

SEQUENCE HISTOIRE

UN VIEIL OISEAU RARE ou ENQUETE A PROPOS D'UNE PHOTO TOMBEE D'UN ALBUM DE FAMILLE



Monsieur Wallet, un vieux passionné de tout ce qui touche à l'aéronautique, m'a confié cette belle image un peu abîmée par les ans.

« Ce cliché a été pris après la guerre, mon père est au premier plan, je ne connais pas le nom de cet avion mais il me semble qu'il s'agit d'un Potez ! »

Ma curiosité a tout de suite été émoustillée car je n'avais jamais vu ce type de capot moteur à section carrée sur un avion de la première guerre mondiale (en dehors du Breguet XIV mais avec l'échappement au dessus du moteur) et le haubanage me paraissait encore très primitif. Alors, j'ai cherché dans mes documents et sur Internet, cette merveilleuse bible où l'on trouve tout, à condition de bien chercher.

Henry Potez et Marcel Bloch (Marcel Dassault) nés au début des années 1890 suivent un cursus aéronautique similaire puisqu'ils sortent tous deux de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique (future Sup'Aéro) au début des années 1910. C'est alors l'époque bénie des Farman, Voisin, Blériot et la France est au premier rang mondial. A l'entrée en guerre, ils sont incorporés dans un régiment d'aviation du génie avant d'être détachés au laboratoire de recherche aéronautique de Meudon Chalais.

Avant 1914, personne n'a pris conscience de l'importance inexorable de l'arme aérienne dans le conflit à venir. C'est lors de la bataille de la Marne que l'aviation rend ses réels premiers services en décelant les manœuvres des troupes allemandes entraînant la réaction française. Mais à cette époque les matériels sont très disparates et l'industrie aéronautique dispersée sur le territoire national en partie occupé. Marcel Dassault et Henry Potez vont être chargés, en 1914, de coordonner le suivi de la construction en masse du Caudron G3 et de l'améliorer en fonction des remarques des pilotes et des mitrailleurs. Mais il y a urgence car à la fin de 1915, la supériorité allemande est incontestable.

Marcel Dassault, ayant constaté le médiocre rendement de l'hélice du Caudron G3, met au point en 1916, une nouvelle hélice baptisée éclair. Avec Henry Potez, il créent une société pour les construire en grand nombre : la Société d'Etudes Aéronautiques ou SEA. Ces hélices équiperont le Sopwith britannique, le Dorand AR et les chasseurs Spad. A cette époque, il existe en France 40 fabricants et 253 modèles différents ! L'Etat français décide de n'en conserver que 3 dont l'hélice Eclair.

Début 1917, 50 à 75 % des sorties d'usines de certains constructeurs sont jugées obsolètes. Nos deux compères, financés par un fournisseur de papiers peints fondent la Société d'Etudes aéronautiques ou SEA et, avec l'aide de leur ami Louis Coroller,



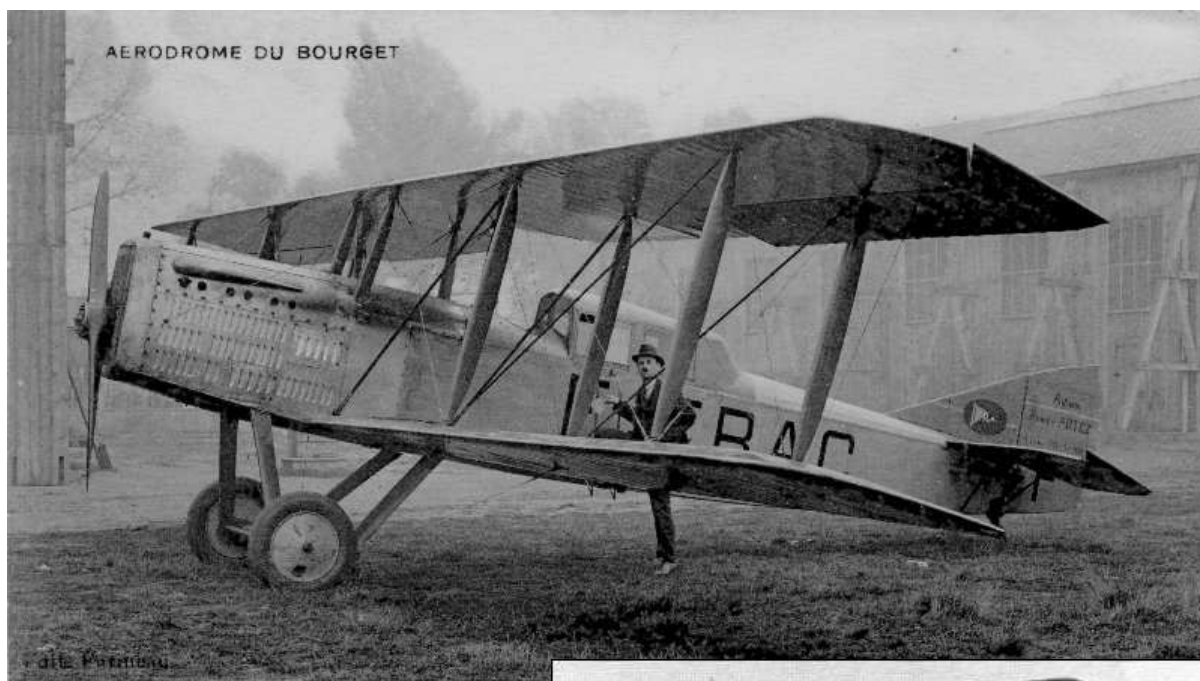
construisent une première machine, le SEA 1 équipé d'un moteur Clerget de 200 Cv. C'est un échec. Suivront ensuite un SEA 2 monomoteur biplace de reconnaissance puis un SEA 3 trimoteur triplace de reconnaissance. Seul le SEA 4, dérivé du SEA 2 sera fabriqué avec un moteur Lorraine de 350 Cv. Il correspond à ce que recherche l'Etat Major. Fin 1917, 1000 appareils sont commandés à condition d'être construits avec le fabricant de hangars Bessonneau, à Angers.

