



## Présentation de l'exposition à Bordeaux

*(octobre 2011)*

Le centième anniversaire du premier vol d'Henri Fabre le 28 mars 1910 sur l'étang de Berre a fait l'objet de différentes commémorations ; depuis beaucoup de progrès ont été faits, si l'âge d'or du transport aérien par hydravion s'est achevé vers 1950, l'hydraviation est toujours active notamment au Canada, en Finlande et aux Maldives.

En Provence, et dans le monde entier, des Canadairs (*hydravions à coque disposant d'un train d'atterrissage*) jouent un rôle important dans la lutte contre les incendies.

En France la Direction Générale de l'Aviation Civile prépare une refonte des textes réglementaires concernant l'ouverture d'hydro-surfaces pour les hydravions.

L'association « *Mémoires de l'hydraviation* » a réalisé une exposition « *L'hydraviation a cent ans* » (25 panneaux et des maquettes) visant à rappeler le premier vol de l'hydro-aéroplane d'Henri Fabre, les débuts du transport aérien au dessus des surfaces maritimes par Air France et les projets de construction d'hydrobases par les services de l'Aviation Civile dans les années 40.

**Cette exposition va être présentée à la DSAC Sud Ouest (Bordeaux Mérignac) ;** elle l'a déjà au siège de la DGAC à Paris puis à Blagnac ; elle le sera ensuite à Marseille et Aix en Provence.

**A Bordeaux l'exposition, située dans le hall de la DSAC Sud Ouest (aéroport Bordeaux Mérignac) ne pourra pas être ouverte au public, sauf le **jeudi 20 octobre 2011** à l'occasion d'une conférence qui portera sur « **le centenaire du premier vol en hydro-aéroplane** » et sur « **les hydravions d'Air France** » (des premiers vols en Méditerranée jusqu'au Latécoère 631).**

*Cette conférence sera précédée d'une visite guidée de l'exposition.*

A la demande de la DGAC il est indispensable de s'inscrire au préalable pour cette manifestation ([memoreshydraviation@free.fr](mailto:memoreshydraviation@free.fr))

### **Programme de la conférence:**

14 h / 15 h15      Visite guidée de l'exposition

15h30              Projection du film « **Henri Fabre le 1<sup>o</sup> hydravion** » réalisé par *Provencetv.fr*

16 h                Présentation « **les hydravions d'Air France**» (Henri Conan)

*Fin à 18 h*

- Nombre de places limitées.
- *L'exposition étant disposée dans le hall de la DSAC Sud Ouest (espace protégé dans le cadre du plan Vigipirate) il est indispensable que les participants à la visite guidée aient communiqué par mail ([memoreshydraviation@free.fr](mailto:memoreshydraviation@free.fr)) leurs nom, prénom, adresse pour information préalable de la Gendarmerie des Transports Aériens.*

