

## L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE LA DROME, AVANT 1914

**VERDET, Louis**, né le 30 octobre 1869 à Saulce sur Rhône.

Louis VERDET devient ingénieur des Arts et Métiers d'Aix en Provence en 1888. Passionné de moteur, il propose ses services à deux fabricants d'automobiles qui viennent de s'associer : Lion et Peugeot. Louis VERDET met au point un moteur qui est présenté en 1910 au 3ème Salon de la Navigation Aérienne au Grand Palais à Paris. Le 13 janvier 1911, il s'associe avec le Docteur Pierre Berthet pour l'étude, la fabrication et la vente des moteurs rotatifs pour l'aviation, ainsi que l'organisation et la constitution de sociétés chargées de l'exploitation des brevets de la Société des moteurs d'aviation VERDET. Se rappelant son enfance et le village de Saulce qui l'a vu grandir, il appelle son moteur «Le Rhône», et le 6 septembre 1912 est créée à Montreuil (Seine Saint Denis) la Société des Moteurs Le Rhône. En janvier 1914, la société «Le Rhône» est alors dans l'incapacité de faire face aux nombreuses commandes de moteurs qui affluent. Aussi, un rapprochement est envisagé avec son concurrent, la société «Gnome» et une fusion des deux bureaux d'étude a lieu le 17 juin 1914. L'union des deux motoristes donne naissance à la Société des Moteurs Gnome et Rhône le 2 juin 1915.

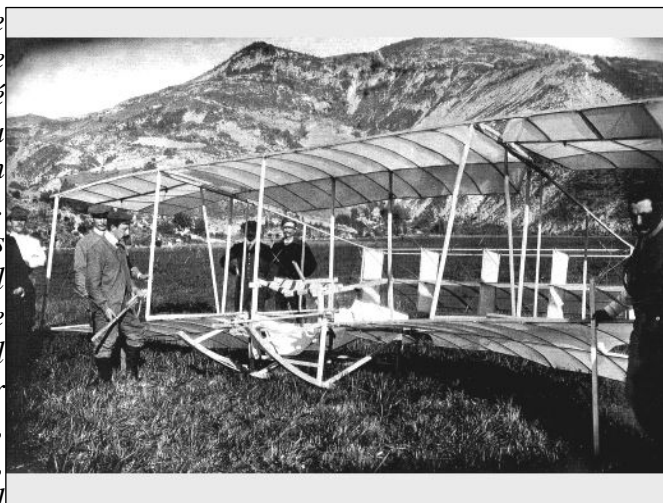


Louis VERDET, frappé par la grippe espagnole à l'âge de 49 ans, décède à Paris le 8 novembre 1918 et sera inhumé au cimetière du Père Lachaise.

Dès 1906, Marcel Leyat, originaire de Die, jeune ingénieur de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures, s'intéresse à l'aviation. En 1909, avec la participation du fabricant de meubles Audra de Die, il constitue la «Société des Aéroplanes Leyat». Un premier planeur en bois vole le 25 août sur le terrain du Plot Jalay, à proximité de Molières, au Sud de Die. Marcel Leyat est breveté pilote sous le n° 364 en date du 2 février 1911.

**LEYAT Marcel**, né le 26 mars 1885 à Die.

Marcel Leyat poursuit ses études au Lycée de Grenoble et entre, en 1908 à l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures où il est diplômé Ingénieur en 1911. Dès 1909, il entreprend la construction d'aéroplanes avec la collaboration de Monsieur Audra, fabricant de meubles à Die. Marcel Leyat crée la «Société des aéroplanes LEYAT», lui-même apportant la moitié du capital sous forme de «matière grise» et, l'autre partie en argent par dix-huit souscripteurs. Marcel Leyat fait construire, par l'usine de Monsieur Audra, plusieurs planeurs constamment modifiés, afin de faire toujours plus léger. Le 25 août 1909, sur le terrain du Plot Jalay au sud de Die, Marcel



Leyat, à bord de son planeur, s'élève à une dizaine de mètres de hauteur sur quelques centaines de mètres, en présence de spectateurs enthousiastes.

