

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

Un dauphinois visionnaire:

PIRAUD, Jean-Claude, Pompéin, né le 16 août 1846 à Corbelin.

Pompéien Piraud exerça la profession de dentiste à Lyon. Il fut un inventeur et ses inventions nombreuses ont porté sur des sujets très différents, mais ses préoccupations constantes furent dans la navigation aérienne et fut un partisan convaincu du plus lourd que l'air. Vers 1875, il oriente ses recherches sur la physiologie de l'aile des oiseaux: il construit des ailes artificielles articulées reproduisant les mouvements si divers et si compliqués de l'aile de l'oiseau, et en particulier de la chauve-souris. En 1883, Pompéien Piraud construisit un ballon ovoïde «L'Espérance» dans l'intention d'y adapter et expérimenter ses ailes articulées. C'était une erreur qu'il a vite reconnue, car cet aérostat fit 6 ascensions durant l'année. Pompéien Piraud renonça aux ballons pour se consacrer exclusivement à l'aviation. Il écrivit de nombreuses brochures et, en 1903, un ouvrage «Les secrets du coup d'aile». Puis, en 1906, il abandonna les appareils orthoptères pour les types aéroplanes et étudier un propulseur à mouvement hélicoïde basé en partie sur le gauchissement et la rame de l'aile de l'oiseau. Il construisit 4 aéroplanes, dont le dernier grand modèle fut achevé un mois avant sa mort en janvier 1907. Henri Fabre, cet ingénieur marseillais, futur créateur des hydravions, a rapporté qu'il lut, en 1903, un des livres de Pompéien Piraud. Son jugement est féroce: «C'était une suite d'élucubration!». En 1909, il reçoit une médaille d'Argent pour un aéronef qu'il présente à l'Exposition Universelle de Paris. Pompéin Piraud décède le 24 janvier 1907, il repose au cimetière de La Guillotière à Lyon. La Municipalité de Corbelin a honoré sa mémoire en donnant son nom à la rue qui passe devant sa maison natale.

Un dauphinois, précurseur de l'aviation, qui voit son oeuvre inachevée:

COCHE, Auguste Coche, né le 11 juillet 1845 à Cour et Buis.

Auguste Coche dès sa plus jeune enfance manifeste son goût pour inventer. Installé comme mécanicien, il construit une machine à battre le grain dotée de multiples accessoires perfectionnés, puis il prend divers brevets d'invention. Aux environs de 1900, il s'installe à Lyon. Vers 1910, il parvient à exposer à Lyon lors d'un concours, la maquette d'un aéroplane «Le Stable», et obtient le deuxième prix. Ceci l'engage à réaliser l'appareil dont il a établi les plans et le fonctionnement. Le brevet n° 415722 est déposé en date du 4 mai 1910, au nom de Coche-Lajoux. Les caractéristiques de l'aéroplane sont les suivantes: un ou plusieurs plans sustentateurs à ailes rigides incurvées fixées sans aucune liberté de mouvement sur le fuselage; suspension de la nacelle au fuselage au moyen d'un joint à cardan; deux gouvernails, l'un vertical placé à l'avant, l'autre horizontal placé à l'arrière; système de direction, au moyen d'un levier maintenu dans la suspension à cardan.

Au printemps 1912, il s'installe à Revel et confie à Francisque Gabier, maréchal-ferrant, la construction de l'appareil. En 1913, le fuselage, la nacelle et le train d'atterrissage sont terminés. Avec l'assemblage de ces pièces, dans les premiers mois de 1914, il reste l'entoilement des ailes et la mise en place du moteur. Dans les mois qui suivent, la Première Guerre mondiale éclate, et Auguste Coche décède fin 1916.

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

Les débuts des pionniers dauphinois :

BADIN, Edouard, né le 17 décembre 1879 à Champier.

