

# L'hydravi Il a peu flotté, mai

On ne connaissait de cet hydravion français que deux ou trois photos. Voici, pour la première fois, l'histoire de cet oiseau rare, migrateur malgré lui.

**L**e 8 mars 1937, la Marine diffusa un nouveau programme général de matériel de l'Aéronautique qui contenait la définition la plus récente des caractéristiques générales des avions et hydravions nécessaires à cette arme, répartis en six classes (1).

#### Aviation non embarquée :

Exploration, Eclaireurs de Combat, Eclaireurs torpilleurs, Surveillance côtière (classes E, C, T, S).

#### Aviation embarquée :

Eclaireurs de bord, Attaque (classes S.B et A).

Ce programme avait pour objet d'initialiser le remplacement des appareils en service dont les derniers programmes remontaient à 1933 et 1935.

La classe S.B (surveillance de bord), réservée aux «hydravions de surveillance embarqués», également appelés «éclaireurs de bord», visait au remplacement de plusieurs appareils (PL-10 et 101, Loire 130, Gourdou 832, Potez 452). Elle avait été scindée en deux catégories, dont la première concernait un «hydravion léger» pour catapultes de 1,6 t. La seconde correspondait à un «hydravion lourd» pour catapultes de 3,5 t, destiné à l'armement du navire «transport d'aviation» de 10 000 tonnes *Commandant Teste*, afin d'assurer la succession du Loire 130. Ce bateau était en effet équipé de quatre catapultes d'une puissance de 3,5 t.

Les caractéristiques principales de «l'hydravion lourd» étaient les suivantes :

- Mission : éclairage, réglage de tir et émission de fumée.

- Autonomie : 6 h à 150 km/h.

(1) D.M n° 306 EMG/AERO/M du 8/3/37.

- Armement : 150 kg de bombes (soit deux bombes G2), 110 kg de fumigène, deux postes de mitrailleuses.

- Equipage : trois hommes.

- Vitesse maximale : 250 km/h.

Cet hydravion catapultable pouvait être monomoteur ou bimoteur, à coque ou à flotteurs. Il devait être capable de décoller par creux de 0,75 m, et apte à l'attaque en demi piqué.

En décembre 1937, pour accroître la charge utile, l'Amirauté annula la mission secondaire d'émission de fumée des clauses de ce programme, redésigné entre-temps *Programme technique A.62*.

En juillet 1938, le Contre-Amiral Lacroix, chef du service de l'Aéronautique navale, avait apporté une ultime modification, ramenant l'autonomie de 6 heures à 5 heures. Il justifiait ainsi sa position :

«De l'avis du Service Technique de l'aéronautique et des constructeurs, le seul appareil qu'il soit possible de réaliser en se limitant aux côtes et au poids du programme, est un hydravion monomoteur à flotteurs. Or, cette solution est peu intéressante pour un appareil d'observation. En acceptant de réduire d'une heure l'autonomie de l'appareil, ce qui diminue le poids d'essence et d'huile de 75 kg environ, il est probable que les constructeurs pourront présenter des projets d'hydravion bimoteurs à coque ou à flotteurs très supérieurs au point de vue observation aux appareils monomoteurs à flotteurs».

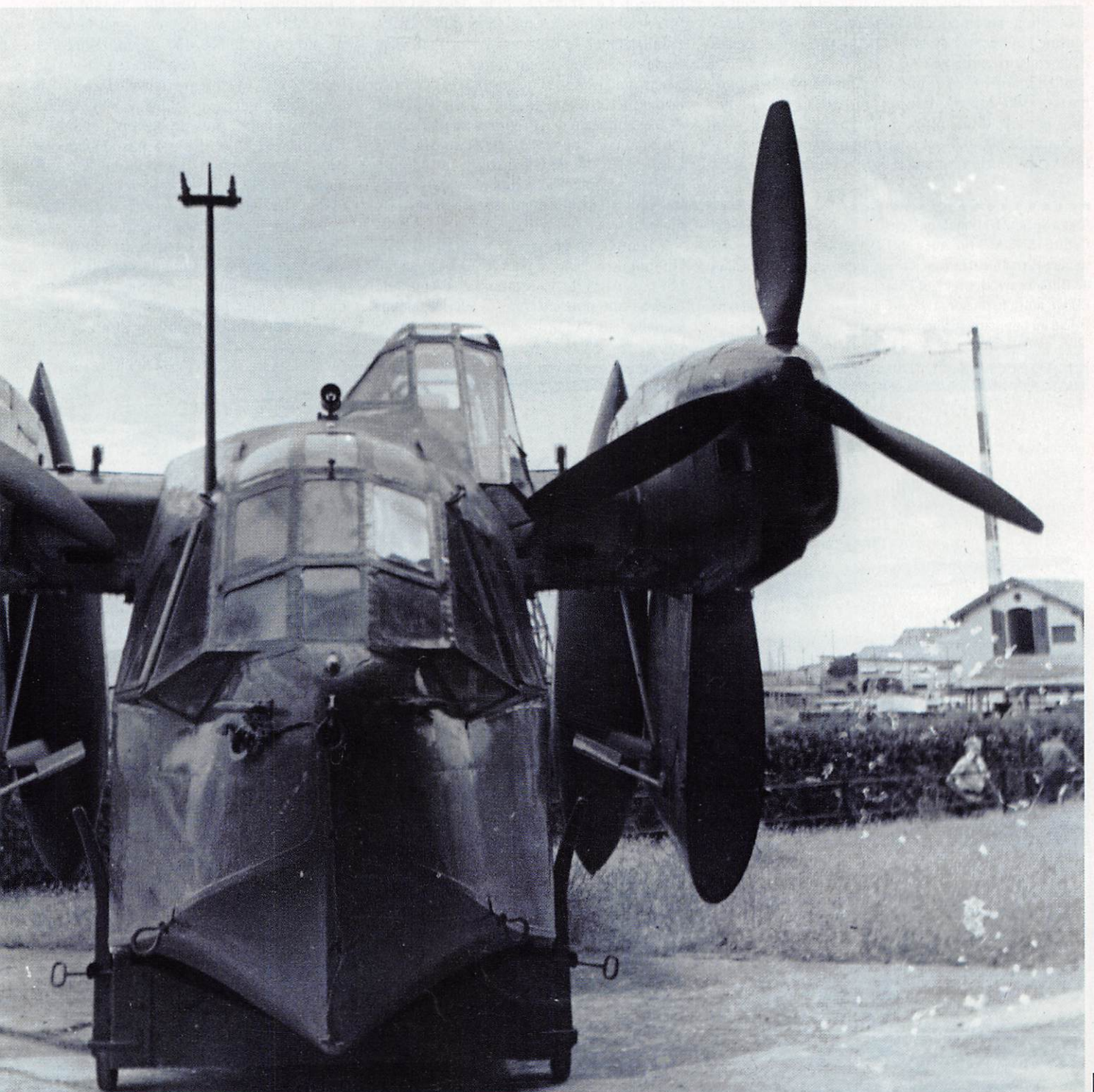
Cette décision confortait le choix des firmes aéronautiques Gourdou, Breguet et

Insolite, mais un hydravion tout de même : le N.C-420 à Antibes, début juillet 1943, posé sur son ber, les ailes repliées, tel qu'il aurait dû être embarqué.



