

Dossier de presse
12 Avril 2013

Retour sur 90 ans d'aéronautique à Saint-Nazaire

Par Daniel Sicard, historien

Drôles d'oiseaux, les hydravions combinent les matériaux, exhibent leurs structures et jouent avec les éléments. Entre les Deux guerres, ils prenaient leur envol depuis l'Estuaire à Saint-Nazaire.

Joseph Kessel, écrivait en 1933 : « les aventures de l'Aire sont la suprême chanson de geste de notre temps ». Ce début de siècle voyait se réaliser une utopie extraordinaire : le vol des objets plus lourds que l'air. La période de l'Entre-deux Guerres permettait aux industriels de se lancer dans l'aventure technologique d'un nouveau moyen de transport prometteur. Pilotes et constructeurs d'avions, véritables pionniers de l'air, vont alors, en moins d'un demi-siècle, transformer l'avion – objet bricolé par des inventeurs – en un efficace produit manufacturé. Ce succès technologique un aboutissement spectaculaire, puisque dans les années 1950, l'avion finit par détrôner de sa suprématie incontestée, le navire, avec le déclin et la disparition des célèbres lignes transatlantiques.

Dans les années 1970, l'industrie aéronautique en Basse-Loire sur les sites de Saint-Nazaire, de Montoir-de-Bretagne et de Bouguenais, transforme son outil de travail en construisant des avions par tronçon, grâce au programme du *Concorde*.

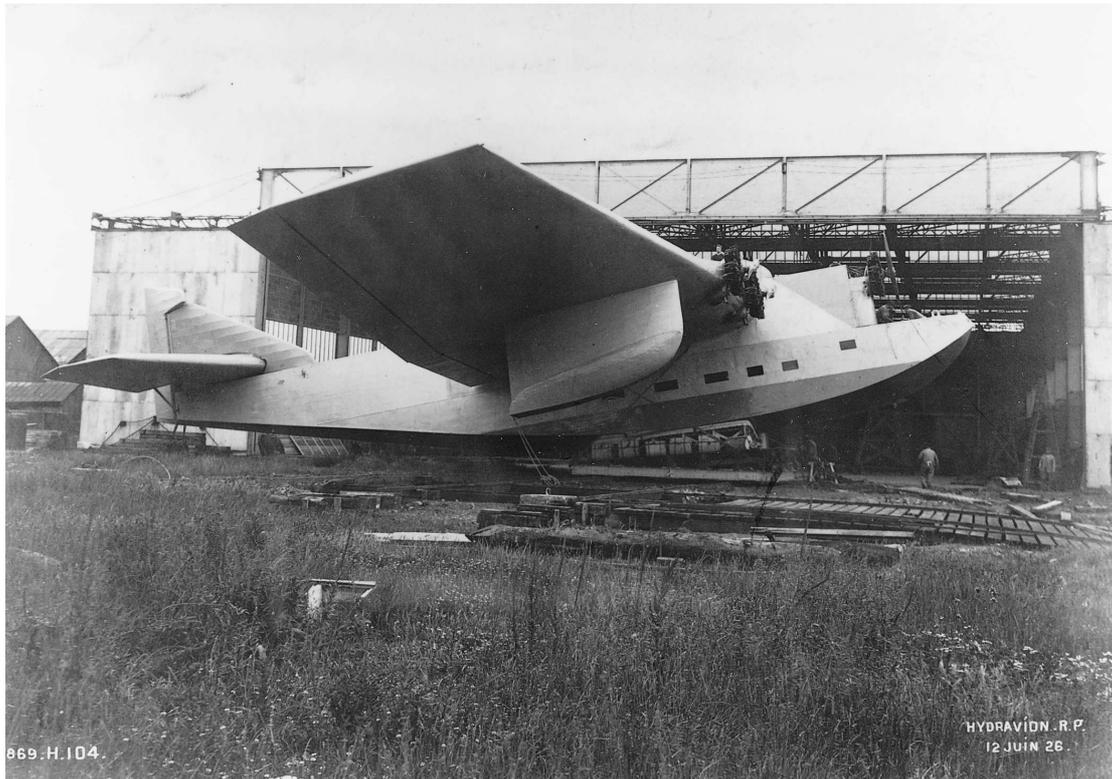
Cette modernisation a permis aux unités locales de l'Aérospatiale de faire partie aujourd'hui du gigantesque puzzle européen de la famille des constructeurs d'avions *Airbus*.

