

Les Focke-Wulf français du Normandie-Niémen

1939-1946

Comment une usine souterraine française occupée par les Allemands assembla des chasseurs pour la Luftwaffe que notre armée de l'air affectera, en 1945, à la plus prestigieuse de ses escadrilles...

Le 20 juin 1945, six semaines après la capitulation de l'Allemagne hitlérienne, une foule considérable s'était rassemblée au Bourget. Elle occupait les terrasses des deux ailes de l'aérogare pour acclamer les pilotes de l'escadrille ("régiment de chasse" dans la terminologie de l'Armée rouge) Normandie-Niémen, de retour en France. Le général de Gaulle, chef du Gouvernement provisoire, avait délégué le ministre des Affaires étrangères, Georges Bidault, et le ministre de l'Air, Charles Tillon : un gaulliste démocrate-chrétien et un communiste. Salués, la veille, à Stuttgart par le général de Lattre, 37 chasseurs soviétiques Yak-3 portant des insignes français atterrissent sur la piste avant de se ranger sous les ovations. Ces Yak-3, Staline les avait offerts aux pilotes du groupe de chasse III-5 Normandie-Niémen en témoignage de sa reconnaissance.

Formé en septembre 1942, ce groupe de chasse, qui portait alors le seul nom de "Normandie", avait été envoyé par de Gaulle, au printemps 1943, se battre sur le front de l'Est, contre la Luftwaffe. Il allait y gagner une réputation brillante qui lui vaudrait d'associer, à la demande de Staline, le nom du fleuve Niémen à celui de Normandie. Le groupe illustrait ainsi les noms de deux batailles décisives de la guerre, celle de Normandie, sur le front de l'Ouest, et celle du Niémen, sur le front de l'Est. Le groupe de chasse se posait en France pour la première fois depuis sa constitution, après avoir effectué 5 000 missions de guerre et 900 combats aériens.

Le Normandie-Niémen resta quelques mois au Bourget avant d'être affecté à Toussus-le-Noble, au sud-ouest de Paris, où il poursuivit son entraînement. Des événements graves s'étaient produits en Indochine, en Syrie, en Algérie. Les pilotes pouvaient à tout moment être appelés à intervenir. Encore fallait-il des appareils en bon état de vol.

Or, les Yak étaient certes des avions robustes et performants (que les Soviétiques avaient produits à

Devant l'aérogare du Bourget, où ils viennent d'atterrir, le 20 juin 1945, les chasseurs Yak-3 du régiment de chasse Normandie-Niémen, de retour de deux ans de campagne. Ils portent une croix de Lorraine sur la dérive et une casserole d'hélice tricolore. À droite, évocation d'artiste d'un combat entre Yak soviétiques et Focke-Wulf allemands.



des quantités gigantesques – plus de 30 000 !), mais ils réclamaient, comme tout avion, des pièces détachées nombreuses, car leur usure était rapide. Une partie des appareils fut donc employée à fournir des pièces aux autres pour les maintenir en état. Au mois d'octobre 1945, il ne subsistait déjà plus qu'un Yak sur deux qui fût vraiment opérationnel. L'état-major de l'armée de l'air, qui manquait alors tragiquement d'avions, décida de conserver au groupe de chasse un escadron de Yak et d'attribuer aux deux autres escadrons un avion assemblé sur les chaînes de montage de la Société nationale de constructions aéronautiques du Centre (SNCAC), le NC 900.

Or, ce chasseur, les pilotes du Normandie-Niémen le connaissaient mieux que personne : c'était celui qu'ils avaient eu dans leur collimateur quelques mois plus tôt à l'est de l'Allemagne : le Focke-Wulf (Fw) 190 ! Peint en brun avec des cocardes françaises, ce NC 900 n'était autre que le terrible chasseur au nez jaune que les Allemands

Une histoire reconstituée à partir de vestiges de béton et de documents enfermés dans des cartons.

avaient employé partout, en Afrique, en Orient, en Europe de l'Est, parce qu'il était encore plus rapide et résistant que son rival, le Messerschmitt 109. « Étrange ironie de l'Histoire », observe le musée de l'Air du Bourget, que de voir ainsi les pilotes du



PHOTOS : DR

Neu-Neu" voler sur ces avions qu'ils avaient « si
hèrement combattus » : des Focke-Wulf français !

