

# SPAD – aussi léger que de la soie

La grande roue du SPAD XIII C1 permettait d'identifier l'avion de loin (space.air.com)

## NOTRE NOM EST UNE MARQUE DÉPOSÉE

### VIKTOR HORVÁTH

L'usine portait un nom devenu célèbre depuis un peu plus d'un quart de siècle. Elle fut fondée par l'entrepreneur aux multiples talents Armand Deperdussin avant la Première Guerre mondiale. Son importance n'est peut-être pas immédiatement évidente pour les lecteurs intéressés par l'aviation militaire, car aucun avion de combat ne portait ce nom. Mais quiconque s'intéresse à l'histoire de l'aviation durant l'âge d'or, du premier vol des frères Wright au Grand Incendie, y retrouvera un visage familier. Cet aviateur d'origine belge, aux côtés de Curtiss, Blériot et Farman, est une figure emblématique et authentique des premières tentatives.

Gott ne se limitait pas à l'aviation : il travailla en Belgique jusqu'en 1901, puis s'installa à Paris comme représentant d'une entreprise pharmaceutique. Il tenta sa chance dans le commerce de la soie et, bien qu'il ait également exercé les métiers d'agent de voyages et d'auteur de chansons, ce sont les tissus de luxe qui le propulsèrent au sommet. D'abord revendeur, il devint, grâce à d'importants prêts bancaires et à son talent, un magnat du secteur. Dès 1913, il était multimillionnaire, et cette fortune colossale, exprimée en francs français, lui offrait alors d'innombrables opportunités.

(À titre de comparaison : une Ford Modèle T coûtait environ 4 500 francs). À 44 ans, en 1908, il put enfin conquérir les cieux. Un an plus tard, il fonda la société De Feure & Deperdussin avec le designer Georges de Feure et lança rapidement deux nouveaux modèles sur le marché : le DFD1 et le DFD2. Cependant, blessé lors des premiers essais, De Feure dut se retirer de l'entreprise. Deperdussin demanda alors à Louis Béchereau de devenir son ingénieur. Leur association s'avéra fructueuse.

En d'autres termes : l'entrepreneur avait besoin d'un excellent professionnel, et le génie technique avait besoin d'un capital à la hauteur de son talent. L'ingénieur en chef avait déjà collaboré avec Clément Ader, fort de plusieurs décennies d'expérience. La marque acquit une grande renommée et une excellente réputation : Deperdussin proposait des avions uniques, conçus et construits avec brio. En janvier 1911, la société est rebaptisée Société de production des aéroplanes Deperdussin, abrégée SPAD. Dès lors, les avions sont construits à Bétheny, près de Reims.

Parmi les collègues de Béchereau figure le pionnier de l'aviation néerlandaise Frederick Koolhoven, qui deviendra plus tard directeur de la filiale britannique de Deperdussin et constructeur de nombreux avions néerlandais. Entre 1912 et 1913, l'aérodrome voisin est également acquis pour les essais. Trente hangars servent à la construction, au stockage, à l'administration, à l'hébergement et à la formation des pilotes. (Bien plus tard, à partir de 1928, ce site deviendra la 112e base de l'Armée de l'Air française.)

Le type le mieux conçu et le plus innovant est le monocoque.

C'était un monoplane à aile médiane, mais extrêmement léger et, contrairement à ses contemporains, sa conception aérodynamique était somptueuse et futuriste. Au premier abord, on pourrait même croire qu'il a été testé en soufflerie, mais il s'agissait simplement d'une étude approfondie des lois de l'écoulement. L'air s'engouffrait vers l'arrière le long d'un profil aérodynamique géant, et un arrière profilé, situé derrière la tête du pilote, empêchait la formation de tourbillons parasites.



L'avion De Feure-Deperdussin DFD2

(Ancienne presse mécanique - Wikipédia)



Armand Deperdussin en 1913 (Bibliothèque nationale française)

Ces lignes semblent naturelles aujourd'hui, ou plutôt leur absence peut surprendre, mais à peine dix ans après le Wright Flyer, l'apparence générale de cette élégante petite machine était révolutionnaire. Cependant, ce n'est pas l'extérieur, mais l'intérieur qui l'a rendue immortelle : sa structure interne.