*Le 19 septembre, sur un nouvel appareil construit par Audra, et devant 3000 spectateurs, il réussit au lac de Luc en Diois, un vol à 40 mètres de haut sur plusieurs centaines de mètres. La construction des planeurs se faisait uniquement en bois et le revêtement des plans était en papier. Constatant que ses planeurs étaient au point, Marcel Leyat adapte un moteur à 5 cylindres en étoile en demi-cercle, pour faire des essais en vol au moteur. C'est sur le terrain de Mourmelon, près de Chalons sur Marne, qu'il procède aux essais. Marcel Leyat est breveté pilote, le 3 février 1911 sur avion Sommer, avec le n° 364.*

*Marcel Leyat quitte Die, mais il poursuit ses recherches aéronautiques à la Société ASTRA. Au cours de la Première Guerre Mondiale, en 1916, le Capitaine Marcel Leyat est nommé Chef du Service des Hélices à la Section Technique de l'Aéronautique. Il élabore, en 1918, les plans d'un bombardier muni de deux moteurs de 550 CV, qui pouvait emporter 500 kg de bombes sur 1000 km. Dans les années 1920, il construit une voiture entraînée par une hélice, «l'Hélica», de conception plus aéronautique qu'automobile, équipée d'un moteur ABC flat-twin de 2 cylindres de 1000 cm<sup>3</sup> de cylindrée. Marcel Leyat construit en 1938, un prototype d'avion léger «L.33» destiné à la vulgarisation de l'aviation légère. Il a découvert le principe de «l'aile vivante» ou «flottante», qui consistait à faire pivoter les ailes par rapport au fuselage pour modifier leur incidence, plutôt que de faire pivoter par rapport à son axe transversal, l'ensemble du fuselage et des ailes, par l'action du gouvernail de profondeur.*

*Marcel Leyat a été l'inventeur de la «Musique Rationnelle LEYAT», une nouvelle écriture de la musique, ainsi que de la «Méthode Analytique LEYAT d'Education Rationnelle» ou «M.A.L.E.R». Marcel Leyat décède en décembre 1986 à Thiais.*

Monsieur EPARVIER, industriel à Manthes dans la Drôme, construisit plusieurs aéroplanes. Monsieur Dalphin, Maire de Loyettes (Ain), donne à bail, en date du 20 octobre 1910 pour une durée de 3 ans, le terrain appartenant à la commune situé au lieu-dit «La Mière», au sud de la plantation de pins et jusqu'au chemin de la Grange Rouge. Ce bail, dressé pour le prix annuel de un franc, est accordé à Messieurs Dufour et Eparvier.

Afin d'accueillir le pilote Roger Morin, un terrain est aménagé à l'hippodrome de Montélimar, route d'Espeluche. Du 5 au 10 mai 1911, Roger Morin, breveté pilote sous le n°306 en date du 7 décembre 1910, fait des vols d'exhibition au-dessus de la localité de Montélimar. Sur le terrain de Montélimar-Ancône, une stèle érigée par l'Aéroclub Drôme-Ardèche commémore ces premiers vols. Le 10 mai, il réalise un vol aller-retour de Montélimar à Dieulefit.

**MORIN, Roger, né le 26 août 1879 à Celigny (Suisse)**

*Roger Morin passe sa jeunesse à Dieulefit, berceau des Morin, drapiers depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle. C'est d'ailleurs au domaine familial de Réjaubert, qu'Edouard Morin accueille Roger Morin, lors du vol Montélimar-Dieulefit, en mai 1911. C'est avec l'aide de son père, administrateur du journal «Le Temps», et s'intéressant à l'aviation, que Roger Morin acheta un Blériot monoplan de 60 CV. Après avoir parfait son entraînement dans le sud-ouest de la France sur le terrain de La Croix d'Hins à Bordeaux, il s'envole à 10 mètres au-dessus du sol sur une distance de 250 mètres, le 10 décembre 1909. Il est breveté pilote, le 7 décembre 1910, avec le numéro 306. Il participe alors à de nombreux meetings, au début de 1911, dans le sud-ouest de la France. Roger Morin devait être le premier à voler dans le ciel de la Drôme, au champ de courses de Montélimar du 5 au 10 mai 1911;*



*le 9 mai, il réalise un aller-retour Montélimar-Dieulefit. Dans le parc de Réjaubert à Dieulefit, son vol est commémoré par une inscription sur une dalle au sol. Il participe, fin mai 1911, au meeting d'Avignon ; du 17 au 19 juin, au terrain des Bérauds à Romans ; du 13 au 15 août, au polygone de Valence. Le 18 juillet 1912, lors de la deuxième épreuve du brevet de pilote militaire, son appareil fut pris dans un violent orage dans la région de Château-Renault. Grièvement blessé, il s'éloigna de l'aviation, mais participa néanmoins activement à la vie de l'aéroclub de Montélimar. Roger Morin décède à Dieulefit, le 28 juin 1942, d'une longue et douloureuse maladie.*

