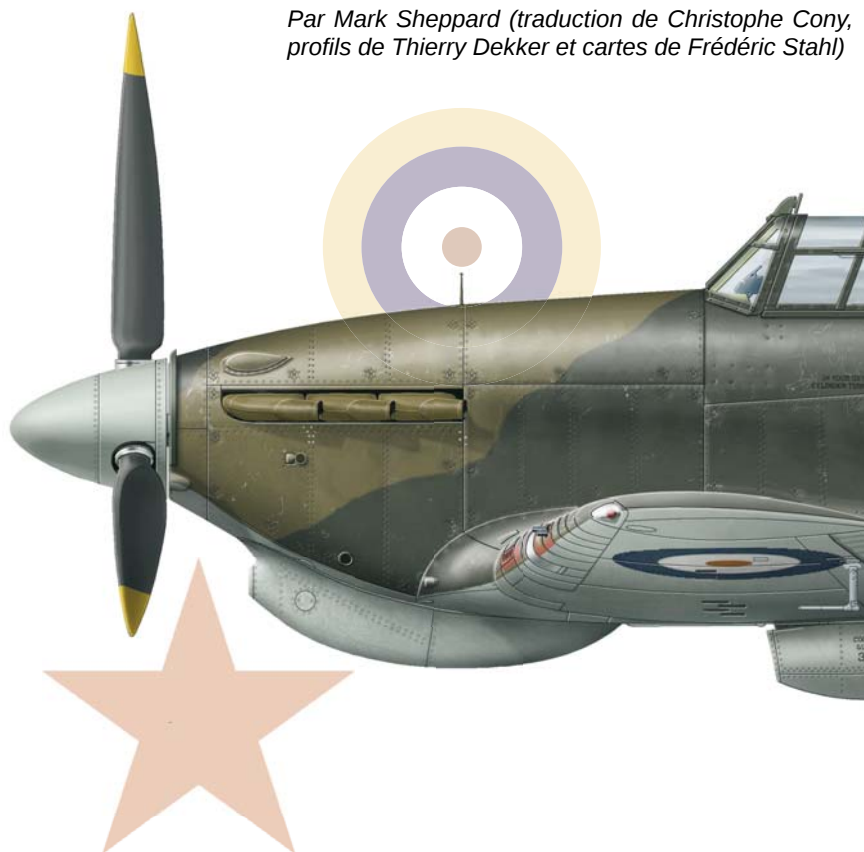


BONS BAISERS DE RUSSIE

Par Mark Sheppard (traduction de Christophe Cony, profils de Thierry Dekker et cartes de Frédéric Stahl)



PRÉPARATION DE LA FORCE « BENEDICT »

Il y a un peu plus de 70 ans, les armées d'Hitler envahissaient l'Union soviétique en mettant en déroute les forces de Staline. En quelques heures, plusieurs centaines d'appareils russes étaient détruits tandis que la Wehrmacht fonçait vers l'Orient dans une nouvelle version de la *Blitzkrieg*. Au 1^{er} septembre, le front s'était déplacé de 650 km vers l'Est et les troupes allemandes étaient déjà aux portes de Leningrad...

Joseph Staline et Winston Churchill, ici lors de la conférence de Yalta en février 1945.
(DR)



Dès les premiers jours de l'opération « Barbarossa », entamée le 22 juin 1941, Joseph Staline demanda à la Grande-Bretagne et aux États-Unis de l'aider à lutter contre les « *agresseurs fascistes* ». Sa première requête fut d'obtenir le transfert de 30 divisions sur le front russe, ce qui était totalement hors de question vu l'état des forces terrestres britanniques, balayées en France un an plus tôt et engagées depuis lors sur plusieurs théâtres d'opération en Méditerranée et en Afrique. Winston Churchill accepta par contre de livrer du matériel de guerre à l'URSS. Fournir ce nouvel allié – un peu inattendu il faut le dire – n'était pourtant pas chose facile car l'armée anglaise était toujours en cours de rééquipement. Les Russes demandaient des Spitfire, à la grande consternation de la RAF qui transformait encore ses propres escadrons de Hurricane sur ce type de chasseur ! Il fut finalement décidé lors des préliminaires de la première conférence de Moscou, à l'été 1941, que le Royaume-Uni livrerait 200 avions par mois entre octobre 1941 et juin 1942. Ces livraisons devaient pour l'essentiel comprendre des Hurricane, mais aussi des P-40 Tomahawk Mk.IIB et des P-39 Airacobra [1]. En sus du matériel aéronautique, l'URSS recevrait à peu près tout ce qu'il est possible d'utiliser en temps de guerre : canons, chars, uniformes, caoutchouc, moteurs, trains, etc.

