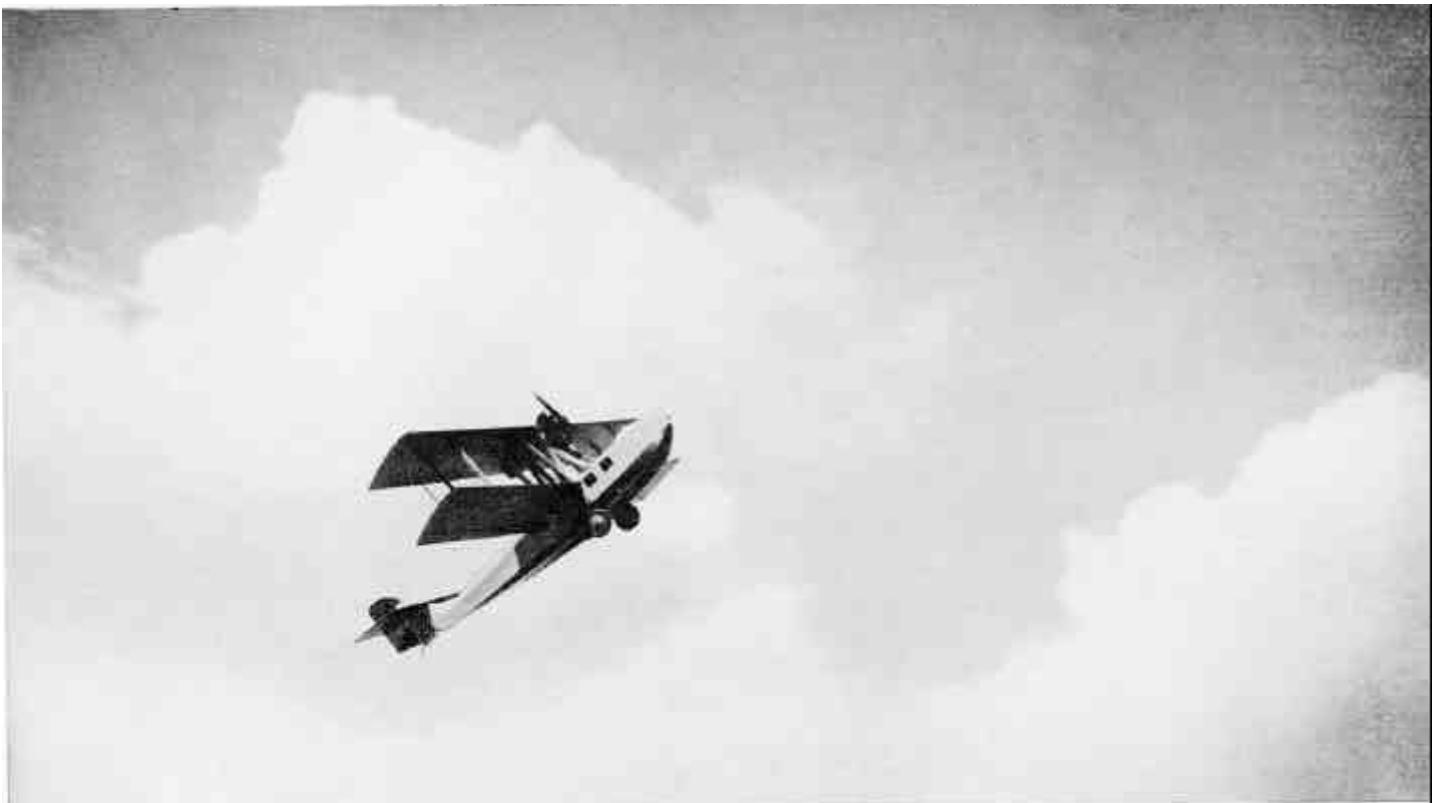


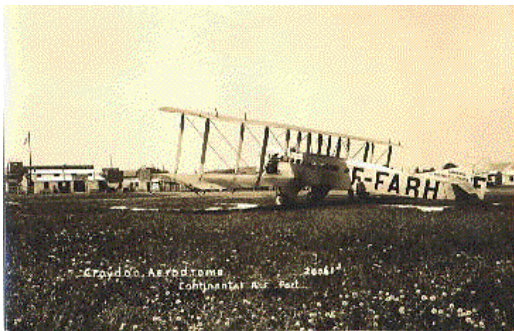
Le premier hydravion de transport intercontinental était français