Les modèles les plus courants de l'époque se caractérisaient par une structure en bois, des renforts et un revêtement en toile vernie. Comme le disait un pilote moqueur : « On aurait dit des cages à oiseaux. » Mais Béchereau imagina et réalisa une structure en coque creuse semblable à celle des avions modernes.

Une fois la production terminée, les lattes de bois de tulipier étaient collées ensemble en trois couches à l'aide de gabarits amovibles, le sens du grain étant opposé l'un à l'autre, créant ainsi l'intérieur.



Le Deperdussin de type B au musée (Silence profond – Wikipédia)

une forme solide et simple, soigneusement vernie, grâce à ce procédé. On leur offrit un nouveau cerf-volant. Les fixations métalliques du moteur, les liaisons des ailes et les supports de suspension lui conféraient une solidité accrue. Les ailes, elles aussi, étaient le fruit d'un travail méticuleux : les longerons principaux étaient assemblés en hickory, en frêne et en épicea, et recouverts d'une toile particulièrement résistante enduite d'émail. Autre nouveauté : le système de pilotage, le « Dep-rend-ser » (un volant était également monté sur le manche). La descente et la montée s'effectuaient de manière classique, mais les pilotes utilisaient le volant pour le tangage. Il subsistait également un élément de cette structure remarquable : les ailerons n'y avaient pas encore été installés. Le tangage et le virage se faisaient par torsion des ailes.

En résumé, voici l'essentiel, avec toutes ses subtilités : les moteurs rotatifs Gnome à 14 cylindres de 160 chevaux propulsaient cette machine ultra-légère (2,7 kg) à une vitesse fulgurante. Jules Védrines atteignit 174 km/h en 1912 et remporta la Coupe Gordon Bennett. En 1913, Maurice

Piloté par Prévost, l'hydravion atteignit une vitesse moyenne de 73,63 km/h, ce qui lui permit de remporter la Coupe Schneider à Monaco. La même année, le Monocoque franchit pour la première fois la barre des 200 km/h en vol. Maurice Prévost reprit les commandes et, au-dessus de Reims-Bétheny, à 203,85 km/h (un record du monde à l'époque), l'avion de Deperdussin remporta une nouvelle fois la Coupe Gordon Bennett. Quel impact cela eut-il un an après la fin de la guerre ?

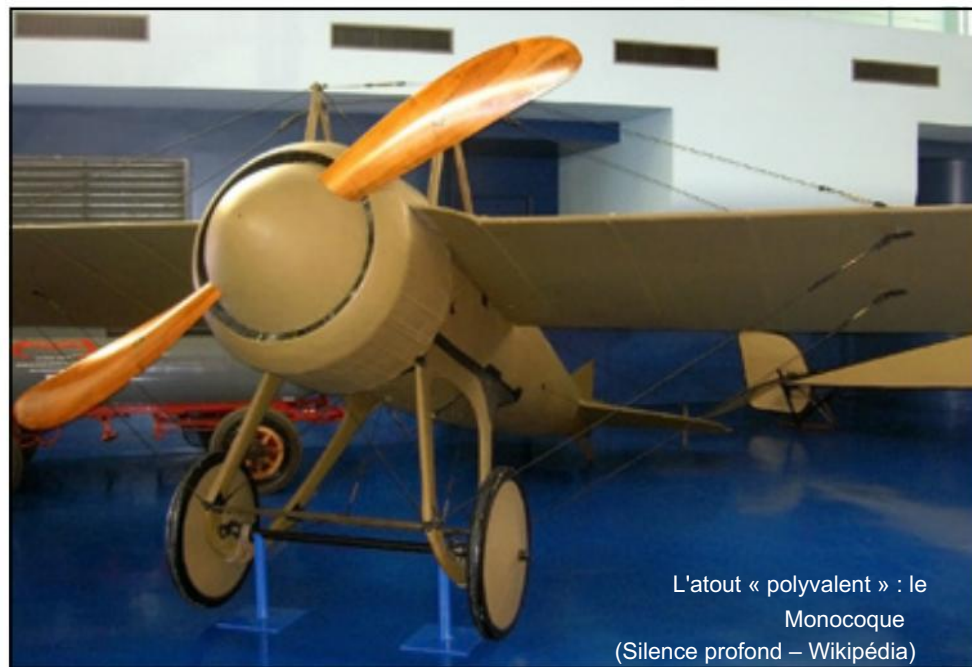
avant son explosion ? Même en 1918, tous les avions de chasse de première ligne n'étaient pas capables de cela, il y en avait quelques-uns plus rapides, mais certains d'entre eux ne pouvaient être poursuivis par leurs pilotes « que » jusqu'à 180-190. Bien évidemment, on ne peut pas comparer ce véhicule d'une demi-tonne à des véhicules de combat, mais il a donné le ton au développement. Bien que le lecteur puisse légitimement s'interroger sur la présence de cet article dans une revue consacrée à l'aviation militaire, il est important de préciser que, malgré l'enrichissement théorique de l'aviation civile apporté par ces résultats, tous, y compris le commandement français, se préparaient à la guerre à cette époque. Les développements du constructeur aéronautique ont assurément largement contribué à cet effort. Le gouvernement de la Troisième République ne se montra pas ingrat : selon la version officielle, il lui décerna une haute décoration en reconnaissance de ses services rendus à l'aviation militaire. Deperdussin, promoteur de la conception de plusieurs types d'avions, propriétaire d'aéroport et directeur d'usine, fut fait Chevalier de la Légion d'honneur durant l'été 1912.