[1] Les Russes allaient finir par obtenir à partir de 1943 plus de 1 000 Spitfire, pour découvrir que ce chasseur ne correspondait pas vraiment à leurs besoins !

Des Hurricane de la RAF à Mourmansk !



Un Hurricane Mk.IIB du 151 Wing de la RAF guidé sur la piste de Vaenga, près de Mourmansk, début octobre 1941. Au premier plan, un petit traineau de transport russe, indispensable avec l'arrivée des premières neiges... (coll. J.-L. Roba)

On doit noter qu'il était hors de question de livrer tous ces appareils (dont au total plus de 3 000 Hurricane de différents types) sans montrer aux Soviétiques comment déballer, remonter, opérer et maintenir le Hurricane ainsi que son moteur Rolls-Royce Merlin d'un caractère assez « délicat »... La décision fut donc prise en juillet 1941 d'envoyer un groupe en Russie sous le nom de force « Benedict ». Le 29 de ce mois, le 81 Squadron fut reformé à Leconfield sous le commandement du Squadron Leader (commandant) Anthony Rook, titulaire de 2 victoires sûres. Deux jours plus tard, le 134 Squadron dirigé par le Squadron Leader A. G. Miller fit de même pour constituer avec le précédent le 151 Wing.

Le 81 Squadron était issu du 504 Squadron qui assurait à cette époque l'escorte des convois dans le sud-ouest de l'Angleterre et du Pays de Galles. Les pilotes et mécaniciens de son « A » Flight [2] formèrent le noyau du 81^e, tout comme le 17 Squadron constitua la base du 134^e. Les nouveaux escadrons furent assemblés sur le terrain de Leconfield, dans le Yorkshire, où d'autres pilotes vinrent les rejoindre de même que le restant du personnel au sol. Quelques-uns s'étaient portés volontaires après qu'on leur ait proposé d'effectuer un tour d'opérations outremer, mais la plupart imaginaient que ce serait sous le soleil...

Le Wing Commander (lieutenant-colonel) Henry Ramsbottom-Isherwood, un Néo-Zélandais nommé à la tête du 151 Wing, fut informé qu'il allait « assu-

mer l'intégralité du commandement opérationnel » mais qu'il serait placé sous la direction du « commandant de la Force armée aérienne du front Nord, le major-général A. A. Kouznetsov ». Le GQG lui précisa : « le premier rôle assigné à votre force sera la défense de la base navale de Mourmansk, ainsi que la coopération avec les forces soviétiques du secteur de Mourmansk. »

Pour conserver le secret, les unités reçurent des moustiquaires et des uniformes tropicaux ! Il devint pourtant clair que la destination finale ne serait pas le Moyen-Orient ou l'Extrême-Orient lorsqu'on s'aperçut que les deux interprètes parlaient russe... Le mess des officiers résonna vite au son des pas de danse russes. Le 12 août, le personnel non navigant et les pilotes qui devaient ensuite décoller d'Arkhangelsk à bord des avions remontés gagnèrent les docks de Liverpool pour embarquer sur le SS *Llanstephan Castle*, un navire de 11 000 tonnes construit en 1913 ; avant de devenir un transport de troupes, c'était un

[2] Première escadrille.

La collaboration soviéto-britannique : « Un accord de la plus grande importance historique et politique »... (DR)





Un pilote de la Spa 81 (peut-être Dhôme) de passage à Juvisy avec son Spad VII n° 3614 en 1918. En médaillon, un portrait de Charles Mangin dû à Jean Veber. (coll. MRA)



Les Dessous de l'Histoire

N° 2 : QUAND UN LÉVRIER FAIT TOMBER MANGIN DE CHEVAL !

Par David Méchin

MANGIN L'INFLEXIBLE

Durant la Première Guerre mondiale, le général Charles Mangin a acquis la réputation – justifiée – d'être un homme inflexible. Né en 1866 à Sarrebourg, en Lorraine annexée par l'Allemagne, il entre à Saint-Cyr en 1886 et fait une très brillante carrière dans l'armée d'Afrique. Jeune lieutenant d'infanterie coloniale, il sert au Congo français en 1889 (actuels Tchad et Centrafrique) où il se bat contre les trafiquants d'esclaves à la tête de ses tirailleurs sénégalais. On le trouve en 1898 à Fachoda sous les ordres du capitaine Marchand lors de la crise avec l'Angleterre. Servant au Tonkin de 1901 à 1904, il est ensuite affecté en Afrique Occidentale Française (AOF) où il atteint le grade de colonel et se montre un ardent partisan de « la force noire », l'emploi de troupes coloniales en cas de conflit avec l'Allemagne. Participant sous les ordres de Lyautey à la prise de Marrakech lors de la conquête du Maroc en 1912, il gagne ses étoiles de général de brigade le 8 août 1913 et sert à l'état-major des troupes coloniales. Quand la Grande Guerre éclate, il se distingue à divers commandements d'unités d'infanterie et plus particulièrement le 24 octobre 1916 lorsque ses tirailleurs sénégalais et somalis reprennent le fort de Douaumont et sauvent ainsi la ville de Verdun.