Cette aventure industrielle a commencé à Saint-Nazaire entre 1924 et 1948 avec la construction de plus de 200 hydravions littéralement lancés sur les eaux de l'Estuaire de la Loire, tels des navires.

L'industrie aéronautique née de la construction navale

Après le premier conflit mondial, les deux chantiers de construction navale « Loire » et « Penhoët » de Saint-Nazaire se trouvent atteints par la grande dépression économique mondiale des années 1920. Dans un premier temps, ces deux chantiers navals envisagent aussitôt des solutions des diversifications de leurs productions industrielles dans ce nouveau secteur de l'aviation.

Le chantier de Penhoët commence le premier cette reconversion, après avoir réduit ses effectifs de 3 500 à 1 700 salariés en 1922. Il recrute en 1923 l'ingénieur aéronautique Paul-Aimé Richard pour réaliser un véritable défi en construisant un hydravion penta-moteurs géant pour l'époque, de 40 m d'envergure, avec une coque centrale en bois et dont le poids en charge pleine pouvait atteindre 25 tonnes. Cet hydravion appelé le *Richard- Penhoët*, était destiné à transporter 40 passagers pour des liaisons régulières entre Marseille et Alger. Après trois années d'efforts, le chantier de Penhoët, achève cet hydravion qui effectue alors en 1926 une série d'essais en vol dans l'Estuaire de la Loire.



Le « Richard Penhoët » source Ecomusée

Ce « veau marin » a bien du mal à atteindre plus de 50 m d'altitude. Le 25 mars 1928 il finit par couler dans la Loire provoquant un décès chez l'équipage qui procédait aux essais. Le chantier de Penhoët abandonne alors définitivement ce type d'activité aéronautique. Par contre, il aura plus de succès pendant cette période en devenant le premier constructeur français de catapultes d'avions et d'hydravions.

En 1924, le chantier de Penhoët obtient l'étude de deux catapultes à air comprimé et à poudre. Après le premier catapultage d'un avion *Gourdou-Leseurre* à Brest, le 22 octobre 1926, de nombreux essais auront lieu par la suite à Saint-Nazaire, à partir de la jetée ouest de l'entrée sud du port.

Ces catapultes, d'une longueur de 20 m, pouvaient fournir une vitesse de 80 km/h pour un appareil pesant 1,6 tonne. En 1928, le chantier de Penhoët qui construisait le paquebot transatlantique *Ile de France* y installe ce type d'appareil permettant de catapulter un hydravion postal à 750 km de New York. Le courrier transatlantique gagnait ainsi 24 h.



Catapulte à air comprimé – Source Ecomusée

Entre 1929 et 1933, le chantier de Penhoët fera une nouvelle tentative dans la construction d'un hydravion en s'associant avec le célèbre constructeur d'avions métalliques Michel Wibault. L'hydravion *Wibault-Penhoët P5*, trimoteur de transport civil pour 8 passagers restera le seul appareil issu de cette association, avec également une fin malheureuse puisqu'il coulera le 5 octobre 1933 lors d'un essai sur la Loire. En 1934, la société Wibault-Penhoët, atteignant un déficit de 1,5 milliard de Francs sera reprise par la société Breguet, installée, à Nantes-Bouguenais où elle a aménagé l'aérodrome de Chateaubougon pour la mise en ordre de vols de ses propres appareils. Cette dernière, avec ses installations, passe alors sous le contrôle de la SNCAO dans le cadre des nationalisations du Front Populaire.

Plus spectaculaires sont les activités d'avionneur du Chantier de la Loire.

À la fin de 1925, soit deux ans après le chantier voisin de Penhoët. Les Ateliers et Chantiers de la Loire proposent au ministre de l'Air de l'époque de réserver 3 300 m² de surface d'ateliers et près de 600 ouvriers pour une production aéronautique.