Raoul Edouard Badin, fils de Jean-Baptiste, notaire, ancien élève de l'Ecole Polytechnique et officier d'artillerie, est entré dans l'aviation en 1909 dans les rangs de la première promotion de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique. Il fait plusieurs ascensions en ballon libre, puis collabore avec Henri Fabre à la construction du premier hydravion ayant réussi à quitter la surface de l'eau. Ayant compris la nécessité de donner aux pilotes d'avions des instruments leur permettant de voler avec le maximum de sécurité, il organise 14, rue de l'Ecole Polytechnique à Paris 5°, un atelier d'études doté d'une petite soufflerie, d'un manomètre à eau et de quelques machines-outils; il réalise, dès 1911, l'indicateur de sustentation SAF dont l'aiguille se déplace sur un torse perpendiculairement au vent. Puis, il imagine de le remplacer par un indicateur gradué donnant la vitesse relative de l'avion, il met au point ainsi, en 1911, l'instrument fondamental du pilote auquel il donne le nom d'indicateur de vitesse relative. Le mot «BADIN» entrait dans le dictionnaire Larousse pour désigner communément l'anémomètre embarqué à bord des avions.



Après la guerre 14/18, Edouard Badin abandonne son premier atelier et fonde «L'Appareillage Aéronautique, Anciens Ateliers BADIN», rue Nansouty à Paris. Ultérieurement, il développera un autre établissement à Angers. En 1923, Edouard Badin eut l'idée de grouper sur un même dispositif, trois appareils (anémomètre, indicateur de virage et indicateur de pente) pour en faire un contrôleur de vol qui permit les premières expériences de pilotage sans visibilité. Son apport à l'aviation française ne se limite pas à la conception et à la fabrication des instruments de bord, on lui doit, en outre, la réalisation de multiples instruments de laboratoire, d'importantes études notamment sur l'aérodynamique et les conditions de vol, sur les phénomènes gyroscopiques, sur l'élasticité des métaux.

Sous l'occupation, il prend une part active à la Résistance, aussi bien dans l'action directe que dans la protection de son personnel contre les réquisitions. Il sera appelé à figurer parmi les membres de l'Association «Les Premiers de la Résistance». Après 1945, il entreprend de nouvelles recherches et intensifie ses fabrications pour répondre aux besoins de l'aviation moderne. Il réalise ainsi toute une gamme de nouveaux appareils qui amélioreront la sécurité aérienne.

Médaillé de l'aéronautique en 1946, Commandeur de la Légion d'Honneur en 1955, Edouard Badin décède le 20 Juin 1963. La Municipalité de Champier a donné son nom à une place de la localité.

BROCARD, Antonin, né le 14 novembre 1885 à Biol le Haut.

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 entrait 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



CERCLE AERONAUTIQUE L

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

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 Brocard décède à Paris le 29 Mai 1950. Il repose au pied du Mémorial Lafayette à Marnes la Coquette.

Pour commémorer son Centenaire, la Municipalité de Biol le Haut a fait apposer, sur la façade de l'école, une stèle à sa mémoire. Une rue de la localité porte son nom.

PEGOUD, Adolphe, Célestin né le 13 juin 1889 à Montferrat.

Adolphe Pégoud est le quatrième fils d'un modeste propriétaire. Après son certificat d'études obtenu à 11 ans, il rêve «d'aller ailleurs». Son père le place chez un parent boucher à quelques kilomètres du village natal. A 14 ans, il part pour Paris où il exerce plusieurs petits métiers. Le 8 août 1907, il s'engage pour 5 ans au 5^e Régiment de Chasseurs d'Afrique. Lors d'un séjour en Algérie, il contracte les fièvres et rentre en France à Toulon au 3^e Régiment d'artillerie coloniale où il est nommé brigadier. Le Capitaine Carlin lui fait découvrir une nouvelle carrière: l'aviation. Libéré du service en février 1913, Adolphe Pégoud, s'inscrit à l'Ecole de pilotage à Bron, il sera breveté pilote sur avion Farman le 7 mars 1913 avec le n° 1243. Son moniteur a été Louis Plantier, un dauphinois originaire d'Anjou, près de Vienne. Une semaine après son brevet, Adolphe Pégoud est embauché comme troisième mécanicien chez Blériot à Buc. Il est très marqué par le décès accidentel d'un camarade et songe à limiter l'hécatombe des pilotes par l'emploi du parachute. Le 19 août à Chateaufort, près de Versailles, sur un Blériot sacrifié d'avance, Adolphe Pégoud se sépare de son avion et descend en parachute, c'est un triomphe. Le pilote a toutefois remarqué que son appareil abandonné avait retrouvé, sans l'aide du pilote, une certaine stabilité après diverses «cabrioles». Il s'agissait de trouver les manœuvres adéquates. Blériot souhaite que son pilote exécute une montée en chandelle suivie d'une boucle et de voler ainsi quelques secondes la tête en bas. Adolphe PEGOUD, le 21 septembre 1913, réussit à «boucler la boucle». Il devient célèbre et proclamé «roi de l'air». Adolphe Pégoud est mobilisé le 2 août 1914, le 2 septembre, il effectue une mission de renseignement. Il est nommé sergent. Ensuite, il réalise des missions spéciales afin de déposer des agents de renseignements à l'arrière des lignes ennemies, puis à quelques missions de bombardement avec des fléchettes en acier. Adolphe Pégoud est nommé adjudant et décoré de la Médaille militaire, le 17 février 1915. Le 15 juillet, il est nommé Sous-Lieutenant et consacré As de guerre avec 5 victoires aériennes homologuées. Il est proposé pour la Légion d'Honneur à compter du 28 août. Dans la matinée du 31, il effectue une mission au sein de l'escadrille MS 49. Lors d'un combat aérien, il est touché d'une balle en plein cœur et s'écrase avec son appareil, à Petit Croix près de Belfort. Adolphe Pégoud est inhumé au cimetière Montparnasse à Paris.