Mangin, encensé par la presse, acquiert une célébrité nationale. Il est fait grand officier de la légion d'honneur, puis est nommé à la tête de la 6^e armée française avec laquelle il participe, sous les ordres du général Nivelle, à l'offensive désastreuse du chemin des Dames. Les Allemands, solidement installés sur une ligne de crête, infligent de très lourdes pertes aux troupes françaises et en particulier aux troupes coloniales de Mangin dont les Sénégalais souffrent du froid. Des mutineries éclatent dans l'armée et Mangin accompagne le général Nivelle dans sa chute : il est relevé de son commandement par le gouvernement le 1^{er} mai 1917. Mais il est sorti de son placard par Clémenceau qui lui confie le 9^e corps d'armée, puis la 10^e armée qui doit faire face aux offensives de la dernière chance lancées par les Allemands au printemps 1918, espérant grâce à leurs renforts rapatriés du front russe remporter la victoire avant l'arrivée des troupes américaines. Utilisant la tactique du feu roulant [1], Mangin effectue le 18 juillet 1918 une brillante contre-offensive à Villers-Cotterêts et contribue de manière importante à la défaite allemande. Lors des offensives alliées de l'automne 1918, il libère les villes de Soissons et Laon et prépare une offensive pour libérer sa Lorraine natale quand survient l'armistice.

Le prestige de Mangin est alors immense et il s'apprête à faire une entrée triomphale à la tête de ses troupes dans la ville de Metz évacuée par les

[1] Consistant à faire immédiatement avancer ses canons de 75 mm pour continuer à pilonner l'ennemi qui recule.

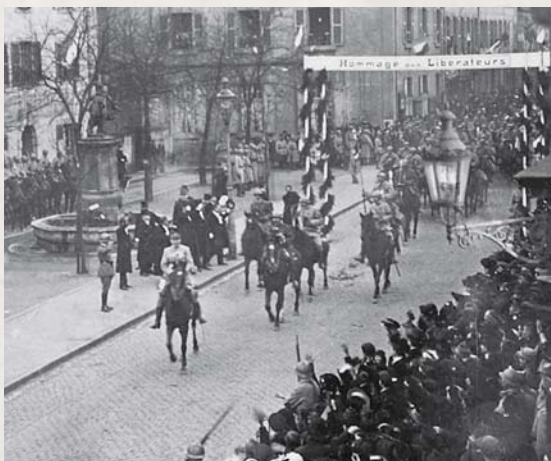


Allemands. Le défilé a lieu en début d'après-midi le 19 novembre 1918, sur l'esplanade, passant devant la statue du maréchal Ney à côté de laquelle se tient à cheval le maréchal Philippe Pétain [2], commandant en chef des armées françaises du Nord et du Nord-Est, accompagné des généraux Émile Fayolle (commandant le groupe d'armées du Centre) et Edmond Buat (major-général). Le général Gaston Leconte présente les troupes de la 10^e armée. Mangin n'y figure pas... La presse de l'époque nous apprend qu'« un accident de cheval n'inspirant pas d'inquiétudes, survenu un peu avant la cérémonie, empêchait le général Mangin d'y participer ».

[2] Nommé maréchal le matin-même.

Le général Mangin en 1921.
(DR)

Un témoignage oral enregistré au Service historique de la Défense nous révèle les dessous de l'affaire... Marcel Boulet, à l'époque jeune pilote tout juste breveté à Istres, se trouve hospitalisé suite à un accident au moment de l'armistice : « J'étais à la Salpêtrière en observation et on m'avait mis dans le pavillon des fous. Il y avait à côté de moi un lieutenant qui était complètement fou. Je n'étais pas très rassuré car j'avais peur d'être étranglé en dormant. Je crois qu'il s'appelait Dhôme. C'était un as. C'était lui qui avait obligé Mangin – qui était mon général de division, un homme extraordinaire – à sauver. »



À gauche : entrée du général Mangin à Sarreguemines, le 23 novembre 1918.
(DR)



Ci-contre : Metz, 19 novembre 1918. Le maréchal Pétain assiste au défilé de la 10^e armée devant la statue du maréchal Ney. Derrière lui, le général Buat, major-général au GQG.
(DR)

