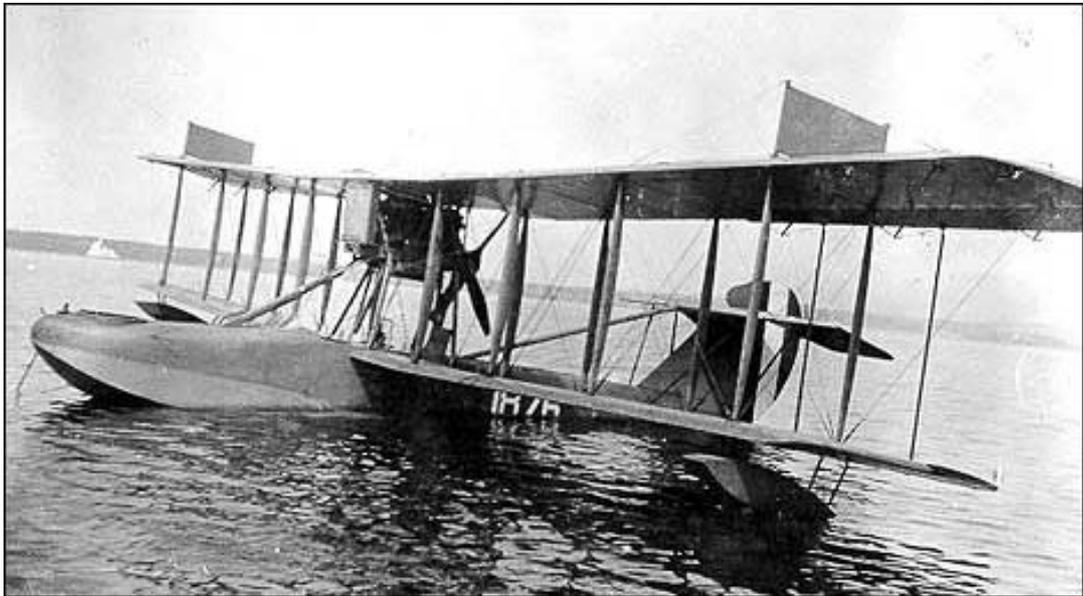


Quand l'U.S. Navy patrouillait dans les Landes

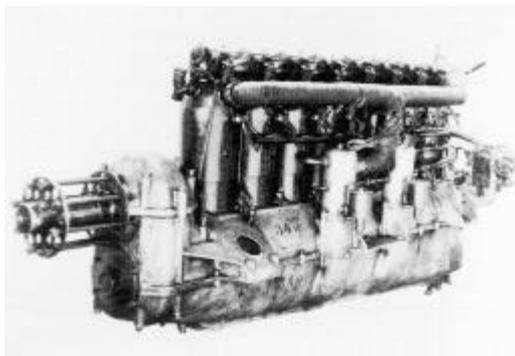


Hydravion américain Curtiss HS-2L comme il en patrouillait dans les Landes en septembre 1918.



L'organisation de défense maritime sur l'Atlantique

La catastrophique attaque du Chemin des Dames en avril 1917, une offensive voulue par le gouvernement français pour tenter de desserrer l'étau du front qui s'étend sur 450 kilomètres du nord à l'est de la France depuis deux ans et demi, offensive menée par le général Nivelle avec quatre armées, soit 360.000 hommes dont le tiers périt dans les trois semaines qui ont suivi le 16 avril 1917 ou seront faits prisonniers, démontre qu'il est désormais inutile de vouloir attaquer. Les progrès réalisés par l'artillerie et le nouveau système de défense mis au point par Hindenburg durant l'hiver 1916 : des nids de mitrailleuses enterrés et bétonnés, reliés entre eux par des voies souterraines, comprenant des kilomètres de barbelés sur lesquels sont venus se faire tuer plus de 100.000 hommes, sont devenus imprenables.

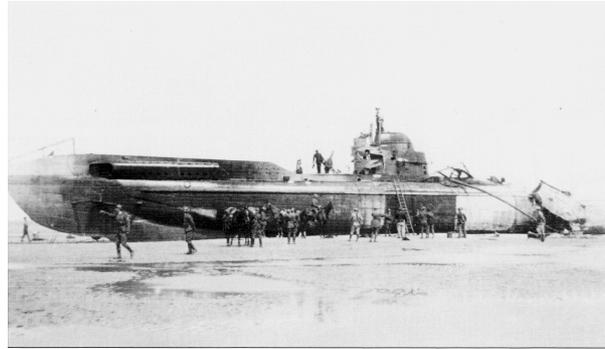


L'un des éléments de la supériorité allemande dans l'aviation en 1916 : le disgracieux mais très puissant moteur Mercedes de 240 ch.

En mai 1917, les troupes sont au bord de l'insurrection. Les soldats ne font plus confiance à l'état-major des armées « qui les envoie se faire tuer sans aucun résultat, alors qu'eux mêmes restent impunis » (enquête sur le front demandée par le Président de la République). Depuis que Foch et Joffre ont été écartés pour n'avoir pas été capables de conclure les batailles de la Somme et de Verdun, le gouvernement français est vacillant. En mai 1917, Pétain remplace Nivelle (1856-1924) à la tête des armées. Les états-majors des armées françaises et britanniques sont impuissants face à la situation militaire. Ils doivent restaurer le moral des troupes, la confiance envers les chefs, donner du repos aux soldats, lever des troupes fraîches. Les armées sont enterrées dans les tranchées pour encore très longtemps.