Il fut donc fait chevalier de l'Ordre de l'Honneur.

### DU CIEL À L'ENFER

Cependant, les prix, les honneurs et la renommée mondiale ne suffirent bientôt pas au succès : le 7 août 1913, la SPAD fit faillite ; les créanciers réclamèrent en vain leur capital investi et aucun profit ne put être réalisé. Les publications privées et autres entreprises de Deperdussin étaient en effet coûteuses à cette époque : il dirigeait un théâtre musical, fonda un sanatorium, finançait un institut de balnéothérapie et, comme on pouvait s'y attendre compte tenu de sa position sociale, vivait dans un château sur les bords de la Loire.

Son entreprise fut ruinée par des pertes de 23 millions de francs, mais des faits plus graves apparurent : il fut accusé de détournement de fonds. Lui et sa femme tentèrent de fuir le pays, mais ils furent arrêtés, et Armand passa ses journées en prison jusqu'au printemps 1917. Entre 1913 et 1914, un groupe de capitalistes intéressés par les investissements industriels (dont Louis Blériot) racheta la SPAD et conserva le nom, la seule modification étant qu'elle désignait désormais la Société pour l'aviation et ses dérivés et que son siège social fut transféré à Blériot Aéronautique à Suresnes. Louis Béchereau travaillait déjà sur des projets de chasseurs. Lorsque les futurs nouveaux



L'atout « polyvalent » : le Monocoque (Silence profond – Wikipédia)

Ils réfléchissaient à nommer le type d'appareil. Alfred LeBlanc, ancien pilote vainqueur de Grands Prix et bras droit de Blériot, suggéra de conserver le nom de l'usine comme appellation du type. LeBlanc était passionné par le volapük, une langue artificielle internationale aujourd'hui disparue, dans laquelle le mot « spad » signifie « espace ». Outre le nom, le nouveau groupe d'entreprises attendait un héritage plus important de Deperdussin. Parmi ses brevets déposés...

Le logo, comme celui du S.XIII : simple et efficace (elkan76 – wikipedia)



Il y avait également un système de mise à feu intégré à l'arbre d'hélice.

**PURE-SANG FRANÇAIS**  
**ESPAGNOL AVEC DU CŒUR**  
**POUR LES PILOTES YANKEE (IS)**

222 km/h. En 1918, c'était sans aucun doute le summum. Une vitesse inatteignable pour la plupart des Camel et Nieuport, les appareils allemands dépassaient à peine les 200 km/h, seul le SE5a anglais pouvait rivaliser avec le SPAD S.XIII. Bien sûr, même à cette époque, un combat aérien ne se résumait pas à la vitesse, mais le moteur Hispano-Suiza V8 inspirait aux pilotes de l'Entente une telle confiance que même les aviateurs américains inexpérimentés au combat se sentaient aux commandes. Quant aux treize chanceux...

Hélice dans le fuselage : avion de reconnaissance-observation à l'avant : le SPAD SA.2 (Archives du Musée de l'air et de l'espace de San Diego – flickr – wikipedia)

Il faisait partie d'une famille, et pendant la guerre, année après année, étape par étape, sa conception fut continuellement améliorée. Les étapes furent les suivantes :

Les premiers SPAD de la guerre étaient de simples biplans de reconnaissance, comme les SA.1 et SA.2. 99 exemplaires de ces derniers furent construits en 1915. Très maniables, ils atteignaient une vitesse de 160 km/h et étaient équipés d'une mitrailleuse Lewis pour les missions de reconnaissance. Parmi eux figuraient un bombardier bimoteur désigné SE et un SG.1. Ils participèrent également à la construction d'un avion de chasse appelé SV. Après leur passage aux chiffres romains, un autre avion fut construit sous le nom de SV.