Division de cavalerie

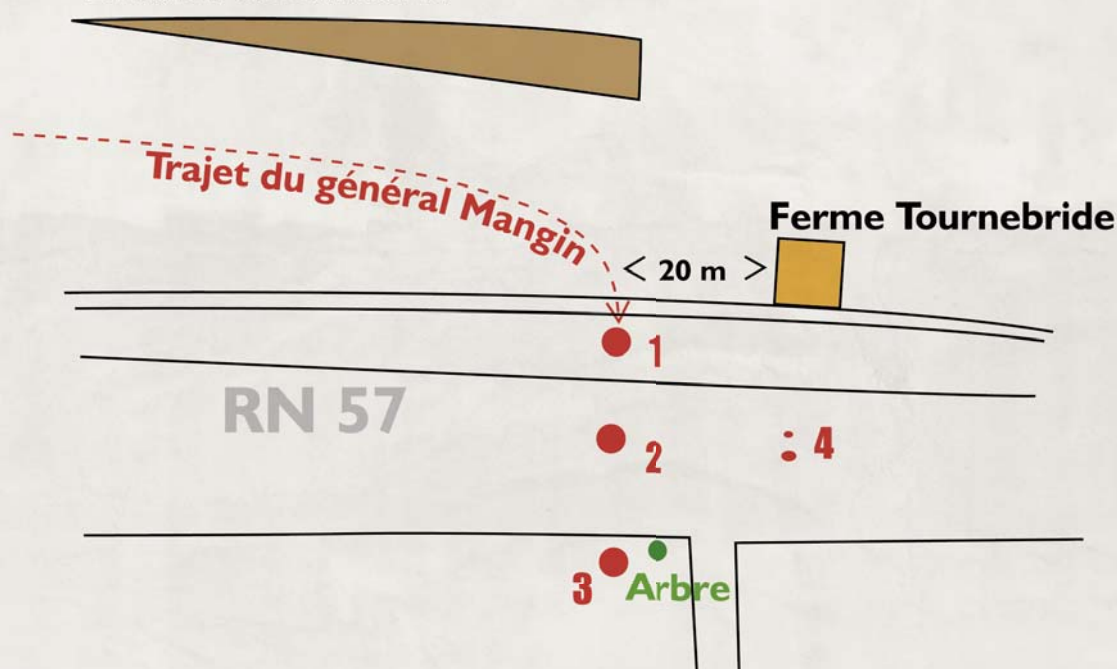


Schéma de la chute de Mangin, d'après un croquis établi par le général Gousseau (chef d'EM du 33^e corps d'armée).
1 : point de chute du cheval. 2 : point de chute du général Mangin.
3 : meule, voisine d'un arbre, auprès de laquelle a été déposé Mangin.
4 : positions du général Leconte (commandant du 33^e corps d'armée) et de son chef d'état-major le général Gousseau.

« Batman Returns » ? Non... Mais ces deux WB-57F (N926NA et N928NA) qui survolent Houston mettent bien en évidence l'imposante voilure des WB-57F. (NASA, coll. RJF)

CHUT ! L'AMÉRIQUE VOUS ÉCOUTE

MARTIN WB-57F : un « petit vieux » reste de pointe en Afghanistan...

Par René Francillon

Difficile à croire mais, 64 ans après le premier vol du prototype de l'English Electric Canberra, son ultime descendant, le Martin WB-57F, est toujours en ligne en Afghanistan où un appareil participe à la très discrète opération « Shadow Harvest » (récolte dans l'ombre) !





Quelques-uns des appareils du GC I/1 à Agen fin juin 1940, avec parmi eux deux Bloch 155 impossibles à discerner précisément sur cette vue. Le « 12 » est le MB.152 n° 517, le « 19 » probablement le n° 529 ; ils font partie des rares rescapés de la dotation présente au 10 mai 1940. Faute de temps, les mécaniciens n'ont pas pu peindre codes et insignes sur les autres avions reçus en mai – juin alors que le groupe, l'un des plus actifs, a fourni 851 sorties.
(coll. B. Philippe)

UN PILOTE, UN AVION : Le capitaine Coutaud et le Bloch 155 n° 702

Par Alain Coste (profil de Thierry Dekker)

Cet article aurait aussi bien pu s'intituler « rencontre de deux exceptions », tant chacun des deux acteurs présente un cas particulier. D'abord le pilote : le capitaine Germain Coutaud, présent depuis 1936 à la 1^{re} escadrille du GC I/1 et qui en a pris le commandement le 15 octobre 1938. Il sera le seul as français de 1940 issu de l'école Polytechnique. Ensuite l'avion : un Bloch 155, modèle qui aurait dû succéder sur les chaînes de montage au Bloch 152 si les événements en avaient décidé autrement et qui ne sortira qu'à une dizaine d'exemplaires des usines avant le 25 juin 1940. Un oiseau rare donc !