Après l'offensive réussie de Douaumont dans la Meuse, les états-majors français et britanniques qui souhaitaient imposer la paix par des victoires sur les forces de l'axe, n'espèrent plus qu'en leurs alliés russes et américains pour que la situation évolue. La révolution russe d'octobre, qui panse ses plaies en mai 1917, promet d'aligner face à l'Allemagne dix armées, soit un million d'hommes. Les Etats-Unis ont réunis un million de volontaires et demi. Mais l'acheminement des troupes et des matériels à travers l'océan Atlantique va se heurter à la flotte inexpugnable des sous-marins allemands, res-

pensables tout au long de l'année 1916 de la perte de 300.000 tonnes chaque mois. L'escorte des convois maritimes en Manche par des torpilleurs et des hydravions n'est possible que depuis mars 1917. Le *Schnorkel* des sous-marins allemands n'est pas repérable depuis les bateaux de guerre. En revanche, depuis un ballon ou un hydravion, il l'est. Ensuite, l'alerte donnée par les airs permet aux torpilleurs d'agir.



Sous-marin allemand U-61 capturé à Wissant près de Calais par les forces alliées le 25 juillet 1917.

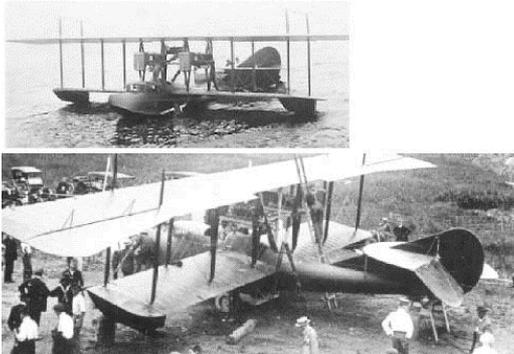
Le 6 avril 1917, les Etats-Unis ont officiellement déclaré la guerre à l'Allemagne. La première des priorités chez les Alliés est de sécuriser le couloir Atlantique. C'est pourquoi, le gouvernement français sollicite en mai 1917 la Marine des Etats-Unis afin d'augmenter en France les forces aériennes navales. En avril 1917, les forces navales américaines se résument en tout et pour tout à 48 officiers, 239 marins, 54 hydravions, un dirigeable, trois ballons et un centre d'aviation maritime en Floride, Pensacola.

CAM ou PC	Date ouverture	Appareils
Boulogne-sur-Mer	Avril 1915	12 FBA-H
Calais	Novembre 1917	6 FBA-H
Cherbourg	Avril 1917	8 FBA-H
Dieppe	Juillet 1917	4 FBA-H
Dunkerque	Décembre 1914	15 FBA-B (observation), 10 Sopwith (chasse), 10 Voisin
Eu	Juillet 1917	4 Voisin L
Guernesey	Juillet 1917	12 FBA-H
Le Havre	Avril 1916	16 FBA-H
Port-en-Bessin	Octobre 1917	2 FBA-B
Saint Pol-sur-Mer	Février 1915	10 Voisin L, 4 Nieuport (chasse)

Les centres d'aviation maritime (CAM) ou Postes de Combat (PC) français ouverts en Manche en 1917 et effectifs en mai 1917.

Constituée à Pensacola, la première unité navale américaine destinée à combattre en Europe, forte de sept officiers et de 122 marins, placée sous le commandement du lieutenant Kenneth Whiting, part des Etats-Unis à bord des bateaux *U.S.S. Jupiter* et *U.S.S. Neptune* dès le mois de mai 1917. Le *Jupiter* quitte les Etats-Unis le 23 mai et arrive à Bordeaux en Gironde le 7 juin ; le *Neptune* quitte Pensacola le 25 mai et rallie Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) le 8 juin. Cette unité est le premier contingent militaire naval des Etats-Unis arrivé en Europe. Des milliers de marins suivront. Un million cinq cent mille américains ont combattu en Europe dans toutes les armes, dont 6.174 dans les rangs de l'U.S. Navy.

Responsable d'une mission de préparation en France, le lieutenant Whiting se rend immédiatement à Paris rencontrer l'amiral Le Bon, ministre de la Marine et le capitaine de vaisseau Cazenau, chef des forces aériennes de la Marine française. De leur réunion il ressort qu'une unité d'officiers américains et français doit visiter les sites français propices à l'installation des bases de la marine américaine. Notons que les aviateurs de l'U.S. Navy installent simultanément des bases en Grande-Bretagne et en Italie.



Hydravions américains Curtiss H-16, des appareils apparus en 1914 destinés à la formation des pilotes d'observation de l'U.S. Navy.

Achevée le 1^{er} juillet 1917, cette mission propose d'installer onze bases en France, trois sur des sites nouveaux, Dunkerque dans le Nord (un site déjà partagé par des marins français et britanniques), Paimboeuf (Loire Atlantique), Le Moutchic près de Lacanau (Landes), et huit bases américaines sur des sites français existants ou en cours d'installation : Aber Wrac'h, Brest-Camaret et l'île Tudy dans le Finistère, Le Croisic (Loire-Atlantique), Fromentine (île de Noirmoutier), Rochefort et Saint-Trojan (Charente-Maritime) et un centre de logistique à Pauillac en Gironde.



FBA type H n° 312 basé à Dunkerque à la fin de l'année 1916.

