François DENHAUT (1877-1952)

Inventeur

François Victor DENHAUT est né le **4 octobre 1877** à 8 heures du matin, aux Peyrudes, commune de Champagnat, canton de Bellegarde-en-Marche dans le département de la Creuse.

Il est l'unique fils d'André DENHAUT, maçon, 37 ans, né le 26 août 1840 à Saint-Oradoux-près-Crocq en Creuse et d'Anne CANNIER, 30 ans, née le 21 avril 1847 aux Peyrudes-Basses en Creuse. Du couple, marié le 8 décembre 1870 à Champagnat, naissent sur cette même commune deux enfants ; François le 4 octobre 1877 et Françoise Marie Germaine le 7 mars 1880.

François suit une scolarité classique et se passionne pour un sport en plein essor, le cyclisme. Il est champion incontesté du Cantal de **1895** à 1900. Très jeune, il entre donc en contact avec la mécanique, en s'exerçant sur sa "petite reine". Rien d'étonnant qu'à l'âge adulte, il ait une place très spéciale dans l'histoire de l'aviation, et surtout dans celle des hydravions pour lesquels il a une véritable passion.

De la classe **1897**, François est recruté à Guéret en Creuse sous le matricule 1121. Sa fiche signalétique indique : cheveux châtains, sourcils et yeux noirs, front ordinaire, bouche moyenne, menton rond, visage ovale, taille 1,63 mètre. Classé dans les services auxiliaires car *martèlement du 2e orteil du pied gauche*.

François DENHAUT, 24 ans, se marie le 8 août **1902** à Champagnat avec Marie Louise Adeline CABOURNAUD, 19 ans, née le 30 avril 1883 à Champagnat. Du couple, naissent trois enfants : Marcel Antoine Félicien le 19 mars 1904 à Aurillac dans le Cantal, puis à Champagnat, Germaine Marie Octavie Antoinette le 5 décembre 1905 et René Victor François Xavier le 5 juillet 1909.

De **1902** à **1905**, François élit domicile avec son épouse, rue du 14 juillet à Aurillac dans le Cantal où naît leur 1er enfant.

Il devient entrepreneur de travaux publics et exécute des travaux en ciment armé encore peu répandu dans la région. Il construit un barrage sur la Tardes près de Chambon-sur-Voueize en Creuse et réalise en béton armé, l'hôtel des routiers, rue des fusillés à Aubusson en Creuse et divers autres travaux.

En **1907**, après avoir eu connaissance des vols planés effectués par Gabriel VOISIN et le capitaine Ferdinand FERBER, le livre "Pas à pas, saut à saut, vol à vol" ne quitte pas son chevet. François DENHAUT (au nom prédestiné !?! François d'en haut) se consacre alors à l'aventure aéronautique et construit plusieurs planeurs sur lesquels il se hasarde à faire quelques envolées.

Il est toujours dans la Creuse, en **1908,** quand il met en chantier, avec l'aide du mécanicien-auto BOUYER un biplan inspiré de l'appareil des frères Orville & Wilbur WRIGHT. Faute d'avoir un moteur *Antoinette*, il construit lui-même un propulseur de 20 chevaux pesant le poids respectable de 200 kg et il présente son appareil, sans grand succès, à Autun en Saône- et-Loire.

Délaissant les constructions sur le mode américain, il décide de construire un nouvel appareil, cette fois selon ses propres plans. Il obtient l'aide financière de Frédéric DANTON, manufacture de tapisseries à Aubusson. Il est vrai que ce nouveau sport suscite un engouement extraordinaire mais, les appareils étant fragiles, il n'est pas rare de casser du bois dès la première sortie et le coût de la construction et des réparations inévitables impose de trouver des mécènes. En ayant trouvé un, François construit un "biplace de course" comme il l'appelle, avec l'aide d'un ancien collaborateur de Clément ADER ; Louis ESPINOSA.

