



LES DÉBUTS DE L'AVIATION...

ET DE LEVASSEUR

Avant de nous pencher sur les avions de Pierre Levasseur, il nous paraît nécessaire d'évoquer brièvement (ce n'est pas le sujet de cet ouvrage) l'histoire de sa société; surtout au travers de la diversité de ses productions. Pierre Levasseur est en effet l'un des principaux constructeurs d'hélices en France, avant même d'être connu (et reconnu) grâce à ses avions marins. Il accueille également nombre d'ingénieurs "sans toit", leur permettant de poursuivre leurs créations.

Né le 16 juillet 1890 à Paris, Pierre Levasseur a à peine 19 ans lorsque son nom apparaît au cours de la première exposition internationale de l'Aéronautique (désignée à l'époque Exposition de la Locomotion Aérienne) qui se déroule du 25 septembre au 17 octobre 1909! Il expose en effet un curieux propulseur "permettant, par un système de commande spécial, de former un hélicoptère sans changer les organes de l'appareil, ni l'arrêter" (cf. dans *"25 ans d'Aéronautique française, 1907-1932"*). C'est également au cours de ce premier événement qu'il acquiert la licence de fabrication de l'avion Fernandez n° 03, qui y est exposé. Entrepreneur et entreprenant, Pierre Levasseur ouvre alors un atelier très modeste rue de Javel et installe un bureau au n° 47 de la rue d'Hauteville, à Paris, dans le 10^e arrondissement. Cet atelier lui permet de fabriquer ses premières hélices en bois qui ont rapidement du succès. À force de travail et de recherche dans les formes de ses propulseurs, Levasseur parvient réellement à s'imposer sur le marché alors balbutiant de l'aviation.

L'acquisition de la licence Fernandez lui permet non seulement de construire deux de ces machines, légèrement modifiées, mais également d'ouvrir une école de pilotage sur l'aérodrome de Juvisy (Port-Aviation). Ces deux appareils sont équipés l'un d'un moteur Gnome Omega rotatif de 50 ch et l'autre d'un moteur ENV de 90 ch à huit cylindres en ligne; les hélices sont des Levasseur bien sûr. Le jeune constructeur choisit pour chef-pilote François Denhaut, dont le nom sera plus tard associé à la construction d'hydravions. Ce dernier obtient d'ailleurs son brevet (n° 690) sur l'un des biplans.

L'année 1911 voit en quelque sorte la consécration du constructeur d'hélices qu'est devenu Pierre Levasseur. Ses propulseurs équipent alors les avions des plus grands noms de l'aviation: Blériot, Nieuport, Ponnier, Déperdussin et autres Salmet, qui effectue le trajet Londres - Paris et retour sur Blériot. Il semble que les formes et les propriétés des premières hélices Levasseur sont particulièrement bien adaptées aux avions de l'époque; elles sont réputées favoriser le rendement du moteur au maximum, sans vibrations.



