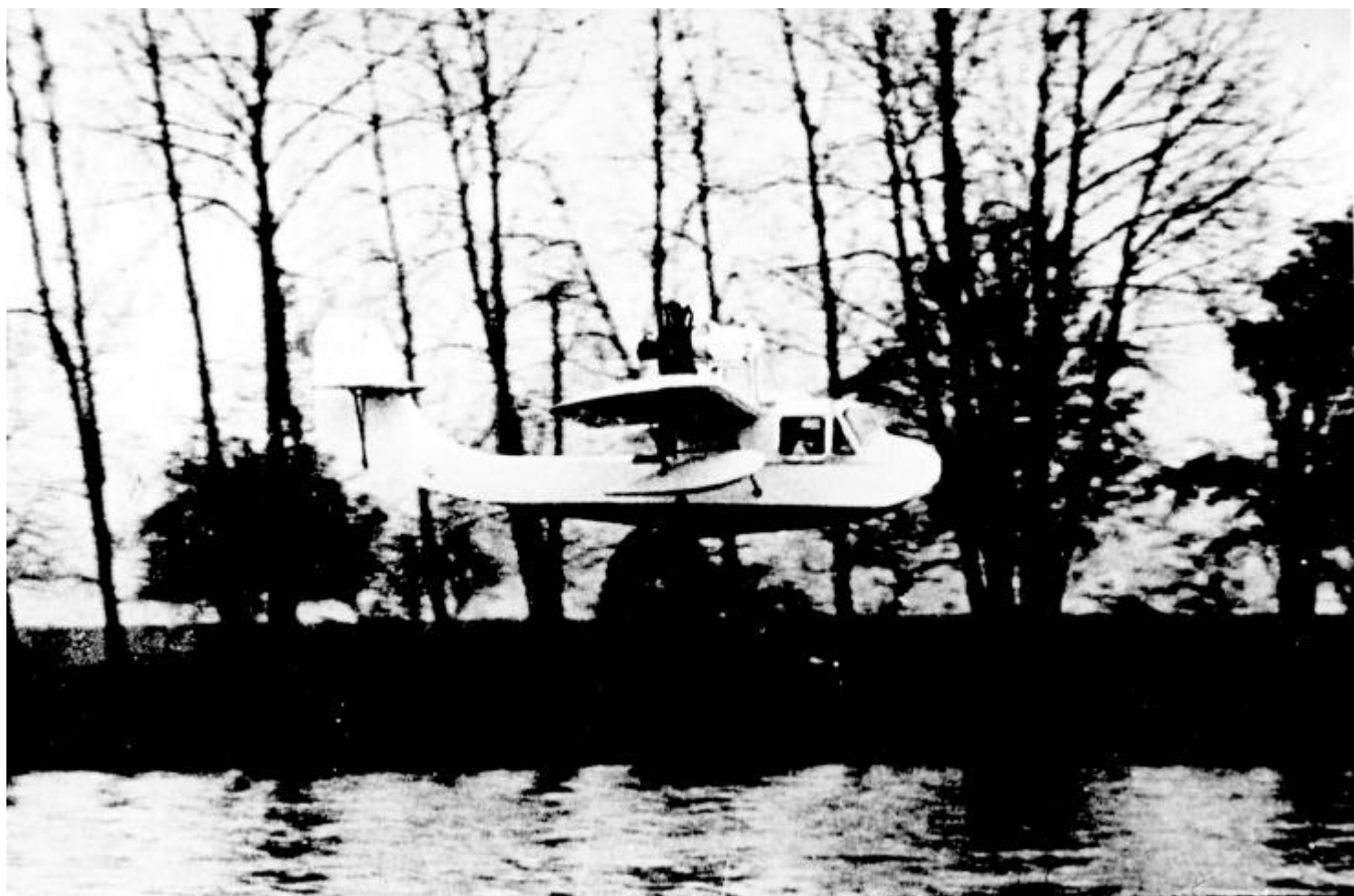




*Argenteuil : des bolides sur la
Seine, les hydravions F.B.A.*

Pendant vingt-deux ans, entre 1919 et 1941, La Frette-sur-Seine eut comme maire l'ingénieur français Louis Schreck, connu pour avoir fondé à Argenteuil en 1913 « Louis Schreck, constructions aéronautiques » puis en 1914, la Franco-British Aviation (F.B.A.), société qui disparut en 1934. Durant ses vingt-deux ans d'activité, la FBA construisit des hydravions à coque. Au cours de la première guerre mondiale, elle produisit plus d'hydravions qu'aucune autre société dans le monde. Pourtant, est-ce parce que son fondateur porte un nom allemand et sa société un nom anglais que les historiens français ne s'étaient pas encore penchés sur l'histoire de cette société aéronautique ?



