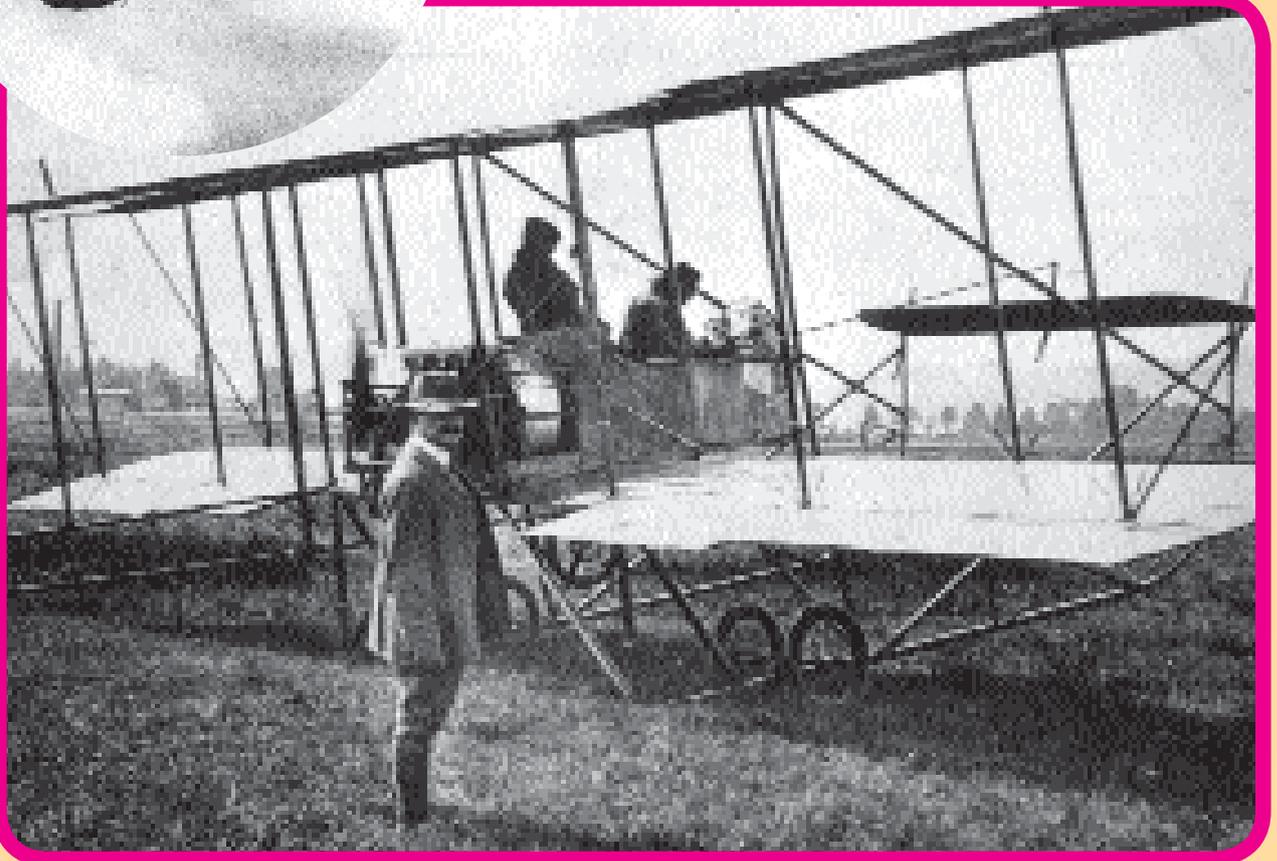
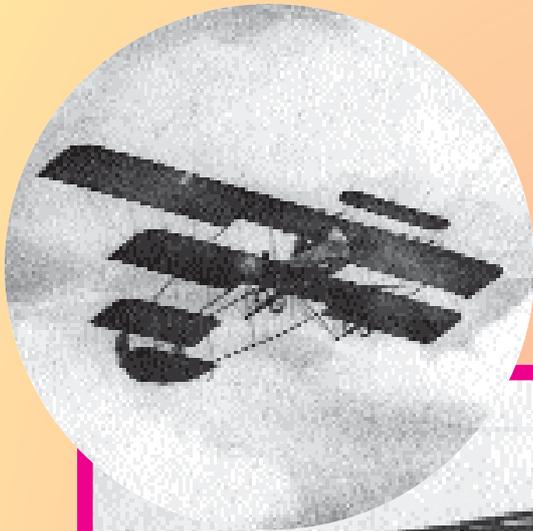