En mai 1912, le Comité local d'Aviation, avec la participation de la Municipalité de Montélimar, fait aménager un terrain d'aviation sur une partie du champ de manoeuvres de la garnison locale. Un quadrilatère, de 300 mètres du nord au sud et de 650 mètres d'ouest en est, est rendu propre pour l'atterrissage des aéroplanes. Un hangar pour abriter les appareils est construit dans l'angle nord-est du terrain et une habitation est aménagée pour accueillir le garde chargé de l'entretien et du service.

Legagneux venant de Marseille et Brindejone des Moulinais venant de Perpignan atterrissent les 9 et 10 avril 1912 à Montélimar. Ils en repartent le 11 pour Bron.

Les 16 et 14 juin 1912, meetings d'aviation à Montélimar et Dieulefit avec les pilotes Henri Berlot et Roger Morin.

Lors de son tour de France aérien, le lieutenant Antonin Brocard se pose sur le terrain d'aviation d'Ancône, le 18 septembre 1913. Sur le terrain de Montélimar-Ancône, une stèle érigée par l'Aéroclub Drôme-Ardèche commémore ces premiers vols.

**BROCARD, Antonin, né le 14 novembre 1885 à Biol le Haut (Isère)**

*Antonin Brocard partagea ses années de jeunesse entre Montagnieu où son père était instituteur et le collège de Bourgoin, puis le lycée de Grenoble, avant d'embrasser la carrière militaire. Il entra à Saint Cyr en 1905, et quatre ans plus tard avec le grade de sous-lieutenant, il était affecté au 30ème Régiment d'Infanterie à Chambéry. On demandait des volontaires pour l'aviation, il en fut. Breveté pilote, le 9 Mars 1912 avec le numéro 770. Puis il entreprend en 1913, seul à bord de son appareil et sans assistance au sol d'un mécanicien, un tour de France aérien. C'est ainsi qu'il est le premier pilote à se poser sur le champ de course de La Tour du Pin en mai 1913.*

*Le 18 mars 1915, il reçoit le commandement d'une escadrille de chasse. Il y a là Guynemer, Nungesser, Fonck, Garros, Dorme, Védrynes, mais aussi deux dauphinois Guiguet et Rabatel. Le 28 août 1915, il abat le premier avion allemand venant bombarder Paris. Le groupe d'avions commandé par Brocard était formé de quatre escadrilles, et il fit peindre sur leurs avions des cigognes au graphisme différent. A l'armistice du 11 novembre 1918, les «Cigognes»avaient livré 338 combats et descendus 89 appareils ennemis, mais avaient perdu 22 des leurs.*

*Antonin Brocard quitta l'armée avec le grade de commandant. Il se lança alors dans la politique. Tout d'abord élu député de Paris en 1924 et 1928, c'est Grenoble qu'il représentait en 1932.*



*Mais ses compatriotes de La Tour du Pin en 1936 ne lui donnèrent pas la majorité. Déçu, il renonça à la vie politique. Général de brigade, Commandeur de la Légion d'Honneur, titulaire de neuf décorations et de la Croix de guerre. Antonin Brocarrd décède à Paris le 29 Mai 1950. Il repose au pied du Mémorial Lafayette à Marnes la Coquette(Hauts de Seine).*

*Sur l'aérodrome de Montélimar-Ancône, une stèle commémore son atterrissage sur le terrain en septembre 1913.*

Les 3 et 4 mai 1914, fêtes aériennes à Montélimar avec le pilote Maxime Lenoir.

De grandes associations nationales se mobilisent pour la promotion de l'aviation militaire. En effet, des bruits de bottes se font entendre sur nos frontières de l'Est. Il est fait appel au patriotisme des Français afin de se constituer une aviation militaire. Il devient urgent de trouver de l'argent pour recruter et former des pilotes, ainsi que pour acheter des appareils. C'est ainsi que des Municipalités, des sociétés industrielles et des organismes privés recueillent localement des dons ou organisent des Fêtes d'Aviation qui serviront à financer l'achat d'un aéroplane qui prend le nom de son ou de ses donateurs. Dans les mois qui suivent, un aéroplane prendra le nom de «Drôme-Ardèche».