Les premiers hydravions de transport français

Quelques semaines avant la fin des hostilités, Henry et Maurice Farman créent un service régulier aérien entre Paris Le Bourget et Londres Croydon, avec des bombardiers Farman « Goliath », appareils qui sortent alors à la chaîne des usines de Billancourt. Le Goliath est arrivé trop tard sur le marché militaire, mais il peut transporter plus de dix passagers, une fois les lance-bombes supprimés et la cabine aménagée avec des fauteuils en rotin, des fenêtres étant percées sur les côtés. Le premier voyage, un simple test, est effectué par le pilote Farman Lucien Bossoutrot, le 8 février 1919. Parti à 11h50 non pas du Bourget mais de Toussus-le-Noble, le Goliath atterrit à Croydon deux heures et demie plus tard. Le lendemain, il regagne Toussus à 15h30 après trois heures de vol. Trois jours plus tard, avec dix sept passagers, le Goliath se rend à Bruxelles, Henry Farman et son épouse étant à bord. En 1920, la ligne Farman exploite dix-sept Goliath et emploie sept pilotes, pour trois vols par semaine.

Cinq années plus tard, en 1925, les lignes Farman deviendront la Société Générale de Transport Aérien (S.G.T.A.) et auront comme concurrent sur Paris – Londres les Imperial Airways, compagnie britannique née en avril 1924 et soutenue par le gouvernement de l'Empire. Pour lutter contre la compagnie britannique, Blériot, Breguet et Renault (les trois Louis) fusionnent la Compagnie des Messageries Aériennes fondée par Breguet en 1919 et les Grands Express Aériens et créent Air union, une compagnie de transport dont Louis Breguet est nommé président. Paul Codos est le premier à effectuer pour Air Union un vol commercial régulier de nuit Londres – Paris le 27 janvier 1926.



Farman Goliath des lignes Farman à Croydon en 1919.

En direction de l'Afrique du nord et de ses colonies, les choses sont plus sérieuses. Il ne s'agit plus de franchir 350 km, distance à la portée des meilleurs bombardiers de la guerre de 1914-1918, dont seulement 50 km au-dessus de la Manche, mais plus de 1 000 Kilomètres dont 750 au-dessus de la Méditerranée, ce qui dépasse de beaucoup les capacités des meilleurs avions de 1919. C'est la raison pour laquelle les liaisons à travers la Méditerranée se sont développées lentement, et par étapes. Entre Toulouse et l'Afrique du nord par l'Espagne, la ligne Latécoère utilise dans les années vingt 78 appareils et emploie

vingt pilotes. Elle deviendra « L'Aéropostale » en septembre 1927.



Publicité pour l'Aéropostale (1929). (Cliché Air France).

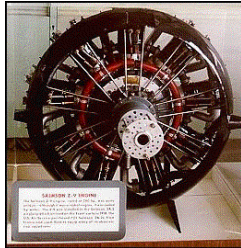
Dès 1919, Fernand Lioré est pressenti par l'Etat pour développer une ligne vers les colonies françaises d'Afrique du nord, Algérie, Maroc et Tunisie. Le 14 juin 1919, il fonde une compagnie mixte de transports aériens et maritimes (avions et bateaux). La Société Maritime de Transports Aériens, qui sera rebaptisée « L'Aéronavale » le 30 novembre 1921, se fixe comme objectif de développer les moyens de transports rapides à travers la Méditerranée, de Marseille et Antibes à Ajaccio, et jusqu'en Afrique du nord, Alger et Tunis ; le but étant de relier la métropole à son empire colonial dans la journée, alors que les bateaux prennent plusieurs jours.