L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

Le village de Montferrat a sa place Célestin, Adolphe Pégoud, depuis 1987. Au premier Monument aux morts de la localité, un deuxième le remplaça qui était surmonté d'un buste de l'aviateur. Dans le cadre du centenaire de la naissance d' Adolphe Pégoud, Montferrat a inauguré un musée retraçant la carrière de ce pilote et un monument a été élevé à sa mémoire



A l'initiative de l'Avio-Club de Grenoble, une manifestation aérienne a lieu du 6 au 8 mai 1911 sur le terrain du polygone d'artillerie de Grenoble. A cette manifestation participent les aviateurs : Albert Kimmerling et Jean Desparmet qui volent sur monoplan et biplan Sommer, de Tournoux, pilote originaire de Saint Jean en Royans, qui vole sur aéroplane Durafour. En mai 1912, l'Avio-Club dauphinois et l'Aéro-Club des Alpes organisent un meeting afin de promouvoir la création d'une école d'aviation. A cette manifestation participent : Maurice Tétard, Georges Legagneux, Guillaume Busson de Pau, Henri Bille de Vienne. Le don de la municipalité de Grenoble et les sommes recueillies auprès des Dauphinois lors de la souscription nationale financent l'achat de l'aéroplane «Ville de Grenoble» destiné à l'aéronautique militaire. En mai 1914, à l'hippodrome Bachelard de Montval, une nouvelle fête aérienne avec Juan Bielovucic, le vainqueur de la traversée des Alpes et d'Eugène Gilbert qui vient de réaliser un Tour de France aérien.

BILLE, Philippe, né le 27 novembre 1896 à Vienne.

C'est sous le nom d'Henry Bille que ce pilote et ingénieur d'aéronautique est connu. Après avoir fait de solides études, il se tourne vers l'aviation. Entré à l'Ecole de pilotage Farman, il est breveté pilote le 29 août 1910 sous le n° 205. Deux ans plus tard, il est pilote chez Nieuport et participe à de nombreuses manifestations aéronautiques. Au cours de la Première Guerre Mondiale, il est mobilisé dans l'Aéronautique Militaire, mais sa carrière de pilote se termine en 1916 pour raison de santé. Sa carrière d'ingénieur en aéronautique débute en 1917. Entre les deux guerres, il a déposé 45 brevets concernant la construction aéronautique (concepteur du train d'atterrissage escamotable). En 1952, il travaillait encore dans un bureau d'études viennois et dure toujours en 1952 : 1916 à 1952, 42 ans d'activités aéronautiques. Ces longs états de service lui ont valu la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur qui lui fut remise, au titre du Ministère de l'Air, le 1er décembre 1951, sur le terrain même de Toussus le Noble qu'il survolait comme pilote il y a 42 ans, après avoir passé son brevet de pilote à l'Ecole Farman d'Etampes. Il décède le 30 novembre 1965 à l'Hôpital de Mont Salomon à Vienne.



PLANTIER, Louis, né le 8 juillet 1890 à Anjou.