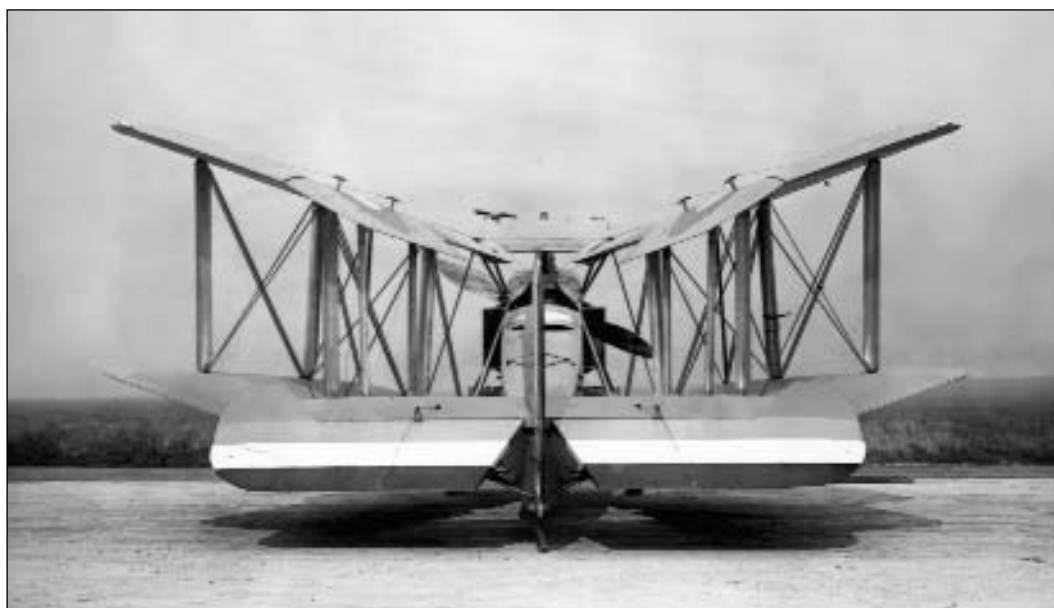
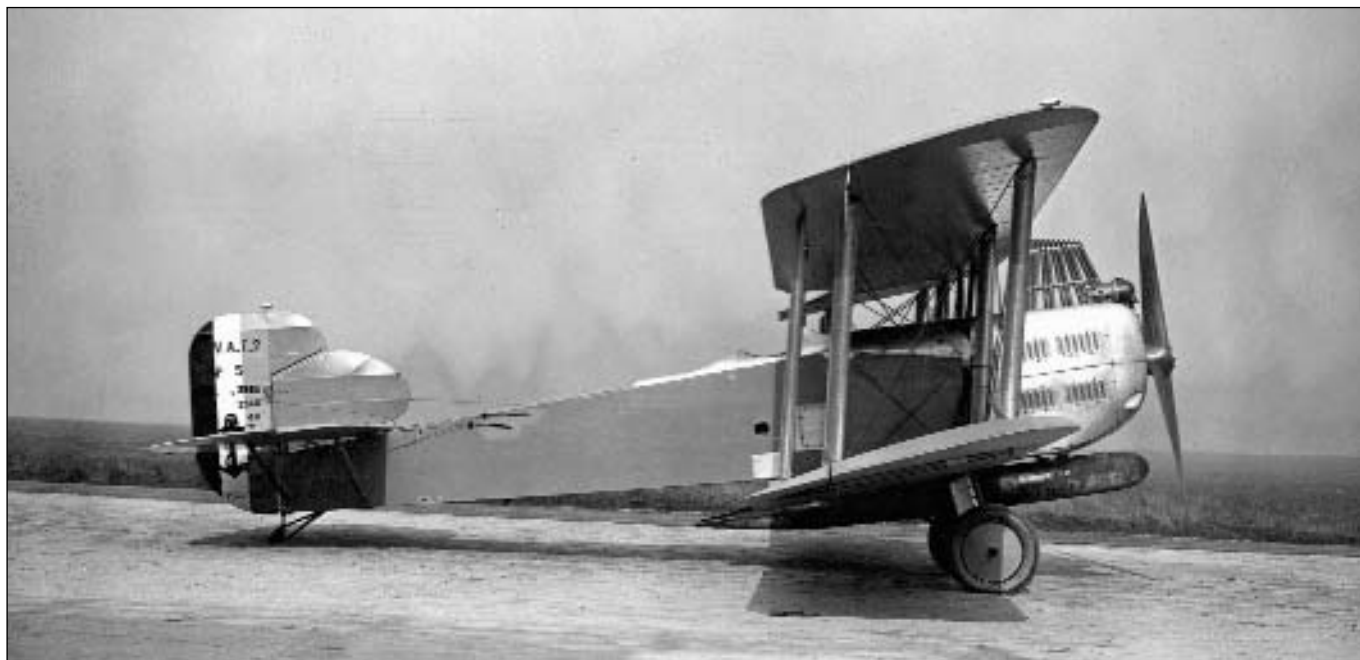
Portrait de Pierre Levasseur qui fut l'un des premiers industriels de l'aéronautique française. Il se fit d'abord connaître par ses hélices.

Levasseur effectue son service militaire au sein du 2^e groupe d'aviation de Reims à partir de 1912. Pendant cette période, il ne reste pas inactif puisqu'il réfléchit et conçoit alors sa première hélice à pas dit réglable. Cette hélice devra encore attendre avant de trouver des applications mais la réflexion est malgré tout lancée. L'atelier rue de Javel tourne à plein rendement car en plus du marché civil, Levasseur fournit également l'aéronautique militaire naissante.