Logo de la FBA (1924).

Louis Schreck est né le 8 mars 1874 à Aubigné, petite commune de la Sarthe où son père, Jean Schreck, 22 ans, d'origine alsacienne, est employé à la construction des chemins de fer ; sa mère, Louise Poisson, 22 ans, née à Aubigné, est sans profession. Louis Schreck est donc d'origine modeste. Nous ne savons pas grand chose de lui jusqu'en 1898, date de son mariage avec Marie Aline Gaché, sinon qu'il dût travailler jeune puisqu'il est déjà caissier lorsqu'il se marie, à 24 ans. L'un des témoins de son mariage, un certain Adrien Heurtebise, 24 ans comme lui, est ingénieur constructeur de cycles. Le couple Schreck s'établit en 1898 provisoirement au 48, rue de la Sablonville à Neuilly-sur-Seine. On peut penser que Louis Schreck ambitionne de s'établir comme constructeur automobile. Mais il est désargenté.



Delaunay-Belleville 1907-1908 (Cliché musée automobile du château de Valençay).



Louis Schreck photographié en 1910 à Port-Aviation (Juvisy-sur-Orge). (Cliché Musée de l'Air).

Pour disposer d'un capital, comme le firent les frères Farman et Roland Garros, Louis Schreck vend des automobiles. En 1903, Louis Schreck vend des automobiles Delaunay Belleville sur le continent nord et sud-américain. Il apprend l'anglais et l'espagnol. Là-bas, il entend parler des exploits des frères Wright. Il a 28 ans, et désormais il ne vise plus l'automobile mais l'aviation. A la fin de l'année 1908, il revient en France et achète un biplan Wright, l'un de ceux construits en France. Il décide de suivre à Pau, en septembre 1909, les cours de pilotage des frères Wright, puis ceux d'Hanriot à Reims, en janvier 1910.



Louis Schreck, en février 1911 à Port-Aviation, aux commandes de son « Diapason II ». (Cliché Musée de l'Air).

En avril 1910, diplôme de pilote en poche, Louis Schreck hante le terrain de Port Aviation de Juvisy-sur-Orge où il s'installe pour travailler. Seul, il y dessine durant l'été 1910 un grand aéroplane à la voilure bizarre qu'il tente de faire voler en septembre. Premier échec : trop lourd – 750 kg à

vide – le *Diapason I* équipé d'un petit moteur rotatif à 7 cylindres Gnôme de 50 ch, - celui là même qu'il a vu à Reims en août 1909 sur le biplan Farman - ne vole pas. En octobre 1910, Schreck remplace le rotatif Gnôme par un moteur Chenu de 90 ch plus puissant, toujours équipé d'une hélice placée à l'arrière. Le *Diapason II* vole en février 1911. Schreck a effacé son échec. Mais le *Diapason* de Schreck accomplit quelques vols, qui sont en réalité des sauts de puce. Doté d'un terrible « effet de sol », son appareil a le mérite de décoller, mais il ne s'élève pas franchement dans les airs. D'autres autour de lui à Juvisy-sur-Orge font beaucoup mieux. Le monoplan Tellier, par exemple, dessiné par Houris et Duhamel, construit dans un hangar juste à côté, a franchi en avril 1910 plus de 100 km et remporté le Prix¹ de la revue scientifique « La Nature », après avoir traversé Paris, piloté par Emile Dubonnet, le fils du fondateur de la célèbre marque d'apéritifs.



Hydravion Donnet-Lévêque piloté sur la Seine à Argenteuil par Beaumont. (Cliché Musée de l'Air).

Louis Schreck, autodidacte entreprenant, laborieux et entêté, tente de s'allier à d'autres constructeurs afin de produire des aéroplanes de bonne qualité. En janvier 1911, il rachète à Armand Deperdussin les monoplans Tellier en construction et toutes les machines-outils de Juvisy-sur-Orge d'Alphonse Tellier², ruiné par ses écoles de pilotage. Au printemps 1911, Schreck crée à Saint-Omer en Artois une entreprise de construction des monoplans Tellier sous le nom de « Société des anciens chantiers Tellier ». Il y installe une première école de

pilotage. Schreck entend concevoir son propre appareil...