Le fondateur de cette série à succès, la S.VII, était encore un adversaire redoutable en 1917 (Claude Fontaine – wikipedia).



Ils furent bientôt tous envoyés dans des unités d'entraînement. Armand Pinsard fut le premier Français à remporter une victoire aérienne aux commandes du VII le 1er novembre 1916. À la mi-1917, environ 500 appareils avaient été livrés aux troupes et étaient presque entièrement opérationnels.

Le canon de 37 mm du XII tirait à travers l'arbre d'hélice. (Rama – Wikipédia)

La conception d'une batteuse a également commencé, ce qui a donné lieu à une commande, mais finalement, elle n'a pas eu à être livrée.

**LE VII, COMME**  
**NUMÉRO PORTE-BONHEUR**

Le chef-d'œuvre de Louis Béchereau, le SPAD S.VII, est sorti en avril 1916 et, après la production de 5 600 exemplaires, il peut à juste titre être considéré comme un succès. Georges Guynemer était l'un des célèbres as de l'aviation qui a connu un grand succès avec le VII et a même commencé à correspondre avec l'usine au sujet des développements futurs. Il exigea de nouvelles améliorations de performances, et le moteur HS.8A, initialement de 150 chevaux, fut porté à 180 puis à 182 chevaux sur les appareils de série, sur sa suggestion, afin de surpasser les Halberstadt. L'ingénieur en chef écouta le pilote de chasse, et l'appareil devint ainsi une option pour les attaques éclair.

Timized : les pilotes ont souligné la visée très stable et précise, et le fait que, grâce à la puissance du moteur, ils pouvaient sortir très rapidement des combats en virage, que ce soit en montée ou en descente. Il atteignit et dépassa naturellement les 200 km/h à huit reprises, et son taux de montée était de 275 mètres par minute. La plupart des versions améliorées arrivèrent sur les fronts début 1917. Son armement consistait en une mitrailleuse Vickers de calibre .303 (7,7 mm), finalement installée non pas selon le brevet de De-perdussin, mais selon celui de Birkigt. Environ 220 exemplaires furent également assemblés en Angleterre.

Les Britanniques jugeaient l'armement insuffisant, mais les mitrailleuses supplémentaires installées ultérieurement en réduisirent les performances ; ils conservèrent donc l'armement d'origine. Cependant, le faible nombre d'exemplaires s'expliquait par les graves problèmes de qualité rencontrés par les unités opérationnelles avec les SPAD fabriqués dans l'usine de Szigetország.

Ils remplacèrent les Nieuport 17. Selon René Fonck, as français aux 75 victoires aériennes, le SPAD « changea complètement le visage du combat aérien ». De nouvelles tactiques furent développées pour exploiter la puissance et la vitesse du SPAD, compensant ainsi sa maniabilité relativement faible. Outre les Belges, les Russes reçurent également 43 appareils, auxquels s'ajoutèrent 100 exemplaires produits sous licence. Les Italiens en disposaient de neuf escadrilles et, bien que leurs pilotes préférassent les modèles plus agiles, leur plus grand as, Francesco Baracca, était un fervent admirateur du nouvel appareil. Les Américains en reçurent 189, mais les utilisèrent principalement pour l'entraînement, le S.XIII étant destiné aux missions de combat. Les Puissances centrales mirent en service tous les SPAD S.VII capturés, et Rudolph Windisch, pilote de la JaSta 66, effectua également des missions de combat à bord de ces avions français. N° 254



René Fonck devant son S.XIII, dans la dernière année de la guerre (G.Garitan – wikipedia)

Cet appareil, exposé au Musée de l'Air et de l'Espace, a été crédité de 19 victoires aériennes confirmées et 11 probables. Guynemer pouvait à juste titre qualifier Béchereau d'« as des concepteurs d'avions ».

## LE S.XI.

1 000 bombardiers de reconnaissance biplaces furent construits sous ce nom ; ils avaient une charge de bombes de 70 kg et une vitesse maximale de 176 km/h, mais ils ne connurent pas un succès total et ce type d'appareil fut retiré du service de première ligne à l'automne 1918.

