

DENIS SERGENT , le 06/05/2012 à 15h44

Cent ans après l'envol de l'un des premiers appareils de la marque Donnet-Lévêque, un petit groupe d'ouvriers a recréé un appareil et réhabilité un moteur qui devrait lui permettre de voler



L'hydravion Donnet-Lévêque, fait de bois et de toile, a été reconstitué à l'ancienne, en respectant le savoir-faire d'antan. / (DENIS SERGENT)

Poisson volant pour les uns, oiseau flottant pour les autres... Exposé durant une semaine à deux pas de la Seine, l'étonnant hydravion Donnet-Lévêque, réplique exacte de celui sorti il y a un siècle de l'usine portant le même nom à Argenteuil (Val-d'Oise), est aussi le fruit d'une passionnante aventure collective.

#### Une libellule posée sur un roseau

Ce bel « hydroaéroplane » ou « aéroplane marin » est tout de bois et de toile vêtu, mû par un curieux moteur gris et cuivre en forme de rosace, placé à l'arrière du pilote. Avec une envergure d'un peu plus de 10 m pour un poids de 670 kg, carburant, passager et pilote compris, un fuselage aux formes fines et cintrées, ce biplan ressemble à une libellule posée sur un roseau attendant la brise pour prendre son envol.

Résultat d'un dur labeur entamé voici dix-huit ans par une vingtaine d'ouvriers, techniciens et ingénieurs pour la plupart issus des usines aéronautiques des boucles parisiennes de la Seine (Argenteuil, Colombes, Gennevilliers, Levallois, Boulogne), ce projet naquit d'une idée de Robert Mondargent, journaliste, député, puis maire d'Argenteuil (1977-1995).

Le premier « hydravion à fuselage-coque » construit dans le monde Passionné d'aéronautique, pilote amateur et soucieux de valoriser le patrimoine technique et industriel de sa ville, il n'avait eu de cesse de récupérer une automobile Lorraine-Dietrich de 1910, un Mirage III C et un moteur Rhône 9 cylindres de 80 CV qu'il dégotera chez un collectionneur à Castelnaudary (Aude). Un moteur assez désœuvré pour lui trouver un aéronef à faire décoller.

Les compagnons se mettent alors en quête de retrouver les documents du premier « hydravion à fuselage-coque » construit dans le monde, à Argenteuil, le Donnet-Lévêque modèle C de 1912. Une recherche restée vaine. Du coup, sous la férule d'Hubert Bourduche, ancien ingénieur d'étude à la Société industrielle pour l'aéronautique à Suresnes, ils prennent leur bâton de pèlerin et parcourent l'Europe.

#### Retrouver un savoir-faire perdu

Ils pourront ainsi ausculter, sous toutes les coutures, les autres hydravions Donnet-Lévêque conservés au Musée de l'air du Bourget, à Lisbonne, à Bruxelles ou en Suède. De retour en France, le plus dur reste à faire : dresser de nouveaux plans. « Je me souviens encore d'Hubert Bourduche et ses collègues penchés sur leurs épures et autres "liasses de plans", sur la planche à dessin, dans l'atelier que la municipalité avait mis à leur disposition entre la Seine et le Musée d'histoire de la ville », raconte Robert Montdargent.

Reconstruire un hydravion du début du XX avec des matériaux qui n'existent plus dans le commerce et retrouver un savoir-faire perdu ne sont pas choses aisées. Beaucoup des ouvriers engagés dans ce projet, dessinateur, métallier, tourneur métallurgiste, ajusteur, mécanicien, motoriste sont des « hommes du métal ». « Ils sont donc allés réapprendre à travailler à l'ancienne en effectuant un stage au Centre technique du bois et de l'ameublement de Saint-Mandé », rappelle Michel Berthieu, facteur d'orgues, benjamin de l'équipe et président de l'association.

#### Taillés, rabotés, galbés et courbés à la vapeur

De retour à l'atelier, ils commencent par construire les empennages (dérive et gouvernail), les ailes avec leurs longerons, leurs nervures et leurs « cordes à piano », le fuselage-coque, sorte de long canoë à fond plat ouvert à l'avant pour que s'y glissent pilote et passager, fermé et effilé à l'autre extrémité, les deux flotteurs latéraux en forme de dirigeables, l'hélice... Frêne, bouleau, spruce - un sapin du Nord -, orme et hêtre sont mis à contribution : taillés, rabotés, galbés, courbés à la vapeur.

