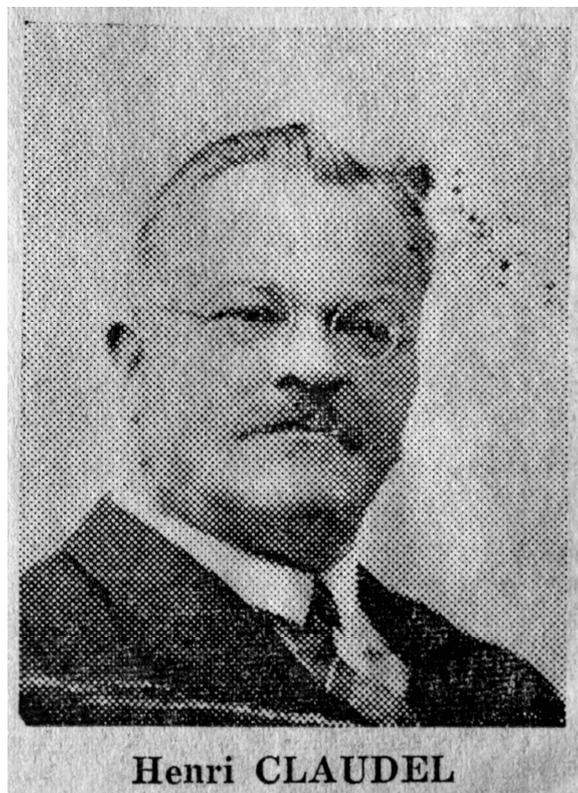


## Un Forfelet méconnu: Henri Claudel

Parmi ses enfants célèbres, Corcieux se souvient-il d'Henri Claudel? Celui-ci mérite pourtant une place de choix dans le panthéon des Forfelets célèbres. Ayant au cours de notre vie professionnel habité dans un village où il vécut une grande partie de sa vie, ayant côtoyé son fils qui, nous rappelait les origines Vosgiennes de son père, nous souhaitions rappeler à ses concitoyens le grand inventeur qu'il fut. Pour cela, hormis quelques renseignements généalogiques recueillis aux archives départementales des Vosges, nous reproduisons en intégralité l'article paru dans le "Bien Public", journal de la Côte d'Or après sa disparition. Repères généalogiques : le 19 août 1878, Joseph Adolphe Claudel, âgé de 28 ans, entrepreneur de bâtiments, domicilié à Viménil où il était né le 19 février 1850, fils majeur de Charles Joseph Claudel, 62 ans et de Marguerite Laurent, âgée de 64 ans, tous deux cultivateurs à Viménil et; Marie Constance Julie Eugénie Vitu, âgée de 38 ans, rentière domiciliée à Corcieux, née à Deyvillers le 6 janvier 1840, fille majeure de défunt Nicolas Joseph Vitu, décédé à Deyvillers le 16 novembre 1859 et de défunte Julie Antonot, décédée à Deyvillers le 1er février 1871, veuve en seconde noce de Narcisse Modeste Harmand, décédé commis principal des contributions indirectes à Fraize, le 23 février 1875, se prenaient mutuellement pour époux et épouse. Le 31 mars suivant, un enfant naissait: Charles Henri. C'est de lui que Corcieux peut s'enorgueillir d'avoir donné le jour. Nous ne savons pas s'il passa toute son enfance à Corcieux mais, les mentions marginales de son acte de naissance nous apprennent qu'il se marie le 14 octobre 1899 à Argenteuil (Seine et Oise) avec Berthe Marguerite Touzelin et qu'il disparaît le 10 août 1957 à Veuxhaulles sur aube près de Chatillon sur Seine.



Le Bien Public. Mardi 18 août 1957. Bibliothèque Municipale de Dijon.

Note. Nous remercions vivement, Mme Danielle DUCOUT, Conservatrice générale, responsable de la Section Patrimoine Bibliothèque municipale de DIJON pour avoir bien voulu nous reproduire le portrait d'Henri Claudel.

### **Henri Claudel – savant et grand inventeur vient de disparaître.**

Un inventeur génial doublé d'un travailleur infatigable vient de disparaître le 10 août dernier dans sa propriété de Veuxhaulles sur Aube où il s'était aménagé depuis de longues années un atelier laboratoire et différents champs d'expériences.

Il s'agit de M. Henri Claudel ingénieur constructeur, auteur de nombreuses inventions sur une vaste échelle technique qui va du moteur thermique aux armements les plus modernes, mais qui est surtout connu, dans le monde entier pour toutes ses créations de carburateurs d'automobiles et d'aviation.

D'origine modeste, né à Corcieux (Vosges) en 1879, sorti premier diplômé de l'école industrielle des Vosges, prenant sur son sommeil pour enrichir sans cesse ses connaissances techniques par l'étude des cours de polytechnique et de centrale prêtés par d'éminents techniciens émerveillés de ses facultés d'assimilation. Il fut successivement ingénieur à la société des moteurs Gnome (S.N.E.C.M.A. Actuelle), chef du Service des études à la compagnie des moteurs Niel, collaborateur de Forest lequel fut le créateur du moteur à explosion, et chef du laboratoire de la Société Mors.

### **LE PERE DE LA CARBURATION.**

En dehors de son travail, après avoir inventé un nouveau moteur à deux temps et le principe des armes automatiques, en établissant les plans d'une première mitrailleuse proposée au ministère de la guerre, il est le premier à établir une théorie scientifique valable de la carburation par une communication faite à la société des ingénieurs civil de France en 1903. C'est cette théorie ainsi que les brevets et appareils réalisés qui devaient le faire dénommer dans le monde entier le "père de la carburation".