Le côté avions est un peu moins enthousiasmant; en fait, Levasseur ne conçoit pas encore d'aéroplane mais il accueille les projets de plusieurs créateurs. En 1913, il construit sur plans deux appareils qui n'ont aucun succès: le Landeroin-Robert, un triple monoplan et le Tubavion; ce dernier constitue certainement la première tentative de construction d'avion tout métal au monde. Il est dessiné par messieurs Pouche et Primard. Remarquons

qu'à l'époque, on essaie de faire voler quasiment tout ce que l'on imagine, avec des résultats aussi spectaculaires qu'inattendus parfois. Peu avant la guerre, Levasseur entame la construction d'un troisième biplan du type Fernandez, qui demeure inachevé à cause des événements.

2



Trois vues du PL.2 n° 5 de série. L'appareil est biplace mais il n'emporte qu'un seul homme d'équipage en mission torpilleur.



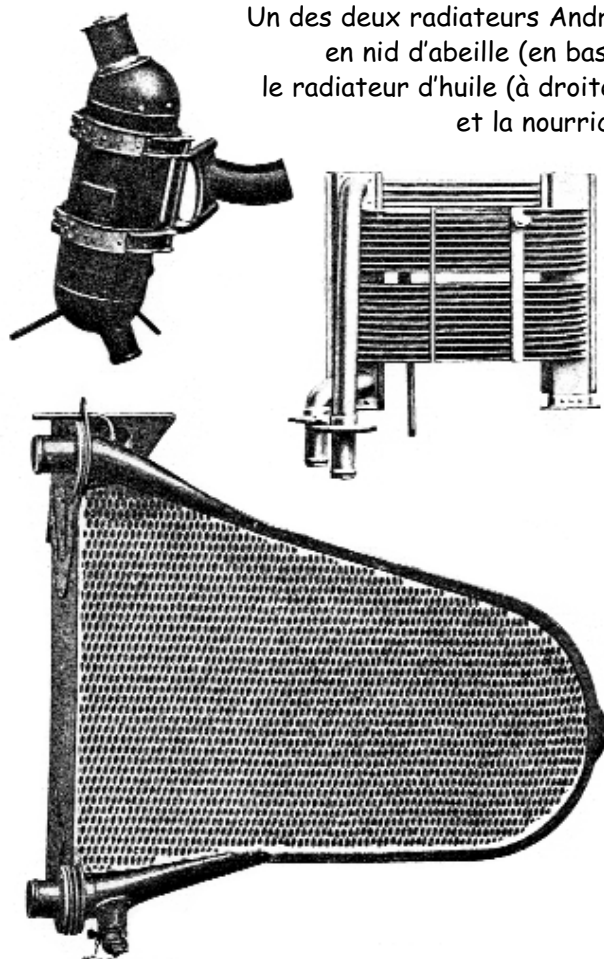
Appontage du 7S1.2 qui nous permet d'observer la crosse dont le crochet a pris le câble.

Gros plan du 7S1.31 en 1930, permettant d'admirer l'insigne de cette unité. La crosse a été démontée. Posant décontractés, les EV1 Vennin à gauche et Baron (Georges) à droite.





Un des deux radiateurs André en nid d'abeille (en bas), le radiateur d'huile (à droite) et la nourrice



L'hélice bipale des premiers PL.7 est évidemment une Levasseur (licence Reed).

ÉQUIPEMENTS DIVERS

Outre les instruments classiques destinés au pilotage de l'avion, l'équipage du PL.7 dispose de certains équipements comme un poste de TSF type RCT 150/250 W. En cas de besoin, un appareil photo à main est emporté mais aucune installation particulière n'est prévue.