Louis Plantier a vécu son enfance à la ferme des ses parents à Anjou. Adolescent ingénieux et habile, il est admis à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, créée en Novembre 1910 par Kimmerling, où il passe son brevet de pilote sur avion Farman le 6 Septembre 1912 avec le numéro 1010. En 1913, au départ de Kimmerling, Louis Plantier assure



CERCLE AERONAUTIQUE LOU

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

la direction de l'école de pilotage et forme de futurs pilotes dont les noms devinrent prestigieux: Pegoud, Lashermes, Dordilly, Fusier, etc. Le 5 Février 1914, Louis Plantier, qui ne manquait pas d'audace, accomplissait l'exploit de poser son appareil sur les bas-ports du Rhône en plein centre de Lyon. A la déclaration de guerre, le 3 Août 1914, il s'engageait dans l'aviation comme simple soldat. Remarqué pour son courage raisonné, sa hardiesse extraordinaire et pour la précision efficace de ses missions au-dessus des lignes ennemies, il allait être successivement promu aux grades de caporal en Octobre 1914, sergent en Février et sous-lieutenant en Juillet 1915, lieutenant en 1916 et capitaine en Août 1918. Il a été chargé du perfectionnement des jeunes pilotes sortis des écoles et de l'organisation des divisions au combat aérien. Le 10 Août 1920, lors d'un vol de reconnaissance sur Farman, son appareil s'écrasait au sol près du terrain de Villacoublay. A l'origine, Louis Platier reposait dans le cimetière de Bron, mais son corps a été exhumé dans les années 90. La commune de Bron a donné le nom de Louis Plantier à une rue de la localité.

BOURKADAM, Constant, Paul, né le 27 mai 1888 à Vienne

Constant BOURKADAM est breveté pilote civil le 6 octobre 1912 sous le n° 1058. Il débute la Première Guerre mondiale comme sergent pilote et est affecté dans diverses escadrilles. Le Lieutenant BOURKADAM trouve la mort dans un accident aérien à Meknès (Maroc) le 18 janvier 1918.



Un projet de «station d'atterrissage militaire à Reventin» est envisagé dans le cadre de la souscription nationale. Le terrain de manoeuvres de la garnison de Vienne qui se situe, au sud de la ville, sur la commune de Reventin est proposé. Le 24 avril 1913, le Comité Viennois d'Aviation Militaire, constitué de 80 membres, se réunit à la Chambre de Commerce de Vienne, afin d'étudier le projet «d'élever un spacieux hangar destiné à abriter les aéroplanes et un logement pour le gardien». La Municipalité de Vienne s'engage à fournir la bande de terrain nécessaire, soit 3000 m², attenant au champ de manoeuvres. La Commune de Reventin s'engage à fournir un employé communal pour le gardiennage du hangar. D'une superficie au sol de 400 m², ce hangar construit à l'angle nord-est du champ de manoeuvres de cavalerie pourra abriter quatre aéroplanes.

Cette station d'atterrissage militaire est inaugurée, le 9 novembre 1913, lors d'une fête aérienne au cours de laquelle, le maréchal des logis Aimé Vallet, un viennois, sur aéroplane REP, fut le pilote su premier appareil à s'être posé.

VALLET, Aimé, Laurent, Antoine, né le 2 mai 1887 à Vienne.

Aimé Vallet est le fils d'Elie, fabricant de draps à Vienne. Appelé au 13ème Régiment de chasseurs à cheval en octobre 1908, il passe dans l'aéronautique militaire en tant qu'élève-pilote en 1912. Breveté pilote militaire n° 344 en date du 22 août 1913, le maréchal des logis V allet, sur monoplan REP, fut le premier pilote à se poser sur le terrain de la station d'atterrissage militaire de Vienne-Reventin lors de son inauguration le 9 novembre 1913. Il est affecté successivement à l'Ecole de Dijon, puis au Plessis-Belleville. Au cours de la Première Guerre mondiale, le lieutenant Vallet appartient à l'escadrille MS 31 puis en décembre 1916 à la SCAF.



A l'époque, le département de l'Isère compte des constructeurs d'aéroplanes :

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

de MONTGOLFIER, Raymond, Alphonse, Marie, né le 2 avril 1886 à Charavines.