## LE GRAND CANON, XIIe SIÈCLE

Le VII s'avéra excellent, mais Guynemer demanda par la suite une amélioration de ses performances. Le concepteur en chef installa alors une nouvelle version des moteurs Hispano-Suiza sur le chasseur. Les 220 chevaux suffisaient pour monter le canon de 37 mm utilisé sur les chars Renault FT dans l'arbre d'hélice. L'augmentation de la puissance de feu était également une idée du pilote d'élite. Les obus explosifs d'un demi-kilo étaient redoutablement efficaces jusqu'à 400 mètres. L'avion lui-même n'était pas aussi facile à piloter que le VII, mais Fonck et Guynemer parvinrent à le maîtriser. Légèrement plus lent que son prédécesseur, il atteignait une vitesse de 203 km/h avec les 300 exemplaires produits.

## LA FAVORI, LE XIIIe SIÈCLE

Le SPAD par excellence effectua son premier vol le 4 avril 1917. Ce modèle classique, construit à 8 472 exemplaires, sillonnait le front un mois plus tard. Le « Thirteen » fut l'avion de chasse de Charles Nungesser (45 victoires aériennes), George Guynemer (54), René Fonck (75), Francisco Baracca (34 victoires, il obtint son brevet de pilote à Reims), Frank Luke (18) et Edward Rickenbacker (26). L'usine le développa à partir du « VII », avec une envergure légèrement accrue et, comme de coutume, une puissance nettement supérieure. Les moteurs HS.8B développaient initialement 200 chevaux sur la version Ba, mais les Bcs atteignaient déjà 220 chevaux, et certaines versions du Bes 235 chevaux. Cependant, de sérieux problèmes apparurent avec ce V8 lors de son développement. Béchereau décida de persévérer, et il eut raison : quelques modifications furent apportées jusqu'à ce qu'il devienne fiable.

Dans le nez circulaire, devant les radiateurs, des stores vénitiens servaient à réguler la température du moteur, ce qui devint l'une des caractéristiques de l'appareil. Il était équipé de plusieurs réservoirs de carburant, alimentés par une pompe reliant le fuselage au réservoir principal situé dans l'aile supérieure ; l'huile et l'eau de refroidissement circulaient également grâce à un système similaire.

Cet avion était plus maniable que son prédécesseur, mais l'accent restait mis sur la vitesse. C'était comme...

À tel point qu'en plus de sa supériorité horizontale absolue, il disposait également d'une voie d'évacuation sûre et immédiate : sa structure pouvait résister à un piqué jusqu'à 350 km/h. Bien sûr, si le pilote menait l'attaque à cette vitesse grâce à un avantage de position, par exemple grâce à l'orientation du soleil, il pouvait tirer des rafales sans défense avec les deux mitrailleuses. C'était, par exemple, l'une des tactiques favorites de Fonck. Les jeunes recrues n'étaient pas enthousiastes à propos de cet appareil, mais entre les mains d'as aguerris, c'était une arme redoutable.

C'était une arme. Fait intéressant, ils ne pouvaient atterrir qu'avec le moteur en marche ; contrairement aux appareils contemporains, moteur coupé, l'avion était presque certain de tomber en panne à l'atterrissage. 900 utilisés par les Américains



Eddie Rickenbacker – maintenant, il est dans le collimateur

Archives nationales et documents Administration – Wikipédia)

Près de la moitié des avions ont remplacé les mitrailleuses Vickers .303 par les Marlin Rockwell M1917 de calibre .30, beaucoup plus légères. ont été remplacés par des étuis et des M1918. Il existait d'autres sources de friction entre les opérateurs. L'assemblage de l'appareil et du moteur s'étant fait dans d'innombrables usines, une rumeur, parfois exagérée, circulait parmi les pilotes étrangers, selon laquelle la qualité des appareils français était inférieure.

Ils conservent les machines assemblées et donnent aux Yankees celles qui sont presque bonnes pour la casse. Il est vrai qu'à une certaine période, la plupart des SPAD américains furent immobilisés au sol en raison de problèmes techniques. Ils convinrent que lorsque le

Le moteur Hispano-Suiza V8 fonctionnait à merveille ; le chasseur abattait ses ennemis. Beaucoup le considéraient comme le seul véritable rival du Fokker D.VII. Outre sa vitesse, son taux de montée de 375 mètres par minute surpassait également celui du modèle allemand. Seules les versions du D.VII équipées d'un moteur BMW atteignaient des performances similaires, voire supérieures, mais seulement 750 exemplaires furent construits.