Le *Danton* est achevé en **1910** et vole la même année à Juvisy dans l'Essonne. Doté d'un moteur *Lemasson* de 35 chevaux, d'une voilure biplane à ailes décalées vers l'arrière, ce premier exemplaire est aussitôt vendu.

Deux autres appareils suivent et sont vendus au prix de 30 000 francs chacun. En **1911**, François cède ses intérêts à son mécène, Frédéric DANTON, et devient chef pilote à l'école que Pierre LEVASSEUR vient de créer à Port-Aviation, sur le terrain de Juvisy. Il passe son brevet n° 690, à 34 ans, le 9 décembre **1911**, sur un biplan *Fernandez.*

Depuis son adolescence, François a remarqué le nombre important de pièces d'eau et de fleuves disposés à recevoir des "hydro aéroplanes". Mais, pour rendre à César ce qui revient à César, force est de reconnaître qu'en 1876, Alphonse PENAUD est le premier à déposer un brevet où sont détaillées les caractéristiques d'un appareil volant pouvant indifféremment utiliser la terre ou l'eau. Premier au monde, Henri FABRE fait voler, sur l'étang de Berre dans les Bouches-du-Rhône, le 28 mars **1910**, un aéroplane automobile monté sur flotteurs, ouvrant ainsi l'ère de l'hydraviation. Jusqu'à ce que François s'intéresse à ce type d'appareils, les hydro aéroplanes sont des appareils terrestres auxquels on adjoint des flotteurs qui permettent l'envol et l'amerrissage, mais qui, en cas de panne, ne garantissent pas la flottaison de l'appareil.

En **1911**, François trace des plans spécifiques pour un hydravion muni d'une coque résistant aux chocs du contact avec l'eau. Bien que les pontifes et les théoriciens mis au courant de ses plans désapprouvent la formule en arguant que le moteur haut placé devrait faire capoter l'appareil en vol, il décide de construire un prototype. Achevé en février **1912**, l'appareil est formé d'une coque de forme triangulaire, la pointe en bas munie de deux nageoires sous la partie extrême avant. Reste à trouver un moteur ! Ce sera un *Gnome* d'un avion *Blériot XI*, depuis longtemps sous hangar à Issy-les-Moulineaux dans les Hauts-de-Seine et appartenant à un jeune ingénieur suisse, Jérôme DONNET. Les essais terrestres sont satisfaisants et François travaille désormais pour Jérôme DONNET. Le siège social des établissements Hydravions Jérôme DONNET est situé 57 rue de Villiers à Levallois dans les Hauts-de-Seine et les ateliers, 13 boulevard de Levallois prolongé dans l'île de la Jatte.

A la même époque, François reçoit la visite de Robert DUHAMEL, jeune dessinateur naval aux chantiers DESPUJOLS-TELLIER qui, s'inquiétant des difficultés rencontrées au cours des décollages et des retours à l'eau, lui suggère un fond plat et un redan en avant du centre de gravité, afin d'éviter le frottement et la succion par l'eau. Cependant, la coque, déjà terminée, ne peut être modifiée, et le 10 mars **1912,** l'hydravion décolle de Port-Aviation dans l'Essonne pour tenter son premier amerrissage : c'est le désastre. Si François parvient à sortir de l'habitacle et à être recueilli par une barque, le remorquage sur la berge achève l'appareil déjà bien endommagé par son capotage.

Jérôme DONNET ne peut plus lui apporter son aide financière, mais François envisage cependant la reconstruction de son appareil, cette fois avec un fond plat et un redan obtenu par l'adjonction d'un caisson profilé sous l'avant de la coque. Le travail est effectué bénévolement par les ouvriers de LEVASSEUR. M. THEROUD, directeur de Port-Aviation, met François en rapport avec Henri LEVEQUE, constructeur de moteurs d'automobile que les tentatives du concepteur d'hydravions intéressent et qui assiste aux premiers essais de ce second appareil. François décolle de Juvisy le 13 avril **1912**, muni de son train d'atterrissage, pour gagner un terrain, en bordure de la Seine. Les berges étant détrempées, l'appareil y laisse ses roues, facilitant ainsi la mise à l'eau. François exécute une succession d'envols et d'amerrissages parfaitement exécutés, le redan sous la coque ayant prouvé son efficacité.

