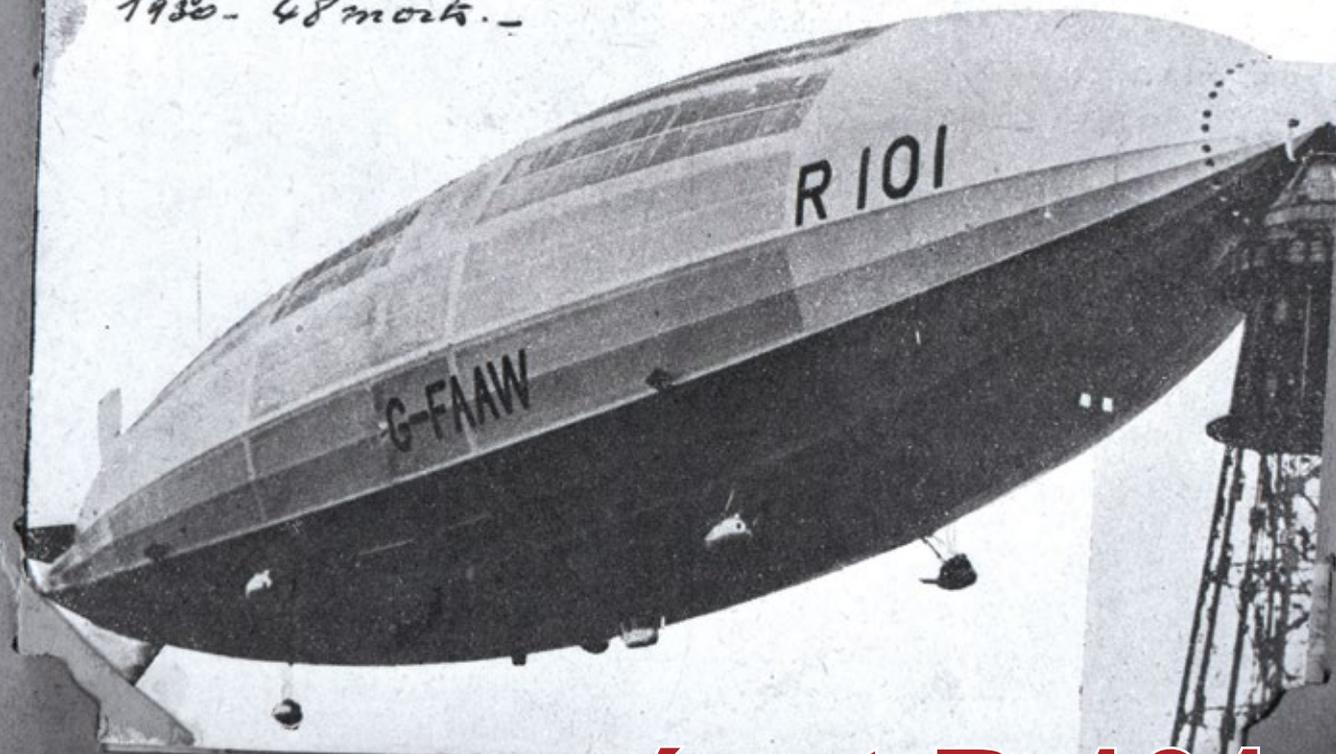


Le dirigeable anglais R-101 et son mât d'arrimage avant sa chute en France, le 4 octobre 1930 - 48 morts.



La chute du géant R-101

dans le ciel de l'Oise

le 5 octobre 1930

Benoît Haberbusch

*Docteur en histoire, capitaine
Service historique de la Défense
département études et enseignement*

Durant l'entre-deux-guerres, les progrès de l'aéronautique se poursuivent au rythme des exploits retentissants, comme la traversée de l'Atlantique de Charles Lindbergh en 1927 ou l'aventure de l'aéropostale incarnée par des pilotes célèbres tels que Jean Mermoz et Antoine de

Saint-Exupéry. Le transport aérien, amorcé à la Belle Epoque, se développe durant l'entre-deux-guerres. A l'été 1919, la France compte déjà six compagnies aériennes. Toutefois, malgré d'indéniables avancées techniques, l'avion n'est pas encore dimensionné pour permettre, avec le maximum de garanties,

le vol de passagers nombreux sur de longues distances. Une alternative semble se dessiner avec les dirigeables, qui paraissent plus aptes aux voyages au long cours. La course au gigantisme, lancée à partir des années 1920, paraît même augurer un nouveau règne pour ces mastodontes des airs. Cependant, une série de dramatiques accidents va mettre un terme à cette fulgurante ascension. Le 5 octobre 1930, près de Beauvais, les gendarmes sont les témoins privilégiés de la chute d'un de ces géants de toiles et d'acier.