Cette possibilité d'assurer automatiquement la constance de la composition du mélange gazeux à toutes les allures du moteur grâce aux perfectionnements que M. Claudel apportait au carburateur, cette âme et ce poumon du moteur devait permettre au moteur à explosion lui même un essor considérable.

Dès 1905, Henri Claudel réussit à utiliser des produits lourds tels que le pétrole lampant dans un moteur ordinaire, simplement par l'adaptation des ses carburateurs. Ses créations dans ce domaine se succèdent

alors à un rythme ahurissant. Un peu plus tard, par la création du carburateur Claudel d'aviation, tel avion obtenait un tel gain de puissance en même temps qu'une telle économie de consommation qu'il en améliorait d'une façon considérable et sa vitesse et la durée de chacun de ces vols. Les meilleurs résultats officiels et les records furent obtenus pendant la guerre. Au nombre des performances les plus remarquables du carburateur d'Henri Claudel, on peut citer; la seule traversée de l'atlantique en avion par Alcock, soit huit années avant Lindberg; le seul raid Londres-Australie par Ross Smith; la seule traversée de l'atlantique en dirigeable par le Ro34; la traversée de la manche en ailette par Barbot; le fameux raid Pelletier d'Oisy en 1924 dont l'heureux résultat fut commenté par le général de Goys à la Sorbonne dans sa conférence du 16 juin 1924.

Il fut donc tout naturel que ces carburateurs furent adoptés par toutes les armées alliées au cours de la grande guerre de 1914. L'ennemi lui-même au bout d'un certain temps, après la capture de quelques appareils les imitèrent servilement. Les brevets de M. Henri Claudel auxquels, il fut le seul à apporter des améliorations sensibles restèrent à l'avant garde de cette technique.

Cela lui valut, d'ailleurs de nombreux imitateurs et contrefacteurs et donna lieu à des procès de contrefaçon retentissants qu'il gagna naturellement, mais qui lui firent perdre un temps précieux.

A vrai dire, il n'y a plus un seul moteur qui tourne au monde sans utiliser ses brevets et ses idées initiales.

La suprématie dans ce domaine faisait dire au grand technicien Charles Faroux, fondateur de la "vie automobile" et créateur des 24 heures du Mans, peu de temps avant sa mort survenue au printemps « Claudel : la grande lumière de la carburation ». Ses vastes connaissances, son intuition technique bouleversante, l'originalité de ses hypothèses avant les expériences, la sûreté dans sa façon d'en apprécier les résultats le firent rechercher comme ingénieur conseil des plus importantes firmes automobiles.

Membre de la Société des Ingénieurs de France, de la Société des Savants et des Inventeurs de France, sa puissante imagination sut s'adapter à tous les domaines.

Les mines fluviales.

C'est ainsi que dès l'automne 1939 Ch Reibel, président de la commission de l'armée ayant fait approuver par les généraux Gamelin et Georges l'idée de profiter de la situation topographique de toutes les armées alliées en amont de l'ensemble des fleuves et rivières pour employer des mines flottantes, afin de détruire les ponts indispensables aux communications de l'ennemi, fit appel à M. Henri Claudel.

Celui-ci, très rapidement dégagea les principes techniques nécessaires et trouva la solution qui permettait de laisser naviguer un engin inerte au milieu du courant principal, sans risques de le voir s'échouer sur les rives. L'appareil réalisé par Henri Claudel et présenté à M. Winston Churchill et aux ingénieurs de l'amirauté venus spécialement à Paris, fut pour eux une révélation qu'ils ont utilisée dans les mines fluviales dont parlent les mémoires du Premier Anglais.

De même, la marine anglaise s'est servie, pour ses canons anti-aériens réunis autour d'une armature commune resserrant progressivement leur impact autour de l'objectif visé, d'une idée que M. Claudel avait appliquée à des mitrailleuses.

Hélas, la catastrophe de 1940 a empêché la mise au point sur notre sol de ces inventions et de bien d'autres! Durant l'occupation, Henri Claudel poursuivit ses recherches dans l'ombre, tout en aidant de son mieux les maquisards de sa région.

Après la libération, il reprit dans son usine-laboratoire de Veuxhailles, ses études de 1939, concernant les projectiles et fusées étagés et à côté de nouveaux perfectionnements aux carburateurs, il mit au point des idées neuves sur les turboréacteurs afin d'en augmenter la puissance et la durée tout en réduisant sensiblement leurs grandes consommations.

Dans les domaines les plus variés sa tâche se poursuivait encore. On le vit dernièrement créer un appareil pour réduire certaines fractures graves, lequel intéresse déjà d'éminents spécialistes.

Travailleur acharné, chercheur infatigable qui sut se faire aimer de tous ceux qui l'ont approché, son intelligence n'avait d'égale que sa modestie et sa simplicité, car c'était un homme bon et profondément généreux.

Il donna, et plus souvent qu'à son tour et sans publicité, les preuves de son désintéressement.

En ces temps d'arrivisme forcené, peu d'hommes ont accumulé une pareille somme d'activité et de travail dans l'intérêt de tous.

La mémoire d'un tel homme mérite bien un hommage particulier que pour sa part la population de Veuxhailles unanime a déjà rendu au plus éminent de ses concitoyens.