CAM ou PC	Date ouverture	Appareils
Camaret	Mars 1917	12 DD-9
Ile Tudy	Octobre 1917	4 DD-9
La Penzé	November 1917	6 FBA-H
Le Croisic	Mai 1917	4 DD-9
Lorient	Avril 1917	4 DD-9
Tréguier	Août 1917	12 FBA-H

Les centres d'aviation maritime (CAM) ou Postes de Combat (PC) français ouverts en Bretagne en 1917 et effectifs en mai 1917.

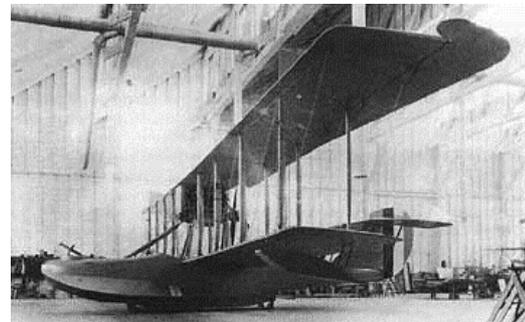
En 1918, à ces sites s'ajouteront ceux de Tréguier (Côtes-du-Nord), La Trinité-sur-Mer (Morbihan), La Pallice proche de La Rochelle (Charente-Maritime), Gujan-Mestras et Arcachon (Gironde).

Manquant cruellement de matériel, l'U.S. Navy veut commander à la France en juin 1917 cent cinquante FBA type H, mais le ministère de la Marine refuse pour raison de priorité nationale : cet appareil constitue l'essentiel de l'équipement des centres d'aviation maritime en 1917. Un total de 250 machines a été commandé par la France à la firme F.B.A. d'Argenteuil en 1916 et fournir à la marine des Etats-Unis 150 appareils avant l'hiver semble impossible, d'autant que l'Italie, écrasée par la marine autrichienne demande 500 appareils du même type à la France.

CAM ou PC	Date ouverture	Appareils
Les Sables d'Olonne	Juin 1917	12 Caudron G4
La Pallice	Janvier 1917	12 DD-9
Le Verdon	Juillet 1917	4 Voisin L
Hourtin	Mai 1917	12 DD-9 (CAM La Pallice), 30 FBA-C (école de pilotage)
Cazaux	Mars 1917	3 FBA-H
Bayonne	Juin 1917	12 DD-9

Les centres d'aviation maritime (CAM) ou Postes de Combat (PC) français ouverts sur l'Atlantique en 1917 et effectifs en mai 1917.

Les marins américains - ils sont 691 en novembre 1917 sur le sol français - sont contraints de faire venir de l'usine Curtiss de Buffalo (Etat de New York) par train et par bateau des hydravions Curtiss HS-1 et HS-2 à coque. En 1917 au Moutchic et en 1918 au Cap Ferret (Gironde), les marins américains utilisent en attendant leur propre matériel onze FBA type H construits en France sans compter les six FBA-Savoia type H italiens en Méditerranée, basés à Porto-Corsini (Italie), pour défendre leurs convois dans l'Atlantique. Les américains en Italie volent sur des FBA type H à Bolsena où se trouve l'école navale américaine du *Naval Air Service*.

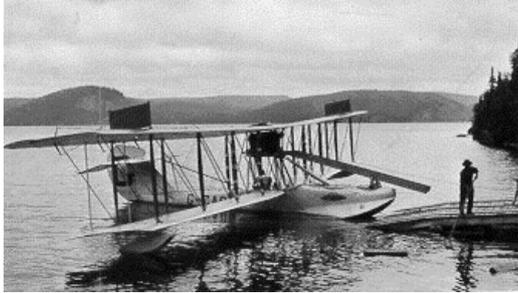


Hydravion Curtiss HS-2L (1918). Vue latérale montrant la forme de la coque et de la voilure.

En France le 30 septembre 1917, le commandement des pilotes américains de la marine est confié au capitaine Cone, basé à Paris, agissant sous les ordres de l'amiral Wilson, dirigeant l'ensemble des forces de la marine américaine en France. Il gardera ce poste jusqu'au 1^{er} août 1918, date à laquelle il quittera son commandement de Paris pour diriger à Londres les forces navales américaines en Angleterre.

L'arrivée des grands convois militaires américains à Nantes et Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) et Brest (Finistère) durant l'hiver 1917-1918 n'autorise plus la moindre lacune dans le système de protection des navires dans l'Atlantique par les hydravions des centres d'aviation maritime, au risque de voir des dizaines de milliers de soldats américains périr noyés. Les marines françaises et

américaines couvrent conjointement cette opération, un commandement commun étant confié au contre-amiral français Schwerer. Pour aider les Américains, la marine française n'hésite pas à céder ses centres d'aviation tout équipés à l'U.S. Navy, comme à Lorient (Morbihan) et Dunkerque où elle met à la disposition des aviateurs marins américains ses hangars à dirigeables.



Curtiss HS-2L en opérations. Ces appareils ont été utilisés aux Etats-Unis, au Canada, en Grande-Bretagne, et en France. L'U.S. Navy en Italie utilisait des FBA type H construits sous licence en Italie. (Cliché Musée de l'Aviation Navale Canadienne).