Lorsque vers 16h00 le 13 juin 1940 le groupe de chasse I/1 se pose sur le terrain des Vignots, à une dizaine de kilomètres au nord de Châteauroux, il ne possède plus que quinze Bloch MB.152 dont treize disponibles pour dix-neuf pilotes. La première escadrille, ex Spa 31 de 1914-1918, compte huit pilotes et autant d'avions, les n° 385, 387, 421, 517, 526, 529, 571 et 691 [1]. Depuis le 10 mai le groupe a fourni sept cent onze sorties et revendiqué vingt et une victoires sûres et cinq probables, mais au prix de quatre tués, cinq blessés et vingt et un Bloch perdus dont seize du fait de l'ennemi. Le lendemain de son arrivée, le GC I/1 voit son potentiel renforcé par huit pilotes polonais venus du GC I/145 où ils avaient été engagés sur Caudron CR.714 [2]. Les missions reprennent, le groupe envoyant tout ses

moyens – soit deux patrouilles doubles (deux fois six avions) – couvrir le sud de la région parisienne (Corbeil, Montereau) puis les 15 et 16 juin les ponts de la Loire entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire, puis entre Gien et Beaugency.

DÉCOUVERTE DU BLOCH 155

Dès le 15, le capitaine Coutaud et le sergent-chef Teillet effectuent un court vol d'entraînement sur le Bloch 155 n° 702, mais ils ne l'utilisent pas en mission dans un premier temps. Malgré le peu de vols accomplis, le chef des « Archers » en gardera un souvenir précis. Questionné à ce sujet, il écrivait à l'auteur dans un courrier de 1995 : « En ce qui concerne le Bloch 155, je vais malheureusement

[1] : L'état-major compte deux pilotes et aucun avion, la 2^e escadrille neuf pilotes et les sept Bloch n° 325, 331, 546, 565, 566, 590 et 686.

[2] : Le GC I/145 avait reçu pour son instruction trois Bloch 152 prélevés sur le GC I/8 (Cf. à ce sujet l'article de Matthieu Comas dans AVIONS n° 159).

vous créer une désillusion. Cet avion était certes une sensible amélioration du Bloch 152 :

a) par son moteur plus sûr (j'ai personnellement connu cette faiblesse du 152 par deux fois le même jour (21 mai)....

b) une amélioration de la vitesse de pointe de l'ordre de 50 km/h., non négligeable mais encore inférieure de 50 km/h. à celle du Messerschmitt 109.

c) une plus grande souplesse dans la manœuvre en vol.

Mais de toute façon nous n'avons reçu à l'escadrille qu'un seul exemplaire (n° 702) le 15 juin, soit 8 jours avant l'armistice. J'ai tout de même remporté 1 victoire homologuée sûre le 20 juin avec cet avion. En conclusion je regrette que cet avion ne nous ait pas été livré 2 mois plus tôt, ce qui aurait apporté à l'Escadrille plus de victoires, et moins de pertes, sans pour autant pouvoir influencer l'issue de la bataille de France »

Ce témoignage appelle quelques commentaires : La désillusion évoquée concerne très probablement la sortie tardive de seulement quelques exemplaires, le classique « trop peu, trop tard », mais aussi le fait que l'écart de performances avec le Messerschmitt Bf 109 E n'était pas encore comblé. Si l'évolution est nette par rapport au Bloch 152, l'augmentation du rayon d'action, permise par un réservoir de plus grande capacité ayant contraint à reculer le poste de pilotage, ne semble avoir laissé aucun souvenir. Le fait de voler en formation avec des Bloch 152 ne bénéficiant pas de cet avantage le rendait de toute façon à peu près inutile. Tout l'avant du chasseur avait été modifié par rapport au 152, capots, prise d'air et radiateur redessinés, ceci afin d'améliorer l'aérodynamisme. Enfin l'escadrille aura bien un autre Bloch 155, le n° 704. Rappelons que ce témoignage date de 1995, soit cinquante-cinq ans après les faits, et venant d'un témoin alors âgé de quatre-vingt-quatre ans.

UNE VICTOIRE SUR FOND DE DÉBÂCLE

Après les quelques missions évoquées, le GC I/1 quitte Châteauroux le 17 juin pour Rochefort, le capitaine Coutaud emmenant le n° 702 et le sergent-chef Teillet le n° 704. En plus de ces deux avions, la première escadrille n'a pu récupérer qu'un Bloch 152, le n° 336 [3]. Nouveau mouvement le 18 juin, direction Royan. De là le 20 juin une patrouille double décolle pour Limoges :