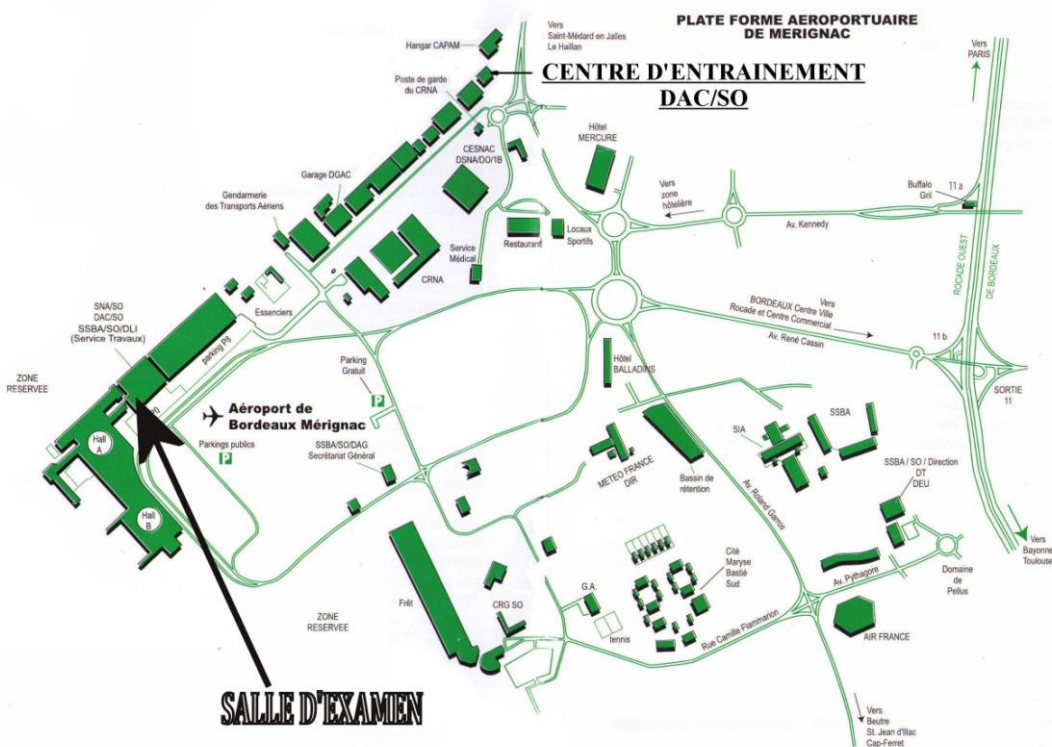
En cas de retard contactez Henri Conan (0603907612)

## Accès :

Le point de rendez – vous pour la visite guidée de l'exposition à 14 h est devant l'entrée de la DSAC Sud ouest (à côté de l'aérogare derrière le parking aérien)



La conférence à 15h30 aura lieu dans la salle de conférence de la DSAC (aéroport de Mérignac).



DSAC/Sud Ouest Tph 0557928100.

## En 1910 un marseillais a effectué le premier vol en hydravion



*A la fin du 19<sup>e</sup> siècle de nombreux chercheurs ont essayé de voler dans les airs comme des oiseaux.*

*Un autrichien, William Kress fut le premier à avoir l'idée d'adapter un moteur à explosion à un « aéroplane marin » Après trois ans de construction lors d'un essai, près de Vienne, le 15 octobre 1901 l'appareil, sous motorisé, ne put décoller et fut accidenté.*

*Henri Fabre réalisa le premier vol en hydro-aéroplane sans être pilote . Ce pionnier de l'aviation avoua n'avoir accompli ensuite que quelques vols car sa femme jugeait ce sport trop dangereux.....*

Henri Fabre est né à Marseille le 29 novembre 1882, dans une famille d'armateurs. Dès son plus jeune âge il est attiré par la mer et le vol des oiseaux.

En 1896, il apprend la mort de Lilienthal :

*« Je lisais « L'illustration » et j'apprends qu'il a fait 2 à 3.000 vols, et qu'il a réellement volé pendant 300 m dans l'air agité. Alors, devant toute ma famille, j'ai déclaré : je ne suis pas un imbécile de dire qu'on arrivera à voler. C'est déjà fait. Il y a quelqu'un qui a volé, et moi je veux faire la même chose. Du moment qu'on s'est tenu dans l'air sur 300 m, et bien, c'est certainement ce qu'il y a de plus difficile à réaliser, le reste viendra ».*

Cette décision d'Henri Fabre de vouloir voler, n'est pas le fruit d'un caprice. Le plus lourd que l'air le passionne. Pendant qu'il poursuit ses études de sciences à Marseille, il lit les ouvrages de Lecornu, parus en 1902 et 1903, sur le vol des cerfs-volants et reparle de ses projets à son père lorsqu'il a 20 ans :

*« Sois ingénieur ; ce n'est que ce jour que je te laisserai une somme à dépenser pour l'aviation ; et quand tu seras arrivé au bout de la somme, tu pourras quand même travailler, étant ingénieur ».*

En 1903, il termine sa licence en es-sciences, avec, comme certificats physique industrielle, chimie générale, et chimie industrielle.