Des ambitions démesurées pour un colosse aux défaillances inquiétantes

Après la Première Guerre mondiale, l'Allemagne n'est pas la seule nation à croire au potentiel des dirigeables en matière de liaison aérienne civile. Le Royaume-Uni développe sa propre gamme d'aérostats avec l'idée de pouvoir trouver une alternative à la voie maritime afin de relier le plus rapidement son immense empire colonial et plus particulièrement l'Inde, joyau de la couronne britannique.

La construction du modèle R-101 est entreprise dans cet objectif. A sa sortie des ateliers en octobre 1929, ce dirigeable s'enorgueillit déjà d'être le plus grand du monde avec ses 222, 50 mètres de long et 42 mètres de haut. Formé d'une structure en acier inoxydable et tubulaire, il se compose de 17 ballonnets pouvant emmagasiner 156 000 mètres cubes d'hydrogène pour assurer la sustentation de l'aéronef. L'enveloppe de ces ballonnets est faite de coton recouvert d'une peau de baudruche provenant de membranes intestinales de bœufs importées de Chicago.

L'étanchéité de cette matière d'origine végétale et animale n'est pas optimale, ce qui pose déjà un problème chronique de déperdition d'hydrogène, gaz hautement inflammable.

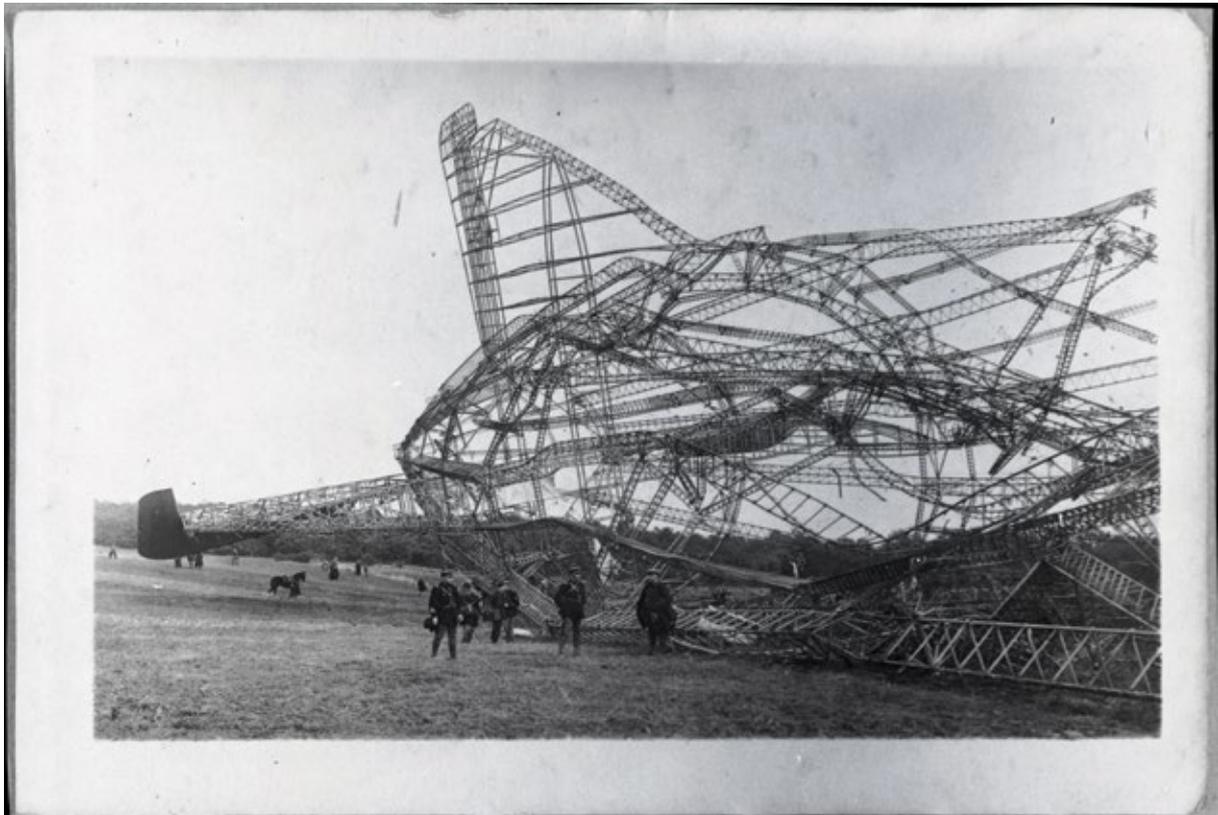
Destiné à transporter des passagers, le R-101 possède des équipements assurant le confort de cette clientèle aisée. Certaines revues de l'époque, telles que *l'Illustrated London News*, font découvrir en images à leurs lecteurs les nouveautés qui attendent les voyageurs. Les cabines des passagers sont groupées sur deux niveaux. L'étage supérieur comprend une grande salle de repos, un salon et, de chaque côté de ce salon, des coursives d'où les passagers peuvent contempler le paysage à travers de larges baies. On trouve aussi une salle à manger de 50 couverts. Tous les meubles sont en osier et les sanitaires en aluminium. A l'étage inférieur sont regroupés le poste de pilotage, le poste de téléphonie sans fil et une cuisine électrique. Fait inusité, le R-101 possède un fumoir ! Le sol de cette pièce est métallique afin de diminuer les risques d'incendie et les allumettes sont prosrites au profit de briquets électriques¹.