En mars 1912, il s'associe avec un jeune pilote ingénieur, Louis Gaudart, et c'est avec lui qu'il réalise le premier hydravion à coque appelé le « d'Artois », du type Donnet-Denhaut c'est-à-dire avec un redan sous la coque, et un monoplan de course. Malheureusement, le 13 avril 1913, lors du second concours d'hydravions de Monaco, Louis Gaudart, en tentant d'esquiver des bateaux, se tue sur l'hydravion *d'Artois*. Schreck connaît alors un second échec, douloureux.



Le d'Artois coulera le 13 avril 1913, tuant son pilote. Son moteur est dans la coque et l'hélice est entraînée par chaîne.

L'hydravion *d'Artois* évolue sur la Seine au cours de l'été 1912. Le pilote britannique Thomas Sopwith, futur constructeur d'avions, se déplace à Juvisy-sur-Orge où il essaie les deux types d'hydravions à coque, le Donnet-Lévêque et le *d'Artois*. Convaincu de la valeur de la solution mise au point par les français, Sopwith persuade l'Etat-Major britannique d'acheter des hydravions à coque - baptisés « flying boats » par les britanniques - pour assurer la surveillance des côtes. Louis Schreck pense qu'un marché va s'ouvrir.



Le FBA type A est photographié ici à Saint-Raphaël en juillet 1914 lors d'essais dans la Marine française. (Cliché Musée de l'Air).

1. Le Prix spécial de la revue « La Nature » récompense le premier aviateur capable de parcourir 100 km à travers la campagne. Dubonnet, le 4 avril 1910, a volé de Juvisy à la Ferté Saint-Aubin, au sud d'Orléans, soit 109 km.
2. Comme Louis Blériot avec les phares d'automobile, Alphonse Tellier possède une entreprise prospère de construction de canots. Ses aéroplanes menacent de ruiner son entreprise, ce qui finira par arriver fin 1911.

En mai 1913, Schreck s'associe à Henri Lévêque dont les ateliers sont installés entre Bezons et Argenteuil et il rachète à Donnet et Denhaut leur brevet d'hydravion à coque. Durant l'été 1913, Louis Schreck crée un petit hydravion biplace de 18 m² de surface portante à moteur rotatif Gnôme « Oméga » de 50 ch, dérivé de l'hydravion Donnet-Lévêque, puis il construit quatre autres prototypes, baptisés également type A, respectivement de 20 m² de surface portante à moteur Gnôme de 70 ch et de 22 m² de surface portante à moteur Gnôme de 80 ch. Bien déterminé à fournir des hydravions aux amirautés, il fonde à Londres en juillet 1913 la société Franco-British Aviation (F.B.A.) Company Limited.



FBA aux couleurs de la Suisse à Monaco en avril 1914 -Ernest Burri est Suisse - (Cliché Musée de l'Air).

Le pilote Donnet-Lévêque André Beaumont recruté par Louis Schreck en août 1913 comme directeur technique, est chargé de promouvoir l'hydravion FBA type A en Grande-Bretagne, tandis que le pilote suisse Ernest Burri est recruté par Schreck comme réceptionnaire (chef pilote). A cette époque, Beaumont est déjà connu ; il a remporté la course Paris-Rome en juin 1911 et surtout il a réalisé le premier tour de Grande-Bretagne en juillet 1911 sur un monoplan Blériot XI à moteur Gnôme de 50 ch. Il connaît bien ce pays où il est considéré comme un excellent pilote. Ses démonstrations à Brighton et Calshot à l'été 1913 sur le FBA type A à moteur Gnôme de 80 ch sont convaincantes puisque le Royal Naval Air Service (RNAS) commande alors 40 hydravions à Schreck. La firme FBA est lancée.

En septembre 1913, Schreck installe à Argenteuil, sur le site des hydroaéroplanes Lévêque, quai de Seine, ses ateliers d'Artois et crée une usine importante pour honorer la commande britannique des 40 appareils du RNAS.

Il dispose d'une antenne à Londres, au 29 Charring Cross Road. Schreck n'a rien laissé au hasard pour adresser ce marché. Après avoir obtenu les brevets Donnet-Lévêque, il achète les droits de construction pour l'Europe des hydravions Curtiss, droits possédés auparavant par Louis Paulhan. En décembre 1913, au 6^e Salon de l'Aéronautique, Schreck expose son type A sous la marque FBA. La marine autrichienne en commande trois exemplaires. Quelques jours plus tard, la marine danoise à son tour achète deux hydravions à la FBA.