Après le service militaire il est élève à l'Ecole Supérieure d'Electricité de Paris, dont il sort diplômé en juin 1906.

A Paris il a pris contact dès son arrivée, en 1904 avec le milieu aéronautique ; par l'intermédiaire d'Ernest d'Archeadon, membre de l'Aéro-Club de France et grand mécène de l'aviation, et il reçoit des lettres d'introduction, pour rencontrer les pionniers de l'aviation de l'époque.

*« A cette époque, Santos-Dumont commençait à faire ses premières expériences, et j'ai passé deux années à Paris, pendant lesquelles j'ai appris tout ce qui faisait en fait d'aviation ».*

Encouragé par son père qui lui donne 100 000 F (*somme importante pour l'époque*) lorsqu'il revient à Marseille en 1906 Henri Fabre décide alors de construire un « appareil marin » pouvant décoller et se poser sur l'eau et étudie sur l'étang de Berre tous les paramètres nécessaires : aérodynamique, voilure, flotteurs et moteurs.

Il n'a pas encore d'atelier mais achète un remorqueur à vapeur (« *l'Essor* »), basé à Martigues, qui lui servira de base de vie et de travail pendant près de 4 ans

Après avoir réalisé des appareils sous-motorisés début 1910 il construit un hydravion de type « canard » (*empennage à l'avant et aile à l'arrière de l'appareil*) propulsé par le moteur Gnome que vient d'inventer Laurent Seguin.

Fabre effectue le matin du 28 mars 1910 plusieurs vols de quelques centaines de mètres sans dépasser 5 mètres de hauteur. Il n'avait jamais volé auparavant sur un avion!

Le 28 mars 1910 à 17h10 Henri Fabre exécute deux vols à l'intérieur des digues du port de la Mède devant Maître Honoré Raphel, huissier à Martigues, Albert Bazin, pionnier de l'aéronautique et deux gendarmes.

Le 29 mars 1910 Henri Fabre s'envole de la Mède et vient amerrir à Martigues effectuant le premier voyage de ville à ville d'un hydravion (*6 km en 9 mn*).

Le 18 mai 1910 il effectue un vol devant Louis Paulhan, qui lui a proposé de construire des hydravions pour la Russie. Malheureusement, monté à 40 mètres Fabre est privé de points de repères et c'est l'accident.....

Henri Fabre était persuadé qu'il tenait le succès et allait pouvoir vendre des appareils mais un seul hydravion sera vendu et rapidement cassé.

L'hydro aéroplane Fabre sera légèrement modifié et en avril 1911, piloté par Jean Bécue, il fait sensation au prestigieux « Concours de canots automobiles de Monaco ».

Malheureusement à la fin du 2<sup>o</sup> vol le vent pousse l'appareil vers des rochers et il est détruit.

En octobre 1910 Gabriel Voisin adapte des flotteurs Fabre à son « canard ». Avec cet appareil, muni d'un train d'atterrissage, Colliex décolle d'Issy-les-Moulineaux le 3 août 1911, se pose sur la Seine près du pont de Saint-Cloud puis en redécolle pour Issy.

Il a réalisé le premier vol d'un avion amphibie.

Henri Fabre, à court de financement, ne peut plus continuer à fabriquer des hydravions par contre il va construire des flotteurs, et vendre des licences, pour d'autres constructeurs d'avions .

Henri Fabre met également au point un glisseur actionné par une hélice qui sera classé 1<sup>o</sup> au concours de Monaco (19 avril 1914). En plusieurs escales, piloté par Edmond Astruc, le glisseur effectuera un trajet de 502 km entre le Roucas Blanc et Aix les Bains en juillet 1914.

A la déclaration de guerre en 1914 Henri Fabre est affecté au centre d'aviation de la Marine à Saint-Raphaël où il dirige un petit atelier de réparations pour les flotteurs des quelques vingt hydravions du centre.