Les premiers essais avant sa mise en service ne donnent pas toutes les satisfactions voulues. L'insuffisance de la puissance des moteurs, l'alourdissement anormal de la structure, le manque de maniabilité et les ballonnets trop poreux sont autant d'indicateurs inquiétants. Cependant les enjeux économiques et la pression politique empêchent de différer le voyage inaugural. Le ministre de l'Air, lord Christopher Birdwood Thomson of Cardington, est d'ailleurs inscrit sur la liste des passagers.

¹ Laurent Wattebled, *La catastrophe du « R-101 »*, Beauvais, Imprimerie de Houdeville, 1990, p. 21-22.

Il annonce, comme pour mieux s'en convaincre: « Il n'y a pas une chance sur un million que l'on soit moins en sécurité dans le R-101 que chez soi... ». Le départ est fixé le samedi 4 octobre 1930.

Vers 21 heures 30, le dirigeable pénètre dans l'espace aérien français. A Beauvais, plusieurs habitants attendent avec impatience l'arrivée du dirigeable annoncée par la presse. En ce début des années



La carcasse arrière du dirigeable en lisière de forêt

Une nuit en enfer

Amarré à son mât de départ, le R-101 est déjà alourdi par une imposante cargaison et les passagers qui ont gravi les nombreuses marches de l'embarcadère avant d'accéder par une passerelle à la base du dirigeable. Après plusieurs contretemps liés aux réparations d'un des moteurs principaux, le R-101 est détaché vers 18 heures 30 du mât d'ancrage et entreprend paresseusement de piquer vers Londres, non sans difficulté pour s'élever dans les airs.

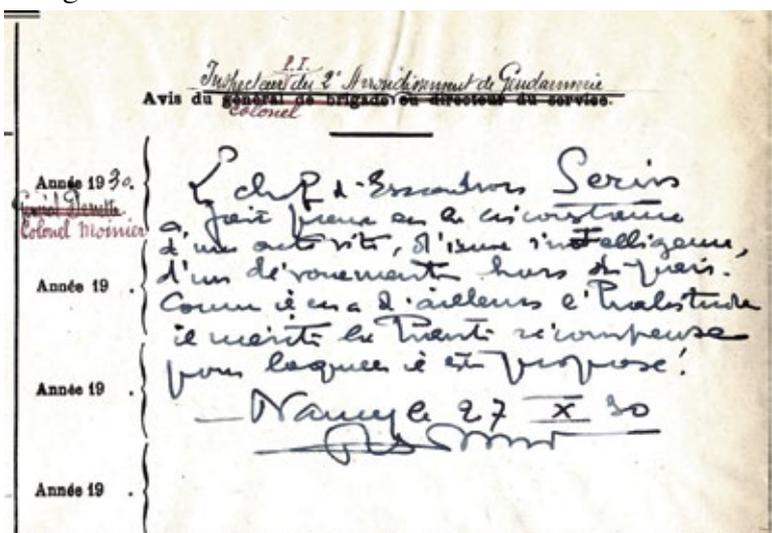
1930, un tel spectacle reste encore exceptionnel. Le R-101 fait une entrée remarquée avec la lumière de ses cabines et le vrombissement de ses moteurs. Plus que sa masse, les observateurs rivés à leur fenêtre sont intrigués par la faible altitude prise par l'engin. « Suivant l'expression de certains, il semblait que les nacelles rassaient les cheminées », note un officier de gendarmerie dans son rapport. Certains s'inquiètent même d'une possible collision avec la cathédrale, mais, il faut dire que peu d'entre eux sont familiarisés avec l'optique aérienne². Tous suivent du regard l'imposante masse qui s'éloigne de la ville vers le sud-est sous une pluie battante.

