



**Dornier Do 24**



### HISTORIQUE DE L'ÉPAVE

Après son premier vol en juillet 1937, le Dornier de Saint-Mandrier connut une activité opérationnelle très intense durant la Seconde guerre mondiale, jusqu'à ce 20 décembre 1945 où le mistral souffla avec une violence inouïe. Les trois propulseurs du monoplan furent impuissants contre la rage des vents qui firent culbuter l'avion vers la mer. Sur six membres d'équipage, seul un jeune matelot qui se trouvait à l'arrière put en réchapper. Frédéric Dumas, dans son livre "Angoisses dans la mer", relate ce drame et la localisation de l'épave, deux mois plus tard, par dragage. La tentative de renflouement demeura sans suite et l'on préféra laisser l'avion reposer au fond avec ses derniers occupants, par égard pour la dignité des morts et la détresses des familles. De cette manoeuvre inaboutie, il subsiste encore un grand câble à élinguer abandonné par Dumas sous le nez du DO 24 T.

### HISTORIQUE DE L'AVION

La production en France d'hydravions Dornier 24T remonte à 1942, alors que la SNCA du Nord fabrique dans ses ateliers de Sartrouville 48 appareils pour la Luftwaffe, dont 40 seront repris par l'Aéronavale française à la Libération. Ces avions étaient destinés à la patrouille maritime et au secours en mer. Le Dornier 24, monoplan entièrement métallique, était pourvu d'une aile haubanée supportant trois propulseurs et d'un empennage à deux dérives. Il était armé d'une mitrailleuse MG15 de 7,92 mm à l'avant et arrière, et d'un canon MG51 de 20 mm dans une tourelle dorsale à commande électrique.

**Envergure** 27,00 m **Longueur** 21,89 m **Hauteur** 5,75 m

**Surface alaire** 108,0 m<sup>2</sup> **Masses À vide** 10 600 kg **Avec armement** 16 200 kg

**Vitesse de croisière** 264 km/h **Vitesse maximale** 340 km/h

**Plafond** 6 300 m **Rayon d'action** 1 350 km

### DESCRIPTION DE LA PLONGEE

La descente se fait à l'aveugle, le long du bout du mouillage, dans le bleu. Après la petite poussée d'adrénaline qui pimente cette progression vers l'inconnu, on voit surgir soudain la silhouette de l'avion comme la carcasse brisée d'un grand oiseau d'acier sur fond de sable clair. Mieux vaut aborder en premier la carlingue et une partie de l'aile formant un amas distinct. Pour une première plongée, il est préférable d'oublier le cockpit distant de près de 130 mètres du poste de pilotage pour éviter la panne d'air ou une décompression trop longue. Quitte à faire une incursion jusqu'au fragment d'aile situé non loin de là, où un congé a élu domicile. D'autres congés ont aussi investi la carlingue, tandis qu'une murène habite un des deux moteurs encore soudés sur l'aile. Tout autour évoluent des touches écarlates à ce tableau où dominent le bleu et la blancheur nacré du sable. Entre les tôles, des rascasses postées en sentinelles toisent les plongeurs. Enfin, des flabellines à la livrée pourpre ont colonisé la seule hélice intacte du Dornier. Le cockpit, qui mérite une plongée à lui seul, présente un intérêt essentiellement photographique. Les exhibitionnistes pourront s'y glisser pour s'installer aux commandes et poser pour la postérité. Au palier, les chanceux auront peut-être le rare privilège de croiser quelque fantomatique poisson lune.