# on NC 420

*s beaucoup roulé...*



SNCAC (2) concourant pour ce programme, qui avaient toutes préféré le bimoteur au monomoteur avec leurs projets respectifs 130 HY, 792 et 420.

Le Gourdou 130 HY était un hydravion à flotteurs et différait en cela de ses concurrents à coque Breguet 792 et N.C-420 (3). Il s'agissait d'une version plus puissante du type 120 HY, qui figurait dans la même classe mais dans la catégorie «hydravion léger».

Courant 1938, l'étude du Gourdou 130 HY était en avance sur celles de ses deux concurrents puisqu'une maquette en bois non motorisée avait déjà subi, en mai, une série d'essais aérodynamiques à la grande soufflerie d'Issy-les-Moulineaux. Ces mêmes essais ne furent effectués sur les modèles des deux autres constructeurs qu'en octobre et novembre de la même année. Mais l'avance du Gourdou 130 HY ne lui a pas été profitable. Ultime hydravion de la firme avant sa dissolution, il demeura à l'état de projet, après que la Marine l'eut écarté de la compétition au profit de ses deux concurrents.

Le Breguet 792 était un bimoteur dérivé du monomoteur 790 dont l'étude se poursuivait à l'époque dans le cadre d'un autre programme.

Quant au N.C-420, sa conception était une innovation pour l'ancien bureau d'études Farman, intégré à

la SNCAC, dont les créations dans le domaine de l'hydravation avaient toujours été marquées par la prédominance des appareils à flotteurs.

Le N.C-420 se présentait comme un hydravion monoplan à coque tout métallique de dimensions moyennes, avec une voilure analogue à celle du Farman 470. Son aspect très insolite, ailes repliées, était accentué par la présence de la curieuse verrière du pilote, dont la disposition, décentrée à gauche, devait faciliter les manœuvres à l'eau, selon le Bureau d'études. Ce concept d'hydravion à coque à ailes repliables n'avait pas d'équivalent dans le monde à l'époque, hormis le Potez 452 monomoteur de moindre encombrement. Le 20 janvier 1939, deux N.C-420 furent commandés par le marché 215/9. Parallèlement, le Breguet 792 fut également commandé à deux exemplaires.

Le 5 juillet 1939, la disposition générale de la maquette d'aménagement du N.C-420, déjà examinée à deux reprises en mai et juin par la Section des Hydravions du S.T.Aé. à l'usine SNCAC de Billancourt, fut définitivement acceptée. Dès lors, rien ne s'opposait plus à l'avancement de la construction du prototype.

A l'entrée en guerre en septembre 1939, l'intérêt de la Marine pour le N.C-420 ne faiblit pas. Ainsi, le 15 septembre, l'Amirauté adressa une note au ministre de l'Air dans laquelle figurait l'ordre d'urgence des proto-

types à l'étude ou en construction pour l'Aéronautique navale. Les N.C-420 et Breguet 792 étaient classés parmi les trois hydravions avec le Breguet 730, à produire en «deuxième urgence» après les hydravions de surveillance côtière non embarqués du programme A46 (SE 400, Breguet 790). A ce sujet, le Contre Amiral Michelier, signataire de cette note, déclarait que «l'achèvement de ces prototypes (N.C-420 et Breguet 792 notamment), doit être poursuivi aussi vite que le permettent les moyens des bureaux d'études et des ateliers des constructeurs».

## Optimisme

En février 1940, l'Amirauté, faisant preuve d'un bel optimisme, envisageait la sortie du prototype du N.C-420 en juin 1940 ! Cet échéance ne fut pas respectée en raison de la débâcle, et, à l'armistice, l'appareil demeurait inachevé à l'usine SNCAC de Fourchambault, près de Nevers. Quant au Breguet 792, il ne dépassa pas le stade du projet et sa version 790 monomoteur qui aurait permis d'affiner la formule, était en essais chez son constructeur depuis plusieurs mois lorsque l'armistice fut signé...