*« Quand j'ai vu que la guerre durait je demandai à la Marine l'autorisation de construire un atelier sur la plage de Saint Raphaël à côté de l'aviation maritime pour y construire des appareils pour la Marine ».*

Fabre reçoit la commande d'un glisseur torpilleur bimoteur mais il n'est pas retenu par l'Armée.

Henri Fabre continue également à fabriquer des flotteurs car de nombreux hydravions sont commandés par les Armées.

Il transforme également des Caudron G4 et des Sopwith en hydravions.

Un marché est signé le 20 janvier 1917 pour la fourniture de 5 hydroglisseurs 80 hp pour l'école de tir de Cazaux.

Le 19 novembre 1917 Henri Fabre reçoit la commande de 24 hydravions à coque en sous-traitance pour Tellier.

Depuis le 1 juin 1917 Henri Fabre louait 53 bd Sakakini à Marseille un atelier de 1400 m<sup>2</sup>; il va également construire en 1918 un hangar de 8x18 m en bordure du port du Roucas Blanc afin d'effectuer les essais des hydravions.

Compte tenu des délais de fabrication, les Tellier ne pourront être livrés qu'à la fin de la guerre.

Henri Fabre construisit aussi des glisseurs destinés aux troupes britanniques dans le golfe persique.

Mais la fin de la guerre entraîne l'arrêt de toute commande militaire d'hydravions et des retards de paiement des appareils déjà livrés, aussi à partir de 1918 Henri Fabre doit assurer sa reconversion et effectue boulevard Sakakini des travaux annexes en menuiserie (*commandes de fauteuils de bord par la Compagnie de Navigation Paquet, fourniture de mobilier de bureau pour des groupes scolaires*) mais il va avoir des difficultés et réduire fortement ses effectifs

Henri Fabre reviendra ensuite aux origines familiales en s'occupant de réparations navales et devenir ingénieur conseil.

Pour l'invention des flotteurs d'hydravion Henri Fabre avait reçu en 1912 le prix Plumey décerné par l'Académie des Sciences

Henri Fabre a été nommé chevalier de la Légion d'Honneur par décret du 2 juillet 1923 puis promu officier par décret du 12 octobre 1953.

A la fin de sa vie Henri Fabre habitait à Lumbin (Isère) et il y écrivait ses souvenirs (*publiés à compte d'auteur*).

Henri Fabre est décédé le 29 juin 1984 ; jusqu'à la fin de sa vie il s'est intéressé à l'aviation.

A l'occasion du 70<sup>e</sup> anniversaire du vol les personnels de l'Aérospatiale ont reconstruit une réplique de l'hydro aéroplane (*toujours exposée dans l'aérogare de Marignane*).

L'appareil ayant effectué les vols sur l'étang de Berre est exposé au Musée de l'air et de l'espace du Bourget

A l'occasion du 100<sup>e</sup> anniversaire du vol du premier vol en hydravion deux associations ont construites une réplique volante : « Fabre 2010 » avec l'aide de l'A.F.P.A. 33 et « flyersteam » animé par les ingénieurs toulousains Guillaume Bulin (EADS) et Marc Anscieau (Altran).

Présents sur l'étang de Biscarrosse en mai 2010 ces appareils n'ont pas réédité le vol d'Henri Fabre.



Deux monuments commémorent le vol du 28 mars 1910 :

Le premier, érigé par la *Chambre de Commerce de Marseille* en 1935, se trouve dans le village de La Mède, près du bord de l'étang de Berre, à l'endroit où l'hydro-aéroplane avait décollé en 1910 : il représente un canard en vol au sommet d'une colonne.

L'autre monument, inauguré en 1965, est à Martigues (Bouches-du-Rhône), face au plan d'eau de l'amerrissage.

Les mairies de Chateauneuf les Martigues et de Martigues ont déposé en 2010 des plaques commémoratives du premier vol par un hydravion à côté de ces monuments.