A cette époque, en 1919, les seuls appareils disponibles pour traverser la Méditerranée sont d'anciens bombardiers de la première guerre mondiale, très peu adaptés à cet usage. Leur rayon d'action est généralement limité à 500 km, soit la moitié de la distance requise et leur charge utile est faible. S'ils sont peu onéreux à l'achat, ces appareils militaires sont par conséquent peu rentables à exploiter, même s'ils sont disponibles en très grand nombre : rappelons que la Marine nationale avait commandé en 1916 cinq cents hydravions à la F.B.A. de Schreck (usine à Argenteuil), autant à Donnet-Denhaut (usines à Levallois et Neuilly-sur-Seine), autant à Georges Lévy (usine à Argenteuil) et la même quantité à Alphonse Tellier (usines à Neuilly-sur-Seine et Argenteuil). Ces commandes, excepté pour Schreck, ont été honorées tardivement, jusqu'en 1923, et la Marine disposait alors de nombreux hydravions neufs.

Lioré le comprend aussitôt : l'exploitation des lignes maritimes où sont transportés courrier et passagers nécessite l'utilisation de matériel adapté. Il crée à Clichy au sein de sa société de construction aéronautique (Lioré et Olivier) un bureau d'études « hydravions », tandis que Henri Olivier à Levallois prend la direction des projets d'appareils terrestres, à la fois militaires et civils (commerciaux).

Le LeO H-13

Entre 1919 et 1933 c'est donc le bureau d'études « hydravions » Lioré et Olivier qui conçoit la série des hydravions destinés aux lignes de la Méditerranée, les appareils LeO H-6 à H-24, pour la plupart des hydravions à coque.



Moteur Salmson Z9, un neuf cylindres en étoile de 250-260 ch refroidi par liquide (1918). (Cliché N.A.S.M.)

Lioré et Olivier est la première firme aéronautique française à étudier des hydravions civils, uniquement conçus pour le transport aérien.

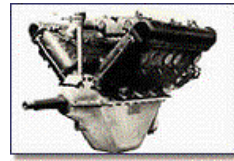
Le LeO H-6

Conçu pour le transport de quatre passagers en cabine fermée, un luxe à cette époque, le LeO H-6 est le premier hydravion conçu par la firme Lioré et Olivier en 1919.



Le Lioré et Olivier H-6 trimoteur première version (1919).

Avec une envergure de 23 mètres – c'est un grand hydravion - le LeO H-6 possède une coque de près de 15 mètres de long, entièrement pontée. Biplan construit entièrement en bois, le premier prototype pèse quatre tonnes au décollage en charge. L'appareil est bizarrement propulsé par trois moteurs non identiques montés entre les deux plans d'aile : un moteur à neuf cylindres Salmson Z9 en étoile de 250 ch au centre (refroidi par eau), et deux moteurs V8 Hispano-Suiza 8 Aa de 150 ch latéralement. L'hydravion vole à 160 km/h. Le prototype est exposé au Salon aéronautique au Grand Palais à Paris en décembre 1919 dans l'espoir d'intéresser les compagnies de transport, mais il ne fait l'objet d'aucune commande.



Moteur Hispano-Suiza 8Aa de 150 ch (1915).

En début d'année 1920, un second prototype est construit, le LeO H-6/2, équipé de roues relevables (hydravion amphibie). Cette version transportant 800 kg de charge utile sur 500 km, n'a pas plus de succès que la première version. Ensemble les trois moteurs consomment beaucoup d'essence et l'autonomie de l'appareil semble trop limitée, même pour être utilisé au sein de la compagnie de transport de Lioré. Pendant les essais de ce prototype, cependant, l'aménagement des bases de la compagnie de transport de Lioré entre le continent et l'Afrique du nord via la Corse se poursuit : grues de levage (quatre tonnes), ateliers de réparation, slips, équipements radio, sont installés à Marseille, Antibes, Ajaccio, Alger et Tunis. La base d'Ajaccio est ouverte en août 1920. En attendant la réalisation d'un appareil plus performant, la compagnie de Fernand Lioré achète trois hydravions à coque Donnet-Denhaut DD-9 en octobre 1921. Ils sont immatriculés F-ADDX, F-ADDY et F-ADDZ.



Fernand Lioré en 1919. Il a 45 ans.