Le XIII comportait également des sous-variantes numérotées différemment : le S.XVII était équipé d'un radiateur plus grand et ses gouvernes étaient modifiées. Cette évolution était due à l'augmentation de la puissance à 300 ch. Seuls 20 exemplaires furent construits avant la fin de la guerre. Leur mission principale était la reconnaissance armée, et pour cette raison, ils n'étaient équipés que d'une seule mitrailleuse. Leur poids ayant également augmenté, leur vitesse n'était que légèrement supérieure à celle du modèle de base. Fonck remporta sa dernière victoire avec le XVII, numéro 682. Le S.XXI bénéficiait d'une envergure encore plus importante et était conçu pour être plus long. L'aile inférieure était également dotée de gouvernes. Seuls deux prototypes furent construits ; le Nieuport Delage NiD 29 était plus adapté aux besoins de l'armée. Un seul prototype du S.XXII a été construit : un XVII a été converti, le but étant d'améliorer le champ de vision du pilote.



## LE XVIe SIÈCLE

Également une série d'environ 1000 pièces, un développement ultérieur de la XI. Ce fut une impasse, car un moteur Lorraine-Dietrich fut installé à la place du V8 espagnol, mais la puissance de 240 à 250 chevaux ne compensait pas le surpoids. Malgré cela, il servit dans 27 escadrilles françaises à partir de la fin de 1917.

## LE S.XX

Seuls 100 exemplaires furent construits à la toute fin de la guerre. Malgré son moteur HS.8Fb de 300 ch, il était légèrement moins rapide que le XIII (il n'atteignait « que » 217 km/h), mais son taux de montée de 336 mètres par minute ne posait aucun problème. Ce modèle n'était plus une idée de Béchereau.

SPAD américain S.XVI (Cliff - Wikipédia)



Il fut construit sur la base du modèle Blériot. Ses relations avec Blériot se détériorant, il poursuivit sa carrière dans d'autres usines. André Herbemont lui succéda comme ingénieur en chef et initia la conception d'avions de chasse à partir de ce type d'appareil.

## MÉRITÉ

### ORDRE D'HONNEUR

Il n'a pas été possible de produire suffisamment de SPAD. La société de conception a pu assurer 98 % de la production en 1916, mais au cours de la dernière année de la guerre, elle n'en a produit que 43 %.

Qui l'a personnellement remercié après tant de victoires ? L'œuvre de l'ingénieur Béchereau : Georges Guynemer (Jébulon – Wikipédia)

Plus de la moitié des avions provenaient des ateliers d'autres entreprises. Un avion sur cinq produit en France pendant la guerre était un SPAD.

Guynemer avait déjà reçu l'Ordre d'honneur pendant la guerre, non pas le titre de chevalier comme Deperdussin, mais le grade supérieur, celui d'officier. Mais le pilote n'enviait pas la reconnaissance des autres. La sienne lui appartenait.



Le grade de commandant était même supérieur à celui de général (jusqu'en 2010, seuls 3 000 hommes environ l'avaient obtenu), et il put lui-même le remettre à Louis Béchereau le 7 juillet 1917. Le ministre de la Guerre put également en prendre connaissance.

Indien du côté de la tribu : l'Américain du 103e siècle S.XIII-as (USGOV-PD – wikipedia – flickr)

Les mots de l'as : « La France vous doit sa supériorité aérienne, et vous jouerez donc un rôle important dans la victoire. » Nous vous admirons tous et vous sommes reconnaissants de votre travail ! Guynemer ne méritait pas la victoire, mais Béchereau continua d'effectuer ses calculs consciencieusement et avec précision.

### LES DERNIÈRES ANNÉES D'ARMAND

Les efforts de guerre, les succès remportés et les récompenses n'ont pas affecté le fonctionnement du système judiciaire. L'affaire Deperdussin a été entendue en 1917. Il avait présenté de fausses factures en garantie de ses différents prêts. L'accusé a plaidé coupable, invoquant sa maladie comme circonstance atténuante. Plusieurs pilotes ont témoigné en sa faveur, mais il a été condamné à cinq ans de prison pour le détournement de millions de francs. Il était en détention depuis 1913.



et comme son casier judiciaire était par ailleurs vierge, il a été libéré.