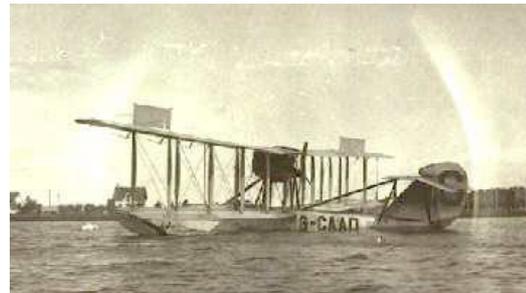
L'arrivée des Doughboys Américains sur le sol français redonne une bouffée d'oxygène aux troupes britanniques et françaises. On apprécie leur armes de poing (revolvers), leurs équipements en général ; l'arrivée massive de ces volontaires sur le sol français encourage les troupes à aller de l'avant. Sur le plan militaire, l'aviation Alliée, avec la sortie du SPAD à moteur Hispano-Suiza de 220 ch redonne aux aviateurs la suprématie dans le ciel, ce qui permet enfin aux artilleurs de travailler dans de bonnes conditions lors de la préparation des attaques. L'arrivée au front en 1918 des chars légers Renault, qui se jouent des barbelés des lignes de défense Hindenburg et détruisent massivement les fameux nids de mitrailleuses enterrés, donne à l'infanterie les moyens d'avancer.

Centre de l'US Navy en France	Officiers	Marins
Tréguier	25	202
Aber Wrac'h	53	455
Brest-Camaret	188	771
Ile Tudy	32	357
La Trinité	10	148
Le Croisic	42	337
Paimboeuf	43	478
Fromentine	38	356
Saint-Trojan	40	345
Pauillac	220	1305
Le Moutchic	93	485
Arcachon	19	318
Guivapas	25	196
Gujan-Mestras	15	252
La Pallice	7	169
TOTAL	850	6.174

Effectifs américains en France au moment de l'Armistice du 11 novembre 1918. (History of U.S. Naval Aviation, 1930).

Le printemps 1918 marque aussi la reprise sur mer de l'offensive côté allié. Les sous-marins allemands sont chassés et détruits à cadence accélérée, ce qui empêche leur remplacement et essouffle l'industrie allemande. Les hydravions du CAM de Camaret détruisent ou endommagent 35 bâtiments. Au cours de l'été 1918, la Marine

allemande perd six U-Boote par mois et l'espérance de vie des équipages se réduit de cinquante à six sorties. Nombreux sont les sous-marins qui renoncent à une attaque à la vue des hydravions dans le ciel. Si les U-Boote allemands ont coulé plus de 5 500 navires alliés depuis le début des hostilités, ils perdent plus de cent sous-marins dans la seule dernière année de guerre, sur un total d'environ 178 pertes. Il le fallait : entre juin 1917 et novembre 1918, la Bretagne voit passer plus d'un million et demi de soldats américains, dont 800.000 à Brest et 200.000 à Saint-Nazaire, sans pertes.



Hydravion Curtiss HS-2L canadien au mouillage (1918).

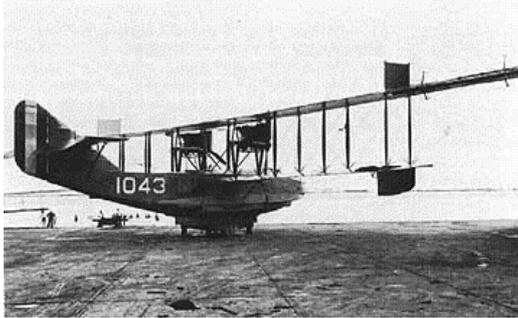
Le contrat passé entre les Alliés prévoit également que l'Armée française prenne à sa charge la formation à Tours (Indre-et-Loire) des volontaires américains qui n'ont jamais piloté ; la Marine française assure à Fréjus-Saint-Raphaël (Var) la transformation des pilotes destinés à la Marine ayant obtenu leur brevet militaire aux Etats-Unis ou en France, après quoi ces pilotes sont orientés vers l'école américaine du Moutchic dans les Landes où ils sont formés aux techniques de patrouille en mer et de lutte anti-sous marine. C'est ainsi que plus de 1.600 officiers pilotes américains ont été formés entre le mois de juin 1917 et novembre 1918. Parallèlement, plus de 20.000 techniciens, des mécaniciens, des servants et tout personnel au sol, sont instruits conjointement par la France et les Etats-Unis.

Centre de l'U.S. Navy aux Etats-Unis	Rôle
Akron, Ohio	Dirigeables
Anacostia, Columbia	Ecole expérimentale
Bay Shore, Long Island	Ecole de pilotage
Brunswick, Georgia	Centre d'aviation maritime
Cape May, New Jersey	Centre d'aviation maritime
Chatham, Massachusetts	Centre d'aviation maritime
Coco Solo, Canal Zone	Centre d'aviation maritime
Dunwoody Institute	Formation personnel au sol
Great Lakes, Illinois	Ecole de mécaniciens
Halifax, Nova Scotia	Centre d'aviation maritime
Hampton Roads, Virginia	Centre d'aviation maritime
Key West, Florida	Ecole de pilotage
Marginal Parkway, N.Y.	Arsenal
Miami 1, Florida	Ecole de pilotage et CAM
Miami 2, Florida	Ecole des Marines
Montauk, Long Island	Centre d'aviation maritime
Morehead, North Carolina	Centre d'aviation maritime
Naval Aircraft Factory	Usines
North Sydney, N.Carolina	Centre d'aviation maritime
Pensacola, Florida	Hydraviation et de théorie
Rockaway, Long Island	Centre d'aviation maritime
San Diego, California	Ecole de pilotage
Université de Washington	Ecole de l'air (théorie)

Moyens mis en œuvre aux Etats-Unis pour la formation des pilotes de l'U.S. Navy et la production des hydravions aux Etats-Unis.