FBA type A prototype à moteur Gnôme de 100 ch second à Monaco. (Cliché Musée de l'hydraviation).

En début d'année 1914, pour pouvoir fournir des hydravions à la marine française, Schreck dépose la marque Franco-British Aviation (FBA) à la chambre de commerce de Versailles. L'usine d'Argenteuil est terminée. Elle s'étend sur une surface de 15.000 mètres carrés dont 9.000 mètres couverts. Louis Schreck recrute ses premiers ouvriers, des mécaniciens et des menuisiers. Il établit également à Argenteuil en bord de Seine une école de pilotage.



Le FBA type B photographié à Dunkerque en février 1915. (cliché Musée de l'Air).

Lorsque éclate la première guerre mondiale, en août 1914, Schreck est affecté par le ministère de la guerre dans sa propre usine d'Argenteuil. Après l'Angleterre, l'Autriche et le Danemark, l'Italie et la Russie commandent des hydravions à la FBA. De février 1914 à février 1915, le type A est produit en

série, à cent vingt-cinq exemplaires pour la marine anglaise (40 exemplaires commandés par le R.N.A.S.), autrichienne (12 ex.), danoise (six ex.), russe (10 ex.) et italienne (20 ex.), sans compter les hydravions utilisés dans l'école Schreck à Argenteuil. Paradoxalement, la marine française boude les hydravions à coque ; elle préfère les hydravions à flotteurs.

Les ateliers d'Argenteuil construisent début 1914 un nouveau type à envergure augmentée de deux mètres. Le 20 avril 1914, le prototype du type B, portant le numéro constructeur 27, équipé d'un moteur Gnôme de 100 ch, piloté par le suisse Ernest Burri, se classe second à la coupe Schneider d'aviation maritime disputé à Monaco. Le type B de série, qui apparaît en opérations au début de 1915, est un type A biplace à la coque renforcée et à l'empennage modifié doté d'ailes repliables pour être commodément stockés sous hangars (conditions de stockage exigées par les marins).

Le type B est essayé en France par la Marine nationale à l'été 1914, sans suite. Etant le seul hydravion de combat disponible, la Marine française achète quarante exemplaires en décembre 1914. Un total de cent cinquante types B est construit à Argenteuil en 1915, quarante pour la Marine française, quarante pour le R.N.A.S. qui en commande quatre vingt nouveaux (portant le total à 160) qui sont construits sous licence en Grande-Bretagne par Norman-Thompson à Bognor, les autres allant aux marines russes, portugaises et italiennes.



Le FBA type C (1915) fut utilisé en 1915 comme hydravion de combat puis de 1916 à 1923 pour la formation des pilotes de la Marine nationale. (Cliché Musée de l'Air).

Le type C de série, apparu fin 1915, est un type B propulsé par un Clerget 9B rotatif de 130 ch. Avec plus de trois cents exemplaires produits pour le bombardement et la formation des pilotes de des marines italienne, russe et française, le type C est le plus produit de tous

les modèles de la FBA en ce début de guerre. Malgré la menace des sous-marins allemands, la Marine française a pris son temps avant de commander des hydravions. En 1915, il vole un plus grand nombre d'hydravions Schreck FBA en Angleterre ou en Italie qu'en France. Cent quatre-vingt types C sont finalement commandés par la Marine nationale comme hydravion de combat pour équiper les Centres d'Aviation Maritime en 1916, puis cent cinquante comme hydravion école, sont commandés « de gré à gré » par les centre de formation entre 1916 et 1917.



FBA type C aux couleurs de la marine française. (Cliché Musée de Biscarrosse).

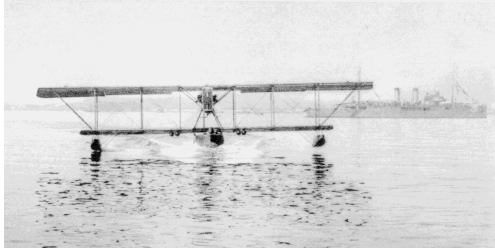
En 1916 apparaissent de sérieux concurrents pour la FBA, les Donnet-Lévêque, Tellier et Lévy Besson de 200 ch. Schreck sort alors son puissant FBA type H à moteur Hispano-Suiza de 150 ch puis de 180 ch pour la patrouille maritime et la lutte anti-sous-marine.



FBA type C aux couleurs de la marine britannique. (Cliché Imperial War Museum).