En cette nuit du 4 octobre 1930, Eugène Rabouille, 57 ans, boutonnier à l'usine Mercier à Voisinlieu, a lui aussi quitté sa maisonnette solitaire de Bongenoult, dans la commune d'Allonne près de Beauvais. Toutefois, sa pérégrination dans le bois de Coutumes n'est pas motivée par un goût particulier pour l'aérostation : il vient relever des collets ! A cette heure tardive et par ce temps exécrable, le braconnier sait qu'il a peu de chance d'être dérangé par les gendarmes. Toutefois, cet obscur braconnier ne se doute pas qu'il va être le témoin « privilégié » d'un événement spectaculaire. Il est à peine deux heures, quand il entend les premiers ronronnements des moteurs du dirigeable. Cette arrivée inopinée ne l'inquiète pas outre mesure car il se souvient d'en avoir lu la nouvelle la veille dans le *Petit Parisien*. Les cabines sont fortement éclairées. Eugène Rabouille se rend néanmoins vite compte que la situation est anormale. Au moment où le R-101 aborde le plateau, il vole à peine à 50 mètres de haut. Le braconnier voit ensuite l'engin aborder la lisière du bois où il se trouve, quand, tout à coup, un formidable coup de vent fait craquer les branches au-dessus d'un pommier. Un cri lui échappe : « Il va tomber ! ». Le dirigeable pique effectivement du nez vers le sol et s'écrase sur les premiers arbres par l'avant. « Il s'est abattu à 50 ou 100 mètres de moi, confie-t-il dans une interview. Je suis tombé le derrière dans la boue. J'ai entendu trois explosions. J'ai vu de grandes lueurs et des flammes rouges. J'ai aussi entendu des cris et j'ai aperçus deux hommes debout qui sautèrent une haie et s'enfuirent. J'ai fait comme eux, je suis revenu plus tard »³.

² Pour un œil peu exercé, il est souvent difficile d'apprécier les distances. Il existe aussi des illusions d'optique. Ainsi, sur les cartes postales d'époque, le R-101 amarré semble flotter au-dessus de son entrepôt, alors qu'en réalité, il est décalé.

³ Jean Ajalbert, *Le R-101, sur Beauvais route des Indes*, Paris, Editions des portiques, 1931, p. 74.

Eugène Rabouille n'est pas le seul témoin du terrible drame qui se déroule. La formidable explosion et l'incendie qui s'ensuit sont perçus par les habitants des communes alentours jusqu'à Beauvais. Dans son rapport, le commandant Serin évoque une lueur gigantesque éclairant le ciel, en même temps que se fait entendre une très forte explosion accompagnée d'un tel déplacement d'air que certains l'attribuent à la destruction d'une poudrière ou de l'usine à gaz de Beauvais. Les villageois d'Allonne sont les premiers à arriver sur les lieux. Ils sont bientôt rejoints par un cortège ininterrompu de quelques automobilistes et surtout de cyclistes et même de piétons. Les pompiers des environs accourent aussi sur les lieux du sinistre. Alerté par téléphone à la caserne de Beauvais, le commandant Serin coordonne l'action de la gendarmerie. Il part en automobile avec tous les gendarmes disponibles. Des pelotons de la récente garde républicaine mobile (GRM) sont également engagés dans les opérations de sauvetage et de sécurité. Le lieu de la catastrophe est situé sur le territoire de la commune d'Allonne, au lieu dit « Les coutumes », en lisière du bois de Fecq, à cinq kilomètres Sud-Est de Beauvais et à mi-distance entre la route nationale n°1 et le chemin de grande communication n°135.