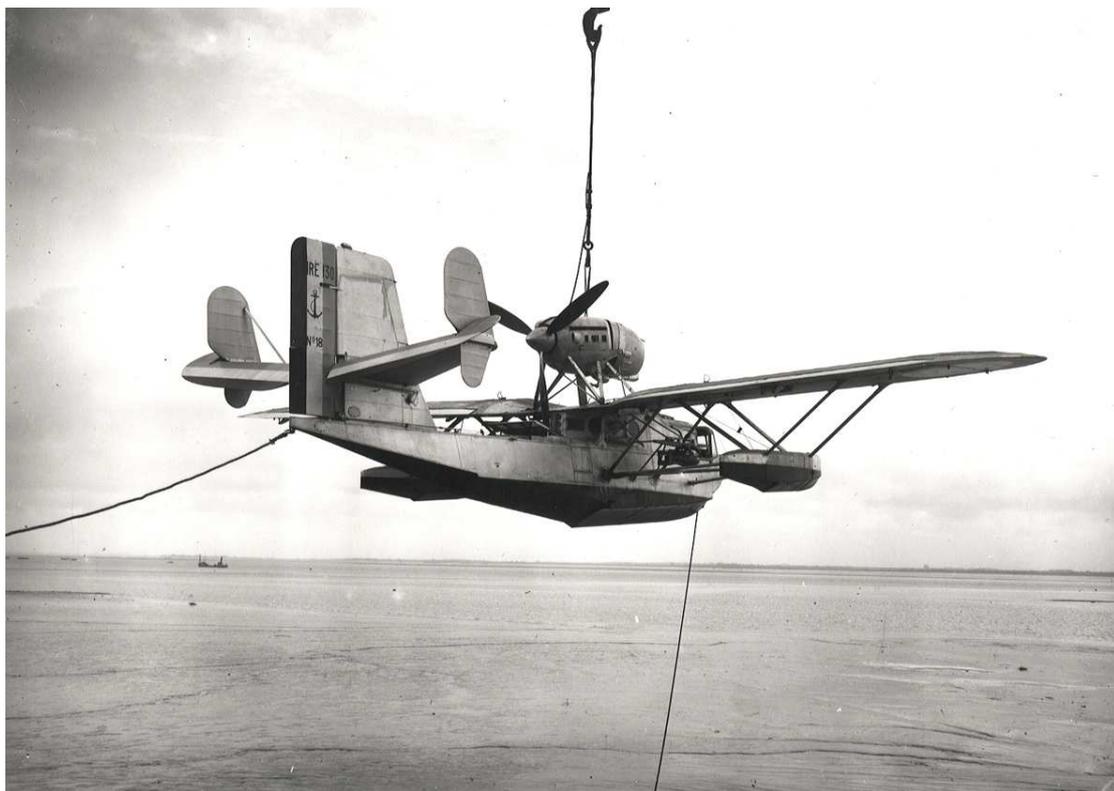
Contrairement au Chantier de Penhoët, le Chantier de la Loire refuse de se lancer dans l'élaboration coûteuse et incertaine de prototypes et préfère capitaliser de l'expérience technique en produisant sous licence à partir de 1927, des chasseurs *Gourdou-Lesseurre 32*. Ainsi 415 chasseurs *Loire-Gourdou-Lesseurre* seront construits, ce qui permet au chantier naval de la Loire de créer en 1930 son propre département aéronautique Loire Avion, doté de bureaux d'études respectivement consacrés aux avions terrestres sous la conduite de l'ingénieur Asselot, et aux hydravions sous la tutelle de l'ingénieur Jan-Kerguistel. Ainsi plus de 220 appareils (avions et hydravions) seront entièrement étudiés et montés sur le site de Loire-Aviation pendant ces années 30.

Le 1^{er} juillet 1935, la société Loire Aviation fusionne avec la société des Avions Nieuport d'Issy-les-Moulineaux, pour devenir la société la société Loire Nieuport. Cette dernière, comme Breguet, nationalisée en 1936 se retrouve réunie dans la nouvelle SNCAO, le 16 janvier 1937. Le site Nazairien appartiendra successivement à de nouvelles sociétés : la SNCASO en 1942, Ouest-Aviation en 1956, Sud-Aviation en 1957, la SNIAS en 1970, puis l'actuelle Aérospatiale en 1972.