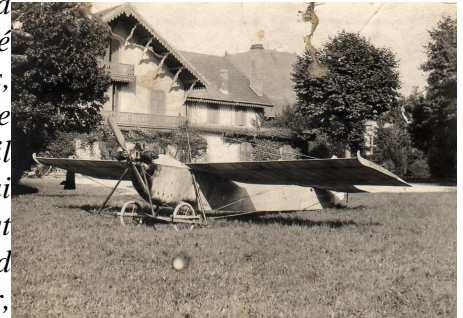


Sa famille est installée depuis 1849 à Charavines où elle dirige une manufacture de papier. Raymond de Montgolfier sort ingénieur en 1908 de l'Ecole Centrale Lyonnaise. Il se passionne pour l'Aviation. Dès 1909, dans son hangar-atelier qu'il a fait construire par Ribeaud au bord du lac de Paladru, il construit un monoplan de 16 mètres d'envergure et de 15 mètres de longueur, les ailes souples aux extrémités incurvées vers le haut reposant sur un fuselage en toile à l'intérieur duquel se trouve un moteur Mors d'automobile. Deux sièges côte à côte pour le pilote et un passager. Le moteur commande aux deux hélices tournant en sens inverse, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière du fuselage, c'est le RdeM n° I.

(RaymonddeMontgolfier n° I)

Le terrain de la propriété de Grand Clos étant trop exigü, Raymond Souhaite utiliser le plan d'eau du lac pour les essais. Aussi, son appareil comporte deux flotteurs pour l'expérimentation sur le lac. Mais le 12 juillet 1910, l'appareil est accidenté sur un piquet au bord du lac.

Le RdeM n° II est un monoplan avec des ailes de 9,5 m d'envergure et un profil à double courbure, muni d'un moteur Coudert à deux cylindres horizontaux et refroidissement par air. La mauvaise vue de Raymond de Montgolfier l'a obligé pour effectuer les essais à recruter un mécanicien, Almyre Janvier. L'appareil est essayé en 1911 sur le lac de Paladru puis sur le terrain de Grand Clos, mais sans véritable succès, aussi Raymond décide de le transporter à Bron. Après plusieurs modifications, l'appareil commence à «s'élever un peu» comme dit Kimmerling qui assiste aux essais. Mais le 12 octobre 1911, l'appareil est partiellement détruit par un incendie du moteur. Raymond rapatrie l'appareil à Charavines et achète un nouveau moteur, un Anzani de 50 HP pour équiper son nouvel appareil le RdeM n° III qu'il construit en novembre 1911 dans le hangar du lac de Paladru.



Des profilés d'acier remplacent le bois, la toile est conservée pour les revêtements, le train d'atterrissage robuste est muni de ressorts télescopiques. Prévu pour un montage et un démontage rapide, sans avoir à procéder à un nouveau réglage, le haubanage, réglé au préalable, est tendu par le serrage d'un unique boulon. Les essais avec flotteur sur le lac ne donnent pas satisfaction, aussi Raymond aidé par Janvier transporte une nouvelle fois son appareil à Bron. Enfin, le 20 mai 1912, il réussit son premier vol avec janvier aux commandes. Les mois suivants de nombreux vols d'entraînement auront lieu toujours à Bron. Raymond souhaite que Janvier passe son brevet de pilote avec son appareil à Bron. L'épreuve se déroule le 15 décembre 1912 et Janvier obtient avec succès son brevet sous le n° 1105.

Raymond voudrait faire homologuer son appareil en version hydravion avec un décollage à partir du lac de Paladru. Mais l'épreuve, passée le 29 décembre 1912, se termine brutalement avec le renversement de l'aéroplane et Janvier dans le lac. Heureusement, il est sorti sain et sauf de l'eau. Il entreprend alors en février 1913, la construction du RdeM n° IV. Une fois sa construction terminée de monoplan, équipé d'un moteur Anzani de 50 HP est transporté à Bron où il vole parfaitement, se faisant remarquer par la pureté de ses lignes, sa maniabilité et sa vitesse de 110/115 km/h, fort honorable pour l'époque. Les performances obtenues permettent d'envisager sa construction en série. Raymond rêve de monter une Société de construction d'aéroplanes et pour cela il prend des contacts avec son cousin Laurent Seguin, inventeur du moteur Gnome. Mais de gros investissements son à prévoir et Vincent, le frère de Raymond, le presse d'abandonner son projet et de venir travailler à la

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

papeterie familiale. Néanmoins, en mai 1914, Raymond présente le RdeM n° IV à l'Exposition Internationale de Lyon. La couleur de son entoilage l'a fait surnommer « l'Oiseau Bleu ». Il obtient un grand prix unique offert par le Président de la République. Au lendemain de cette présentation, l'appareil est ramené à Charavines. Raymond de Montgolfier reprend ses activités à la papeterie et dépose plusieurs brevets pour améliorer la production.