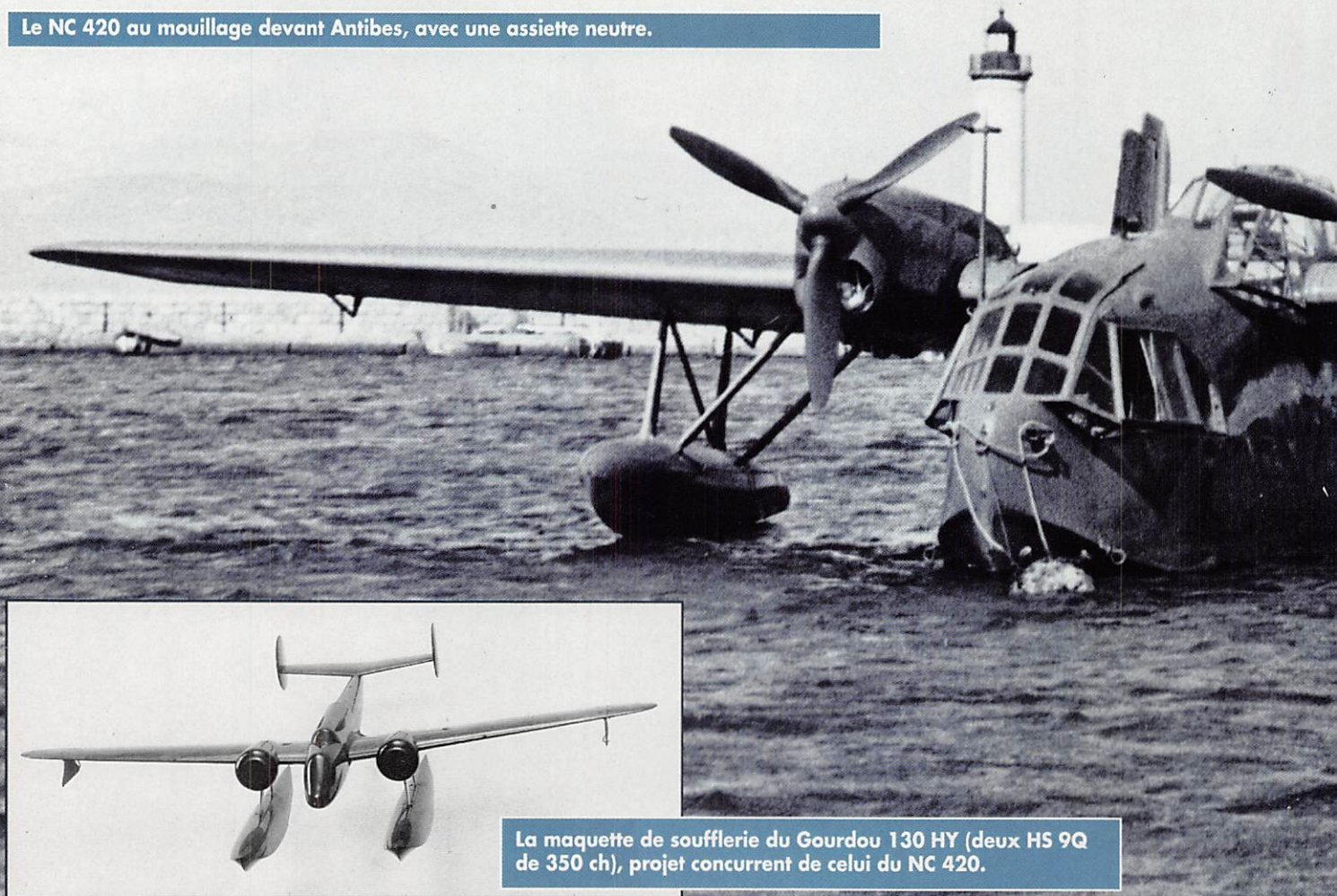
Le sort du N.C-420, tributaire du diktat allemand comme bon nombre d'autres productions aéronautiques françaises, demeura incertain après la cessation des hostilités. Mais l'occupant désirait avant tout utiliser



(2) La Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre (SNCAC) fut créée en 1937 par nationalisation des sociétés Farman et Hanriot, et regroupement de leurs usines de Billancourt, Bourges, et Fourchambault.

(3) Un autre Farman porta cette même désignation : le type F 420, un bombardier bimoteur essayé en 1935.

Le NC 420 au mouillage devant Antibes, avec une assiette neutre.



La maquette de soufflerie du Gourdou 130 HY (deux HS 90 de 350 ch), projet concurrent de celui du NC 420.

le potentiel des industriels français à son profit, et le 28 juillet 1941, un protocole d'accord concernant un «programme franco-allemand de constructions aéronautiques» fut signé.

Le 31 juillet, la Délégation française transmet à la Commission d'Armistice allemande (C.A.A) la liste des études constituant le programme de recherche que le secrétariat d'Etat à l'Aviation désirait entreprendre. Parmi les appareils à caractère militaire figuraient les hydravions N.C-420 et Breguet 730.

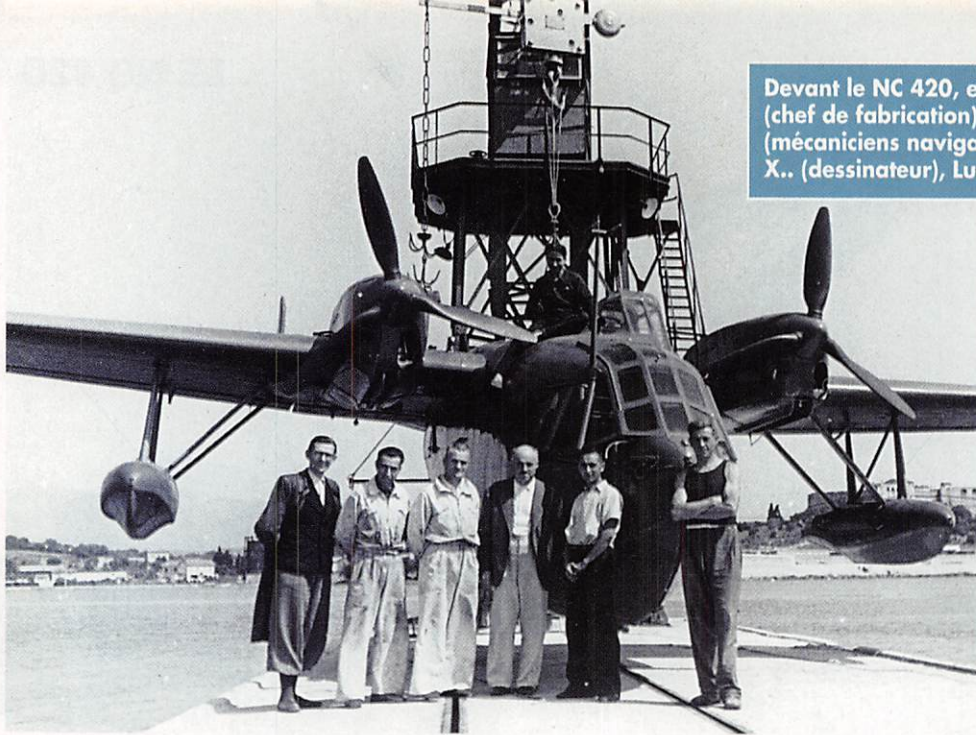
Le 11 février 1942, le secrétariat d'Etat à l'Aviation demanda au Comité mixte de travail franco-allemand, chargé des questions aéronautiques, d'incorporer la construction de 15 N.C-420 à la tranche 1943-1944 du programme commun. Il était prévu de les construire à Fourchambault, malgré les difficultés entraînées par la fabrication simultanée dans cette usine de voilures de Siebel 204, imposée par l'occupant.

En juin 1942, les représentants français justifiaient en ces termes auprès de la C.A.A, le chiffre de 15 N.C-420, à produire entre juillet 1943 et juin 1944 : *«le matériel dont la mise en commande est proposée sert uniquement à compenser un taux d'usure de quinze hydravions de bord par an»*. La délégation française estimait que les hydravions de surveillance embarquée nécessaires à l'Aéronautique navale au premier juillet



La maquette de soufflerie du Breguet 792 (deux Béarn 6D), autre concurrent du NC 420, qui ne fut pas réalisé.

