

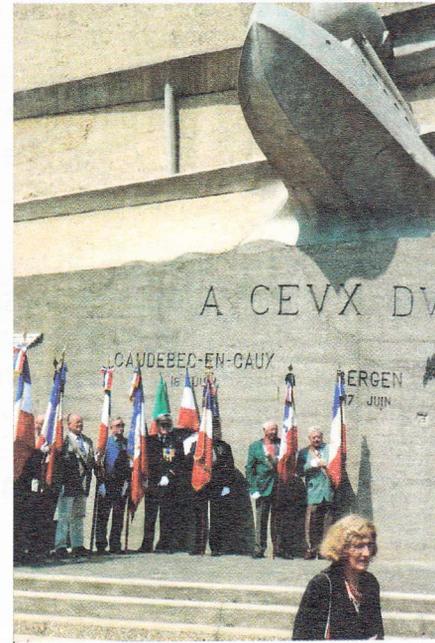
RÉGION HAUTE-NORMANDIE

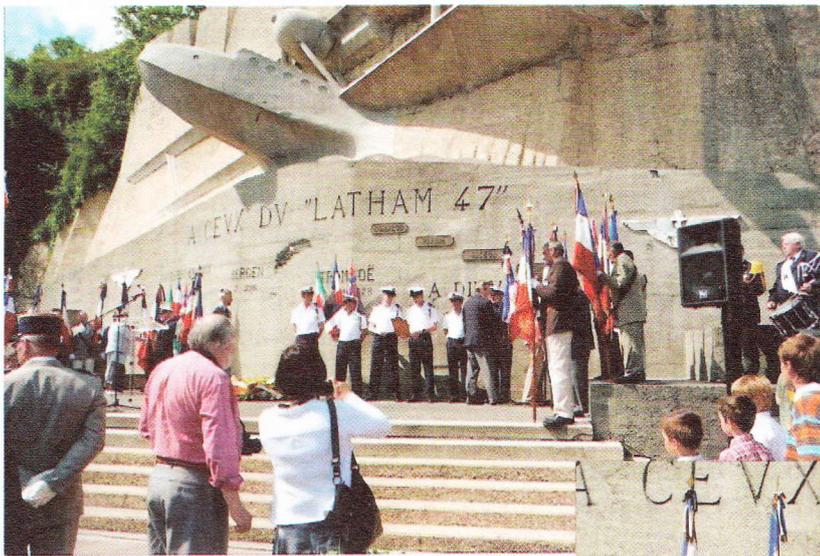
LE 16 JUIN 2009 A CAUDEBEC EN CAUX

Cérémonie anniversaire de la disparition de l'hydravion LATHAM 47-02

En présence de Monsieur le Député-maire de Caudebec en Caux, de son conseil municipal, de la direction de la Revima, de représentants de l'Aéronavale, de la Marine, de l'Armée de l'Air, des élèves des écoles cette manifestation s'est déroulée devant le monument « A CEUX DU LATHAM 47 » érigé en 1931 qui représente l'hydravion grandeur nature, vu de face, une partie du fuselage encastree dans un iceberg, situé en bordure de la Seine là où il a quitté pour la dernière fois la France.

A cette cérémonie 3 adhérents de l'AAESOR participaient : Messieurs Michel COLLE, Lucien DONNAT et Jacques ENNE.





SUR LES TRACES DU LATHAM 47-02. Sa disparition.

Elle est liée à l'expédition polaire du dirigeable italien « ITALIA » sous les ordres du général NOBILE dont le but était de se poser au pôle Nord. (1)

Après avoir survolé le pôle le 25 mai 1928 sans pouvoir atterrir à cause de violentes bourrasques il touche la banquise.

Sous le choc il perd une des nacelles, elle est occupée par 9 personnes dont le général NOBILE. Ils sont violemment projetés sur la banquise, plusieurs sont blessés dont le général. Le dirigeable se trouvant allégé s'éloigne en emportant les 6 derniers occupants. On ne retrouvera pas le dirigeable ni ses 6 hommes.

Ce n'est que 8 jours après que les 9 survivants parviennent à signaler leur présence sur la banquise.

Des secours s'organisent. Différents navires, avions, tentent de se porter au secours des naufragés. Des offres de service d'hydravions se précisent. La Norvège demande l'aide de la France qui accepte d'engager pour ce sauvetage l'hydravion LATHAM 47-02. L'Italie accepte cette proposition. L'explorateur norvégien AMUNDSEN demande d'accompagner la mission.

L'hydravion reçoit à la Société Latham et Cie (2) diverses modifications lui permettant d'évoluer dans l'Arctique.

L'équipage est constitué.

Pilote : Capitaine de Corvette René GUILBAUD

Copilote : Lieutenant de Vaisseau Albert CAVELIER de CUVERVILLE

Mécanicien : Maître Gilbert BRAZY

Radio : Second-maître Emile VALETTE

Le 16 juin 1928 à 9 heures l'hydravion déjauge sur la Seine de Caudebec en Caux. Sans escale il amerrit à 22 heures en Norvège, à BERGEN.

Le 17 juin, après les pleins d'huile et d'essence embarquement des matériels, provisions. De l'explorateur AMUNDSEN et du Lieutenant de Vaisseau Lief DIETRICHSEN, pilote spécialiste des régions polaires.