Un parcours de mémoire « sur les pas d'Henri Fabre » est préparé par ces deux municipalités et une plaque va être apposée à Martigues sur l'immeuble ayant servi d'atelier à Henri Fabre de 1908 à 1911.

### **Bibliographie :**

Henri Fabre, *J'ai vu naître l'aviation*, Grenoble, Imprimerie Guirimand, 1980, 267 pages.

Grâce au « Comité Henri Fabre » ce livre a été réédité par les Editions du Cherche Midi en 2010. *Les 3 hydravions d'Henri Fabre*, 35 pages, Imprimerie Guirimand, 1989.





## Les hydravions d' « Air France »



Air France est actuellement une des plus grandes compagnies mondiales ; au 30 septembre 2010 sa flotte était composée de 380 appareils exploités par la compagnie et ses filiales mais aucun hydravion. Il n'en pas toujours été ainsi.

Air France est issu de la fusion en 1933 des quatre principales compagnies françaises de transport aérien qui rachèteront ensuite les actifs de la Compagnie Générale Aéropostale. Ces compagnies possédaient des hydravions et Air France en utilisera jusqu'en 1950.

La « Compagnie Générale Transatlantique », créée en 1909, avait assuré des baptêmes de l'air en hydro-aéroplane Sanchez – Besa en août 1912 à Annecy puis à partir de mars 1913 des vols entre Nice et Cannes et Nice et Monaco avec un hydro-aéroplane Astra.

La C.G.T. rejoindra en 1921 la compagnie « Les Messageries Aériennes » puis fusionnera en 1923 avec la compagnie « Les Grands Express Aériens » pour créer « Air Union ».

Pour aller de Marseille en Afrique du Nord, il fallait franchir 1 000 km dont 750 au-dessus de la Méditerranée (*350 km dont seulement 50 au-dessus de la Manche pour le trajet Paris Londres*), aussi au début des années 20 compte tenu du manque de fiabilité des moteurs l'utilisation des hydravions s'est imposé pour des raisons de sécurité.

La Société Maritime de Transports Aériens Aéronavale utilisera des hydravions sur Antibes / Ajaccio, ces vols seront prolongés ensuite jusqu'à Tunis par la compagnie Air Union.

Le 30 juin 1925, Robert Bajac pilote d'Air-Union après avoir décollé avec un hydravion amphibie du Bourget se posera sur la Tamise à l'ouest de Londres ; ce vol de trois heures avait montré qu'une liaison postale directe est possible entre capitales mais cette expérience n'aura pas de suite.

En 1926, le pilote Maurice Noguès ouvre pour la compagnie Air-Union Ligne d'Orient une liaison postale au départ de Marseille vers Beyrouth et l'Asie en utilisant des hydravions au dessus de la Méditerranée.

La société Latécoère n'utilisera que des hydravions sur la ligne Marseille / Alger via les Baléares.

En mai 1930 sur un Laté 28 à flotteurs Jean Mermoz réalisera la première traversée postale entre Saint Louis du Sénégal et Natal.

Apparu en 1928 les CAMS 53 seront utilisés par plusieurs compagnies au dessus de la Méditerranée pour le transport du courrier et de quelques passagers ; leur autonomie leur permettait un trajet direct Marseille – Alger en cinq heures de vol. 36 CAMS 53 volèrent au départ de Marignane, Air France en posséda 33 (*7 seulement en 1935 et un en 1938*).

Afin de réduire le temps de trajet du courrier sur l'Atlantique Nord des expériences de catapultage d'un hydravion à 750 km des côtes furent effectués depuis le paquebot « Ile de France » en 1928 et 1930.

A partir de 1934 Air France va réorganiser son réseau puis rationaliser sa flotte disparate et plutôt obsolète.