Aujourd'hui, constructeurs de navires et avionneurs sont toujours de proches voisins géographiquement à Saint-Nazaire, avec leurs propres logiques de production. Les uns réalisent des tronçons d'avions et les autres des navires entiers. Cette greffe d'une industrie aéronautique à Saint-Nazaire dans les années 30 s'est réalisée grâce à la production des hydravions Loire, objets bâtard à mi-chemin entre le navire et l'avion.

Kerguistel, l'inventeur des hydravions Loire

De la dizaine de prototypes d'hydravions imaginés et construits pendant cette période d'Avant-Guerre, un seul obtiendra un succès commercial, le *Loire 130*. Sinon, les autres restaient parfois à l'état de simples prototypes dont les silhouettes fortement haubanées défiaient souvent certaines règles élémentaires de l'aérodynamisme.



Loire 130 – Source Ecomusée

Ces « dinosaures » semi-aquatiques étaient surnommés, non sans humour, par certains journalistes de l'époque « Les Châteaux de la Loire ». L'ingénieur Yves Jan-Kerguistel (1892-1971), le père de ces hydravions, connaissant parfaitement les deux milieux très différents de la marine et de l'aéronautique, fera figure de pionnier dans l'aéronavale. Ce fils de capitaine de vaisseau est affecté à l'âge de 19 ans, à l'Ecole Navale de Toulon. En 1915, à la suite des opérations militaires en Méditerranée orientale, il se passionne pour l'aéronautique maritime. Cette vocation s'affirmera ensuite lors de son admission à la toute

nouvelle Commission d'Etudes Pratiques de l'Aéronautique Navale (CEPA), en qualité de pilote d'essai aux côtés de René Pugnet, futur Pacha du Paquebot Normandie. Il deviendra ingénieur de l'Ecole supérieure d'aéronautique et à la fin des années 1920, il rentre à l'Etat major d'Aéro-Escadre d'où il sort capitaine de corvette. Fervent partisan de l'hydravion, il opte en 1930, pour l'entreprise privée en devenant directeur technique de Loire aviation à Saint-Nazaire. Pendant 10 années il étudiera puis suivra la construction des hydravions *Loire* dans toutes leurs étapes, depuis la production jusqu'aux essais officiels.

Il quitte l'usine de Saint-Nazaire en 1941 et devient Maire de Mesquer pendant la Seconde Guerre Mondiale. Un rapport d'époque souligne que c'est bien lui « qui a formé le bureau d'études hydravion, que le tracé des coques qui a toujours fait le succès des appareils *Loire*, est strictement son œuvre personnelle. »

A la Libération, il ne pourra retrouver son poste à la SNCASO de Saint-Nazaire. La période des hydravions appartenait déjà au passé. Et une nouvelle ère commençait, celle des avions à réaction.

Nadot, pilote d'essai

L'élaboration et la mise au point des hydravions Loire était orchestrées par deux personnages : d'une côté le constructeur Jan-Kerguistel, de l'autre le pilote d'essai Pierre Nadot (1901 – 1991). Ce dernier, ingénieur des Arts et Métiers, obtient le brevet de pilote à l'âge de 22 ans. Comme Jan-Kerguistel, il obtient le grade de capitaine de corvette dans l'aéronautique navale. Il entre comme pilote d'essai en 1932 à Loire-Aviation de Saint-Nazaire. Le 11 juin 1932, il effectue les premiers essais dans l'Estuaire de l'hydravion prototype *Loire 60* et le 20 janvier 1933, à partir du terrain d'Escoublac à La Baule, le premier vol du chasseur *Loire 45*.

Son parcours exemplaire de 35 années au services de l'aéronautique française sera du à son extraordinaire capacité de maîtriser et de faire voler tous les types d'appareils, des hydravions *Loire* jusqu'aux premiers vols de la *Caravelle* à Toulouse en 1955. Sa formation d'ingénieur lui permet d'apporter les améliorations nécessaires aux prototypes des hydravions *Loire*. Le tandem Jan-Kerguistel-Nadot s'acheva en 1940.