Répondant au programme défini par l'amiral Lacaze, 500 hydravions Donnet-Denhaut de 150 ch, 500 hydravions Lévy-lePen et 500 FBA type H sont commandés en 1916 pour armer les bases aéronavales et lutter contre les sous-marins allemands. Quatre cents FBA type H sont construits à Argenteuil en 1916, une centaine est construite à Paris dans les usines de Pierre Levasseur. L'Italie commande 900 type H fin 1916. Cette commande pose des difficultés à Schreck, qui crée dans un premier temps une usine d'assemblage à Nice. La licence de

construction du type H est finalement cédée à Savoia, qui construit 892 type H sous licence, les moteurs Hispano étant montés par Isotta-Fraschini. Onze FBA type H sont utilisés par l'U.S. Navy pour patrouiller dans l'Atlantique et la Méditerranée, après qu'une commande pour 150 hydravions FBA type H ait été passée par la Marine américaine et annulée par la France.



Hydravions FBA-H armé de quatre bombes sous les ailes en 1916. (Cliché Musée de l'Air).

Le type S à moteur Lorraine ou Hispano de 280 ch bénéficie d'une coque plus hydrodynamique et d'un nouvel empennage à l'arrière. 250 exemplaires sont commandés par la Marine française fin 1917. Ils sont tous construits par la FBA et livrés dans les C.A.M. où seulement 180 unités environ sont mises en service avant l'armistice. Ce type est utilisé par la Marine française jusqu'en 1923. Ces hydravions sont de véritables chasseurs de sous-marins : ils patrouillent trois ou quatre heures en mer à 140 km/h de croisière à grandes distances des côtes et sont armés de mitrailleuses, de bombes anti-sous-marines et parfois de canons.



FBA type S sur la base de Camaret en 1918. (Cliché Musée de l'hydraviation).

A la fin de la guerre, Louis Schreck reçoit la croix de la Légion d'honneur pour les services rendus à la patrie. Sur les 2.870 hydravions construits en France entre août 1914 et novembre 1918, 1.470 ont été construits par la FBA (soit 50 %). Le retour à la paix met fin aux commandes d'hydravions. Parmi les premières victimes de la suppression des marchés se trouve la firme d'Argenteuil. Schreck se

trouve obligé de remercier son personnel et de fermer provisoirement son usine. Schreck a gagné 30 millions de francs. Il pourrait vivre de ses rentes.



Publicité de la firme Schreck FBA parue dans les Ailes en 1924.

En 1919, Louis Schreck est élu maire de La Frette-sur-Seine, commune située au nord d'Argenteuil où il réside. Maire de progrès, il est réélu trois fois, en 1925, 1929 et 1935. Il se présente sous l'étiquette « concentration républicaine » en 1929 contre une forte liste « intérêts généraux » de gros cultivateurs et l'emporte largement. Louis Schreck laisse de lui le souvenir d'un républicain ouvert ayant modernisé la ville, qui a vu sa population doubler entre 1920 et 1935.

La formation des pilotes de la Marine nationale se poursuit après la guerre sur un matériel récupéré des surplus militaires, ce qui n'est pas idéal, pour armer les hydrobases installées un peu partout, en France métropolitaine et dans les colonies. En 1920, les services officiels de la Marine signifient à Louis Schreck qu'ils sont prêts à passer commande d'hydravions neufs pour la formation des pilotes. Schreck recrute comme ingénieur en chef Emile Paumier pour concevoir les nouveaux hydravions, secondé par les ingénieurs de la marine Melville puis Sarfati, Rambaud et Payonne, et dote la FBA d'un directeur commercial, Monsieur Maury, un ami personnel. Cette équipe se met au travail, et grâce aux études techniques menées sur des maquettes en soufflerie, produit les hydravions à coques FBA des types 10 à 23, le plus réussi étant le type 17 de 1923.



Le FBA-17 type HMT2 du commandant Léon Challe traverse le plan d'eau d'Argenteuil en 1924. (Cliché Les Ailes).

Les hydravions FBA 17 et les modèles suivants, 19 et 21, sont très appréciés pour leur facilité d'emploi. L'école de formation des pilotes de l'aéronavale à Argenteuil ne désemplit pas, de même que les Centres Ecole d'Aviation Maritime (CEAM) de Hourtin (dans les Landes) et Saint-Raphaël et Rochefort où les FBA-17 sont employés. On peut dire que la quasi-totalité des pilotes de la Marine nationale entre 1919 et 1939 sont formés sur des hydravions de la FBA. Plus de trois cents FBA de tous types (C, H et surtout 17) sont utilisés pour la formation des pilotes navals entre 1924 et 1933. On trouve des hydravions FBA dans les bases militaires navales opérationnelles, les centres de formation, mais aussi embarqués sur des croiseurs et avisos.



