

2008

N°16

LES CAHIERS DE L'ARDHAN

L'escadrille 5B2
au Maroc
par Lucien Morareau





Les décorations obtenues par le LV Robert Campardon.

De droite à gauche, de haut en bas :
Après l'insigne de pilote de la Marine,
la croix d'officier de la Légion d'honneur,
la croix de guerre 1914-1918 avec une étoile de vermeil,
la croix de guerre des TOE avec trois palmes, la médaille coloniale avec agrafe Maroc,
la médaille commémorative de la guerre 1914-1918,
la médaille interalliée.

Photographie de couverture : Le fanion d'origine de la 5B2 a disparu et le seul qui a pu être retrouvé, jalousement conservé par le département Marine du Service historique de la Défense à Vincennes, est celui de l'escadrille 3B. Il porte la croix de guerre des TOE avec les deux palmes gagnées au Maroc et la croix de guerre 1939-1945 avec deux palmes. Il doit donc dater de la fin du commandement du LV Jalabert. (décembre 1940)

L'escadrille 5B2 au Maroc

RAPPEL HISTORIQUE

Depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, la France est implantée au Maroc à des titres divers. Cependant, ce n'est qu'à partir de 1904 que sa situation est « officialisée ». C'est en effet cette année-là que des accords sont conclus avec la Grande-Bretagne, qui reconnaît la prééminence de la France et de l'Espagne sur le territoire chérifien contre un engagement similaire de la part de ces mêmes nations en ce qui concerne la présence britannique en Egypte. L'Allemagne, désireuse elle aussi d'acquérir un empire colonial, n'apprécie guère d'avoir été tenue à l'écart de ces arrangements et, le 31 mars 1905, l'empereur Guillaume II débarque en grande pompe à Tanger pour une visite de courtoisie au sultan Abd el-Aziz afin de l'assurer de son « soutien ».

Ce que les historiens appelleront plus tard le « coup de Tanger » conduit l'année suivante à l'organisation de la conférence d'Algésiras (16 janvier - 7 avril 1906) réunissant onze pays européens plus les Etats-Unis et le Maroc. Cette conférence, tout en confirmant l'indépendance (?) et l'intégrité du royaume chérifien, va répartir les zones d'influence administratives et commerciales entre la France et l'Espagne. Si, concrètement, ces zones ne concernent encore que les bandes côtières de la Méditerranée et de l'Atlantique, la position prépondérante de la France est renforcée car ses représentants ont obtenu le contrôle des finances du pays.

Ces accords, dont les Marocains ont été virtuellement tenus à l'écart, provoquent de vifs ressentiments au sein de la population. Le 4 janvier 1908, le sultan Abd el-Aziz, accusé de passivité face à l'influence européenne, est destitué et remplacé par son frère Abd el-Hafid. Le 19 mars, le docteur Emile Mauchamp, directeur d'un dispensaire pour enfants à Marrakech, est assassiné dans la rue. Le 31 mars, en représailles, la ville d'Oujda est occupée par des troupes françaises venant d'Algérie. Le 30 juillet, une dizaine d'ouvriers européens, dont un français, qui travaillaient à

Casablanca à la construction du chemin de fer, sont massacrés. Le gouvernement français, estimant que ces faits justifient une intervention armée, fait canonner la ville indigène par la Marine et, à partir du 3 août, fait débarquer un corps expéditionnaire de 6 000 hommes, placé sous les ordres du général Drude. Portée rapidement à 14 000 hommes par l'arrivée de renforts, cette force entreprend au cours du premier trimestre 1908 l'occupation de la Chaouïa⁽¹⁾. De son côté, à partir de 1909, l'Espagne, jusqu'alors cantonnée sur les rivages méditerranéens du Maroc, étend son emprise vers le sud et notamment sur les zones montagneuses de la chaîne du Rif.

Au cours du deuxième trimestre 1911, les troupes françaises se déploient plus à l'est. A Fès, Moulay Abd el-Hafid, le sultan en place, ne contrôle plus l'intérieur du pays et certaines tribus berbères qui ne reconnaissent pas son autorité se soulèvent. Pratiquement assiégé dans sa capitale, il est contraint de solliciter l'aide de la France pour rétablir l'ordre. Une armée forte de plus de 20 000 hommes et placée sous les ordres du général Moinier intervient alors. Après de furieux combats, elle parvient à dégager Fès le 21 mai puis à occuper Meknès le 8 juin. Sur un plan international, l'Allemagne n'accepte pas du tout les raisons officielles données par la France pour motiver ces interventions et, le 1^{er} juillet, la canonnière *Panther* mouille devant la ville d'Agadir, alors placée sous la juridiction de la France. Un conflit semble inévitable mais, devant l'attitude ferme du gouvernement français soutenu par son homologue britannique, l'Allemagne cède, non sans obtenir quelques compensations coloniales, au Cameroun notamment, dont une partie du territoire lui revient. Le traité de Berlin, signé le 4 novembre 1911, entérine ces accords.

La situation stabilisée à Meknès et Fès permet aux troupes françaises de s'enfoncer plus au sud et notamment vers Marrakech dont el-Hiba, un chef de tribu local, s'est autoproclamé sultan. A Sidi Bou Othmane⁽²⁾, une colonne de 4 000 hommes placée sous les ordres du colonel Mangin (compagnon de

(1) La Chaouïa est une région peu accidentée, qui entoure la ville de Casablanca, avec une agriculture très développée.

(2) A des fins de simplification et chaque fois que cela a été possible, nous avons choisi d'adopter la toponymie actuelle. Dans quelques cas cependant, il ne nous a pas été possible de trouver les équivalences et nous avons utilisé les noms de lieux relevés dans les carnets de vol ou autres documents d'époque et qui, visiblement, étaient des adaptations phonétiques. Autre point : au Maroc, comme d'ailleurs dans les autres pays du Maghreb, de nombreuses localités, souvent à peine distantes de quelques dizaines de kilomètres les unes des autres, portent des noms identiques. Il est donc très malaisé de définir avec certitude celle qui est mentionnée dans la documentation que nous avons pu consulter.

Marchand à Fachoda et futur général d'armée) se heurte aux troupes d'el-Hiba qui sont défaites après un violent combat. Le 6 septembre, Mangin entre à Marrakech et en prend possession au nom de la France.

En 1912, le sultan Moulay Hafid est contraint de signer avec la France la convention de Fès qui, à compter du 30 mars, institue un protectorat sur l'ensemble du territoire marocain, exception faite des zones du nord déjà placées sous le contrôle de l'Espagne. Tanger n'est pas concernée par cet accord et conserve son statut de ville internationale. Ce traité, qui officialise la mainmise de la France et de l'Espagne sur le Maroc, ne fait qu'aggraver le malaise au sein d'une population en grande majorité tribale et déjà peu encline à accepter la tutelle d'un gouvernement central, quel qu'il soit. Contesté par une grande partie du peuple marocain, Moulay Hafid préfère alors abdiquer en faveur de son frère Moulay Youssef.

Pour rétablir l'ordre, le gouvernement français nomme en avril 1912 le général Lyautey comme résident général. Cet officier connaît bien l'ouest du Maghreb car il a commandé la subdivision militaire d'Oran en Algérie et il est déjà intervenu au Maroc en occupant Oujda en 1907. Tout en entreprenant une pacification du territoire, il va se révéler comme un bâtisseur et un créateur dont les réalisations seront multiples. Lyautey reste cependant très respectueux de la religion musulmane, du patrimoine et des cultures et traditions locales et, sous son autorité, des lois visant à les protéger sont promulguées. Tout est cependant loin d'être rose et les échauffourées ou les « affaires », pour utiliser le terme de l'époque, sont nombreuses, brutales et sanglantes. Les plus importantes sont celles de Botmat el-Aïssoua le 26 mars 1913 où Mangin défait les guerriers zaïans, l'occupation de Khenifra au mois de juin de la même année et celle de Taza l'année suivante.

Malgré cela, avec l'appui du nouveau sultan et privilégiant toujours le dialogue avec les tribus aux opérations militaires, Lyautey est parvenu en 1914 à pacifier une bonne partie du Maroc. Après la déclaration de guerre, il reçoit l'ordre de renvoyer en France la majeure partie des troupes placées sous son commandement et de réduire l'occupation du pays aux seules bandes côtières. Lyautey proteste, invoquant l'équilibre précaire qu'il a réussi à établir mais rien n'y fait et il est contraint de s'incliner. Le résultat ne se fait pas attendre et, dès le 13 novembre, deux bataillons coloniaux (1^{er} bataillon d'Infanterie coloniale et 5^{ème} bataillon de Tirailleurs sénégalais), placés sous les ordres du Lt/Col Laverdure, sont pratiquement exterminés à El Herri, près de Khénifra, par des milliers de guerriers zaïans

descendus du Moyen-Atlas. Les pertes sont lourdes du côté français, plus de 600 tués, dont la quasi-totalité des officiers, et plus de 150 blessés. Khénifra n'est sauvée que par l'intervention de deux colonnes de renfort provenant de Kasba-Tadla et d'Ito. Malgré ce grave revers, Lyautey parvient à reprendre la situation en mains et à maintenir un calme relatif jusqu'à la fin de la Grande Guerre. Il va continuer son œuvre d'expansion et de modernisation du pays, en dépit des nombreuses intrigues fomentées par des agents allemands visant à déstabiliser le pouvoir en place.

Après un bref interlude comme ministre de la Guerre dans le gouvernement d'Aristide Briand de décembre 1916 à mars 1917, Lyautey retourne au Maroc où, malgré des moyens toujours limités, il poursuit son œuvre de pacificateur et de bâtisseur. Mais la tâche est loin d'être terminée et, après le nord du pays, c'est le sud qui, en 1918, entre en dissidence. Dans la région du Tafilalet, un chef de tribu local, Si Moha Nifrouten dit le Sembali, a décrété la guerre sainte. Faute d'effectifs suffisants, les troupes françaises n'occupent qu'Erfoud et sont rapidement encerclées par les guerriers soulevés par le Sembali. Il leur faut attendre le 25 janvier 1919 l'arrivée d'une colonne de secours pour être dégagées. Le 31 juillet suivant, les deux forces combinées infligent une défaite définitive au Sembali et à ses troupes.

En 1921, Lyautey est élevé à la dignité de maréchal de France. Par ses actions intelligentes et malgré de grandes difficultés et des moyens très limités eu égard à la superficie du pays, il est parvenu à maintenir l'ordre dans la majeure partie de Maroc placée sous mandat de la France. Mais, si le bilan est relativement positif du côté français, il n'en est cependant pas de même pour la partie espagnole du pays où les autorités ont le plus grand mal à contrôler les populations autochtones, surtout celles qui vivent dans les montagnes du Rif. En 1921, dans la région d'Al Hoceïma, la tribu des Beni Ouriaghel, la plus importante et la plus influente de la région, sous la conduite de Mohamed Ben Abdelkrim el-Khattabi, un ancien fonctionnaire de l'administration espagnole, entre en révolte ouverte. A la tête d'une petite armée, ce jeune chef intelligent et rassembleur, plus connu sous le nom d'Abd el-Krim, obtient d'emblée quelques succès locaux sur les troupes espagnoles. Décidé à en finir une bonne fois pour toute avec la rébellion, le gouvernement de Madrid rassemble alors une armée de plus de 20 000 hommes placée sous les ordres du général Silvestre. Mais, mal commandée, peu motivée et surtout mal renseignée, elle va essuyer revers sur revers avant d'être

pratiquement anéantie, le 21 juillet 1921, dans la région d'Annoual. Au cours de ce combat, les Espagnols perdent plus de 13 000 tués et 1 100 prisonniers. Et, plus grave encore, les hommes d'Abd el-Krim récupèrent une énorme quantité d'armes et d'équipements divers abandonnés par les vaincus⁽³⁾.

Auréolé de la renommée acquise par cette victoire, Abd el-Krim va peu à peu étendre son emprise sur l'ensemble du Rif espagnol. Les nombreuses armes saisies lui permettent de lever et d'équiper de nouvelles troupes dans les tribus passées sous son contrôle. En mai 1922, il charge deux mandataires d'entrer en contact avec les autorités françaises pour leur demander la reconnaissance d'un « gouvernement rifain ». Cette demande est bien entendu rejetée par le Gouvernement et il est répondu aux émissaires que seul le sultan possède la légitimité sur le Maroc. Le 14 février 1923, Abd el-Krim, dont la popularité va croissante de même que son emprise territoriale, décrète la création d'une « république rifaine » dont il s'autoproclame président. Le 4 avril, il écrit personnellement au maréchal Lyautey pour demander à la France de reconnaître cette nouvelle république. Il reçoit la même réponse que l'année précédente. Mais Lyautey voit venir le danger et, pour assurer la protection des villes de Taza, Fès et Meknès, il renforce les garnisons militaires situées le long de l'oued Ouerrha, affluent du Sébou, qui coule d'est en ouest au pied des contreforts du Rif. Ce cours d'eau avait été défini comme frontière entre les zones d'influences françaises et espagnoles par le traité de 1912. Pour mener à bien son projet, Lyautey est obligé de dégarnir dangereusement les maigres effectifs dont il dispose dans d'autres régions du Maroc et même de l'Algérie. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les demandes réitérées de renforts qu'il transmet au Gouvernement sont refusées. Au mois de juin 1924, Abd el-Krim obtient à Tizi Azza, près de Tamsaman, une nouvelle victoire sur les Espagnols, les forçant à se replier sur les bandes côtières autour de Mellila. Le chef rifain règne maintenant sans partage sur l'ensemble du massif et entend bien poursuivre sa progression vers le sud, au-delà de l'oued Ouerrha, vers les zones tenues par les troupes françaises. Son objectif prioritaire restant la ville de Fès dont il veut faire sa capitale.

Au mois de décembre 1924, Lyautey écrit au président du Conseil Edouard Herriot une lettre alarmiste dans laquelle il juge comme inéluctable

l'attaque d'Abd el-Krim au sud du Rif mais il ne la prévoit cependant pas avant le printemps 1925 ; les faits vont lui donner raison. Il réitère, par ailleurs, ses demandes de renforts⁽⁴⁾ mais elles sont une nouvelle fois refusées. Ces multiples refus de la part de gouvernements différents peuvent s'expliquer par l'impopularité de ces campagnes « coloniales » dans un pays sorti exsangue de cinq années de conflit qui a coûté la vie à 1 500 000 hommes et ont infligé de graves blessures à des millions d'autres.

LE DÉBUT DES COMBATS

Ainsi que l'avait prévu Lyautey, c'est le 13 avril 1925 qu'Abd el-Krim lance ses troupes à l'assaut vers le sud. Elles commencent par envahir le pays des Béni Zéroual situé entre les contreforts du Rif et l'oued Ouerrha puis se heurtent aux premiers avant-postes français tenus par le 2^{ème} bataillon du 1^{er} RTSM (Régiment de tirailleurs sénégalais du Maroc). Soutenus par des pièces d'artillerie prises aux Espagnols à Annoual et servies par des mercenaires allemands, les Rifains obtiennent quelques succès sur des petites garnisons françaises qui, lorsqu'elles ne sont pas anéanties, souvent après une résistance héroïque, se voient contraintes de se replier vers les grandes villes. Les combats sont acharnés, il n'est fait aucun prisonnier, ni d'un côté, ni de l'autre.

A la fin du mois de mai, l'offensive rifaine a été à peu près contenue mais la situation demeure extrêmement fragile. Les troupes françaises, fatiguées après quelque deux mois de combats incessants, ne peuvent espérer aucune relève, tout au moins dans un avenir proche. Le général Daugan, à qui Lyautey a donné le commandement opérationnel, décide alors d'abandonner certains avant-postes trop exposés aux attaques et difficiles à ravitailler, pour renforcer la défense des axes d'accès à Fès. Les mois de juin et juillet voient de nouvelles attaques contre des postes relativement isolés tels celui du Bibane, qui succombe le 5 juin après un combat acharné contre 2 000 guerriers - il n'y aura aucun survivant parmi les 30 défenseurs placés sous les ordres du sergent Bernez-Cambot - ou celui de Béni Derkoul dont le chef, le S/Lt Pol Lapeyre, préfère le 14 juin faire sauter la soute à munitions plutôt que de se rendre.

En juillet 1925, le maréchal Pétain, mandaté par le nouveau président du conseil Paul Painlevé, effectue un séjour d'une dizaine de jours au Maroc. A son

(3) Les pertes humaines subies par les troupes espagnoles n'ont jamais été connues avec précision, certaines sources faisant état de 15 000 tués et même plus. Quant au matériel, les données de l'époque indiquent 20 000 fusils, 400 mitrailleuses, 200 canons, sans compter des stocks importants de munitions, d'approvisionnements divers et médicaux mais, là également, il s'agit d'estimations.

(4) Soit cinq bataillons d'infanterie immédiatement et quatre autres en avril ainsi que deux escadrons de spahis, deux batteries d'artillerie et deux escadrilles d'aviation.

retour, il confirme dans son rapport le besoin urgent de renforts supplémentaires qui sont aussitôt accordés, alors qu'ils avaient toujours été refusés à Lyautey... De plus, au mois d'août, Pétain, qui a pourtant effectué la totalité de sa carrière en métropole et n'a de ce fait aucune expérience des guerres coloniales, est nommé au commandement des troupes stationnées au Maroc. Le maréchal Lyautey, dont les responsabilités se retrouvent considérablement diminuées, présente sa démission le 25 septembre 1925 et quitte le Maroc quelques jours plus tard.

A la fin du mois d'août, le front est à peu près stabilisé mais les unités françaises, qui ont déjà perdu près de 5 000 tués, disparus ou blessés depuis le début de l'offensive, sont à bout de souffle et rien n'indique qu'elles pourront résister à un nouvel assaut. Telle est la situation critique que va découvrir la 5B2 à son arrivée au Maroc.

PRÉSENCE ET RÔLE DE L'AVIATION

Au moment de l'attaque rifaine, l'Aéronautique militaire se compose au Maroc du 37^{ème} régiment d'aviation placé sous les ordres du colonel Armengaud. Regroupant à l'origine une dizaine d'escadrilles réparties sur l'ensemble du territoire, il est renforcé à partir d'avril 1925 par sept nouvelles unités provenant d'Algérie pour cinq d'entre elles et de métropole pour les deux autres. Cette modeste force aérienne met en ligne environ deux cents appareils,

presque tous du même modèle, le Breguet 14A2 datant de la Grande Guerre.

Soumis à une utilisation opérationnelle intensive, le Breguet va très rapidement montrer ses forces et ses faiblesses. Seul type d'appareil disponible au Maroc et bien qu'il soit à l'origine un appareil d'observation, il va être « mis à toutes les sauces » : reconnaissance, observation, liaison, photographie, bombardement et même ravitaillement. Si ses caractéristiques lui permettent de tenir honorablement les trois premiers rôles, il n'en est pas de même pour les trois derniers. Le Breguet 14A2 est un monomoteur, biplan, biplace dont l'autonomie maximale est de trois heures de vol et la charge utile de 120 kg. Dans le contexte marocain, il est handicapé par sa faible capacité d'emport, par sa taille relativement limitée et, surtout, par son rayon d'action restreint.

- Pour le bombardement, le projectile le plus lourd pouvant être chargé sur le Breguet est la bombe GA de 50 kg, peu efficace en zones montagneuses ou parsemées de rochers qui constituent autant d'abris naturels pour les combattants rifains.

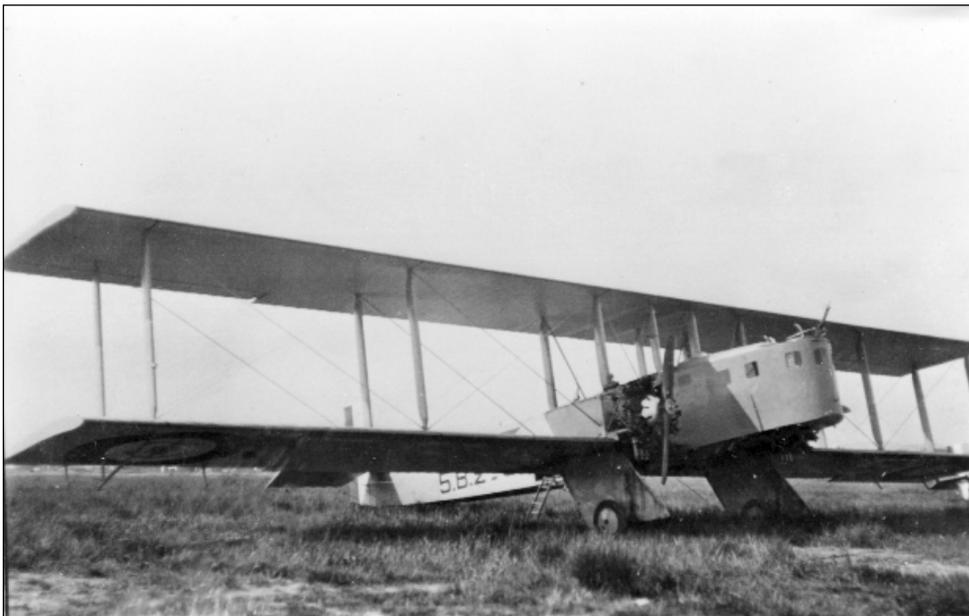
- Pour la reconnaissance photographique, l'exiguïté du poste de l'observateur limite le nombre de plaques pouvant être emportées, réduisant d'autant la couverture réalisable en une mission.

- Dans de multiples cas, des postes avancés encerclés par les Rifains ne peuvent être ravitaillés que par air. Munitions, grenades, nourriture sont ainsi



Le Breguet 14 A2 constituait l'équipement standard des escadrilles de l'Aéronautique militaire servant au Maroc pendant la guerre du Rif. Ce cliché représente l'appareil n° 16825 codé 6, en service à la 4^{ème} escadrille du 37^{ème} Régiment d'aviation, ex F553 de la Grande Guerre dont il porte l'insigne sur le fuselage.
(collection Vincent Lemaire)

Le Farman 60 Goliath n° 123 fut pendant toute la campagne du Maroc l'appareil personnel du LV Campardon, commandant de la 5B2. Il terminera sa carrière le 23 mars 1927 sur la plage d'Arguin en Mauritanie. Codé 5B2.1, il est vu ici à Cuers-Pierrefeu quelques jours avant le départ pour le Maroc. (source Campardon)



Un Farman 60 Goliath non identifié photographié à Cuers-Pierrefeu en juin 1925. La mitrailleuse Lewis de la tourelle avant est en place, ce qui n'était pas courant, sauf pour les exercices réglementaires de tir en vol. (source Sairou)

Quelques semaines avant le départ pour le Maroc, alignement de trois Farman 60 Goliath avec leurs équipages sur le terrain de Cuers-Pierrefeu. Les types 60 étaient reconnaissables à l'avant de leur fuselage qui était droit. Les types 65 avaient un avant en « balcon ». (source Campardon)



larguées à basse altitude, car il n'est pas question d'utiliser de parachutes pour être sûr qu'elles n'atterrissent pas chez les rebelles. Par ailleurs, la plupart de ces postes étant démunis d'eau, ils doivent aussi en être approvisionnés. Après divers essais de conditionnement, c'est finalement la glace qui est adoptée. Des pains de glace enveloppés dans des sacs de jute sont ainsi quotidiennement largués sur les postes isolés. Pour toutes ces missions de ravitaillement pour lesquelles ils ne sont pas vraiment adaptés, les Breguet sont contraints de voler à très basse altitude devenant ainsi des cibles privilégiées pour les guerriers rifains dont la précision des tirs est redoutable⁽⁵⁾.