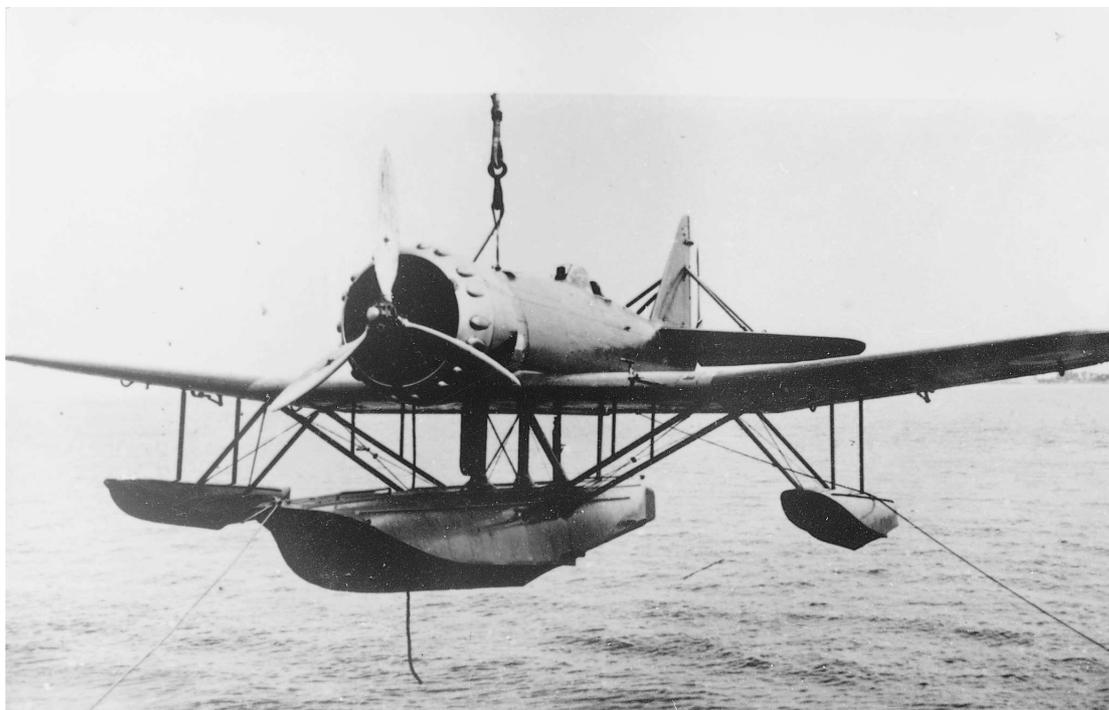
Avant sa mobilisation et son départ de Saint-Nazaire, il fera un dernier exploit à bord de l'hydravion prototype *Loire-Nieuport 10*, en rapatriant cet appareil nazairien de Saint-Raphaël à Biscarosse, le 18 mai 1940, en 2 heures et 5 minutes de vol, distançant de très loin, sur le même parcours, les concurrents du *Loire-Nieuport* qu'étaient le *Bloch 480-01* et le *Farman 410* auxquels il faudra 3 heures 45 minutes de vol. Pierre Nadot continuera ses exploits de pilote à Toulouse jusqu'en 1964.

Le rôle des hydravions transatlantiques

Les premiers hydravions Loire ont, au départ, des dimensions et des performances modestes, tels que le *Loire 50* (1931), le *Loire 60* (1932). En 1934, c'est le succès du *Loire 130*, petit hydravion monomoteur de 720 cv propulsif à coque centrale et catapultable. La Marine nationale commande la construction de 135 *Loire 130* à Loire Aviation.

Cet appareil avait l'avantage d'être robuste et rapidement démontable pour être stocké à bord des croiseurs et cuirassés. Cet hydravion sera le plus utilisé par l'aéronavale française

pendant la Seconde Guerre Mondiale et dans les Colonies. Certains d'entre eux serviront sous les couleurs du gouvernement de Vichy. Le dernier *Loire 130*, encore en activité après la guerre fera la Campagne d'Indochine en 1949.



Loire 21 – Source Ecomusée

Après la construction de 20 exemplaires de l'hydravion de chasse *Loire 21* (1935-1938) et de 8 exemplaires de l'hydravion trimoteur d'exploration *Loire 70* (1933), Jan-Kerguistel se lance dans l'aventure des hydravions transatlantiques avec le *Loire 102 Bretagne* en 1935. Cet hydravion quadrimoteur de transport civil postal et passagers était destiné à servir la ligne commerciale de l'Atlantique-sud, reliant Dakar à Natal au Brésil.