Extrait de la notation du chef d'escadron Serin

Le premier impératif est de porter secours aux éventuels rescapés. Le commandant Serin apprend qu'il y aurait au moins 8 survivants, tous membres d'équipage. Les plus grièvement blessés sont évacués sur Beauvais. Des gendarmes, des pompiers et quelques volontaires tentent vainement, mais très courageusement de s'approcher du brasier à la recherche de vies à sauver⁴. Le dirigeable repose dans une direction NO-SE, l'avant tourné vers Paris. Cet avant et le centre du ballon sont complètement écrasés sur le sol et ne forment plus qu'un enchevêtrement indescriptible de fils de fer, de poutrelles et de longerons tordus. Seul l'arrière a sa charpente en apparence intacte. Celle-ci est démunie de toile qui a depuis longtemps brûlé. Les deux tiers du ballon (l'avant et le centre) brûlent plus longtemps, car une fois les toiles de la superstructure déchirées et incendiées par l'explosion, les nacelles, les cabines, les chambres des machines et des moteurs, construites en bois léger ou garnies de toiles de séparation, continuent à alimenter le brasier qu'avivent, par endroits, des fuites de carburant s'échappent de gros réservoirs répartis un peu partout.

Les gendarmes à la recherche d'indices dans les décombres du dirigeable.



Ces réservoirs, dont tout le monde ignore le contenu mais qu'on suppose pleins, représentent un danger permanent pour les sauveteurs. Pour ceux qui dirigent les secours, une deuxième catastrophe peut se produire. « La plus élémentaire prudence, alliée au désir que chacun avait de faire son devoir, commandait donc de réfréner l'ardeur de ceux qui brûlaient de se dévouer », commente à ce sujet le commandant Serin.

Un silence pesant et persistant fait comprendre à tous qu'aucun espoir n'est permis. Commence alors l'éprouvante et lugubre tâche de découverte et d'identification des corps rendus méconnaissables par l'incendie. L'extinction de l'incendie ne facilite pas les investigations faites à la lampe de poche. Une auto est avancée à travers les labours, mais la lueur de ses phares est dérisoire face à l'amas métallique à inspecter⁵.

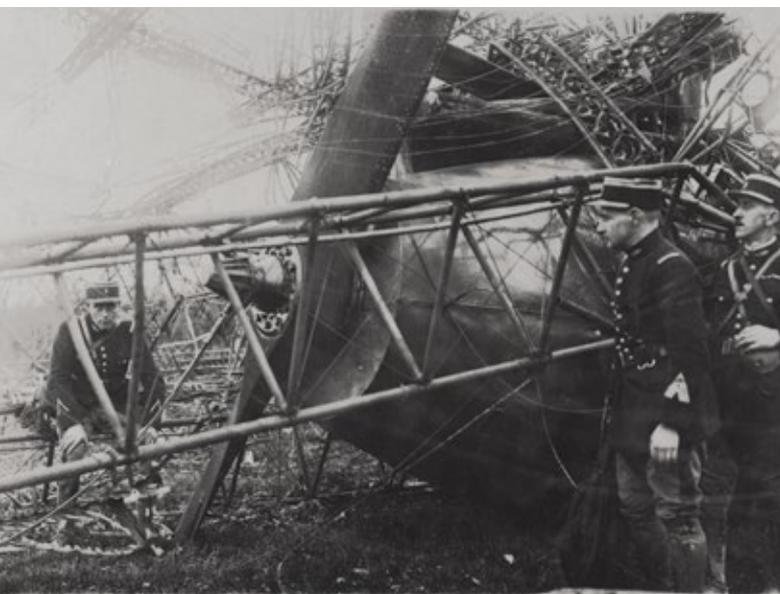
Tandis que les gendarmes s'aventurent prudemment à tâtons dans l'enchevêtrement de tubes et de fils, les gardes mobiles sont déployés pour assurer un service d'ordre aux abords de la sinistre carcasse. Ils sont renforcés par les policiers du commissaire Pestel et les militaires du 151^e régiment dépêché de Beauvais. Ils encadrent un vaste quadrilatère où n'accèdent que les travailleurs, les autorités, les journalistes et les photographes. « La foule s'accroît, écrit Jean Ajalbert venu de Beauvais, maintenue à distance, la foule picarde, muette, résignée, sans éclat, de la couleur sombre de ce ciel de désastre, toute soumise à la discipline du commandant Serin, qui a tout ordonné, avec lucidité, un sang-froid de chef. L'improvisation d'il y a quelques heures s'est régularisée⁶. Comme le reconnaît lui-même le colonel Pigeon, commandant la 2^e légion, « la mission confiée au commandant Serin par le colonel Langlois

⁴ Laurent Wattebled, *op. cit.*, p. 47.