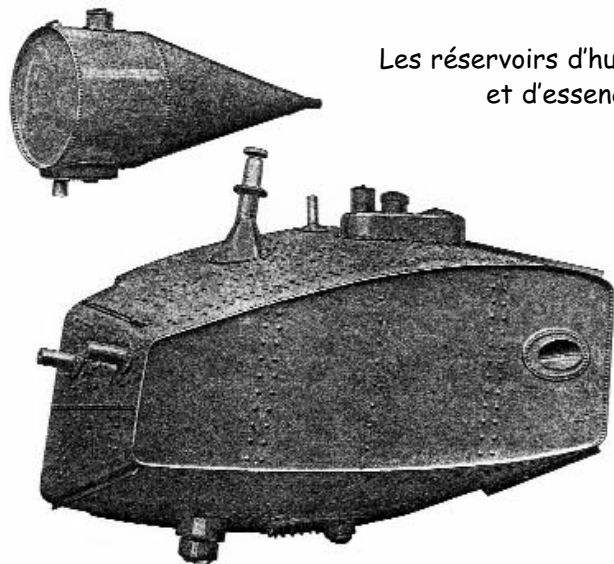
Pour l'entraînement au tir, le PL.7 peut emporter une cinématraileuse dont la commande est assurée par le pilote et qui est couplée avec la mitrailleuse avant.

L'équipage dispose d'un pistolet de signalisation approvisionné à 16 fusées de 35 mm; des fusées de détresse peuvent être emportées.

Pour les atterrissages nocturnes, le PL.7 est équipé de deux phares Gaba montés sous chaque aile inférieure. À la place du jumelage Lewis, un projecteur T.O.25 peut être installé sur la tourelle T.O.7., alimenté par une batterie de 24 volts.

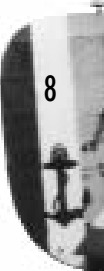
Une génératrice SIF est installée sur le mât arrière droit reliant le fuselage à l'aile inférieure. Pour le bombardement, le bombardier dispose d'un viseur STAé, remplacé plus tard par un autre de la marque Sordoillet.

Les réservoirs d'huile et d'essence.





Nungesser aux commandes; on remarque les inscriptions "Alambic" et "Suino" ainsi que le funeste insigne.



Pour estimer les performances du PL.8, Levasseur construit deux maquettes (l'une avec et l'autre sans train à roues) destinées aux essais en soufflerie; ces essais sont effectués en mars 1927 à l'institut aérodynamique de Saint-Cyr. Fin mars, le PL.8 n° 01 est presque achevé; il reçoit une couleur blanche, qui devrait permettre un repérage plus aisé en cas d'amerrissage. L'avion reçoit les cocardes françaises sous les ailes et le gouvernail de direction est peint aux trois couleurs nationales, auxquelles vient s'ajouter l'ancre de Marine, autorisée par la Rue Royale! Sur le fuselage, Nungesser fait peindre son emblème personnel, sinistre à souhait et représentant un cœur noir, orné d'un crâne et de deux tibias blancs croisés et d'un cercueil. L'avion est baptisé Oiseau Blanc.

On ne connaît guère la date exacte du premier vol de l'appareil, vol effectué par le pilote d'essai maison Pierre Carniaux durant la première quinzaine d'avril. Les essais se déroulent du 15 avril au 6 mai 1927. Les vols ont lieu depuis Villacoublay, au cours desquels Carniaux est parfois accompagné de Carol (société Lorraine). Peu après, l'Oiseau Blanc est pris en main par Nungesser et Coli; ils emmènent l'appareil à Chartres fin avril, terrain depuis lequel ils effectuent les vols de contrôle de performances. Le moteur du raid est essayé au sol, sur le banc, tournant jusqu'à six heures sans interruption ni problèmes d'ailleurs. Au cours des essais, la vitesse de 195 km/h à 3 500 kg de charge est atteinte (avec le train). La vitesse de croisière est ainsi estimée à 180-185 km/h sans le train. Les essais de montée permettent d'atteindre 6 500 m à 2 550 kg (plafond théorique estimé à 7 000 m). Les 3 000 m sont atteints en 12 m 30 secondes. Le PL.8 regagne ensuite Villacoublay où il reçoit ses derniers équipements dont un distillateur d'eau de mer; par contre, pour économiser le poids, les ceintures de sauvetage prévues à l'origine, sont abandonnées.

Le 25 avril, Les deux aviateurs informent officiellement la commission sportive de l'Aéro-club de France de leur intention de tenter un record mondial de distance en ligne droite!



Nungesser (dans l'habitacle) et Coli après un vol d'essai. Les vêtements des deux aviateurs ont été spécialement étudiés pour le voyage.