L'ESCADRILLE 5B2

Origine

C'est le 3 mai 1923 qu'est créée à Cuers une nouvelle escadrille de bombardement. Suivant le système en usage à l'époque, elle reçoit l'appellation B302 (2^{ème} escadrille de bombardement de la 3^{ème} région maritime). Elle est placée sous les ordres du LV Bos. Le matériel, qui a été prévu pour l'équipement de cette nouvelle unité, est le Lioré et Olivier 7.3, un grand biplan bimoteur dont l'Aéronautique militaire n'a pas voulu. Equipé de deux moteurs Hispano-Suiza de 200 hp datant de la Grande Guerre, l'appareil est notamment sous-motorisé et ses capacités d'emport pratiquement nulles. Nous n'avons, par ailleurs, trouvé aucune preuve indiquant que cette escadrille a réellement perçu ses appareils et il est plus que probable que, pour ses entraînements, son personnel volant a utilisé des avions provenant de la réserve régionale et disponibles à Cuers. De fait, la B302 n'aura pas d'existence réelle et elle est dissoute le 10 mars 1924 en attendant la disponibilité de matériel plus performant.

L'escadrille est recrée à Cuers à compter du 6 janvier 1925 mais, le 1er mars suivant, le système de numérotation des unités de l'Aviation maritime est modifié et l'escadrille B302 prend l'appellation de 5B2 (2^{ème} escadrille de bombardement du 5^{ème} arrondissement maritime). C'est le LV Robert Campardon qui a été désigné pour en prendre le commandement avec l'EV1 Joseph Le Brix comme officier en second. En ce qui concerne l'équipage, volant ou non, si quelques

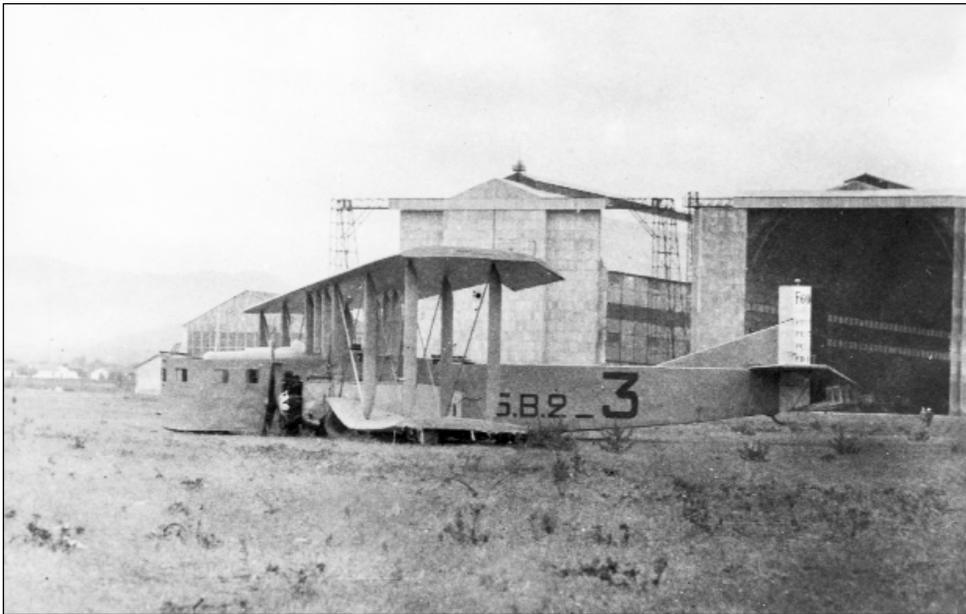
officiers mariniers et quartiers-mâtres expérimentés sont affectés à la nouvelle escadrille, la majorité provient directement des écoles de Berre (pilotes), Hourtin (volants non pilotes) et Rochefort (arrimeurs et mécaniciens). Quant aux avions, c'est le bimoteur Farman F.60 Goliath en version terrestre⁽⁶⁾ et dont certains exemplaires sont déjà disponibles à Cuers, qui a été choisi. La dotation statutaire a été fixée à neuf appareils dont trois en volant de fonctionnement. A leur perception, pour être utilisables à partir de Cuers, les Farman sont évidemment grésés en terrestres mais il est cependant probable qu'à terme, à l'instar des autres unités de bombardement de l'Aviation maritime, la 5B2 aurait été affectée à une base côtière et ses appareils transformés en hydravions. C'est d'ailleurs ce qui se produira en 1928 lorsque, après son retour du Maroc, elle sera reconstituée à Berre.

Dès la mi-mars, sous la houlette de l'EV1 Le Brix, les entraînements commencent. Ils consistent tout d'abord en des vols de prise en mains, puis à des navigations vers Marignane, Nîmes et Fréjus - Saint-Raphaël et, enfin, à des vols de groupe. Au début du mois de mai, les équipements de TSF, une grande nouveauté pour l'époque, sont installés sur les Goliath puis essayés en vol. A partir du 8 mai, les équipages se rendent à tour de rôle à Fréjus - Saint-Raphaël pour s'initier au lancement de torpilles. Mais à Cuers on ne chôme pas pour autant et les vols de succèdent à une cadence élevée. Il est évident pour tous que le « pacha » de la 5B2 veut amener son escadrille à un niveau opérationnel dans les délais les plus brefs. Au début du mois de juin se déroule une nouvelle campagne de lancement de torpilles, entrecoupée cette fois-ci par des exercices en mer avec les croiseurs *Pothuau* et *Thionville*. Puis, les Goliath de retour à Cuers, les vols d'entraînement reprennent de plus belle. Toute cette activité subit cependant quelques aléas. C'est ainsi que le 24 juin, au retour de Fréjus - Saint-Raphaël, le pilote du 5B2.3 (Farman 60 n° 136) rate son atterrissage, son appareil effectue un « cheval de bois » et termine sa course sur le ventre, train fauché... Trop gravement endommagé, le Goliath ne pourra pas être réparé à temps pour le départ vers le Maroc. Au mois de juillet, les carnets de vol font état de deux nouvelles séances de lancement de torpille, d'un bombardement fictif du port de Marseille et du terrain de Cuers et enfin, le 24, d'une séance de bombardement réel sur cibles flottantes à

(5) Si relativement peu d'avions furent abattus par les Rifains pendant la campagne, beaucoup de membres d'équipage de l'Aéronautique militaire furent tués ou blessés en vol par des tirs de fusils venus du sol. L'exemple le plus connu est celui du commandant Mézergues, as de la Grande Guerre qui, atteint au ventre, trouva la force de poser son appareil mais mourut le lendemain malgré son transport à l'hôpital.

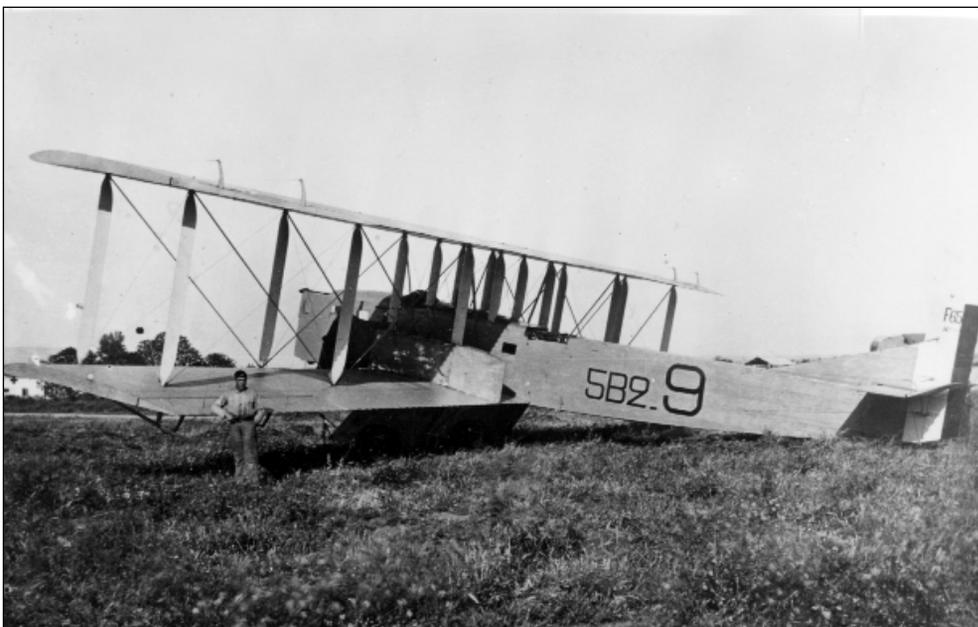
(6) Le Farman 60, de même que les types 65, 165, 166 et 168 qui lui succédèrent, pouvait être utilisé indifféremment en version terrestre ou en version hydravion. Le remplacement des roues par une paire de flotteurs ou vice versa ne prenait que quelques heures.

(7) Il est à noter que cette séance de bombardement réel sera la seule qu'effectueront les équipages de la 5B2 avant leur départ pour le Maroc et c'est donc pratiquement sans aucune expérience de ce type de missions que les marins aviateurs vont être envoyés en première ligne !



Le 24 juin 1925, le Farman 60 n° 134 (5B2.3) est victime d'un cheval de bois à l'atterrissage. Train fauché et voilure inférieure endommagée, il ne pourra pas être réparé à temps pour le départ de l'escadrille vers le Maroc. Il sera remplacé en avril 1926 par le n° 126 qui servira à la 5B2 jusqu'à sa remise à l'Aéronautique militaire en juin 1927. (source Jund)

Survolant la campagne varoise, le Farman 60 n° 130 codé 5B2.2. Il va faire partie du premier détachement de la 5B2 envoyé au Maroc mais sera détruit le 29 novembre dans un hangar de Fès. (source Desgouttes)



Bien que ce cliché ait été pris à Cuers en 1925, ce n'est qu'en avril 1926 que le 5B2.9 (n° 128 de série) rejoignit le Maroc. Ce cliché nous pose un petit problème : bien que le n° de série de l'appareil, confirmé par d'autres sources, soit celui d'un Farman 60 dont on distingue d'ailleurs le nez droit, il porte la mention F.65 sur la gouverne de direction... (source Simonet)

Fréjus - Saint-Raphaël⁽⁷⁾.

Au Maroc

Le 12 août 1925, le LV Campardon est convoqué d'urgence à l'Etat-major de la Marine à Paris. Là, il apprend avec surprise qu'il est envisagé d'envoyer la 5B2 au Maroc pour y participer aux opérations contre la rébellion rifaine. Il lui est en conséquence ordonné de se préparer à partir dans les délais les plus brefs. La décision définitive n'ayant cependant pas encore été prise, il lui est également demandé de conserver cette information secrète pour le moment.

De retour à Cuers, Campardon informe discrètement ses officiers et attend les ordres. De fait, ils ne vont pas trop tarder ; la décision est officiellement annoncée le 19 et le départ fixé à partir du 26, dès que les conditions du voyage seront jugées favorables. Il est par ailleurs décidé que, pendant son séjour au Maroc, l'escadrille sera rattachée administrativement au commandement de la Marine au Maroc mais que, basée à Fès, elle sera mise pour emploi à la disposition du 37^{ème} régiment d'aviation.

Malgré le délai imparti extrêmement court, les préparatifs vont bon train et, le 27, quatre Goliath (les 5B2.1, 5, 6 et 8)⁽⁸⁾ décollent de Cuers à destination d'Alicante en Espagne, première étape du déplacement. Il convient de signaler que c'est la première fois qu'une unité constituée des forces aériennes françaises se rend en vol en Afrique et que c'est aussi la première fois que des appareils terrestres entreprennent un aussi long trajet (1 800 km environ). Comme on peut s'y attendre, tout ne se passe pas comme prévu ; le lendemain 28, les quatre Farman reprennent leur vol vers Casablanca mais, à l'atterrissage sur le terrain marocain, le 5B2.8 (n° 131) se met en pylône et est gravement endommagé. Pendant ce temps, à Cuers, après deux faux départs dus à un moteur récalcitrant, le 5B2.2 (n° 130) ne part finalement que le 28 mais il est contraint de se poser à Barcelone. Il en repart le même jour mais, à l'arrivée à Alicante, le moteur incriminé rend l'âme définitivement. Un moteur de rechange est demandé en urgence à Cuers. Le changement est effectué sur place par l'équipage avec l'aide de quelques mécaniciens espagnols. Le 3 septembre au matin, l'appareil réparé quitte l'Espagne et arrive à

Casablanca le même jour. Après une escale de deux jours, il en repart pour Fès et rejoint l'escadrille.

Arrivé à Casablanca le 28 août, le LV Campardon y reste quelques jours pour régler la prise en compte administrative de son personnel par les autorités maritimes locales, puis, le 2 septembre, à bord du 5B2.1, il se rend à Rabat puis à Meknès où il prend divers contacts avant de revenir à Casablanca le jour même. Il en repart le 3 pour Rabat et Meknès où il est rejoint par les trois autres Goliath. Le lendemain 4, la 5B2, son personnel et ses quatre appareils présents sont inspectés par le maréchal Pétain. Le 5 enfin, l'escadrille repart pour Fès qui va être sa base opérationnelle pendant toute la durée de la campagne.

Les marins ont à peine le temps de s'installer que débutent les opérations. Leur arrivée au Maroc coïncide en effet avec l'offensive menée conjointement par les forces françaises et espagnoles qui, pour la première fois depuis que la révolte rifaine a éclaté, vont collaborer étroitement. Un corps expéditionnaire dépêché par Madrid débarque le 8 septembre dans la région d'Al Hoceima et, ce même jour, les Goliath 5B2.1 et 5B2.2 décollent pour leur première mission de bombardement. L'objectif assigné est hautement symbolique, il s'agit d'Ajdir, douar natal d'Abd el-Krim, justement proche du lieu de débarquement des troupes espagnoles. La charge de bombes emportée est modeste et consiste en six projectiles de 50 kg par appareil. Le 10, ce sont Aïn Berda, près de Taounate, et Azaïb qui sont pris pour cibles. Le 12, c'est au tour de Taouerta et le 15, à celui du massif du Bibane. Le 16 et le 19 enfin, les objectifs sont Taghaout, Tazrout, El Baba et Ghalouane. Le 17 septembre, le 5B2.6, placé sous les ordres de l'OE Poggi⁽⁹⁾, effectue la toute première mission photographique de la campagne avec comme objectifs Kifane, Aknoul, la baie d'Al Hoceima et enfin Targuist.

Toutes ces premières missions de bombardement ont été conduites par deux appareils opérant individuellement et emportant le même chargement de bombes. Pour Campardon et ses officiers, il apparaît rapidement que cette méthode n'est pas adaptée à la situation. La cartographie locale, qui est quasiment inexistante, rend la navigation aléatoire. D'autre part, les objectifs désignés, toujours situés en zones

(8) Les numéros de série des appareils étaient les suivants : 5B2.1 n° 123, 5B2.5 n° 133, 5B2.6 n° 223, 5B2.8 n° 131.

(9) Paul « Paolo » Poggi (1887-1967). Une véritable « figure » de l'Aviation maritime. Matelot fourrier avant la Grande Guerre, il fut l'un des tous premiers pilotes non officier de la Marine. Breveté en 1915, il servit au CAM de Venise jusqu'à sa dissolution en 1917. Il fut ensuite instructeur à Fréjus - Saint-Raphaël jusqu'à l'Armistice. Après le conflit, il continua de servir dans l'Aviation maritime et, en 1924, il fut nommé officier des Équipages, devenant ainsi le premier officier marinier pilote à accéder à ce grade. Affecté à la 5B2 à sa création, il effectua en qualité de premier pilote et commandant d'aéronef, plus de 50 missions de bombardement et presque autant de missions photographiques. Après son retour en métropole, il reçut différentes affectations et fut promu officier de 1ère classe en 1929. En 1931, alors qu'il était chef de la section d'entraînement de Berre et inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'officier principal, terriblement ébranlé par les disparitions successives de cinq de ses anciens camarades officiers et amis de la 5B2, il demanda sa mise en congé définitif du personnel navigant. Il continua ensuite à servir dans des postes à terre jusqu'à son admission à la retraite en 1936.



Vue aérienne du bombardement de Chefchaouen le 23 septembre 1925. Les impacts sont nettement groupés à la droite de l'agglomération. On distingue clairement, sur le haut du cliché, les installations militaires espagnoles abandonnées en 1921. C'est au cours de cette mission que disparurent le 5B2.5 et son équipage.
(source Campardon)



Lorsqu'en 1926 les troupes françaises purent approcher l'épave du 5B2.5, près de Chefchaouen, voici le spectacle de désolation qu'ils découvrirent. Au vu de ce qui reste du Goliath, il est évident que personne ne pouvait survivre à un tel accident.
(source Rumeau)



Aérodrome de Fès, fin 1925, les « quartiers » de la 5B2 : les deux hangars entourés à droite par les logements spartiates de l'équipage et à gauche par des caisses d'avions servant de magasins. (source Campardon)

montagneuses, sont difficiles à repérer et naturellement protégés et les équipages sont contraints de prendre des risques supplémentaires pour bombarder avec un maximum de précision. Dernier point enfin, il est évident que, compte tenu des objectifs attaqués, les bombes de 50 kg sont totalement inefficaces et, dès le 21, Campardon fait modifier le chargement et ce sont dorénavant des projectiles de 100 kg qui sont utilisés. Comme pour donner raison à cette première analyse des conditions d'utilisation opérationnelles, une tragédie se produit le 23 septembre. Trois appareils, les 5B2.1, 2 et 5, ont reçu pour mission d'attaquer Chefchaouen, haut lieu de la rébellion rifaine⁽¹⁰⁾. Si la navigation jusqu'à l'objectif est assurée par le LV Campardon à bord du 5B2.1, les attaques proprement dites sont menées individuellement. Le bombardement terminé, les Goliath rentrent à Fès mais seuls les n° 1 et 2 atterrissent et on reste sans nouvelles du n° 5 (n° 133). Le lendemain, Campardon et son équipage repartent vers Chefchaouen pour tenter de repérer l'appareil manquant, mais hélas sans succès. Au fil des jours, les marins voient l'espoir de retrouver vivants leurs camarades s'estomper puis disparaître complètement et ce n'est qu'après la fin des hostilités que quelques informations sur leur sort final seront connues⁽¹¹⁾.

Les missions reprennent le 27 septembre avec le bombardement de Mechkour ; le lendemain c'est Targuist puis le 30, la Kelaa des Beni Oulid. Après une brève interruption due aux mauvaises conditions météorologiques, Targuist est de nouveau bombardée le 3 mais, après avoir largué ses bombes, le 5B2.4 (n° 127) est victime d'une baisse de régime de l'un de ses moteurs. Comme tous les bimoteurs de l'époque, le Goliath est incapable de maintenir son altitude sur un moteur ; aussi, sagement, l'équipage décide de ne pas tenter le retour vers Fès et de se diriger au contraire vers le nord, avec l'espoir d'atteindre le terrain d'Al Hoceima maintenant tenu par les Espagnols. A seulement quelques centaines de mètres du but, le moteur malade rend l'âme définitivement et le pilote de l'appareil, le Mt Nicol, est contraint à un amerrissage forcé devant le cap du Morro Viejo, au sud de la baie qui s'ouvre devant la ville. En dépit du fait que le Goliath soit gréé en terrestre, la manœuvre se passe bien et l'équipage, mouillé certes mais indemne, est recueilli par les soldats espagnols. Le lendemain, Campardon, venu à Al Hoceima à la demande du maréchal Pétain pour une mission de liaison avec le commandement espagnol, récupère ses hommes et les ramène à Fès à bord du 5B2.1.

Après un mois d'opérations et analyse des résultats,

(10) La ville de Chefchaouen avait été occupée en octobre 1920 par les Espagnols qui y avaient installé une garnison permanente. En septembre 1924, disposant de trop peu d'effectifs pour tenir la région, l'état-major espagnol décida d'évacuer la ville et de replier ses troupes vers Tétouan.

(11) L'équipage du 5B2.5 était composé du SM pilote Etienne Marchau, du QM pilote Maurice Dussolon, du QM radio volant François Goarnigou, du SM mitrailleur bombardier Clet Riou et du matelot mécanicien Jean-Louis Ségalen. Pour une raison que nous ignorons et contrairement aux règlements de l'époque, il n'y avait pas d'officier à bord. D'après les informations recueillies après la fin des combats auprès d'informateurs indigènes, il semblerait que, voulant certainement faire au mieux pour mettre ses bombes au but, le pilote était descendu trop bas et qu'une aile avait heurté les arbres couronnant un sommet. Déséquilibré, le Goliath s'était écrasé au fond d'une vallée tuant tout son équipage sur le coup. En 1929, bien après la fin des hostilités, quatre corps purent être ramenés à Fès et inhumés ; celui du SM Riou ne fut jamais retrouvé.



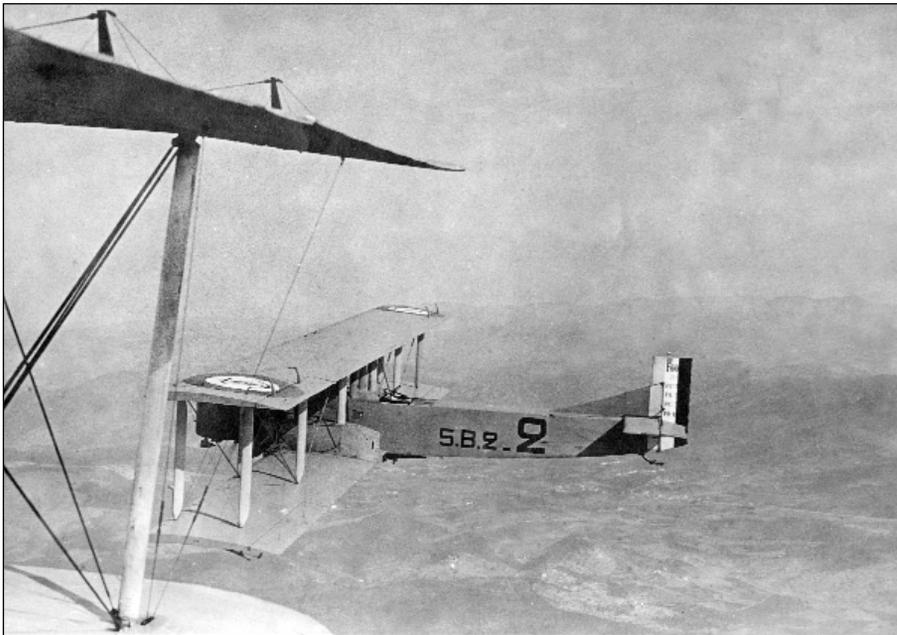
Deux Goliath, en route pour mission, photographiés à partir d'un troisième. Dès le deuxième mois de présence de la 5B2 au Maroc, c'est ce type de dispositif qui sera adopté pour les bombardements. (source Poggi)



Photographie verticale de la baie d'Al Hoceima prise après le 3 octobre 1925. On distingue, en haut du cliché, la plage de débarquement des troupes espagnoles ainsi que quelques bâtiments et, plus bas, au droit du cap du Morro Viejo, l'épave (marquée par un flèche blanche) du Farman 60 n° 127 après son amerrissage forcé.

