

Monsieur le Général ROCQUES

Directeur de L'AÉROSTATION et de L'AVIATION MILITAIRES.

MINISTÈRE de la GUERRE.

Mon Général,

Je prends la liberté d'attirer votre attention sur moi en qualité d'élève de l'Ecole Centrale, d'élève officier de réserve et d'inventeur et constructeur du biplan le plus récent et le plus perfectionné qui ait été expérimenté jusqu'à ce jour.

Adonné depuis 1897 à l'aviation, je me suis dès le début orienté vers l'aéroplane monoplan d'abord, biplan ensuite.

En 1907, faisant ma première année de service au 17^{me} bataillon d'artillerie je construisais un biplan de 60 m² à gauchissement muni d'un gouvernail de profondeur à l'arrière et le tout commandé par un seul levier.

Pendant le premier essai sur mer, dans la baie de la Seyne, le vent s'étant élevé souleva l'appareil enlevant les deux barques qui le portaient. L'appareil fut noyé.

Les Wrihgt vinrent en France et réussirent avec un appareil moins parfait que le mien de magnifiques performances qui, au point de vue purement scientifique, n'ont pas été surpassées.

Inspection
de l'Aéronautique Militaire

Arrivée le 21 ^{9^h} 1910

N^o du répertoire: 6

Pendant ce temps, je continuais à me spécialiser dans l'étude de la stabilité en construisant et expérimentant des planeurs remorqués par des automobiles.

Le 23 Août 1909, sur un biplan de 38 kilogs, me faisant remorquer par une voiturette de 7 HP seulement, je réussis un vol de 200 m. La stabilité est parfaite malgré un grave accident qui, avec tout autre appareil, aurait eu des conséquences sans doute tragiques.

Le 12 Septembre, 4 vols successifs du même appareil partant sur un monorail de 20 mètres.

Le 19, sur un planeur expérimenté pour la première fois, envolée à 40 m. de hauteur sur un parcours de 500 m. environ; départ en 10 m.

Il importe de remarquer que ce genre de vol remorqué employé dans ces expériences, offre beaucoup plus de difficultés que le vol libre avec moteur.

C'est l'opinion de Blériot lui-même, qui, comme Archdeacon et Voisin, a essayé vainement ce genre d'expérimentation en 1904 et 1905.

Ce genre de vol a une application militaire des plus intéressantes soit sur terre soit sur mer, puisqu'avec un planeur de 38 kgs et une simple automobile, on peut élever un observateur à la hauteur de 200 m., puis continuer à laisser monter le planeur, s'il y a du vent.

L'officier observateur qui monte cet appareil a les deux mains libres, le champ visuel aussi étendu que possible. La descente s'effectue en véritable vol plané sur une pente très faible puisque ce planeur de 38 kgs avait 22 m. carrés de surface portante.

Même application, encore plus étendue, sur mer où la vitesse d'un contre-torpilleur suffira à maintenir le planeur à grande hauteur même s'il n'y a pas de vent.

L'usage du ballon captif est ainsi supprimé. Avec du vent, l'emploi du planeur est encore plus commode, alors que le ballon captif est inutilisable.

De plus, ce système est bien plus intéressant que le train de cerfs-volants monté: l'aviateur étant maître entièrement de l'ascension et de la descente, libre de tout mouvement, puisqu'il commande avec l'inclinaison du corps et qu'en cas de rupture du cable de traction (extrêmement léger: je suis monté à 55 m. tiré par une corde à piano de 1 m/m de diamètre) il descend en véritable vol plané où bon lui semble.

Le vol, dans mon planeur, n'exige aucun apprentissage préalable.

Dans l'obligation de suspendre pour un an mes études à l'Ecole Centrale, j'ai pu construire récemment un biplan rapide à deux places renfermant une partie des principes qui me sont personnels et qui en font l'aéroplane le plus perfectionné au point de vue de la stabilité, de la solidité, de la maniabilité et des applications militaires.