La nouvelle de la réussite de François se répand aussitôt et une première commande est enregistrée. Les pilotes anglais s'y intéressent. L'un des meilleurs, SOPWITH, venu voir la machine, se fait expliquer la manœuvre, se met aux commandes et exécute un passage audacieux sous une arche du pont de Juvisy. Quelques temps plus tard, le Royal Naval Air Service achète un exemplaire, alors que les autorités françaises se montrent réticentes. Entre temps, Jérôme DONNET signe un contrat avec Henri LEVEQUE, document qui place François au rang de subordonné.

Ce dernier doit recevoir une prime mensuelle de 400 francs, à titre d'indemnisation pour son invention, cette prime étant portée à 500 francs après le premier vol de plus de cinq minutes. La demande de brevet pour un DONNET-LEVEQUE est déposée le 8 mai **1912** commençant ainsi : « Biplan à plan inférieur d'envergure réduite ». En dessous désignent sous le nom de « float plane », appellation « flying boats » étant réservée par eux aux hydravions à coque. Sans entrer dans le débat stérile de l'antériorité de l'un ou de l'autre de ces appareils, les documents français prouvent clairement que l'hydravion à coque est bien de François DENHAUT et qu'il peut être considéré comme le père de l'hydraviation à coque.

De son côté, François, sous contrat provisoire chez Morane-Saulnier, réalise un nouvel hydravion à moteur *Anzani*, dont toutes les commandes de vol sont réunies en un volant unique. Il est présenté par Robert MORANE puis par Marcel BRINDEJONC des MOULINAIS. L'exploitation de cet appareil ayant été abandonnée, il est racheté par Alexandre ANZANI qui désire récupérer son moteur. Le MS DENHAUT, piloté par Pierre DIVETAIN, vole à nouveau, notamment à Cherbourg dans la Manche où il est acheté par Gabriel BOREL, directeur des Aéroplanes Borel qui, fasciné par les réalisations de François, l'engage en qualité de directeur adjoint.

Le dimanche 29 septembre **1912,** le quotidien « L'Abeille de la Creuse » écrit dans ses colonnes :
« C'est un monoplan de 12 mètres d'envergure, avec un léger plan inférieur, la base est consolidée par un canot et deux flotteurs, ce qui permet à l'appareil de se poser sur l'eau, le tout est supporté par deux roues de faible diamètre. Il est mu par un moteur Anzani de 50 chevaux, qui actionne une hélice à quatre branches. Le fuselage a une longueur de 8 mètres, y compris les gouvernails. L'appareil est équilibré, très stable et tient bien l'atmosphère.
Jeudi soir, vers 5 heures, tout étant mis au point, le pilote pris place dans l'appareil ; l'hélice fut mise en marche et, tout se comportant parfaitement, Mr DENHAUT lança le « lâchez tout ». L'hydro-aéroplane roula une quarantaine de mètres, puis gracieusement s'éleva dans les airs aux applaudissements du public. Il parcouru ainsi environ 300 mètres, à une hauteur de 25 mètres. Tout à coup, au moment où l'aviateur se disposait à effectuer un virage pour revenir à son point de départ, l'appareil s'inclina brusquement et s'abattit sur le sol.

