



## RENÉ LORIN

(1877-1933)

PROMOTION 1901. CROIX DE GUERRE 1914-18

**R**ENÉ Lorin, génial précurseur français, fut un des ingénieurs qui ont fait le plus honneur à la science aéronautique. Mais il fallut attendre les développements modernes des propulseurs à réaction d'aviation pour reconnaître la justesse de ses vues et rendre hommage à la haute valeur de sa personne.

Né à Paris en 1877, René Lorin était d'origine jurassienne. Il fit de brillantes études au Lycée Henri IV, puis il entra parmi les premiers à l'École Centrale et en sortit avec le diplôme d'ingénieur en 1901.

Après avoir accompli son service militaire comme sous-lieutenant à Angoulême, il entra à la Compagnie des Omnibus, la future T. C. R. P. où il devait rester sa vie durant. Il y a laissé le souvenir d'un grand travailleur, simple et extrêmement modeste, ainsi qu'il était rappelé récemment, au cours d'une manifestation organisée en son honneur à la Société des Ingénieurs de l'Automobile, par M. André Mariage.

Pendant la guerre 1914-1918, il eut à exercer le commandement, dans des conditions particulièrement délicates, du service automobile d'un corps d'armée, ce qui lui valu une fort belle citation. La guerre terminée, il poursuivit à la T. C. R. P. une carrière brutalement interrompue en 1933 par sa mort prématurée à l'âge de 55 ans.

René Lorin se passionna dès le début du siècle pour l'aviation et, chose extraordinaire à l'époque où les théories de vol les plus diverses avaient encore cours, il avait déjà, sur ce nouveau moyen de locomotion, des idées justes et claires qu'il exprimait ainsi : « Pas plus que la voiture ne marche, que le bateau ne nage, l'aéroplane ne doit voler. C'est un projectile stabilisé par la vitesse. Tant qu'on le considérera comme un oiseau on ne fera pas de progrès ».

Sa vocation d'ingénieur le conduisit naturellement à étudier le problème de propulsion de plus près et en 1908 il prenait un brevet sur la propulsion d'un avion par la réaction des gaz d'échappement d'un moteur à explosion, prévoyant ainsi nettement la propulsion des avions sans hélice.

Le grand précurseur américain Octave Chanute lui écrivait en 1909 : « Je vous remercie vivement de l'envoi de votre brevet que j'ai étudié attentivement; je suis disposé à faire des expériences de moteur à réaction ». Une mort prématurée interrompit ses travaux.

Et en 1933, René Leduc écrivait à Monsieur Villey, Secrétaire général technique de l'Aéronautique : « Il y a vingt ans un précurseur de génie, Pierre Lorin, avait préconisé très clairement dans l'Aérophile, le système thermo-propulseur sans source froide. Il est à peine croyable qu'un Français soit aussi méconnu!... »

De plus, il avait sur les avions futurs des vues prophétiques précises qui se sont révélées remarquablement exactes. En 1912, il écrivait notamment : « Autant l'air est, à l'échelle de l'homme, un point d'appui fugitif et décevant lorsqu'il est utilisé à un état voisin de l'état statique, autant ce point d'appui est immuable et sûr quand il est attaqué avec une vitesse suffisante; et le glissement sur l'air d'une surface portant 300 kg par m<sup>2</sup> peut être assimilé, au point de vue de la stabilité, au roulement d'une roue sur rail d'acier... »

L'avion deviendra un long tube métallique complètement fermé avec vision par côté et par-dessous. Les surfaces portantes ne seront que des moignons. Tout sera en tôle d'acier et en aluminium, simple, poli, nickelé, pour glisser le mieux possible sur ce merveilleux point d'appui qu'est l'air en vitesse ».

Se préoccupant toujours du problème de la propulsion, il décrit en 1910, dans « l'Aérophile », un appareil qu'il appelle « Torpille aérienne » et qui est l'ancêtre des engins téléguidés modernes.

En 1913, il présente dans « l'Aérophile » un propulseur pouvant fonctionner, soit à flux continu, soit à flux discontinu, qui a donné naissance, selon le cas, aux stato-réacteurs et aux pulso-réacteurs. Il précise ses idées en dessinant en 1914 un appareil propulseur à flux continu qui présente, à quelques détails près, un stato-réacteur moderne. Il dessine, à la même époque, un propulseur à flux discontinu et propose en 1915, au Gouvernement Français, un engin téléguidé capable de bombarder Berlin. Ce projectile de 500 kg, qui pouvait emporter 200 kg d'explosif, était lancé sur une rampe et devait atteindre une vitesse moyenne de 500 km/h. Il était stabilisé par un gyroscope, et un régulateur barométrique le tenait à une hauteur déterminée. C'était un projet qui fut réalisé plus tard... par les Allemands, sous le nom de V 1, durant la guerre 39-45.

Son esprit inventif et fécond s'exerçait également dans d'autres domaines que l'aviation. Pendant la guerre 14-18, il conçut une petite lampe électrique dont l'énergie était fournie par une turbine mue par le souffle et qui a gardé son nom « Airelle » (R. L.).

En 1919, il fit paraître un des plus beaux livres de la Bibliothèque Aéronautique : « L'Air et la Vitesse », d'une clarté et d'une précision étonnantes, qui contient toute sa philosophie de la propulsion par réaction. Ce livre, en avance de plus de trente ans sur la technique aéronautique du moment, expose les éléments de sa doctrine avec une logique mathématique rigoureuse jointe à une simplicité et une lucidité qui le mettent à la portée de toutes les intelligences.

Le Général Crocco, Président de l'Académie Royale Italienne, écrivait à son sujet : « La haute personnalité de René Lorin, était universellement appréciée, soit par les services signalés qu'il avait rendus à la science, soit par ses qualités de cœur et de caractère, et gardera une place à part dans la mémoire de tous les amis de la science et de l'humanité ». Ces derniers mots caractérisent bien René Lorin, car loin de se cantonner dans les spéculations scientifiques, il possédait une nature très accessible aux arts et aux lettres et était fort bien doué de ce côté. Quoique peu mondain, il se montrait causeur plein d'esprit, faisait des vers et rêvait d'écrire un livre sur Louis XVII et l'énigme du Temple, son violon d'Ingres de chercheur. Il avait de plus la passion de la musique et dessinait avec talent.

On voit donc que René Lorin fut un « grand Camarade » éloigné par son extrême modestie de la notoriété qu'il méritait et que, par ses travaux et sa vie, il honore grandement l'École Centrale. Il est mort comme il avait vécu, discrètement, sans bruit, sans amertume non plus, regrettant moins d'avoir été méconnu que de n'avoir pu réaliser une aviation qui aurait mis son pays à l'abri de l'invasion.