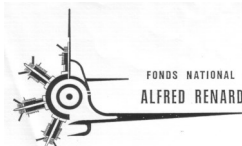


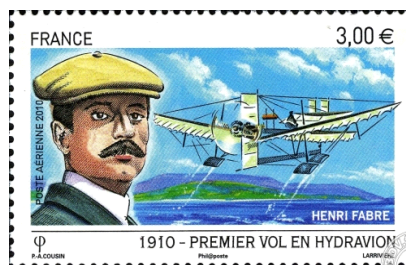
L'ECHO DU FNAR



Sommaire :

- L'hydravion Henri Fabre
- Hydravions embarqués sur sous-marin
- Souvenirs, souvenirs !

L'hydravion Henri Fabre



Au début du XX^e siècle, Européens et Américains cherchent, chacun de leur côté (*esprit de compétition oblige*), à réaliser la machine volante capable de quitter le plancher des vaches et de le rejoindre par ses propres moyens. Ils y arriveront quelques

années plus tard sans qu'on puisse vraiment savoir lequel des deux camps y sera parvenu le premier : le Français Clément Ader ou les Américains Orville et Wilbur Wright, même si officiellement l'exploit penche en faveur des Américains.

A cette même époque, un ingénieur français du nom d'Henri Fabre, né en 1882 à Marseille et fils d'un armateur aisé, s'intéresse à la réalisation d'une machine volante capable de s'arracher de l'eau et de s'y poser ensuite. Sa machine, qu'il baptisera hydro-aéroplane, devra, selon sa vision, être équipée de trois flotteurs.

Pour mener à bien ce projet, il sera aidé par un certain Marius Burdin qui fut le mécanicien du capitaine Ferdinand Ferber, célèbre pour ses planeurs, et d'un dessinateur naval de Marseille, Léon Sébille.

Cette coopération débouchera, quatre ans plus tard, non sans peine, sur la concrétisation de son rêve.

**Vous voulez
publier un
article ?**

**Rien de plus
facile !**

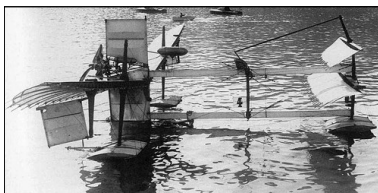
**Envoyez-le à :
Alain Delannai**

**Tomberglaan 5
1930 ZAVENTEM**

**Téléphone:
0484/42.95.92**

**E-Mail
alain.delannai
@telenet.be**

L'aéroplane, de type "Canard", d'une envergure de 14 m et d'une longueur de 8.5 m était mu grâce à un moteur Gnome Omega d'une puissance de 50 chevaux. Celui-ci entraînait une hélice de 2,60 m. Le poids total de l'appareil frôlait les 400 kg.



Canard Henri Fabre—1910

C'est aux environs de Martigues, sur l'étang de Berre (France) que le 28 mars 1910, Henri Fabre lança le moteur et fit décoller son hydravion.

Un public nombreux, dans lequel se trouvait l'aviateur Louis Paulhan, était venu assister à l'exploit.

L'hydravion se souleva de l'eau pour parcourir une distance de 800 mètres avant de se reposer sur l'eau. L'hydravion Fabre fut reconnu comme étant le premier appareil ayant réussi un décollage d'une surface d'eau, un vol et un amerrissage.

La réussite de cet exploit planétaire fut constatée par Maître Honoré Raphael, huissier de justice à Martigues. Ce 28 mars 1910 désigna le jeune Henri Fabre (27 ans) comme



Canard Henri Fabre à Monaco avril 1911

l'incontestable concepteur, créateur et premier pilote de ce nouveau type de machine qui venait de révolutionner le monde de l'aéronautique.

Alain Delannai

Hydravions embarqués sur sous-marin



Prototype Rumpler aux essais dans l'US Navy en 1919

Un des problèmes des sous-marins, avant l'invention et la mise au point de radars était la limitation de la visibilité imposée aux vigies par la faible hauteur de leur kiosques. En fait, par beau temps, un sous marin en surface pouvait être repéré par les vigies postées sur les passerelles supérieures des navires ennemis.

L'idée d'embarquer un hydravion d'observation à bord d'un sous-marin dans un caisson étanche est née en 1912. En novembre de cette année, l'ingénieur Ernst Bielefeld avait déposé un brevet pour l'embarquement d'un petit hydravion

démonté, dans un container à pression placé sur le pont, derrière le kiosque d'un sous marin.

L'idée resta sans suite, mais fut reprise en janvier 1915, quand l'U-12 du Kapitänleutnant Wilhem Forstmann embarqua à Zeebrugge un hydravion Rumpler sur une plateforme montée sur le pont avant. Le projet tentait de vérifier si un hydravion pouvait être mis à la mer, décoller et être récupéré par un sous-marin. Le pilote d'essai Friedrich von Arnauld de la Periere, frère d'un fameux as sous-marinier, fit un essai qui s'avéra réussi, mais démontra surtout les grandes difficultés de ce genre d'opération et ses limitations.

Le but recherché en ce début de guerre n'était pas tant l'observation, mais bien augmenter le rayon d'action de l'appareil, l'amener à proximité des côtes anglaises pour observer ou bombarder un port et rentrer à sa base.

Après l'armistice de 1918 deux prototypes furent saisis par l'US Navy qui procéda à de sérieux essais, mais la formule ne fut pas retenue suite aux complications et au temps nécessaire pour lancer l'appareil.

La Royal Navy tenta aussi l'expérience.

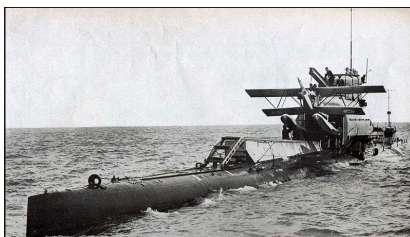
Elle avait mis en service quatre sous-marins de la classe M peu après la fin du premier conflit mondial. Ces bâtiments étaient des sortes de croiseurs lourds sous-marins armés d'un gros canon de 305 mm sous tourelle étanche devant le kiosque. L'un de ceux-ci, le M 2, fut transformé pour embarquer un petit hydravion Parnall Peto, lui-même modifié pour cet usage (prototype N 181). La tourelle du canon devint le hangar qui s'ouvrait sur une catapulte à air comprimé pour lancer l'appareil. Ici aussi les essais ne furent pas concluants, il y fut mis fin en juillet 1932.



Prototype Hansa Branderburg à Friedrichafen en 1918



Le Parnall Peto matriculé N255 après reconstruction suite à un accident



Le HMS M2 avec son petit hydravion sur la catapulte

De son côté la Marine Impériale Japonaise se lança aussi dans l'utilisation d'hydravions embarqués. Les Japonais en eurent plusieurs, opérationnels pendant la seconde guerre mondiale, mais n'eurent aucun succès. Leurs pilotes pouvaient plus être comparés à des kamikazes qu'à des pilotes embarqués, comme sur les porte-avions, mais ceci est une autre histoire.

Robert Gollier

Souvenirs, souvenirs



Autogyro ou Giravion de Bertin - 1908

Le vol vertical se révèle rapidement être un problème des plus difficile à maîtriser. En 1908, Bertin tente d'améliorer la sustentation de son autogyro (giravion) en lui ajoutant une petite hélice de rotor.

*Le capitaine Fabry et ses mécaniciens
- 1939 -*