Le 2 août 1914, la guerre est déclarée. Raymond qui avait été réformé à cause de sa mauvaise vue s'engage en tant que volontaire pour la durée de la guerre. Il est affecté dans un groupe d'aviation à l'escadrille C 39 où il sera sergent. La guerre terminée, le 11 novembre 1918, l'aviation avait fait d'énormes progrès qui dépassaient toutes constructions artisanales. Raymond reprend sa place dans la papeterie familiale de Charavines. A la suite de complications pulmonaires, il s'éteint le 12 juin 1941 à Charavines où il est inhumé.

MELIN, André, né le 28 juin 1889 à Grenoble.

Ingénieur d'une Ecole des Travaux Publics, mais c'est cependant vers l'aviation qu'il s'oriente. A l'âge de 19 ans, il expose un modèle de monoplane à incidence variable au Salon du Cinquantenaire en 1912. Il effectue son service militaire dans un régiment d'aérostiers à Reims, où il obtient le brevet n° 125 comme ballonnier. Il apprend à piloter à ses frais et est breveté pilote n° 886, le 6 mai 1912, sur appareil Antoinette. En août 1912, il est appelé par les Etablissements Berthaud à Villeurbanne pour prendre les fonctions de directeur et de pilote. Ces Etablissements, véritables sponsors de l'aviation, permettent à André Melin et aux frères Wroblewski, alias Salvez, d'étudier et de concevoir de nouveaux appareils. Au début de l'année 1914, il devient pilote chez Breguet et conçoit un parachute qui est présenté lors de meetings. Il est alors considéré comme le premier parachutiste au monde...Lors de la Première Guerre mondiale, il est affecté à l'escadrille VB 105, en avril 1915. Pilote de convoyage pour Breguet-Michelin avant d'être affecté à l'Escadrille française à Venise, en août 1916, il est grièvement blessé lors d'une mission de guerre. Breveté pilote de transport public n° 687 en 1922, il entre à l'Ecole d'Aviation de Morane-Saulnier, en 1923, comme pilote et instructeur technique avant de devenir directeur commercial de cette école. En 1927, il est directeur commercial de Gnome et Rhône, puis en 1930, chef du personnel et chargé de l'organisation intérieure du service commercial France de Michelin à Clermont-Ferrand. On le retrouve en 1938, à Bordeaux, comme Président de la Société «L'Aile volante» créée par Charles Fauvel, où il réalise un record d'altitude. Suite à sa Campagne de France en 1939-1940, il rejoint l'Angleterre. Envoyé en mission spéciale en France, il devient en 1943, Chef de l'Armée Secrète dans les Alpes Maritimes. Il est nommé Lieutenant-Colonel, le 1er septembre 1945, et reçoit la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur le 16 janvier 1946. Il passe son brevet C de pilote de vol à voile le 28 octobre 1948. Lors de sa retraite, de 1947 à 1952, il est administrateur de différentes léproseries en France et en Nouvelle Calédonie. De retour à Lyon, il milite au sein du Comité de Protection de l'Enfance malheureuse. Un de ses exploits fut de se poser le 22 mars 1960 à bord d'un Super Cub, piloté par Henri Giraud, sur le Mont Aiguille dans le Massif du Vercors. Il quitte Lyon, en 1960, pour une maison de retraite en région parisienne. Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914/1918, Croix de Guerre 1939/1945, Médaille de la Résistance, Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 61 en date du 14 septembre 1948, André Melin s'éteint à Crozon (29), à l'âge de 74 ans, le 7 janvier 1963 et repose dans le cimetière de Kerfautras à Brest (Finistère)



L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

Son épouse, était une descendante de Félix du Temple, précurseur de l'aviation.

Son père Louis Eugène Napoléon Melin, breveté pilote n° 699 du 9 décembre 1911, participa à la Première Guerre mondiale.