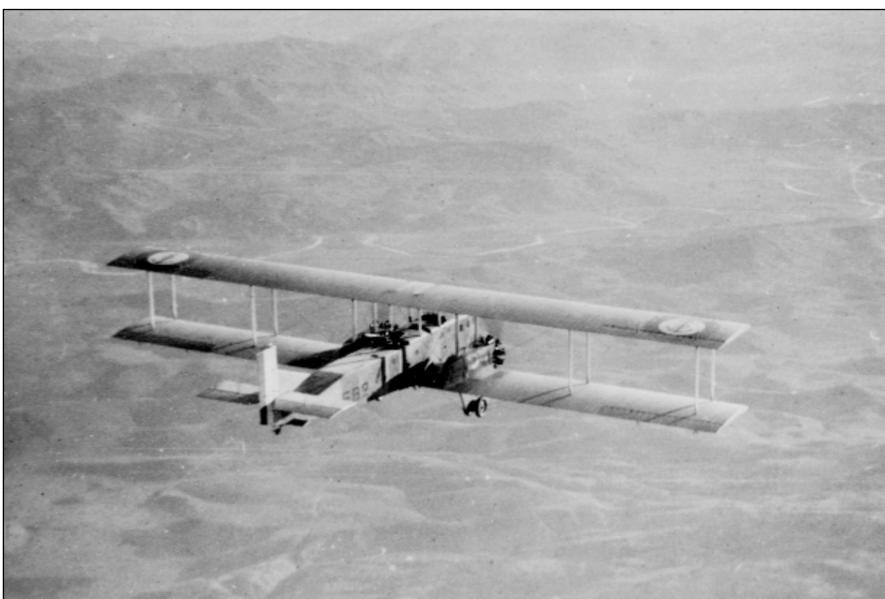
Signalons à cet égard une erreur de traduction de l'espagnol en français ; le cliché porte l'inscription manuscrite française "Maure vieux". Or ce lieu se nomme en espagnol "Morro Viejo" ; il s'agit donc de la "Colline Vieille".

Le traducteur, sans doute peu familier de la langue de Cervantès, a confondu *Morro* avec *Moro*, ce dernier mot qualifiant effectivement un *Maure*. (source Campardon)



Très beau cliché
du Farman 60 n° 130 (5B2.2)
pris quelques semaines avant
sa destruction à Fès à la suite
d'une tornade.
(source Desgouttes)

Ce qui reste du Farman 60 n° 130
après la tornade qui s'est abattue
le 29 novembre 1925 sur la région
de Fès. Tout l'avant de l'appareil
a été écrasé par l'écroulement
du mur arrière du hangar
et dont on peut voir les débris
sur la droite du cliché.
(source Rumeau)



Photographié au cours d'un vol
d'exercice fin 1925, le Farman 65
n° 213 qui a repris le code 5B2.4
du Farman 65 n° 127 perdu
à Al Hoceima le 3 octobre 1925.
Cet appareil, qui était souvent
piloté par l'OE2 Poggi, survivra
jusqu'en 1927 et sera remis
à l'Aéronautique militaire
en juin de cette année.
(source Poggi)

Campardon et ses officiers mettent au point une méthode de bombardement qui sera ensuite utilisée jusqu'à la fin de la campagne. Les attaques sont dorénavant menées par trois appareils volant en formation serrée, toujours face au vent. La navigation et la visée sont effectuées par l'officier chef de bord de l'appareil de tête qui déclenche le lâcher, les deux sectionnaires larguant à l'imitation. Afin de couvrir un maximum de surface, les lance-bombes sont actionnés individuellement avec un intervalle entre chaque lâcher de deux à trois secondes. Ce sont d'autre part des bombes de 120 kg qui sont maintenant utilisées⁽¹²⁾. Cette nouvelle méthode est pour la première fois utilisée le 8 octobre sur Aïn Bouchrick puis, dans les jours qui suivent, dans la vallée de l'oued Ghis, sur la mehakma de Targuist⁽¹³⁾, sur Aïn Berda, El Ansar, Mezraoua, Sidi Lahsene, Aïn Zemzem, Azrou, etc. Il est cependant bon de signaler que, si les premières interventions des Goliath provoquent effectivement des pertes sensibles parmi les combattants rifains, ces derniers apprennent très rapidement à reconnaître, de loin, à leur bruit, l'arrivée de ces gros porteurs⁽¹⁴⁾, leur laissant en général largement le temps d'évacuer les villages de leurs habitants et du bétail qui se réfugient dans la montagne. Mais, si les pertes humaines sont de ce fait limitées, les dégâts matériels infligés demeurent importants et l'effet moral provoqué par ces bombardements massifs l'est encore beaucoup plus.

A la fin du mois, la 3^{ème} section de l'escadrille, composée des Farman 65 n° 213 (5B2.4) 215 (5B2.5) et 216 (5B2.7) et placée sous les ordres de l'EV1 Mouneyrès, arrive à Fès. Ce sont toujours des Goliath mais ils diffèrent du type 60 par un remodelage de l'avant du fuselage et, surtout, par des moteurs plus puissants. Le nombre d'appareils en ligne est maintenant de six, le 5B2.8 (n° 131) étant toujours en réparation à Casablanca.

Pendant le mois de novembre 1925, les conditions météorologiques particulièrement défavorables limitent les activités et moins d'une dizaine de missions peuvent être effectuées. Le 29, une tornade s'abat sur Fès et, entre autres dégâts, elle provoque l'effondrement du mur d'un hangar dans lequel était abrité le Goliath 5B2.2 (Farman 60 n° 130). L'appareil

est entièrement détruit de même qu'une dizaine de Breguet 14 appartenant à l'Aéronautique militaire.

Cette perte matérielle est heureusement compensée quantitativement le 12 décembre par l'arrivée, après réparation à Casablanca, du 5B2.8 qui avait été endommagé le 28 août à son arrivée de métropole. Au cours des dernières semaines de l'année, l'amélioration du temps permet la reprise des vols offensifs de manière quasi journalière. Les objectifs principaux sont Rhafsaï, Tabarrant, Targuist et Tazzarine.

Au cours des mois de janvier et février 1926, les Goliath attaquent les mêmes cibles mais effectuent également, pour la première fois, des missions photographiques. La première, conduite par les 5B2.5 et 5B2.8, a lieu le 6 janvier et couvre la région de Chefchaouen pour laquelle aucune cartographie n'existe. Le 25 janvier, à l'issue d'un bombardement dans la haute vallée de Tarhzout, un projectile de 50 kg reste accroché à l'un des lance-bombes du 5B2.8. Tous les efforts de l'équipage pour essayer de larguer l'engin sont vains et l'OE Poggi, pilote et chef de bord, se voit contraint d'atterrir à Fès, le plus délicatement possible. Tout se passe pourtant bien et la bombe est rapidement désarmée par les armuriers après évacuation de l'équipage.

A la mi-février, sont perçus des bruits annonciateurs de soulèvement des tribus du djebel Tichchoukt situé à une centaine de kilomètres au sud de Fès. Cette région, calme jusqu'alors, est pratiquement dépourvue de troupes, toutes engagées dans le Rif. Les 21 et 22 février, les 5B2.7 et 5B2.8 sont détachés à Enjil au sud-est de Boulemane. A partir de ce terrain situé à 1 700 mètres d'altitude mais à une vingtaine de kilomètres seulement du Tichchoukt, ils effectuent plusieurs bombardements sans objectifs précis. La proximité de la zone permet de réaliser jusqu'à quatre missions journalières. Les projectiles utilisés sont de bombes de 40 kg aux effets destructeurs très limités mais il s'agit avant tout de manœuvres d'intimidation qui semblent avoir été couronnées de succès car par la suite les informateurs ne signalent plus aucune velléité de révolte de la part des montagnards.

Le 6 mars, trois avions de remplacement, un Farman 60 (le n° 126) et deux Farman 65 (les n° 223

(12) Fort de l'expérience des bombardements acquise au cours des premiers mois de la présence de la 5B2 au Maroc, le LV Campardon rédigea le 2 février 1926 une étude remarquable décrivant point par point la méthode mise au point par lui et ses officiers. Il s'agissait en fait, toutes proportions gardées, de l'ancêtre du « carpet bombing » utilisé par les Alliés pendant la Seconde Guerre mondiale et qui prouva sa redoutable efficacité. Comme c'est hélas souvent le cas, ce rapport fut enterré dans les archives des états-majors et, quinze ans plus tard, pendant la campagne de France, nos bombardiers continuaient d'attaquer individuellement leurs objectifs, avec les résultats que l'on sait...

(13) Mehakma : tribunal religieux local. Les mehakmas servaient souvent de PC aux combattants rifains et plus particulièrement celle de Targuist.

(14) Le Goliath avait été baptisé « el Kébir » (le grand) par les guerriers rifains.



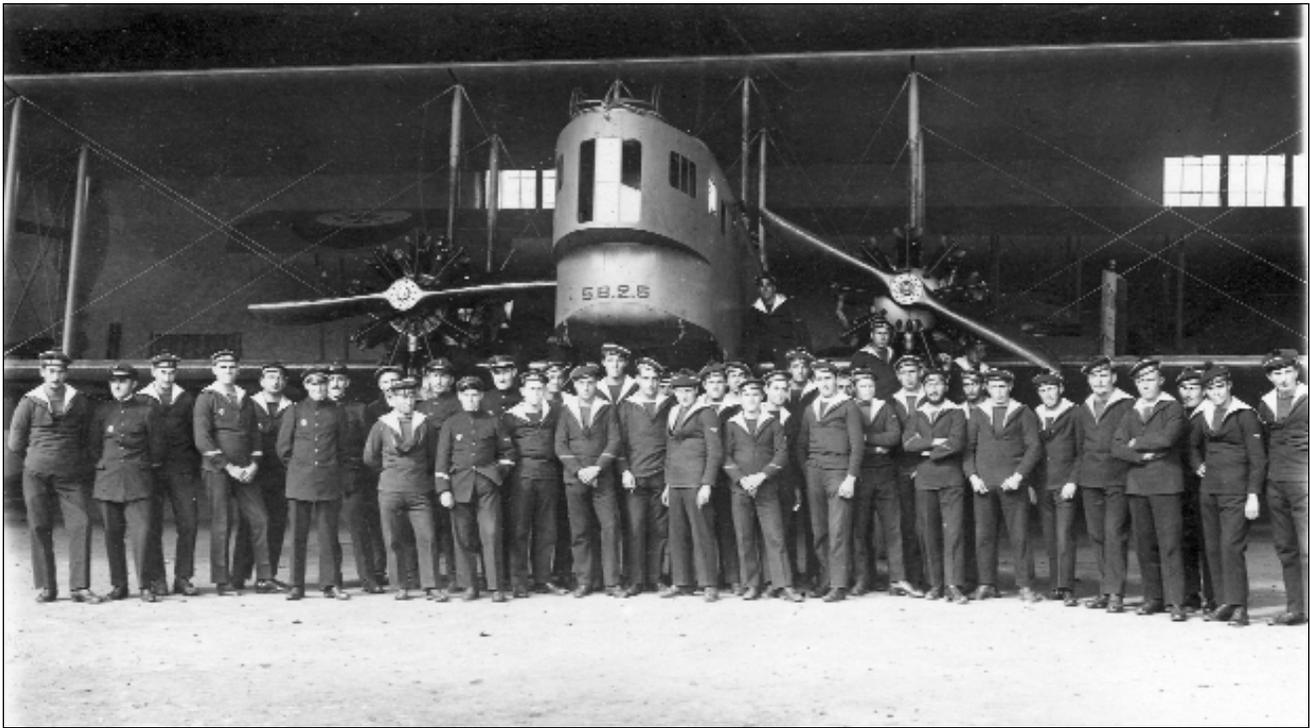
Prêts pour mission ; fin 1925, trois Farman Goliath (un 60 et deux 65) alignés sur le terrain de Fès avant le décollage. Les bombes sont à poste et les équipages attendent le signal de mise en route des moteurs. A noter que les affûts doubles de Lewis sont montés. (source Poggi)



Vue aérienne de la base de Fès en 1925. Les deux hangars affectés à la 5B2 sont visibles dans le bas du cliché, avec trois Goliath parqués devant celui de droite. (source Campardon)



Fès, fin 1925, point fixe du F. 65 n° 216 (5B2.7). Cet appareil s'apprête à décoller pour un vol d'essai ou une mission photo car ses lance-bombes sont vides. (source Poggi)



Début 1926, les officiers mariners, quartiers-mâtres et matelots de la 5B2 posent devant le Farman 65 n° 215 qui, en novembre 1925, est venu remplacer l'appareil perdu avec son équipage à Chefchaouen le 23 septembre.

Il sera à son tour détruit le 8 mai 1926 à la suite d'un atterrissage forcé dans le sud du Rif près du village d'Imerchdène. Même au Maroc, la tenue bleu marine d'hiver est de rigueur.

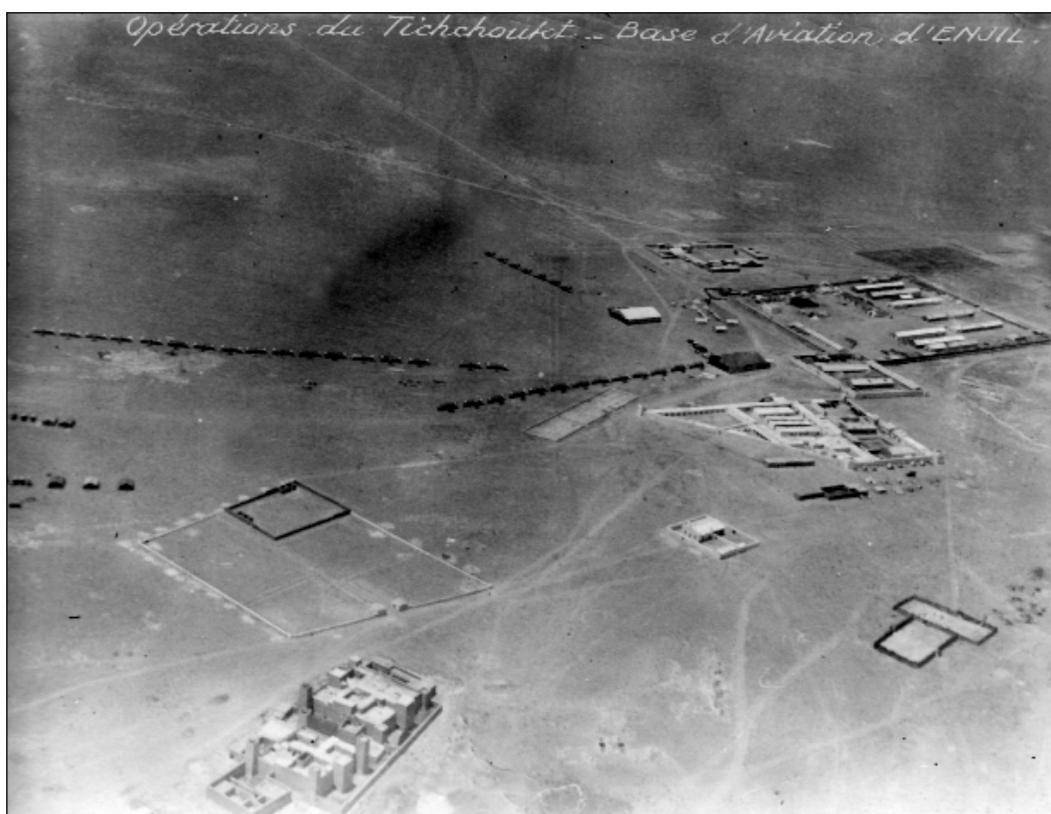
(source Poggi)



Bombardement, le 26 janvier 1926, de Taourirt (Taouraat de nos jours).

On distingue la fumée des explosions au bas du village.

(source Campardon)



Vue aérienne du terrain d'Enjil d'où les Goliath de la 5B2 opérèrent brièvement en février 1926 pour bombarder le massif du Tichchoukt. Les appareils alignés sont des Breguet 14 de l'Aéronautique militaire. (source Campardon)

et 227), arrivent de Cuers et, pour la première fois depuis qu'elle est au Maroc, la 5B2 a atteint sa dotation statutaire de neuf appareils. Pendant ce même mois de mars, seules deux missions de bombardement sont effectuées, le 9 sur Tarhia et le 13 sur Tabarrant. Le reste du temps est consacré à la remise en état des appareils qui ont beaucoup souffert de leur utilisation intensive. Il est en effet impératif que l'escadrille puisse mettre un maximum d'avions en ligne car une offensive générale des forces terrestres est prévue pour la mi-avril. Dans cette optique, quelques missions de reconnaissance photographique sont réalisées, notamment sur Targuist et Chefchaouen. Cependant, au début du mois, la 5B2 reçoit l'ordre d'arrêter toute action offensive et même de ne plus effectuer de vol au-dessus des zones tenues par les partisans d'Abd el-Krim. Des négociations en vue d'aboutir à un cessez-le-feu ont en effet été entreprises à Oujda entre des émissaires des deux parties. Cependant, les revendications émises par le chef rifain sont jugées inacceptables par les représentants français et, à la fin du mois, il est mis fin aux pourparlers.

Le 8 mai 1926, en liaison avec l'armée espagnole qui attaque à partir d'Al Hoceima, les troupes françaises lancent une offensive générale sur l'ensemble du front. Mais, dès la veille, les Goliath de la 5B2 ont commencé à attaquer des objectifs à Targuist et aux alentours. Le lendemain, les missions continuent en soutien aux colonnes qui s'enfoncent

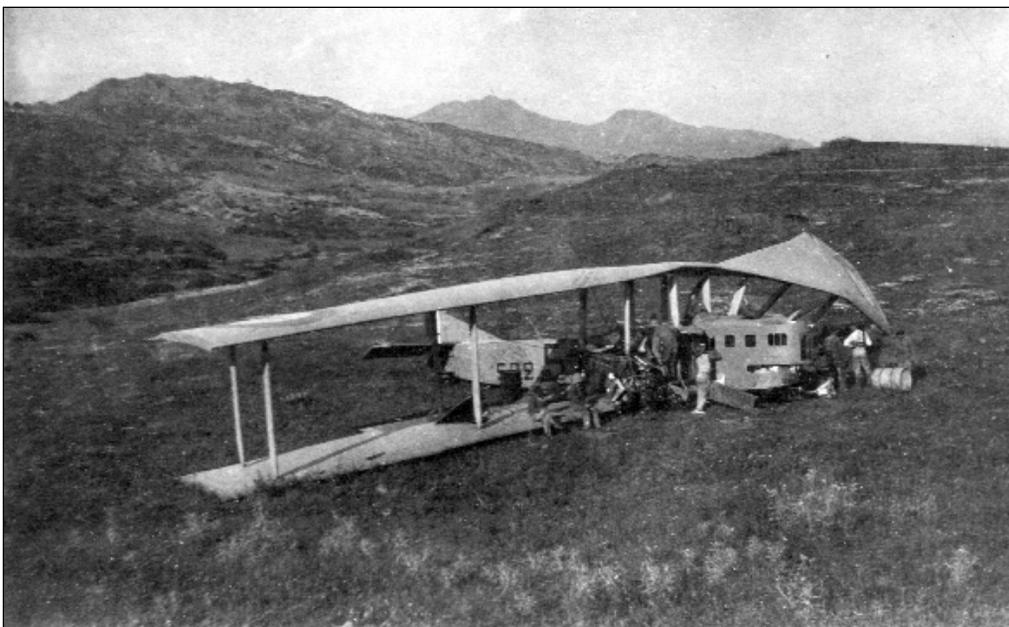
dans les montagnes. Entre le 7 et le 17, Taourart, la Zaouïa de Bou Zineb, Tabarrant, la Kelaa des Beni Berbère, Snada, et Aïn Berda sont bombardés à plusieurs reprises. Mais tout ne se passe pas sans casse et ni incidents. Ainsi, le 8, le Farman 65 5B2.5 (n° 215) dont le chef de bord est l'aspirant Coëffin, est victime d'une panne du moteur droit après avoir bombardé Taourart. Contraint à un atterrissage forcé près du village d'Imerchdène, situé dans une zone qui vient d'être reprise par les troupes françaises, il est entièrement détruit mais heureusement sans perte humaine. Le même jour, le 5B2.6 (Farman 65 n° 223) est atteint par des tirs de mitrailleuses ennemies au cours d'une mission sur Bou Zineb. Son pilote, l'OE2 Poggi, parvient néanmoins à regagner Fès et à atterrir normalement. Réparé, le Goliath reprend ses vols le 11. Le 17, le même Poggi, à bord du même appareil, est à nouveau victime d'un incident : une bombe de 120 kg est restée accrochée sous le fuselage ! Mais cette fois-ci l'équipage parviendra à s'en débarrasser avant l'atterrissage. Le 19, au retour d'un bombardement de Taïnest, dans la région des Ouled Abbou, le pilote du 5B2.7 rate son atterrissage et met son appareil en pylône parfait ! Le 25 enfin, un début d'incendie, provoqué par un court-circuit de l'installation de TSF, se déclare en vol dans le fuselage du 5B2.9... Il est heureusement rapidement maîtrisé.

Le 27 mai, le 5B2.4 réalise une première : un bombardement de nuit de Rhafsaï. D'autres suivent,



Survolant la base aérienne de Fès, voici le F.65 n° 213 (5B2.4) photographié au cours d'un vol. Il s'agit probablement d'une mission d'entraînement car les lance-bombes sont vides. (source Coëffin)

Pour la première et unique fois depuis sa création, la 5B2 est au complet à neuf appareils ! Prise fin avril, début mai sur le terrain de Fès, probablement pour une prise d'armes, on peut compter quatre Farman 60 (n° 123, 126, 128 et 131) et cinq Farman 65 (n° 213, 215, 216, 223 et 227). (source Marchand)



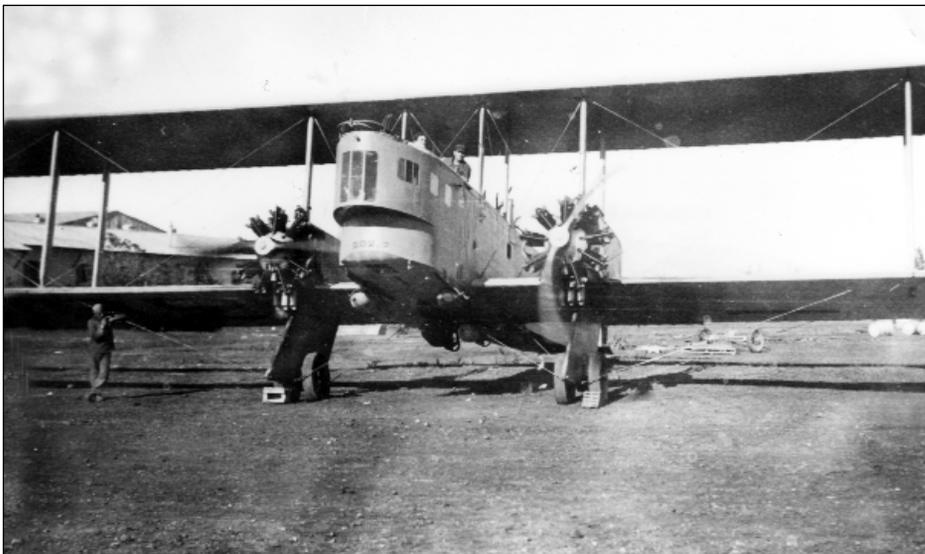
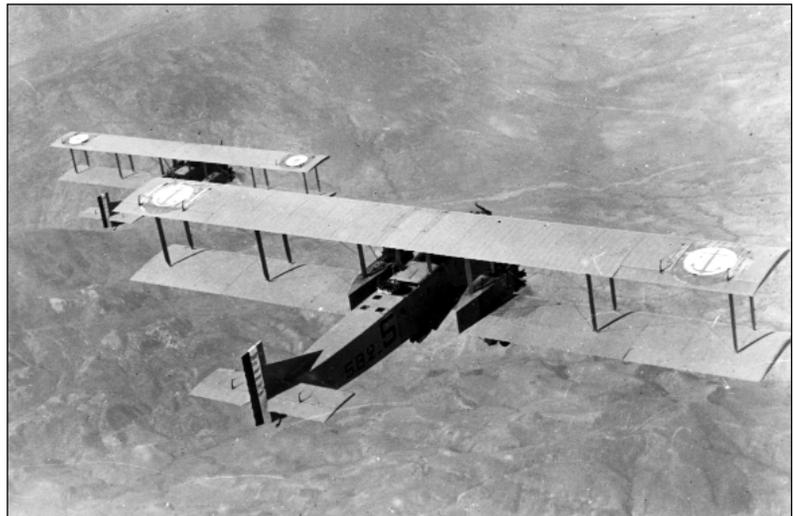
Le Farman 65 n° 215 (5B2.5) après son atterrissage forcé, le 8 mai 1926, près du village d'Imerchdène. Après récupération de tout ce qui pouvait l'être, l'appareil sera abandonné sur place. (source Marchand).