En juillet 1922, sous la direction de l'ingénieur Andrieu, est réalisé le second hydravion à coque Lioré et Olivier, le LeO H-13, pour la compagnie l'*Aéronavale* (Lioré) et la *Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques* C.G.E.A. (Latécoère). L'appareil est spécifiquement conçu pour relier en Méditerranée Antibes, Nice et Marseille à Ajaccio, Tunis et Alger (lignes de l'*Aéronavale*) et Alicante – Oran –Alger (lignes Latécoère). C'est le premier succès commercial de la firme Lioré et Olivier : 53 appareils sont vendus, dont sept exportés vers la Pologne.

Le LeO H-13 se présente comme un hydravion à coque biplan de dimension moyenne, qui possède la particularité d'avoir une coque de toile « molle », solution retenue pour amortir les

chocs sur l'eau lors des décollages et amerrissages à grande vitesse (plus de 100 km/h), avec une cabine à l'avant pour quatre (ou six) passagers. La hauteur de la coque, un mètre quarante, permet aux passagers, courbés, de se déplacer à l'intérieur de la carlingue. Concession au transport commercial, le plancher est recouvert d'un tapis et une tenture de drap recouvre les parois. Une porte coulissante sépare la cabine passagers du poste de pilotage, situé à l'air libre derrière les passagers. La cabine passagers est éclairée par deux glaces en Triplex, qui s'ouvrent. Elle est aérée par une manche à air à gros débit, située à l'avant de la coque. L'équipage comprend deux hommes, un pilote et un mécanicien radio (T.S.F.) situé à l'aplomb des ailes.



Le premier LeO H-13 à moteurs Hispano-Suiza de 150 ch (1922).(Cliché A. Delmas).

Refroidis par un radiateur Lamblin monté sous chaque nacelle moteur, les deux moteurs Hispano-Suiza de 150 ch tractifs sont montés dans l'entre plan, hauts et protégés par un capotage comme sur le LeO H-6. Le H-13, quoique offrant plus de places, est plus ramassé dans ses dimensions que le H-6, avec 16 mètres seulement d'envergure pour une longueur de 11,50 mètres. Les deux plans de la voilure, à profil Gottingen 430, possèdent des extrémités carrées et ne sont reliés que par une seule paire de mâts. Seul le plan inférieur comporte un léger dièdre ; il comporte des ballonnets de flottaison de section évolutive. Le plan supérieur de voilure héberge les réservoirs d'essence, d'une capacité de 350 litres, donnant une autonomie de trois heures et demie de vol.



LeO H-13 vue de la cabine vers l'avant.

Malgré sa coque à double bordé, le H-13 est aussi beaucoup plus léger que le H-6 ; décollant au poids de 2 845 kg avec 895 kg de charge, le H-13 possède une autonomie de 400 à 500 km, supérieure à celle des DD-9 militaires. Il vole à 150 km/h en pointe et 140 km/h en croisière.

Immatriculés F-AEHJ, F-AEHL et F-AEIB, les trois premiers H-13 sont mis en service le 16 octobre 1922 sur les lignes de l'*Aéronavale*. Cent quarante huit passagers sont transportés d'octobre 1922 à mars 1923, ce qui double les anciennes capacités de la ligne qui utilisait des solutions mixtes, bateau avion. Un total de vingt-cinq LeO H-13 est mis en service entre 1923 et 1928 sur les lignes de la compagnie *L'Aéronavale* entre Antibes et Ajaccio, puis Antibes vers Tunis à partir de 1924.

