

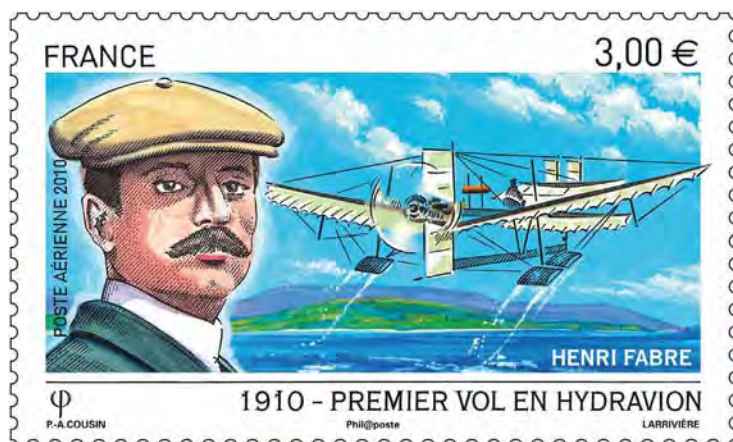
TIMBRES DE FRANCE

Émission : 29 mars 2010

HENRI FABRE

1910 – PREMIER VOL EN HYDRAVION

11 10 851



INFOS TECHNIQUES

Création et mise en page de Pierre-André Cousin d'après photo Musée de l'Air et de l'Espace.

Mini feuille de 10 Timbres

Graveur Taille douce : Jacky Larrivière

Imprimé en Mixte – Offset / Taille-douce

Couleurs : quadrichromie + Taille-douce.

Format : Timbre (dentelure) Horizontal 52 x 31 mm
mini feuille : Vertical 130 x 185 mm.

Présentation : Mini feuille sur papier gommé avec marie-louise

Valeur faciale : 3,00 € (mini feuille 30 €)

Tirage : 35 000 ex.

Feuille de 40 Timbres

Imprimé en Mixte – Offset / Taille-douce

Couleurs : quadrichromie + Taille-douce.

Format : Timbre (dentelure) Horizontal 52 x 31 mm

Présentation : feuille de 40 timbres avec mentions marginales et datation

Valeur faciale : 3,00 €

Tirage : 2 400 000 ex.



INFOS PRATIQUES

PREMIER JOUR : 27, 28 mars 2010

Vente Anticipée : à Martigues (13), à Biscarrosse (40)
et à Paris Le Carré d'Encre

VENTE GÉNÉRALE à partir du 29 mars 2010,
dans tous les bureaux de Poste, par correspondance
à Phil@poste, service clients et www.laposte.fr

TAD 1^{er} Jour (32mm)
Conçu par Pierre-André Cousin .

Ingénieur français, né à Marseille en 1882, décédé en 1984, Henri Fabre a été l'inventeur, le constructeur et surtout le premier pilote de l'hydravion. Le 28 mars 1910, sur l'étang de Berre, dans les Bouches-du-Rhône, Henri Fabre fait décoller son hydravion, qu'il surnomme le « canard » (appareil dont le petit plan était à l'avant et le système propulsif à l'arrière). Après avoir glissé sur cinq cents mètres, l'appareil s'envola et se posa sans difficulté. Au second vol, il parcourut 800 mètres et monta à plus de 5 mètres. Après l'hydravion de Fabre, de nombreux appareils furent réalisés. Cette invention de l'hydravion a ainsi ouvert un formidable champ de possibilités à l'aviation balbutiante de cette époque. Pour commémorer le centenaire de l'hydravion, La Poste éditera un timbre en 2010.

Henri Fabre

1910 - Premier vol en Hydravion



Timbre-poste horizontal, format : 52 x 31 mm
Création : Pierre-André Cousin
Gravure : Jacky Larrivière
Impression : offset/taille-douce
40 timbres par feuille

Le pionnier de l'aéronautique Clément Ader avait observé le vol des chauves-souris et des vautours. HENRI FABRE, lui, regardait les canards. À la vue de ces volatiles qui se posaient les pattes écartées sur l'étang de Berre, non loin de Marseille, cet ingénieur eut l'idée de l'hydro-aéroplane. Ce qui allait devenir l'hydravion était promis à une aussi grande longévité que son inventeur. La philatélie nous rappelle aujourd'hui à son souvenir.

