

Les hydroglisseurs « de Lambert »

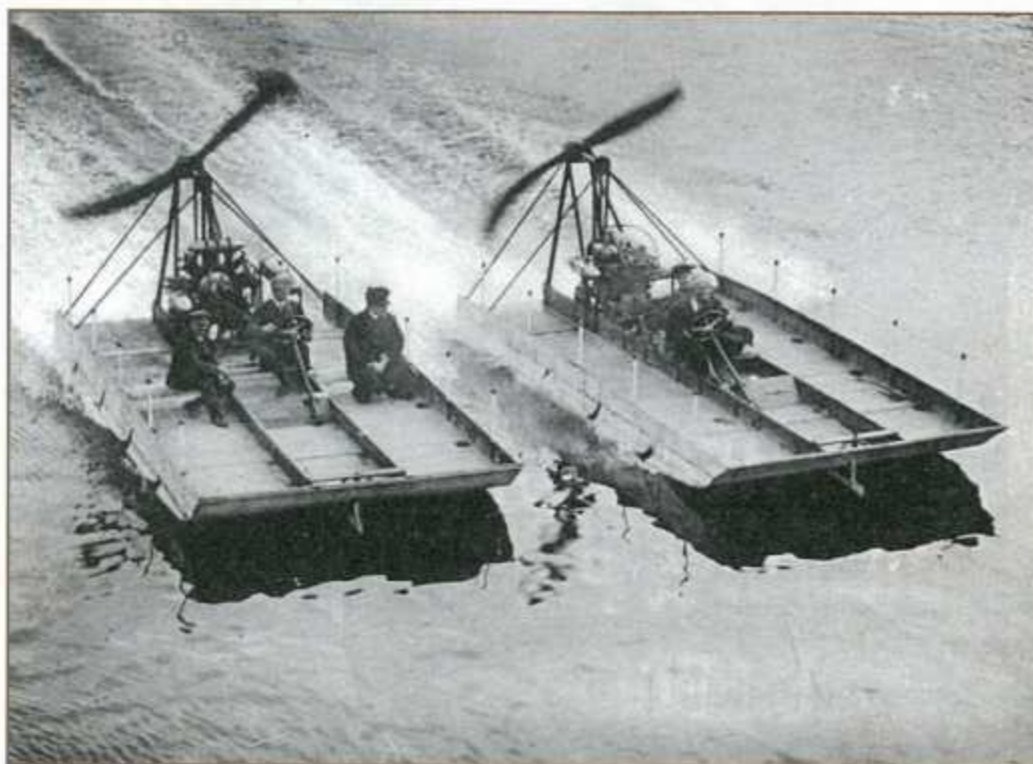
Au début du XX^e siècle, petites et grandes industries du cycle, de l'automobile et de la construction navale, se sont établies à Nanterre ; de grandes marques y sont nées, mais une fabrication est restée discrète bien que bruyante : la construction d'hydroglisseurs.

Le comte Charles de Lambert (1865 - 1944) est l'un de ces fous, un peu casse-cou, de la vitesse sur terre, dans l'air et sur l'eau. Il est reconnu comme l'un des pionniers de l'aviation. Le 18 octobre 1909, aux commandes d'un biplan Wright, il boucle la tour Eiffel à 300 mètres d'altitude, établissant ainsi un record du monde. Mais le pilote est aussi l'inventeur et le constructeur des premiers hydroglisseurs automoteurs, aidé dans ses recherches par les frères Albert et Gaston Tissandier.

D'abord appelé « hydroplane ou aéroglisseur », l'hydroglisseur est une embarcation qui glisse sur l'eau sans s'y enfoncer, permettant ainsi d'atteindre une grande vitesse.

En 1895, il construit un canot mû par un moteur à vapeur qui atteint les 30 km/h sur la Seine. Parallèlement, les fils Wilfrid de Lambert et Paul Tissandier, développent les premières coques « hydroplanantes » de vitesse. En 1896, le moteur à vapeur est remplacé par un moteur à essence de 8 chevaux, la vitesse de 33 km/h est atteinte aux essais à Saint-Cloud. De Boulogne-Billancourt à Argenteuil, les berges de la Seine vont résonner des essais et des mises au point des aéroglisseurs.

La presse de l'époque relate régulièrement les progrès accomplis, et les états-majors militaires suivent attentivement les publications scientifiques sur le sujet. En 1905, le comte expérimente à Puteaux un hydroglisseur mû par un moteur à explosion de De Dion-Bouton à deux cylindres, faisant 14 chevaux.