Année	Type	N° série	Immatriculation
1922	LeO H-13	prototype	F-AEHJ
1922	LeO H-13	2	F-AEHL
1922	LeO H-13	1	F-AEIB
1922	LeO H-13	5	F-AEIC
1923	LeO H-13A	3	F-AFCZ
1923	LeO H-13	6	F-AFDG
1923	LeO H-13A	7	F-AFDH
1923	LeO H-13	8	F-AFDJ
1923	LeO H-13-132	10	F-AFDK
1923	LeO H-13	11	F-AFDL
1923	LeO H-13	15	F-AFFZ
1923	LeO H-13	12	F-AFGD
1923	LeO H-13-132	16	F-AFGJ
1923	LeO H-13	17	F-AFGK
1923	LeO H-13A	18	F-AFGP
1923	LeO H-13	14	F-AFGQ
1923	LeO H-13	19	F-AGAD
1923	LeO H-13	9	F-AGAF
1923	LeO H-13	38	F-AGFE
1923	LeO H-13	33	F-AGFY
1925	LeO H-13	13	F-AHAD
1925	LeO H-13	34	F-AHAL
1925	LeO H-134	2	F-AHAL
1925	LeO H-133	3	F-AHBF
1925	LeO H-133	1	F-AHBG
1925	LeO H-133	2	F-AHBH
1925	LeO H-133	4	F-AHBI
1925	LeO H-13	4	F-AHDF
1925	LeO H-134	1	F-AHDF
1925	LeO H-13	35	F-AHET
1925	LeO H-13	36	F-AHEU
1925	LeO H-13	37	F-AHEV

Immatriculations civiles des LeO H-13.

De son côté, la C.G.E.A., pour ouvrir la ligne Marseille-Alger, met en service le 16 mai 1923 deux LeO H-13A amphibies (c'est le même appareil que le H-13, mais le train est relevable et l'appareil dispose d'une béquille à l'arrière) à moteur Hispano-Suiza de 150 ch, sur un trajet de 900 km passant par Barcelone et Majorque, un trajet effectué en onze heures de vol. A cause du manque de résistance connu des moteurs, issus des stocks de guerre, les hydravions ne s'éloignent jamais des côtes d'Espagne. Le vol

inaugural sur la ligne Alicante – Oran – Alger a lieu le 9 mars 1924, le LeO H-13 étant piloté par Paul Vachet, assisté du mécanicien Bonnord et du radio Munar.

L'exploitation des lignes de la Méditerranée par les H-13 connaît une succession d'accidents, dus aux moteurs, avec malheureusement la perte humaine de deux équipages. Le 10 janvier 1923, le F-AIEB de l'*Aéronavale* perd son empennage en vol, part en vrille et s'écrase au nord d'Ajaccio, tuant son pilote, Desnoyelles et trois passagers, le radio ayant été sévèrement blessé. Cet accident interrompt les vols jusqu'en avril, le temps de l'enquête officielle. Avant la fin de l'année 1923, un autre H-13 de l'*Aéronavale* tombe en mer, heureusement sans pertes humaines.



Moteur Lorraine 12 Eb de 450 ch (1925). (Cliché E. Hartmann, Musée de Biscarrosse).

Deux appareils s'écrasent en mer en 1924, sans pertes humaines, puis cinq accidents se produisent en 1925 : la compagnie C.G.E.A. enregistre la perte à Alicante le 15 mai 1925 du H-13 et de l'équipage Louis Mingat et Joseph Salvadou ; la perte d'un autre H-13 se produit le 19 décembre 1925. Quatre crash ont encore lieu en 1926 et autant en 1927, heureusement à chaque fois sans pertes humaines ; comme le notent les journalistes : « l'avantage avec les hydravions en bois est qu'ils flottent longtemps », ce qui permet à l'équipage, après un S.O.S. envoyé par radio - quand la portée du matériel le permet, sinon le radio doit envoyer un pigeon voyageur - d'attendre les vedettes affrétés souvent par les pilotes qui redoutent d'y laisser leur vie. Ainsi procèdent Vachet, Rodier et Genthon. Beaucoup d'équipages quittent la C.G.E.A., considérant le travail comme trop dangereux, voire irréalisable. Les appareils encore en service en 1927 voleront pourtant l'année suivante sous les couleurs d'*Air-Union*, laquelle compagnie comme son nom l'indique, résulte de la fusion le 1er janvier 1921 des Messageries aériennes (créée en février 1919 par Louis Bréguet), la Compagnie des Grands Express Aériens (créée le 20 mars 1919) et la compagnie L'Aéronavale de Fernand Lioré, absorbée le 1er janvier 1926.

La compagnie Latécoère essaie d'autres hydravions, sans résultat. Elle tente alors de remplacer les moteurs Hispano 8 Aa des LeO H-13,

moteurs qui datent de 1915, par d'autres moteurs, des V12 Lorraine par exemple, dont elle dispose en quantité importante, sans plus de succès¹.