En septembre 1933, les premiers PL.101 qui ont succédé aux PL.10 sur la chaîne d'assemblage de chez Levasseur, commencent à arriver à Hyères et les PL.10 sont au fur et à mesure, transférés à la SEBA. En novembre, le rééquipement est pratiquement terminé et les entraînements à l'appontage peuvent reprendre. Les pilotes apprécient à sa juste valeur, le train d'atterrissage Messier à large voie dont est équipée leur nouvelle monture. Les accrochages sont grandement facilités. Mais le 29 décembre, un nouvel accident fait une victime, le SM mitrailleur Mounié est tué dans l'atterrissage forcé, et le capotage qui s'en suit, d'un des derniers PL.10 encore en service.

En février 1934, le *Béarn* entre dans une grande refonte qui va durer plus de vingt mois. Période pendant laquelle les escadrilles embarquées vont devoir se passer du seul porte-avions existant dans la marine française. Cependant, les exercices d'accrochage sur le "bouchon de champagne" ne cessent pas pour autant, le LV Corfmat a plutôt même tendance à les augmenter afin que ses pilotes ne perdent pas la main...



En mai suivant, la 7SI décolle d'Hyères pour un nouveau tour de France. Toulouse, Hourtin, Pau, Rochefort, Orly, Cherbourg, Avord, Nancy et Lyon sont successivement visitées. En juin, l'escadrille expérimente ses premiers appareils de téléphonie sans fil... Bien qu'encourageants, les résultats ne sont quand même pas suffisants et les postes de graphie sont conservés. Au mois de novembre, le LV Corfmat est remplacé par le LV Perret. Ce dernier va intensifier les vols de nuit, les voyages et les entraînements à la navigation. En mai 1935, est organisé un nouveau tour de France et c'est sur le chemin du retour, près de Siouville dans la Manche, que se produit un accident stupide qui coûte la vie au second de Perret, l'ÉV1 Fouchet, dont le PL.101 s'écrase sur la plage.

Les deux autres membres d'équipage, bien qu'éjectés à l'impact, s'en tirent avec des blessures sans gravité.

En novembre, le *Béarn* sort enfin de grand carénage et, après des essais de réception, récupère son aviation. Les pilotes de la 7SI se re-qualifient aux accrochages dans les premiers jours du mois. Malgré près de deux ans d'interruption, et certainement grâce aux entraînements intensifs auxquels ils ont été soumis par les LV Corfmat et Perret, ils n'éprouvent aucune difficulté à apponter de nouveau. Et c'est tant mieux car une croisière vers l'AOF est prévue dans les premiers jours de 1936.