Sur la Méditerranée les CAMS 53 seront remplacés par des appareils plus performants, deux Breguet « Saigon », des LeO H 242 (15 passagers) puis des LeO H 246 (26 passagers) à partir de 1939 (*deux d'entre eux voleront encore sur Marseille / Ajaccio en 1945*).

Sur les lignes postales de l'Atlantique Sud des hydravions effectueront des vols postaux jusqu'en septembre 1937 avant d'être remplacés par des avions Farman: un Laté 300 (*qui disparaîtra en mer piloté par Mermoz le 7 décembre 1936*), un Blériot 5190 Santos Dumont et trois Laté 301.

Mais le véritable enjeu pour les grandes nations aéronautiques était le transport de passagers sur l'Atlantique Nord.

Un Latécoère 521, programme conçu pour trente passagers en 1930, fit des vols de promotion puis, au sein d'« Air France Transatlantique » battit de nombreux records et en juillet 1939 effectua la première traversée de l'Atlantique Nord avec un équipage commercial.

Les pouvoirs publics français, constatant notre retard par rapport aux constructeurs anglais et américains, impulsa un programme « Atlantique Nord » en 1935, amélioré plusieurs fois ensuite, afin de construire des hydravions de gros tonnage ; le Latécoère 631, géant de 72 tonnes, pouvant transporter 52 passagers n'effectua son premier vol qu'en novembre 1942.

Compte-tenu de la mise en ligne d'avions DC 4 après la guerre sur la ligne des USA puis de l'Amérique du Sud Air France affectera ses trois Laté 631 sur la ligne des Antilles car la Martinique et la Guadeloupe n'étaient pas encore pourvues d'aérodromes

Aménagés pour 46 passagers et une charge marchande de 4 700 kg, ils étaient mis en œuvre par un équipage de 14 hommes. A partir du 5 juillet 1947 les Laté 631 vont assurer les liaisons Biscarrosse/Port-Etienne/Fort de France mais le 1er août 1948 le F-BDRC disparaît corps et bien dans l'Atlantique. Après cet accident, Air France décide d'arrêter l'exploitation de ces appareils.



En 1947 Air France avait acheté trois amphibies Catalina qui ont assuré jusqu'en 1950 la desserte de son réseau insulaire à partir de Fort de France vers Port of Spain, Pointe à Pitre et San Juan ; ce seront les derniers hydravions en exploitation à Air France.

En 1990 Air France prend le contrôle d'U.T.A.

Avant-guerre la société Chargeurs S.A. , actionnaire d'U.A. T. avait créé une compagnie « l'Aéromaritime » qui a assuré la ligne Dakar-Pointe Noire de 1937 à 1943 avec six hydravions Sikorsky S43.

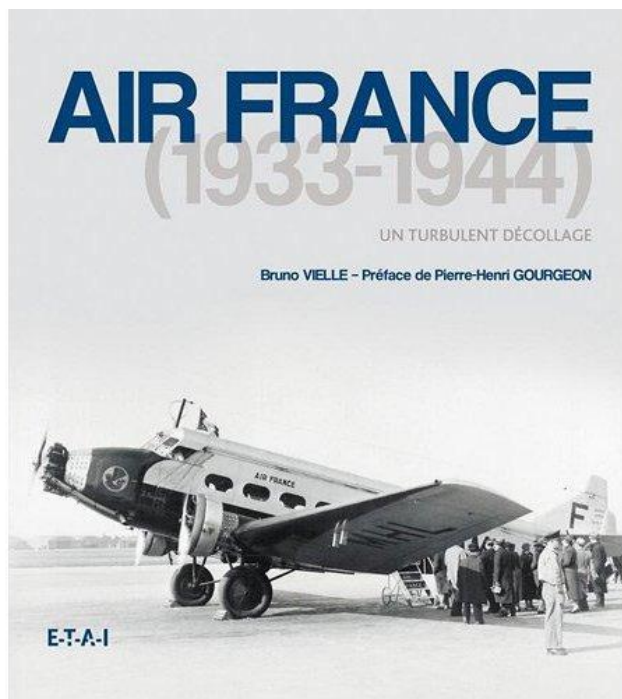
En 1963 l'U.A.T. avait fusionné avec la compagnie T.A.I. pour créer le groupe UTA. La T.A.I. était propriétaire du « Réseau Aérien Insulaire » exploitant en Polynésie Française deux Catalina puis un Short Bermuda de 1958 à 1970.