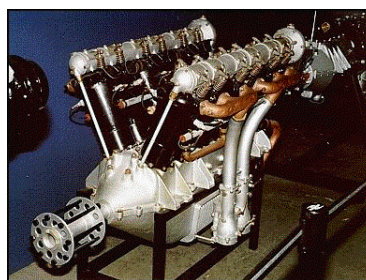


Moteur Gnome & Rhône « Jupiter » 9a de 380 ch (1924).

La C.G.E.A. doit se résigner à utiliser les LeO H-13. Pour les adapter aux lignes marines, les trains escamotables des hydravions amphibie sont démontés afin de gagner du poids au décollage, les hublots carrés sont remplacés par des hublots ronds et des réservoirs supplémentaires sont montés dans la coque. Après quatre

années d'exploitation, les LeO H-13 sont abandonnés, après avoir quand même réalisé quatre traversées de courrier par semaine aller et retour. En 1927, la ligne passant par l'Espagne est fermée au profit de la ligne directe Marseille-Alger.

De son côté, le constructeur tente d'améliorer l'hydravion, particulièrement en montant un moteur approprié. Huit versions différentes sont construites entre 1922 et 1926, offrant plus ou moins d'autonomie et disposant d'une vitesse de pointe située entre 125 et 165 km/h, selon les moteurs utilisés.



Moteur Renault 12 F (1925) développant 300 ch.

Après les trois H-13A amphibies des lignes Latécoère et les vingt-trois H-13 des lignes de l'*Aéronavale*, deux H-132 à moteurs Hispano 8 Aa de 150 ch - moteur remontant à 1915 mais censé

1. Pierre Georges Latécoère demande à son bureau d'études la création d'hydravions à flotteurs. La Laté 15, sorti en août 1925, souffre des faiblesses de ses deux moteurs Lorraine 8 Bd de 240 ch ramenés à 230 ch et la mise en service des dix exemplaires utilisés sur la Méditerranée s'avèrent être une catastrophe.

être plus fiable que le 8 Ab des H-13 développant 180 ch - sont construits en 1924.

Sont ensuite proposés au marché en 1925 quatre H-133 à moteur unique 12 F Renault, un V12 de 300 ch, puis deux H-134 à moteur unique Lorraine 12 Eb de 450 ch toujours en 1925, suivis de sept H-135 bimoteurs à deux moteurs Hispano-Suiza V8 de 180 ch en 1926, appareils qui sont vendus à la Pologne comme bombardiers triplaces, et enfin douze H-136 motorisés de la même façon, construits en 1926, pour doter l'école navale de la Marine nationale à Hourtin (Landes). Une version de bombardement triplace est prévue par le constructeur, avec poste mitrailleur à l'avant, installation de T.S.F. et 300 kg de bombes, mais cette version n'a pas eu de suites.



LeO H-136 de l'école des observateurs à Hourtin (Landes).

Pilotés par Pommereau et Radisson, deux H-13 bimoteurs, participent en 1923 à la croisière en Méditerranée organisée en août septembre par la Marine nationale et l'Aéro-Club de France et mettant en concurrence des hydravions à coque. L'enjeu est important : la Marine commandera pour 1.500.000 francs de matériel au constructeur vainqueur. La course est remportée par des FBA-17 ; les deux LeO H-13 engagés doivent abandonner avant la fin du parcours de qualification, toujours par suite d'ennuis de moteurs.



Lioré et Olivier type H-135 à deux moteurs V8 Hispano-Suiza de 180 ch (1926). (Cliché Musée de l'Air).

Créé en 1920, ce concours est destiné à stimuler les industriels par d'importantes primes versées. Il se dispute chaque année à l'été, entre le continent et la Corse. Les résultats semblent très décevants. En avril 1920, sur sept appareils militaires engagés, un seul parvient à accomplir le parcours. En avril 1921, même chose : sur six concurrents, seul l'excellent pilote de Villefranche-sur-Mer Auguste Maïcon, sur un antique Caudron, termine l'épreuve, laquelle perd ainsi toute signification.