L'aviation à Saint-Dié



LES ORIGINES DE L'AERONAUTIQUE

A SAINT-DIE-DES-VOSGES



SOCIÉTÉ PHILOMATIQUE VOSGIENNE

Année 2004

Hors série n°2

Prix : 10 €

Publié par
la Société Philomatique Vosgienne

Local des associations, Allée Georges Trimouille 88100 Saint-Dié-des-Vosges

Courrier : BP 231 88106 Saint-Dié-des-Vosges Cedex

Téléphone : 06 88 69 15 29

Permanences au local : tous les jeudis de 14h00 à 18h00 (sauf en août)

Téléphone pendant les permanences : 03.29.52.49.12

Messagerie : philo.vosges@free.fr

ISSN 1626-5238

Adhésion et commandes :

au secrétaire de la Société Philomatique Vosgienne

Montant de l'adhésion à la Société Philomatique Vosgienne : 27 €

L'adhésion donne droit à :

- recevoir des informations sur les activités de la Société (trois *Lettres* par an)
- recevoir les deux parutions de *Mémoire des Vosges* (mars et octobre)
- bénéficier de tarifs préférentiels sur les autres publications et sur d'anciennes productions de la Société Philomatique Vosgienne

Directeur de la publication :

Jean-Claude Fombaron

Réalisation - maquette :

Thierry Choserot

Auteur :

Lucien Demange

*Ancien membre de l'Aéro-Club de Saint-Dié, passionné de vol à voile et de vol moteur depuis 1950.
Membre de la Société Philomatique Vosgienne.*

Si vous souhaitez contacter l'auteur, écrivez à la Société Philomatique Vosgienne

Notre couverture

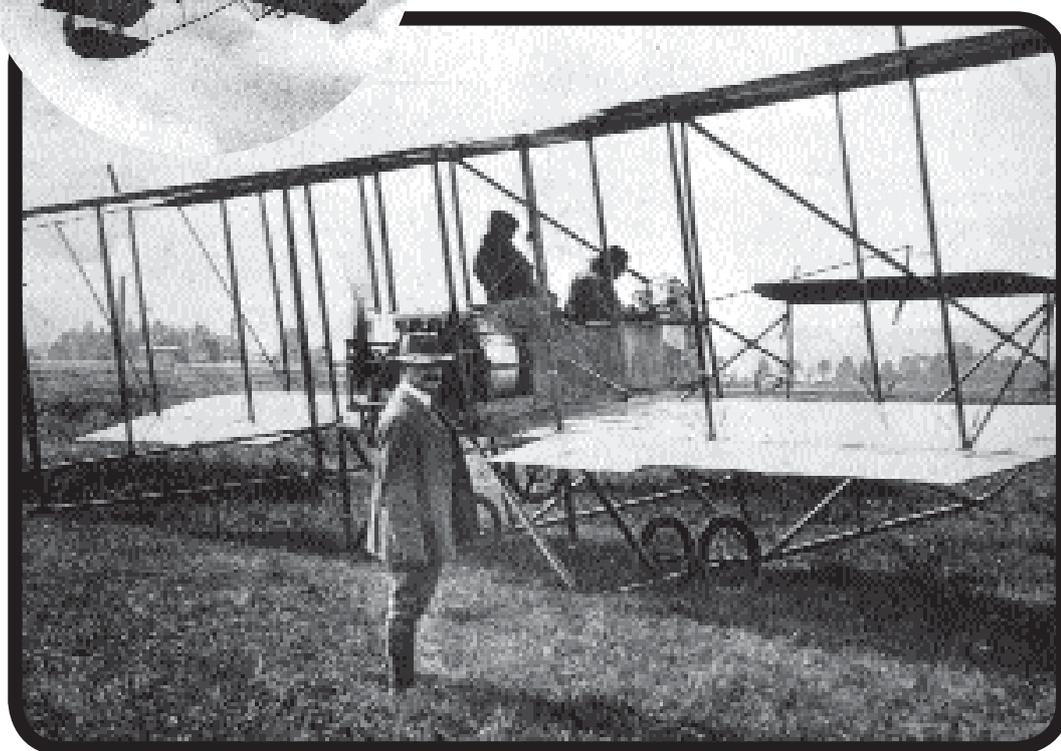
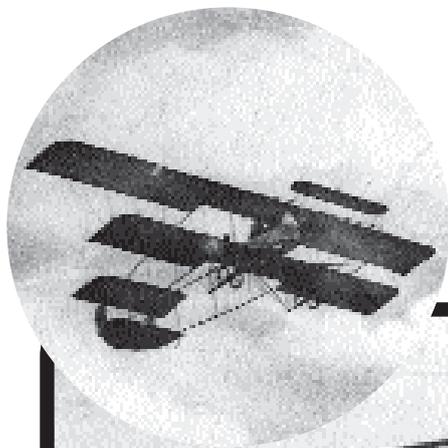
Première de couverture :