Henri Fabre est né à Marseille le 29 novembre 1882 et est décédé le 29 juin 1984, à l'âge de 101 ans. Issu d'une famille d'armateurs, il fait de brillantes études à la faculté des sciences de Marseille puis monte à Paris pour y suivre des cours d'ingénieur. Diplômé de l'École supérieure d'électricité de Paris en 1906, il commence à travailler à la conception d'un aéroplane muni de trois flotteurs. Pour cela, il s'attache les services de Marius Burdin, ancien mécanicien du capitaine Ferdinand Ferber, lui aussi précurseur de l'aviation, et de Léon Sébille, un architecte naval de Marseille. Avec ses larges patins, l'appareil présentait des formes curieuses. Le plan était à l'avant et le système propulsif à l'arrière, ainsi qu'on peut le voir sur le timbre-poste. Long de 8,50 mètres et d'une envergure de 14 mètres, il pesait 380 kilos. Son moteur Gnome Oméga de 50 chevaux entraînait une hélice de 2,60 mètres. Vint le jour des essais sous le contrôle d'un huissier de Martigues. Le 28 mars 1910, l'ingénieur, qui tenait à piloter lui-même sa machine, fait glisser son « canard » sur cette mer d'huile et parvient à le faire décoller. L'ingénieur marseillais réussit ainsi quatre vols consécutifs dont un de 600 mètres. Le lendemain, Henri Fabre effectue un parcours de 6 kilomètres au-dessus de l'eau, décollant et amerrissant avec facilité. Fort de ses succès, Henri Fabre entreprend la commercialisation de son hydravion et en construit plusieurs. D'autres que lui perfectionneront l'invention : Gabriel Voisin réalisera un appareil amphibie tandis que François Denhaut concevra un hydravion à coque. On connaît la grande fortune de ces hydravions, véritables paquebots volants, après la Seconde Guerre mondiale. Quant à Henri Fabre, il délaissera l'aéronautique après la Grande Guerre sans abandonner pour autant la recherche dans le domaine industriel. Il conçut notamment un bateau pliable qu'il pouvait mettre dans sa 2 CV ! Seuls deux exemplaires originaux de son hydravion ont été conservés. L'un se trouve à l'aéroport de Marignane et l'autre est exposé au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Deux monuments ont été élevés près de l'étang de Berre à la mémoire de l'homme et de l'événement, dans le village de La Mède et à Martigues. Celui de La Mède, érigé à l'initiative de la chambre de commerce de Marseille en 1935, représente... un canard.



HENRI FABRE

1910

PREMIER VOL EN HYDRAVION

Le pionnier de l'aéronautique Clément Ader avait observé le vol des chauves-souris et des vautours. **HENRI FABRE**, lui, regardait les canards. À la vue de ces volatiles qui se posaient les pattes écartées sur l'étang de Berre, non loin de Marseille, cet ingénieur eut l'idée de l'hydro-aéroplane. Ce qui allait devenir l'hydravion était promis à une aussi grande longévité que son inventeur. La philatélie nous rappelle aujourd'hui à son souvenir.

Henri Fabre est né à Marseille le 29 novembre 1882 et est décédé le 29 juin 1984, à l'âge de 101 ans. Issu d'une famille d'armateurs, il fait de brillantes études à la faculté des sciences de Marseille puis monte à Paris pour y suivre des cours d'ingénieur. Diplômé de l'École supérieure d'électricité de Paris en 1906, il commence à travailler à la conception d'un aéroplane muni de trois flotteurs. Pour cela, il s'attache les services de Marius Burdin, ancien mécanicien du capitaine Ferdinand Ferber, lui aussi précurseur de l'aviation, et de Léon Sébille, un architecte naval de Marseille. Avec ses larges patins, l'appareil présentait des formes curieuses. Le plan était à l'avant et le système propulsif à l'arrière, ainsi qu'on peut le voir sur le timbre-poste. Long de 8,50 mètres et d'une envergure de 14 mètres, il pesait 380 kilos. Son moteur Gnome Omega de 50 chevaux entraînait une hélice de 2,60 mètres. Vint le jour des essais sous le contrôle d'un huissier de Martigues. Le 28 mars 1910, l'ingénieur, qui tenait à piloter lui-même sa machine, fait glisser son « canard » sur cette mer d'huile et parvient à le faire décoller. L'ingénieur marseillais réussit ainsi quatre vols consécutifs dont un de 600 mètres. Le lendemain, Henri Fabre effectue un parcours de 6 kilomètres au-dessus de l'eau, décollant et amerrissant avec facilité. Fort de ses succès, Henri Fabre entreprend la commercialisation de son hydravion et en construit plusieurs. D'autres que lui perfectionneront l'invention : Gabriel Voisin réalisera un appareil amphibie tandis que François Denhaut concevra un hydravion à coque. On connaît la grande fortune de ces hydravions, véritables paquebots volants, après la Seconde Guerre mondiale. Quant à Henri Fabre, il délaissera l'aéronautique après la Grande Guerre sans abandonner pour autant la recherche dans le domaine industriel. Il conçut notamment un bateau pliable qu'il pouvait mettre dans sa 2 CV !

Seuls deux exemplaires originaux de son hydravion ont été conservés. L'un se trouve à l'aéroport de Marignane et l'autre est exposé au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Deux monuments ont été élevés près de l'étang de Berre à la mémoire de l'homme et de l'événement, dans le village de La Mède et à Martigues. Celui de La Mède, érigé à l'initiative de la chambre de commerce de Marseille en 1935, représente... un canard.