En avril 1926, au cours d'une importante prise d'armes, le LV Campardon et ses officiers vont recevoir des mains du général Boichut, commandant supérieur des troupes du Maroc, la croix de guerre des TOE. Sur la droite du cliché, derrière Campardon, on reconnaît les EV1 Le Brix et Mouneyrès et l'OE Poggi.
(source Poggi)

Mai 1926, deux Goliath en route vers mission. Sous le fuselage du 5B2.5 (F.65 n° 215), on distingue les bombes de 40 kg qui armaient en général les lance-bombes arrières.

C'est peut-être au retour de ce bombardement que cet appareil fut détruit après un atterrissage forcé provoqué par une panne de moteur.
(source Coëffin)



Dernier point fixe du Farman 65 n° 216 (5B2.7), avant décollage pour mission. Les bombes de 120 kg sont à poste et le mécanicien à gauche attend le signal du pilote pour enlever les cales.
(source Poggi)



Vue aérienne de la mehakma d'Aïn Ben Abbou avant son bombardement le 19 mai 1926. On distingue également les abris souterrains aménagés par les Rifains pour se protéger des attaques aériennes. (source Campardon)



Vue de face du F.65 n° 216 (5B2.7) à Fès en 1926. L'appareil est armé et on distingue les deux bombes de 120 kg sous l'avant du fuselage. (source Grimaud)



Printemps 1926, le 5B2.1 (F.60 n° 123) du LV Campardon en route vers son objectif. Le paysage en arrière-plan donne une bonne idée de l'environnement dans lequel opéraient les appareils de la 5B2. Les chances de survie en cas d'atterrissage forcé étaient nulles... (source Mutin)



Ce gros plan du F.65 n° 216 (5B2.7) permet de voir de nombreux détails. Sous l'avant du fuselage, on distingue la trappe vitrée par laquelle se faisait la visée. L'appareil est armé de cinq bombes de 120 kg. (source Rumeau)

notamment sur Tainza, Touzzougue et Talembaoua. Quelques missions sont encore effectuées par les Goliath mais la fin des opérations approche. Depuis plusieurs jours en effet de nouveaux pourparlers de paix ont été entrepris avec les représentants d'Abd el-Krim. Les principaux négociateurs du côté français sont le chef de bataillon Corap (futur général d'armée) et le lieutenant de vaisseau Montagne⁽¹⁵⁾. Le 29 mai, le chef rifain accepte de déposer les armes. Comme pour mettre un point final à cette dure campagne, la 5B2 effectue un dernier bombardement le 1er juin sur Souk el-Tleta des Ketama.

Si les combats ont cessé, l'escadrille ne demeure pas inactive. Dès les premiers jours de juin, les Goliath

effectuent de nombreuses missions photographiques notamment sur Kifane, Targuist, sur le massif du Tichchoukt mais, surtout, sur la « Tache de Taza »⁽¹⁶⁾ dont certaines tribus refusent le cessez-le-feu. Grâce à leur fuselage spacieux et leur stabilité en vol, les Farman constituent des plates-formes idéales pour ces relevés aéro-photographiques. A chaque mission, plusieurs centaines de plaques, couvrant un grande étendue de terrain, peuvent être prises, permettant ainsi l'établissement d'une cartographie qui a tant fait défaut aussi bien aux aviateurs qu'aux combattants terrestres lors des combats précédents.

Le 26 juin, le 5B2.9 (n° 128) qui, sous les ordres de l'EV1 Mouneyrès, effectue une mission photogra-

(15) Robert Montagne (1893-1954), promotion 1911 de l'Ecole navale. Pendant la Grande Guerre il est breveté observateur d'aéronautique et sert aux CAM de Cherbourg, Fréjus - Saint-Raphaël, Hourtin et Casablanca. Il est, avec le SM pilote Cayère, l'inventeur d'un viseur de bombardement qui constituera l'équipement standard des hydravions français jusqu'à la fin des années vingt. Retourné au service général après la guerre, il se spécialise dans l'étude de la langue arabe et, surtout, des nombreux dialectes utilisés au Maroc. Sa connaissance étendue du pays et de ses habitants, alliée à son expérience aéronautique, seront d'une aide précieuse pour les officiers de la 5B2 avec lesquels il effectuera de nombreuses missions.

(16) Surnom donné à la région montagneuse située au sud de Taza, autour du djebel Bou Iblane, premier contrefort du Moyen-Atlas.

phique, est contraint, à cause d'un moteur grillé, d'atterrir en campagne près du village de Rafo à 10 km au NE de Kasba-Tadla. Le 29, le 5B2.4 (n° 213) transportant un moteur de rechange amarré aux lance-bombes sous le fuselage se pose à côté de l'avion en panne. Grâce à des moyens de fortune, les deux équipages procèdent au changement et, en fin d'après-midi, les deux appareils regagnent Fès.

Cependant, le répit que l'on pouvait attendre après la reddition d'Abd el-Krim est de courte durée. Les tribus du djebel Bou Iblane, au sud de Taza, refusent de déposer les armes et la 5B2 doit reprendre des missions de bombardement mais les objectifs ont changé. Ce sont maintenant les ksars⁽¹⁷⁾ de la région et la forêt de Tafferte où se regroupent les insurgés qui sont visés. Les Goliath attaquent aussi Aït Ghezout et Aït Lhasèn mais le gros de l'effort reste néanmoins axé sur Ksar el-Kébir, principal foyer de la rébellion. Par contre, les bombardements de la forêt de Tafferte manquent d'efficacité. La ramure des arbres diminue considérablement l'effet de souffle des bombes et la propagation des éclats. Aussi, le 12 juillet, Campardon reçoit l'ordre d'utiliser des fléchettes ! Ce type de projectile avait été utilisé au début de la Grande Guerre mais avait rapidement été abandonné devant le peu de résultats obtenus. Mais, les ordres étant les ordres, 20 000 fléchettes sont lancées sur la forêt de Tafferte et 12 000 le lendemain sur le même objectif. L'expérience est un fiasco, probablement parce que ces projectiles ne parviennent pas à traverser les épaisses frondaisons ; elle ne sera pas renouvelée.

A partir du 15 juillet 1926, les appareils de la 5B2 sont utilisés à des missions de surveillance des zones opérationnelles puis, le 19, les bombardements reprennent mais, cette fois-ci et de nouveau, dans le Rif. Les objectifs sont les villages de Tamsaout, Tiloutaf et Daroutène qui n'ont pas accepté ou n'ont, peut-être pas, pu être prévenus du cessez-le-feu conclu avec Abd el-Krim. De fait, il s'agit surtout d'un baroud d'honneur car la plupart des tribus dissidentes, encerclées par les troupes françaises, capitulent rapidement et demandent l'aman (le pardon). La dernière mission de bombardement des Goliath a lieu le 22 juillet 1926 ; les trois villages précédents sont à nouveau attaqués mais les bombes sont cette fois-ci volontairement larguées à l'extérieur des agglomérations.

Pendant le reste du mois de juillet et la première quinzaine d'août, les activités aériennes se ralentissent. Certains membres de l'équipage de la 5B2, arrivés en fin de séjour, sont rapatriés en France, d'autres bénéficient de permissions bien méritées. Ils sont relevés par du personnel de renfort envoyé par la

métropole parmi lequel figurent quelques aspirants de réserve brevetés observateurs qui se sont portés volontaires pour servir au Maroc. Quelques missions photographiques sont néanmoins réalisées, notamment sur le pays Ghamanal.

Le 5 septembre, une ultime mission de bombardement est demandée par l'état-major. Il s'agit d'attaquer le village de Taria qui refuse toujours de se rendre. Il est effectué par les 5B2.1 et 5B2.4. Le 12, à la demande de l'état-major de l'armée espagnole qui opère dans le nord du massif du Rif, un Goliath est envoyé en reconnaissance dans cette région. Il a pour mission de retrouver dans la région des Béni Khaled, une colonne placée sous les ordres du colonel Capaz et dont on est sans nouvelles depuis plusieurs jours. Elle est finalement repérée le lendemain 13, avançant en bon ordre vers le nord, par le 5B2.4 placé sous les ordres de l'EV1 Le Brix.

Le 20, le 5B2.2 effectue une reconnaissance armée sur le djebel Lalla Outka où des mouvements de tribus



Rafo, le 29 juin 1926. Des mécaniciens procèdent au montage sur le 5B2.9 du moteur de rechange « aéroporté » par le 5B2.4. A noter la « chèvre » installée sur les mâts de la voilure.

(source Campardon)

(17) Ksars : villages fortifiés.

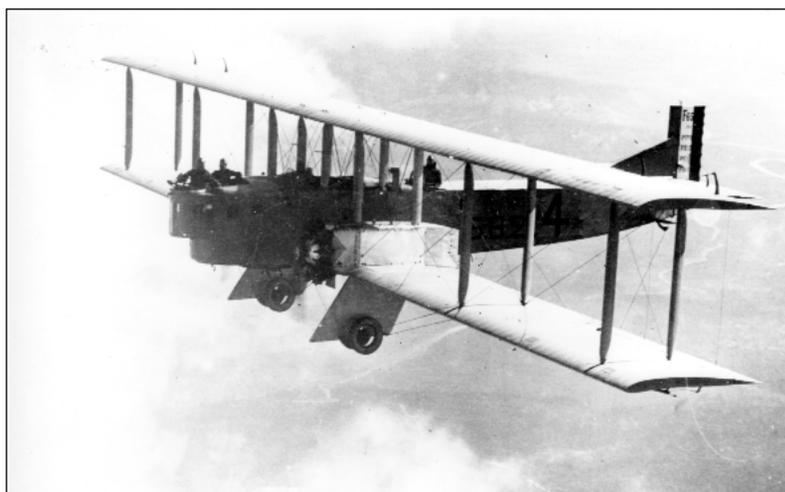


Vue aérienne de la forêt de Tafferte, au sud de Taza, qui servait de lieu de rassemblement pour les guerriers des tribus du djebel Bou Iblane. Les frondaisons touffues offraient une protection naturelle contre les attaques aériennes. (source Campardon)



Au printemps 1926, le 5B2.4 de l'OE Poggi photographié en vol au-dessus de Fès. Pour satisfaire le photographe, l'ensemble de l'équipage est « au balcon ». (source Poggi)

En juillet 1926, au cours d'une prise d'armes sur le terrain de Casablanca, l'amiral Dumesnil épingle la croix de guerre des TOE au fanion de la 5B2. A la gauche du SM porte-fanion, on reconnaît le LV Campardon et, derrière, à l'extrême gauche des marins attendant d'être décorés à leur tour, avec sa casquette à jugulaire, l'EV1 Mouneyrès. Enfin, troisième en partant de la gauche, l'Asp Coëffin. (source Baudouin)



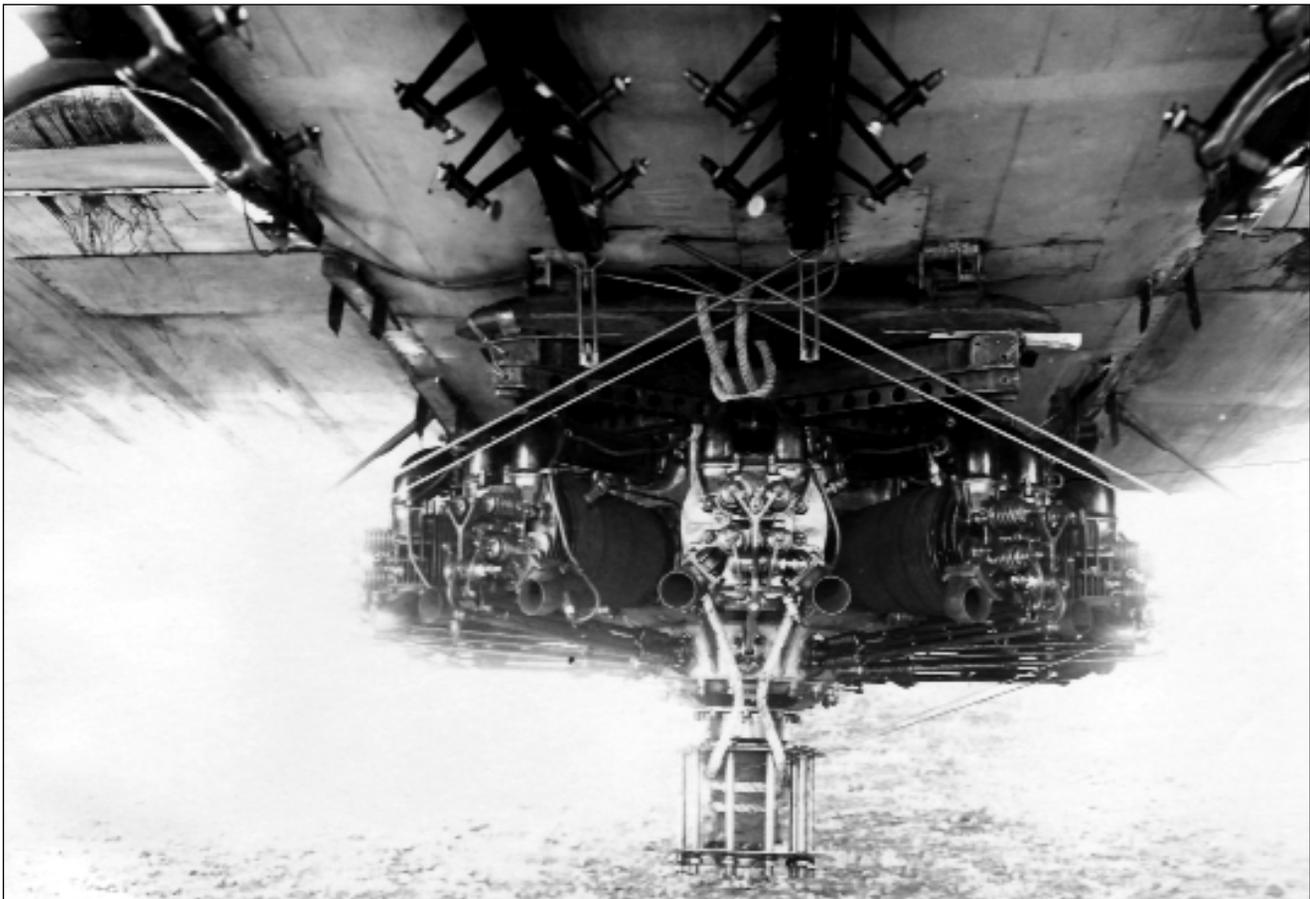
L'escadrille 5B2 au Maroc



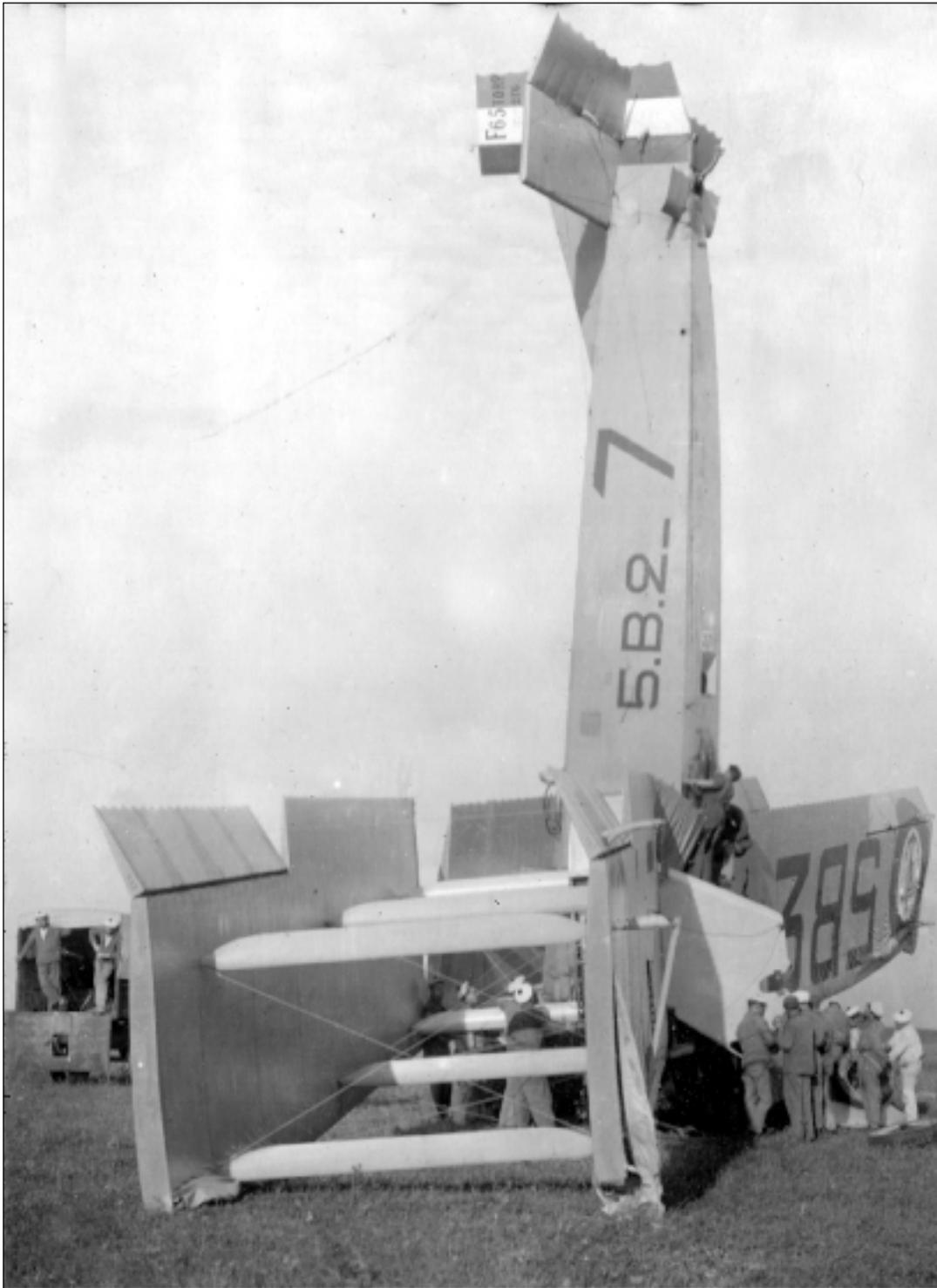
Le 29 juin 1926, le F.65 n° 213 avant son départ pour Rafo, près de Kasba Tadla, après l'amarrage, sous son fuselage, du moteur de rechange destiné au 5B2.9 qui a été contraint à un atterrissage forcé. (source Campardon)



Rafo, le 29 juin 1926. Les marins, sous les yeux intéressés de quelques indigènes, procèdent au déchargement du moteur de rechange. Pour faciliter la manœuvre, le Goliath a été mis en ligne de vol, sa queue posée sur un bidon de 200 litres... (source Campardon)



Gros plan du moteur Jupiter amarré sous le fuselage du 5B2.4. Cette installation a nécessité le démontage de deux lance-bombes dont on aperçoit les supports. A noter également le peu de garde au sol du moyeu de l'hélice. (source Campardon)



Le 5B2.7 (Farman 65 n° 216) après sa mise en pylône le 19 mai 1926 à Fès.
L'accident n'a heureusement fait aucun blessé et, malgré les dommages subis,
l'appareil sera réparé avant d'être remis à l'Aéronautique militaire en juin de l'année suivante.
(source Marchand)

ont été signalés par des informateurs. Des missions similaires sont menées les 21, 23 et 24 mais elles ne sont suivies d'aucun bombardement. Vers la fin du mois cependant, l'état-major demande à la 5B2 d'intervenir à nouveau dans le Rif, mais cette fois-ci à l'ouest, dans le territoire des Beni Zeroual, près d'Ouezzane. Le 28, ce sont les villages d'Assoual, d'Asserdoun et de Titouane qui sont attaqués. Un bombardement similaire a lieu le lendemain sur les mêmes objectifs puis enfin, le 2 octobre, sur les villages d'El Ouesta et de Chérakine. Ces missions offensives vont être les dernières réalisées par les équipages de la 5B2. Dorénavant, leur rôle va être beaucoup plus pacifique ; de guerriers, ils vont se muer en photographes cartographes.

LE SUD – AGADIR

Le 13 octobre, le LV Campardon se rend à Casablanca pour y discuter du rôle futur qui va être donné à son unité. Il a, en effet, été décidé que la 5B2 resterait au Maroc pour réaliser une couverture photographique du sud du pays pour lequel il n'existe pratiquement pas de cartes. Afin d'être le plus proche possible de ses nouveaux objectifs, il a par ailleurs été

décidé que l'escadrille serait basée à Agadir. Le 15, à bord du 5B2.1, Campardon quitte Casablanca pour reconnaître son futur terrain d'opérations et préparer le transfert de son unité. Il est de retour à Fès le 18 et, dès lors, les préparatifs vont s'accélérer. Les appareils sont révisés avant le départ vers le sud et on profite des vols d'essais pour effectuer des lâchers de parachutes dont l'escadrille vient de recevoir une première dotation. Les volontaires pour essayer ce tout nouvel équipement ne se bousculant pas, ce sont des mannequins qui sont utilisés.

Le 10 novembre 1926, les 5B2.1, 4, 6, 8 et 9 décollent de Fès pour Casablanca, première étape de leur migration vers le sud. Quant au personnel au sol, c'est par le rail jusqu'à Casablanca puis par bateau jusqu'à Agadir qu'il va rejoindre sa nouvelle affectation. Après un court séjour au camp Cazes, Campardon repart vers Agadir le 16 avec les 5B2.1 et 5B2.9 afin de préparer l'installation définitive de l'escadrille à Ben Sergao ⁽¹⁸⁾. Il est rejoint le 21 par les autres appareils et, à la fin du mois, les missions vont pouvoir commencer.