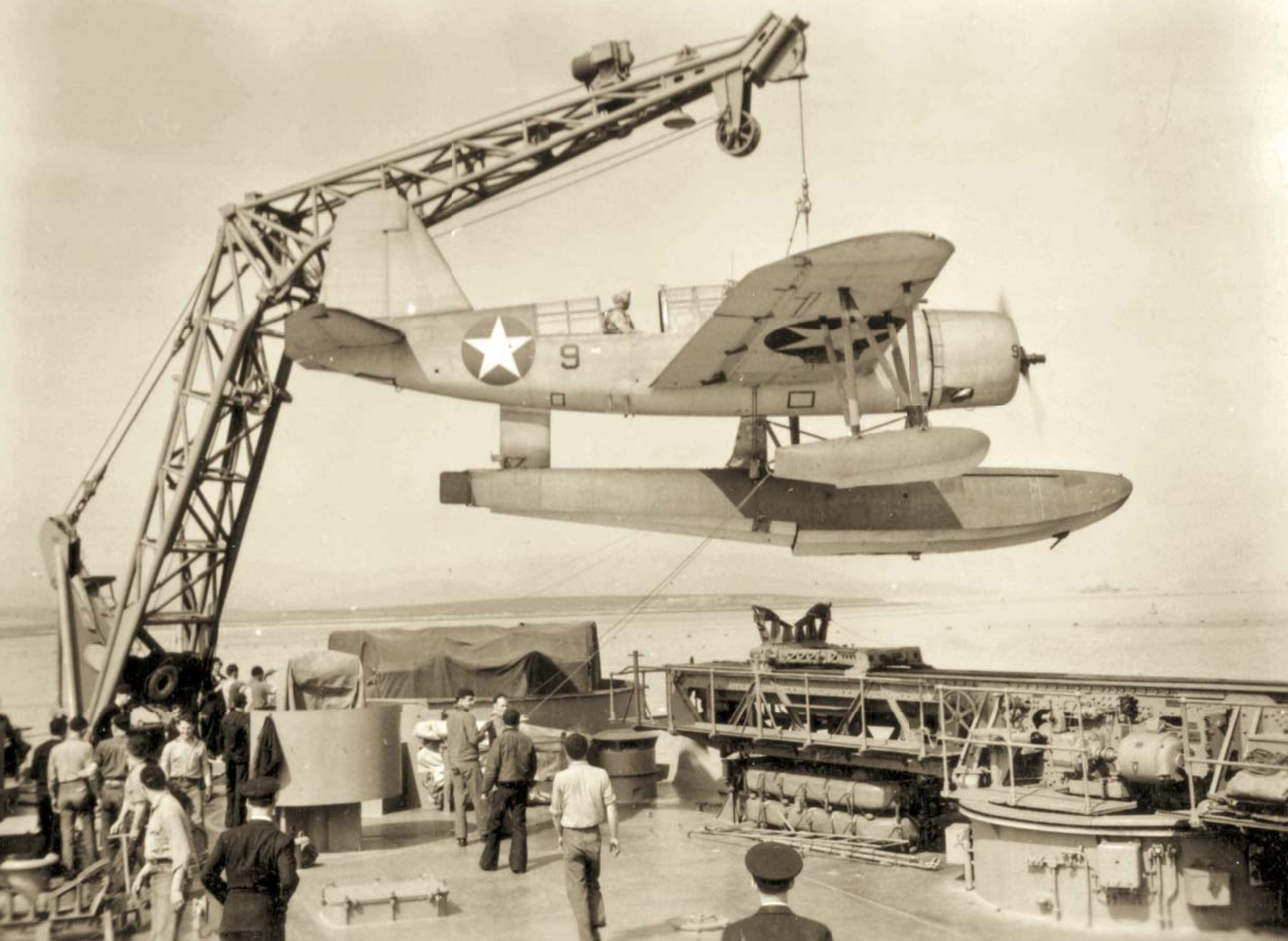


Deux des acteurs principaux de cet article, vus ici en juillet 1940 après remise de décorations. À gauche le Cne Germain Coutaud, commandant de l'escadrille des « archers », 6 victoires sûres et 2 probables dont la seule obtenue avec un Bloch MB.155, Légion d'honneur et Croix de guerre. À droite le S/C Roger Teillet, 7 v.s. et 1 pb, Médaille militaire, 6 citations, qui pilota également le dernier-né des usines Bloch.