⁵ Jean Ajalbert, *op. cit.*, p. 40-42.

⁶ *Ibid.*, p. 51.

commandant la subdivision de Beauvais (...) était importante, pénible et délicate »⁷.



Des gendarmes posant devant l'un des moteurs du dirigeable

L'enquête, les hommages, les récompenses, puis l'oubli

Aux premières lueurs du jour, les restes de l'aéronef ressemblent à la carcasse d'un gigantesque cétacé dont la tête écrasée pointe vers Paris. La partie centrale a pratiquement disparue, tandis que l'enveloppe métallique de la partie arrière est presque intacte. Le drapeau attaché à l'extrémité de la queue de l'appareil est trouvé incroyablement intact, sûrement sauvé par la pluie abondante de la nuit⁸. A partir de 7 heures, les premiers corps sont extraits des décombres. Au fil des heures, le nombre des cadavres alignés le long d'une haie en bordure de forêt ne cesse de s'accroître. Spontanément, des paysans apportent des draps pour les recouvrir. En circulant à travers les poutrelles tordues et les débris, les gendarmes se rendent compte combien qu'il était difficile aux passagers de s'enfuir de l'énorme brasier. L'état des

⁷ Mémoire de proposition pour la Légion d'Honneur du chef d'escadron Serin, SHD, 2007 ZM1/311 786.

⁸ Ce drapeau est actuellement conservé dans une église de Cardington.

morts rend leur transport délicat. Plusieurs débris humains se détachent dans les mains des sauveteurs. « La chair de ces corps, souligne le commandant Serin, était encore cuite, carbonisée, et certains sauveteurs étaient obligés de dégager les chairs et même les entrailles accrochées aux milliers de fils d'acier dont la plupart des cadavres étaient bardés ». Des sacs sont distribués pour recueillir ces pièces macabres afin de permettre un meilleur décompte des victimes. Dans le courant de la matinée, les travaux de dégagement deviennent plus actifs avec les chalumeaux et des scies. A 11 heures, 47 corps sont comptabilisés⁹. Des erreurs dans la transmission de la liste des passagers conduisent à rechercher des victimes fictives. Rapporté par un journaliste parisien, le bruit court qu'une femme figure parmi les morts après la découverte d'un soulier recroquevillé. La présence d'une secrétaire de bord ou une journaliste alimente les supputations quelques temps avant d'être démentie.



Les gendarmes durant la phase d'enquête.

⁹ En réalité, il n'y a que 46 victimes car des débris humains épars ont induit les sauveteurs en erreur. « Le dirigeable anglais «R. 101» fait explosion près de Beauvais », *La Croix du Nord*, n°12.191, 6 octobre, 1930, p. 1.

Les gendarmes appliquent les mesures conservatoires délivrées aux sauveteurs pour permettre l'identification des passagers¹⁰. Les objets (bagues, montres, étuis à cigarettes) sont rangés dans une enveloppe numérotée placée dans le cercueil. Le journaliste Emile Condroyet a décrit cette sinistre tâche en ces termes : « Des linceuls bossués par leur contorsion suprême, les pieds dépassaient un peu tordus et noirs ainsi que des branches mortes. Désembourbée à grands ahans, la charrette funèbre arrivait. Lorsque les gendarmes prirent de leurs mains gantées de caoutchouc, un à un, ces pauvres restes, on vit qu'ils n'avaient presque plus forme humaine. Les os apparaissaient par places, d'une rousseur de vieil ivoire. Chaque fois qu'on déposait un de ces cadavres charbonneux dans une bière, on l'entendait craquer comme un sarment ». Les victimes présentent souvent des brûlures importantes sur la partie basse du corps. Si certains visages sont à peu près préservés, les autorités peinent à attribuer des noms aux cadavres. Au total, sur les 46 passagers déclarés morts, 22 ne sont pas identifiés parmi les corps les plus calcinés retirés de la partie centrale. Les cercueils sont entreposés dans une école qui s'avère vite trop petite. Certains cercueils sont entreposés en chapelle ardente dans la mairie d'Allonne avant d'être tous regroupés à l'hôtel de ville de Beauvais.

Rapidement alertées, les plus hautes autorités viennent sur les lieux de la catastrophe. Ainsi, le ministre de l'Air français, André Laurent-Eynac vient dans la matinée avant de rendre visite aux blessés soignés à l'hôpital de Beauvais. Deux des 8 rescapés, WC Radcliffe et Samuel Church, succombent

¹⁰ *Le Petit Parisien*, 7 octobre 1930.