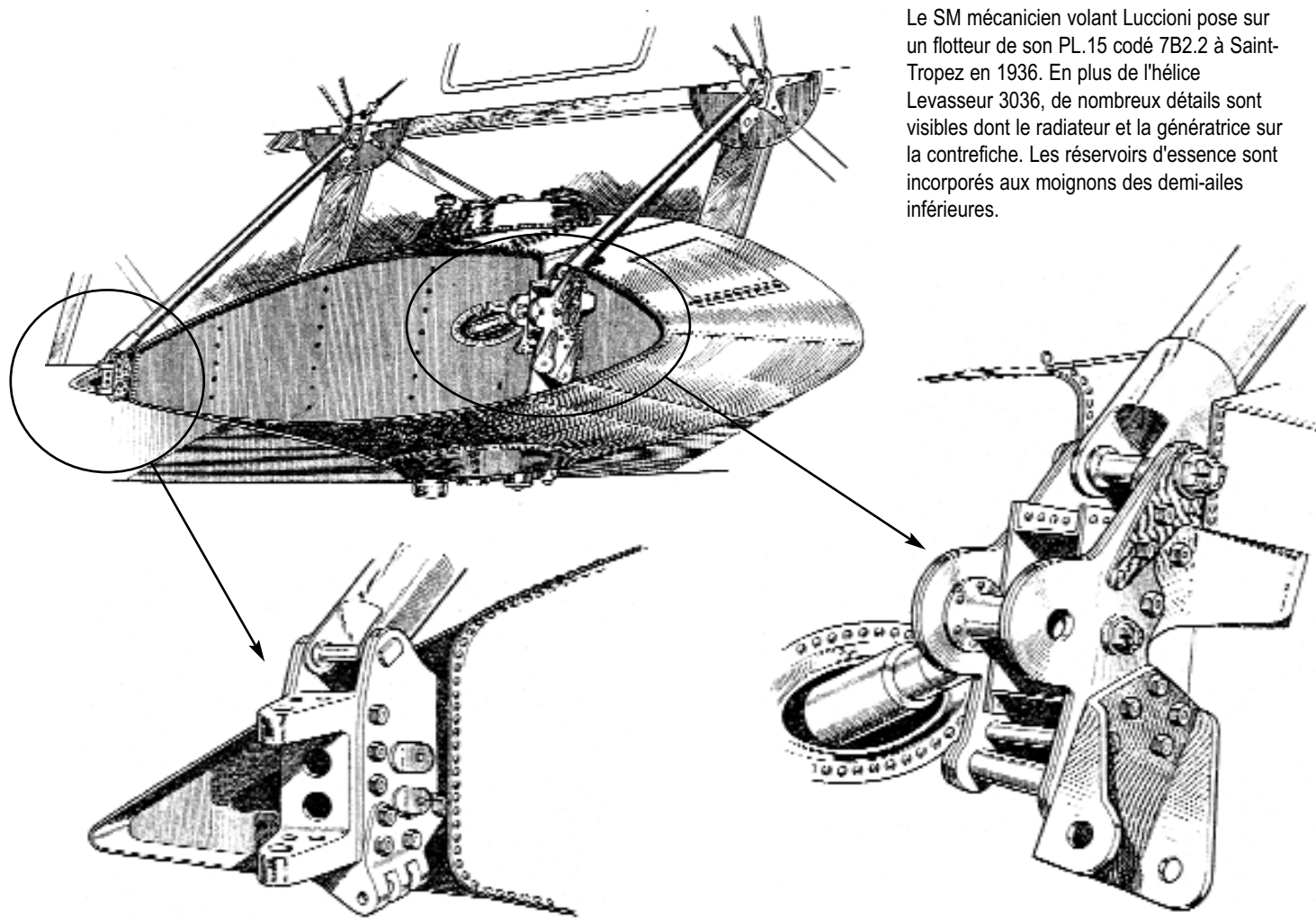
Le 14 janvier, les escadrilles décollent du Palyvestre et rejoignent le *Béarn* qui fait des aller-retour en baie d'Hyères. Puis, dès que tout le monde est à bord, le cap est mis plein ouest. Dakar est atteinte le 24 et les appareils mis à terre immédiatement. Pendant une semaine, la 7SI va participer à différents exercices et voyages à l'intérieur du pays; Thiès, Saint-Louis, Podor voient le passage des marins. Le 2 février, le porte-avions ramasse ses avions et met le cap sur Casablanca. Le 14, la 7SI décolle pour une tournée à travers le Maroc et l'Algérie et qui la mène successivement à Rabat, Marrakech, Fez, Oujda et finalement Oran d'où les Levasseur repartent pour rejoindre leur navire-base qui croise au large. Le 29 février, l'escadre est de retour à Toulon et les avions quittent une dernière fois le pont du *Béarn* pour rejoindre le Palyvestre. Cette croisière s'est déroulée d'une manière parfaite, sans pépins majeurs et les appareils ont fait preuve d'une excellente disponibilité, malgré la perte du n° 61 le 7 février, au large de Dakar; mais l'équipage est sauf.

Vol de groupe de 8 PL.101 de la 7SI en 1935.



15

Le SM mécanicien volant Luccioni pose sur un flotteur de son PL.15 codé 7B2.2 à Saint-Tropez en 1936. En plus de l'hélice Levasseur 3036, de nombreux détails sont visibles dont le radiateur et la génératrice sur la contrefiche. Les réservoirs d'essence sont incorporés aux moignons des demi-ailerons inférieures.



UN HYDRAVION MYSTÉRIEUX : LE PLB.4

Il existe une grande confusion concernant cet hydravion, du fait qu'il y eut en réalité deux appareils portant une désignation assez semblable ; le LB.4 HO² d'une part, un hydravion purement Lévy-Biche et un PLB.4, fruit de la collaboration entre Pierre Levasseur et Jean Biche. Bien que le premier soit quelque peu hors sujet, nous vous présentons les deux appareils, assez brièvement, car la documentation les concernant est plus que réduite. Les appareils n'ont de toute façon eu aucune carrière, n'ayant pas été construits en série.



