

Le 21 décembre 1923, la disparition du “*Dixmude*”, par J.C. Poutiers

Petit garçon, il m’arrivait d’accompagner ma grand-mère qui rendait visite à l’une de ses amies de jeunesse, madame Yvon, qui demeurait dans un ancien hôtel d’armateur, rue du Commandant Yvon. Pendant que ces dames prenaient le thé, je jouais avec un petit canon d’ivoire que madame Yvon m’a donné pour me récompenser d’avoir été si sage. Soixante-cinq ans plus tard, j’ai toujours ce petit canon, et il m’est cher.

Attentif aux conversations de famille, je savais que cette charmante vieille dame, qui portait chez elle un petit bonnet de dentelle, était la veuve du Commandant Yvon, et le destin tragique du “*Dixmude*” me semblait bien mystérieux. Je pensais qu’il s’agissait du naufrage d’un navire et de son capitaine granvillais. Bien des années plus tard, ces bribes d’Histoire se sont imbriquées pour former un puzzle cohérent qui dévoilait une démesure technologique que Jules Verne n’aurait pas reniée ...

A l’époque de la Première Guerre Mondiale, les Zeppelins étaient des ballons dirigeables géants construits par la Marine de Guerre de l’Empire Allemand. Ces aéronefs ont bombardé Paris avant que ne soient mis en batterie les canons stratosphériques connus - à tort - sous le nom de “Grosse Bertha”. Une gigantesque structure de poutrelles de duralumin était remplie par plusieurs énormes ballons gonflés avec de l’hydrogène, gaz peu coûteux et facile à produire, plus léger que l’air mais terriblement inflammable. Un carénage de toile de coton verni recouvrait l’ensemble, ce qui lui donnait l’allure d’un cigare géant de 226 m de longueur et 17 m de largeur, mû par des hélices actionnées par 6 moteurs de 260 Cv, un à l’arrière, un à l’avant et deux de chaque côté. L’équipage de 5 officiers et 30 hommes, essentiellement mécaniciens, électriciens et radios, est réparti dans quatre nacelles qui donnent accès aux moteurs. Une cinquième nacelle, sous la voilure, peut accueillir 6 passagers. Des coursives, à l’intérieur du dirigeable, desservent ces cinq nacelles et deux carrés destinés au repos. Au sol, 250 à 300 hommes sont nécessaires pour maintenir le dirigeable et l’arrimer sur son socle de béton.



A la fin du conflit, la France reçoit deux Zeppelins au titre des dommages de guerre et la Marine Nationale est chargée de tester et améliorer ces mastodontes. L’enjeu est de taille : outre l’intérêt militaire de bombardement et de logistique, c’est tout l’avenir du transport aérien qui est en cause. L’avion, le “plus lourd que l’air” est, à

cette époque, de capacité réduite, et son faible rayon d'action nécessite des escales fréquentes de ravitaillement. Par contre, les dirigeables, c'est-à-dire les "plus légers que l'air", peuvent enlever de lourdes charges avec la possibilité de naviguer en utilisant l'appoint des courants aériens. L'ouverture d'une ligne aérienne transatlantique sort de l'utopie car les Zeppelins, emportant 25 t d'essence, ont un rayon d'action de 10.000 km sans escale à la vitesse moyenne de 35 à 40 nœuds, largement supérieure à celle des paquebots les plus rapides. La France est en tête de la compétition et le génie français allié au savoir-faire des aéroliers de la Marine allaient dompter cette monture fantasque et lui apporter toutes les améliorations nécessaires ... Le Capitaine de Vaisseau Yvon est chargé de diriger une part importante des essais.

Pierre-Edouard-Marie Yvon, né à Granville en 1865, est un brillant officier de Marine. Lieutenant de Vaisseau, il commande en 1907 le torpilleur de haute mer "*Le Lancier*" en station navale à Granville, succédant à ce poste au futur Amiral Maxime Levassieur. Il commande ensuite le 1^{er} Bataillon de Fusiliers-marins, puis, Capitaine de Frégate, il prend le commandement de "*L'Obusier*", et est promu Officier de la Légion d'Honneur en 1915 pour le sauvetage de l'équipage du "*Branle-Bas*" qui avait sauté sur une mine. Capitaine de Vaisseau en 1918, il commande ensuite le cuirassé "*Patrie*" puis se spécialise sur les aéronefs. Breveté pilote de dirigeable, le Commandant Yvon est un officier reconnu pour sa compétence en navigation aérienne.

A Cuers, le 18 décembre 1923, le Commandant Yvon embarque, comme chef de mission, à bord du LZ114L72, rebaptisé "*Dixmude*" et commandé par le Lieutenant de Vaisseau Philippe du Plessis de Grénédan, breveté pilote de dirigeable. La mission de trois jours au-dessus de la Méditerranée et du Sahara, est une simulation de vol transatlantique. Pris dans une violente tempête de sable, le "*Dixmude*" tente de se dégager mais n'arrive pas à s'arrimer dans une base navale d'Afrique du Nord. A cause de sa prise au vent, l'utilisation continue des hélices est nécessaire pour garder le contrôle de l'aéronef. A court de carburant, le "*Dixmude*" dérive et lance des messages radio de détresse. Il est plusieurs fois repéré, puis on perd sa trace.

Dans la nuit du 21 décembre, à 2 h et demi du matin, des pêcheurs aperçoivent une boule de feu dans le ciel au sud de la Sicile. Il n'y a aucun survivant et la mer rend quelques corps dont celui du jeune capitaine du géant de l'air.

Ainsi s'achève tragiquement l'épopée du "plus léger que l'air", constamment amélioré depuis les premiers vols au 18^{ème} siècle. Dans le nord du Cotentin, subsiste un hangar géant, en béton, aujourd'hui Monument Historique, qui devait accueillir ces transatlantiques aériens qui ne virent jamais le jour. Désormais, le "plus lourd que l'air" se développe et s'affirme, d'abord avec des raids au-dessus de l'Atlantique nord et avec l'Aéropostale dans l'Atlantique sud. Puis l'avion finit par faire disparaître les paquebots transatlantiques alors en pleine expansion. Mais ceci est une autre histoire