Devant le NC 420, en 1943. De gauche à droite : André Coste (chef de fabrication), Marcel Constum et André Guignard (mécaniciens navigant), Jules Drouet (chef d'équipe monteur), X.. (dessinateur), Lucien Coupet (Chef Pilote), X.. (gardien).



1944 seraient répartis en «15 N.C-420 et 14 Loire 130», soit 29 appareils en service, chiffre équivalent à la dotation de 1942.

Le montage du prototype qui avait repris à Fourchambault avec l'accord de l'occupant, fut terminé début octobre 1942. Extérieurement, son dessin d'ensemble avait peu évolué par rapport au projet initial, sauf en ce qui concernait la forme des dérives dont le sommet était désormais plat et non plus arrondi.

La SNCAC avait chargé Lucien Coupet, célèbre chef-pilote de la maison Farman, ayant déjà à son actif près de 6 500 heures de vol, de superviser les essais de cet hydravion. Coupet rassembla donc quelques mécaniciens ou spécialistes dont il appréciait la compétence et se mit au travail avec eux : Jean Girard – ingénieur d'essais en vol –, Marcel Constum et André Guignard – mécaniciens –, Jules Drouet – Chef d'équipe monteur régleur – (4). Joanny Burtin, autre fameux pilote d'essais de Farman, devait également en assurer les essais.

Il fut décidé que le montage final et les

premiers vols du N.C-420 seraient effectués sur la base d'hydravions d'Antibes, fermée à la circulation aérienne depuis décembre 1938, et dont les hangars inutilisés, même par l'occupant, étaient disponibles. La base de Berre, choisie initialement par la SNCAC, était, en fait, trop encombrée.

Fin novembre 1942, l'appareil arriva par le train à Antibes. Démonté et sans moteurs, il fut ensuite amené à la base d'hydravions dans l'ancien hangar Lioré & Olivier qui avait notamment abrité le prototype LeO H-47 six ans auparavant (5). Jules Drouet et André Coste, chef de fabrication chargé de la construction du N.C-420 à Fourchambault, avaient voyagé avec l'appareil durant

.....  
 (4) Marcel Constum est décédé le 20/7/48 à Villacoublay dans l'accident du NC 211-01 «Cormoran». (Voir le *Fana de l'Aviation* n°226 à 228). Jean Girard deviendra après la guerre l'Ingénieur en Chef des Services d'Essais en vol de la S.N.C.A.S.O.  
 (5) Historique du LeO H-47. (*Fana* n° 277).

son périple vers le sud, non sans susciter un intérêt certain auprès des troupes allemandes à chaque gare du trajet (6).

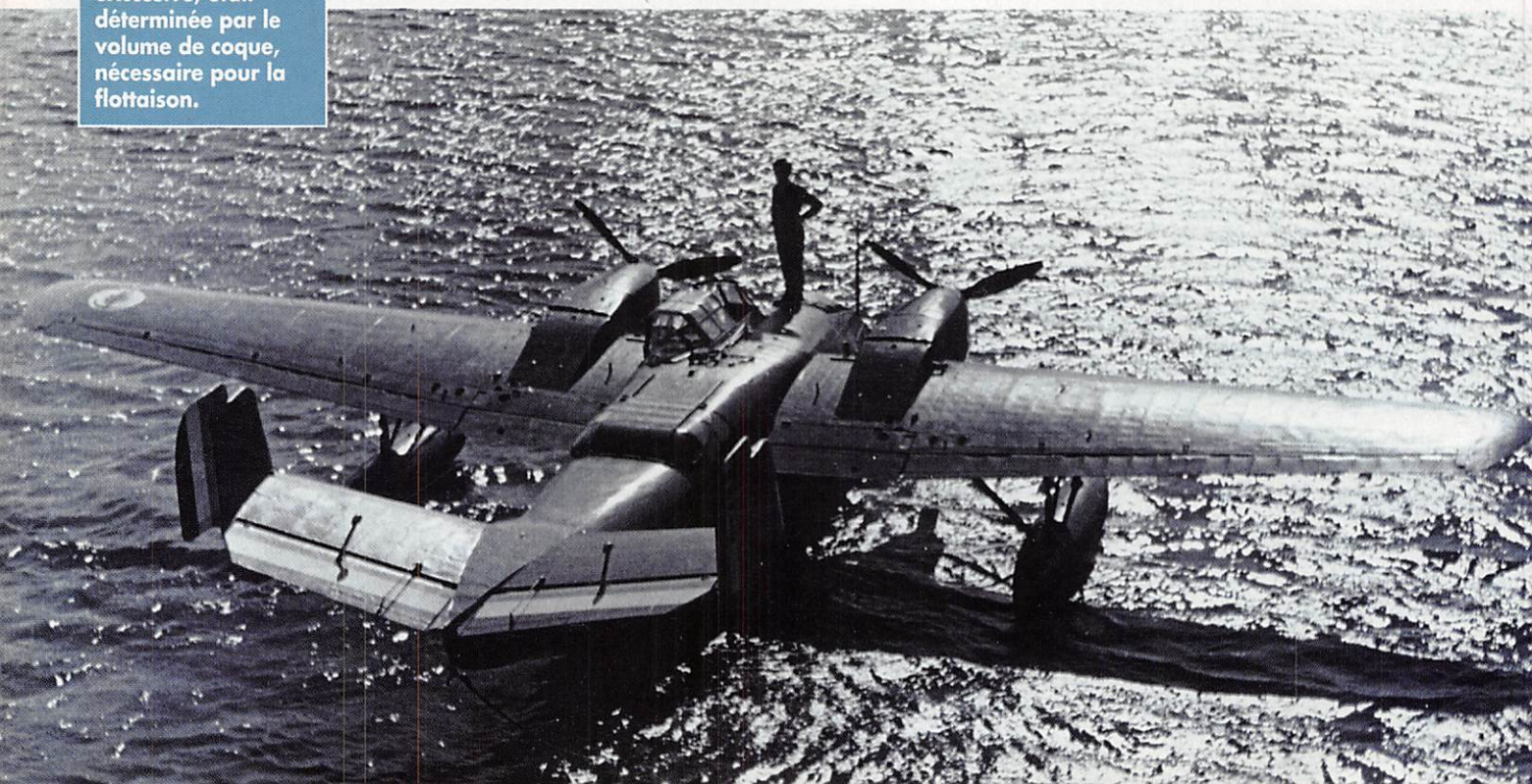
Toutefois, certains essais aérodynamiques étaient encore nécessaires. Une maquette en bois au 1/10, d'environ 1,60 m d'envergure, équipée de moteurs électriques et d'hélices à pas fixe, comprenant même deux bombes G2 miniatures (!), fut donc réalisée à la demande du S.T.Aé. Il était notoire, en effet, que l'expérimentation d'une maquette motorisée, de par l'interaction du souffle des hélices, était nettement plus appropriée aux essais aérodynamiques qu'un modèle non motorisé. Cette maquette fut essayée dans la soufflerie du Laboratoire Eiffel le 14 décembre 1942, pour étudier le vol en palier. Il fut ainsi déterminé que la vitesse maximale à incidence nulle serait d'environ 292 km/h.