à leurs blessures quelques jours plus tard. Aux côtés des officiels, les premiers experts recueillent les informations collectées sur place. A l'époque, la gendarmerie ne dispose pas de personnel spécialisé dans ce type de mission. Néanmoins, les militaires de l'Arme participent à l'enquête à leur niveau. Parallèlement au relevé des corps, les gendarmes sont ainsi chargés d'examiner les débris de toutes sortes sur le sol : l'un deux découvre de la sorte un gros chronomètre arrêté à 2 heures 10¹¹. Le commandant Serin rédige, quant à lui, un rapport détaillé de la catastrophe. Les gendarmes sont plus particulièrement chargés d'assurer la sécurité du site pour éviter les vols de pièces. Plusieurs jours après le drame, un article de la Tribune de l'Oise rappelle que « l'interdiction d'approcher les débris du R 101 subsiste intégralement, deux gardes mobiles sont maintenus, pour en assurer la surveillance et dresser procès-verbal au cas où un conflit viendrait à éclater entre l'adjudicataire de la carcasse du dirigeable et les curieux désireux de se procurer des pièces à titre de souvenir »¹². La présence dissuasive des gendarmes ne dure qu'un temps. Plusieurs visiteurs locaux parviennent à dérober des tubulures et autres pièces du dirigeable qui sont conservées ou recyclées (en rond de serviette par exemple) et transmises de génération en génération jusqu'à nos jours.

Les hommages rendus aux victimes du R-101 sont à la hauteur de l'émotion suscitée à l'époque. Dès le 6 octobre 1930, des cérémonies sont organisées auxquelles participe la garde républicaine mobile. Mesure exceptionnelle, une journée de deuil

¹¹ « La fin tragique du dirigeable «R. 101» », *La Croix du Nord*, n°12.192, 7 octobre 1930, p. 1.

¹² « La surveillance des débris », *La Tribune de l'Oise*, 24 octobre 1930.

national est décidée pour la France entière le lendemain. Ce même jour, près de 30 000 personnes assistent à la levée des corps organisée à Beauvais. Sont également présents le ministre Laurent-Eynac, le président du Conseil André Tardieu et l'ambassadeur d'Angleterre lord Tyrell. Les honneurs mi-

Mary de Cardington où ils sont enterrés à la fin de la journée dans une fosse commune¹⁴. Le 15 octobre, les trois derniers rescapés encore soignés en France quittent Beauvais. Ils sont salués par une assistance nombreuse dans laquelle on reconnaît plusieurs gendarmes.



Le départ des derniers rescapés du R101. Sur la droite se trouve le capitaine de gendarmerie Royol.

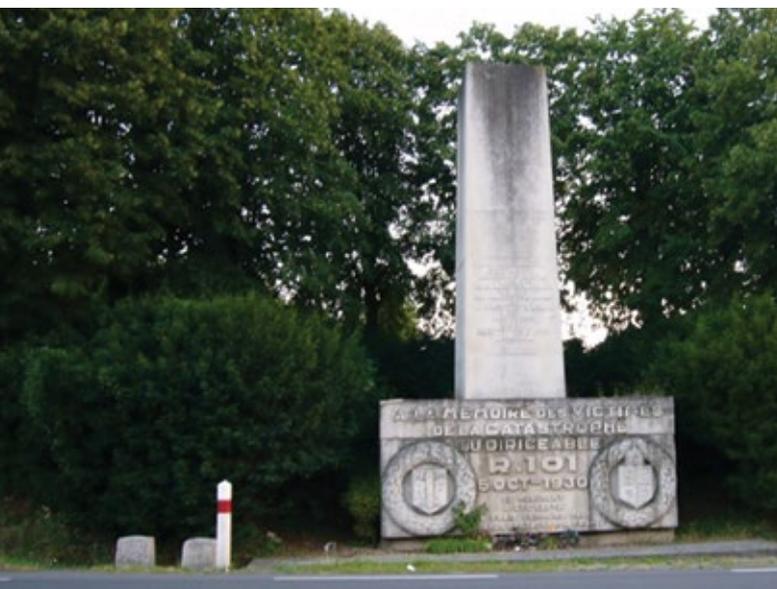
litaires sont rendus différents détachements dont un peloton de gendarmes à cheval, tandis que la fanfare du 51^e régiment d'infanterie joue la dernière marche¹³. Les cercueils sont transférés dans sept fourgons du train à destination de Boulogne-sur-Mer, puis hissés à bord du navire britannique Tempest qui les achemine jusqu'à Douvres. Ils sont ensuite exposés le 10 octobre dans le Hall du palais de Westminster, comme en témoigne une émouvante photographie parue dans le Times. Le 11 octobre, les corps sont transportés jusqu'au cimetière de l'église St

