s' agit des :

- N°7 F-ANPD « Ville d' Ajaccio »
- N°9 F-ANQF « Ville de Toulon »
- N°11 F-ANQH « Ville de Cannes »
- N°13 F-APQH « Ville de Casablanca »

Puis, les 3 LeO H 246.1 envoyés dans un premier temps à Macon, ou ils étaient à l' ancre sur la Saône depuis le 14 Novembre 1942, amerrissent sur les eaux du « Grand Large », respectivement:

- le 25/12/ 1942 pour le N°6 F-AREM « Algérie »

- le 26/12/1942 pour le N° 7 F-AREN « Tunisie »
- le 27/12/1942 pour le N° 2 F-AREI « Sénégal »

Ils sont ancrés à leur tour face au lieu-dit « le Carreau » plus à l' est du plan d' eau que leurs congénères.

Ce sont donc au total, pas moins de 7 hydravions d' Air France qui ont été « désserrés » à proximité de Lyon. Peu après, un poste de garde de la Luftwaffe vient assurer la surveillance des appareils, et éloigner les curieux qui viennent contempler le spectacle insolite offert à leurs yeux par ces hydravions à l' ancre. Cependant l' attitude des sentinelles allemandes ne semble pas avoir été trop rigide à l' égard des riverains et du personnel de maintenance. En effet, trois mécaniciens d' Air France, MM Troump, Bertolozzi, et X, placés sous la responsabilité de M Daubigny, Chef d' escale à Lyon-Bron, assurent la maintenance des appareils. Les riverains voient ces hommes en combinaison blanche se rendre à bord des hydravions, au moyen d' une barque à moteur louée à la société des Sauveteurs de Décines-Charpieu, afin de faire tourner à intervalles réguliers les moteurs des appareils.

Au cours de leur séjour en région lyonnaise, les LeO H 246.1 font l' objet d' un contrôle VERITAS:

- le 14/4/1943 pour le N°2 F-AREI à HDV 783
- le 22/4/1943 pour le N°6 F-AREM à HDV 515,30
- le 4/5/1943 pour le N°7 F-AREN à HDV 412,25 (1)

A noter qu' aucun canon anti-aérien -la Flak- dont les Allemands saturaient les abords de leurs installations sensibles, n' a jamais été installé sur le pourtour du Grand Large, ce qui signifiait qu' à leurs yeux ces hydravions ne constituaient pas un objectif à défendre en priorité. Cependant, les trois LeO H 246.1 intéressèrent l' occupant du fait de leur capacité de transport et de leur relative modernité, alors qu' il négligea le type 242.1 considéré comme totalement dépassé et impropre à tout usage militaire.

Le LeO H 246.1 N° 2 F- AREI décolle le premier, fin Juillet 1943, à destination fort curieusement de.... l' étang de Berre, malgré les protestations d' Air France auprès de la Direction de l' Aviation Civile, rapidement suivi par les deux autres exemplaires. Selon le témoignage d' un des mécaniciens chargé de leur entretien, ils étaient pilotés par un équipage français, sous la surveillance d' un officier allemand. Lors du décollage d' un des appareils, l' équipage aurait tenté de l' échouer dans les roseaux bordant le rivage du plan d' eau.....

Revenus à leur point de départ, deux appareils font l' objet d' un nouveau contrôle Veritas:

- le 18/8/1943 pour le N° 6 F-AREM à HDV 518,35
- le 26/8/1943 pour le N°7 F-AREN à HDV 415 (1)

Quant au N° 2 F-AREI, il est le premier à être saisi par la Luftwaffe le 31/7/1943, et à s' envoler pour l' Allemagne le 3/8/1943, porteur du code 24+61.

La mention « fin du suivi Air France » accolée aux dates de contrôle Veritas correspond vraisemblablement à leur date de saisie par la Luftwaffe, leur départ pour l' Allemagne, porteurs des codes 24+62 pour le N° 6 et 24+63 pour le N°7, intervenant dans un bref délai.

SOUS LES CROIX NOIRES

Tenter de retracer leur carrière et leur emploi au sein de la Luftwaffe s' avère être une tâche ardue, tant les informations à leur sujet sont minces. Quelques publications étrangères y font allusion, publiant de rares photos de ces appareils porteurs des codes et camouflage allemands. Le Trait d' Union a de son côté, apporté sa contribution, et le lecteur peut se reporter à l' article du N° 157 et au N° 235 déjà cité.

Un chapitre de l' ouvrage allemand « die deutschen Seeflieger »(2) intitulé « l' escadrille des aviateurs marins du K.G 200 » donne d' intéressantes précisions sur l' utilisation des LeO H 246.1 par cette unité, et constitue en fait l' essentiel des informations recueillies sur leur

carrière militaire allemande.