Le H-134 du voyage Paris - Athènes porte les couleurs de l'Aéronavale. (Cliché Les Ailes janvier 1926).

Une version militaire du LeO H-13 est créée en 1924, le H-13 bis. C'est un échec commercial. La coque allongée du H-13 bis est montée sur les deux H-134 à moteur Lorraine de 450 ch construits en 1925. Piloté par Corouge, le H-134 immatriculé F-AHDF est engagé à côté du prototype trimoteur Lioré et Olivier H-15 dans le concours des hydravions de transport qui se déroule en Méditerranée entre Antibes et la Corse en septembre 1925. Le LeO H-134 se trouve éliminé dès le départ, incapable de flotter avec 488 kg de lest de sable, comme le prévoit le règlement de l'épreuve. L'épreuve est remportée par les biplans à coque FBA-21. En fin d'année 1925, le même H-134 baptisé « Clément-Bayard² » effectue un voyage de promotion des ailes françaises de Paris à Athènes.

Type	Moteurs	Charge utile	Vitesse maxi
H-13	Deux Hispano-Suiza 8 Aa de 150 ch	895 kg	150 km/h
H-13A	Deux Hispano-Suiza 8 Aa de 150 ch	795 kg	130 km/h
H-13bis	Deux Hispano-Suiza 8 Ab de 180 ch	695 kg	160 km/h
H-132	Deux Hispano-Suiza 8 Aa de 150 ch	800 kg	160 km/h
H-133	Un Renault 12 Fe de 300 ch	850 kg	160 km/h
H-134	Un Lorraine 12 Eb 450 ch	670 kg	180 km/h
H-135	Deux Hispano-Suiza 8 Ab de 180 ch	730 kg	160 km/h
H-136	Deux Hispano-Suiza 8 Ab de 180 ch	450 kg	145 km/h

Différences techniques des types LeO H-13. (Source : Arnaud Delmas).

2. Les usines d'aviation Lioré et Olivier de Levallois sont placées en 1918 sous tutelle de l'industriel Clément-Bayard. Né en 1855 à Pierrefonds (Oise), mort à Paris en 1928, Adolphe Clément crée la marque Clément-Bayard à Levallois en 1875. Il y produit des bicyclettes, des motos, puis des dirigeables, des avions et des automobiles. En 1930, les usines Clément-Bayard de Levallois et Clichy sont rachetées par André Citroën.

Le voyage promotionnel Paris – Athènes (1925)

Sous l'impulsion de Georges Leygues (1857-1933), qui avait été ministre des Colonies en 1906 et une première fois ministre de la Marine entre 1917 et 1920, la flotte de guerre de la Marine française est totalement réorganisée à partir de 1925. Leygues fait des miracles : il obtient la création de bases aéronavales dans les Colonies là où il était paraît-il impossible de les implanter et il obtient le financement de l'achèvement de la construction du premier porte-avions français, le *Béarn*. En 1926, la Marine nationale commence à établir des bases aériennes un peu partout dans le monde, notamment dans ses colonies, en Indochine notamment sous l'impulsion du gouverneur général Pasquier.



L'hydravion Lioré et Olivier H-134 « Clément-Bayard » en 1925.

A chaque sortie des avions britanniques ou américains hors de leurs frontières, les membres de l'état-major des armées et de la marine s'aperçoivent qu'ils vendent des machines. Dans l'espoir de promouvoir les ailes françaises à l'étranger, le ministère de la Marine rue Royale et le constructeur de Levallois conçoivent alors des projets de voyages promotionnels pour les hydravions et les pilotes de la marine française. L'un de ces premiers voyages est le trajet aller et retour Paris Athènes fin 1925, le second, encore plus retentissant étant le voyage Paris Madagascar effectué à travers l'Afrique un an plus tard.



