

## L'opération FLAYOSC

-----

Avec l'aide active de M. AVRILLON, (contrôleur C.A.R. pour les réalisations du groupe) et de la mairie de Cannes, LANDRAS, qui avec son état-major s'était établi au Continental après le bombardement, finit par dénicher une grande huilerie désaffectée tout près de Flayosc quelques kms de Draguignan (par la N.557). On devine sur la photo ci-contre l'aspect de ce refuge, composé de trois bâtiments accolés avec de grandes portes en pignon. Un étage complet en sous-sol étant accessible directement sur l'autre face en contre-bas. Les autorités allemandes qui avaient approuvé cette décision, délivrèrent sans difficulté les laissez-passer nécessaires à l'acheminement des convois.

Si bien qu'en fait, la principale activité dès la mi-décembre 1943 fut la préparation des bâtis de transport et d'une grande remorque deux roues. Le bâti du SO 30 fut lancé le 13-12 exactement. Mais ces préparatifs, dans l'état de l'usine, demandèrent plus de temps que normalement. Cependant dès que HUBERT fut rendu libre par l'arrêt des bâtis-moteurs des JU 52, dont il dirigeait la fabrication on choisit cet élément débrouillard et compétent pour accélérer et mener à bonne fin l'opération Flayosc dont on va mesurer l'importance

Enfin le 24-2-44 tout était prêt pour acheminer le premier convoi, sur une route que HUBERT avait minutieusement reconnue à vélo et qui n'était pas sans difficultés dans son parcours final notamment fort escarpé et situé en grande partie à flanc d'un coteau abrupt. C'est par le transport des ailes du SO 30N que fut inaugurée la série des voyages. Départ à 7 heures de La Bocca (le chargement était effectué la veille), arrivée à Flayosc vers 14 heures et retour à Cannes vers 22 heures.

On continua ainsi par d'autres éléments importants du SO 30N pour en arriver au 6ème voyage le 9-3, au plus gros morceau, le fuselage, avec cette fois un départ à 6 heures du matin. On voit sur les photos ci-contre, d'abord le convoi en cours de route avec l'équipe d'accompagnement, puis son arrivée et son entrée dans le bâtiment central. C'est assez impressionnant, et on mesure à quel point le fuselage du SO 30R, plus gros, et transporté dans la foulée le surlendemain 11 Mars, sera tangeant pour passer dans l'ouverture du hangar. Mais les mesures avaient été prises au moment du choix de cette huilerie et sous réserve d'opérer avec beaucoup de précaution, en pensant que ça irait. Quelle chance !

Le 13, première visite à Flayosc de cinq Officiers Allemands. Il y en aura d'autres par la suite, de temps en temps, en particulier à chaque changement de garnison à Draguignan.

Le 14 on transporte à la fois les plans centraux et les bâtis moteurs du SO 30R et les ailes du Fairchild (avion de liaison qui avait été ramené à Cannes) avec en plus, comme à chaque voyage, un certain nombre de caisses d'outillages et divers.

...

41

Puis au 9ème voyage divers éléments du SO 800 dont les ailes et les groupes moteurs, et le lendemain le fuselage et les plans centraux

Dans le 11ème chargement on trouve en particulier les premiers éléments du SO 90B (SO 93), les stabilos du SO 800 et deux maquettes d'un hydro ; et au suivant c'est au tour du fuselage, du train, des empennages et des hélices du Fairchild et toujours d'un grand nombre de caisses.

Au 13ème voyage on voit apparaître les ailes, les moteurs, le fuselage du LN 42, diverses tôles, etc. Le chargement du 14ème voyage est assez hétéroclite : fuselage du planeur, une grue, les hélices du LN 42, etc. complété au 15ème par les ailes, les empennages, les volets, etc. du même appareil, plus des caisses SO 30R.

Ce n'est qu'au 16ème voyage, le 6-4, que peuvent être transportés les premiers éléments du SO 3020 de la partie centrale, avec des morceaux du Potez, du LN 42, du SO 30R, et le surlendemain la partie avant du 3020 avec la maquette du poste pilote du SO 90B, etc

Au 18ème voyage on remarque qu'avec la maquette du plan central du SO 30R, figure la maquette du poste pilote du 1010. Mais au 19ème on revient au Potez (fuselage et voilure) avec un nombre de caisses de plus en plus important (14).

C'est la maquette grandeur du SO 30R qui constitue l'essentiel du 20ème voyage le 18-4, avec un petit matériel important en supplément. Puis c'est au tour de la maquette fuselage du 3020 entre autres au 21ème. Mais au 22ème on voit apparaître, un nouvel appareil avec le fuselage du NC 420, au 23ème les autres éléments du même avion : ailes, empennage, un flotteur, etc. et au 24ème le complément : moteur, plans centraux, un flotteur, etc. Avec le 25ème voyage on revient au 3020 avec les moteurs maquettes H.S., et un grand nombre d'autres éléments divers dont un four électrique.

