Du carburateur Zénith à Lyon à Zénith Aviation à Roche La Molière

Entre 1895 et 1910, de nombreux inventeurs tentent de mettre au point leur propre modèle de carburateur. La Maison Eldin de Lyon développe entre 1899 et 1900 un modèle à pulvérisation de carburant ; en 1904, Marius Berliet dépose le brevet d'un carburateur à dosage constant ; en 1905, le constructeur lyonnais Luc Court améliore le système du carburateur ; le carburateur Lachamay sera fabriqué à Lyon à partir de 1916. C'est un autre modèle qui va éclipser tous les autres, le carburateur Zénith, mis au point par François Baverey en 1907.

En 1903, François Baverey acquiert une automobile Lorraine-Dietrich et constate en conduisant que le carburateur dont elle dotée présente de graves défauts. Ingénieux et bricoleur, il met au point un nouveau type de carburateur. Le résultat est excellent. Il décide de breveter et de commercialiser en 1906 son invention sous le nom de Carburateur Zénith. La Société Générale des Carburateurs Zénith est créée en 1909.

La Société Lyonnaise de Vélocipèdes et Automobiles Rochet-Schneider se porte acquéreur en 1899 d'un grand terrain situé à Lyon 3ème arrondissement, en vue de construire une usine de fabrication de voitures. En 1912, sur un terrain de 74.262 m^2 situé entre le cours Albert Thomas, l'avenue Lacassagne et le chemin Feuillat, il est construit une usine de 59.556 m^2 de surface au sol. En 1910, une extension est réalisée pour intégrer les travaux de mécanique et pour fabriquer en grande série les fameux carburateurs Zénith. C'est dans le laboratoire de l'usine Feuillat qu'est breveté le carburateur à jet composé mis au point par François Baverey. En 1917, le siège social de la Société des Carburateurs Zénith est au 49/51 chemin Feuillat à Lyon 3ème.

Antonin Boulade, 1869-1929, né à Lyon 2ème. Président de l'Aéroclub du Rhône de 1898 à 1929, est adhérent de l'Aéroclub de France section de Lyon depuis 1903. Dès 1917, il assure la direction de l'usine du « Carburateur Zénith » à Lyon. René Lamy, ?-1954, spécialiste de la carburation, assurera entre les deux guerres, la direction de la Société. Il est considéré comme une personnalité importante de l'aviation française.

En 1910, le moteur d'automobile de même que le moteur d'aviation ne dépassait guère les 50 cv et n'était pas destiné à fonctionner à des altitudes très élevées. Le problème de la carburation était résolu par le carburateur classique. Avec la course à la puissance de 50 à 400 cv pour les moteurs d'avion, tout changea. Il fallait que le carburateur permette au moteur de fonctionner aussi bien au ras du sol qu'aux altitudes élevées, de répondre aux mouvements brusques et désordonnés lors de virages ou de vrilles.

Du carburateur Zénith à Lyon à Zénith Aviation à Roche La Molière

Les usines du Carburateur Zénith qui possédaient un laboratoire d'essais à Lyon créèrent des stations d'essais au Lautaret et au Galibier, dans les Alpes aux limites des départements de l'Isère et des Hautes Alpes. Démontés et disposés sur des camions, les appareils d'essais du laboratoire se déplacèrent à une altitude voisine de 2.000 mètres où les effets du froid et la diminution de la pression atmosphérique sur la carburation sont sensibles. L'éloignement de Lyon et les difficultés de circulation en hiver ne permettaient pas d'apporter les modifications constatées dans les meilleurs délais. C'est ainsi que dans le laboratoire de Lyon fut installé une station d'essais où le froid est obtenu par un frigorifique et la raréfaction par une turbine aspiratrice Rateau. L'installation fut baptisée le « Lautaret chez soi ».

De ces expériences sortirent les modèles de carburateurs les plus récents pour équiper les moteurs Lorraine et Renault de 300 HP, Peugeot de 220 HP, Hispano de 180, 220 et 300 HP, Clerget de 130 HP. En 1914, l'usine Zénith produisait 4.103 carburateurs, et en 1918, 68.125. Pour cela, il fallut construire une nouvelle usine. La surface bâtie de celle-ci passa de 10.000 m^2 en 1914 à 25.000 m^2 en 1918.

La Seconde Guerre mondiale ayant fait progresser considérablement en matière de motorisation et de carburant, Zénith intensifie ses recherches afin de toujours optimiser ses carburateurs. Par ailleurs l'expérience acquise dans le domaine de la circulation des fluides conduit la société à se tourner vers des applications aéronautiques.

Après un demi siècle de prospérité, Zénith a connu quelques difficultés. De nos jours, restent de cette exceptionnelle réussite, trois marques, commercialisant toujours des carburateurs et systèmes d'injection pour automobiles et avions : Zénith-Bendix ; Solex-Zénith (GB) et Zénith-Stromberg (USA).

En 1963, Zénith cède son usine de Lyon à la société Berliet et installe son siège social et ses activités automobiles près de Troyes, dans les locaux de la Société Troyenne des Applications Mécaniques (S.T.A.M), sa filiale.

En 1971, la société construit une nouvelle usine à Roche La Molière, près de Saint-Etienne, et y installe ses activités liées à l'aéronautique, d'où la naissance de de Zénith Aviation. Cette société s'est diversifiée en s'impliquant dans la conception et la réalisation d'équipements destinés à la circulation du carburant à bord des avions, ainsi qu'à ceux nécessaires au ravitaillement en carburant tant sur les aéroports, qu'en vol pour les applications militaires.

Après dix années difficiles, Zénith Aviation est rachetée, en 1986, par la Société Intertechnique, PME parisienne de 500 personnes. Zénith Aviation est devenue depuis 1999, la division du Groupe Zodiac Aerospace en charge de la circulation du carburant.

Du carburateur Zénith à Lyon à Zénith Aviation à Roche La Molière

Aujourd'hui, Intertechnique, sous la marque déposée Zénith Aviation, propose une gamme complète de matériels destinés à ce secteur d'activités.

Intertechnique Zodiac Aerospace, qui compte 30000 collaborateurs et dont le chiffre d'affaires est de 3,9 milliards d'euros, devenue le premier fournisseur des avionneurs, est connue dans le monde entier.

A Roche La Molière, dans la Loire, les habitants ont encore l'habitude d'appeler Zénith, cette société qui est devenue Intertechnique Zodiac Aerospace. Cette société, sur son site de Roche La Molière, emploie entre 250 et 300 personnes dont 140 ingénieurs et 70 techniciens supérieurs, réalise un chiffre d'affaires de 65M d'euros, avec un rythme de croissance de 10 à 15% par an. Intertechnique fait partie des trois entreprises mondiales spécialisées dans la conception et la fabrication des équipements nécessaires à l'alimentation et à la circulation du carburant au sein d'un avion de ligne ou militaire. Le site de Roche La Molière travaille sur des contrats spécifiques à des modèles: Airbus A 380, A 400M, Boeing 787, etc...Depuis 2009, Intertechnique développe le projet 'Safuel' dans le cadre d'un appel à projet de l'Union Européenne. Aujourd'hui, un problème de place se pose à l'entreprise, il faut agrandir...