La première mission photo a lieu le 3 décembre et c'est à l'EV1 Chassin ⁽¹⁹⁾ et à son équipage à bord du



Vue aérienne de l'aérodrome de Ben Sergao, au sud d'Agadir, qui abrita l'escadrille 5B2 pendant toute la durée des missions photographiques du sud marocain. (source Campardon)

(18) Nom du lieu-dit au sud d'Agadir où se trouvait situé le premier aérodrome.

(19) Guillaume, Jean, Max Chassin (1902-1971). Ecole navale, promotion 1919bis. Sert à bord de divers bâtiments avant d'être transféré à l'Aviation maritime. Breveté observateur en 1926, il est affecté à la 5B2 au sein de laquelle il sert jusqu'au retour de l'escadrille en métropole. Breveté pilote en 1928, il est ensuite affecté à la 4S1 en Tunisie puis comme chef du service aviation des croiseurs *Edgard Quinet*, *Lamotte-Picquet* et *Duguay-Trouin*. Il participe à la Croisière Noire en 1933 et devient commandant de l'escadrille 2S1 en 1934. Il est transféré en 1936 à l'Armée de l'Air au sein de laquelle il commande escadrille, groupe, puis escadre en 1944. Nommé général de brigade aérienne en 1946, il est désigné comme commandant des écoles, puis de l'Armée de l'Air en Indochine de 1951 à 1953 et enfin de la DAT de 1953 à 1956. Il termine une prestigieuse carrière en 1958 comme général d'armée aérienne, commandant les forces aériennes Centre-Europe au sein de l'OTAN.

(20) Région montagneuse du Haut-Atlas située au sud de Marrakech. A défaut d'appellations connues, on utilisait à l'époque le nom de la tribu la plus importante de la région.

5B2.2 que revient le privilège d'effectuer ce vol. L'objectif assigné est le pays Goundafa⁽²⁰⁾. Au cours de cette première sortie d'une longue série, 136 clichés verticaux sont pris. Le 5 décembre, le 5B2.8, qui avait été retenu à Casablanca par des ennuis de moteur, arrive à Agadir. Le lendemain 6, Chassin effectue une nouvelle mission sur le pays Goundafa au cours de laquelle 144 clichés sont pris⁽²¹⁾. Les vols se succèdent ensuite à cadence régulière. Dans la plupart des cas, les Goliath reviennent à Agadir une fois leur mission terminée mais, certaines fois aussi, ils vont se poser à Marrakech pour ravitailler. A partir du 20, c'est au tour du pays Glaoua⁽²²⁾ d'être photographié. Bien qu'il ne s'agisse plus d'actions de guerre, ces vols ne sont pas pour autant dépourvus de risques et l'équipage du 5B2.8 en fait l'expérience le 28 décembre. Victime d'une panne au moteur gauche, l'appareil ne peut gagner Marrakech et doit se poser en campagne près du village de Timadriouine, à l'est de Ouarzazate. Malgré l'expérience et le savoir-faire de l'EV1 Le Brix, le Farman est détruit à l'atterrissage mais l'équipage s'en tire à peu près indemne. A Agadir, on est bien sûr inquiet sur le sort du 5B2.8 et, le 29, l'OE2 Poggi à bord du 5B2.3 profite d'une mission photo en pays Glaoua pour essayer de repérer l'appareil disparu. Poussant la recherche trop longtemps et après 6 h 10 de vol, Poggi ne peut rentrer à Agadir et est contraint de se poser en panne d'essence, un moteur arrêté, près de Tenmaït. Grâce à l'habileté et à l'expérience du pilote, tout se passe heureusement bien et l'avion ravitaillé rentre à sa base le lendemain. Les 30 et 31, à partir de Ouarzazate cette fois-ci, un autre Farman, le 5B2.4, effectue des vols de recherche sur l'itinéraire présumé du 5B2.8 mais sans résultat. Dans la soirée du 31 on apprend que l'équipage de l'avion disparu a été récupéré par une tribu amie mais que, privé de moyens de communication, il n'a pas pu prévenir les autorités locales.

Au mois de janvier 1927, les Goliath terminent la couverture photographique des pays Glaoua et Goundafa ; un bilan extrêmement positif qui se traduit par des milliers de clichés qui serviront à l'établissement d'une cartographie jusqu'alors totalement inexistante. En parallèle, des missions de reconnais-

sance vers le sud d'Agadir (Tiznit et Goulimine) sont menées et, à partir du 17, cette bande côtière est à son tour photographiée. Le 21, c'est au tour de l'Anti-Atlas d'être l'objet des soins photographiques de la 5B2. Mais les activités de l'escadrille ne sont pas cantonnées au sud marocain et, le 26 janvier, à la demande de l'état-major des troupes terrestres, le 5B2.9 effectue une couverture photographique de la côte de Rabat à Larache au Maroc espagnol. A partir du 11 février, ce sont de nouveau les régions de Goulimine et Tiznit qui sont photographiées. Le 19, l'EV1 Chassin conduit le 5B2.3 pour une mission d'Agadir à l'oued Noun au cours de laquelle un nombre record - pour l'époque - de 320 clichés est pris. Le 24, l'escadrille reçoit la visite de M. Théodore Steeg, résident général au Maroc, accompagné du colonel Armengaud, commandant le 37^{ème} régiment d'aviation auquel la 5B2 est toujours rattachée. A cette occasion, une démonstration aérienne avec bombardement fictif est organisée, démonstration à laquelle participent trois appareils.

Mission au Sénégal

Lors de l'une de ses visites à l'état-major de Marine Maroc à Casablanca, le LV Campardon avait proposé au Service hydrographique de la Marine⁽²³⁾ d'effectuer une couverture photographique de la côte atlantique d'Agadir à Dakar. Cette proposition est acceptée avec comme seule restriction de ne pas photographier le Rio de Oro, possession espagnole à l'époque.

Campardon décide donc d'assurer lui-même la mission à bord du 5B2.1, accompagné du 5B2.4 placé sous les ordres du LV Le Brix. En plus des équipages habituels, il a été décidé d'emmener deux officiers pilotes de l'Aéronautique militaire qui seront plus spécialement chargés des prises de vues⁽²⁴⁾. L'expédition est soigneusement préparée ; chaque appareil emporte quelques pièces de rechanges, un stock d'eau, des vivres et de l'armement et, de plus, deux moteurs de rechange ont été embarqués sur l'avis *Antarès* qui est pré positionné à Port-Etienne. On verra plus loin que cette précaution se révélera

(21) Ces quantités peuvent paraître modestes par rapport à ce qui a pu se faire plus tard mais il faut se souvenir qu'à cette époque les négatifs étaient des plaques de verre de 18 x 24 cm au maniement malaisé à cause de leur taille et, surtout, de leur fragilité.

(22) Région du Haut-Atlas située à l'est de Marrakech.

(23) Service chargé, entre autres missions, de l'établissement des cartes marines, désigné depuis comme Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM).

(24) Les équipages des deux appareils étaient composés de la façon suivante :

5B2.1 : LV Robert Campardon, 1er pilote et chef de bord, Lt pilote de l'Aéronautique militaire Georges Blavier, chargé des prises de vues, SM Paul Mingam, 2ème pilote, Mt radio volant Amédée Geffroy, SM mécanicien volant Jean Mazure, QM mécanicien volant Raymond Decay.

5B2.4 : LV Joseph Le Brix, 1er pilote et chef de bord, Lt pilote de l'Aéronautique militaire René Péglise, chargé des prises de vue, QM Charles Baudouin, 2ème pilote, QM radio volant Albert Vasseur, SM mécanicien volant Jean Le Picard, QM mécanicien volant Marcel Montfort.

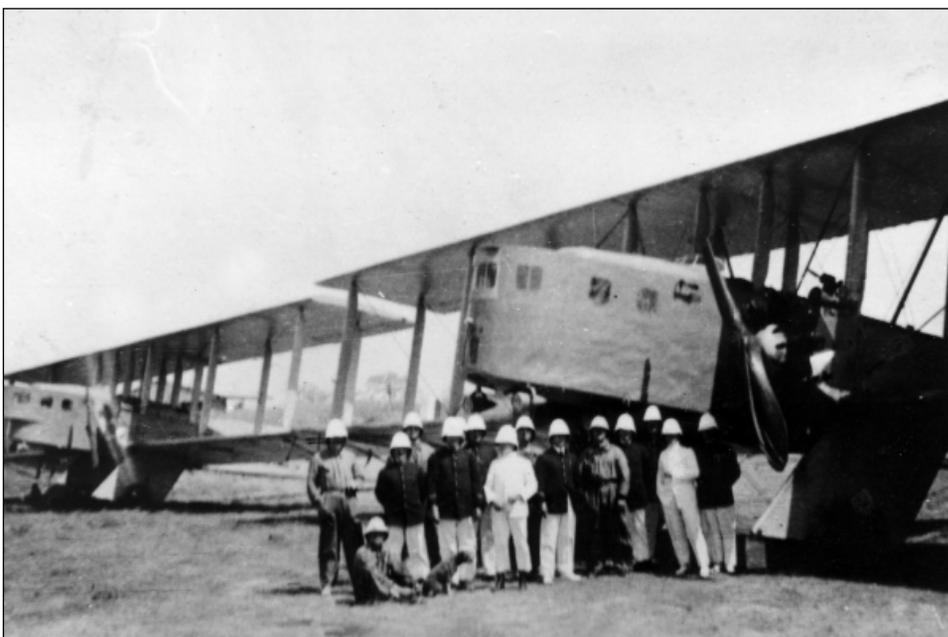
justifiée et utile... Pour des raisons évidentes de sécurité, il est par ailleurs prévu que, sauf en cas de mission individuelle, les deux Farman feront route de concert. Le départ a lieu le 27 février à midi mais, après quelques minutes de vol, une baisse de régime d'un des moteurs du 5B2.1 contraint la formation à faire demi-tour. La panne étant rapidement diagnostiquée et réparée, les deux Goliath repartent et rejoignent Cap Juby sans encombre après 4 h 10 de vol et après avoir pris 230 clichés. Le lendemain, une nouvelle étape les conduit à Port-Etienne en Mauritanie qui est atteint en 5 h 50. Le 1er mars, au cours de deux vols successifs chacun, les deux Goliath effectuent une couverture photographique des environs de Port-Etienne et s'envolent le lendemain pour Saint-Louis-du-Sénégal. Si tout se passe bien pour le 5B2.1 qui rejoint sa destination en 6 h 40, de vol, il n'en est pas de même pour le 5B2.4 qui est contraint, à la suite d'une baisse de puissance d'un moteur, de retourner à Port-Etienne. Au sol on découvre que deux bougies ont sauté ; elles sont rapidement changées et l'appareil repart mais, au bout de quelques minutes, c'est une soupape de démarrage qui lâche, obligeant l'équipage à un nouveau demi-tour. Sagement, après réparation, Le Brix décide de ne pas tenter la chance plus avant et remet le départ vers le Sénégal au lendemain.

De son côté, Campardon quitte Saint-Louis le 3 et arrive à Dakar après 1 h 40 de vol mais pour le Brix qui, malgré un fort vent contraire a finalement pu rejoindre le Sénégal le même jour, le travail n'est pas

terminé. Les 5 et 6 mars sont consacrés à la couverture photographique de la région de Saint-Louis et plusieurs centaines de clichés sont pris. Le 7 enfin, le 5B2.4 arrive à Dakar non sans avoir encore pris 320 clichés sur le trajet. Le 8, Campardon et son équipage effectuent une mission photo de la côte sud de Dakar, de Joal à Rufisque, mission au cours de laquelle sont pris 180 clichés.

Pendant ces péripéties, le reste de l'escadrille n'est pas inactif à Agadir. L'EV1 Chassin qui assure le commandement par intérim, a en effet été prévenu le 3 mars de la disparition de quatre aviateurs uruguayens qui, à bord d'un hydravion Dornier Wal acheté en Italie, rejoignaient leur patrie avant de tenter un voyage autour du monde. L'appareil avait décollé de Casablanca le 2 mars à destination de Dakar et on était sans nouvelles de lui depuis cette date. Cette disparition provoque un véritable élan de solidarité dans le monde aéronautique aussi bien civil que militaire. Les 4, 5 et 6 mars, à bord du 5B2.3, Chassin et son équipage effectuent chaque jour un vol de recherche entre Agadir et Cap Juby, mais hélas sans résultat⁽²⁵⁾.

A Dakar, les missions photographiques continuent. Le 12, Campardon et son équipage terminent la couverture du sud de Dakar jusqu'à Rufisque et de Joal à la frontière de la Gambie, alors colonie britannique. Il n'y aura ensuite plus de vol jusqu'au retour vers Agadir prévu pour le 21. D'ici là, les deux équipages vont profiter d'un repos amplement mérité tout en préparant les appareils pour la remontée vers le Maroc.



Coiffés du casque colonial réglementaire, les équipages des 5B2.1 et 5B2.4 posent devant leurs appareils sur l'aérodrome de Ouakam lors de leur séjour à Dakar en mars 1927. (source Baudouin)

(25) L'équipage uruguayen était composé de Taddeo Larre-Borges, de son frère Gianco, pilotes, du navigateur Ibarra et du mécanicien Rigoli. Contraint à un amerrissage forcé à la suite d'une panne de moteur, leur hydravion fut dressé à la côte et les quatre hommes furent capturés par des Maures. Ils furent libérés contre rançon après quelques jours de captivité et récupérés par les pilotes de l'Aéropostale Reine et Antoine.

Si le voyage aller s'est déroulé sans ennuis majeurs, il va en être tout autrement pour le retour mais n'anticipons pas. Comme prévu, les deux Farman quittent Dakar de concert le 21 mars au matin et arrivent à Saint-Louis-du-Sénégal sans incident en 2 h 15 de vol. Ils en repartent, toujours ensemble, le lendemain mais, à peu près à mi-chemin, près de la baie de Tanit, le moteur du 5B2.4 tombe à nouveau en panne. Heureusement le sol est ferme et plat et le QM Baudouin qui est aux commandes réussit un très bon atterrissage. L'équipage du 5B2.1 a surveillé l'incident et, à la vue de son heureuse conclusion, Campardon décide d'atterrir à son tour près de son sectionnaire. Une rapide inspection du moteur en panne du 5B2.4 révèle qu'il est irréparable, tout au moins avec les moyens dont disposent les deux équipages. Campardon décide alors de rééditer la manœuvre qui avait si bien réussi à Rafo au mois de juin dernier. Il décolle en direction de Port-Etienne et, dès que son appareil a pris de l'altitude, il contacte par radio l'*Antarès* et demande à son commandant d'organiser le transport d'un moteur de rechange vers le terrain d'atterrissage. Il poursuit ensuite sa route et arrive à destination après 3 h 40 de vol. A Port-Etienne, les marins de l'*Antarès* ont vite et bien travaillé, le moteur est déjà sur place et, sans perdre une minute, il est amarré aux lance-bombes. De l'outillage, dont une « chèvre » démontable, est également embarqué et Campardon a enfin décidé de remplacer le Lt Blavier par deux QM mécaniciens prêtés par l'*Antarès*. Malgré la célérité de chacun, ces préparatifs prennent du temps et, la nuit arrivant, il sagement décidé de remettre le départ au lendemain. Le mercredi 23 à midi, le 5B2.1 emportant 340 kg supplémentaires prend l'air en direction de la baie de Tanit. Les conditions atmosphériques sont très mauvaises ; l'harmattan⁽²⁶⁾, qui s'est levé, diminue la visibilité et augmente considérablement la température ambiante. Les deux moteurs chauffent de plus en plus et risquent de griller. Campardon décide alors de se poser et d'attendre pour repartir que la situation s'améliore. Avisant un terrain qui semble plat, il réduit les gaz et atterrit. Hélas, après quelques dizaines de mètres de roulement, la croûte de sable cède, les roues s'enfoncent, se bloquent et l'appareil se met en pylône.

L'équipage est heureusement indemne mais, dans le choc, la réserve d'eau s'est répandue dans le fuselage et le poste de TSF a été endommagé. L'atterrissage ayant eu lieu sur la plage de la baie d'Arguin, en face de l'île du même nom, Campardon décide d'y aller faire une reconnaissance. Cette île a en effet été occupée par les Portugais au XVI^{ème} siècle ;

au XVII^{ème} siècle, elle a servi de base à une société de pêche et il est possible que les citernes qui y avaient été aménagées contiennent de l'eau. Le 24, à l'aide des réservoirs d'essence du Goliath et de quelques planches, un radeau est rapidement fabriqué. Un mât de fortune est érigé et la soie d'un parachute fait office de voile. Campardon et trois de ses compagnons embarquent sur cet esquif de fortune et, une heure plus tard, mettent le pied sur l'île. Il ne leur faut hélas que peu de temps pour se rendre compte que les citernes sont asséchées. Revenus le lendemain près de l'avion, les naufragés n'ont plus maintenant qu'un seul objectif, trouver de l'eau pour survivre en attendant l'arrivée des secours. A l'aide d'un réservoir d'essence, d'un radiateur d'huile et de diverses autres pièces prélevées sur l'épave du Farman, ils parviennent à fabriquer un genre de distillateur et, après quelques essais, finissent par obtenir à partir de l'eau de mer une eau potable en quantité suffisante. Le 26 au matin, le Mt Geffroy, qui a réussi à réparer le poste de TSF, parvient à transmettre un message à l'*Antarès*. Quelques instants plus tard, un appareil de l'Aéropostale survole le Goliath accidenté et va atterrir un peu plus loin, là où le sol est plus ferme.

A son bord se trouve M. Simon, chef de place de la compagnie et le Lt Blavier que Campardon avait préféré laisser le 23 à Port-Etienne lors du chargement du moteur de rechange. Après avoir rassuré les deux hommes sur l'état de l'équipage du 5B2.1, Campardon leur demande de repartir immédiatement à la recherche du 5B2.4. Dans l'après-midi, M. Collet, inspecteur des lignes Latécoère, à bord d'un Breguet 14 et accompagné d'un mécanicien, atterrit à son tour près du Goliath. Il apporte des nouvelles rassurantes de l'équipage du 5B2.4 auprès duquel il s'est précédemment posé. Il apporte également une provision de vivres et d'eau et c'est tant mieux car, en essayant de repartir, le Breguet s'ensable et casse son hélice, forçant ainsi ses deux hommes d'équipage à partager le sort de celui du 5B2.4. Le lendemain 27, Campardon et son équipage sont récupérés et ramenés à Port-Etienne par la *Mouette*, la vedette des pêcheries. Le 31, l'équipage du 5B2.1 retourne à Arguin par le même moyen pour récupérer les deux moteurs et tout ce qui peut être démonté sur l'épave du Farman avant de rentrer à Port-Etienne le 3 avril.

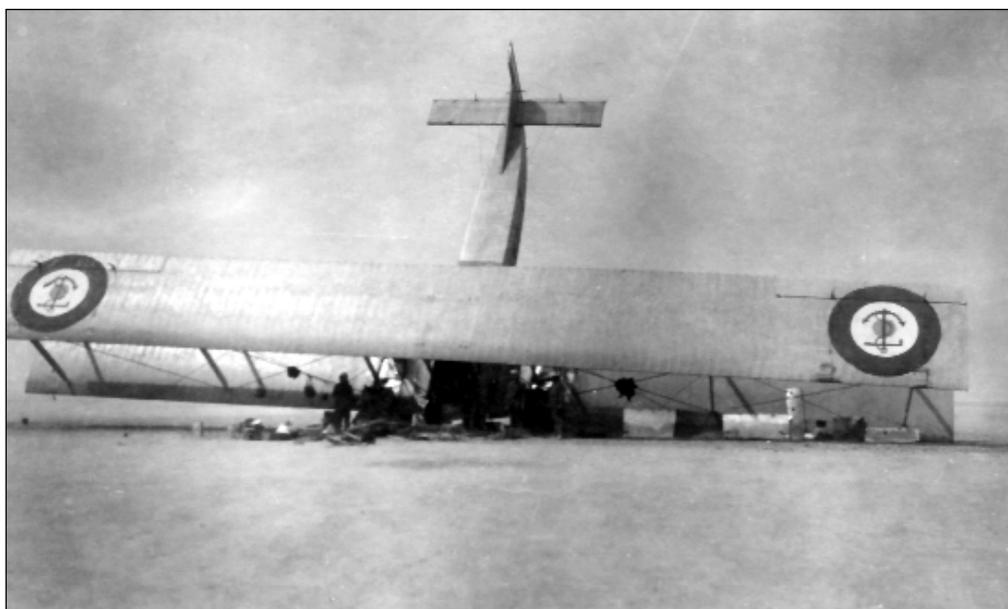
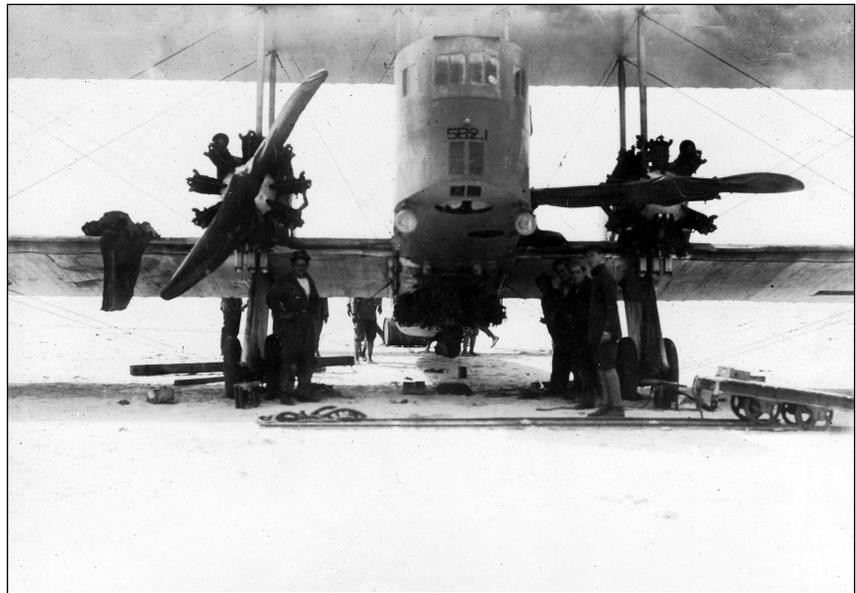
Pendant ces événements, la situation de l'équipage du 5B2.4 ne s'est pas améliorée. Le 23 mars, ne voyant pas revenir l'appareil de son commandant comme cela avait été convenu, le LV Le Brix commence à se douter que quelque chose lui est arrivé. En accord avec son équipage, il décide donc de tenter de rallier le

(26) L'harmattan est un vent chaud et sec provenant du Sahara. Chargé de poussières et de sable, il peut obscurcir l'atmosphère pendant plusieurs jours après son passage.



