



# Rubrique Historique de GUERRELEC N°22

*« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,  
personne ne l'écrira pour vous »*

*Jean-Paul SIFFRE*

## **Sydney Cotton, un aventurier mais aussi un espion efficace et un technicien averti**

Frederick Sidney Cotton, OBE<sup>1</sup>, fut le promoteur de l'un des premiers procédés de la photographie couleur. Il est surtout connu pour être un inventeur, un aviateur et également un photographe qui prit une part importante dans le développement de la reconnaissance aérienne, avant et pendant la Seconde Guerre mondiale. Ami personnel de Georges Eastman, d'Ian Fleming et de Winston Churchill, il fut finalement victime de son manque de respect pour l'autorité.

Né en Australie en 1894, il s'engage en novembre 1915 au sein du Royal Naval Air Service et obtient son brevet de pilote. Pilote de bombardement, il met au point, à force d'observation, une combinaison de vol étanche dite « SidCoat », encore en service dans la Royal Air Force jusqu'en 1950. Esprit indépendant et inventif, il se brouille avec la hiérarchie et démissionne en octobre 1917. Entre les deux guerres, il « roule sa bosse » en Tasmanie, au Canada, au Royaume-Uni, échoue dans différents raids aériens et participe à la mise au point du procédé de film couleur imaginé dès 1908 par le Français Louis Dufay.

En 1938, il est recruté par Frederick Winterbotham, agent du MI6, afin de participer à une opération franco-britannique d'espionnage stratégique. Prenant conscience des menaces allemandes et italiennes qui pèsent sur la paix en Europe, les dirigeants français et britanniques souhaitent obtenir des informations sur le potentiel industriel et militaire de leurs éventuels adversaires. Il est donc demandé à Cotton de réaliser des prises de vue aériennes. Pour ce faire, deux Lockheed 12 sont achetés aux Etats-Unis, officiellement pour le compte de la BOAC, ancêtre de la compagnie British Airways (n° 1267- G-AFKR et n°1270- G-AFPF). Dès leur arrivée en caisse à Southampton, les deux appareils sont remontés, cédés à la société Aeronautical Research and Sales Corporation (ARSC), entreprise qui vient d'être créée à Londres. Les avions sont convoyés sur le terrain de Heston (situé entre Londres et Heathrow) afin d'y subir de subtiles modifications chez Airwork. Une ouverture est pratiquée dans le plancher pour permettre les prises de vue verticales et obliques sur une fauchée de seize kilomètres à une altitude de 6 100 mètres. Ces prises de vue peuvent être effectuées soit par un seul appareil de

<sup>1</sup> OBE : Order of the British Empire. Distinction britannique.

fabrication française, soit par trois appareils F-24 britanniques équipés d'une focale de 203 mm et modifiés pour l'emploi de films de 35 mm. La commande déclenchant les appareils se trouve sous le siège pilote, dissimulé par des trappes coulissantes. Le premier avion est transféré en France la 15 mai 1939 et est immatriculé F-ARQA au nom de Roger Henrard, un spécialiste de la photo aérienne. Le 2 juin, c'est le tour du second (F-ARPP).

Dès mai 1939, Sydney Cotton commence à sillonner le ciel européen au départ de l'aéroport de Toussus-le-Noble en France, usant de son statut de pilote privé fortuné utilisant diverses couvertures (promotion de produits photographiques, archéologie aérienne, repérages de lieux pour tourner des séquences de films en extérieurs). Il est souvent accompagné par sa secrétaire, Patricia Martin, qui prend également des clichés avec un appareil à main. Les premiers vols amènent Cotton à survoler Mannheim, le lac de Constance ou la ligne Siegfried, mais on se rend vite compte qu'il faut modifier la circulation de l'air en cabine afin d'éviter la condensation sur les objectifs. Une série de vols au départ de Tunis est réalisée pour observer les aérodromes italiens en Tripolitaine.

Dans le même temps, un troisième avion, un Lockheed Electra Junior a été livré à l'ARSC. Acheté sur le marché de l'occasion, ce nouveau bimoteur (n° 1203 - G-AFTL) subit des modifications plus importantes : deux réservoirs de 318 litres sont montés dans le fuselage, portant son autonomie à 2 575 km ; deux appareils photo Leica sont également installés dans les bords d'attaque des ailes et des vitres latérales en Perspex (en forme de gouttes d'eau), remplaçant les originales afin de faciliter les photos prises à l'aide d'appareils manuels. Les modifications de l'avion terminées, Cotton décolle de Grande-Bretagne en juin 1939 pour un périple de onze jours qui doit le mener à Malte, en Somalie et au-dessus de l'Azerbaïdjan via l'Irak et en Sicile.