Le FBA-17 HL1 lors d'essais de catapultage à Brest-Laninon en 1926. (Cliché Musée de l'hydraviation).

Dans les premiers jours de 1923, un jeune bordelais de 25 ans, Jean-Fernand Laporte, qui vient d'être breveté pilote d'hydravion, est engagé chez Schreck. Avec les FBA type 17 et type 19, il va battre de 1923 à 1925 onze records du monde de vitesse et d'altitude. Au concours des hydravions de l'Aéro-Club de France de 1923, Laporte se classe premier sur FBA-17 devant ses neuf concurrents en empo-

che les 100.000 francs de prime ; la Marine nationale commande en série le type 17.



FBA 17 HE2 de la marine à Picqueyrot (base d'Hourtin dans les Landes) en 1926. (Cliché C.A.M. Hourtin).

Louis Schreck, dont l'habileté commerciale est bien connue, propose ses hydravions à diverses sociétés pour se dégager du marché des commandes militaires, limité par une importante offre concurrente. Il crée, avec le FBA-17 HMT³, le premier « hydravion d'affaires ». A partir de 1925, chaque modèle militaire est présenté aussi en version civile amphibie, doté de roues amovibles et relevables, comme hydravion de transport et de travail. La FBA propose ainsi une version postale de ses types 19 et 21.



Le type FBA 17 HMT4 fut construit à trente-cinq exemplaires en 1927. L'un de ceux-ci est visible aujourd'hui au Musée de l'Air. (Cliché Musée de l'Air).

Au concours de 1925, disputé à Saint-Raphaël, Laporte se qualifie premier sur FBA-21 devant dix concurrents. Dans cette épreuve meurtrière, cinq hommes vont perdre la vie, dont trois de la firme FBA : le pilote d'essais de la FBA et deux mécaniciens. En ce triste jour, les hydravions FBA-21 obtiendront pourtant les deux premières places du concours.

Patron social, Louis Schreck fonde une mutuelle ouvrière. Monsieur Auvity, habitant Bezons, dépose le 8 février 1926 une demande pour « une société de secours mutuels dite des ouvriers et employés des Etablissements Schreck, à Argenteuil ». Les statuts sont déposés conformément aux prescriptions de l'article 4 de la loi du 1^{er} avril 1898.

3. HMT pour hydravion mixte de tourisme. Mixte signifie amphibie, c'est-à-dire hydravion à coque muni de roues relevables.



FBA-21 n° 3 vainqueur du Grand Prix de 1925. De gauche à droite : Darqué, Le Prieur, Pelletier-Doisy, Paumier, Dagnaux et Schreck. (Cliché Musée de l'Air).



Le FBA-19 HMT3 utilisé en 1925 par la compagnie Air Union pour le transport de passagers entre la France et l'Angleterre. Un canot recueille sur la Tamise le pilote et les trois passagers. (Cliché Musée de l'hydraviation).



Le prototype du FBA-19 HB-2 photographié devant les usines FBA quai de Seine à Argenteuil le 24 août 1924. (Cliché Musée de l'hydraviation).

Louis Schreck, âgé de 50 ans, devenu veuf en 1925, se remarie le 30 septembre 1926 avec Yvonne Eléonore Marie Demêtre. Schreck est de nouveau heureux. Son entreprise marche bien et le carnet des commandes pour les hydravions FBA 17 est rempli.

En 1929, Pierre Perez, jeune ingénieur de 26 ans, remplace Sarfati au bureau d'études, découragé de n'étudier que des modifications au type FBA-17. Pérez crée les types 270 (biplace) et 290 (quadriplace) purement civils. Devant le peu de résultats obtenus sur la mar-

ché civil, Schreck propose également ces modèles à la Marine nationale, comme hydravions école. Un FBA 270 HMT 2 est commercialisé 325.000 francs en 1929.



Le FBA-23 à moteur en étoile Gnôme & Rhône « Jupiter » 9Ab de 420 ch destiné à Maurice Noguès photographié en 1926 à Argenteuil. (Cliché Musée de l'Air).



Le FBA-290 dessiné par Perez aux essais à Argenteuil en 1929. (Cliché Jean Delmas).