Baie de Tanit, mars 1927.
Le 5B2.4 et son équipage
attendent tranquillement les secours.
(source Baudouin)

Port-Etienne, 22 mars 1927. On vient
d'amarrer le moteur de rechange
sous le fuselage du 5B2.1
du LV Campardon.
Mais il est dit que ces efforts
ne serviront à rien car, le lendemain,
l'appareil finira en pylône
dans la baie d'Arguin...
(source Campardon)



Le 5B2.1 après son atterrissage malheureux sur la plage de la baie d'Arguin.
L'équipage a commencé à démonter tout ce qui peut être récupérable. (source Campardon)

Le radeau confectionné par l'équipage du 5B1.1 pour aller reconnaître l'île d'Arguin. Posant pour la postérité, Collet, des lignes Latécoère, et son mécanicien, hôtes involontaires de l'équipage du 5B2.1. (source Campardon)



Collet, son mécanicien et deux membres de l'équipage du 5B1.1 posent autour du distillateur de fortune qui permet aux naufragés de l'air de disposer d'eau en quantité suffisante pour attendre l'arrivée des secours. (source Reynaud)

poste de Nouakchott, situé à environ 70 km plus au sud. Le 24 au matin, profitant de la fraîcheur matinale, la petite troupe se met en route le long de la plage non sans avoir pris la précaution de laisser sur le Goliath une note explicative. Mais, après deux heures de marche, le Lt Péglise ne peut plus suivre ; une blessure à la jambe reçue pendant la campagne du Rif, mal cicatrisée, le fait souffrir atrocement. Il n'y a pas d'autre solution que de revenir à l'avion. Le lendemain matin, Le Brix accompagné du QM Baudouin repart vers le nord cette fois-ci, avec l'espoir de tomber sur une tribu indigène. Après deux heures d'une marche rendue pénible par le sable, ils reviennent sans avoir rien vu. Pendant leur absence, le Lt Péglise et le reste de l'équipage ont essayé de confectionner un distillateur mais les résultats sont décevants. L'installation est modifiée et, dans la soirée, les naufragés parviennent à produire une eau tout à fait consommable. Au cours de la même soirée, le QM Vasseur parvient à faire transmettre par ondes courtes à Agadir un message expliquant la situation de l'appareil et donnant sa position. Grâce à des relais radio entre Agadir, Dakar, la base de l'Aéropostale à Port-Etienne est prévenue et, le 26 au matin, un Breguet 14 piloté par M. Simon accompagné du Lt Blavier se pose près du Farman. Il apporte des vivres et de l'eau en quantité suffisante. Un peu plus

tard, c'est à M. Collet, des lignes Latécoère, d'atterrir à son tour, son appareil lui aussi chargé d'eau et de vivres. Les deux appareils repartent ensuite vers Port-Etienne pour y embarquer une nouvelle cargaison de ravitaillement destinée cette fois-ci au 5B2.1.

Le 27 dans l'après-midi, l'*Antarès* arrive en baie de Tanit. Le lendemain matin, malgré la barre, le moteur de rechange est débarqué à l'aide d'une chaloupe. L'équipage du 5B2.4 aidé par quelques mécaniciens prêtés par l'avisos procède au démontage du moteur en panne et son remplacement. Le 1er avril au soir le remontage est terminé. Le lendemain 2, le LV Le Brix décolle en direction de Port-Etienne mais doit immédiatement faire demi-tour à cause d'une perte de puissance provoquée par l'éclatement d'une bougie. La réparation terminée, le Farman redécolle et rejoint sa destination non sans avoir, en cours de route, pris 200 clichés. Le lendemain, avec l'arrivée de la *Mouette* de la baie d'Arguin, les équipages des deux Goliath sont réunis à Port-Etienne.

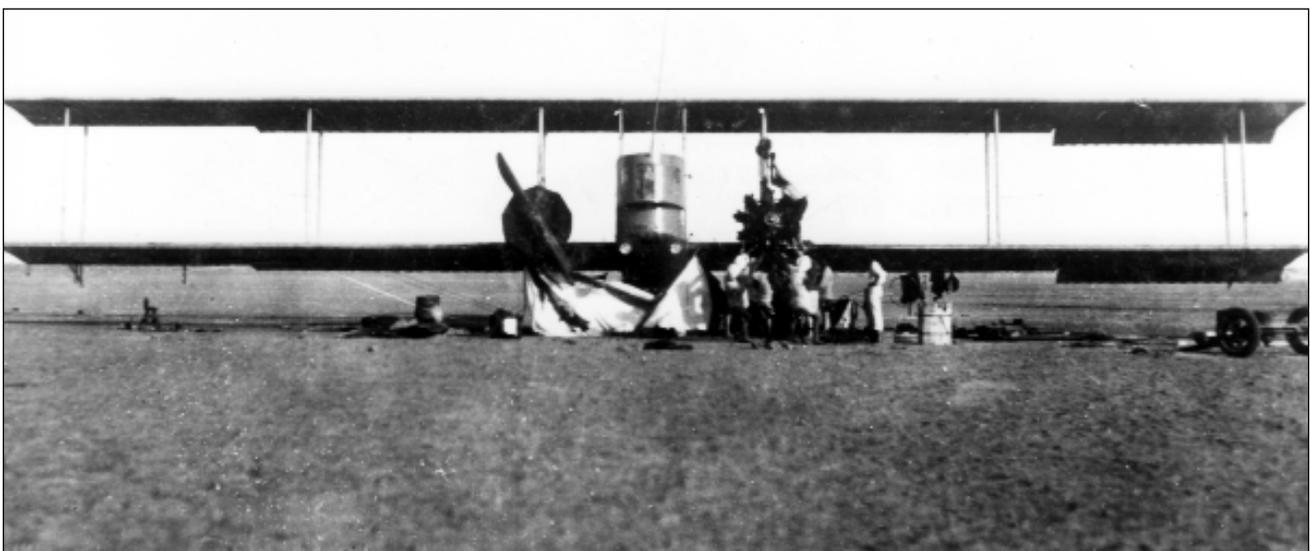
Compte tenu de l'état de fatigue des hommes après les aventures qu'ils viennent de vivre, Campardon s'accorde deux jours de repos avant de poursuivre sa mission. Il décide d'autre part de ne prendre à bord du 5B2.4 que ceux qui sont en meilleure forme physique



Dans la baie de Tanit, le moteur de rechange destiné au 5B2.4 est déposé par la grue de l'*Antarès* dans une embarcation qui va le conduire à terre.
(source Campardon)



Sur la plage de la baie de Tanit, matelots de l'avis *Antarès* et équipage du 5B2.4 unissent leurs efforts pour tirer sur la plage la chaloupe contenant le moteur de rechange. (source Campardon)



À l'aide d'une « chèvre » montée sur les mâts de la voilure, l'équipage du 5B2.4 procède au changement de moteur. A droite du cliché, le chariot qui a servi à l'amener de la plage à l'avion. (source Campardon)

c'est-à-dire lui-même, Le Brix, le Lt Péliisse, le SM mécanicien Mazure et le QM radio Vasseur. Les autres marins, à l'exception du QM Decay évacué par avion vers Dakar après blessure, embarquent à bord de l'*Antarès* qui va les ramener à Agadir. Le 5 avril, Campardon et son équipage effectuent en cinq heures la couverture photo du sud de Port-Etienne, des îles Ticha au banc d'Arguin. Au cours de ce vol, 250 clichés sont pris. Le surlendemain, le 5B2.4 met le cap au nord et, après une escale de ravitaillement à Villa Cisneros, au Maroc espagnol, tente de rejoindre Agadir. Cependant, gêné par la brume, il est contraint, bien après avoir dépassé Tiznit, d'y revenir et de s'y poser de nuit. Et ce n'est finalement que le lendemain 8 avril que Campardon et ses hommes se posent à Ben Sergao.

La mission qui avait été assignée à la 5B2 est terminée et, malgré la perte d'un appareil, le bilan demeure extrêmement positif. En une dizaine de jours, plus de 1 000 kilomètres des côtes de Mauritanie et du Sénégal ont été photographiés. Et ce, pour le plus grand profit du Service hydrographique de la Marine qui, à partir de documents à la fiabilité quasi absolue, va pouvoir mettre à jour les cartes de la région.

Les derniers mois – Retour en France

Le 7 avril 1927, veille du retour à Agadir de Campardon, le reste de l'escadrille, toujours placé sous les ordres de l'EV1 Chassin, a été passé en revue par le maréchal Franchet d'Espèrey en tournée dans le sud marocain et a effectué devant lui une démonstration de vol en formation.

Le détachement de la 5B2 au Maroc se termine. Les équipages n'effectuent plus maintenant que des vols d'entraînement. Quelques missions photo sont cependant encore demandées à l'escadrille. Les 20 et 21 avril, le 5B2.6 placé sous les ordres de l'EV1 Chassin réalise une couverture de la côte entre les embouchures de l'oued Koun et du Draa. Il a par ailleurs été décidé que les Farman de la 5B2 ne rentreraient pas en France et seraient remis à la 10^{ème} escadrille du 37^{ème} régiment d'aviation. Les marins pilotes se muent alors en instructeurs et font effectuer des vols en double commande à leurs camarades de l'Aéronautique militaire. Au début du mois de mai, le 5B2.6, toujours commandé par Chassin, est détaché pendant quelques jours à Kasba Tadla pour effectuer la couverture photo de la région du lac d'Iséli dans le Moyen-Atlas. Des pannes à répétition et le mauvais temps vont faire que ce n'est que le 15 que la mission

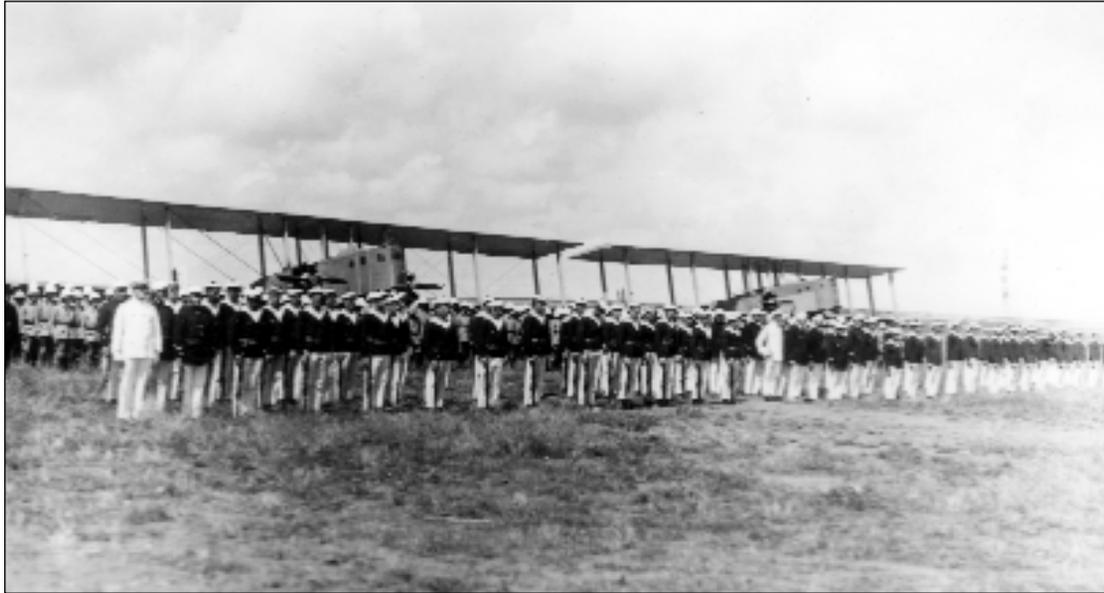
peut être terminée. Le 18, Chassin et son équipage gagnent Casablanca où la 5B2 s'est installée depuis le 15 en attendant son rapatriement en France.

Le 3 juin, une prise d'armes a lieu au Camp Cazes. Le colonel Armengaud, commandant le 37^{ème} régiment d'aviation sous les ordres duquel a opéré la 5B2 pendant son séjour au Maroc, a tenu lui-même à remettre à « ses marins », des récompenses largement méritées. C'est ainsi que le LV Campardon se voit remettre la rosette d'officier de la Légion d'honneur et que d'autres membres de l'escadrille reçoivent des médailles militaires et des croix de guerre des TOE. Au début du mois de juin également, le croiseur-école *Jeanne d'Arc* fait escale à Casablanca. Du 8 au 13 juin, les Goliath de la 5B2 effectuent de nombreux vols d'initiation au profit des « midships ». A partir du 14, les équipages s'entraînent à nouveau au vol de groupe, discipline un peu oubliée depuis la fin des missions de bombardement en 1926 et le début de celles de photographies, toujours effectuées en solitaire. La raison de ces entraînements est simple : le 18, les cinq Goliath encore en service prennent l'air pour participer au défilé aérien qui clôture le grand meeting aérien organisé à Camp Cazes.

Ce sera le dernier vol au Maroc de la 5B2. Le lendemain, les Goliath sont remis aux pilotes de la 10^{ème} escadrille et, le 25 juin 1927, Campardon et ses hommes embarquent sur le vapeur *Anfa* qui va les conduire à Marseille d'où ils gagneront la BAN de Berre à laquelle ils ont été affectés. La 5B2 cesse administrativement d'exister le jour de son embarquement pour la métropole.

Le bilan chiffré de l'escadrille pendant son séjour au Maroc est plus qu'éloquent : 2 200 heures de vol dont 1 500 en opérations, 242 tonnes de bombes larguées, mais aussi 20 000 clichés pris entre 1925 et 1927 et couvrant une superficie de plus de 35 000 km². Elle a perdu cinq de ses hommes au combat et son fanion a été décoré de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures (TOE) avec deux palmes.

Qu'ajouter à ce bref bilan sinon que, placés dans un contexte totalement nouveau pour eux, opérant à des centaines de kilomètres de la mer qui était leur champ d'action habituel et pratiquement sans préparation ni entraînement préalables, Campardon et ses marins se sont magnifiquement adaptés. En l'espace de seulement quelques semaines, ils surent transformer leur jeune unité en un redoutable et redouté outil de guerre. Puis, presque sans transition, les combats terminés, ils surent de nouveau s'adapter à la nouvelle mission, plus pacifique celle-là, qui leur avait été



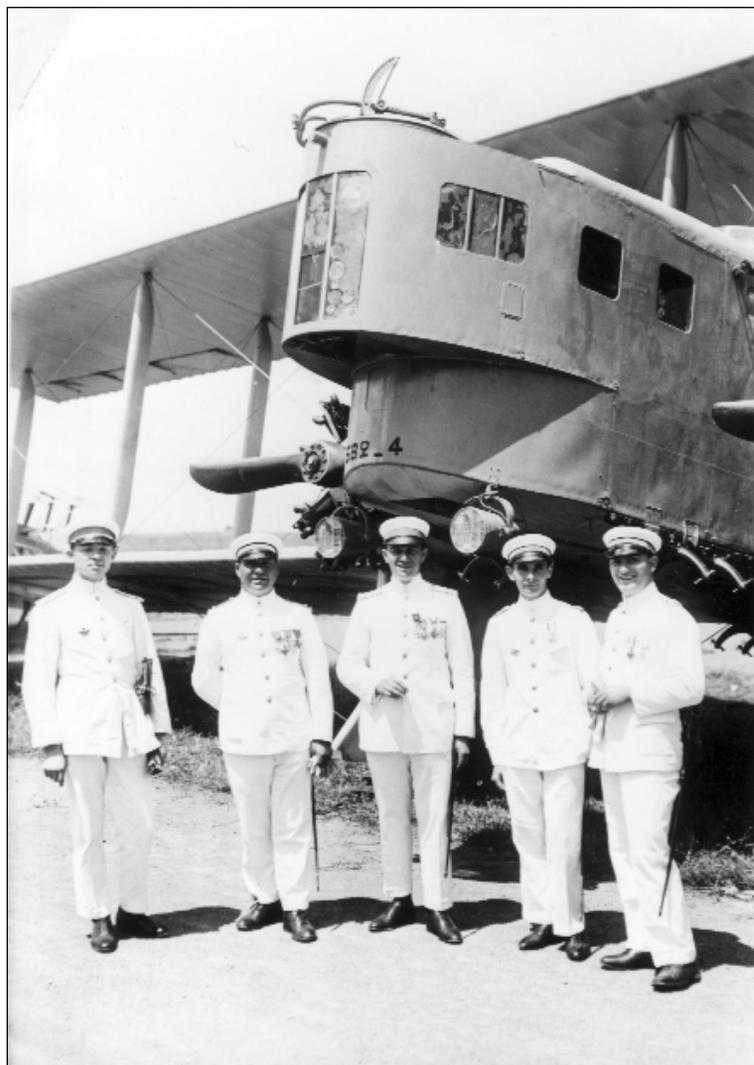
Fin mai 1927, au cours d'une imposante prise d'armes sur le terrain de Camp Cazes à Casablanca, de nombreuses décorations furent remises à des membre de l'équipage de la 5B2 que l'on voit ici aligné devant les Farman Goliath de l'escadrille.
(source Desgouttes)



Au cours de la même cérémonie, le colonel Armangaud, commandant le 37ème régiment d'Aviation, remet la rosette d'officier de la Légion d'honneur au LV Campardon.
(source Desgouttes)

confiée, la photographie aérienne. En quelques mois, des dizaines de milliers de km² du sud marocain pour lesquels aucun relevé n'existait encore furent ainsi photographiés, permettant aux services de l'Armée d'établir une cartographie précise de ces territoires.

Le 1er avril 1928, une nouvelle escadrille 3B2⁽²⁷⁾ sera armée à Berre. En souvenir et en hommage à ses anciens, elle adoptera comme insigne l'étoile et le croissant chérifien. Cet emblème, l'un des plus glorieux de l'Aéronautique navale, sera porté successivement pendant la seconde guerre mondiale par les Martin 167 de la 3B au Maroc puis les Douglas SBD de la 3FB qui opéra en 1944 et 1945 sur le front de l'Atlantique puis, plus tard, en Indochine. Il retournera une nouvelle fois en Extrême-Orient, cette fois-ci porté par les Curtiss SB2C Helldiver de la 3F. Pendant ces périodes, aux deux palmes à la croix de guerre des TOE décernées pendant la



Casablanca, fin mai 1927. Posant en « blanc complet » et sabre, devant le 5B2.4, rescapé des sables de la baie de Tanit, l'état-major de l'escadrille quelques jours avant son embarquement pour la métropole.

De gauche à droite, l'EV2 Depraeter, l'OE Poggi, le LV Campardon, les EV1 Unvoas et Chassin.

(source Poggi)

(27) En 1928, les arrondissements maritimes au nombre de six ont été transformés en quatre régions maritimes et le cinquième arrondissement est devenu la 3ème région.

Le LV Campardon

Roger, Louis, Marie, Robert Campardon est né le 5 novembre 1895 à Saint-Nicolas-de-la-Grave dans le Tarn-et-Garonne.

Il est admissible à l'École navale avec la promotion 1914 mais, l'école ayant été fermée à la déclaration de guerre, il s'engage dans l'artillerie. Promu rapidement brigadier, puis maréchal des logis, il sert en Champagne puis en Artois.

Rappelé par la Marine

qui a décidé de rouvrir l'École navale, il rejoint Brest en décembre 1915. Il est nommé aspirant de Marine le 1^{er} novembre 1916 et promu enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe le 1^{er} juin 1917. A sa sortie de l'école, il demande à servir dans l'Aviation maritime et est alors affecté au centre d'aviation maritime (CAM) de Fréjus - Saint-Raphaël. Breveté observateur d'hydravion le 11 juin, il est désigné pour le CAM d'Oran qu'il rejoint le 19 juillet. Il va servir dans cette unité puis au poste de combat de Béni-Saf qui en dépend, jusqu'en juillet 1918, méritant une

citation à l'ordre du corps d'Armée (voir plus bas). Promu enseigne de vaisseau de 1^{er} classe le 1^{er} juillet 1918, il est affecté au CAM de Fréjus - Saint-Raphaël puis à l'école de pilotage de l'Aéronautique militaire d'Ambérieu d'où il sort breveté pilote d'avion le 17 décembre (n° 17318). De retour à Fréjus - Saint-Raphaël, il est breveté pilote d'hydravion le 30 juin 1919 (n° 746). Il est ensuite désigné pour le CAM de Toulon où il sert jusqu'en août 1920 puis pour celui de Berre

jusqu'en mai 1921. Le 1^{er} juin, à l'instar de tous les officiers sortis de l'École navale pendant les années de guerre, il rejoint à Brest l'École de perfectionnement des enseignes de vaisseau. Le 21 mars 1922, à l'issue de ce cycle de formation, il est affecté au croiseur cuirassé *Waldeck-Rousseau* qui sert à la Division navale du Levant, puis, à partir du 23 août, au pétrolier *Dordogne* du port de Lorient.



Le LV Robert Campardon à l'époque où il commandait la 5B2.
(source Campardon)

Le 23 décembre 1922, après à peine un peu plus de quatre ans de grade d'enseigne de vaisseau de 1^{er} classe, Robert Campardon est promu lieutenant de vaisseau. Le 18 juillet 1923, il réintègre l'Aviation maritime au CAM de Fréjus - Saint-Raphaël et ne va plus la quitter. Le 4 juillet 1924 il est affecté au CAM de Cuers-Pierrefeu et, le 6 janvier 1925, il est désigné pour créer et commander l'escadrille B302. A la fin du mois d'août il quitte la métropole avec son unité et rejoint le Maroc. A la tête de sa formation,

il sert tout d'abord à Fès puis à Agadir à partir de la fin de 1926. En juin 1927, il rentre en France avec son personnel et, son temps de commandement terminé, il est affecté au CAM de Berre. Le 1^{er} mai 1928 il rejoint la CEPA de Fréjus - Saint-Raphaël en qualité d'officier rapporteur. C'est là qu'il disparaît le 8 janvier 1929, avec son équipage, aux commandes de l'hydravion prototype SPCA Paulhan-Pillard.

Au cours de sa courte carrière, Robert Campardon mérita les décorations et récompenses suivantes :

- Croix de guerre 1914-1918 avec étoile de vermeil du 18 août 1918,
- Chevalier de la Légion d'honneur du 6 mars 1925,
- Officier de la Légion d'honneur du 29 janvier 1927,
- Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec trois palmes,
- Médaille coloniale avec agrafe Maroc 1925-1926.

Citations et distinctions :

Citation à l'ordre du corps d'armée

M. l'enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe Campardon Robert, du Centre d'Aviation Maritime d'Oran.

Officier plein d'entrain et d'une rare énergie, le 18 mai, par son initiative intelligente a trouvé un sous-marin ennemi dans des circonstances de temps difficiles, a conduit sa section à l'attaque avec la plus grande chance de succès, a permis par la précision des renseignements rapportés, la mise en avarie du sous-marin par une autre section. Réunit 300 heures de vol comme observateur.

VI^{ème} Arrondissement Maritime. 18 août 1918



Citation à l'ordre de l'Armée – (1^{ère})

L'Escadrille de la Marine 5B2, détachée à l'Aéronautique du Maroc.

« Escadrille d'avions gros porteurs, brillamment commandée et entraînée par le lieutenant de vaisseau Campardon qui, arrivée en pleine bataille sur le front du Riff, appelée à se servir d'un matériel nouveau et dans des opérations de guerre terrestre, s'est rapidement familiarisée avec les méthodes d'emploi particulières à la guerre du Maroc et est devenue un redoutable instrument de combat. Spécialisée dans les missions lointaines, elle a obtenu des résultats considérables par ses bombes de 50 et 100 kilogrammes lancées avec beaucoup de précision et produisant des effets moraux et matériels tout à fait importants et a rendu en outre des services exceptionnels par la prise d'un très grand nombre de photographies du pays riffain. Elle a ainsi effectué en cinq mois près de 220 missions de guerre, représentant 600 heures de vol au cours desquelles 175 bombardements ont été effectués, 100 tonnes de bombes ont été lancées et 2 000 clichés photographiques ont été pris. »

La présente citation comporte l'attribution de la Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec palme.

Au QG. Rabat le 20 mars 1926.

Le général Boichut, Commandant supérieur des troupes du Maroc.