Selon un état du matériel figurant en annexe de cet ouvrage, ceux-ci apparaissent à l'inventaire du 3(Erganzung)/KG 200 (3ème escadrille complémentaire) au nombre de 4 fin Février 1944, réduit à 3 le 10 Avril 1944, puis à 2 le 20 Septembre 1944. Ils disparaissent de l'inventaire fin Octobre 1944.

Gérard Bousquet, dans le Docavia « les Paquebots volants » nous apprend que le 7 Avril 1944, à 0H 50, un LeO H 246.1 a été détruit à Friedrichshafen-Menzel en même temps qu'un S.E 200 et un Latécoère 631 également saisis, par le mitraillage d'un Mosquito de la R.A.F.

L'inventaire du matériel du K.G 200 est donc tenu avec une exactitude toute teutonnes!

Voici la traduction in extenso du chapitre mentionné ci-dessus:

« Cette unité, la 3(Erg/K.G 200) était stationnée sur la base d'hydravions de Bug auf Rügen aux ordres du Major Thedor Queens. Faisaient partie de l'équipement de l'escadrille deux hydravions français du type LeO 246 qui avaient été transférés de Marseille par des pilotes du 3/K.G 200. ils avaient été modifiés par leurs mécaniciens, et avaient été équipés de deux armes de proue et de deux postes de tir pour mitrailleuse. Ces appareils portaient les codes d'escadre A3+GE et A3+KC.

Le 25 Juin 1944 une partie de cette unité est transférée, sous les ordres des officiers Queens, Messer et Busse à Rissala, près de Kuopio, au centre de la Finlande. Leur action, là-bas, n'est pas attestée par les archives de guerre finlandaises, bien qu'une série de vols ait été effectuée à partir de cette base avec du personnel finlandais.....Le 2 Juillet 1944, un premier vol eut lieu avec le A3+KC sous le commandement du Capitaine finlandais PAASONEN. Le départ eut lieu à 17H50 de Rissala, en direction de Antola. Des soldats finlandais devaient être déposés derrière les lignes soviétiques. La mission dû être interrompue après une heure de vol, en raison d'ennuis de moteurs. Les Finlandais furent transportés au cours de la même nuit par le Heinkel 115 de l'escadrille sur leur lieu d'intervention. Un second vol eut lieu avec le même appareil le 12 Aout 1944. Le commandement de cette mission fut aussi placé sous la responsabilité du Capitaine finlandais PAASONEN. Tüksjärvi fut survolé, et là, des unités de l'armée finlandaise encerclées furent ravitaillées. Lors du vol de retour vers Rissala le 13 Aout, l'appareil ramena à son bord des soldats grièvement blessés. D'autres utilisations du 3/K.G 200 en Finlande peuvent, certes, être supposées, mais non prouvées avec certitude.

A partir du 9 Septembre, les Finlandais négocièrent un armistice avec les Soviétiques, appliqué finalement le 19 Septembre 1944. S'en suivit le retour du personnel de l'escadrille à Rügen, par bateau jusqu'à Reval (actuellement Tallin) puis de là par voie ferrée jusqu'à Rügen. Excepté quelques missions de sauvetage en mer, il n'y eut plus d'autre emploi des aviateurs marins à Bug. En Avril 1945, une partie du personnel de l'unité fut engagée dans la défense de Berlin, en combat à terre. Le 1 Mai 1945, tous les appareils encore en état de vol décollèrent de nouveau de Bug, vers 17 Heures, pour leur dernier vol vers Schleswig. Alors qu'un Leo 246 avait déjà été perdu en Finlande, l'autre appareil fut détruit ce jour là, et seuls les 2 Do 24, le He 115, et l'Arado 196 purent décoller »

Les indications contenues dans ce texte recourent celle mentionnée par Gérard Bousquet dans son ouvrage déjà cité, selon laquelle le célèbre pilote d'essai allemand Uwe Petersen de l'Erprobung Stelle See (unité d'essai marine) de Travemünde, convoya en Aout 1944 en Finlande un LeO H 246.1.

Ces appareils transitèrent par l'hydrobase de SANTAHAMINA près d'Helsinki, ou plusieurs photos attestent de leur passage, (3) avant de rejoindre KUOPIO sur les rives du lac Kalla. Ils furent mis à disposition de l'Osasto (détachement) JAURI, homologue

finlandais du K.G 200, chargé de missions de dépose et de ravitaillement de commandos opérant des coups de main et des sabotages sur les arrières soviétiques. Mais il semble que, d' une part la taille de ces hydravions, et d' autre part leur tirant d' eau, ait limité leur emploi en ce pays de lacs peu profonds.

