

LE DIXMUDE

Fin 1923 disparaissait en mer Méditerranée un aéronef géant, le Dixmude, qui avait décollé à Cuers, près de Hyères, . Il y eût 50 morts : cet évènement , dont nous célébrons le centenaire dans un mois, a été immortalisé par un monument du souvenir à Pierrefeu (1)

Evoquons l'historique des dernières semaines d'existence de ce dirigeable, un des trois que l'Allemagne livra à la France en 1920, au titre de réparation des dommages de guerre, conformément aux écrits du Traité de Versailles (juin 1919)

Ce Zeppelin, construit en 1917, immatriculé LZ 114, fut baptisé « Dixmude » lors de sa réception en France en juillet 1920; ce en souvenir des fusiliers-marins morts en héros en défendant la ville belge de Dixmude en octobre 1914. C'était un bâtiment dit rigide (enveloppe de toile sur carcasse en duralumin) propulsé par six moteurs-diesel Maybach de 260 ch. chacun, lui assurant une vitesse de croisière de 60 km/h . Equipage : 39 hommes, répartis dans la nacelle-avant de pilotage, et dans des postes de repos aménagés dans la courbe centrale du « ventre » de l'appareil . Les dimensions du mastodonte étaient géantes : 226,5 m le longueur, 24 m de largeur, 28 m en hauteur ! (c'est l'équivalent d'un immeuble de 9 étages ...) A vide, poids de 30 tonnes ... Il décollait avec 10 tonnes d'eau (ballasts et consommation de l'Equipage) et 16 tonnes de carburant (mais pouvait charger 20 tonnes de plus, pour une autonomie de vol de 140 heures , parfois à très haute altitude, jusque'à 6000m)

Bien sûr, il avait besoin de nombreux Serveurs au sol à son départ et à son atterrissage (= amarrage à un mât d'attache)

Livré à Maubeuge, le Dixmude rallia très vite sa base de Cuers (2), sous le commandement d'un jeune officier de 28 ans, Jean Du Plessis de Grénédan . L'engin fut révisé, réparé (il y avait de la porosité sur les 16 ballons d'hydrogène, ces énormes sacoches qui garnissent l'intérieur du « cigare ») puis pendant deux années, l'Equipage apprit à le maîtriser, en vue de missions d'observations , mais aussi pour établir des records ... De fait, pendant l'été 1923, le Dixmude performa quant aux durées de vol et distances parcourues, au-dessus de la Méditerranée et de l'Afrique du Nord (5 croisières 3)

Et le 17 décembre, un voyage de grande envergure emmena 50 personnes plein Sud (des Passagers complétaient en effet l'effectif habituel) avec, comme enjeu , d'améliorer son record du monde de la distance (soit dépasser 9000 km ...) Après le survol de la Tunisie, le dirigeable atteignit In Salah en plein désert algérien , sur le 28ème parallèle (4) puis remonta vers le Nord ; ce 21 décembre, une météo très défavorable sur les côtes algériennes contraria le plan de vol : secoué par la tempête, moteurs ronflant au maximum pour tenir l'équilibre (en corollaire épuisement rapide du carburant...) l'appareil tenta une manoeuvre d'esquive : se laisser dériver pendant 24 heures vers l'Est, cap sur le golfe de Gabès,

éventuellement atteindre d'urgence un aéroport de secours (5)...car Du Plessis savait trop bien ce qu'il avait au-dessus de sa tête : 68000 m³ d'hydrogène hautement inflammable ...une étincelle dans ces orages et le géant brûlerait en quelques instants... Mais il était trop tard, le piège se refermait : le 22 dans la nuit, perte des contacts radios ; le lendemain, un garde-côte sicilien déclara avoir vu une boule de feu illuminer l'horizon, au loin : le Dixmude fut probablement foudroyé au large des côtes tunisiennes. Aucun rescapé ... Deux dépouilles , dont celle du Commandant Du Plessis furent miraculeusement récupérées dans les chaluts de pêcheurs italiens du port de Sciacca. Le Commandant fut honoré le 5 janvier 1924 par des obsèques nationales à Toulon.

La tragédie émut la Nation entière : pendant l'automne précédent, ce Zeppelin, fleuron de la flotte aérienne de l'époque, survola en exhibition, pour se faire mieux connaître, les 2/3 du Pays, en faisant les « unes » de la Presse qui le rendirent extrêmement populaire. Et puis, il a été un symbole dans le face à face franco-allemand de l'époque, sous haute tension en 1923 : en janvier, Poincaré faisait occuper la Ruhr, opération qui s'avérera un échec, et donc le peuple de France avait bien besoin des exploits du Dixmude pour cautériser certaines plaies...

La dernière catastrophe concernant les dirigeables rigides fut celle de l'Hydenbourg, le plus gros vaisseau jamais mis en service (245m de longueur !) qui s'embrasa lors de son atterrissage dans le New Jersey, aux U.S.A. le 6 mai 1937 . 36 morts parmi les 97 occupants (les rescapés purent sauter à terre et se sauver, certains au prix de graves brûlures)

(1) Inauguré en mai 1927 place J.Jaurès, dans le village ; en granit rose de Corse, le monument haut de 14 m, représente deux ailes accolées.

(2) Les 2 hangars à squelettes métalliques de Cuers, de dimensions adaptées à abriter des colosses (on les voyait de très loin ! contenance 100 000 m³ !...), ont été bâtis en 1921-22, démantelés dans les années 1970 . Notons ici qu'à Orly, fin 1923, se finissait la construction de deux hangars en béton armé (procédé Freyssinet) dont la hauteur de voûte était de ...60m !

(3) Dont celle du 25 au 30 septembre : 118 heures de vol sans escale, 9000 km dont survol du Sud-algérien ; l'exploit eut un impact considérable sur le Public. Pour anecdote : n'ayant pas de chauffage à bord l'Équipage, dans la petite cuisine installée dans la coursive sus-citée, réchauffait les plats en les plaquant sur les tuyaux d'échappement des moteurs ! ...

(4) Cuers- In Salah à vol d'oiseau = grosso modo 2000 km

(5) Pas évident ! Il faut une plateforme de 200 m de longueur, et, surtout, en moyenne 200 hommes bien entraînés pour plaquer le dirigeable au sol ...