

Le «Canard» d'Henri Fabre à Varagnes

Cette note a pour objet de résumer l'histoire du planeur de type « Canard » construit par Henri Fabre pour Augustin Seguin en 1909, conservé à Varagnes et récemment remis en état par Mr Philippe Chenel.

1. Les premières années du vingtième siècle ont été le théâtre d'un progrès fulgurant de l'aviation.

La famille Seguin y jouera un rôle déterminant. Tous les livres relatant cette époque l'attestent et font une large part à l'invention du moteur rotatif par Louis et Laurent Seguin, descendants des frères Montgolfier et petit-fils de Marc Seguin (voir *Annexe 1*). On se reportera en particulier au site très documenté de Gérard Hartmann : <http://www.hydroretro.net> . « L'aviation française est née de travaux de Français tels que : Ader, Pouillard, Capitaine Faber, Colonel Charles Renard, Louis Breguet, Levavasseur, les frères Voisin, Robert Esnault-Pelterie, Louis Blériot, Chauvière, Louis et Laurent Seguin... » (in « *L'industrie aéronautique et spatiale française 1907-1982* », Tome 1 1907-1947 page 66, publié par le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales, 1984).

Louis Seguin fonda la société des moteurs Gnome en 1905 et fut vite rejoint par son frère Laurent. Ils mettent au point un moteur rotatif 50 CV 7 cylindres qui va rencontrer un grand succès à la Grande Semaine de la Champagne (Août 1909), évènement fondateur de l'aviation moderne, qualifié par l'historien anglais Charles H. Gibbs-Smith de « first aviation meeting of history...The aeroplane was thus finally ushered into civilisation by courtesy of the most civilised, urbane and sophisticated industry of France » (in « *Aviation, an historical survey from its origin to the end of World War II* » Science Museum. HMSO Books 1985).

Henri Farman a en effet équipé son biplan du moteur rotatif Gnome et est le grand gagnant de ce concours en remportant le Grand Prix de la Champagne pour la plus grande distance parcourue. La réputation de Gnome est immédiate et 20 000 moteurs seront fabriqués jusqu'en 1918, les plaçant ainsi au premier rang des moteurs d'aviation pour cette période (voir *Annexe 2*).

2. Henri Fabre est un brillant ingénieur marseillais passionné par l'aéronautique. Il rencontre les différents acteurs de ce tout nouveau secteur et se consacre à l'hydravion. Assistant au meeting de Reims, il est conquis par le Gnome. Son oncle le convainc d'en équiper son futur hydravion. (In « *J'ai vu naître l'aviation* » Henri Fabre, Imprimerie Guirimand, 1980 page 240). C'est ainsi qu'Henri Fabre fait la connaissance de Louis et Laurent Seguin - avec lequel il liera une longue amitié- ainsi que de leur jeune frère Augustin, fraîchement diplômé de la première promotion de Sup Aéro. Augustin (« Tintin l'aviateur ») sera un excellent pilote, champion du monde de distance en 1913, et un ingénieur à l'origine de nombreuses innovations techniques. Laurent et Augustin Seguin vont être étroitement associés à Fabre et assisteront au premier vol historique de l'hydravion à Martigues le 28 mars 1910. Une réplique de cet hydravion est exposée à l'aéroport de Marignane à Marseille (voir *Annexe 3*).

3. L'association de Laurent et Augustin Seguin avec Henri Fabre ne s'est pas limitée au moteur Gnome. Quelques temps plus tôt, Augustin avait fait connaître à Henri Fabre un type de planeur de type « Canard » qui lui servit de modèle pour concevoir son hydravion. (*voir Annexe 4*).

Une note Wikipedia (http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_canard) explique en détail le « plan canard ». En un mot, un avion « Canard » est un « type d'avion possédant deux surfaces portantes, un plan canard à l'avant et une aile à l'arrière...Par analogie avec les véhicules dont la direction est déterminée par l'orientation des roues avant, les premiers constructeurs conçurent des aéronefs dont les surfaces placées à l'avant permettaient de les piloter en tangage » (cf. Wikipedia)

Henri Fabre construisit un premier exemplaire d'une surface de 10 m² (l'hydravion équipé du Gnome aura 24 m² de surface). Augustin vit cet appareil et « demanda à Henri Fabre de refaire une voilure identique, de la monter sur un fuselage de manière à réaliser un planeur qu'il pourrait essayer sur les prairies en pente qui sont autour de la propriété Seguin à Varagnes » (*cf. Henri Fabre, page 237*). Le planeur fut livré en octobre 1909 à Varagnes : « Burdin apporta à Annonay le planeur Canard que m'avait commandé Augustin Seguin. Sur les photos [*voir Annexe 4*], vous voyez d'abord ce petit appareil en montage dans le jardin de Varagnes puis vous voyez que, pour les essais, toute la famille Seguin était là pour remorquer le planeur dans les prairies en pentes [*photos ci-jointes extraites du livre d'Henri Fabre*]. Dix mètres carrés de surface, c'était peu pour supporter le poids d'un homme, aussi ne furent réussies que quelques courtes envolées de l'appareil lancé à vide. » (*In Henri Fabre, pages 244 et 245*).