A son retour, fin juin 1939, les appareils photos disparaissent du fuselage et Cotton

se fait passer pour un homme d'affaires. Il accompagne les plénipotentiaires britanniques se rendant à Berlin pour tenter de négocier la paix, n'hésitant pas à s'écarter des routes prévues par le plan de vol imposé par les autorités allemandes pour poursuivre ses missions photographiques. Sydney Cotton raconte avoir proposé au général Kesselring de survoler les terrains de la Luftwaffe aux commandes de son bimoteur. Celui-ci aurait accepté, prenant les commandes de l'avion, tandis que Cotton actionne les appareils photos avec le bouton situé sous le siège. Dans les derniers jours d'août, il aurait également proposé à Hermann Goering de le conduire à Londres pour négocier. Au retour de Berlin (il a été le dernier à décoller de cette ville avant le déclenchement de la guerre), il parvient à survoler Sylt et les îles de la Frise et prend des clichés de la flotte allemande. Cotton réalise le dernier vol pour les services de Renseignement français le 21 août 1939 lorsqu'il se rend compte qu'on a découvert son travail de photographie.

La Royal Air Force, qui souhaite exploiter l'expérience de Cotton en matière de reconnaissance aérienne, le nomme Squadron Leader<sup>2</sup> le 22 septembre 1939 et lui demande d'organiser une unité de reconnaissance stratégique installée sur le terrain de Heston, la *N°1 Photographic Development Unit* équipée de Bristol Blenheim. Cotton juge ces avions inadaptés et propose de les remplacer par des Spitfire plus rapides. Il les fait peindre en bleu ciel et fait modifier les moteurs afin de leur permettre de voler à des altitudes très élevées. Son unité a mauvaise réputation au sein de la Royal Air Force mais est remarquablement efficace. Cette unité transformée en *Photographic Reconnaissance Unit (1 PRU)*, donnera naissance à cinq escadrons en 1942.

Fin juin 1939, au moment où Paris va être atteint par les troupes allemandes, Cotton est chargé d'aller récupérer en France des agents britanniques convoyant des documents importants (en fait, des informations sur la machine *Enigma*). A

<sup>2</sup> Equivalent britannique du grade de commandant.

Orly, il aurait accepté contre une forte somme d'argent d'évacuer Marcel Boussac, patron de la firme Christian Dior. Le Ministère de l'air britannique ne peut laisser passer cette incartade et l'interdit de vol. Bien que décoré de l'Ordre de l'Empire britannique, il démissionne pour la seconde fois.

En septembre 1940, il travaille encore sur un projet de projecteur de recherche pour les chasseurs de nuit. En 1948, on retrouve Sydney Cotton au service d'Othman Ali Khan Bahadur, souverain de la principauté d'Hyderâbâd, en Inde. Utilisant des quadrimoteurs Avro Lancastrian, il achemine depuis le Pakistan des armes et du matériel alors que les forces indiennes marchent sur la principauté.

Divorcé deux fois, il se remarie en 1951 et se porte acquéreur d'un Electra Junior (n°1287 - G-AGTL) qu'il conservera une dizaine d'années pour mettre au point des équipements de radionavigation. Piètre homme d'affaires, souvent trompé par ses associés, Cotton supporte mal l'après-guerre et, après avoir tenté sa chance dans l'exploitation pétrolière ou le génie civil, il meurt sans fortune à Londres le 13 février 1969. Il est enterré au cimetière de Tallegalla près de Brisbane en Australie.

Revenons sur les premiers vols de reconnaissance effectués grâce aux Spitfire PR.1A du N°2 *Camouflage Unit* dont le commandant d'unité était le Wing Commander F.S. Cotton. Cette unité était stationnée également à RAF Heston. Après une mise en place sur le terrain de Lille-Seclin en France le 8 novembre 1939, le premier pilote fut le Flight

Lieutenant<sup>3</sup> « Shorty » Longbottom qui décolla aux commandes du Spitfire N3071 afin d'effectuer un vol de reconnaissance dans la région d'Aix-la-Chapelle. L'avion avait vu ses armements démontés ainsi que ses aides à la navigation pour être remplacés par des caméras F-24 équipées de focales de 127 mm. Cet équipement photo permettait des fauchées de vingt kilomètres à 33 000 pieds. Deux jours plus tard, l'unité était déployée à Coulommiers, à l'est de Paris. Après une escale à Bar-le-Duc, Longbottom survola la région de Spa en Belgique. Le 22 décembre les vols l'amènèrent au-dessus de l'ouest de l'Allemagne. Les résultats furent jugés insuffisants.

Mais c'était sans compter sur Cotton qui, se rendant compte du manque d'interpréteurs photos de la Royal Air Force, poursuivit sa politique peu orthodoxe en recherchant une association non officielle avec la société Aircraft Operating Company. L'équipement moderne de cette société permit à la Royal Air Force de mettre en œuvre un véritable plan de recrutement d'interpréteurs photos depuis le château de RAF Medmenham. Là, une femme de la Women Auxiliary Air Force (WAAF) repéra le premier V1 sur une rampe de lancement à Pennemünde au nord de l'Allemagne.

C'est en partie sous cette forme originale de reconnaissance ou de recueil du Renseignement, donc de guerre de l'information, que la Royal Air Force contribua à la victoire des Alliés en 1945.

**Pierre-Alain Antoine**

---

<sup>3</sup> Equivalent du grade de capitaine.