

Inauguration de la rue Karl-Heinz BRINGER

*Discours prononcé par Horst Deuker le dimanche 26 septembre 2010
à la Mairie de Saint Marcel*

En 1945, dès la fin du conflit, Américains, Britanniques et Soviétiques s'assurent de gré ou de force les services des savants allemands.

A l'instar des trois grandes puissances, la France veut profiter des compétences et du savoir faire allemand dans le domaine des fusées. En 1946, un petit village de la Forêt Noire, proche de la frontière française, Riegel, accueille les ingénieurs et techniciens allemands que la France vient d'embaucher. Environ 75 de ces scientifiques ayant travaillé au centre de recherche de Peenemünde au bord de la mer Baltique sont ainsi recrutés.

Dès 1947, le Laboratoire de Recherches Balistiques et Aérodynamiques, le LRBA, que le gouvernement vient de créer, les accueille. Ce laboratoire fera de Vernon un des berceaux de l'espace français puis européen.

Si l'aventure spatiale française doit beaucoup à tous ces techniciens, Karl-Heinz Bringer est en Europe l'un des plus connus du monde de l'industrie spatiale.

Né le 16 Juin 1908 à Elstertrebnitz (ex Allemagne de l'Est), Karl-Heinz Bringer débute sa scolarité dans sa ville natale. De 1919 à 1927 il poursuit ses études à l'école supérieure de Zeitz où il passe son baccalauréat allemand. En 1928, il débute des études d'ingénieur dans la ville de Dantzig.

La crise économique mondiale de 1929 entraîne la faillite du commerce de grains de son père et oblige Karl-Heinz à interrompre ses études. Il commence alors un apprentissage de mécanique chez ATG Großschosser, un quartier de Leipzig, et obtient en 1932 un certificat d'apprentissage artisanal. En même temps, il poursuit le soir après son travail, des études d'ingénieurs à Leipzig.

Suivent ensuite des emplois dans différentes entreprises où Karl-Heinz Bringer met au point plusieurs inventions dignes de brevet, comme par exemple une boîte de vitesses sans paliers.

Quand la deuxième guerre mondiale éclate, Karl-Karl-Heinz Bringer est enrôlé le 15 août 1939. Deux semaines plus tard, il entre avec la Wehrmacht en Pologne, plus tard il se retrouve à Calais.

Le 15 septembre 1940 il est appelé à l'établissement expérimental militaire de Peenemünde, où travaillent déjà Wernher von Braun et l'élite des techniciens allemands sur la A4, la première fusée propulsée par liquide.

Voici d'ailleurs ce qu'écrivait Wernher von Braun :

« Monsieur l'Ingénieur Karl-Heinz Bringer, né le 16.8.1908, a été employé du 27.9.40 au 8.5.45 à l'établissement expérimental de Peenemünde. En raison de ses capacités, la direction d'un groupe responsable de la construction et du développement de la propulsion par liquides de la fusée A4 lui a été bientôt confiée. Monsieur Bringer a rempli de manière autonome, consciencieusement et à notre plus grande satisfaction la tâche qui lui était confiée et il s'est distingué par un grand talent constructif et des idées personnelles. Son comportement avec ses collègues et subalternes fut excellent. Monsieur Bringer a quitté à notre grand regret notre milieu professionnel à cause de la liquidation de l'établissement à la fin de la guerre. »

A la fin du conflit, Karl-Heinz Bringer comme beaucoup de ses collègues de Peenemünde, se trouve en Bavière à l'arrivée des Américains.

Embauché par les Anglais, il est d'abord envoyé sur les bords de la mer du Nord pour des essais de tirs de quelques V2. Il participe ensuite en octobre 1945 à l'opération Backfire à Cuxhaven où trois V2 sont lancées.

Au printemps 46, les Anglais lui font une nouvelle proposition quand la France décide d'embaucher des scientifiques allemands. La proposition française est moins contraignante et Karl-Heinz Bringer accepte l'offre du gouvernement français.