Des cris de terreur s'élevèrent de la foule et tout le monde se précipita sur le lieu de l'accident. L'appareil gisait à terre, lamentable comme un grand oiseau blessé, brisé, déchiqueté, méconnaissable. La coque était émiettée, le fuselage en loques était passé à l'avant, les ailes sectionnées pendaient ça et là. Du bel appareil parti un instant plus tôt, il ne restait plus que des débris informes et méconnaissables. Par un hasard miraculeux, le pilote Mr DENHAUT était sorti sain et sauf des débris de l'appareil. Il n'a eu que quelques égratignures et contusions sans gravité. C'est vraiment un miracle qu'il ait pu échapper ainsi à la mort, car la place qu'il occupait dans l'appareil était broyée.
Chacun s'était précipité sur l'hydro-aéroplane, voulant emporter un souvenir, un service d'ordre a du être établi. Puis comme la nuit descendait déjà sur les montagnes environnantes, la foule s'est retirée très impressionnée par cet accident qui met fin d'une façon malencontreuse aux fêtes d'aviation de Bellegarde, fixées à dimanche prochain »

En **1913**, François construit, entre autres appareils, le Paris-Deauville qu'il engage dans la course du même nom où courent également deux *Levêque*, qu'il a conçus précédemment. Le manque de commandes d'une clientèle privée plus attirée par l'aviation terrestre, contraint BOREL à se séparer de François. En juin **1914**, François, à 37 ans, se retrouve employé par les établissements aéronautiques Ambroise GOUPY à Issy-les-Moulineaux où il construit un nouvel appareil dont les essais sont interrompus par le début des hostilités avec l'Allemagne.

Appartenant au service auxiliaire de la classe 1897, François rejoint son corps un an plus tard avec le titre de "pilote-aviateur et considération d'officier". Il pense, comme la plupart de ses contemporains, que la guerre sera terminée dès 1915, et il décide de s'engager. Rejoignant la réserve de Dijon dans les Côte-d'Or, il se retrouve mécanicien au sol, par la grâce d'un adjudant qui a jugé que son titre était sans valeur et, peu après, il est renvoyé à l'arrière.

Il rejoint Jérôme DONNET et fonde avec lui les établissements DONNET-DENHAUT, installés 13 boulevard de Levallois prolongé où se trouvait le premier atelier de DONNET. L'usine des "deux D" va produire une dizaine de prototypes et plus de mille hydravions de série.

Au début des hostilités les armées françaises ne possèdent que peu d'avions et d'hydravions. 14 hydravions sont basés en France métropolitaine. Cette pénurie s'explique par l'indifférence des stratèges et, surtout, par la mainmise de l'aéronautique militaire qui a le monopole de la construction des moteurs, réservés en totalité aux appareils terrestres. Mais, la guerre sous-marine se développant, (avec les fameux U-Boot de la marine allemande), l'amiral Lucien LACAZE, du ministère de la Marine, commande la fabrication d'hydravions "à coque", jugés les plus fiables et performants, à la franco-britannique et à la firme DONNET-DENHAUT.

Malgré une mise au point laborieuse, le DD2 est commandé à 400 unités. Pendant toute la durée de la Grande Guerre, les hydravions *Donnet-Denhaut* n'ont eu d'autres appellations que les noms des concepteurs/constructeurs ou leurs initiales, suivis de la puissance et de la marque du moteur, exemples : Donnet-Denhaut 150hp Canton-Unné. Donnet-Denhaut 140hp Hispano-Suiza. Donnet-Denhaut 200hp Hispano-Suiza RR (pour reconnaissance rapide) etc.

Ce sont ces seules appellations qui sont utilisées dans la documentation officielle, heureusement très riche, relative à cette époque. C'est un biplace où montent un pilote et un mitrailleur-bombardier. Les DD sont armés de mitrailleuses de divers modèles et de deux bombes de 35 kg. Les DD, pas plus que les autres hydravions en service dans la Marine française pendant la Grande Guerre, ne sont équipés d'appareils de radio. Ces équipements commencent à apparaître sur les grands hydravions de croisière qu'au début des années vingt.

Le 1er janvier **1918**, la Marine émet une fiche technique sur quatre catégories d'appareils destinés à l'aviation maritime afin d'en augmenter la puissance et le rayon d'action. Parmi ces catégories se trouve celle réservée à des hydravions multi moteurs, de haute mer. C'est le DD BM (bimoteur) 400 ch. (moteur Hispano-Suiza 200 ch. x 2) de François qui obtient le marché le plus important avec trente appareils, mais ils n'ont pas le temps d'être terminés avant la fin de la guerre.