La date et les circonstances de la perte mentionnée d' un exemplaire en Finlande restent à élucider.

Curieux destin que celui de ces hydravions conçus pour une utilisation commerciale trans-méditerranéenne, qui du fait de la grande tourmente subie par notre pays, se trouvèrent enrôlés, malgré leur escale lyonnaise, dans un conflit lointain, aux confins de la Laponie, sous les couleurs de l' adversaire.

(1) voir Trait d' Union N° 235

(2) die deutschen Seeflieger, de Gehrard Hümmelchen, Lehmanns Verlag 1978

(3) Ces photos figurent dans les 2 tomes de « Luftwaffe en Finlande » publié en 1980 par Ossi Antonen. Selon cet auteur, 3 appareils auraient été prêtés aux Finlandais, le N° 6 codé 24+62, et les A3+HC et A3+KC, respectivement ex N° 2 et 7.

En marge de l'opération 329 de la 8ème Air Force

Le mitraillage et la destruction des hydravions LeO H242.1
dimanche 30 avril 1944

En ce début d'année 1944, l'offensive aérienne alliée, prélude aux débarquements de Normandie et de Provence, s'intensifie sur l'ensemble du territoire français, et la région lyonnaise n'est pas épargnée.

Le 30 avril 1944, la 8ème Air Force lance, dans le cadre de l'Opération 329, 232 bombardiers B17 appartenant aux 1st et 3rd Bombardment Divisions, à l'attaque des aérodromes de Lyon-Bron et de Clermont-Ferrand-Aulnat. Ces bombardements sortent du cadre de cet article, aussi mentionnerons nous simplement le résultat de celui de Lyon-Bron. Le rapport d'opération du Quartier Général de la 8ème Air Force, fondé sur les photos prises au cours et juste après le passage des B17, qualifie celui-ci de « très bon ». 114 B17 ont lancé 555 bombes de 1000 livres « General Purpose » d'une hauteur de 6000 à 7000 mètres entre 10H41 et 10H55. Six concentrations de bombes sont tombées sur le coté ouest de l'aérodrome, et des 10 hangars situés de ce coté, un seul est intact, tous les autres étant plus ou moins sérieusement endommagés.

Tout au long du trajet aller et retour entre leurs bases d'Angleterre et leurs objectifs, la protection des bombardiers est assurée par pas moins de 13 groupes de chasse, 3 autres groupes étant en mission de chasse libre (free lance support sweep) consistant en l'attaque de tout objectif terrestre ou aérien.

Nous allons suivre plus particulièrement l'action de l'un d'eux, le 4th Fighter Group. Celui-ci, basé à Debden (Essex), commandé par le Colonel Donald Blakeslee, comportait 3 Fighter Squadrons, les 334, 335, 336th F.S. équipés de North American P51 Mustang.

Scindée en de multiples patrouilles, cette unité apparaît dans le ciel de la région lyonnaise en début de matinée. Un bref engagement oppose 3 P51 Mustang au dessus de Miribel (Ain) à un bimoteur allemand, dont la faible altitude laisse présumer qu'il était en approche du terrain de Lyon-Bron. Quelques rafales de mitrailleuses de 12,7 abattent cet appareil qui s'écrase sur une maison à proximité du cimetière St Martin à Miribel. Six corps carbonisés et un blessé grave sont retirés de l'épave de l'appareil. Le rapport d'opération du Q.G. de la 8th Air Force précise que « 3 P51 du 4th Fighter Group interceptent et détruisent un Messerschmitt 110, 20 miles au Nord de Lyon ». Cette victoire est attribuée aux 2nd Lieutenant Joseph Leo LONG, Lt Monroe SHELTON, et Major d'origine polonaise Waclaw SOBANSKI, du 334th F.S.

En fait, il s'agit d'un Junkers 86E, Werk Nummer 0245 appartenant à la Ln Schule 4 (école de radio-navigants) de la Luftwaffe basé à Bron, mais ces jeunes pilotes américains ne sont pas des « spotters » confirmés!

Après avoir survolé le lieu du crash, le trio mitraille un train de marchandises circulant sur la voie ferrée Lyon-Ambérieu, puis des ballons captifs protégeant un poste électrique à la Boisse (Ain). Tous ces faits nous ont été rapportés par deux témoins se trouvant au lieu-dit «le Mas Rillier » au dessus de Miribel, rencontrés au cours de l' enquête menée sur le raid aérien du 30 avril 1944.