- Au-dessus : l'avion « Saint-Dié », ca. 1913, éd. A. Weick.
- En-dessous : départ de Sainte-Marguerite du caporal d'Auteroche en août 1913, éd. A. Weick.

Quatrième de couverture :

- Saint-Dié, vue générale un jour d'aviation, ca. 1910, éd. A. Weick. (Photo-montage)
- Emblème de l'Aéro-Club de la Haute Meurthe. (*Collect. privée*)

L'aviation à Saint-Dié



LES ORIGINES DE L'AERONAUTIQUE

A SAINT-DIE-DES-VOSGES

Société Philomatique Vosgienne

Année 2004

Hors série n°2

Attention certaines pages

ne sont pas consultables

**Vous pouvez obtenir le document PDF
complet dans notre boutique :**

www.philomatique-vosgienne.org

ou nous contacter :

Société Philomatique Vosgienne
Local des associations, allée Georges
Trimouille, BP 231
88106 Saint-Dié-des-Vosges

Téléphone : 06 88 69 15 29

Permanences au local : tous les jeudis de
14h00 à 18h00

Téléphone pendant les permanences :
03.29.52.49.12

Messagerie :
info@philomatique-vosgienne.org

AVANT-PROPOS

Depuis la plus haute antiquité, les hommes ont éprouvé le vif désir de se libérer du sol, ne fût-ce qu'un bref moment.

Au cours des âges, de nombreux documents établis témoignent de cette aspiration qui, toutefois, ne put se concrétiser dans les faits qu'avec les progrès scientifiques des siècles derniers.

Dès 1783, date de la première ascension d'une montgolfière, l'aérostation fit des progrès constants. L'air chaud fut très vite remplacé par des gaz moins lourds que l'air. C'est alors qu'apparurent les ballons sphériques qui se déplaçaient au gré des vents.

A partir de 1883, on construisit les premiers ballons dirigeables. Tous ces aérostats enthousiasmaient les foules.

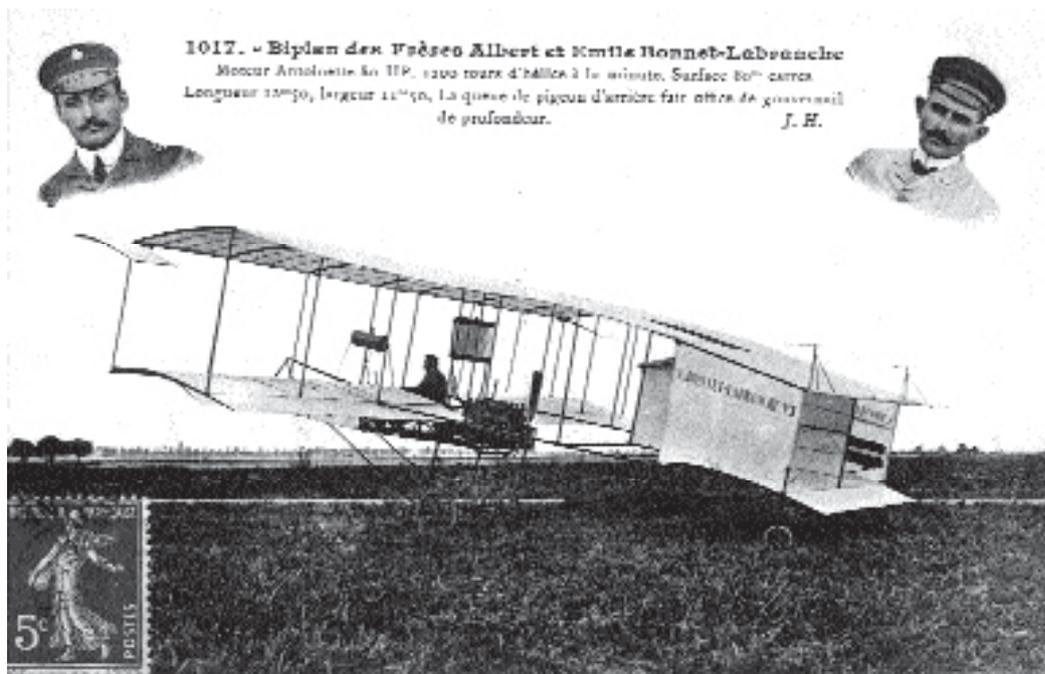
Pendant ce temps, des chercheurs s'intéressaient aux appareils «plus lourds que l'air». Après de nombreuses recherches et tentatives, les nouvelles machines passèrent dans le domaine des réalités et grâce à des progrès rapides, ils surclassèrent, et de loin, le premier mode de locomotion que nos anciens avaient connu.