A la fin de **1918**, aucun de ces deux hommes n'admettant la contradiction même lorsqu'elle est manifestement justifiée, le manque d'entente entre Jérôme DONNET et François DENHAUT conduit à une nouvelle séparation.

Le 5 avril **1921**, François est nommé chevalier de la Légion d'honneur. Parallèlement aux études qu'il effectue sur les hydravions, François réalise un planeur biplace. Du 6 au 24 août **1922**, au camp Mouillard installé au Puy-de-Combegrasse, près de Clermont-Ferrand, sous l'égide de l'Association Française Aérienne (AFA), de l'aéroclub d'Auvergne et du journal Les Ailes, a lieu la première compétition française de vol sans moteur.

Sur les 50 appareils inscrits à ce "Congrès expérimental d'aviation sans moteur", 34 seulement parviennent à Combegrasse et une vingtaine peuvent prendre l'air. Il faut dire que les appareils remorqués sur le plateau à l'aide de chenillettes sont lancés par des sandows tendus à la force des poignets, et que, à part quelques exceptions, les appareils eux-mêmes sont de factures empiriques et très fragiles. On peut voir des avions amputés de leur moteur, plusieurs modèles de type Chanute où les jambes du pilote servent d'atterrisseur et un grand nombre de machines présumées volantes, à la stabilité plus que douteuse, y compris celles sans gouverne "par suite d'oubli". De plus, les pilotes ignorent tout de l'énergie interne du vent, n'ont jamais entendu parler de dynamique ni de thermique, ne savent pas encore trouver les ascendances et ont pour unique ambition de se maintenir en l'air. Le vainqueur a tenu 5 minutes et 18 secondes.

Le planeur de François est un biplan dont la voilure est dérivée de son BD 22 et les roues remplacées par des patins, mais l'appareil est trop lourd et le 16 août **1922,** il s'élève difficilement et vient s'écraser au pied du plateau, blessant son pilote de 28 ans, Adrien FÉTU qui décède le lendemain.

L'Etat n'ayant pas confirmé les commandes sur lesquelles comptait Jérôme DONNET, celui-ci est obligé de déposer son bilan en **1923.** Le successeur de François, Maurice PERCHERON, n'a étudié qu'un seul appareil, le *Donnet-Percheron* est construit et essayé à Lorient dans le Morbihan.

François est embauché en qualité de directeur technique du département hydravions d'une firme de Neuilly dans les Hauts-de-Seine, la société anonyme des Automobiles BELLANGER frères, qui réalise des *Breguet 14* et continue à les produire.

Après quelques essais auxquels il n'est pas donné suite, François crée un hydravion triplace bimoteur qu'il nomme le BD 22. Retenu par la STAE (Section Technique de l'Aéronautique), cet appareil, de conception tout à fait moderne pour l'époque, présente, entre autres innovations, une cellule biplane triangulaire en plan, avec bord d'attaque en flèche, voilure repliable et une coque garnie de quatre patins longitudinaux. Présenté en version de transport côtier, il peut transporter six passagers répartis en deux cabines éclairées et chauffées, les trois membres d'équipage étant installés en avant des ailes.

En **1923**, François participe à la croisière aérienne de la Méditerranée ainsi qu'au concours présenté par la Marine pour des hydravions à coque. La première de ces épreuves, organisée par l'Aéro-Club de France, débute à Saint-Raphaël dans le Var le 1er septembre, après les éliminatoires du 25 août. La Marine commande 5 exemplaires du BD 22 connu dans l'Aviation maritime sous l'appellation de Bellanger-Denhaut HB3 (hydravion, bombardement, triplace). Ils seront peu utilisés et très rapidement condamnés.