Son fils, dans les années 1960, était pilote à la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic en Bretagne.

Autres manifestations aériennes:

Salaise sur Sanne, le 11 juin 1911, passage du lieutenant Checreau.

La Tour du Pin, 9 juillet 1911, journée d'aviation avec Hubert Latham.

Saint Laurent du Pont, 6 août 1911, journée d'aviation avec Henri Berlot.

Voiron, du 13 au 15 août 1911, journées d'aviation à l'étang Dauphin avec Lusetti, Dancourt et Berlot;

Bourgoin, 3 septembre 1911, journée d'aviation avec Kimmerling.

Pont Evêque, mai 1912, journée d'aviation avec Plantier, natif de la proche localité d'Anjou.

Saint Geoires en Valdaine, 31 juillet 1912, l'aviateur François Carius arrivant de Lyon en biplan se pose dans le pré de «la Martinette» où fut organisé une journée d'aviation.

Beaurepaire, août 1913, extraits du Nouvelliste: de Lyon par le Journal d'Annonay:

«A Beaurepaire, en août 1913, le succès du meeting d'aviation a dépassé toutes les espérances. On peut évaluer à 3000 personnes la foule qui envahissait les vastes terrains de l'aérodrome. Le Comité d'Aviation mérite des félicitations; rien n'a été négligé dans l'organisation.

A 3 heures, le biplan de M. Charles Audenis est sorti du hangar. L'hélice mise en mouvement, l'oiseau mécanique ouïe un instant et s'élève avec aisance dans le ciel, pendant qu'un orchestre le salue de ses notes joyeuses.

M. Louis Maurin prend bientôt son vol sur Monoplan Sommer. La gracieuse libellule fait l'admiration de tous. Ces deux aviateurs se livrent à une course éperdue dans les airs. Ils survolent la ville, la gare, la plaine de Champlas et Saint Barthélémy. Enfin, ils atterrissent avec facilité.

Un intermède nous est offert par des Annonéens. Un ballon entouré d'oriflammes tricolores est gonflé sur l'aérodrome. Il s'élève lentement dans l'atmosphère, puis à une grande hauteur, un petit vent d'est le pousse sur la ville et il disparaît. Les compatriotes des frères Montgolfier ont voulu rendre un délicat hommage aux illustres précurseurs de la navigation aérienne.

Une seconde fois, les intrépides aviateurs reprennent leur vol et parcourent le ciel en tous sens.: tantôt s'abaissant comme s'ils allaient atterrir et tantôt s'élevant de nouveau.

Un accident fâcheux a marqué l'atterrissage du monoplan de Louis Maurin. Il semble avoir pris un contact trop brusque avec le sol. L'appareil bon dit à plusieurs reprises et, finalement, se dresse sur l'avant, presque verticalement. Un frisson d'angoisse parcourt la foule, mais après quelques secondes, le sympathique aviateur saute de son siège. Il est sain et sauf. On l'applaudit vigoureusement.

M. Maurin nous a déclaré que de tels accidents sont très rares. L'hélice est cassée, l'arbre faussé et les patins sont également brisés.

L'émotion calmée, M. Audenis exécute un dernier vol et à 5 heures, le public se retire, exprimant son admiration.

L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'ISERE, AVANT 1914

La deuxième journée du meeting a réuni un public assez nombreux. Une réparation de fortune a été faite au monoplane de Louis Maurin. Pendant que s'achève sa mise au point, Charles Audenis prend les airs sur son monoplane genre Farman. On admire la régularité de son vol, la grâce et la légèreté de son atterrissage. Le monoplane de Maurin est soigneusement vérifié dans toutes ses parties. Après de longues heures de travail, le pilote nerveux semble découragé. Malgré tous ses efforts, le monoplane ne peut prendre son essor. Pour récompenser la longue attente du public, Audenis, par trois fois, s'élève encore dans les airs.»

Saint Jean de Bournay, 14 septembre 1913, journée d'aviation avec Plantier.

La Tour du Pin, 3 et 4 mai 1914, journées d'aviation avec Lacrouze et Lasherme.

La Tour du Pin, en 1914, journée d'aviation avec Brocard.

Saint Marcellin.

L'Aviation dans le département de l'Isère, avant 1914 © C.A.L.M 07/2013