Contre toute attente, l'invasion de la zone libre par les Allemands n'interrompit pas les activités de l'équipe d'Antibes, dont le travail, parfaitement connu de l'occupant, était effectué au grand jour. Début 1943, bien que l'autorisation de reprise de la construction du N.C-420 dépendît uniquement des Allemands, la poursuite du programme à Antibes était désormais sous la juridiction de la 2<sup>e</sup> Section italienne de contrôle des industries de guerre d'Avignon, avec laquelle Lucien Coupet était tenu de rester en liaison pour tout ce qui concernait le N.C-420.

Le 8 avril 1943, les deux moteurs Béarn 6D 07 arrivèrent enfin à Antibes. Leur livraison avait été retardée par l'indisponibilité de leur fabricant, la société de Constructions Mécaniques du Béarn

.....  
 (6) Le personnel de Fourchambault avait d'ailleurs saisi cette opportunité pour transmettre en zone sud du courrier que Jules Drouet avait astucieusement dissimulé à l'intérieur de l'appareil...

**Le N.C-420 à flots. La largeur du fuselage qui paraît excessive, était déterminée par le volume de coque, nécessaire pour la flottaison.**



## CARACTERISTIQUES SUCCINCTES DU N.C-420

Hydravion triplace : pilote, navigateur,  
radio-mitrailleur

Longueur : 11,200 m

Envergure : 15,90 m. (4,75 m ailes repliées)

Hauteur : 3,81 m

Corde de l'aile : 2,60 m

Surface portante : 34 m<sup>2</sup>

Armement (n'a pas été monté) : une  
mitrailleuse avant, une mitrailleuse arriè-  
re sur affût, deux bombes G2 de 75 kg

Motorisation : deux Béarn 6D 07 de 325  
ch au sol à 2 700 t/mn, ou 390 ch au décol-  
lage à 2 800 t/mn, ou 350 ch à 2 300 m  
et 2 700 t/mn, ou 230 ch en croisière à  
2 400 t/mn. 265 kg d'essence à 100 d'octa-  
ne (340 litres, environ). Hélices tripa-  
les à pas variable Ratier.

Performances estimées:

Vitesse max. : 300 km/h à 1 800 m ou  
270 km/h à 0 m.

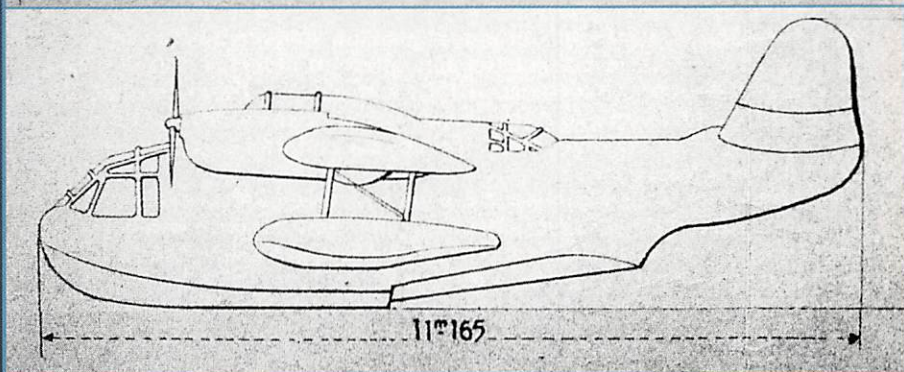
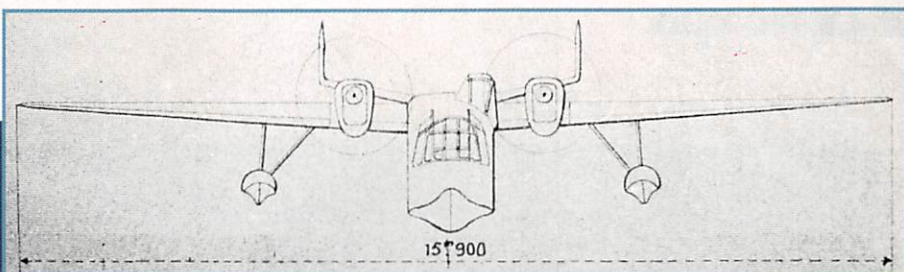
Vitesse d'amerrissage : 95 km/h

Vitesse de catapultage : 101 km/h

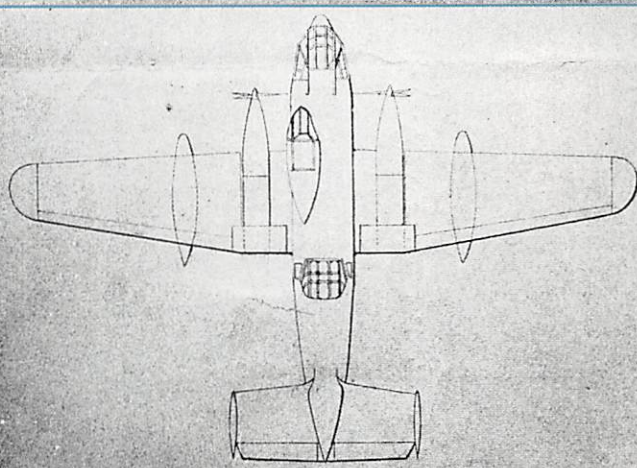
Autonomie : 1 350 km à 240 km/h

Plafond : 7 120 m

Masses (pesées de juillet 1943) : 2 895 kg  
à vide, équipé de tous les accessoires et  
aménagements fixes, mais sans matériel  
radio ni armement. 3 496 kg avec huile  
et essence pour 2 h 30 d'autonomie.  
3 786 kg (avec le plein complet et une  
autonomie de 5 h. 4 161 kg en version  
civile avec deux passagers ou 145 kg de  
fret.



Trois vues du  
NC 420, extraites  
d'un plan d'usine  
daté du 4  
septembre 1942.  
Le dessin  
des dérives est  
différent de la  
version définitive.