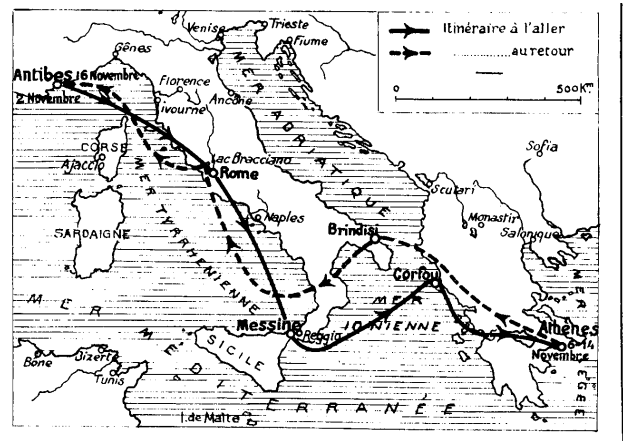
LeO H-134 « Clément-Bayard » à moteur 12 cylindres Lorraine unique de 450 ch (1925). (Cliché L'illustration).

En préparation du voyage Paris – Athènes, effectué à bord de l'hydravion Lioré et Olivier H-134 « Clément-Bayard », un avion appartenant à la compagnie de transport l'Aéronavale de Fer-

mand Lioré immatriculé F-AHDF, un test est fait à l'automne 1925 sur le parcours Antibes – Bizerte et retour. Le 12 octobre 1925, piloté par Macheny, assisté du radio Raoul, avec à son bord Flamanc, directeur de l'Aéronavale faisant office de navigateur, le « Clément-Bayard » quitte Antibes pour Berre. L'appareil rejoint Barcelone le 13 octobre, Palma de Majorque le jour suivant, Alger le 15 et atteint Bizerte le 16 octobre. Le 17, après les pleins et le simple changement des filtres, le LeO H-134 regagne Antibes par Ajaccio. Le « Clément-Bayard » a parcouru 2 620 kilomètres en 18 heures de vol réel.

Le 2 novembre, le « Clément-Bayard » quitte de nouveau Antibes pour Rome. Il est piloté par Corouge, un pilote chevronné de la marine et Flamanc et Bardel, respectivement directeur d'exploitation et directeur technique d'Air-Union, assistés du mécanicien Batifort. Le H-134 se pose à Rome le soir du 2 novembre, le lendemain à Messine, le 4 à Corfou et le 6 novembre il se pose à Phalère après avoir survolé Athènes.

Pendant une semaine, il effectue des vols de démonstration – pour le compte de personnalités grecques. Le général Pangalos, président du Conseil grec vint à Phalère admirer l'hydravion LeO et assister à ses vols. Un dîner royal est réservé à l'équipage du « Clément-Bayard ». Le 14 novembre 1925, le H-134 décolle de Phalère pour Brindisi (soit 645 km), puis il atteint Rome le 15 pour se poser le 16 à Antibes. L'appareil a parcouru plus de 4 000 kilomètres sans panne mécanique, malgré de très mauvaises conditions atmosphériques. Le vol entre Antibes et Paris est effectué sans étape.



Le voyage Paris – Athènes du LeO H-134 en 1925 (Source Arnaud Delmas).

Le Lioré et Olivier H-13 a démontré en 1925 ses capacités d'appareil capable de vols entre les continents. Les hydravions sont beaucoup utilisés à cette époque pour battre des records de distance sur mer entre les continents. Le vol du « Clément-Bayard » est le premier d'une série

d'exploits effectués par des pilotes de différents pays en 1926. Du 22 janvier au 10 février 1926, un hydravion Dornier Wal espagnol piloté par le commandant Ramon Franco assisté d'un radio traverse l'Atlantique Sud d'Amérique du sud vers l'Espagne, par étapes. Entre mai et août 1926, trois Argentins sur un hydravion italien à coque Savoia-Marchetti (à moteur Lorraine 450 ch) partent de New-York et rallient Rio de la Plata en Argentine, un parcours de 13 400 kilomètres. De juin à octobre 1926, le britannique Alan Cobham sur un petit hydravion à flotteurs De Havilland DH 50 effectue un périple Londres Melbourne en Australie et retour, soit 43.000 kilomètres à bord de son appareil, assisté seulement d'un mécanicien. La plupart de ces exploits seront effacés des esprits par la traversée de l'Atlantique de Charles Lindbergh en 1927.



Le LeO H-134 « Clément-Bayard » du voyage Paris - Athènes. (Cliché collection A. Delmas).

Gérard HARTMANN ■

