

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

De la clique à la Musique municipale

Albert Haensler : de la musique avant toute chose

Blagnacais décorés au XIX^e siècle

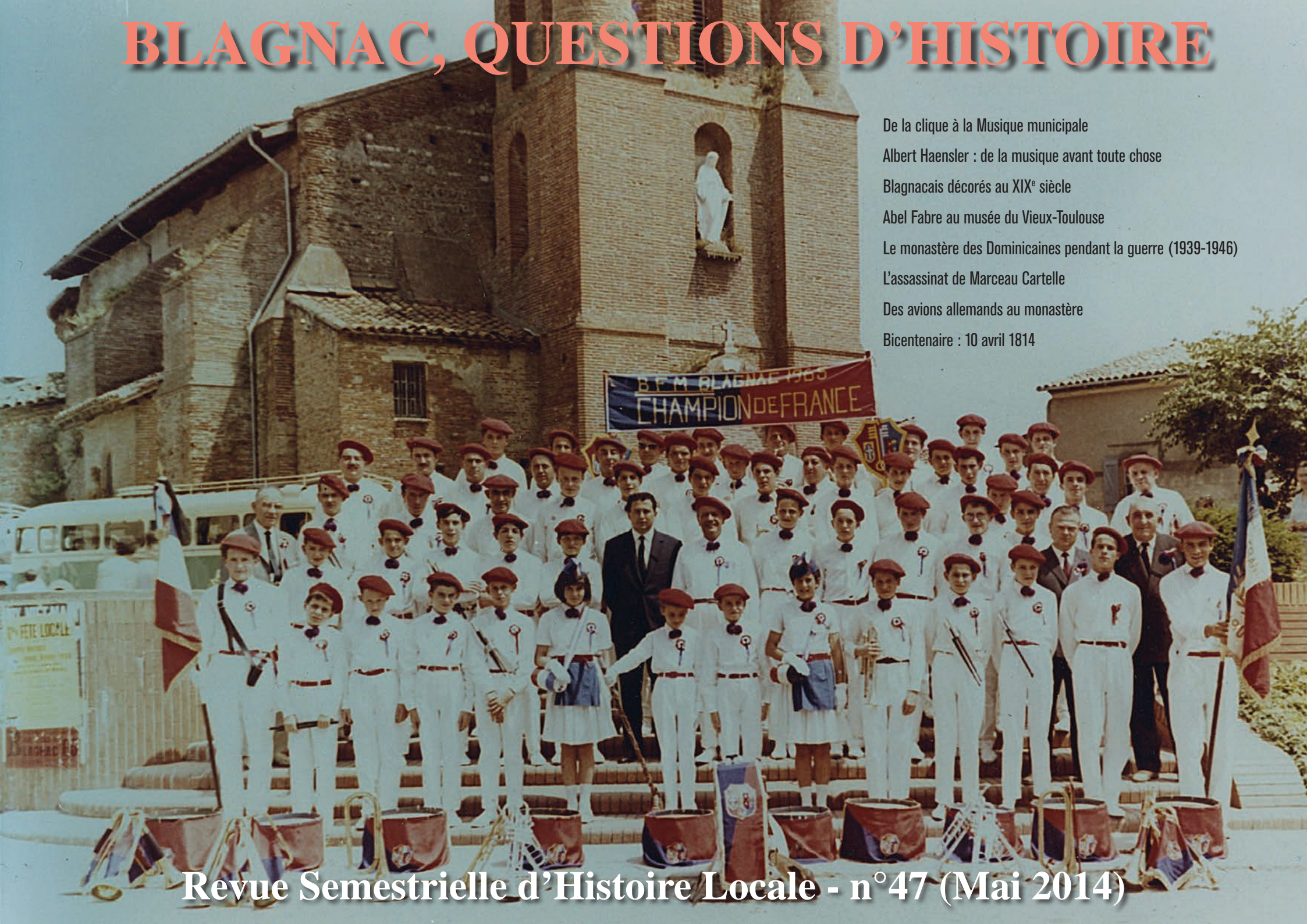
Abel Fabre au musée du Vieux-Toulouse

Le monastère des Dominicaines pendant la guerre (1939-1946)

L'assassinat de Marceau Cartelle

Des avions allemands au monastère

Bicentenaire : 10 avril 1814



Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°47 (Mai 2014)

Des avions allemands au monastère

Dans cet article, nous nous proposons de publier une série de photos qui se trouvaient dans les archives du monastère de Blagnac. Elles ont été abandonnées par les Allemands, en août 1944, lors de leur départ précipité et retrouvées par Sœur Marie-Ancilla, religieuse dominicaine à Lourdes, au cours de ses recherches. Nous la remercions de nous les avoir communiquées.