Selon ceux-ci, ces mêmes P51 mitraillent ensuite les 4 hydravions LeO H242.1 qui sont demeurés ancrés sur le plan d'eau du « Grand Large » depuis le départ de leurs congénères au cours de l'été précédent. Ces appareils, dont les ailes et la dérive peintes en jaune orangé, et le fuselage argenté ceint d'une bande tricolore se détachaient sur l'eau verte du plan d'eau, constituaient une cible de choix. Après deux passes de tir effectuées en rase-mottes, la première du sud-ouest au nord-est, après avoir survolé l'agglomération de Décines, et la seconde, par l'est, trois hydravions coulent, et le quatrième, bien qu'endommagé, reste en partie émergé.

Une Décinoise résidant à l'époque au quartier « du Mollard », situé sur une éminence permettant d'avoir une bonne vue d'ensemble de ce théâtre d'opérations, nous a indiqué « avoir vu, le jour du bombardement de l'aérodrome de Bron, 4 ou 5 petits avions qui attaquaient un autre avion plus gros. De ce dernier se dégageait de la fumée noire, et cela en direction de Miribel. Puis un moment après, des petits avions, venant du sud, à basse altitude, ont mitraillé les hydravions ancrés à « la Berthaudière ». Ce témoignage, d'une fraîcheur intacte malgré les années écoulées, vient compléter celui des deux habitants de Miribel.

Toutefois, si nous nous reportons au rapport d'opération cité plus haut, celui-ci mentionne «qu'un squadron du même Group a attaqué quatre hydravions à coque bimoteurs, d'un type indéterminé, à l'ancre sur la rivière au nord-ouest (?) de Lyon, en détruisant trois et en endommageant un autre ». Les quatre P51, pilotés par les Lieutenants John T. GODFREY, S.HARRIS, A. PATTEUW et K. Mac DILL, appartenaient au 336th Fighter Squadron, agissant dans le cadre du Field Order (ordre de mission) 321. Manifestement, il ne s'agissait donc pas de la même formation que celle ayant abattu plus tôt le Junkers 86 à Miribel. Sur ce point, témoignages et compte-rendu officiel divergent, mais il est très vraisemblable que de multiples patrouilles en maraude s'entrecroisaient dans le ciel, difficiles à observer et à suivre depuis le sol.

Revenons au « Grand Large » après le passage des chasseurs américains. Ne demeurent finalement à la surface de l' eau, à l'emplacement de trois hydravions, que quelques superstructures informes, le quatrième dont la coque repose sur le fond, ne montrant plus que sa dérive et ses fuseaux-moteurs émergés. L'occupant, dans les semaines qui suivirent, fit procéder par des entreprises françaises, à l'enlèvement des épaves qui sont transportées sur l'aérodrome de Bron, où elles seront encore visibles à la Libération.

Le mitraillage des quatre LeO H242.1 d'Air France apparaît donc comme une opération à la fois fortuite et marginale par rapport à l' importance des objectifs

et des moyens aériens engagés dans l'Opération 329 du 30 avril 1944. Cependant, le temps n'a pas émoussé l'intérêt porté à la présence de ces hydravions sur ce plan d'eau, bien au contraire. Les appareils coulés sont supposés reposer au fond de l'eau et susceptibles d'être renfloués!

La légende prend corps, perdure au fil des années, et aboutit à la déclaration en Préfecture du Rhône, le 18 juin 1986 de l'Association HYDRO-JONAGE, ayant pour objet -avec la caution du Musée de l'Air!- la récupération des vestiges des hydravions coulés le 30 avril 1944. Les plongées exploratoires laissent présager de grandes difficultés, tant l'envasement est devenu important au fil du temps. L'Association sera dissoute en 1992 sans avoir pu entreprendre de recherches et voir se concrétiser le but qu'elle s'était fixé.

Autre preuve que ces hydravions restent pérennes dans la mémoire collective, la publication dans le Bulletin Municipal de Décines-Charpieu en 1988 et 1989 d'une bande dessinée intitulée « Le secret du grand Large » dans laquelle ces braves LeO étaient censés transporter une cargaison de plutonium que de redoutables espions tentaient après-guerre de récupérer!

Pour notre part, nous avons seulement voulu rapporter le plus exactement possible cet ensemble de faits, épisode singulier de l'histoire locale de l'aviation.

Daniel GERBE

Remerciements : A Paul MATHEVET qui a recueilli les témoignages, rassemblé les documents, et constitué le dossier qui a permis la rédaction de cet article.

A Robert ESPEROU et Gérard BOUSQUET pour les précisions communiquées, apportant des réponses aux points que nous n'avons pu élucider nous-mêmes.