Les Curtiss H-16, HS-1L et HS-2L

Dès 1914, Glenn Curtiss avait développé plusieurs prototypes de grands hydravions à coque dans le but de remporter la prix du *Daily Mail* récompensant le premier avion traversant l'océan Atlantique. Spécialisé dans les hydravions depuis 1912, sa société propose à l'U.S. Navy dès la début de l'année 1917 un nouvel hydravion monomoteur à long rayon d'action destiné les forces aéronavales en Europe, le HS-1.



L'hydravion bimoteur Curtiss H-16 destiné à la défense des côtes américaines (1918).

Basé sur la coque du Curtiss H-14, un projet refusé par la Marine américaine en 1916, propulsé par un moteur V8 Curtiss OXX de 245 ch, le prototype du HS-1 vole pour la première fois à Buffalo sur la rivière Niagara à la fin du mois de juin 1917. Le 4 juin, conjointement, l'*Aircraft Production Board* et le *Joint Technical Board on Aircraft* approuvent la construction de cinq prototypes des moteurs V8 et V12 Liberty, une mécanique revendiquée par toute l'industrie américaine, construite chez Packard et financée par des millions de souscripteurs américains. Glenn Curtiss reçoit un moteur V12 de 330 ch début juillet, qu'il monte sur le HS-1, devenu ainsi HS-1L (Liberty).



Hydravion Curtiss HS-2L aux essais de moteur à San Diego en septembre 1917.

Quand la France refuse la livraison des 150 hydravions F.B.A. type H, La Marine américaine commande immédiatement à Curtiss et à différents sous-traitants un nombre équivalent d'hydravions. Ces machines sont destinées aux forces américaines en Europe, Grande-Bretagne (sept centres), France (onze centres) et Italie (trois centres). L'état-major de l'U.S. Navy peut être

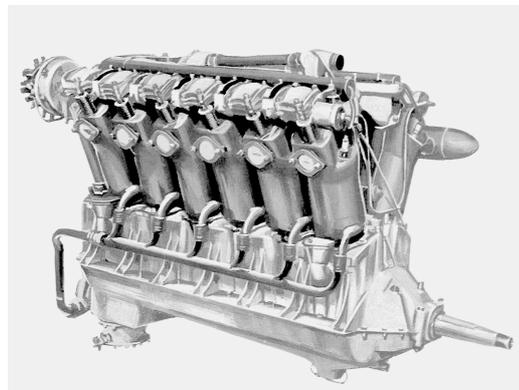
optimiste. Une nouvelle usine d'armement de la *Naval Aircraft Factory* va s'ouvrir le 28 novembre 1917.

En août, l'amirauté britannique signale au gouvernement américain que les bombes de 85 kg, inefficaces contre les sous-marins allemands, sont abandonnées au profit de bombes de 105 kg. Cette contrainte change le devis de poids de l'appareil et Curtiss doit modifier ses hydravions. L'envergure des ailes est augmentée, un troisième réservoir d'essence est ajouté, nécessaire au moteur Liberty de 360 ch, seul capable de porter 500 kg de charge militaire (hommes d'équipage et armement) et 340 kg d'essence, ce qui nécessite l'agrandissement du gouvernail (dérive) et l'ajout de cloisons entre les ailes pour supporter le poids de la machine.

Hydravion Curtiss HS-2L (1917-1924)	
Envergure (plan supérieur)	22,60 mètres
Longueur	11,90 m
Hauteur	5,70 mètres
Poids à vide	1.950 kg
Poids en charge	2.918 kg
Essence	475 litres dans 3 réservoirs
Huile	50 litres
Vitesse de croisière	105 km/h
Vitesse maximale	140 km/h
Vitesse ascensionnelle	55 mètres par minute
Plafond pratique	2.800 m
Autonomie	832 km
Moteur	Liberty 360 à 400 ch
Armement	Une mitrailleuse Lewis, Deux charges de 105 kg

Caractéristiques techniques des hydravions Curtiss HS-2L (1917).

Le HS-2L est un grand hydravion à coque entièrement en bois, de plus de 22 mètres d'envergure (l'envergure du FBA type H n'est que de 14,50 mètres) pesant deux tonnes à vide (soit deux fois le poids du FBA type H) avec le robuste mais lourd moteur Liberty (490 kg) qualifié par les mécaniciens de « moteur de camion » refroidi par 100 litres d'eau et 50 litres d'huile. Mais si le moteur est lourd, il est « increvable » et la machine emporte une quantité suffisante d'essence pour patrouiller plein gaz près de quatre heures avec deux hommes d'équipage et deux bombes de 105 kg défendus par une mitrailleuse Lewis montée sur tourelle à l'avant.



Moteur V12 Liberty de 400 ch (1918). V12 à 45° de 127 mm d'alésage et de 177 mm de course, cette mécanique utilisait volontairement une technologie simple pour faciliter sa maintenance.