Il a évacué ses biens : ils sont restés au nom de sa femme, mais ils ont divorcé en 1922. On ne sait pas grand-chose de ses dernières années, il n'était plus impliqué dans l'aviation. En 1924, à l'âge de 60 ans, Paris...

Il a mis fin à ses jours de ses propres mains, avec seulement 30 francs en poche.

## BLÉRIOT-SPAD

À partir de 1921, les deux usines aéronautiques ont non seulement collaboré au quotidien, mais aussi - non unis au nom de. Cependant, l'accent est mis sur l'aviation civile -

La société a conçu quelques prototypes d'avions de chasse, mais ils n'ont pas rencontré un grand succès. Le S.51 a inauguré la lignée, suivis des S.71 et S.81. Le 51e, créé en 1924,

Il ressemblait en somme à une version perfectionnée d'un appareil de la Première Guerre mondiale. Avec son moteur Gnome et Rhône de 380 ch, il était censé remplacer les NiD 29.

Son aile supérieure était en flèche, et les raidisseurs entre les deux ailes dataient également de la même période. Ils devinrent plus puissants, mais ne surpassèrent pas vraiment les performances du SPAD S.XIII. De plus, ce type ne constituait qu'une transition entre les modèles de construction ancienne et les modèles montés sur obus. Soixante d'entre eux furent construits, dont cinquante furent attribués à l'armée polonaise, un à l'Union soviétique et un à la Turquie. Lors de la guerre civile espagnole, les républicains

Envoyé au combat aux côtés de l'armée. Le 71 était une version améliorée du S.XX, mais seul le prototype fut construit. Le 81 était déjà une structure à coque et se présenta comme concurrent du Dewoitine DI.

Il semble que le projet ait reçu l'approbation des décideurs : l'Armée de l'Air française a commandé 80 appareils, et un peu moins de DI, bien que ce type d'appareil ait connu un succès fulgurant à l'export avec le S.81. Le NiD 29 n'a pas été remplacé : 400 autres exemplaires ont été commandés, si bien que le nom SPAD reste rare sur les bases aériennes françaises.

Le chant du cygne fut réservé aux S.510 et S.710. Ces avions à construction métallique, entrés en service en 1936 à 60 exemplaires, Le 510-hole est le dernier parcours français à deux étages -

C'était un avion de chasse de la CIA. Sa puissance était de 690 chevaux.

Il a atteint une vitesse de 372 km/h, ce qui n'était même pas possible lors de son premier décollage.

Il n'est pas surprenant que l'amélioration Version complète, la 710 n'est que le prototype - J'en suis arrivé à essayer le type. Cinq autres



Le Blériot-SPAD 33 d'après-guerre (Bibliothèque nationale française)

Il aurait dû remporter les faveurs de l'armée de l'air face au modèle de série, mais il s'agissait de monoplans, y compris un modèle comme celui-ci - comme le Bloch MB.150. 1937- Malheureusement, le prototype est devenu incontrôlable, ce qui a forcé le a entraîné la mort du pilote, Louis Massotte, lors d'un atterrissage.

## FIN RAPIDE

Le Blériot-SPAD n'a pas survécu à 1936- nationalisations. L'entreprise a été rachetée par So - cité nationale des constructions aéro -

Elle a fusionné avec l'usine aéronautique de la SNCASO.

Avec des fusions ultérieures, ce nom

Le Blériot-SPAD 46 d'après-guerre (Musée de l'air et de l'espace de San Diego) Archives – flickr – wikipedia)



Développements de fin de guerre : le SPAD S.XX (Bibliothèque nationale française)

Elle appartient désormais au passé, son souvenir étant le mieux préservé par le chasseur-bombardier SO-4050 Vautour. Le nom de Deperdussin est associé à des avions ayant battu des records de vitesse. Le SPAD a évolué et reste à ce jour un outil robuste, puissant et pourtant simple. Il est resté synonyme d'avion de combat performant. Pendant la guerre du Vietnam, il a souvent été utilisé. C'est ainsi que les Skyraiders furent surnommés aux États-Unis, mais ici en Europe, ils resteront à jamais associés à la Première Guerre mondiale. Les noms des as russes me viennent à l'esprit .

Publicité JETFLY