Cet appareil (*actuellement en cours de restauration au Musée de l'Air*) a donc été le dernier hydravion commercial français en exploitation.

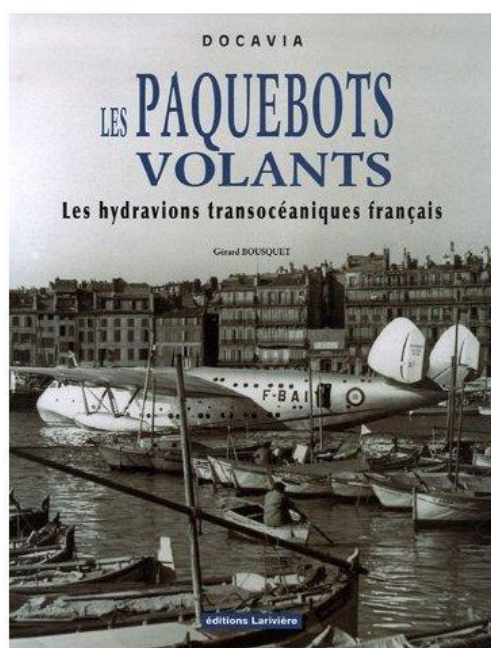


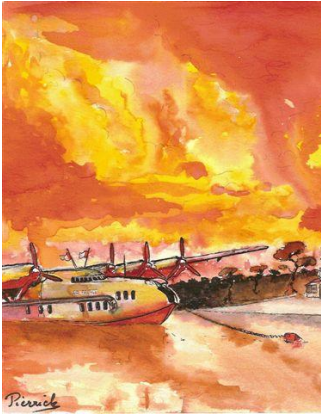
# Pour en savoir plus

**Bruno Vielle** « **Air France 1933 – 1944, un turbulent décollage** »  
(éditions E.T.A.I. 2011).



**Gérard Bousquet** « **les paquebots volants, les hydravions transocéaniques français** »  
(éditions Larivière 2006).





# Mémoires de l'hydraviation

Association loi 1901

Peigus Route de Pertuis 84240 ANSDUIS

Contact : 0490792405

Email : [memoireshydraviation@free.fr](mailto:memoireshydraviation@free.fr)

<http://memoireshydraviation.over-blog.com>

## Buts :

L'association a pour but de recenser, collecter, conserver et valoriser des documents (*écrits, photographies, vidéos, plans, etc.*), objets et témoignages ayant un rapport avec l'hydraviation et, ou, l'aéronautique afin de pouvoir en préserver le souvenir.

Dans ce cadre l'association organise des expositions, conférences et manifestations, et édite des brochures et documents audiovisuels.

## Projets :

Poursuite de la recherche de documents et de témoignages sur l'hydraviation.

Réalisation d'expositions sur les débuts de l'hydraviation

Création d'un site internet

Projet d'un livre sur les hydrobases civiles françaises .

D'une manière symbolique il nous parait important qu'une plaque soit déposée sur les ateliers où Henri Fabre a construit ses hydravions ; nous souhaitons également faire sauvegarder la tour de contrôle des Hourtiquets à Biscarrosse en état d'abandon et la transformer en lieu de mémoire des liaisons commerciales sur l'Atlantique.

## Rejoignez nous !

Aidez nous dans nos recherches, dans nos publications...

Cotisation annuelle : 30 euros (*attestation fournie pour les services fiscaux*)

## Contacts :

Tph: 0490792405 Courriel : [memoireshydraviation@free.fr](mailto:memoireshydraviation@free.fr)