Le LB.4, hydravion d'observation de bord





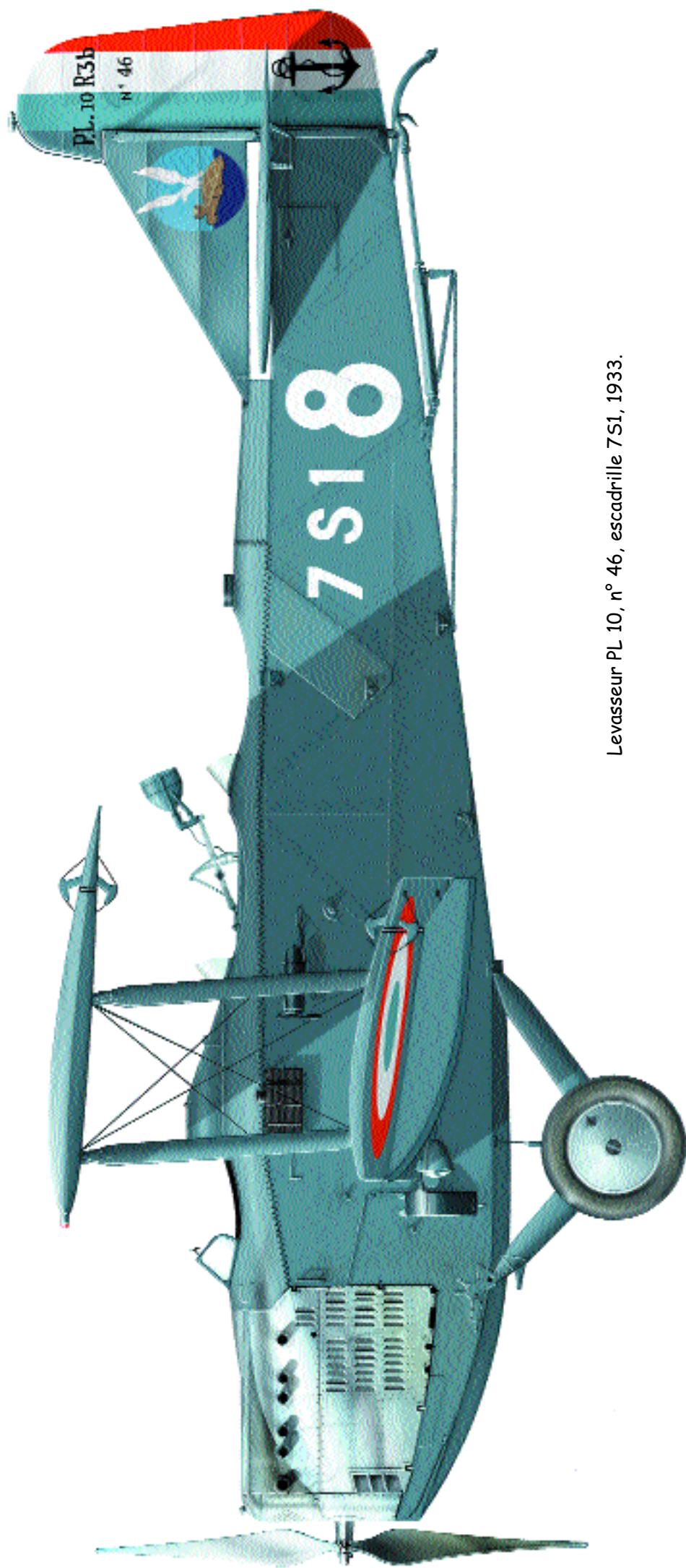
Levasseur PL 5, escadrille 3C1, 1928, les deux étoiles rouges étaient la marque du commandant de l'escadrille.



Levasseur PL 5, escadrille 3C1, 1928.



Levasseur PL 5, escadrille 3C1, 1928, l'étoile rouge était la marque de l'officier en second.



Levasseur PL 10, n° 46, escadrille 751, 1933.