(C.M.B) de Jurançon (Basses-Pyrénées), fermée temporairement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1943 sur décision des Allemands.

Ce moteur Béarn était un six cylindres inversés, en ligne, refroidi par air, d'une puissance nominale de 325 ch, mais susceptible d'en fournir 390 durant 2 mn au décol-

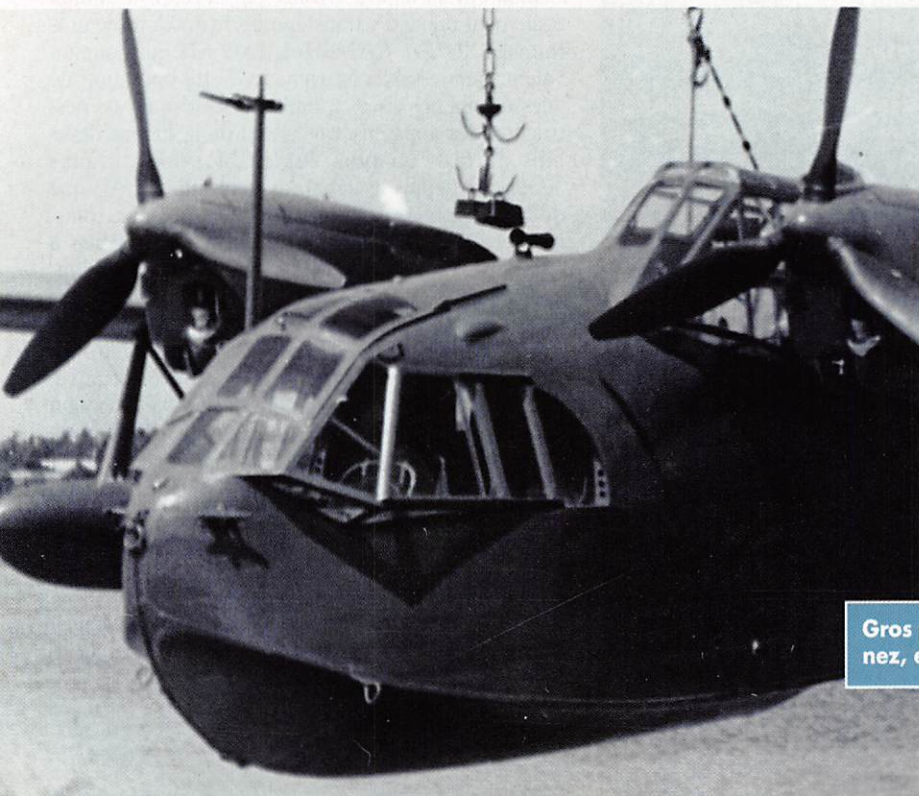
lage. Il était présenté par son constructeur comme le plus puissant du monde dans sa catégorie (7). D'autre part, sa compacité était particulièrement intéressante dans le cas du N.C-420, dont l'encombrement transversal, ailes repliées, avait été limité par le programme à 4,80 m.

A la mi-juin 1943, le N.C-420 fut terminé et la date de son premier vol fixée au 1<sup>er</sup> juillet, sous réserve d'une autorisation des autorités italiennes.

Les 1<sup>er</sup> et 2 juillet, il fut amené sur son chariot à l'extérieur du hangar pour diverses mesures utiles à la préparation du premier vol. Faute d'infrastructure, les pesées et centrages furent réalisés directement sous la grue de la base, au moyen d'une balance romaine, méthode empirique mais efficace. L'hydravion fut suspendu par les câbles de hissage, dont le brin arrière, rendu réglable par trois tendeurs, permettait les variations de centrage, mesuré au fil à plomb, sur une règle fixée à la partie supérieure de la coque et matérialisant la corde de l'aile. Durant ces deux journées, un «baptême de l'eau» permit de vérifier l'étanchéité de la coque, et l'assiette véritable de l'appareil au

.....

(7) Les performances annoncées du moteur Béarn 6D de la firme C.M.B puis S.C.E.M.M, comparées à la concurrence, séduisirent bien des constructeurs français (les Renault 6Q et Régnier R6, par exemple, donnaient respectivement 85 et 55 ch de moins). De plus, sa disposition en ligne inversée facilitait son adaptation à la cellule et son refroidissement. Il fut choisi à l'époque pour plusieurs prototypes (SCAN 20, SO 80, SO 90, SE 700, MB-30, Lignel 16). En septembre 1942, 90 exemplaires étaient en commande, mais il semble que seulement 60 furent fabriqués, tous modèles confondus (6D-01, 03, 05; 07, 09). Ce moteur fut un échec.



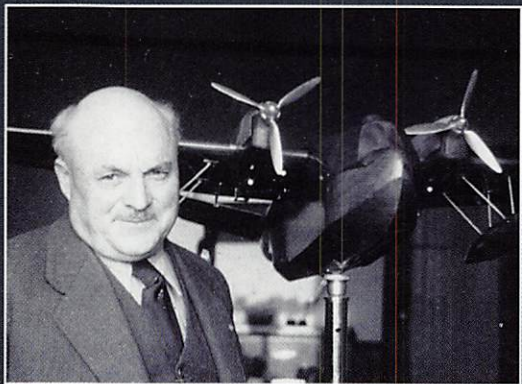
Gros plan sur les verrières de l'observateur, dans le nez, et du pilote, au-dessus, décalée à gauche.

## LUCIEN COUPET

Lucien Coupet, né à Issoudun (Indre) le 4 octobre 1888, fut l'un des pilotes d'essais français les plus marquants.

Bien qu'il acquit sa célébrité en tant que pilote d'essais civil, ses états de service militaires sont loin d'être négligeables. Affecté à l'Escadrille MF 25 le 4 août 1914 comme mécanicien puis pilote, il effectua 160 missions de bombardement dont 145 nocturnes. Il fut abattu avec son frère Léon (mitrailleur-bombardier), au-dessus de l'Allemagne, lors d'un bombardement de Trèves, et fait prisonnier le 6 juillet 1917. Il reçut sept citations, la Croix de Guerre et la Médaille Militaire.

Le 8 avril 1919, il entra comme pilote chez Farman où il se couvrit de gloire dans les années 20 et 30, participant aux premiers vols et à la mise au point de 25 prototypes, avions et hydravions Farman, de 15 à 4 000 ch et de 150 kg à 22 tonnes ! Il battit six records du monde :



Lucien Coupet, chez lui, devant la maquette motorisée du NC 420.