La crise économique de 1929 ruine les projets d'hydravions d'affaires de Schreck. Les commandes pour les produits de luxe sont réduites à zéro. La firme FBA se vide à nouveau en 1930 de ses compétences. Il n'est plus question d'hydraviation de sport et de loisir. La Marine nationale, un instant intéressée par les gros hydravions à coque Sikorski demande à Schreck de prendre des licences pour la fabrication en Europe, mais l'état-major renonce à ce projet. L'hydraviation de sport et de loisirs, qui aura tant de succès dans les années cinquante avec des hydravions étrangers, est pourtant le marché visé par la firme avec le FBA 310 monoplane, dernier hydravion sorti des usines d'Argenteuil, qui ne connaîtra aucun succès commercial. En fait, c'est seulement vers 1955 que le marché visé par Schreck va se concrétiser : à ce moment les hydravions à coque auront disparu et il sera pris par les hélicoptères.

Entre 1919 et 1931, il est tout de même sorti plus de trois cents hydravions des usines FBA d'Argenteuil. Mais en 1931, la crise frappe durement les sociétés aéronautiques françaises, en particulier tout le bassin parisien autour des boucles de

la Seine où sont installés les constructeurs : CAMS à Sartrouville, Blériot à Suresnes, Farman à Billancourt et même Lioré et Olivier à Argenteuil. Sans contrat militaire, sans vente civile, les constructeurs licencient leurs compagnons les uns derrière les autres.



Le type FBA-310 aux essais sur la Seine à Argenteuil devant les usines FBA. (Cliché collection Jean Delmas).

En 1933, la FBA bat de l'aile au point qu'on parle de fermer l'établissement. En 1934, alors que la SGA (ex-Lorraine d'Argenteuil) licencie ses ouvriers, on ne travaille que quinze jours par mois à la FBA. Fin 1934, l'usine d'Argenteuil, désertée par ses cadres et ouvriers, est vendue à la Société des Avions Bernard (SAB) de La Courneuve, qui espère y construire son hydravion H 110. La SAB fera faillite, elle aussi, avant d'avoir réalisé son projet. En 1935, la raison sociale « Hydravions Schreck FBA » ne figure plus parmi la liste des constructeurs aéronautiques français. Les nationalisations du 1^{er} janvier 1937 vont sauver de la démolition l'usine d'Argenteuil. Les locaux sont vendus par l'Etat à la SNCM⁴. La SNCM fait faillite en 1938 et ses actifs sont loués par l'Etat à Gnome & Rhône.

Louis Schreck a vendu ses actifs pour tenter de sauver son entreprise. En 1939, il en est réduit à solliciter les fonds de ses anciens collaborateurs pour remonter une affaire, lors de la reprise de la construction militaire. Il tente de louer à Argenteuil les anciens hangars de la FBA encore propriété de la Société Nationale de Construction de Moteurs.

Décédé à 67 ans à son domicile de La Frette-sur-Seine, 8 quai de Seine, le 16 novembre 1941 d'une affection pulmonaire, Louis Schreck n'a pas vu sortir des ses chères usines un seul hydravion pour ce conflit. Les

derniers hydravions à coque français sont produits dans les usines de la SCAN à Sartrouville, sous le nom SCAN 20, mais dès 1949, la SCAN produira des hydravions d'origine américaine sur le site du Havre.

Par un curieux hasard de l'histoire, les usines de la FBA à Argenteuil ne restent pas désertes à la mort de leur fondateur. Dès l'été 1940, la société Junkers y produit des moteurs Jumo. En septembre 1944, après la libération et jusqu'en 1956, les ateliers du quai de Seine vont abriter la construction de bien étranges bolides : les intercepteurs expérimentaux à statoréacteur de René Leduc !



Sortie d'usine à Argenteuil de l'avion expérimental à statoréacteur Leduc 010 (1946). Le sigle FBA est encore lisible au fronton du bâtiment. (Cliché Musée de l'Air).

Les locaux de la FBA seront détruits en 1957 après 22 ans d'existence ; le quai de Seine verra passer une bretelle routière en 1965, et des immeubles collectifs HLM y seront construits.

Signature de Louis Schreck (1940).



Le FBA 17 HT 4 du Musée de l'Air pose ici sur la piste du Bourget pour la photo. (Cliché CEDOCAR 1977).