Leur histoire serait restée dans l'oubli si des
hercheurs passionnés d'aviation et de patrimoine
éronautique, ceux de l'association Aviatroglo, ne
avaient reconstituée à partir de vestiges de béton
ouverts par la végétation et de documents enfer-
nés dans des cartons. Une histoire qui remonte en
égalité à l'année 1936, celle du Front populaire.

**Le ministre de l'Air est alors Pierre Cot ; il a
déjà exercé les mêmes fonctions en 1933-1934.**

C'est un organisateur et un réformateur. Il veut une
armée de l'air moderne et puissante, définit des
plans, réfléchit à sa doctrine d'emploi. Mais, en
1936, et conformément au programme de la
gauche, il nationalise les constructeurs. Si les
bureaux d'études sortent des prototypes, les
retards retardent les cadences. Or, Cot veut des
bombardiers, beaucoup de bombardiers. L'un
d'eux, fabriqué par les usines Lioré et Olivier en
1936, certifié en vol en 1938, le LeO 451, est un bimo-
teur plus performant que ses équivalents, capable
d'emporter 1 500 kilos de bombes.

Problème : en 1938, c'est déjà tard, c'est l'année
de Munich. L'avion est assemblé à Argenteuil et à
l'époque : des usines exposées ou éloignées. Or, dès
1936 toujours, des ingénieurs qui travaillent pour le
ministère de l'Air se sont intéressés à un terrain cal-
caire qui a la particularité de contenir de vastes
galeries souterraines naturelles et de se trouver le



**Compagnon
de la
Libération
et héros
de l'Union
soviétique,**
Roland
de La Poype
(1920-2012)
fut l'un
des tout
premiers
pilotes du
Normandie-
Niémen,
puis industriel
et inventeur
(de la
carrosserie
de la Citroën
Méhari).

long de la nationale 6, d'une ligne de chemin de fer
et de la vallée de l'Yonne, à 20 kilomètres au sud-est
d'Auxerre : Cravant. Le projet consiste à aménager
dans ces carrières un ensemble industriel, invisible
du ciel et protégé des bombardements. Le chantier

**Les fondations sont lancées, notamment
celles d'un colossal hall d'assemblage,
mais l'usine ne sera pas achevée.**

est baptisé "Centre V". L'entreprise Dumez se
charge des plans. Le projet comprend des ateliers
souterrains, des infrastructures de stockage et d'as-
semblage d'avions, une piste d'envol, un réseau de
transport...

À la suite d'une crise ministérielle, Pierre Cot a
dû quitter son ministère. Celui qui lui a succédé,
Guy La Chambre, est aussi partisan du "réarme-
ment aérien", mais il est lucide sur les capacités de
l'armée de l'air à résister à la Luftwaffe. Au mois de
septembre 1939, il lance le chantier de Cravant
— car c'est là que l'on doit installer la chaîne de mon-
tage du LeO 451 et compléter ainsi la panoplie des
avions disponibles.

Les fondations sont posées, notamment celles
d'un colossal hall d'assemblage. Mais en huit mois,
l'usine ne peut pas être achevée quand survient l'at-
taque allemande. Seuls les sous-sols sont réalisés en
mai 1940 ; aucun LeO 451 n'a pu y être assemblé.
Des 192 bombardiers construits ailleurs et livrés,
seulement 55 peuvent être engagés sur la Meuse et



la Somme. Trop peu, trop tard. Le 15 juin, les Français doivent abandonner le chantier de Cravant en faisant sauter quelques installations ; les Allemands pénètrent dans ces ateliers souterrains dont ils devaient connaître l'existence.