- altitude avec 1 t de charge (5 751 m) le 6 mai 1924 sur «Goliath» de 600 ch.
- durée (37 h 59 mn), piloté par Drouhin, le 16 juillet 1924 sur «Goliath» de 500 ch.
- altitude avec 1 t de charge (6 540 m) le 17 mars 1926 sur Breguet XIX de 500 ch.
- altitude avec 2 t de charge (7 507 m) le 28 avril 1931 sur Farman 160.
- altitude avec 5 t de charge (6 649 m) le 16 juin 1934 sur Farman 221.
- vitesse sur 1 000 km avec 10 t de charge (262,275 km/h) avec le pilote Lebourg, le 17 octobre 1937 sur Farman 2231.

Dans les années 30, il prit part aux essais de quelques prototypes vraiment originaux comme, par exemple, le F. 1010 équipé d'un canon de 37 mm à travers le moyeu d'hélice, ou le F. 1000, avion stratosphérique dont le pilote était assis sur le fuselage au moment du décollage ! Après avoir supervisé les essais des gros porteurs F-220, 221, 222 durant les années précédentes, il s'attacha en 1940 à la transformation des quadrimoteurs N.C-2234 en bombardiers ; le n° 2, baptisé *Jules Verne* bombarda Berlin sous le commandement du C.C Daillières, en juin 1940.

Son dernier vol avant l'armistice fut le convoyage du N.C-2234 *Camille Flammarion* de Bordeaux à Toulouse, pour tenter de le soustraire à l'occupant. Lucien Coupet avait d'ailleurs coutume de dire que sa carrière avait pris fin avec ce convoyage... Toutefois, en mars 1942, il accepta de convoyer de Bourges à Clermont une série de bimoteurs N.C-470 que les Allemands avaient laissé à la disposition des forces françaises. En 1942 et 1943, sa passion des choses de l'air ne l'ayant jamais quitté, il tenta de poursuivre la mise au point du N.C-420.

De 1949 à 1954, il fut commandant du Centre d'Essais de Melun-Villaroche. Il prit sa retraite à 66 ans, le 17 janvier 1955, ayant totalisé environ 6 700 heures de vol, presque entièrement consacrées aux essais, sans un seul accident grave. Alors que toute la vie de Lucien Coupet avait été marquée par la chance, une défaillance technique entraîna la mort de Jean, son fils aîné, Ingénieur des Travaux de l'Air, le 26 avril 1957 à bord d'un Nord 2501 sur le terrain de... Melun-Villaroche.

Le 10 juillet 1964, le Général de Gaulle lui remit la distinction de Grand Officier de la Légion d'Honneur.

Le «père Coupet», comme l'appelaient familièrement ses amis, nous a laissé quelques souvenirs étonnants dans une brochure publiée en 1974 sous l'égide du Centre d'Essais en Vol. L'Ingénieur Général Louis Bonte avait réussi à convaincre Lucien Coupet, discret par nature, de confier «*enfin*» à la postérité ses souvenirs aéronautiques. Malheureusement, après plusieurs entretiens, alors qu'un autre rendez-vous était fixé au 18 janvier 1969, il s'éteignit subitement deux jours plus tôt, à 80 ans, victime d'un malaise dans son jardin de Châteaufort, alors qu'il fendait du bois. La mort arrêta donc la relation de ses souvenirs au dernier convoyage du N.C-2234 *Camille Flammarion*, le 24 juin 1940. Nul doute que le prochain rendez-vous avec Louis Bonte aurait permis d'en apprendre plus sur le N.C-420... Toutefois, retracer ici l'histoire de cet hydravion méconnu est aussi une manière de rendre hommage à Lucien Coupet.

G.B.

mouillage, avec un lest de 120 kg dans le nez, représentant les équipements manquants. Suivant les aménagements et le carburant emporté, la masse de l'hydravion, à vide, sans matériel radio et armement, ou en charge, variait de 2 895 à 3 876 kg, avec un centrage de 26 à 30 %. A cette occasion, l'équipe calcula que le poids maximum du N.C-420, gréé en «appareil civil», pouvait être porté à 4 161 kg, avec une charge utile de 285 kg, soit deux passagers supplémentaires à l'avant et 145 kg de fret. L'avenir militaire de l'appareil paraissait, en effet, bien compromis...

### Interdit de vol

Ces mesures exécutées, il ne resta plus alors à la petite équipe qu'à patienter dans l'attente de la décision définitive de vol.

Mais à quelques dizaines de kilomètres de la base d'Antibes, un incident spectaculaire marqua l'abandon du programme des vols du N.C-420, et figea son destin.

Le 16 août, à 14 h, le S0 90, petit bimoteur prototype, piloté par Maurice Hurel avec huit passagers à bord dont les trois fils de ce dernier, prit le chemin de la liberté en s'envolant clandestinement du terrain de Cannes-Mandelieu, pour rejoindre Philippeville en Algérie. Cette incroyable évasion entraîna immédiatement des mesures de coercition des autorités italiennes qui craignaient d'autres «actions de dissidence». Apparemment, le N.C-420 leur apparut soudain trop proche de l'Afrique du Nord, car les deux gouvernements de direction et le renvoi des commandes de profondeur furent enlevés d'autorité dès le 27 août pour être transportés à Marseille, au siège régional de la 7<sup>e</sup> Division de contrôle de l'Aéronautique, dépendant du secrétariat d'Etat à l'Aviation. Le 3 septembre, le général italien Bardella informa Lucien Coupet que toute activité devait être suspendue sur le N.C-420, «dans l'attente d'une décision définitive pouvant demander des délais assez longs».

En conséquence, l'appareil fut démonté et emballé dans des caisses pour être remis une nouvelle fois dans son hangar habituel.