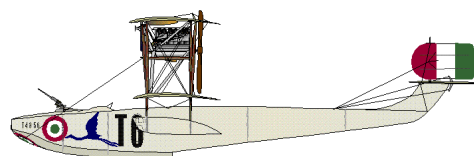
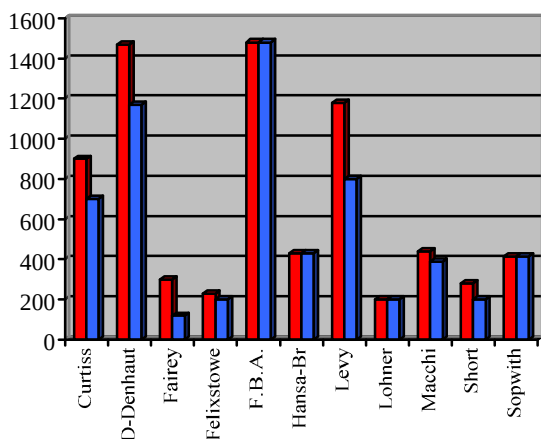
4. SNCM : Société Nationale de Construction de Moteurs. Suite de Lorraine, de la SGA et ancêtre lointain de la SNECMA.

De 1914 à 1932, la FBA a produit un total de 2 586 hydravions, sous 26 types différents. Durant la première guerre mondiale, elle a produit 1 480 hydravions sur un total de 2 870 construits en France entre août 1914 et novembre 1918. C'est le plus gros constructeur d'hydravions à coque du monde, le seul constructeur à avoir construit et livré tous les hydravions commandés avant l'armistice. Au plus fort de la première guerre mondiale, l'usine d'Argenteuil employait 350 ouvriers, ce qui en faisait le principal employeur de la ville après Lorraine-Dietrich.

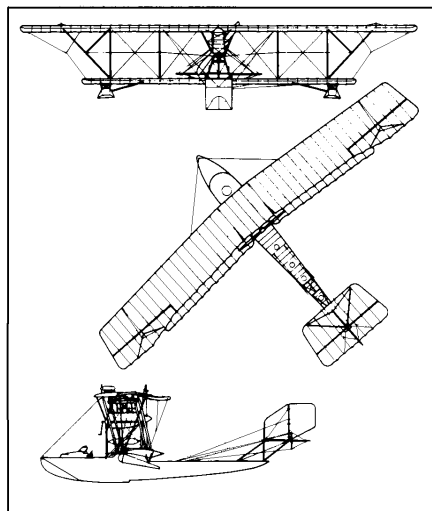
Les mécaniciens (une centaine de mécaniciens est employée) sont les mieux payés : ils touchent 1,25 F de l'heure ; les menuisiers (180 menuisiers) touchent 1,20 F, les emballleurs (au nombre de 65) 0,95 F de l'heure et les manœuvres (25) 0,90 F en 1916.

Entre les deux guerres, la FBA a exporté des hydravions dans une douzaine de pays : Autriche, Brésil, Canada, Chine, Danemark, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Italie, Japon, Pologne, Russie et Suisse. Les hydravions de la FBA ont remporté onze records mondiaux de vitesse et d'altitude.

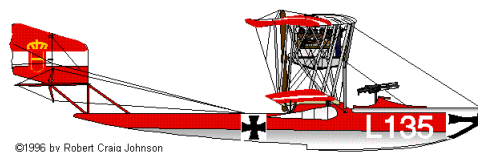
Gérard HARTMANN



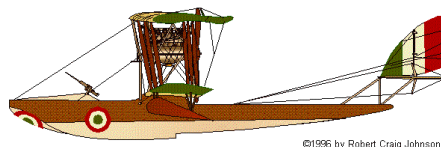
FBA type C aux couleurs de la marine italienne (1915).



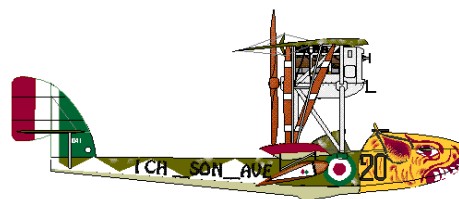
Le Lohner E (1914), copie conforme du FBA type A.



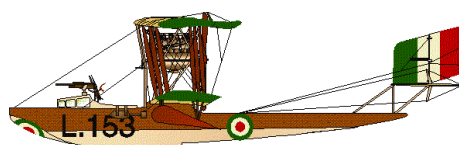
Le Lohner L autrichien (1915) est une copie du FBA type C.



Capturé par les italiens, le Lohner L a été copié par Macchi en 1916 sous le type L1 et construit à 140 exemplaires.



Le Macchi M5, amélioration du Macchi L1 (1916).



Macchi M1 de 1916. (Clichés Robert Craig Johnson 1996).