Les voilà donc dans la place. Après avoir repris les travaux interrompus, ils achèvent la piste et la prolongent en 1943. Des centaines d'ouvriers sont recrutés pour consolider le site, bâtir des protections et aménager un ensemble d'ateliers. À la fin de l'année, les Allemands sont prêts à faire fonctionner une usine souterraine – comme il en existe des dizaines en Allemagne. Et le ministère de l'Armement du Reich fait venir sur place la société de mécanique qui monte et répare ces Focke-Wulf 190, que la Luftwaffe a mis en ligne dès 1941 – « notre bel, dangereux et principal adversaire », dira Pierre Clostermann qui, pilote de la RAF, le combat au-dessus de la Manche.

L'usine souterraine tourne à plein régime au printemps 1944. Au lendemain du Débarquement, les attaques des Alliés dirigées contre le site ne provoquent aucun dégât à l'intérieur, justifiant ainsi d'une manière quelque peu paradoxale le choix fait en 1936 ! Puis, comme les Français en 1940, les Allemands quittent les lieux à la mi-août 1944, sous la poussée des armées alliées. Quand les Américains et les Français libres entrent dans l'usine, le 25 août, ils découvrent 162 ailes et 127 fuselages de Fw 190 intacts. Avec la centaine de moteurs disponibles ailleurs, la direction technique de la nouvelle armée de l'air en cours de reconstitution estime que l'on peut construire sur place 125 chasseurs – à 15 % du prix d'achat d'appareils importés !

On reprend donc l'assemblage des avions – avec les mêmes ouvriers. Les nouveaux « ateliers aéronautiques de Cravant », puis la SNCAC elle-même, vont ainsi fournir les Fw 190 devenus NC 900 à nos propres aviateurs. Le 16 mars 1945, l'avion de série n° 1 sort des carrières, prêt à voler. Il

Le chasseur NC 900, avec ses cocardes tricolores, assemblé en 1945 dans les usines de Cravant (Yonne). En réalité, il s'agit d'un Fw 190 allemand dont une trentaine d'exemplaires sont livrés au Normandie-Niemen.



Insigne du groupe de chasse. Staline a fait ajouter « Niemen » en juillet 1944.

a fallu examiner de très près les pièces des moteurs de ces avions, car des ouvriers résistants avaient cherché à les saboter quand ils étaient destinés à l'ennemi... Le 11 mai 1945, trois jours après la capitulation allemande, l'avion est certifié bon pour le service...

Les avions retrouvent leurs couleurs allemandes à l'occasion du tournage du « Grand Cirque ».

C'est donc à la fin de l'année 1945 qu'une quinzaine de ces appareils sont affectés au Normandie-Niemen. Les livraisons vont se poursuivre. Mais, au début de 1946, pannes et accidents se répètent. Les pilotes n'aiment décidément pas cet avion qu'ils préféraient détruire en vol au-dessus de la Russie. Sa fabrication est arrêtée au mois de février 1946. Le 1^{er} novembre suivant, le NC 900 est déclassé. Le Normandie-Niemen quitte sa base de Toussus pour rejoindre Rabat, en abandonnant ses derniers Focke-Wulf français au centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge.

Quatre de ces avions retrouveront leurs couleurs allemandes, au mois de juin 1949, à l'occasion du tournage que réalise Georges Péclet à partir du récit de Clostermann, *le Grand Cirque*. Il ne subsistera que quelques images de leur décollage. Mais c'est encore l'un de ces NC 900, l'exemplaire n° 62, que le musée de l'Air récupérera pour lui rendre une livrée conforme à ses origines – celle d'un Fw 190 A-8, attribué au commandant de l'escadre de chasse allemande JG 26 qui avait fait toute la guerre en France, depuis le 4 juin 1940 jusqu'au 28 août 1944. ●

François d'Orcival

À consulter

Site industriel aéronautique de Cravant 1939-1946, guide édité

par l'association Aviatroglo, 54 pages, 10 €. Rens. : 06.79.59.18.60 et www.aviatroglo.fr