Ces photos sont d'un intérêt exceptionnel. Elles datent de la guerre d'Espagne ou de 1939, elles montrent des prototypes ou des avions allemands des débuts de production. En effet, les avions, quels qu'ils soient, sont modifiés au cours de leur carrière pour corriger des défauts de jeunesse et pour augmenter leurs performances.



◀ Junkers 52/3m, avec un parachutiste qui vient de quitter l'avion

Junkers 52/3m, avec un parachutiste qui vient de quitter l'avion. C'était le cheval de trait du transport aérien allemand, tant civil que militaire. Il a la particularité d'être construit en tôle ondulée, ce qui lui donne une grande rigidité. Il fait son premier vol en

1931 et connaît le baptême du feu lors de la guerre d'Espagne, puis il participe à toutes les opérations parachutistes de la guerre. Outre sa faible vitesse de croisière, sa charge marchande est limitée : 1500 kg ou 17 hommes, son chargement s'effectuant par une petite porte à l'arrière gauche du fuselage. Très rapidement, les Allemands ont réalisé plusieurs prototypes pour le remplacer, mais aucun n'a connu la série, sans doute car la priorité était donnée aux avions offensifs. La production du Ju 52 a donc continué jusqu'en 1944, avec plus de 4000 avions construits, dont quelques machines construites sous licence en France par les Ateliers Aéronautiques du Centre pour la Luftwaffe (Armée de l'air allemande). Dès la libération la



▶ Le Heinkel 70

production a fortement accéléré pour équiper l'armée de l'air française, l'aéronavale et la postale de nuit. Au total 400 avions ont été livrés. Ils ont servi en France, mais aussi en Indochine et en Afrique du Nord jusque dans les années 1960, les derniers volant dans les unités basées au Sahara, où leur capacité de décollage court était très appréciée. Après la guerre, l'Espagne a elle aussi construit ces avions sous licence allemande avec 170 exemplaires produits.

Le Heinkel 70 vole en 1932. A cette époque la construction d'avions de guerre était interdite par les décisions du traité de Versailles de 1919. Aussi est-il présenté comme un avion postal rapide, capable de transporter du courrier ou quatre passagers dans une petite cabine. Cet avion était très rapide pour l'époque, grâce à sa construction soignée avec des rivets fraisés et non à tête ronde, sa structure légère en magnésium, son aile elliptique et son moteur bien caréné. Après une brève carrière dans la compagnie aérienne nationale Lufthansa, les avions sont reversés à la Luftwaffe où ils servent à la liaison, à la reconnaissance et au bombardement léger. Certains avions ont pris part à la guerre d'Espagne, où leur haute vitesse leur



◀ **Le Dornier 17, premier bombardier moyen allemand**

▶ **Vue de la mitrailleuse de défense installée à l'arrière de la cabine du Do 17**