Le 26 et 27ème voyages, les derniers, sont essentiellement consacrés au transport de tous les bâtis de montage des divers appareils déjà stokés à Flayosc. Ainsi le 11-5 tout ce qui pouvait être transporté est maintenant en sécurité dans cette fameuse huilerie.

On s'est étendu à dessein sur le nombre et la diversité des changements, sans d'ailleurs être exhaustifs en la matière, de façon à montrer ainsi quelle était l'importance des réalisations effectuées dans cette usine de la Bocca au moment de son évacuation. On a voulu également montrer que cette opération de desserrement n'était pas une simple formalité, mais avait nécessité du temps et des efforts. On a voulu enfin montrer quelle responsabilité allait incomber à la toute petite équipe qui allait être chargée de rester sur place et de veiller jalousement sur tout cet ensemble impressionnant, à savoir : HUBERT avec deux acolytes seulement : SOLIGNAC et DHUILLE. Ce qui n'était pas sans poser de problèmes pour assurer une permanence de tous les instants.

...

Ils purent s'installer dans une petite maison délaissée située à proximité des hangars et voisine d'une ferme tenue par un colosse italien du nom de Felicé, d'un abord plutôt rebutant, et qui ne fit jamais rien, bien au contraire, pour faciliter la tâche de la petite équipe.

C'est dans cette situation inconfortable que les trois unités d'élite déplacées à Flayoscs'attelèrent à la tâche qui leur était dévolue, en toute confiance. Non seulement ils procédèrent à la surveillance et à l'entretien de l'important matériel stocké, mais entreprirent aussitôt et réalisèrent de nombreuses réparations, et ce, malgré les faibles moyens dont ils disposaient, et le manque fréquent d'électricité.

On relève régulièrement dès fin mai, sur les notes d'HUBERT, la liste des travaux effectués et heures passées par chacun. On ne reprendra pas ici ces nombreux relevés. Leur effort porta principalement sur les SO 30N et 30R. il est vrai les plus touchés. Illustrons seulement ces opérations par quelques exemples. Le 30-6 ils s'attaquent à la cloison 10 du 30R, puis à la cabine vitrée du même avion. Au tout début juillet ils réparent les planchers, puis du 10 au 22 du même mois ils opèrent sur les plans centraux du SO 30N. etc. etc. et ils continuent sans relâcher, avec acharnement même. Les compte-rendus réguliers d'HUBERT sont adressés à FANDEUX et PAROT, voire aussi à AVRILLON dans certains cas, un exemple en est donné ci-contre.

Cette activité inlassable est, de temps en temps, perturbée par la visite intempestive des Allemands. Ainsi ils choisissent le 14 juillet, jour de fête, pour faire irruption, alors que SOLIGNAC est de garde. Il vient leur ouvrir, alors que le Capitaine et ses six hommes tentaient de passer par dessus la porte à l'aide d'une échelle. Pendant trois heures ils visitent tout en détail : huilerie annexe et garage, s'étonnant de la présence du Fairchild appareil américain, demandent l'ouverture de nombreuses caisses et voulaient emporter les inventaires ce qui leur est refusé.

Dans cette période les occupants recherchent particulièrement les résistants, les cachettes de matériel de guerre, etc. Ils sont de plus en plus méfiants. Flayoscest un sujet de préoccupation pour eux, et doit subir une nouvelle fouille minutieuse, les inquisiteurs se disant sûrs que des hommes armés y sont dissimulés. Heureusement résultat de l'opération complètement négatif.

Quant au colosse italien de la ferme voisine, il s'entend bien avec les occupants, et les "arrose" à leur passage. Il se croit tout permis, et exige d'HUBERT de pouvoir dissimuler des sacs de blé dans les avions. Il essuie un refus catégorique, et on voit alors le petit David (HUBERT) tenir crânement tête aux menaces de Goliath (Felice) qui finalement n'osera pas mettre la main sur lui.

Mais le vent va tourner, car le 15 août se produit un événement considérable, le débarquement des Alliés en Provence. Sur la carte ci-contre on voit le front le 18, il passe un peu au delà de Draguignan. C'est une période marquée par des combats et les

interminables convois qui refluent, ou ceux qui arrivent. Mais heureusement Flayosc se trouve un peu à l'écart des opérations, et n'est pas spécialement affecté, sinon par le manque d'électricité et l'obligation d'être vigilant.