Tous ces techniciens embauchés par la France sont alors rassemblés à Riegel. En mai 1947, Karl-Heinz Bringer arrive à Vernon. Son épouse le rejoindra en 1950.

Karl-Heinz Bringer travaille alors à la conception des moteurs fusées développés au LRBA; Véronique, Vesta, diamant. Le 9 mars 1970, lors d'une conférence, il résumait ainsi le résultat des travaux auxquels il avait participé :

«Depuis plus de vingt ans, le L.R.B.A, a acquis en matière de propulsion, spécialement dans le domaine spatial, une très grande expérience. En effet, depuis sa création la mise au point d'un certain nombre de propulseurs à liquides utilisés soit comme fusées sondes (VERONIQUE - VESTA) soit en étages de lanceurs de satellites (1er étage de DIAMANT A et B et 2ème étage EUROPA I), lui confèrent une expérience relativement unique en Europe.

Le fonctionnement de ces propulseurs a généralement été remarquable de fiabilité, ainsi la propulsion de VERONIQUE a réussi 79 tirs sur 79 tentatives et la propulsion de DIAMANT_A 21 tirs sur 21.»

A partir de 1968, Karl-Heinz Bringer est chargé d'étudier une turbopompe adaptable au moteur de Diamant B pour en augmenter la puissance. Le bon fonctionnement de ce nouveau moteur suscite le financement d'une version encore plus puissante, très vite baptisé Viking, qu'il définit ainsi :

«Nous nous sommes donc tournés vers les moteurs à Turbopompe qui prennent un intérêt de plus en plus grand, au fur à mesure que les dimensions des étages croissent.

Cependant nous avons voulu rester fidèles à la simplicité de nos réalisations sans pour cela sacrifier les performances, afin de conserver un bas prix de revient au matériel étudié ainsi qu'une fiabilité élevée.

Enfin nous avons voulu réaliser un moteur qui soit un tout en lui même, ceci facilitant les opérations de fabrication, d'assemblage du propulseur ainsi que la conception de l'ensemble.

Au début de nos travaux, nous ignorions comment serait utilisé ce type de moteur et nous avons voulu lui assurer la plus grande versatilité d'emploi»

En 1971, le LRBA transfère à la SEP toute son activité propulsion à ergols liquides et Karl-Heinz Bringer poursuit dans cette nouvelle société la mise au point et l'amélioration de son moteur VIKING.

En 1976, il prend sa retraite et c'est depuis Saint Marcel qu'il va suivre l'aventure Ariane et de son moteur Viking.

Le 24 décembre 1979, le succès du lancement d'Ariane dont les deux premiers étages sont équipés de moteurs Viking consacre son travail.

La fiabilité de ce moteur a permis à la SEP puis Snecma d'en produire plus de 1250 exemplaires et Karl-Heinz Bringer était fier qu'aucun des tirs défectueux d'Ariane n'ait été causé par une défaillance de son moteur.

L'arrivée d'Ariane 5 et du moteur Vulcain mettra un terme à la production du moteur Viking.

Le père du moteur Viking décède le 2 janvier 1999 à Saint-Marcel.

Pour terminer, voici l'appréciation que portait le directeur du LRBA sur Karl-Heinz Bringer :

« Ingénieur hors pair, ayant une forte culture et des connaissances étendues de tout ordre. Une forte personnalité qui attire le respect de toutes les personnes qui collaborent avec lui.

Entièrement dévoué à l'établissement, passionné par son métier, ne ménage ni sa peine, ni son temps et sacrifie parfois certains temps durant ses congés, pour résoudre les problèmes qui lui sont posés. »

Je remercie la municipalité d'avoir donné le nom de Heinz Bringer à une rue de Saint Marcel et de l'inaugurer officiellement aujourd'hui en présence d'une délégation allemande très concernée par cet événement. En effet, les enfants des techniciens allemands arrivés au LRBA en 1947 sont aujourd'hui présents. La cité de la Madeleine, le *Buschdorf*, les a accueillis à leur arrivée à Vernon. Ils y ont côtoyé le père du moteur Viking, Karl Heinz Bringer.