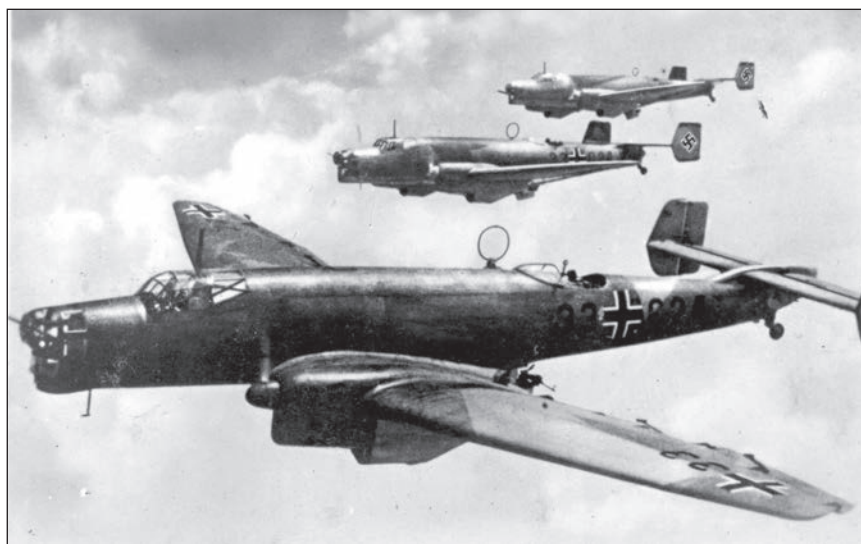


permettait de mener des missions de reconnaissance en toute impunité. Dans la Luftwaffe, leur carrière offensive fut de courte durée, car leur structure en magnésium s'enflammait dès les premières balles reçues. Cette photo montre sans doute le troisième prototype du Heinkel 70, qui a été construit pour essayer la version militaire, hypothèse corroborée par sa décoration civile.

Le Dornier 17 est le premier bombardier moyen allemand. A ses débuts en 1934, lui aussi est présenté comme un avion postal. Comme les autres avions allemands, il va faire ses classes en Espagne. Sa carrière dans le bombardement sera assez discrète, car il sera trahi par ses moteurs d'une puissance insuffisante. Il sera rapidement remplacé en première ligne par le Heinkel 111

et le Junkers 88, plus performants. Le Dornier 17 a alors rempli d'autres missions comme la chasse de nuit ou le lancement des premiers missiles téléguidés.

Comme ses contemporains, le Junkers 86 voit le jour en 1934 comme transport de passagers. Comme eux, il participe à la guerre d'Espagne comme bombardier. Il est supplanté par le Heinkel 111 et les avions sont réorientés vers la reconnaissance et le bombardement à haute altitude. Seulement 900 avions seront construits et ont servi jusqu'en 1943.



◀ Trois Junker 86 en vol

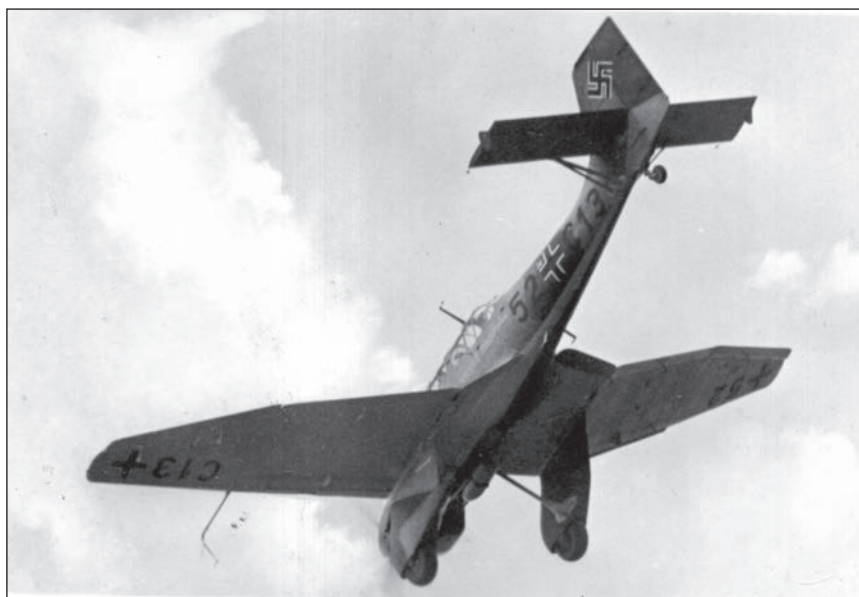
Le Messerschmitt 109 a été le principal chasseur allemand tout au long de la guerre avec plus de 33 000 machines produites. Le prototype vole en 1935 et cette vue montre le 3e prototype qui vole en juin 1936. Les machines tête de série vont, elles aussi, mettre le cap au sud-ouest pour participer au conflit espagnol. En 1938 apparaît une nouvelle version avec un moteur Daimler-Benz plus puissant. Ces avions surclasseront les Dewoitine 520 et les Curtiss H75 lors de la bataille de France. Des versions plus puissantes et mieux armées du Messerschmitt 109 vont