Le 25 août 1917, le moteur V12 Liberty passe avec succès la qualification avec 50 heures de fonctionnement à pleine puissance, 320 ch. Le premier vol du Curtiss HS-2L avec le moteur V12 Liberty de 320 ch a lieu à Buffalo le 21 octobre 1917. Ensuite, en augmentant le régime, la puissance des moteurs V12 Liberty de série va passer à 360 ch en 1918, puis 400 ch en 1919.



l'Hydravion Curtiss HS-2L regagne sa base française. (1918).

En octobre 1917, les plans de construction pour le Curtiss monoteur et le Curtiss bimoteur sont établis. Le nombre de centres à couvrir étant maintenant connu, vingt-sept, un nombre de 235 hydravions Curtiss bimoteurs du type H-16 est commandé pour assurer la défense des côtes américaines, construits par la *Naval Aircraft Factory* à Philadelphie, plus 1.185 hydravions Curtiss du type HS-2L destinés aux opérations en Europe, en particulier aux onze bases aéronavales américaines en France et aux sept bases aéronavales américaines en Grande-Bretagne, ainsi qu'aux écoles aéronavales américaines et canadiennes. Une telle masse d'appareils pose évidemment des problèmes industriels importants.

Usines	Commandes	Livraisons	Annulés
Boeing Airplane, Seattle	50	25	25
Curtiss A&M, Buffalo, N.Y.	674	674	0
Gallaudet, East Greenwich	60	60	0
Longhead Co, Los Angeles	2	2	0
L.W.F. Eng., College Point	300	250	50
Standard Aircraft, Elizabeth	150	80	70
TOTAL	1236	1091	145

Répartition des fabrications des hydravions Curtiss HS-2L sur le territoire américain (1917-1919). (History of U.S. Naval Aviation).

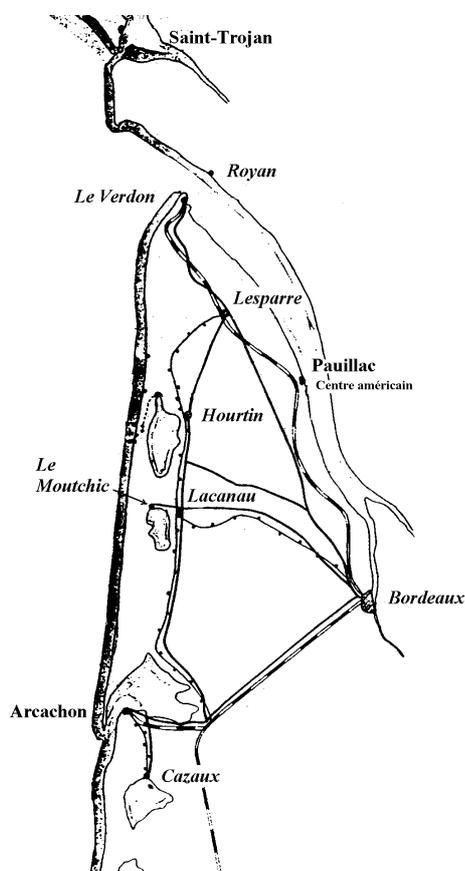
Finalement, un total de 1.091 hydravions Curtiss HS-2L est produit aux Etats-Unis entre octobre 1918 et novembre 1918, auxquels s'ajoutent 181 Curtiss HS-1L produits en 1917 et transformés sur base en type HS-2L. La série de ces hydravions est donc la plus importante de la première guerre mondiale pour les Etats-Unis et le secondé dans le monde derrière celle du FBA type H, produit lui à 1.300 exemplaires, dont 892 exemplaires par la seule industrie aéronautique italienne.

385 hydravions Curtiss HS-2L sont utilisés en France sur les bases navales américaines suivantes : Tréguier et Aber-Wrac'h qui commandent l'entrée de la Manche, des bases ouvertes en avril 1918, Brest-Camaret, qui commande la voie maritime vers les Etats-Unis, base ouverte en février 1918, Le Moutchic, Le Croisic, qui commande l'embouchure de la Loire, ouvert le 26 juillet 1917 - c'est le premier centre américain ouvert en France - Pauillac, l'île Trudy commandant l'anse de Quiberon et Saint-Trojan, près de l'île

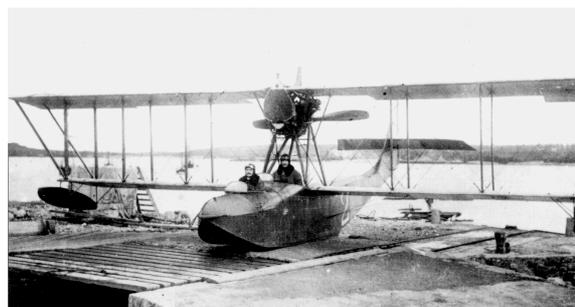
d'Oléron, ouverts en juin 1918, contrôlant la Vendée et le nord de la Gironde.

Dans les Landes

A la fin de 1917, la côte landaise est couverte par plusieurs Centres d'Aviation Maritime (CAM) français, La Pallice, dont les douze hydravions Donnet-Denhaut de 150 et 160 ch patrouillent de l'embouchure de la Loire à la frontière espagnole jusqu'à l'ouverture du CAM de Bayonne en juin 1917, protégés par les postes de combat de Hourtin et Cazaux où se trouvent également une école de pilotage (Hourtin) et une école de tir (Cazaux). Trois sections d'hydravions sont basées au Verdon à partir de juillet 1917 avec mission d'escorter les convois entrant et sortant de la Gironde, de même qu'à Bayonne (Pyrénées-Atlantiques), dotée également de seize hydravions Donnet-Denhaut de 150 ch.