Ma première sortie a eu lieu le 15 Septembre dernier. Je volais du premier coup sans apprentissage autre que celui de mes planeurs et sans aucune casse. J'ai fait, depuis, de la mise au point.

L'aviateur allemand Lindpaintner séduit par les formes et la construction de mon appareil m'a demandé

de l'essayer. Il réussit des vols parfaitement stables du premier coup, bien que les organes de stabilisation de mon appareil soient bien plus efficaces que ceux des biplans connus.

Depuis, j'ai terminé ma mise au point, tombant souvent de 5 m. par arrêt brusque du moteur sans presque rien casser. Mardi 4 Octobre, je réussissais des virages qui ont effrayé les témoins, tant ils paraissaient osés, et hier matin malgré un grand vent, j'effectuais de beaux vols. Je compte passer ces jours-ci mon brevet de pilote, dès que le temps le permettra.

Pendant mes essais, un officier et un lieutenant de vaisseau italiens, chargés par leur gouvernement d'achats d'appareils, m'ont prié de les avertir dès que le mien serait terminé, désireux de faire un marché avec moi.

Au titre de sous-lieutenant de réserve que j'aurai l'année prochaine, j'ai cru de mon devoir de ne pas donner suite à cette affaire, maintenant que mon appareil est au point, sans vous en avertir, désirant faire profiter mon pays du résultat de six années de labeurs et de sacrifices, et sachant fort bien que mon appareil est supérieur à tous les autres au point de vue militaire.

L'appareil actuellement en essai est un biplan de petites dimensions.

Envergure 9 m.60

Longueur 11 m.

Moteur Gnôme.

Deux places.

Le pilote et le passager sont complètement abrités contre la pluie et le brouillard et peuvent ainsi lire une carte ou une boussole malgré un orage, sans être obligés d'atterrir. Les commandes sont toutes à la portée du passager qui peut ainsi aider le pilote momentanément.

La construction du châssis d'atterrissage et de tout l'appareil a été spécialement étudiée pour permettre les atterrissages en très mauvais terrain.

A l'aide de ma méthode de vol en planeur sans moteur, je peux former des pilotes dans de très bonnes conditions de prix et en très grand nombre, prenant même la casse des appareils à ma charge, et cela sans que l'élève soit acheteur. Car il est très intéressant qu'un grand nombre de nos officiers soient capables de piloter un aéroplane quelconque sans que l'armée ait à entretenir autant d'appareils que de pilotes.

Je me tiens à votre disposition, mon Général, pour vous donner toutes les preuves et tous les renseignements complémentaires qui peuvent vous être utiles. Dans le cas où toutes ces questions vous intéresseraient, comme je l'espère, je demanderais volontiers à faire tout de suite ma deuxième année de service comme sous-lieutenant de réserve dans l'aviation militaire pour reprendre et terminer l'année prochaine seulement ma troisième année à l'Ecole Centrale.

J'estime en effet que la France n'a pas de temps à perdre si elle veut se maintenir au premier rang, et mon influence comme constructeur et chef-pilote de nos officiers aviateurs sera d'autant plus utile qu'elle pourra s'exercer plus tôt.

Je me recommande à vous du nom du regretté capitaine Ferber avec qui j'étais en correspondance scientifique très suivie.

Bien que je sois resté absolument inconnu jusqu'à ce jour, n'ayant jamais fait de réclame dans les journaux, j'espère que vous voudrez bien prendre cette question en considération et déléguer quelqu'un pour venir voir mon appareil et assister à ses essais.

Je suis pour une dizaine de jours encore à l'Aérodrome de la Champagne pour passer mon brevet de pilote et former un élève. Je m'occuperai ensuite de la construction en série d'appareils de toutes dimensions et de tous les genres. Mon expérience et mes études techniques me permettent de construire dans d'excellentes conditions.

Veillez agréer, Mon Général, avec mes remerciements anticipés, l'assurance de mon dévouement le plus complet à la cause de l'aviation Française que vous servez avec tant de zèle, et l'expression de ma profonde considération.

Adresse : Marcel Leyat.



Aérodrome de la Champagne,
par COURCY (Marne).