Citation à l'ordre de l'Armée – (2^{ème})

Par Ordre Général n° 196, du Général Naulin, commandant supérieur les troupes du Maroc, du 9 novembre 1925, la citation suivante à l'Ordre de l'Armée a été conférée à M. le Lieutenant de Vaisseau CAMPARDON (Robert), commandant l'escadrille 5B2 :

« Venu au Maroc avec une escadrille de bombardement, en a fait en peu de temps une excellente unité de combat. Toujours en tête, a conduit presque chaque jour ses équipages sur les objectifs les plus éloignés dans les montagnes du Riff.

Préparant minutieusement chacune des missions qui lui sont confiées les mène toujours à bien et obtient de grands résultats de son unité grâce à l'exemple qu'il donne et à la confiance qu'inspirent à son personnel son audace réfléchie et son sang-froid remarquable.

La présente citation comporte l'attribution de la Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec palme. »

Signé : Naulin



4 juin 1927 – Ordre du Régiment n° 67. Extrait de l'Ordre général n° 33 du 2 Juin 1927 de Monsieur le général Commandant Supérieur les troupes au Maroc.

Citation à l'ordre de l'Armée - 3^{ème}

« Continuant en 1926 à mener au combat l'unité ardente et bien entraînée dont la précieuse coopération en 1925 avait contribué à rétablir la situation sur le Front Nord, a, dans le Riff et dans la Tache de Taza, assuré au mieux des missions de bombardements massifs et de reconnaissances lointaines, facilitant la progression de nos troupes et rapportant au Commandement des renseignements précieux. Aussitôt les grandes opérations terminées sur le Front Nord, a entrepris dans le Sud un travail photo-topographique immense au-dessus d'une région en pleine dissidence, suivant ses équipages, participant lui-même aux missions les plus dangereuses sur la côte mauritanienne. Officier de première valeur, qui a rendu au Corps d'occupation et à l'Aéronautique du Maroc des services remarquables. »

La présente citation comporte l'attribution de la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieures avec palme.



Lettre du Ministère de la Marine - Cabinet militaire N° 864 Cab.O du 14 juin 1926 :

Le ministre de la Marine

à Monsieur le lieutenant de vaisseau, commandant l'Escadrille 5B2 (sous couvert de Monsieur le général, commandant supérieur des troupes au Maroc).

« L'escadrille 5B2 a reçu du Général, commandant supérieur les troupes du Maroc, par sa citation à l'Ordre de l'Armée, la récompense de son énergique participation à la lutte contre les Rifains. Au moment où la campagne du Maroc arrive à son terme, j'adresse le témoignage de ma satisfaction aux officiers et aux équipages de l'escadrille qui, s'inspirant des plus belles traditions de la Marine, faisant preuve des plus hautes qualités d'audace, de bravoure et d'endurance, ont rendu des services exceptionnels et puissamment contribué au succès des opérations. »

Signé : G. Leygues



« Par décision ministérielle en date du 18 Juillet 1927, un Témoignage officiel de satisfaction a été accordé au lieutenant de vaisseau Campardon (R.L.M.R.), commandant l'escadrille 5B2, pour la grande valeur professionnelle et l'énergie remarquable que cet officier a montrées pendant toute la campagne de l'escadrille 5B2 au Maroc et dans l'exécution de la reconnaissance photographique des côtes françaises de Mauritanie. »



« Par décision du 30 Juillet 1928 un Témoignage officiel de satisfaction a été accordé au lieutenant de Vaisseau Campardon (R.L.M.R.) pour le courage dont il a fait preuve, étant grièvement blessé dans la chute de l'appareil qu'il pilotait, en continuant à donner des ordres pour la sécurité du personnel sauveteur. »



Une Médaille de Vermeil a été accordée à titre de récompense, par l'Aéro-Club de France, à M. le lieutenant de Vaisseau Campardon, pilote d'Aéronautique maritime (Escadrille 5B2 au Maroc).

Une malédiction ?

Sans vouloir donner dans le sensationnalisme cher à certains médias actuels, il est un point qui nous a semblé assez important pour être signalé ici. On a pu lire dans les textes précédents qu'au cours de deux années passées au Maroc, la 5B2 avait eu à déplorer la disparition de cinq des hommes de son équipage mais, parmi eux, aucun officier alors que, peu nombreux, ils ont chacun participé à de nombreuses missions. Ce « charme », pour ne pas le qualifier autrement, ne durera pas après le retour en métropole car, au cours des quatre années qui suivirent la fin des combats, pas moins de cinq officiers ayant servi dans l'escadrille disparurent en accidents aériens : Mouneyrès en 1927, Unvoas en 1928, Campardon en 1929, Depraeter et Le Brix en 1931...

Hervé, Marcel Mouneyrès était né le 30 janvier 1899 à Toulon. Promotion 1918 de l'Ecole navale, il fut breveté pilote de dirigeable en 1922 puis pilote d'avion en 1923. Après une première affectation à l'Aviation d'escadre, il rejoignit en 1925 la 5B2 au sein de laquelle il servit jusqu'à la fin des combats. En octobre 1926, il rentra en métropole et fut affecté à Fréjus - Saint-Raphaël comme chef de l'école de chasse. Au début de 1927, il obtint un congé sans solde qu'il comptait utiliser pour tenter quelques raids aériens. Il rencontra alors Jacques de Serre de Saint Roman, capitaine pilote de l'Aéronautique militaire également en congé sans solde et ils décidèrent de tenter ensemble la traversée de l'Atlantique sud sans escale entre le Sénégal et le Brésil à bord d'un Farman 61 équipé de moteurs Lorraine de 450 ch. Les deux hommes décollèrent de Berre le 16 avril 1927 pour Casablanca. A l'amerrissage, un des flotteurs fut endommagé et, sans rechange disponible sur place, Mouneyrès et Saint Roman décidèrent de transformer leur appareil en terrestre à l'aide d'un train d'atterrissage de Goliath mis à leur disposition par la 5B2. A la suite de cette transformation, le mécanicien Mathis et le journaliste argentin Del Carril qui devaient participer au raid préférèrent y renoncer. Privé de mécanicien, Mouneyrès embaucha alors le QM mécanicien volant Louis Petit de la 5B2 qui s'était porté volontaire. Les trois hommes décollèrent de Casablanca le 28 avril pour Agadir d'où ils repartirent le 1^{er} mai pour Saint-Louis-du-Sénégal. Le 5 mai, le Farman s'envola de Saint-Louis pour la traversée. Après quelques messages radio de routine, les contacts furent rompus et plus aucune nouvelle de l'appareil et de son équipage ne fut reçue. Le 18 juin suivant un radeau vide constitué par un caisson de voilure et deux roues fut découvert dérivant en mer par des pêcheurs de la région de Bahia. Les enquêteurs conclurent que le Farman avait effectivement traversé l'Atlantique mais que, pour une raison inconnue, il avait été contraint d'atterrir sur une plage isolée. Mouneyrès et ses compagnons avaient alors construit ce radeau pour tenter de rejoindre un lieu habité mais avaient échoué dans leur tentative.

Le second officier de la 5B2 à perdre la vie sera le LV André, Joseph Unvoas. Il était né à Lanvollon le 17 janvier 1898 et appartenait à la même promotion de l'Ecole navale que Mouneyrès. Venu plus tard à l'aviation, il fut breveté observateur en 1926. Il servit au Maroc dans cette spécialité jusqu'au retour de l'escadrille en métropole. Il passa ensuite le brevet de pilote en mars 1928. Il se tua le 9 novembre 1928 à Rochefort à bord d'un Caudron 59 au cours d'un vol d'entraînement. Dans le même accident fut tué l'EV1 élève pilote Frédéric Garnier.

Le troisième officier de la 5B2 à disparaître fut son commandant, le LV Robert Campardon. Affecté à la CEPA de Fréjus - Saint-Raphaël après son retour du Maroc, il y était plus spécialement chargé des essais du prototype d'un hydravion trimoteur d'exploration Paulhan-Pillard. A plusieurs reprises déjà, Campardon avait signalé les caractéristiques dangereuses à basse vitesse de l'appareil et le Service Central de l'Aviation Maritime finit par prendre la décision d'interdire la poursuite des essais et en informa le commandant du CAM de Fréjus - Saint-Raphaël le 8 janvier 1929. Pour des raisons qui ne furent jamais clairement

expliquées, cette notification n'arriva pas à destination ; faute d'ordre contraire, Campardon et son équipage décollèrent une nouvelle fois pour poursuivre le programme initial d'essais. Alors qu'il s'apprêtait à amerrir, les témoins au sol virent le grand hydravion se mettre brutalement en abattée et percuter la mer presque à la verticale près du Lion de Mer. Les secours dépêchés sur les lieux de l'accident ne découvrirent aucun survivant. Avec Campardon disparurent le Mt mécanicien volant Lucien Gressin, le QM mécanicien volant Marcel Foucray et le QM arrimeur Jean Renaud. Seul le corps du LV observateur Joseph Requin fut retrouvé.

Un peu plus de deux années après cette tragédie, un nouvel officier, ancien de la 5B2, disparut en service aérien commandé. L'EV1 Pierre, Marcel Depraeter, né le 5 janvier 1903 à Roubaix, était un officier de réserve servant en situation d'activité. Breveté pilote en 1924, il sert au Maroc de 1926 à 1927. Qualifié pilote de chasse après son retour en France, il fut affecté à l'escadrille 3C1 à Hyères. C'est là que, le 25 août 1931, à bord du Nieuport NiD 62 n° 306, il se tua au cours d'une séance de voltige.

Dernier nom enfin sur une liste déjà longue, celui de Joseph Le Brix, le fidèle officier en second de Campardon. Né à Paris le 22 février 1899, Le Brix appartenait lui aussi à la promotion 1918 de l'Ecole navale. Breveté observateur en 1924 puis pilote en 1925, il fut affecté à la 5B2 à sa création. Après la mission photographique vers le Sénégal, il demanda et obtint un congé sans solde pour, lui aussi, se consacrer à des raids aériens, très en vogue à cette époque. Entre le 10 octobre 1927 et le 14 avril 1928, il réussit avec Dieudonné Coste un tour du monde aérien à l'exception de la traversée San Francisco - Tokyo, faite en bateau. Il réintégra la Marine en 1928 et devint professeur de navigation aérienne à l'Ecole navale. En 1929, il demanda un nouveau congé sans solde pour participer en compagnie du pilote Paillard et du mécanicien Jousse à une tentative de raid France - Indochine qui se solda par un échec, le Bernard 197 étant contraint, à la suite d'une panne de moteur, à un atterrissage forcé peu après avoir décollé de Rangoon en Birmanie. En décembre 1929, Joseph Le Brix effectua, sur appareil Potez 34 cette fois-ci, en compagnie de Maurice Rossi, une tentative similaire. Elle échoua également ; perdus dans le brouillard, toujours en Birmanie, les deux hommes n'eurent d'autre choix que d'évacuer leur avion en parachute. Le 7 juin 1931, à bord du Dewoitine 33 *Trait d'Union*, en compagnie de Marcel Doret, chef-pilote chez Dewoitine, et du radio Cadou, Le Brix s'octroya neuf records du monde de distance et vitesse en circuit fermé. Le 12 juillet suivant, sur le même appareil et toujours en compagnie de Marcel Doret, accompagné cette fois-ci du mécanicien Mesmin, Le Brix tenta le vol direct de Paris à Tokyo. Au-dessus de l'URSS, un givrage du moteur obligea les deux hommes à sauter en parachute tandis que Doret, resté aux commandes, parvint à poser l'avion droit devant lui. Le 11 septembre de la même année, les trois hommes effectuèrent la même tentative à bord d'un appareil identique mais là, la chance insolente qui semblait protéger Le Brix, l'abandonna définitivement. Au-dessus de l'Oural, en traversant une zone orageuse, l'avion devint incontrôlable. Doret donna l'ordre d'évacuation et parvint in extremis à sauter. Arrivé au sol et n'apercevant pas ses camarades, il se précipita vers l'épave du Dewoitine et y découvrit, prisonniers dans les restes de la cabine, les corps sans vie de Le Brix et de Mesmin.

A l'issue de cette véritable hécatombe, l'officier de 1^{ère} classe des équipages Paul « Paolo » Poggi, pourtant vieux pilote d'avant la Grande Guerre, héros du CAM de Venise et qui, avec Chassin, restait le seul officier d'active survivant de la 5B2, fut tellement bouleversé par la disparition successive de ses chefs et amis, qu'il décida de demander sa radiation du personnel navigant.

La 6B2 au Maroc – septembre et octobre 1925

Le fait est peu connu mais la 5B2 ne fut pas la seule unité de l'Aviation maritime à participer à la guerre du Rif. Une autre escadrille, la 6B2, servit brièvement aux côtés des troupes espagnoles lorsque, en septembre 1925, elles débarquèrent à Al Hoceima et passèrent à l'offensive contre les positions rifaines. Cette unité, basée au centre d'Aviation maritime de Karouba près de Bizerte, était commandée par le LV Yves Aubert et était équipée de Farman 60 Goliath, du même type que ceux qui armaient la 5B2, mais grésés en version hydravion.

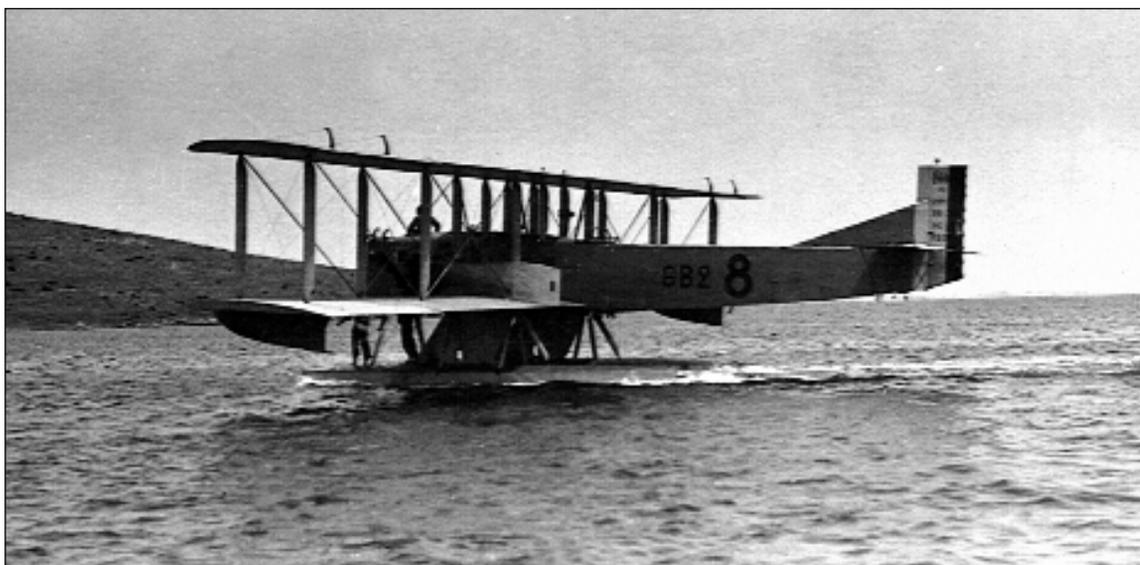
A la fin du mois d'août, Aubert reçoit de sa hiérarchie l'ordre de se tenir prêt à appareiller sous 48 heures. Le 29, le départ est confirmé et, au matin du 1^{er} septembre, trois Farman décollent de Karouba en direction d'Alger. Ils en repartent le 4 et amerrissent à Méléilla. Le lendemain 5, Aubert, accompagné d'officiers espagnols, effectue une reconnaissance de la côte rifaine, à l'ouest de Méléilla à bord du 6B2.1. Il est par ailleurs décidé que, pendant leur séjour au Maroc espagnol, les appareils de la 6B2 seraient stationnés à Mar Chica (actuel étang de Bou Arg) au sud est de Méléilla, en face de la ville de Nador, où la Marine espagnole a installé une petite hydrobase.

Le 7 septembre, Aubert effectue la première mission de bombardement sur la localité de Sidi Idriss. Le même jour, l'EV1 Quéré, officier en second de l'escadrille, arrive d'Oran à bord du 6B2.2. A cause de quelques ennuis techniques, il n'avait pu partir de Karouba que le 5 septembre.

Le 8, l'escadrille est endeuillée par un accident. Le QM radio volant Jean Andrillon, descendu sur l'un des flotteurs après l'amerrissage de son appareil pour la prise de bouée, perd l'équilibre et est happé par l'hélice. Le malheureux est tué sur le coup.

A partir du 9, les Goliath de la 6B2 attaquent les objectifs désignés par l'état-major espagnol. C'est ainsi que le 9, une mission est effectuée dans les environs d'Al Hoceima (Alhucemas en espagnol) en appui aux troupes qui ont débarqué le 8. Le 12, les Farman bombardent Ajdir, village natal d'Abd el-Krim. Le 14, l'objectif attaqué est la pointe de Morro Nuevo, au nord d'Al Hoceima. Le lendemain, c'est la localité de Ben Bassen qui reçoit la visite des Farman. A partir du 19, les marins s'en prennent à des batteries d'artillerie servies par des mercenaires allemands qui bombardent les plages de débarquement. Il leur faudra d'ailleurs attaquer individuellement chacune des pièces pour arriver enfin à les faire taire.

Du 22 septembre au 2 octobre, les carnets de vol mentionnent principalement des missions de bombardement sur le quartier général d'Abd el-Krim sans autres précisions géographiques. Par comparaison avec des vols similaires réalisés par la 5B2, on peut cependant estimer qu'il était situé dans la région de Targuist. La dernière mission est effectuée le 8 octobre et, le lendemain, Aubert et ses équipages s'envolent pour Oran avant de rejoindre Alger le 13 et Karouba le 14.



Photographié à Mellila sur la lagune de Mar Chica, le Farman 60 Goliath 6B2.9 rejoint l'hydrobase espagnole après une mission de bombardement ou de reconnaissance. Les appareils utilisés par la 6B2 étaient identiques à ceux de la 5B2 mais équipés de flotteurs. (source Carlos Lázaro)

ANNEXE I

Personnel navigant affecté à l'escadrille 5B2 pendant son séjour au Maroc

(Une nous a malheureusement pas été possible de reconstituer la liste du personnel navigant affecté à l'escadrille car les rôles d'équipage de la Marine au Maroc pour les années 1925 à 1927 n'ont pu être retrouvés.)

Nom	Prénoms	Grade	Spécialité	De	A
AUBOURG	René, Paul, Pierre	Q M	Pilote	01/10/1925	05/10/1925
BAUDOIN	Charles, Gédéon	Q M	Pilote	01/04/1926	25/06/1927
BENOÎT	Charles, Jean, Joseph	Mot/QM	Radio volant	09/02/1926	25/06/1927
BESCOND	Joseph, Marie	Q M/SM	Pilote	25/08/1925	10/04/1926
BOEHM	Louis, André	Q M	Pilote	25/08/1925	05/04/1926
BOEHM	Louis, André	SM	Pilote	11/08/1926	25/06/1927
BOITEAU	Eugène, Louis	Q M	Avionneur volant	25/08/1925	25/06/1927
BOLEVY	Jean-Claude	Q M	Pilote	01/10/1925	31/03/1926
BONNEMAISON	Laurent, Ernest, Honoré, François	Asp	Observateur	01/03/1927	25/06/1927
BUCAU	Gabriel, Jean, Raymond	Q M	Pilote	01/10/1925	1927
CAMPARDON	Roger, Louis, Marie, Robert	LV	Pilote	25/08/1925	25/06/1927
CHAMBES	Georges, Fernand	Q M	Pilote	01/04/1926	30/01/1927
CHASSIN	Guillaume, Jean, Max	EV 1	Observateur	01/11/1926	25/06/1927
COEFFIN	Jean, Henri, Pierre	EV 2	Observateur	07/12/1925	18/05/1926
DECAY	Raymond, Louis	Q M	Mécanicien volant	01/04/1926	26/06/1927
DEPRAETER	Pierre, Marcel	Asp	Pilote	15/11/1926	26/06/1927
DOUBLECOURT	Jean, Joseph, Georges	Asp	Mit. bombardier	25/08/1925	07/11/1925
DUCLOMBIER	Marie, Pierre, Fernand	Mot	Pilote	01/11/1925	30/04/1926
DUSSOLON	Maurice	Mot	Pilote	25/08/1925	23/09/1925
ÉVIN	Pierre, Anselme	Asp	Observateur	01/04/1926	03/07/1926
FALGUEIRETTES	Henri, Jules	Q M	Pilote	?	10/04/1927
GATTI	François, Eugène	Mot	Pilote	09/02/1926	30/04/1926
GEFFROY	Annédée, Pierre, Marie	SM	Radio volant	25/08/1925	25/06/1927
GHEQUIÈRES	Albert, Eugène	Mot	Pilote	15/02/1927	25/06/1927
GOARNIGOU	François, Jean-Louis	Q M	Radio volant	25/08/1925	23/09/1925
GRIMAUD	Jean, François, Louis	SM	Mit. bombardier	07/10/1925	25/06/1927
GUILLEME	François, Pierre	Q M	Avionneur volant	25/08/1925	?
HERBRETEAU	Louis, Joseph, Camille	Q M/SM	Mécanicien volant	01/10/1925	01/09/1926
JAUEN	Louis	Mot	Mit. bombardier	01/03/1926	25/06/1927
KERROTRET	Albert, François, Marie	Q M	Radio volant	25/08/1925	01/11/1926
LANATA	Louis, Marins, Victor	Asp	Observateur	02/09/1926	16/04/1927
LEBRIN	Joseph, Marie	EV 1/LV	Observateur	25/08/1925	1927
LEDILY	Ernik, Joseph	Q M	Mécanicien volant	01/10/1926	25/06/1927
LEDUC	Jean, Ernik	Asp	Observateur	01/04/1926	28/08/1926
LEGUILLANTON	Léon, Louis, Thomas	Mot/QM	Radio volant	25/08/1925	15/05/1926

LE LAN	Joseph	SM	Mécanicien volant	25/08/1925	25/06/1927
LE MOUILLOUR	Lucien	Mot	Pilote	25/03/1927	25/06/1927
LEPICARD	Jean, François, Marie	QM	Observateur	25/08/1925	25/06/1927
LHULLIER	Marcel, Fernand	Asp	Observateur	01/04/1926	28/08/1926
MALBERT	François, Michel, Marie	QM/SM	Pilote	01/04/1926	25/06/1927
MARCHAND	Louis	QM	Radio volant	25/08/1925	08/05/1927
MARCAU	Etienne, François, Henri	QM	Pilote	27/08/1925	23/09/1925
MAUBOURGUET	Gérard	QM	Mit. bombardier	01/10/1925	30/04/1926
MAZURE	Jean, Georges	QM	Mécanicien volant	25/08/1925	25/06/1927
MICHEL	Louis, Marcel	Mot	Mit. bombardier	25/08/1925	01/05/1926
MINGAM	Paul, Charles	QM/SM	Pilote	25/08/1925	01/05/1926
MONTFORT	Marcel	QM	Mécanicien volant	25/08/1925	25/06/1927
MONY	Eugène	QM	Mit. bombardier	01/03/1926	25/06/1927
MORVAN	Joseph, Marie	SM	Mécanicien volant	24/08/1925	25/06/1927
MOUNEYRÈS	Hervé, Marcel	EV 1	Pilote	25/08/1925	31/12/1926
NEUVILLE	Gabriel, Ernest, Marie	QM	Mit. bombardier	01/10/1925	1926
NICOL	Antoine, Marie	Mt/PM	Pilote	25/08/1925	25/06/1927
PERDIGUIER	Raphaël, François, Ernile	Mot	Pilote	09/02/1926	30/04/1926
PERRIN	Marcel, André, Adolphe, Yvon	SM	Mécanicien volant	17/11/1926	25/06/1927
PETIT	Louis, Antoine, Jules	QM	Mécanicien volant	25/08/1925	29/04/1927
POGGI	Paul	OE2	Pilote	25/08/1925	25/06/1927
PRADEL	Georges	QM	Mit. bombardier	1927	25/06/1927
RENOUARD	André, Pierre, Adrien	Mot	Mécanicien volant	25/08/1925	?
RIOU	Clot, Marie	QM	Arrivneur volant	25/08/1925	23/09/1925
RUMEAU	Jean, Henri, Paul	Mot/QM	Mécanicien volant	01/10/1925	25/06/1927
SIMONET	Constant, Lucien, Louis	QM	Mécanicien volant	03/10/1926	25/06/1927
TABOUREAU	Georges, Henri	QM	Mécanicien volant	25/08/1925	25/05/1926
THOMIN	Jean-Pierre	QM	Pilote	01/04/1926	25/06/1927
TINGAUD	Eugène, Ernile	QM	Pilote	01/04/1926	25/06/1927
UNVOAS	André, Joseph	EV 1	Observateur	01/11/1926	25/06/1927
VASSEUR	Albert, Ernile	QM	Radio volant	07/10/1926	16/04/1927
VAUTRIN	Charles, Eugène	QM	Pilote	25/08/1925	05/12/1926
VERMEL	Marius, Paul	QM	Mit. bombardier	01/01/1927	25/06/1927
VILLUIS	Maurice	QM	Radio volant	01/10/1925	?