(photo Teillet via S. Joanne)

DATE	FONCTION à BORD	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	ALTI- TUDÉ MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages	DURÉE	NATURE du SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
20 juin	Pilote	Y. S.	B/155-702	3.000	1	2.000	Combats sur les côtes (Pointe des Chers)	
							Atterrissage à 126 abîme 10 km. M.B. d'Argentan	
21 juin	"	"	"	1.000	1	1.15	Limoges - Bergerac	Limoges
21 juin	"	"	"	1.000	1	1.45	Limoges - Bergerac	
21 juin	"	"	B/152-134	1.500	1	2.00	Combats à Niort - Le Verdun Touraine	
20 juin	"	"	B/155-702	1.000	1	1.00	Royan - Limoges	
22 juin	"	"	" 702	2.000	1	1.35	Limoges - Bergerac	Limoges
22 juin	"	"	B/152-891	1.000	1	1.20	Limoges - Bergerac	Limoges
23 juin	"	"	B/155-702	1.500	1	1.15	1 ^{er} coup et 2 nd sur des avions. Bergerac - Limoges	
29 juin	"	"	" 704	1.500	1	1.40		
23 juin	"	"	" 702		1	1.00	Bergerac - Agen	

Carnet de vol du Cne Coutaud du 20 juin 1940 à l'armistice. (coll. A. Coste)



Au début de l'été 1943, un Vought OS2U-3 est placé sur une des catapultes de l'*USS South Dakota (BB-57)* en rade de Scapa Flow, dans les îles Orcades.

Navire-amiral de la *Task Force 61*, le cuirassé opère à cette époque aux côtés de la *British Home Fleet*. (USN)

Un martin-pêcheur bien nommé : **LE VOUCHT OS2U KINGFISHER**

Première partie, par René Francillon (profils de Thierry Dekker)

Pénultième hydravion à flotteur embarqué à bord des bâtiments de guerre de l'US Navy, le Vought Kingfisher connut une carrière remarquable, mais pour le moins discrète, au cours de la Seconde Guerre mondiale. Tout particulièrement, ces « martins-(re)pêcheurs » se distinguèrent dans le Pacifique en y effectuant de nombreux et particulièrement périlleux sauvetages sous le feu de l'ennemi. Ce faisant, ils préfigurèrent les forts médiatisés hélicoptères de RESCO d'aujourd'hui.

Longtemps, les *swabbies* [1], tout comme leurs contemporains des autres grandes flottes militaires, ne montrèrent que peu d'enthousiasme envers les hydravions à flotteurs qu'ils durent embarquer, à contrecœur, à bord de leurs cuirassés et croiseurs. Dans le cas de l'US Navy, les origines de cette initiative remontent à janvier 1921 quand le développement d'une catapulte orientable à air comprimé pour installation sur des bâtiments de ligne fut autorisé. Les essais, depuis une catapulte installée à terre au *Philadelphia Naval Yard*, en Pennsylvanie, commencèrent le 26 octobre 1921. Le 24 mai 1922 enfin, un Vought VE-7 fut catapulté par l'*USS Maryland (BB-46)* alors que ce cuirassé naviguait au large de la Virginie.

Certes, avant l'ère des radars de recherche et de conduite de tir, les hydravions de bord permettaient aux gros navires de combat de voir loin et d'ajuster leur tir au-delà de l'horizon. Mais ce n'était pas sans causer une série de difficultés opérationnelles. D'une part, il fallait trouver de la place à bord pour les catapultes, les appareils, le personnel « avia » et le stockage d'essence (avec les problèmes de sécurité qu'engendrait ce carburant hautement volatil). D'autre part, les procédures de catapultage et de récupération étaient compliquées et prenaient du temps.

[1] Surnom – pas trop flatteur – des « cols bleus » de l'US Navy.



Entretien d'un Yak-1b du « Normandie » à Khatonki en juillet 1943. Maurice Bon pilote le « 38 » durant ce mois. (DR)

MAURICE BON

Un des premiers héros du « Normandie-Niemen »

Seconde et dernière partie, par Thierry Le Roy (cartes de l'auteur)

[1] S'il a bien fait partie de ce voyage, c'est là que Largeau, « dans un état physique lamentable », est retenu par un médecin, soutenu par son ami Balcou qui ne poursuit pas non plus le voyage.

[2] Absent de Moscou du début avril à la mi-septembre 1943.

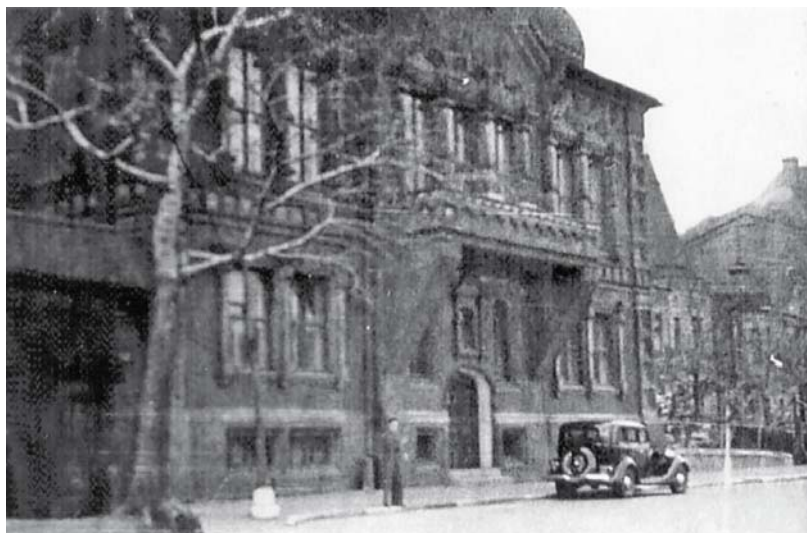
AVEC LE GC 3 « NORMANDIE »