L'aviation naissante ne cessa d'intéresser tous les hommes, aussi, les vols des précurseurs eurent-ils le plus grand retentissement. Citons ceux de Clément Ader à partir de 1890, des frères Wright en 1903, de Santos-Dumont en 1906, de Louis Blériot en 1907, d'Henry Farman en 1908.

Au début du 20^e siècle, plusieurs lâchers de ballons sphériques eurent lieu à Saint-Dié, notamment le 14 juillet 1907. Au cours de cette journée, le jeune aéronaute Achille Houel (19 ans) qui montait le ballon «Ville de Saint-Dié» fut grièvement blessé, après une descente brutale de 900 mètres.

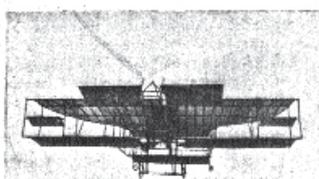
De nombreuses années se sont écoulées depuis cette époque, aussi il nous a semblé faire œuvre utile en évoquant les débuts de l'Aéronautique à Saint-Dié, période mal connue de son histoire.

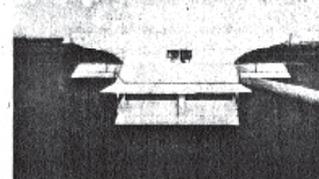
Essayons donc de dégager les principales étapes chronologiques de cette période, jusqu'à la création de l'Aéro-Club actuel.



Biplan des frères Albert et Emile Bonnet - Labranche, c.a. 1909, (Ed. J. Hauser Paris n° 1017)

(Collect. privée)





L'Aéro-Office

FOURNIT TOUT CE QUI CONCERNE LA NAVIGATION AÉRIENNE
Ballons Dirigeables - Aéroplanes - Planeurs - Modèles Réduits

FOURNITURES GÉNÉRALES - - OCCASIONS

Demander le Catalogue

Adresser la Correspondance au Directeur Commercial: 5, rue Coëtlogon - PARIS

L'AÉRO-OFFICE informe les Lecteurs de *l'Aviation Illustrée* qu'ils trouveront auprès de ses représentants, tous les renseignements et fournitures qui leur seraient nécessaires. Voici une première liste d'adresses de ses depositaires.

<p>ÉTRANGER: Belgique. — L'Aéro-mécanique et la Conquête de l'air. Bruxelles. — M. Courmont, 1, rue du Couvent, Ivelles et Moutil, 47, rue Gray, Etterbeck. Mons. — Léon Huyshant, 77, rue Buisseret et L. Dastot, rue des Arquebusiers. Liège. — Jules Truyen, 20, place Verte.</p>	<p>Luxembourg. — Jean-Simon Ballieux, Gross-trasse, 19, Maison-Zens. Moscou. — Olibert, Chomiakoff, log. 62-74, Tél. 19-13.</p>	<p>Nice. — Forgeot, 39, rue de la Paix. Limoges. — L. Janicot, 10 bis, rue de Paris. Valenciennes. — Au coin de Rue, Place d'Armes. Juvigny (S.-et-O.). — Brébent, 5, rue de Draveil. Bariet. — Adeline, 4, rue de Paris. Tunis. — Maumus, 1, place du Phare. Oran. — Bourgeat, 35, rue de la Bastille.</p>
<p>FRANCE. Lille. — R. Blanquet, 17, rue de la Plaine. Bordeaux. — Brunaud, 44, rue Lachassaigne.</p>		