L'envoi du N.C-420 à l'hydrobase d'Amphion, dont la construction était en cours sur les bords du Lac Léman, fut un temps envisagé par l'occupant. Il était également prévu d'y transférer les hydravions de gros tonnage SE 200, CAMS 161, Laté 631 qui poursuivaient leurs essais à Marignane. Cette opération de «dessalement» visait à diminuer les risques de destruction des appareils, car le Sud de la France devenait de plus en plus vulnérable aux attaques aériennes, depuis le débarquement allié en Afrique du Nord. Le 6 septembre 1943, l'autorisation de transfert du N.C-420, par voie ferrée, d'Antibes à Amphion, fut accordée. Mais l'affaire traîna en longueur, et cette éventualité fut bientôt abandonnée, y compris pour les autres hydravions. En décembre 1943, le marché du N.C-420 fut résilié par les autorités françaises qui ne voyaient plus l'intérêt d'un tel hydravion (8). Le 17, le secrétariat d'Etat à l'Aviation prit officiellement en charge l'appareil par l'intermédiaire de ses représentants à Marseille. Début janvier 1944, Lucien Coupet s'empressa de signaler au chef du détachement de liaison auprès des organismes allemands que le déplacement de l'appareil et la

.....  
(8) N'oublions pas d'autre part que le *Commandant Teste* gisait désormais à l'abandon, au fond de l'arsenal de Toulon, depuis son sabotage en novembre 1942...

recherche d'un nouveau lieu de stockage n'incombait plus, de ce fait, à la SNCAC. Le N.C-420 devint vite encombrant, d'autant que la société des Constructions Aéronavales d'Antibes et la Kriegsmarine avaient, par suite du manque de place, le plus grand intérêt au départ rapide de l'hydravion. Selon l'officier allemand de la commission de contrôle, ce déplacement devait permettre aussi de «soustraire l'appareil aux dangers des bombardements aériens, avec un nouveau lieu de stockage non seulement écarté d'Antibes mais aussi nettement éloigné de la côte».

La solution vint de la SNCASO qui avait reçu l'autorisation de l'occupant d'entreposer plusieurs avions complets (SO 30, SO 800, SO 3020, LN 42 etc.), et du matériel aéronautique dans une grande huilerie désaffectée de Flayosc, à l'ouest de Draguignan dans le Var. En mars 1944, l'autorisation de transfert du N.C-420 en ce lieu fut délivrée. Ses éléments démontés furent acheminés par la route, courant avril et mai, en trois voyages, depuis Cannes-la-Bocca où ils avaient été conduits directement depuis Antibes.

Après le débarquement de Provence, tous les matériels entreposés à Flayosc, dont le N.C-420, revinrent à Cannes-La-Bocca, entre novembre 1944 et janvier 1945. Courant 1945, le N.C-420 poursuivit son errance routière en remontant cette fois vers le nord depuis Marignane, son dernier lieu de stockage, ses divers éléments ayant été répartis sur deux camions. Son ultime destination fut l'ancien terrain Farman de Toussus-le-Noble, en région parisienne, où Lucien Coupet allait reprendre les fonctions qu'il avait occupées avant guerre de directeur de l'aérodrome.

Début 1947, l'hydravion était toujours entreposé, en partie démonté, dans un hangar au sud du terrain, auprès de deux biplans britanniques de Havilland «Tiger Moth» et cinq chasseurs à réaction allemand Heinkel 162 !

Et c'est sans jamais avoir volé que le N.C-420 fut finalement ferrailé à Toussus, bien avant la dissolution de la SNCAC qui intervint en juin 1949.

Triste destin que celui de cet hydravion aux lignes insolites qui fit des centaines de kilomètres sur terre sans jamais quitter le sol par ses propres moyens (9) !

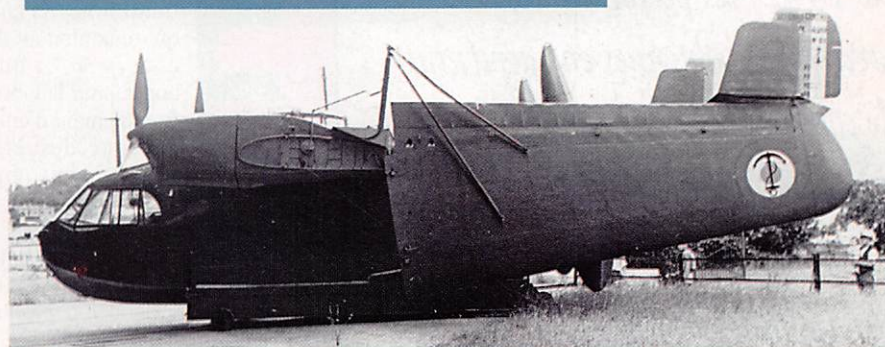
G.B.

**L'auteur remercie pour leur aide, Jean Caillard, François Coupet, Jules Drouet, Pierre Gaillard, Jean Moulin, Philippe Ricco, le M.A.E, et le S.H.M.**

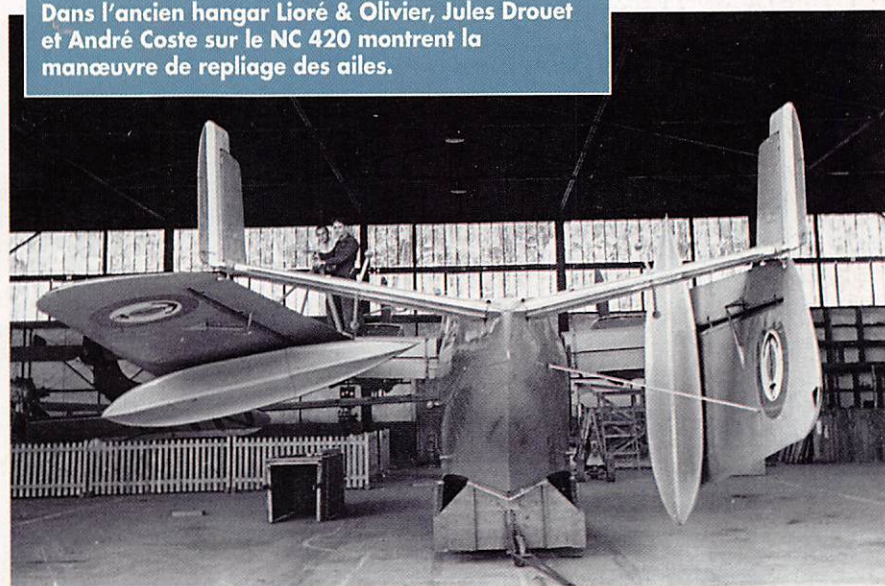
.....  
(9) Un relevé approximatif permet d'établir que le N.C-420 parcourut environ 2 000 km par la route et le rail, entre ses divers lieux de stockage !



Ci-dessus, le NC 420 au cours de l'un de ses rares vols... sous la grue d'Antibes.  
Ci-dessous, le même ailes repliées. Noter le sommet plat des dérivés, différent du projet initial.



Dans l'ancien hangar Lioré & Olivier, Jules Drouet et André Coste sur le NC 420 montrent la manœuvre de repliage des ailes.



Déverrouillage des ailes à la manivelle et par André Coste, avant leur repliage, devant le Fort Carré d'Antibes.

