

■ Histoire | Aéronautique

Le bal des Spitfire

► L'avion Supermarine Spitfire fit son premier vol en 1936. L'aérodrome de Duxford lui a fait la fête.

► L'avion mythique reste un modèle de design efficace.

Reportage Dominique Simonet
à Duxford

Il n'y a que les Anglo-Saxons pour considérer l'histoire avec tant de respect et de passion. Samedi en fin d'après-midi, quand le Spitfire Mk IX évolue dans le ciel de Duxford, un silence palpable règne sur le champ d'aviation. Comme si le nombreux public du meeting retenait son souffle devant ce symbole de la résistance et de la victoire alliée face à la menace nazie.

Cet avion d'exception fête, cette année, son 75^e anniversaire : le 5 mars 1936, il prit pour la première fois l'air à Eastleigh, avec le pilote d'essais Joseph Summers, pour un vol de 15 minutes. Train d'atterrissage non rétracté, question de sécurité. Siège de l'Imperial War Museum. Duxford est l'endroit prédes-



SHAWN FELLOWS/EPA

Deux Spitfire à ailes en ellipses se pourchassant, c'est le genre de spectacle épique qu'offre Duxford. Le second porte ses bandes d'identification lors du Débarquement en Normandie.

combattit jusqu'au début juin 1942. Avec des yeux pétillants, il contemple la souplesse légendaire de l'aéronef, ainsi que le son, à la fois puissant et harmonieux, du moteur qui le propulse, le V12 Rolls-Royce "Merlin". Comme dit le speaker avant de se taire pour un bout

faire de Mister Spit une œuvre d'art. Les heureux qui en détiennent et le pilotent aujourd'hui le savent bien, qui le cajolent et l'admirent comme tel.

Ce design est le résultat des recherches aérodynamiques menées par les indus-

tèrent à plusieurs reprises la Coupe Schneider. Avec un aérodynamisme poussé à l'extrême des connaissances de l'époque, et un moteur puissant, il s'agissait d'être le plus rapide, ce que réussit le modèle exemplaire S.6B (655,8 km/h en 1931).

De ces recherches poussées, le futur Spitfire bénéficia quand il s'agit pour Supermarine de répondre à un appel d'offres du ministère de l'Air, face à la menace nazie : Mitchell voulut l'avion le plus petit, le plus léger, avec le moteur le plus puissant possible. Septante-cinq ans plus tard, construit à plus de 20 000 unités, le Spit reste un modèle, une source d'inspiration.

Pour clore le meeting d'hommage, ce week-end, Duxford présentait en finale une formation de 7 Spitfire, Mk V à hélice tripale comme celui de Bobby Laumans, Mk IX quadripale, Mk XIV à cinq pales et moteur Griffon, celui qui servit à la Force aérienne belge de 1947 à 1954. Dans le ronron de leurs Merlin, ils volèrent d'abord en formation, puis s'éparpillèrent dans le ciel au soleil descendant, jouant à la poursuite pour simuler le combat jusqu'au passage, moteur hurlant, à basse altitude. Les sept Spits revenus devant la tribune, moteurs arrêtés, Bobby Laumans