Quelques temps plus tard, une stèle d'environ un mètre de hauteur, portant simplement l'inscription « Dirigeable R 101, 5 octobre 1930 » est érigée en lisière du bois de Fecq. Le 6 octobre 1932, la première pierre d'un monument commémoratif plus imposant est solennellement posée en bordure de la route nationale 1, dans la région de Warluis. On y lit sur la base: « A la mémoire des victimes de la catastrophe du dirigeable R-101 oct.1930.

¹³ « La France a rendu les derniers devoirs aux morts du «R. 101», *La Croix du Nord*, 8 octobre 1930, p. 1.

¹⁴ Le drapeau du R-101 est apposé dans l'église St. Mary depuis le 28 septembre 1931.

Ce monument a été élevé à frais communs par la Grande Bretagne et la France ». Il est inauguré officiellement le 1er octobre 1933 lors d'une cérémonie présidée par Edouard Daladier et Mac Donald.



Avec le temps, le souvenir du dirigeable R-101 s'est estompé dans les mémoires marquées par d'autres événements tels que la destruction de Beauvais lors de la Deuxième Guerre mondiale. Les cérémonies commémoratives se sont raréfiées avant de disparaître et le monument a lui-même été déplacé dans les années 1990 pour faire place à la construction d'un rond-point. Cette catastrophe aérienne survenue durant l'entre-deux-guerres est intéressante du point de vue de l'histoire de la gendarmerie car elle préfigure les missions confiées à la gendarmerie des transports aériens à partir des années 1950.

Le monument commémoratif de l'accident du dirigeable R-101

Le colonel Maurice Serin (1882-1954)

Né le 22 septembre 1882 à Leclure (Tarn), Maurice Serin est admis à l'école spéciale militaire en octobre 1903. A l'issue de sa formation, il sert avec le grade de sous-lieutenant, puis de lieutenant dans l'infanterie, notamment aux 59e RI, 44e RI et 28e RI. En juin 1910, il est nommé lieutenant de gendarmerie et affecté à la 16e légion bis, puis à la 2e légion en mars 1911. Durant la Première Guerre mondiale, il rejoint la prévôté aux armées. Promu capitaine à la 17e légion (prévôté) en juin 1916, il rejoint la garde républicaine de Paris (GRP) en avril 1917. Le 18 juillet de la même année, il prend le commandement de la prévôté d'Alsace. Le 29 juillet 1917, il est cité à l'ordre de la VIIe armée avec le motif suivant : « Excellent officier prévôtal au front depuis le début de la campagne. En des circonstances très critiques, le 24 août et le 2 septembre 1914, par son énergique fermeté, a su maintenir l'ordre dans les trains régimentaires de la division, les a sauvés et ramenés dans les lignes. Fait preuve depuis plus d'un an d'une très grande activité dans le commandement d'une prévôté en Alsace dans un secteur fréquemment bombardé ».

De retour à la GRP en février 1919, il alterne les postes à responsabilité dans l'administration centrale (direction de la gendarmerie, état-major particulier du ministère de la Guerre) et les affectations à la GRP. A partir de mars 1925, promu chef d'escadron, il sert dans la gendarmerie départementale au sein de la 15e légion bis, la 5e légion, la 14e légion, la 5e légion et la 2e légion. Promu lieutenant-colonel en juin 1933, il est affecté à la 12e légion de gendarmerie. Il est promu colonel en mars 1936. Lors de la déclaration de la guerre en septembre 1939, il rejoint la prévôté de la 2e armée. Il rentre à sa légion le 5 juillet 1940. Admis à faire valoir ses droits à la retraite, conformément à la loi du 2 août 1940, il est rayé des contrôles de l'armée le 20 août 1940. Nommé avec son grade dans le cadre de la réserve, il est affecté au service du remplacement de la 16e légion de gendarmerie en août 1942. Rayé des cadres de l'armée en octobre 1943, il est rappelé une dernière fois à l'activité de d'octobre 1944 à avril 1945. Le colonel serin décède le 28 février 1954 à Lavaur (Tarn).

Sources : SHD, 2007 ZM1/311 786.