En **1925**, François quitte la société Bellanger. Désireux de construire un nouvel hydravion, il contacte Paul-Louis RICHARD, qui vient de rebaptiser France-Aviation, la dizaine de centres d'entraînement des pilotes civils mobilisables fondés en 1923, et qui sont plus connus sous le nom de centres Richard. Le nouvel hydravion étudié et mis en chantier par François est un appareil de surveillance côtière destiné à remplacer les appareils de la Marine.

A la même époque, Paul-Louis RICHARD cède la concession de ses centres à la firme Morane-Saulnier choisie pour sa grande expérience en matière d'avion-école, et qui a obtenu l'agrément du ministère de l'Air. Entraînant avec lui son collaborateur chez France-Aviation, l'ingénieur TERQUEM, François entre aux ateliers Villiers à Meudon dans les Hauts-de-Seine, où il occupe le poste de directeur de fabrication. Il trouve chez Français VILLIERS une passion pour les hydravions au moins égale à la sienne et ils mettent en chantier quatre prototypes, les Vil 23, 26, 26 bis et 320.

Le marché d'Etat du Vil 320, amphibie postal à coque centrale, est résilié, ses performances sont jugées insuffisantes face aux autres appareils présentés.

Après la fermeture des ateliers Villiers, François se trouve de nouveau à la recherche d'un emploi quand, en **1932**, il rencontre Albert CAQUOT, directeur général technique du ministère de l'Air, qui lui demande d'étudier un hydravion trimoteur d'exploration et de torpillage dans le cadre du programme Marine. Mais, en **1933**, l'Etat a pris de nouvelles dispositions sur le financement des prototypes. L'avance qu'il octroyait pour tout prototype envisagé est désormais remplacée par une prime ne dépassant pas la moitié des dépenses occasionnées lors de l'étude et de la construction des appareils, et accordée seulement aux appareils conformes aux conditions imposées. Ne disposant pas d'une fortune personnelle qui lui permette de réaliser seul cet hydravion trimoteur dont les plans sont déjà déposés, François, désormais sans commanditaire, abandonne toute idée de construction aéronautique.
Dans sa villa de Neuilly, il ne peut plus que rêver à la conquête du ciel et faire les plans les plus fous, allant de l'amphibie de tourisme au paquebot volant transatlantique, préfiguration des DC 10 et des Boeing 747.

François DENHAUT s'éteint dans sa 75e année, le **12 avril 1952**, au n° 1 de la rue de l'Étang à Bellegarde-en-Marche en Creuse. Il repose au cimetière de Bosroger en Creuse.

De tous les noms qui ont fait la gloire de l'aviation, l'Histoire donnera à François DENHAUT une place d'honneur dans l'invention et le développement des hydravions.

En **2000**, la commune d'Aubusson en Creuse rebaptise son « hall polyvalent » du nom de François DENHAUT.

Photo ; plaque commémorative sur la maison de François DENHAUT à Bellegarde-en-Marche dans la Creuse.

Sources & remerciements :

Maryvonne POILLOT, petite-fille de François DENHAUT
Janine TISSOT (42) ➔ www.janinetissot.com
Lucien MORAREAU de l'ARDHAN « L'aviation maritime française pendant la grande guerre » ➔ www.aeronavale.org
Sylvie DUSSOT, recherches généalogiques et historiques (23) ➔ www.histoire-queret.fr
Richard MICHAUD de l'AIRAC (19) ➔ http://airacaero19.blogspot.com
Sylvie BERGÈS, directrice du musée de l'hydraviation à Biscarrosse (40) ➔ www.hydravions-biscarrosse.com
Pierre PÉCASTAINGTS ➔ www.aerosteles.net/fiche.php?code=randanne-fetu&type=texte&valeur=denhaut
Michel SEMENTERY - Jean-Baptiste LEDYS - Christine ESPINOSA
Livre « Levallois Mémoires – Les Pionniers de l'Aviation »
La base de données « Léonore » des archives nationales ➔ www.culture.gouv.fr/documentation/leonore/pres.htm
L'état civil des mairies concernées.

Mise en œuvre par Fernande BONNEMAIN ➔ www.airmemorialcreusois.fr