Au début de l'année 1911, se constitue, à Romans, un Comité local d'Aviation composé de médecins, d'avocats, d'industriels et de commerçants qui se concertent pour favoriser le développement de l'aviation. Une souscription publique est ouverte afin de couvrir les frais d'organisation des Fêtes d'Aviation qui se tiendront, du 17 au 19 juin 1911, sur une partie du terrain de manoeuvres de la garnison aux Bérauds (ce terrain se situait à l'emplacement de l'ex-usine Cerca). La ville de Romans est propriétaire d'un terrain d'environ 16 hectares qu'elle met à la disposition de la garnison locale pour les manoeuvres des troupes. Lors de manoeuvres de 1903, un dirigeable militaire évoluait au-dessus de ce terrain afin «d'éclairer» le commandement sur le déroulement des opérations. A l'initiative de la Municipalité de Romans, une bande de terrain de 400 par 400 mètres est aménagée en champ d'aviation pour accueillir ces Fêtes d'Aviation. De Romans et de Bourg de Péage, les patrons chapeliers Charles Mossand et Argod contribuent à l'énorme succès populaire de l'événement en invitant les pilotes Alfred Liger, brevet n° 573 du 22 août 1911, sur monoplan Vinet, Emile Obre, brevet n° 148 du 19 juillet 1910, sur monoplan Blériot et Marc Bonnier, brevet n° 478 du 25 avril 1911, sur monoplan Train. Ces pilotes réalisent des vols plein d'audace pour l'époque. Romans fut la première ville du Dauphiné à voir évoluer les aéroplanes.

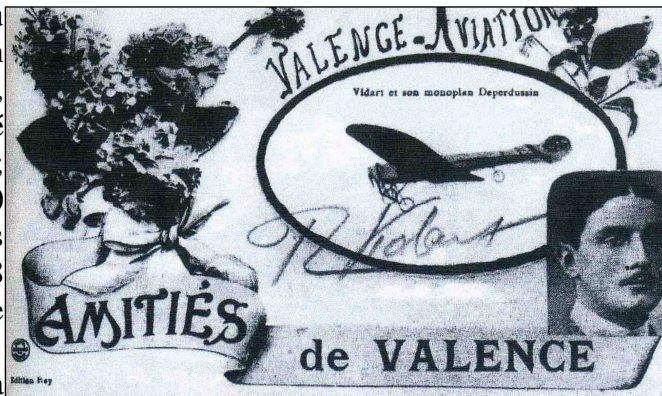
Dynamisé par la réussite de cette manifestation, le Comité local d'Aviation de Romans et Bourg de Péage organise, les 8 et 9 juin 1912, une Grande Fête populaire sur le thème de l'Aviation.

Chaix et Bert, deux mécaniciens de Romans, font voler sur le terrain de manoeuvres des Bérauds à Romans, le 15 octobre 1912, une avionnette du type Blériot XI qu'ils ont réalisée.

Le premier aéroplane à avoir survolé le ciel de Valence, le 28 mai 1911, est celui du Capitaine Conneau, lors du raid Paris-Rome-Turin (futur vainqueur de ce raid). Le 29 mai, dans le cadre de ce raid, l'aviateur Frey, venant de Bron et se croyant à Avignon, atterrit à Valence. Surpris, il remet en route son appareil et arrive à Avignon à 11h 55.



Du 13 au 15 août 1911 sur le terrain du polygone de Valence, meeting d'aviation avec Roger Morin, Jean Bielovucic, brevet n° 87 du 10 juin 1910 et René Vidart, brevet n° 133 du 1er juillet 1910 ; des journées d'aviation à Valence, les 20 et 21 août, avec la participation des aviateurs Henri Lafargue, brevet n° 278 du 8 novembre 1910 et en septembre avec Vidart.



En 1912, deux ingénieurs de la «maison d'aviation» de Dion-Bouton proposent l'installation d'une école d'aviation sur le polygone militaire de Valence. Le projet n'aboutit pas. Au début de l'année 1914, le Comité Valence-Aviation demande la construction d'un hangar pour aéroplanes sur le terrain du polygone militaire de Valence. Cette demande reste sans suite du fait de la déclaration de la Première Guerre Mondiale.

Les 15 et 16 septembre 1912, manifestations aériennes à Die.

L'Aviation dans le département de la Drôme, avant 1914 © C.A.L.M 10/2012