L'histoire ne dit pas quand il se cassa ni pourquoi. Il fut rangé dans l'atelier de dessin de Varagnes. C'est là qu'il était quand, en 1995, Monsieur Philippe Chenel, qui faisait partie d'un petit groupe de la société SNECMA (ex Gnome et Rhône) venu visiter Varagnes, le trouva, s'enthousiasma pour cet objet en piteux état et nous convainquit de lui confier sa restauration (*voir Annexe 5*).

[Une note ci-jointe rédigée par Monsieur Chenel décrit les différentes étapes de cette restauration].

Plusieurs points méritent d'être soulignés à ce stade :

- le planeur Canard commandé par Augustin Seguin à Henri Fabre est unique en son genre. En outre, il fait partie des rares plans Canard développés à l'époque (voir document Wikipedia).
- à notre connaissance, il existe peu d'avions ou de planeurs de cette époque conservés dans leur état d'origine. Comme l'indique Monsieur Chenel dans sa note, plus de 95 % des matériaux ont été conservés.
- les documents attestant de son existence et de son histoire ainsi que les photos qui les accompagnent sont d'une précision rare.
- le planeur a été conçu pour Varagnes, a été et sera conservé sur place.

S'agissant des prés sur lesquels ont eu lieu les vols du « Canard », il convient de noter qu'ils sont en l'état. Marc Seguin y avait fait construire des réservoirs de grande contenance de nature à pourvoir Varagnes en eau et lui assurer son autonomie. Marc Seguin avait été visiblement inspiré par les préceptes d'Olivier de Serres en la matière.

Valérie et Jean-Marc Lefèvre.

28 février 2011

Annexe 1 : Les moteurs Gnome

« Pionniers de l'aviation » Hachette collections, 2004



Annexe 2 : Les moteurs Gnome

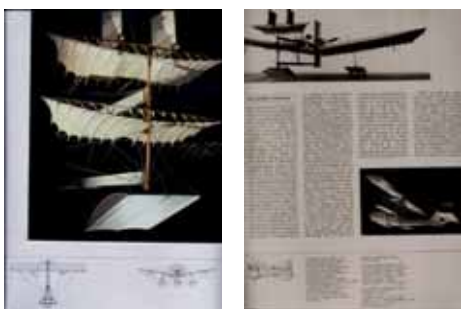
« L'industrie aéronautique et spatiale française 1907-1982 ». Tome 1 1907-1947 pages 60 à 66. Publié par le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales. 1984).



Sur les frères Seguin et Gnome , voir aussi : « « La conquête du ciel 1903-1933 » Jacques Mousseau, Perrin 2003 » ; « Snecma, les moteurs de la banlieue » Noëlle Gêrôme, « Scandeditons, 1993 » ; « Il ya cent ans... les pionniers de la Snecma » Comité d'établissement Snecma, 2005

Annexe 3 : Henri Fabre et l'hydravion

In « Premiers Envols » Pierre Lissarague pages 144 et 145 Editions Joël Cuénot

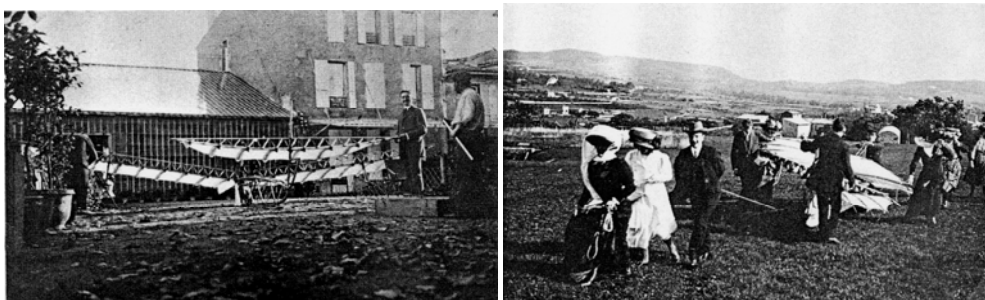
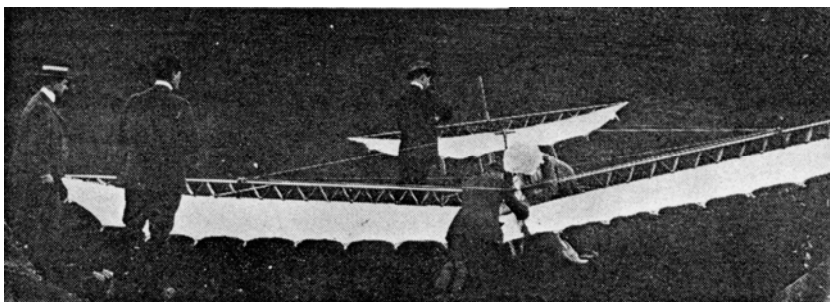


In "Aviation. The early years" The Hulton Getty Picture Collection 1997



Annexe 4 : Henri Fabre, les Seguin et le planeur Canard

In « J'ai vu naître l'aviation » Henri Fabre Imprimerie Guirimand 1980



Annexe 5 : Le Canard tel que restauré par Mr Philippe Chenel :

(a) « Dans son jus » en 1995 dans l'atelier de dessin de Varagnes :



(b) En restauration