Après la libération de cette contrée, les travaux reprennent progressivement leur cours normal. Le voisin italien devient plus aimable et coopérant, mais il est trop tard, il est repéré par la résistance et il devra décamper.

Cependant, l'usine de La Bocca n'est pas encore en état de recevoir le matériel évacué à Flayosc, après la "bourrasque" qui l'a de nouveau secouée. Ce n'est que le début novembre que le flux de retour au bercail pourra démarrer.

Pourtant depuis début septembre, BOIXEDA relâché un peu avant par les Italiens (qui avaient abandonné la partie) est revenu prendre la direction de l'usine, après avoir dû quelque temps rétablir un état de santé particulièrement atteint pendant sa dure détention à Imperia. C'est à partir du 4 septembre que des notes d'HUBERT sont adressées à BOIXEDA.

Malgré les efforts de tous, il faut donc attendre le 4 novembre pour que le premier convoi de retour soit acheminé vers La Bocca. C'est RIMBEAUD qui assure ce premier convoi avec un camion Matford et continuera avec le même moyen. Tandis qu'HUBERT se charge personnellement de ceux effectués avec le tracteur et la remorque pour le transport des gros morceaux. Le retour du fuselage du SO.30 N, le 17 faillit tourner à la catastrophe, avec l'obligation de faire faire demi-tour au convoi. Sur une route étroite et glissante, au-dessus d'un ravin, la remorque ayant failli y basculer.

A partir du 15.12 c'est au tour du SO.30 R, mais l'acheminement se fait vers Paris (Châtillon en l'occurrence). Tous les éléments sont embarqués à la gare des Arcs et arrivent à Paris-Bercy. Le fuselage lui-même est chargé le 8.1.45. Le même scénario se répète pour tous les éléments du 3020, avec la même destination.

En ce qui concerne le matériel revenant à La Bocca, les transports s'achèvent le 9 janvier.

A l'usine, puis au terrain de La Bocca, on s'affaira alors spécialement sur le SO.30 N : remontage de l'avion, réparations des dégâts restant à effectuer, remise en état et essais des circuits des commandes, etc ... puis contrôles minutieux et prise en main par l'équipe de piste pour essais au sol, points fixes et roulements. Toutes opérations qui furent menées en un temps record, puisque le premier vol put avoir lieu et de façon remarquable le 26.2. L'équipage était composé de RASTEL pilote, revenu de la R.A.F. où il s'était illustré, de l'ingénieur d'essai en vol PERARD et du mécanicien navigant RIMBEAUD. La réussite fut telle que cet appareil effectua son deuxième vol le lendemain et vola 2 heures le surlendemain.

.../

.../...

~~depuis~~ et accomplit son programme d'essais en vol sans pratiquement subir de modifications. Pour un prototype aussi nouveau, on pouvait considérer que c'était un exploit, surtout si on tient compte des circonstances de sa réalisation.

On ne négligea pas pour autant le SO.90 B, ne différant du SO.90 que par le train et peu touché par le bombardement. Bien que sensiblement décalé par rapport au SO.30 R qui lui avait ouvert la voie en matière de train tricycle, il finit par le rattraper et même le dépasser, puisque sous le vocable de SO.93, il put effectuer son premier vol le 7 août 1945 (1) alors que le SO.30 R, en raison des dégâts subis, de ses pérégrinations, mais aussi de son importance et de sa complexité, ne put prendre l'air pour la première fois que le 6 novembre 1945 avec le même équipage qui avait opéré pour le SO.30 N.

Entre-temps, un autre prototype SO, le SO.3050, non issu de Cannes, avait pris l'air pour la première fois le 15 mars 1945 aux mains de LEFEBVRE. Mais il s'agissait d'un simple avion de tourisme. La performance, quoique flatteuse, n'était donc pas du même ordre.

Mais, pour rapide qu'ait été la remise en état de vol du SO.30 N, il ne fut pas le premier avion prototype à voler après la Libération, mais peut-être seulement le premier avion 100% prototype. Il fut en effet précédé par le M.S. 470 qui vola dès le 6 février 1943 à Toulouse, mais qui héritait de certaines réalisations précédentes. Il fut suivi comme son ombre par le Bréguet 500 qui prit l'air à son tour pour la première fois le 27 février. Mais ces deux prototypes n'avaient pas la même nouveauté ni la même complexité que le SO.30 N et n'avaient pas subi les mêmes avatars. Mais on a déjà épilogué sur le jugement de valeur à porter sur les réalisations de l'époque. N'y revenons pas.

.../...

-----  
(1) Les caractéristiques, les performances et le développement du SO.90, notamment sous la forme SO.95, sont relatés en particulier "dans la documentation aéronautique".