Il est prévu deux versions, un SEA 4 A2 pour l'observation et un SEA 4 C2 pour la chasse. Le premier SEA 4 de série sort de l'usine le...11 novembre 1918. Sur le marché des 1000 avions seule une centaine, en cours de fabrication, sera livrée.



La comparaison avec les deux rares photos que j'ai pu retrouver du SEA 4 prouve que la vénérable photo sépia est bien celle d'un SEA 4.

En 1919, Marcel Dassault quitte la SEA pour se lancer dans la fabrication de meubles et l'immobilier ne revenant à l'aéronautique que dans les années 30. Henry Potez et Coroller conçoivent le Potez VII sur une base de SEA 4 pour assurer le transport de 3 ou 4 passagers.

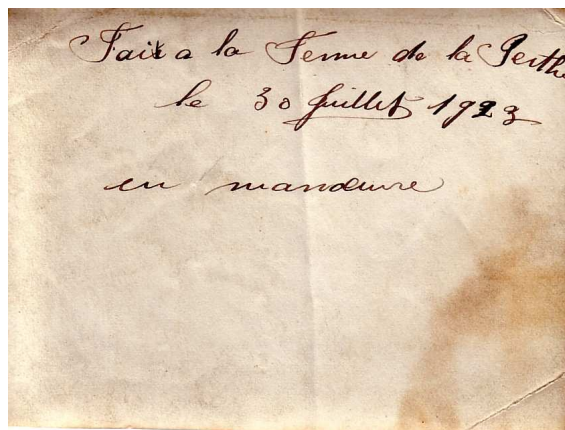


L'entreprise Potez deviendra le principal constructeur aéronautique français de l'entre deux guerres.

Viendront ensuite le Potez 15 et le fameux Potez 25 de l'Aéropostale.

Mais l'aventure de la photo jaunie ne s'arrête pas là car, au verso, figure une étrange dédicace. Quelle est donc cette ferme de la Gerthe ?

Cette orthographe ne relève pas d'un français orthodoxe. Les moteurs de recherche ne situent une GERTHE qu'en Allemagne, dans la Ruhr. Qu'est-ce que cela peut bien signifier ?



Le Traité de Versailles qui conclut la première guerre mondiale met l'Allemagne dans l'obligation de payer des indemnités de guerre. Sa situation économique, un désordre politique considérable - qui avait déjà commencé avant la fin du conflit - et une mauvaise volonté manifeste la mettent dans l'impossibilité de respecter ses engagements.

Par ailleurs une hyperinflation sans précédents met notre voisin dans l'incapacité totale à satisfaire à ses engagements.

Initialement soutenues par le gouvernement britannique, la France – sous l'ordre du premier ministre Raymond Poincaré - et la Belgique, envahissent la Rhénanie 11 janvier 1923 puis se lancent dans l'occupation de la Ruhr. L'objectif est de s'emparer des mines de charbon allemandes car la France dispose de minerais de fer mais le charbon est accaparé par la consommation domestique nationale. Il lui faut des combustibles pour assurer sa production d'acier.

Bientôt, la Grande Bretagne change d'avis car, sous l'influence de l'économiste Keynes, elle s'est rendue compte que l'Allemagne étant son principal partenaire dans son commerce international, il était plus avantageux de proposer un étalement de la dette... Des mouvements de grèves, des incidents et affrontements divers mènent l'Allemagne au désastre économique et le chancelier de la République de Weimar doit prendre la décision de respecter les obligations imposées par le Traité de Versailles. Mais l'agitation est proche de se transformer en coup d'Etat. Hitler fomenté déjà son premier putsch à Munich. Les Etats-Unis élaborent un nouveau plan de remboursement des dettes de guerre (Plan Dawes) qui permettra effectivement d'étaler les paiements jusqu'en 1929 et de faire cesser l'inflation. Confrontée à ses propres difficultés économiques, la France accepte la nouvelle donne et retire ses troupes en août 1925.

La ferme de la Gerthe est située au Nord Est de Bochum dans la Ruhr ; actuellement c'est un quartier de Bochum et **c'est là qu'était stationné notre SEA 4 en 1923**...Il semble que la vocation aéronautique du lieu ait disparu car on ne retrouve aucune trace d'aérodrome à cet endroit.

C'est extraordinaire ce qu'une photo peut révéler de tranches d'histoires !

Jean Jacques Turlot