▶ Le Messerschmitt 109



apparaître régulièrement au cours du conflit et la production ne s'arrêtera qu'avec la fin de la guerre. L'Espagne avait acquis la licence de fabrication de l'avion et reçut quelques éléments avant la fin du conflit, mais aucun moteur. Ce pays a donc remotorisé les cellules existantes avec un moteur suisse Hispano Suiza, puis avec un moteur Rolls-Royce. Ces avions ont servi jusqu'en 1965 et ont participé au tournage du célèbre film « La bataille d'Angleterre ».

L'image sur la page suivante montre un des premiers Junker 87 "Stuka" avec un carénage de train très droit. Il deviendra plus arrondi sur les avions de série. Cet avion a marqué les mémoires car il attaquait en piqué prononcé pour larguer ses bombes et surtout il possédait une sirène particulièrement stridente. Le prototype a volé en 1935 et environ 6500 ont été construits jusqu'à la fin de la guerre. On attribue l'avancée éclair des forces allemandes pendant la bataille de France au tandem char / Ju 87, ce dernier jouant le rôle de l'artillerie de campagne. A cause de sa faible vitesse de croisière, cet avion était une proie facile pour les chasseurs. Vers la fin du conflit, cet avion a été adapté à l'attaque antichar en vol horizontal.

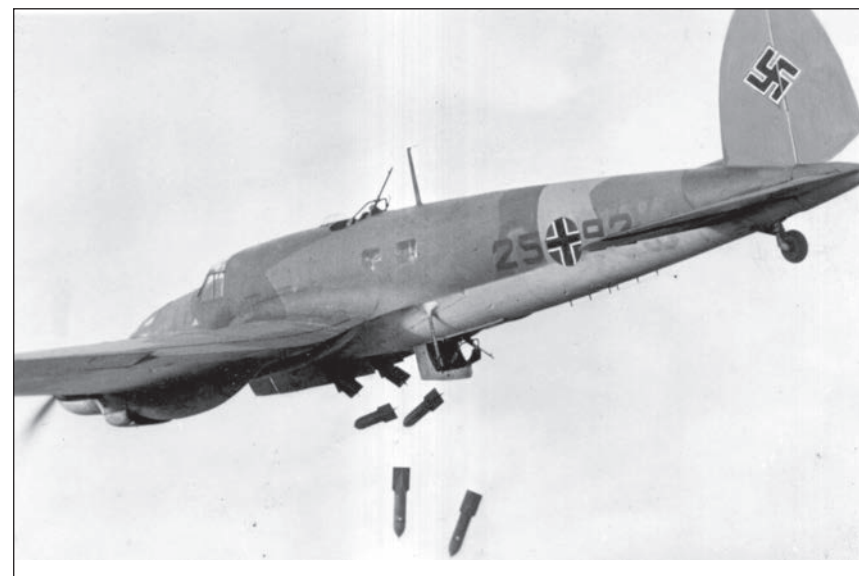


◀
Le Junker 87
Stuka



▶
Le Heinkel 111

Deux vues du Heinkel 111, un autre bombardier moyen allemand, qui a volé en 1935. Ces deux images ont été retouchées pour remplacer les marques de la Légion Condor (forces allemandes en Espagne en 1936) par les marques allemandes. Elles montrent une des premières versions de l'avion avec un nez pointu et un pare-brise séparé pour les pilotes. Les versions les plus produites auront un nez conique complètement vitré. 6500 avions ont été produits jusqu'à la fin de la 2e guerre mondiale. Ces machines ont assuré des missions de bombardement, de lutte anti-navires, de transport, de destruction de mines anti-navires, de largage d'engins guidés... jusqu'à la fin de la guerre. L'Espagne a acquis la licence de fabrication de cet avion et a assemblé plus de 200 machines après la guerre, propulsées eux-aussi par des moteurs Rolls-Royce. Les derniers ont été retirés du service à la fin des années 60.



▶
Le Heinkel 111

SOURCES

Le fana de l'aviation, différents numéros.

René TOUSSAINT