L'hydravion reprend l'air pour TROMSÖ, 1200 kilomètres au nord. Il arrive le lendemain à 4 h.

Le 18 juin le temps est très mauvais. Une éclaircie se présente dans l'après-midi et à 16 heures l'hydravion, lourdement chargé, s'envole, la position des naufragés est parfaitement établie.

Le service de prévision du temps a annoncé la présence de brume sur l'océan Glacial dans la direction du nord, le pilote, C.C. GUILBAUD, en quittant Tromsö fait d'abord route au sud afin de sortir de l'archipel côtier par le Malengen. Une fois hors des îles, il met cap au nord-ouest. Par cette manœuvre il espère tourner la zone brumeuse.

« Après la sortie du détroit, un moteur du Latham paraît avoir éprouvé des ratés. En tout cas des pêcheurs prétendent avoir vu l'hydravion français amerrir à quelques milles de la côte norvégienne, au nord de Fugløy, et ultérieurement reprendre l'air.

Le voyage s'est poursuivi ensuite dans des conditions normales jusqu'à 18 heures 45. Jusqu'à cette heure-là, la station de T.S.F. de Tromsö est restée en communication avec le Latham. Après cela, silence complet. Ni les postes du nord de la Norvège, ni celui de l'île aux Ours, ni ceux du SPILZBERG n'ont recueilli un appel.

Des navires, avions, hydravions feront des recherches en vain.

Quelques semaines plus tard il sera retrouvé un flotteur d'aile du Latham. En octobre, ce seront 2 réservoirs d'essence. »

Il est vraisemblable que, en panne de moteurs et de radio, le Latham se soit posé dans les parages de l'île de l'Ours. La mer, très houleuse, a fait le reste. L'hydravion a coulé et l'équipage a été englouti dans l'océan Glacial Arctique.

- (1) Umberto NOBILE fini la 1^{ère} guerre mondiale avec le grade de colonel. Ingénieur aéronautique il crée une usine de construction de dirigeables. En 1926, en compagnie de l'explorateur norvégien Roald AMUNSEN il survole le pôle Nord.
- (2) A Caudebec en Caux succède à la Sté Latham la Société d'Emboutissage et de Construction Mécanique (SECM) son directeur étant M. Félix Amiot, la production étant connue sous son nom. Actuellement, c'est l'usine REVIMA qui occupe les locaux. Elle effectue la maintenance de moteurs et de trains d'atterrissages.

SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS DU DIRIGEABLE « ITALIA »

Depuis le 25 mai 1928 ils sont échoués sur la banquise.

Le 30 mai, 3 rescapés tentent de partir chercher des secours. Les conditions de déplacement dans la tempête glacée, les tourmentes de neige rendent l'avancement impossible, ils doivent abandonner. Un mort des suites de ces efforts.

Début juin, 8 jours après leur chute ils parviennent à signaler leur présence.

Une première tentative de sauvetage par avion est faite par un italien, il disparaît.

Le 18 juin tentative de l'hydravion Latham 47, il disparaît.

Le 23 juin un pilote suédois réussit à trouver les survivants, il se pose à proximité. Il persuade le général Nobile, sérieusement blessé, de l'emmener dans son avion et il a convenu qu'il reviendra chercher les autres.

Au second voyage l'avion capote à l'atterrissage, le pilote est à son tour naufragé.

Le général Nobile sauvé attend sur le navire italien CITTA DI MILANO encre dans la baie du Roy au SPITZBERG. Son équipage est toujours prisonnier des glaces, une polémique démarre. Nobile est blâmé. Il est dégradé par le chef du gouvernement italien Benito MUSSOLINI qui supporte mal cet échec.

Un brise-glaces soviétique « KRASSINE » progresse lentement vers les naufragés. Il utilise son petit hydravion pour le repérage mais celui-ci, obligé de se poser, casse un flotteur, le pilote est lui aussi naufragé.

Le brise-glaces continue sa progression. Le 12 juillet il atteint les 2 isolés qui avaient voulu partir chercher des secours. Il poursuit sa route et le 14 juillet il recueille les rescapés du dirigeable ITALIA puis son petit hydravion avec le pilote.

Le « KRASSINE » regagne la baie du Roy au SPITBERG où les rescapés de l'ITALIA sont transférés sur le navire italien CITTA DI MILANO où attend Nobile.

Enfin ils ont été sauvés.

LATHAM 47

Hydravion de reconnaissance et de bombardement. 13 exemplaires construits pour l'Aéronautique Navale française

Biplan. Coque. 1 flotteur à chaque extrémité de l'aile basse.

Envergure	25.20 m	Longueur	16.30 m
Hauteur	5.20 m	Surface portante	120.20 m ²
Equipage	4		
Masse à vide	4900 kg	Masse totale	6886 kg
Motorisation : 2 moteurs Farman 12 We de 500 ch			
Plafond	4000 m		
Autonomie	900 km		

Notre Région à eu la tristesse de perdre un de nos adhérents en la personne de Monsieur Charles MERCIER

Son décès est survenu le 3 septembre 2009, il n'avait pas 60 ans.

Tant que sa santé le permettait il assistait avec son épouse à notre assemblée générale.

Une cérémonie religieuse a été célébrée dans l'église de sa commune, Sancourt, il repose au cimetière.

Nos sincères condoléances à Madame Christine MERCIER et sa Famille.

ENNE Jacques