ANNEXE II

Bilan des activités de l'escadrille 5B2 pendant son séjour au Maroc

Mois	Heures de vol	Dont en opérations	Kgs de bombes lâchées	Clichés pris
septembre 1925	173 h 00	136 h 50	22 400	0
octobre 1925	178 h 20	136 h 45	38 600	468
novembre 1925	39 h 25	39 h 25	6 100	828
décembre 1925	120 h 28	117 h 18	25 150	705
<i>Totaux pour 1925</i>	<i>511 h 13</i>	<i>430 h 18</i>	<i>92 250</i>	<i>2 001</i>
janvier 1926	141 h 30	138 h 45	37 750	648
février 1926	86 h 01	85 h 45	21 320	276
mars 1926	97 h 53	96 h 10	10 110	648
avril 1926	36 h 00	7 h 00	0	204
mai 1926	182 h 50	174 h 30	33 840	1 027
juin 1926	108 h 10	91 h 25	4 300	1 492
juillet 1926	177 h 10	172 h 45	35 640	1 058
août 1926	23 h 20	16 h 15	0	420
septembre 1926	54 h 05	43 h 00	5 760	10
octobre 1926	30 h 50	9 h 47	1 440	90
novembre 1926	59 h 05	0 h 00	0	0
décembre 1926	130 h 35	0 h 00	0	1 257
<i>Totaux pour 1926</i>	<i>1 127 h 29</i>	<i>833 h 62</i>	<i>150 160</i>	<i>7 130</i>
janvier 1927	253 h 00	166 h 00	0	5 511
février 1927	139 h 11	75 h 45	0	2 114
mars 1927	101 h 20	13 h 25	0	1 590
avril 1927	39 h 10	19 h 30	0	685
mai 1927	69 h 30	31 h 30	0	516
juin 1927	28 h 50	0 h 00	0	0
<i>Totaux pour 1927</i>	<i>631 h 01</i>	<i>306 h 10</i>	<i>0</i>	<i>10 416</i>
<i>Totaux généraux</i>	<i>2 269 h 43</i>	<i>1 571 h 50</i>	<i>242 410</i>	<i>19 547</i>

ANNEXE III

Caractéristiques des appareils utilisés par la 5B2

Farman F.60 TORP. Goliath

Le Farman Goliath, dont les multiples versions servirent dans l'Aviation maritime sans interruption de 1921 à 1937, est certainement l'appareil qui marqua le plus cette période de l'histoire des marins aviateurs. Il se présentait comme un biplan bimoteur, emmenant un équipage de cinq personnes et pouvant être utilisé aussi bien en version terrestre qu'en version hydravion, pour le torpillage que pour le bombardement.

Le premier de cette fameuse lignée à entrer en service dans l'Aviation maritime fut le F.60 dont deux exemplaires terrestres furent transférés en 1922 par l'Aéronautique militaire. Montés sur flotteurs à la CEPA, ils servirent surtout à parfaire les procédures de lancement de torpille déjà étudiées avec l'hydravion double coque Halbronn, puis plus tard avec des Farman F.50. Le succès de ces expérimentations amena une première commande de quatre appareils destinés à l'armement de l'escadrille T.10 de l'Aviation d'escadre. D'autres marchés successifs portèrent le total des commandes à vingt-huit exemplaires.

Le Farman 60, de même que tous les appareils qui suivirent dans la lignée des "Goliath", pouvait indifféremment être utilisé en terrestre ou en hydravion. Le remplacement du train par des flotteurs ou la manoeuvre inverse s'effectuait en quelques heures.

Nombre d'exemplaires utilisés : 30

Numéros de série : N° 57, 80 à 83, 126 à 145, 176 et 177

(le numéro d'un des deux premiers exemplaires n'est pas connu).

Unités utilisatrices :

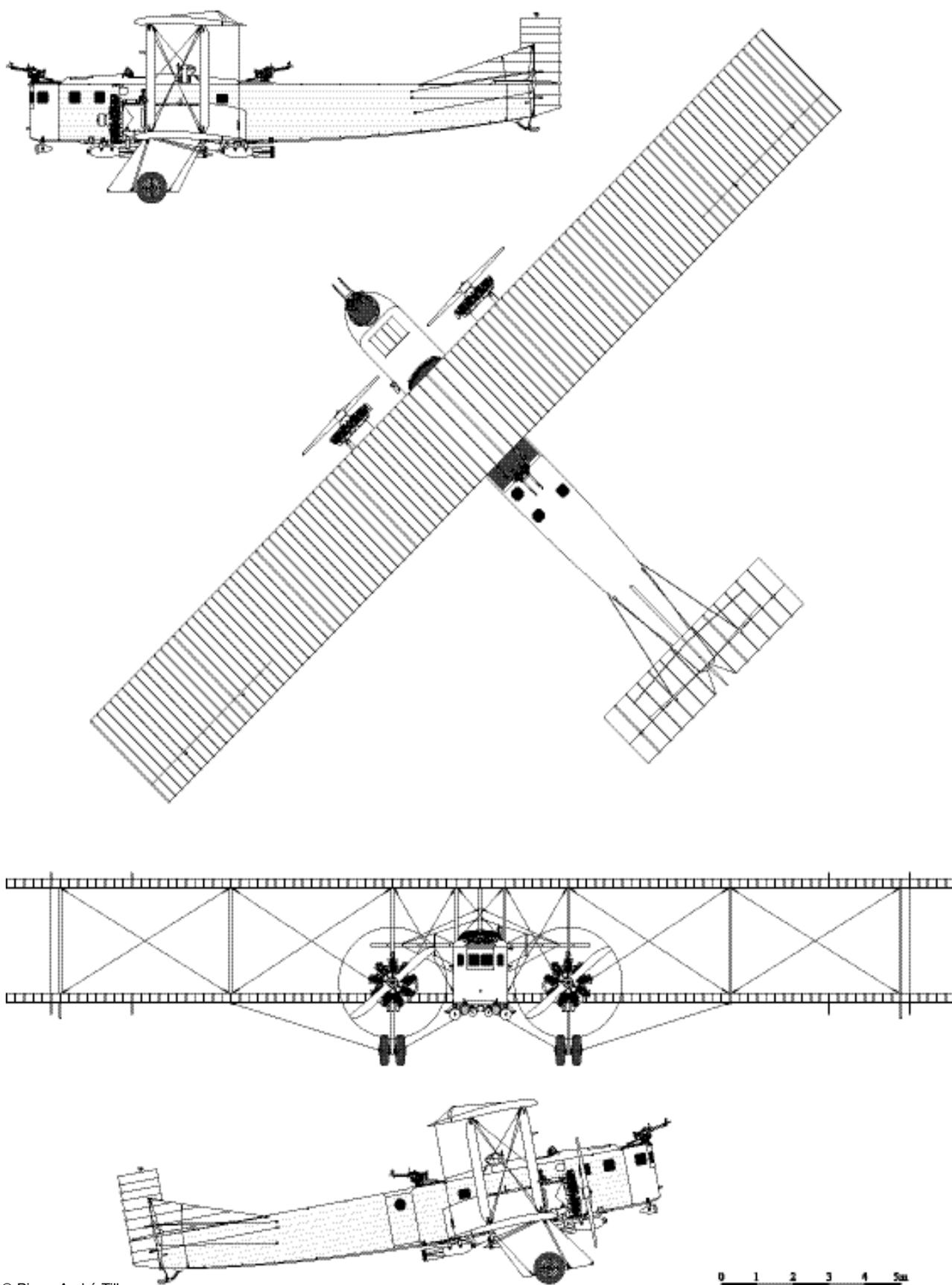
- Escadrilles T10/7B1, 3R1/2R1, 5B2, 6R1, T402/6B2
- Escadrille CEPA

Période d'utilisation : de 1922 à 1929

Caractéristiques générales :

- Type : Avion/hydravion à flotteurs, biplan, bimoteur, multiplace de torpillage et de bombardement.
- Motorisation : 2 x Salmson 9Zm tractifs de 260 hp sur les appareils jusqu'au n° 83, 2 x Gnome-Rhône 9Aa tractifs de 380 hp sur les suivants.
- Longueur : 14,77 m
- Envergure : 26,50 m
- Surface portante : 161,00 m²
- Hauteur : 4,92 m
- Poids à vide : 3 219 kg
- Poids en charge : 4 782 kg
- Vitesse maximale : 145 km/h
- Plafond maximal : 4 000 m
- Distance franchissable : 650 km
- Equipage : 4 hommes
- Armement : Une torpille ou une tonne de bombes de types divers pouvaient être emportées sous le fuselage. Un affût mobile de deux mitrailleuses Lewis de 7,7 mm dans la pointe avant du fuselage et un équipement similaire à mi-fuselage, immédiatement derrière les ailes.

Farman Goliath F-60



© Pierre André Tilley

Farman F.65 TORP. Goliath

Deuxième représentant de la lignée des Goliath en service dans l'Aviation maritime, le Farman 65 était pratiquement identique au type 60 précédent. Il n'en différait que par l'avant de fuselage réaménagé.

Commandé en série, le F.65 fut mis en service à partir de 1925 dans toutes les unités côtières de bombardement de l'Aviation maritime existant à l'époque. En version terrestre, le Farman 65 équipa notamment la fameuse escadrille 5B2 qui participa, de 1925 à 1927, à la pacification du Maroc sous les ordres du LV Campardon. Remplacés à partir de 1927 par les appareils du type 165, les derniers F.65 finirent leurs jours à l'école du personnel volant d'Hourtin et à l'escadrille d'instruction de Rochefort.

Comme tous les appareils de la série Goliath, le F.65 pouvait indifféremment être utilisé en terrestre ou en hydravion.

Nombre d'exemplaires utilisés : 60

Numéros de série : N° 212 à 243, 295 à 322

Unités utilisatrices :

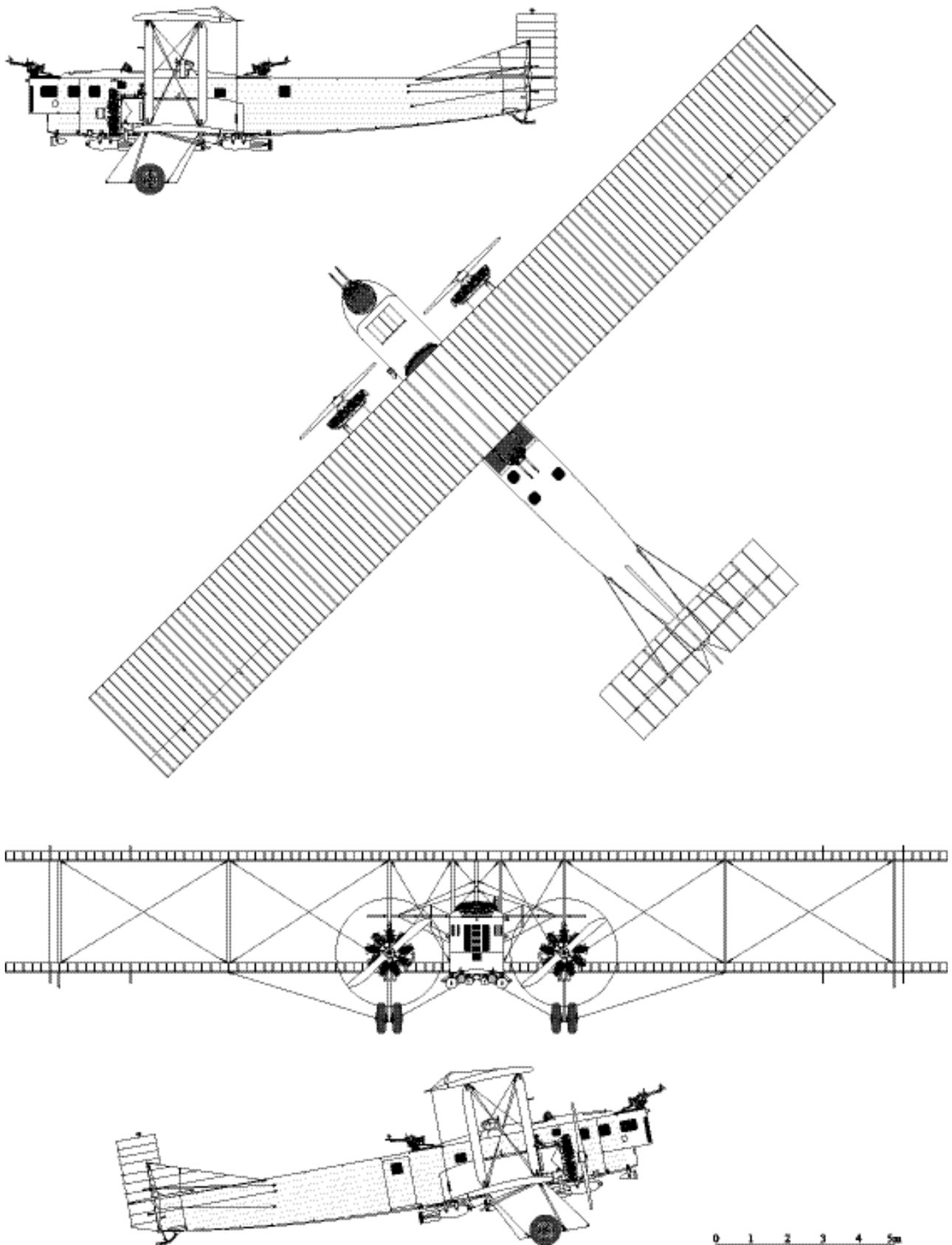
- Escadrilles 6B2/6B1/4B1, 1B1, 2R1/2S1, 3R1, 5B3/5B1/3B1, 5B2/3B2, 6B2/4B2, 7B1/4B3.
- Escadrille CEPA
- Escadrille d'instruction de Rochefort.
- Ecole du personnel volant d'Hourtin.

Période d'utilisation : de 1925 à 1931

Caractéristiques générales :

- Type : Avion/hydravion biplan, bimoteur, multiplace de torpillage et de bombardement.
- Motorisation : 2 x Gnome-Rhône 9Aa tractifs de 380 hp
- Longueur : 15,17 m (14,77 m en terrestre)
- Envergure : 26,50 m
- Surface portante : 158,00 m²
- Hauteur : 5,55 m (4,91 m en terrestre)
- Poids à vide : 3 770 kg
- Poids en charge : 5 800 kg
- Vitesse maximale : 150 km/h
- Plafond pratique : 5 400 m
- Distance franchissable : 800 km
- Equipage : 6 hommes
- Armement : Une torpille ou une tonne de bombes de types divers pouvaient être emportées sous le fuselage. La défense était assurée par un affût mobile de deux mitrailleuses Lewis de 7,7 mm dans la pointe avant du fuselage et un équipement similaire à mi-fuselage, immédiatement derrière les ailes.

Farman Goliath F-65



© Pierre André Tilley

Liste des appareils affectés à l'escadrille 5B2 pendant son séjour au Maroc

Type	N° de série	Code	de	à	Observations
Fairfax 60	123	5B2.1	08/1925	23.03/1927	Baie d'Arguin, atterrissage forcé, abandonné
Fairfax 60	126	5B2.3	04/1926	20.06/1927	Casablanca, remis à l'Aéronautique militaire
Fairfax 60	127	5B2.4	08/1925	03/10/1925	Baie d'Al Hoceïma, atterrissage forcé, abandonné
Fairfax 60	128	5B2.9	04/1926	20.06/1927	Casablanca, remis à l'Aéronautique militaire
Fairfax 60	130	5B2.2	08/1925	29/11/1925	Fès, détruit dans l'écrasement du tourel d'un hangar
Fairfax 60	131	5B2.8	08/1925	28/12/1926	Tinachoute, détruit en atterrissage forcé
Fairfax 60	133	5B2.5	08/1925	23.09/1925	Chefchaouen, disparu en mission
Fairfax 65	213	5B2.4	11/1925	20.06/1927	Casablanca, remis à l'Aéronautique militaire
Fairfax 65	215	5B2.5	10/1925	08.05/1926	Imrechène, détruit en atterrissage forcé
Fairfax 65	216	5B2.7	10/1925	20.06/1927	Casablanca, remis à l'Aéronautique militaire
Fairfax 65	223	5B2.6	08/1925	20.06/1927	Casablanca, remis à l'Aéronautique militaire
Fairfax 65	227	5B2.2	04/1926	20.06/1917	Casablanca, remis à l'Aéronautique militaire

Remerciements :

Je tiens en tout premier lieu à remercier Bernard Campardon, fils du glorieux commandant de la 5B2 et membre de l'ARDHAN, qui a mis à ma disposition l'importante documentation qu'il a réunie sur la courte vie et la carrière de son père.

Je tiens également à exprimer ma vive gratitude aux proches d'anciens navigants de la 5B2 qui ont bien voulu me confier pour étude et reproduction de nombreux documents tels que carnets de vol, photographies, etc. Merci donc aux familles de MM. Baudouin, Boehm, Bolévy, Bonnemaïson, Chassin, Coëffin, Ducolombier, Evin, Gatti, Grimaud, Lanata, Malbert, Marchand, Mazure, Mingam, Mony, Poggi, Rumeau, Thomin, Tingaud et Vermeil.

Je remercie aussi le capitaine de vaisseau Serge Thébaut, chef du département Marine du Service historique de la Défense et son personnel pour leur coopération.

Et je n'oublierai bien sûr pas mes amis du comité de lecture de l'ARDHAN pour leur amical soutien mais aussi pour leur intraitable vigilance...

En 1925, à peine sortie de la Grande Guerre, la France est de nouveau engagée dans un autre conflit, au Maroc cette fois-ci. Présente dans ce pays, conjointement avec l'Espagne, depuis de nombreuses années, elle doit faire face à une révolte des tribus implantées dans le massif montagneux du Rif, au nord du pays. Menés avec intelligence et détermination par Abd el-Krim, jeune chef intelligent et charismatique, les guerriers rifains qui, au cours des années précédentes, ont déjà infligés de sanglants revers aux troupes espagnoles, s'attaquent maintenant aux garnisons françaises.

L'aéronautique militaire, qui apporte son soutien aux troupes terrestres françaises engagées, ne dispose pas d'appareils gros porteurs et le ministre de la Guerre demande à son homologue de la Marine l'envoi au Maroc d'une unité armée de ce type d'appareils. Ce dernier accepte et désigne l'escadrille 5B2, qui vient d'être créée à Cuers.

A partir d'août 1925, le LV Campardon et ses marins, opérant dans un environnement totalement nouveau pour eux, à des centaines de kilomètres de la mer qui était leur champ d'action habituel et pratiquement sans préparation ni entraînement préalables, vont magnifiquement s'adapter. En l'espace de quelques semaines seulement, ils vont transformer leur jeune unité en un redoutable et redouté outil de guerre. Puis, presque sans transition, les combats terminés, ils vont de nouveau s'adapter à la nouvelle mission, plus pacifique celle-là, qui va leur être confiée. En quelques mois, ils vont réaliser une couverture photographique de dizaines de milliers de km² du sud marocain pour lesquels aucun relevé n'existait encore, permettant aux services de l'Armée d'établir une cartographie précise de ces territoires, le point d'orgue étant en 1927 un travail similaire sur les côtes du sud marocain, de la Mauritanie et du Sénégal.

Le bilan chiffré de l'escadrille pendant son séjour au Maroc est des plus éloquentes : 2 200 heures de vol dont 1 500 en opérations, 242 tonnes de bombes larguées, mais aussi plus de 20 000 clichés couvrant une superficie de plus de 35 000 km². Cinq de ses hommes ont disparu au combat et son fanion a été décoré de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures (TOE) avec deux palmes.

L'épopée oubliée de ces marins aviateurs devait être rappelée, l'ARDHAN l'a fait.

LES CAHIERS DE L'ARDHAN

- n° 1 - *Pacha de Lann-Bihoué (avril 1968 - décembre 1969)*, VA2 Vercken ; 1999 ; édité comme Gazette n° 50.
- n° 2 - *Mémoires (1938-1950)*, CVh Fernand Rullier ; 2000.
- n° 3 - *Essais en vol*, VA2 Michel Mosneron Dupin ; 2000.
- n° 4 - *Biographie de Marcel Destrem*, OCEh Henri Robin ; 2001 ; édité comme Gazette n° 53.
- n° 5 - *Les convoyages de Marlin (1959)*, Pierre Margeridon ; 2002.
- n° 6 - *Carnet de marche, cdt 14F (1961...)*, LV Guirec Doniol ; 2002.
- n° 7 - *Le sacrifice de l'Aéronautique navale à Berck (mai 1940)*, Dr Victor Macquet ; 2003.
- n° 8 - *Dans le souffle des hélices ou comment je suis devenu aviateur marin (1946 - 1948)*, VA2 Vercken ; 2003
- n° 9 - *Du Dornier 24 au Privateer (1946-1954)*, André Digo ; 2004
- n° 10 - *Mick Jamais (1916-1992), pilote d'Aéronautique navale (1936-1948)*, Guy Jamais ; 2004
- n° 11 - *1955-2005 - 50 ans d'Aviation navale à Dugny-Le Bourget*, CF Alain Quentric ; 2005
- n° 12 - *Santiago Bleu - Souvenirs d'Aéronautique navale (1945-1958)*, Georges Picchi ; 2005
- n° 13 - *A la 8F en Indochine (1945-1958)*, Elie Charmot, Alexis Rialland ; 2006
- n° 14 - *Aéronautique navale - Formation des pilotes d'hélicoptères depuis 1951*, Jean San ; 2007
- n° 15 - *Jean Surzur (1919-1951), Pilote d'Aéronautique navale*, Franck Loiseau ; 2007



ARDHAN
15 RUE DE LABORDE - 75008 PARIS
télécopie : 01 53 42 82 16
www.aeronavale.org