Vient ensuite la fabrication des maquettes. « La verte », de 1,40 m d'envergure, couverte de petits brins de laine, satisfait pleinement aux essais de soufflerie à l'Institut aérotechnique de Saint-Cyr-l'École (Yvelines).

Petit à petit la « machine volante » prend forme. Tout ou presque est fait à l'ancienne, en respectant le savoir-faire d'antan. Seuls sont consentis deux ou trois sacrifices à la technologie moderne. Comme l'hélice de 2,50 m, véritable œuvre d'art, fabriquée grâce à un logiciel spécifique. Arrive le gros morceau : la rénovation du moteur en étoile rotatif. Surnommé « Rototo », agencé de façon qu'il tourne en même temps que l'hélice, fonctionnant à l'essence et à l'huile de ricin, il est de facture compliquée.

#### Un moteur en étoile rotatif

Et nécessite un grand nombre d'heures de travail de la part de deux anciens d'Hispano-Suiza et de Dassault, ainsi que la réfection de pièces à l'extérieur de l'amicale. « Il a bien failli engloutir tout notre budget », observe Pierre Aptel, 87 ans, métallier et doyen de la joyeuse escadrille.

En 2011, enfin, l'équipe réalise l'entoilage des ailes. Pour des raisons de légèreté et de coût, on préfère le Dacron, un tissu en polyester, au coton ou au lin d'antan. Suit une opération délicate d'encollage, de repassage et de couture pour laquelle on fait appel à l'agilité manuelle de Ghislaine Clarençon, ancienne tapissière, la seule femme de l'équipe.

À ses débuts, en 1994, cette entreprise mobilisa les ouvriers une journée par semaine, avant de passer à deux jours en 2005. Aujourd'hui, certains ont disparu, d'autres ont pris le relais, et les valeureux retraités touchent au but. « Le moteur va bientôt être testé sur un banc d'essai, et il reste à fabriquer un train d'atterrissage », indique Michel Berthieu.

Décollage prévu le 26 mai

Car, malheureusement, pour des raisons de sécurité, l'hydravion reconstitué ne pourra pas, contrairement à son ancêtre, décoller de la Seine à Argenteuil – en 1912, le pilote André Beaumont avait eu la hardiesse de passer à 100 km/h sous le pont-aqueduc ! L'avion devrait néanmoins décoller les 26 et 27 mai au 40 meeting aérien de La Ferté-Alais (Essonne).

En attendant de le faire « déjàuger » – s'arracher de la surface d'eau – de l'étang de Biscarosse (Landes), puis, en septembre, de Tamise-sur-Escout (Belgique) pour le centenaire du meeting qui vit le premier grand succès du Donnet-Lévêque, vainqueur de la Coupe du roi des Belges.

Les débuts des hydravions

Dès le début de l'hydraviation, deux idées se sont opposées. Celle consistant à fabriquer des avions dotés de flotteurs à la place des roues du train d'atterrissage, comme le Canard d'Henri Fabre, qui décolla en 1910 de l'étang de Berre (Bouches-du-Rhône). Et celle visant à construire un « bateau volant », c'est-à-dire un fuselage-coque constitué d'un canot et de deux stabilisateurs latéraux. Une option développée par Jérôme Donnet et Henri Lévêque, industriels à Argenteuil, à partir des travaux de l'ingénieur autodidacte François Denhaut.

De 1912 à 1937, Argenteuil, où la Seine offre un plan d'eau idéal, rectiligne et large, dans l'axe du vent dominant, s'impose dans la recherche et la production des hydravions à coque. Une suprématie qui dure 25 ans, avant que le relais ne soit pris par Toulouse et Biscarosse (Landes). Au total, Argenteuil et sa dizaine de petites entreprises dynamiques produisirent 3 000 hydravions qui seront vendus jusqu'en Chine et aux États-Unis.

[cliquer ici pour afficher l'infographie \(http://retroplanes.free.fr\)](http://retroplanes.free.fr)

<https://retroplanes.free.fr> (rens. : 01.39.95.71.03). Pour en savoir plus :

Argenteuil et l'hydravion, un siècle d'aventure commune, ouvrage collectif, Éd. du Valhermeil, 2012, 79 p., 5 €.

DENIS SERGENT

<https://www.la-croix.com/France/A-Argenteuil-la-seconde-vie-d-un-hydravion-2012-0...>