En mai 1930, Mermoz avait inauguré cette nouvelle ligne de l'Aéropostale avec l'hydravion *Comte de la Vaulx*. Composé d'une importante coque centrale de 23 m, le Loire 102 avait une envergure de 34 m avec de nombreux mâts et haubans reliant entre eux les ailes, les ballonnets et le fuselage. Toutefois, ce « paquebot volant », dans sa version transatlantique, ne pouvait transporter que 4 passagers dans une cabine avec cuisine et lavabo ainsi que 6 membres d'équipage.

Dans une autre version, pour le réseau méditerranéen il aurait pu transporter 26 passagers. Le rêve transatlantique s'estompe au bout de deux années d'essais infructueux de cet appareil qui ne restera qu'un prototype relégué à la Marine nationale en 1939 pour des essais d'instruments de navigation à bord. Jan-Kerguistel continuera cependant ses efforts sur des appareils différents tels que les 40 exemplaires de l'hydravion-école *CA.30* (1938) et le prototype hydravion de combat *Noir Nieuport 10* (1939).

En 1938, la France arrivait avec beaucoup de retard sur ses concurrents américains, allemands et britanniques, dans la compétition d'hydravions transatlantiques géants pour la conquête des lignes commerciales de l'Atlantique-nord.

La société industrielle d'aviation Latécoère (Silat), basée à Biscarosse obtient la commande d'un prototype d'hydravion destiné à cette lutte. Il s'agit du *Latécoère 631* capable de transporter 46 passagers et 5 personnes d'équipage, avec une envergure de 57,47 m et une longueur de 43,46 m. L'aménagement intérieur était confortable et luxueux et muni de mobilier en duralinox. Ce paquebot volant, équipé de 6 moteurs Wright de 1 600 chevaux chacun avait une autonomie de vol de 6 000 km.



Latécoère 631 – Source Ecomusée

Après la guerre de 1939-1945, sous l'impulsion du ministre de l'Air Charles Tillon, Air France commande la production en série de 8 exemplaires dont la construction devait s'effectuer sur différents sites. A Saint-Nazaire, à partir de 1947, quatre parties centrales d'ailes sont produites dans les usines de la SNCASO, puis assemblées aux autres éléments produits à l'extérieur. Ces quatre *Latécoère 631* effectuent leur mise en ordre de vol sur les eaux de l'Estuaire de la Loire, au moyen d'un grand *slipway* construit à cet effet.

Cet épisode marquera la fin de cette période des hydravions construits et essayés en Loire. Après une série d'accidents meurtriers en 1948, sur la ligne des Antilles exploitée par Air France Transatlantique, s'achevait l'époque de ces hydravions-paquebots, laissant la place à l'aviation commerciale à réaction avec *La Caravelle* des années 1960. Il n'empêche que Saint-Nazaire a cru au moment de la Libération en un avenir prometteur de ces grands hydravions transatlantiques.

La SNCASO envisageait alors la création dans l'Estuaire d'une hydrobase et d'un aéroport permettant de répondre aux besoins de ces liaisons transatlantiques aériennes avec parallèlement une importante chaîne de montage moderne de grands hydravions selon les principes de la construction navale en série. En 1948, le site concurrent de Biscarosse était choisi au détriment de celui de Saint-Nazaire pour la construction de l'hydrobase française.

La véritable modernisation de l'outil de production de l'aéronautique nazairienne viendra beaucoup plus tard, à partir des années 1970 avec le système de fabrication des avions par tronçon, grâce au programme national de *Concorde* puis des Airbus.

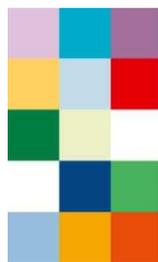


Tronçons de Concorde – Source Ecomusée



Pilotes de Concorde – Source Ecomusée

Ils sont partenaires de l'événement



Contacts presse

Ville de Saint-Nazaire - Anne-Gaëlle Deumié – Responsable Communication
Email : deumieag@mairie-saintnazaire.fr Tel : 02 40 00 42 18/06 73 68 57 60

...

ALTOMIKA - Mickaël Fairand – Email : m.fairand@altomika.com
Site Internet : www.altomika.com Tel : 06 10 18 77 23