Essais d'hydroglisseurs sur la Seine.

Le journal *La vie au grand air* qualifie l'événement de « révolution nautique » : l'engin avait atteint la vitesse de 31,975 km/h, alors qu'un bateau à coque de même longueur avec un moteur de 14 chevaux ne pouvait dépasser les 14 km/h.

La révolution de l'hélice aérienne

C'est l'adoption de l'hélice aérienne qui va permettre aux aéroglisseurs « de Lambert » de battre

tous les records de vitesse. A l'époque, l'hydroglisseur est une sorte de radeau et le tirant d'eau (distance entre la quille et la flottaison) n'est que d'une quinzaine de centimètres ; dans ces conditions, l'hélice aquatique n'est plus adaptée.

Les foules se passionnent pour ces engins ; des courses sont organisées en 1900 à Meulan à l'occasion des jeux Olympiques de Paris et sur le bassin d'Argenteuil pour l'Exposition universelle. En 1913, la vitesse de 100 km/h est atteinte. Mais la vitesse n'est pas le seul but

poursuivi, le comte oriente aussi ses recherches vers des applications utilitaires.

La Société anonyme des hydroglisseurs « de Lambert » au capital de 600 000 francs divisé en 1 200 actions, est créée en 1920. Son siège social et ses ateliers sont situés au 95, boulevard de la Seine, à Nanterre, à proximité de l'usine de production de goudrons A.G.E.D. et de l'usine du Gaz. Elle emploie une trentaine d'ouvriers. Un terrain de football est aménagé pour le personnel.

Le 21 mars 1923, un violent

incendie ravage une grande partie des ateliers dont la toiture s'effondre sur les machines. La malchance ne décourage pas le comte ; le 6 juin 1924, il vend à

Louis Renault plus de la moitié de l'île Seguin à Boulogne où il avait construit ses premiers hydroglisseurs. En 1928, il est le seul à répondre à un appel de l'Union générale

des Rhodaniens, à la recherche de bateaux de plaisance pouvant transporter des passagers sur le Rhône. Mais l'aéroglisseur n'est pas adapté au tou-



La presse et les personnalités sont invitées à des démonstrations.



LE MARQUIS DE LAMBERT 1934, 69 ans, dans son atout de Yagresson. Les yeux, la moustache, le col et la cravate à cet époque changent d'aspect, et l'optimisme demeure.

risme fluvial, et il lui est reproché son manque de confort, d'être trop bruyant, trop exigu et trop rapide.

Le dernier-né, en 1931, est équipé d'un moteur Renault ; il peut atteindre la vitesse de 40 km/h en transportant 40 personnes.

Malgré les innovations, le succès commercial n'est pas celui annoncé dans les publicités. L'usine de Nanterre cesse ses activités en 1934.

Le comte Charles de Lambert se retire ensuite à Saint-Sylvain d'Anjou, où il meurt le 26 février 1944, déjà oublié. Par ses travaux, et ceux de son fils, sur les coques à fond plat, il avait établi les bases de la construction des flotteurs et des coques d'hydravion.

Robert Cornaille
Société d'histoire
de Nanterre



**SOCIÉTÉ ANONYME DES
HYDROGLISSEURS DE LAMBERT**

CAPITAL : 600.000 FRANCS 95, Boulevard de la Seine, à NANTERRE (Seine) Reg. C. : 9.205/11.037

Fournisseur des Armes anglaise et française ; des Mitrailleurs américains ; française et italienne ; de l'Aéronautique coloniale ; de la C^e du Canal de Suez, etc. ; des Gouvernements de l'Indochine, de Madagascar, de l'Afrique Occidentale française, des Missions en Argentine, Chine et Russie.

Le bateau glisseur fournit la solution du difficile problème de la navigation dans les eaux peu profondes. Propulsé par une hélice aérienne, son tirant d'eau est de 10 cm à l'arrêt. En vitesse il devient pratiquement nul. Il peut aller en toute vitesse, se craquer et les hélices, se les coule à l'arrêt également à sa vitesse de 40 km. à l'heure.

1^{er} PRIX
Meeting
de Monaco

1^{er} PRIX
Meeting
d'Anvers

L'HYDROGLISSEUR DE LAMBERT TRANSFORMERA LA VIE AUX COLONIES
HYDROPORTEURS A HELICE AERIENNE : 10, 20 ET 50 TONNES

Publicité publiée dans *Je sais tout* en 1927.