Maurice Bon peut de nouveau reprendre les commandes d'un avion, en l'occurrence le Caudron C.282/4 Phalène F-AMID, les 24 mars et 5 avril 1943 pour deux vols d'entraînement. Le 14 avril 1943, Bon, Laurent, Largeau et Balcou quittent Madagascar à bord d'un appareil des Lignes aériennes militaires. Selon Robert Dussol qui les a vus quelques jours plus tôt, Largeau aurait également fait partie du voyage, ce qui paraît logique. Le Lockheed 18 les porte vers Lindi (Tanzanie), Nairobi et Mogadiscio ;

le lendemain, ils repartent vers Djibouti, Asmara (Erythrée) et Khartoum. Le 16, ils volent jusqu'au Caire où ils rencontrent le commandant Grelier, chef de la mission FAFL, et font la connaissance de l'adjudant-chef Adrien Bernavon, un Lyonnais titulaire de trois victoires en 1940, volontaire pour l'URSS.

Après deux semaines d'attente pour obtenir passeports et visas, les pilotes repartent pour Bassora puis Bagdad à bord d'un Douglas DC-3 (probablement américain) et enfin vers Téhéran [1]. Entrés en URSS dans les premiers jours de mai à bord d'un Lisounov Li-2, ils font encore escale à Bakou et à Astrakhan pour arriver à Moscou. Bon et Laurent, qui ont totalisé 44 heures de vol pour franchir les 8 500 km depuis Tananarive, y arrivent quatre mois après la chute de Stalingrad.

Les pilotes sont aussitôt dirigés vers la Mission française où Bernavon, le plus gradé, est reçu par le capitaine Mirlesse, chef par intérim de la mission en l'absence du général Petit [2]. Comme l'entrevue dure un peu, Bon et Laurent se sont assis sur les marches dans le hall. Ils font ainsi la connaissance de deux Français libres de la toute première heure : les caporaux-chef Henri Bourvéau, secrétaire (né à Châteaulin), et Jean Venec, chargé du chiffre (de



Les locaux de la Mission française à Moscou en 1943. (photo Venec)



Ci-dessus et ci-dessous :
le Canard Blard photo-
graphié à Villacoublay le
29 avril 1912.

(toutes les photos :
SAFARA, coll. J. Moulin)

PIONNIERS (15) : LE CANARD DU Lt BLARD

Par Jacques Moulin et Christophe Cony

Le lieutenant d'artillerie coloniale Désiré Blard, né à Paris le 19 février 1886, est un des premiers pilotes militaires français. Breveté civil le 7 avril 1911, avec le n° 460, il obtient le brevet militaire n° 14 en date du 4 juillet suivant. En septembre 1911, il participe sur le biplan Henry Farman HF 7 n° 24 aux manœuvres de l'Est avec le 7^e corps d'armée. Cette expérience l'incite à concevoir en secret un avion militaire « à grande visibilité », du type canard, dont la maquette est testée à la soufflerie Eiffel d'Auteuil. L'avion lui-même est officiellement présenté à Armand Fallières le 18 avril 1912, le jour où le président de la République effectue la revue des 26 appareils militaires regroupés sur le terrain de Villacoublay. Construit en tubes métalliques, le monoplane Blard a un fuselage à structure tripode avec un pilote à l'avant et un moteur rotatif Gnome de 50 HP à l'arrière. Les commandes sont sur un stabilisateur placé à l'avant et dirigé par un volant. L'appareil, d'une longueur de 7 mètres et d'une envergure de 10 m (surface alaire 19 m²), a un poids total à vide de 280 kg. Il ressemble un peu à son contemporain le canard Blériot type XXXIII qui ne va pas connaître plus de succès que lui...

Malgré de longs essais, le canard du lieutenant Blard ne pourra en effet jamais voler correctement. L'échec de sa machine marquera la fin de la carrière aéronautique de cet officier qui sera mobilisé en 1914-1918 dans son corps d'origine. Désiré Blard quittera l'armée après le conflit puisqu'on le retrouve employé par la carrosserie Kelsch de Levallois en 1924.



Le Lt Désiré Blard.