

Conférence de M. Marcel Leyat (Extraits)

Prononcée à l'Hôtel de ville de Beaune, le 1er décembre 1922, sous les auspices du Comité d'Aviation de cette ville.

[*Vieilles Plumes n° 8, hiver 1997*]

« L'Histoire retiendra 1922 comme date de la véritable conquête de l'air, celle de sa réalisation faite presque simultanément par un Allemand et un Français. Deux hommes, à quelques jours d'intervalle, en séance publique, sur des appareils essentiellement différents, l'un très entraîné, l'Allemand Hentzen, l'autre sans préparation, le Français Maneyrol, ont tenu l'air sans moteur, l'Allemand pendant 2 h 5 mn, le Français pendant 3 h 22 mn.

C'est le grand, l'immense succès, que dis-je le succès, le triomphe de l'Association Française Aérienne qui a attiré l'attention sur l'avion sans moteur. La presse ouvre toutes grandes ses colonnes, des prix sont fondés de toutes parts... Mais c'est aussi ma récompense, puisque, au lendemain de l'exploit de Maneyrol, on a compris l'intérêt du vol sans moteur auquel je me suis consacré et en faveur duquel je ne cesse de prêcher depuis douze ans.

C'est bien ma récompense, puisque M. le Président de l'A.F.A., se souvenant des observations que je présentais à l'Association au moment de l'élaboration du premier congrès, celui de Combegrasse m'écrit :

« Paris le 9 septembre 1922

Monsieur et cher Collègue,

Vous avez dû suivre avec beaucoup d'intérêt nos expériences de Combegrasse. Nous voudrions poursuivre très sérieusement ces expériences aux environs de Paris et nous avons cru que le seul moyen possible était l'application de vos méthodes.

J'ai relu avec intérêt le petit opuscule extrait de l'Aérophile que vous m'aviez remis et je serais heureux d'en avoir plusieurs exemplaires, si cela était possible.

Vos loisirs vous permettraient-ils de nous envoyer une note sur la construction d'un planeur de votre type, mais peut-être amélioré avec nos connaissances actuelles ? En particulier, il serait utile pour nous de savoir quelques points spéciaux tels que :

1. Mode et point d'accrochage du câble sur le planeur.
2. Mode et confection du petit chariot d'entraînement.
3. Avez-vous fait des expériences en vous décrochant en l'air pour continuer le vol plané sans câble et quel était ce mode de décrochement ?
4. Y a-t-il eu souvent de la casse et dans ce cas y a-t-il intérêt à faire des extrémités d'ailes interchangeables ?

Enfin nous donner tous les renseignements possibles pour faciliter notre tâche, car nous comptons donner à ce mode d'expérience une grande extension et serions heureux de faire savoir que c'est à vous que nous devons tous ces renseignements. »

[...]

Ainsi que le désirait l'Association Française Aérienne, un terrain doit être aménagé aux portes de Paris, comme le mentionne l'article suivant paru dans le journal *Les Ailes* du 9 novembre dernier [1922] et que vous me permettrez de vous lire :

"Du vol plané aux portes de Paris"

"L'Union des Sociétés d'Education Physique et de Préparation Militaire, que préside avec tant d'autorité et de compétence M. Chéron, député de la Seine, va entreprendre une oeuvre louable à laquelle on ne saurait trop applaudir. L'Union va mettre à la disposition de ses jeunes gens quelques planeurs type Chanute, pour les entraîner à la pratique du vol plané. Le but poursuivi est d'attirer ces jeunes gens vers l'aviation. S'ils sont séduits par le vol plané, s'ils y prennent goût, l'aviation militaire trouvera en eux de

futurs pilotes. Le vol plané permettra en outre à l'Union d'effectuer en quelque sorte une première sélection parmi les jeunes gens qui se destinent à l'aviation militaire. On arrivera vite à connaître ceux qui présentent les qualités de sang-froid, de décision, de prudence raisonnée, qualités essentielles pour faire un bon pilote.

Pour commencer, l'Union des Sociétés d'Education Physique et de Préparation au Service Militaire fera procéder à ces expériences dans la région parisienne. Ses recherches ont abouti à la découverte d'un terrain à Romainville, terrain qui a l'immense avantage d'être situé aux portes de Paris et desservi par un tramway partant de la place de l'Opéra.

Une visite du champ d'expériences a eu lieu l'autre mardi pour déterminer si le terrain peut convenir au but auquel on le destine. Les personnes qui l'examinèrent conclurent par l'affirmative. Evidemment ce n'est pas le terrain idéal pour les vols planés, mais étant donné la nécessité de ne pas s'éloigner de Paris, il semble difficile de trouver mieux...

M. Chéron a bien voulu demander à l'Association Française Aérienne de se charger de l'organisation technique des expériences. Celle-ci, sur le désir exprimé par l'Union, va faire construire 5 planeurs type Chanute, avec lesquels les premiers essais auront lieu dans quelques semaines.

D'autre part, L'A.F.A. a été également chargée par l'Union de faire établir et de mettre au point un planeur plus important, avec lequel on fera des expériences de vol plaine remorqué. Les essais du planeur en question auront lieu à Saint Cyr où les jeunes gens de l'Union, après s'être entraînés à Romainville, pourront faire du vol remorqué.

Il faut féliciter l'Union de la très intéressante initiative qu'elle vient de prendre et qui donnera certainement d'heureux résultats. [...]"

C'est bien le triomphe de mes idées, puisque vous venez de connaître l'annonce officielle de la création d'une École de vol plané aux portes de Paris et que la construction des cinq planeurs, type Chanute, annoncés, m'a été confiée.

C'est encore mon triomphe puisque, tout récemment, le Président de l'A.F.A. vient de me commander un planeur remorqué de mon système, tel que je l'ai dessiné et mis au point en 1909 et que j'expliquais dans *l'Aérophile du 15 septembre 1911*. »