Carte établie le 22 août 1918 par le lieutenant de Vaisseau Cintré, commandant la base de Hourtin. (CEAM Hourtin).



Hydravion Donnet-Denhaut de 160 ch (1917).

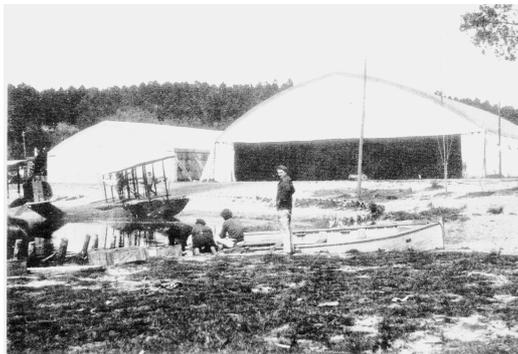
Pauillac

La première unité américaine arrive à Pauillac en Gironde le 27 novembre 1917. Les travaux d'aménagement ne traînent pas puisque la base est inaugurée le 1^{er} décembre 1917. Cette base est la plus importante de l'U.S. Navy en France. Elle sert à l'assemblage des hydravions qui arrivent en caisse par bateau des Etats-Unis, de stock de pièces de rechange pour les Curtiss et de base de réparation (*refurbishing*) des hydravions. C'est celle qui emploie le plus d'hommes de toutes les bases établies en France : 1.305 américains y travaillent en novembre 1918 à côté de 300 français, encadrés par 220 officiers.



L'officier américain R.W. Cabaniss (1884-1927) en formation à Pensacola en 1915. Il dirigea le centre du Moutchic en 1918 après avoir servi à Pauillac. (Collection privée).

Cette base est choisie pour sa position centrale, protégée des attaques allemandes par les PC et les CAM français. La ville est bien desservie par voie ferrée - ligne Le Verdon Bordeaux - et les gros bateaux peuvent accoster sans difficulté. La base de Pauillac supporte toute la logistique de l'U.S. Navy ; elle sert de base de départ pour les pièces détachées dans toute la France. En moins d'un an, une véritable usine y est montée, avec des machines outils, des magasins de pièces détachés, un arsenal, des hôpitaux, des logements pour le personnel, des ateliers de réparation, et même un théâtre ambulant.



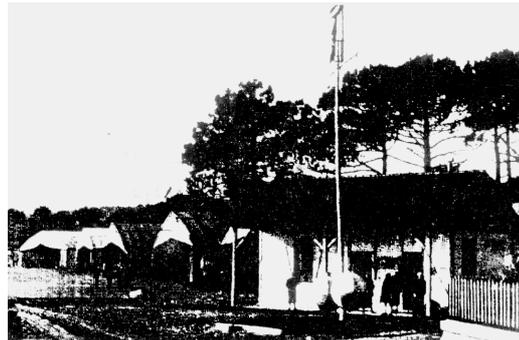
Base française de formation des pilotes de la Marine : Hourtin, dotée de FBA type C (1918).

La base de Pauillac joue un rôle important pour le déploiement de la marine américaine en Italie ; elle permet l'établissement des centres d'aviation maritime en Italie dont les hydravions et les moteurs viennent de France. Les premiers moteurs Liberty arrivent à Pauillac le 23 avril

1918. Par la suite, plus de cent moteurs transitent par cette base chaque mois. Les six premiers hydravions Curtiss sur les 182 destinés à la France arrivent à Pauillac le 24 mai 1918. Le premier vol d'un HS-1 assemblé en France a lieu le 13 juin, aux mains du lieutenant américain C.P. Mason, secondé du commandant J.B. Patton et du lieutenant W.B. Jameson comme passagers. Les « kits d'upgrade » des HS-1L en HS-2L partent de Pauillac.

Le Moutchic

Situé idéalement en bordure du lac de Lacanau, à six kilomètres de la mer, à 48 kilomètres de Bordeaux, desservi par une voie ferrée reliant Bordeaux à Lacanau, le site du Moutchic, était dans un premier temps destiné à l'entraînement des pilotes français, avant que le site de Hourtin ne soit retenu. Le centre du Moutchic revêt une importance particulière pour la marine américaine. Il sert à former les pilotes de l'U.S. Navy au tir sur cibles en vol, à la photographie aérienne, au sauvetage des équipages tombés en mer, au lâcher de bombes et au renseignement. Les pilotes américains de la marine formés aux Etats-Unis ou par la France à Saint-Raphaël effectuent un passage obligatoire au Moutchic pour acquérir une expérience opérationnelle. Le premier officier en charge du commandement du site est le lieutenant J.G. Callan, qui prend ses fonctions le 17 juillet 1917.



Photographie prise par l'officier R.W. Cabaniss de l'U.S. Navy montrant le mât de signalisation et les baraquements. A cet emplacement se trouvent aujourd'hui des restaurants.

Les opérations des pilotes américains basés au Moutchic commencent le 27 septembre 1917, quand l'enseigne de vaisseau R.A. Lovett, officier de réserve de l'U.S. Navy, effectue un premier vol depuis le lac à bord du FBA type H codé 295. D'autres vols de routine ont lieu sur cet appareil dans les semaines suivantes et ce n'est que le 24 octobre 1917 qu'ont lieu les premières opérations militaires, à bord de machines américaines Curtiss HS-1. A partir de ce moment, les entraînements au tir, au renseignement, au signaux, à la mécanique, aux communications radio, se succèdent, la base étant considérée comme opérationnelle. Plus tard seront ajoutés aux stages théoriques qui ont lieu dans les baraquements du Moutchic, des stages de perfectionnement au bombardement et de renseignement avec vols réels à bord des hydravions.

Au moment de l'armistice, le 11 novembre 1918, le centre d'entraînement avancé du Moutchic comprend 23 officiers instructeurs permanents, 34 officiers sont en cours de formation, et

493 hommes de troupe le font vivre. Le Moutchic compte alors onze grands hydravions Curtiss HS-1, autant d'hydravions Donnet-Denhaut DD-10 de 200 ch et deux hydravions Tellier 200 ch pour les exercices de tir au canon.

Rôle de l'U.S. Navy en France

Fréquenté à la fois par la marine française, les régiments britanniques du Royal Naval Air Service et l'U.S. Navy, le centre de Dunkerque placé à proximité des côtes flamandes occupées par l'ennemi connaît régulièrement depuis le début de la guerre les attaques des avions « chasseurs d'hydravions » allemands. La base de Dunkerque est détruite entièrement par des bombardements aériens allemands en octobre 1917. Située trop près du front, cette base, même défendue par trois nations alliées n'a pas tenu et la Marine renonce à la reconstruire.



Photographie en négatif d'un Tellier 200 ch, un hydravion large-ment supérieur au Curtiss HS-2L.

A Brest-Camaret, les américains se montrent plus offensifs. Le 19 mars 1918, l'enseigne de vaisseau de l'U.S. Navy Stephan Potter sur hydravion Tellier 200 ch est crédité de la première victoire américaine d'un pilote de la marine : il descend un hydravion allemand. Six jours plus tard, l'enseigne de vaisseau John F. McNamara, basé en Angleterre à Portland, est le premier officier de la Marine américaine portant une attaque sur un sous-marin allemand, une attaque apparemment réussie puisque la mer se couvre

d'huile. Le 23 avril, un équipage américain basé à l'île Tudy en France revendique la destruction d'un sous-marin.

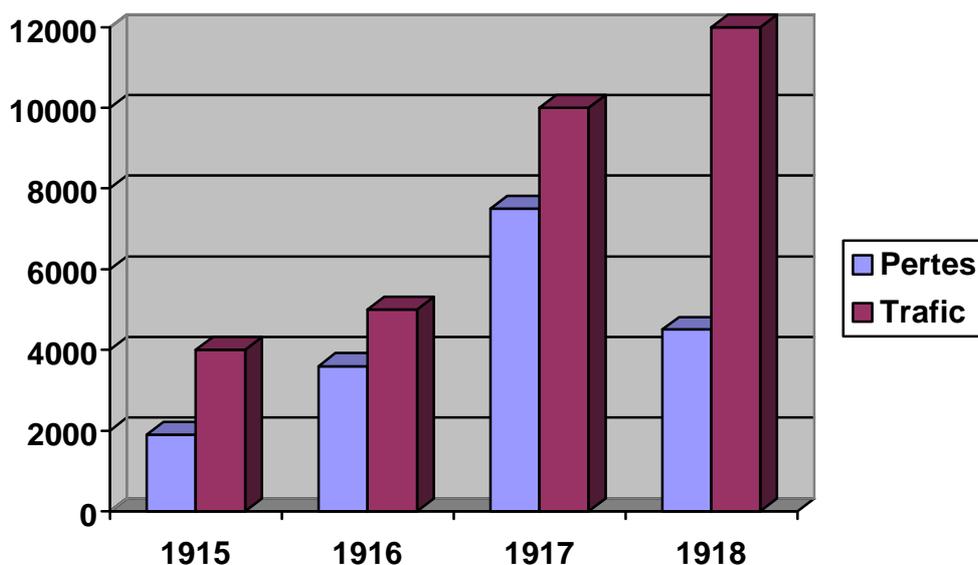


Hydravion Curtiss HS-1 au Moutchic en 1918.

Le rôle premier des hydravions alliés est de protéger les convois. En février 1917, l'Allemagne aligne 110 sous-marins et un an plus tard, malgré la mise en service de 450 hydravions côté Anglais, de 500 hydravions côté français et de 150 appareils côté américain, le nombre des sous-marins allemands n'a pas baissé. Les sous-marins allemands sont responsables de la perte de sept million de tonnes et demie de charges marchandes et militaires au cours de l'année 1917.

Les pilotes de l'U.S. Navy en France opèrent pour la première fois au Croisic le 13 novembre 1917 ; leur dernière mission en mer au lieu au large de Brest-Camaret le 13 décembre 1918. Pendant ces treize mois d'activité, les 150 pilotes américains de l'U.S. Navy effectuent un millier de sorties, débusquent 27 sous-marins, en attaquent 25, en bombardent et en endommagent 12, en coulant probablement quatre ou cinq. Ces résultats s'ajoutent à ceux de l'aviation maritime française : les 580 pilotes français en activité ont effectué 7.893 sorties en 1917, détruisant trente sous-marins allemands.

Gérard HARTMANN



Pertes alliées dues aux sous-marins allemands, en milliers de tonnes. (Ministère de la Marine 1920).