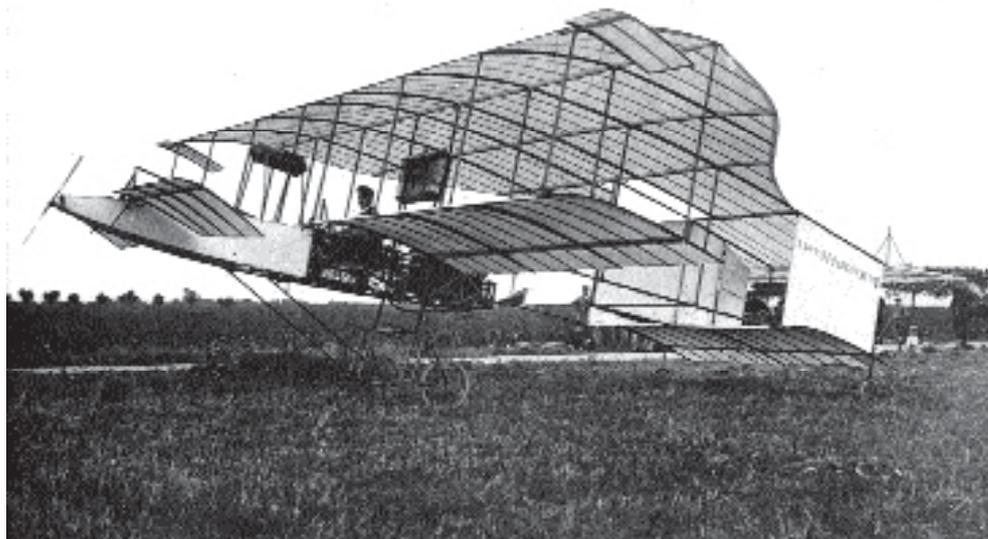
Imprimerie F. CHANTENAY, 15, rue de l'Alme-grégoire
Le Gérant: A. BONNET-LABRANCHE

L'Aéro-Office, 05.03.1909, (Revue « l'Aviation Illustrée »)

(Collect. privée)

L'Aéroplane Bonnet - Labranche n° 1, c.a. 1909, (Ed. CM n° 57)

(Collect. privée)



LES ORIGINES DE L'AERONAUTIQUE A SAINT-DIE-DES-VOSGES

Lucien DEMANGE

Le rêve de l'homme, voler ! Voler comme l'oiseau, voler comme Icare... Une partie de ce rêve, s'est déroulée à Saint-Dié. A part quelques passionnés, qui en connaît précisément l'histoire ?

En voici pour la première fois, une étude complète. Tous les détails de cette épopée aérienne à Saint-Dié, ont été rassemblés avec patience et passion par Lucien Demange. Grâce à ses recherches, avec une iconographie riche, Lucien Demange lève le voile sur les débuts de l'Aéronautique à Saint-Dié. Grâce à lui, ce n'est plus désormais, une période mal connue de l'histoire déodatienne.

1^{ère} EPOQUE : 1909 – 1914

LES DEBUTS DE L'AVIATION A SAINT-DIE

Les frères Bonnet – Labranche et Charles Roux

Au mois d'avril 1909, les frères Bonnet – Labranche et Charles Roux, ingénieurs constructeurs d'aéroplanes, venus de Paris, installent un atelier, 87 rue d'Alsace à Saint-Dié.

Qui étaient-ils ces promoteurs passionnés d'aéronautique ?

En 1908, Albert Bonnet – Labranche ¹ et son frère Emile réalisent dans un atelier – garage, situé 5 rue de Coëtlogon à Paris, un avion biplan de 80 HP, suivi d'un 2^{ème} biplan, plus petit, puis d'un planeur.

Le local dénommé par la suite « Aéro – Office », dirigé par Emile Bonnet – Labranche devient un « Centre commercial » d'achat et de vente d'aéroplanes, de planeurs et de modèles réduits.

A la même époque, Albert Bonnet – Labranche lance le 15 janvier 1909, un hebdomadaire intitulé «L'Aviation Illustrée» relatant les nouvelles aéronautiques, les essais et expériences des aviateurs. Une importante publicité est consacrée à «l'Aéro – Office» et à ses différentes productions, en particulier aux avions : A.B.L. (Albert Bonnet – Labranche).

Dès 1909, Charles Roux, ingénieur et ardent propagandiste de l'aviation se joint aux frères Bonnet – Labranche et rédige de nombreux articles dans leur hebdomadaire. Puis il fait

construire, d'après ses plans, un avion biplan dans l'atelier de «l'Aéro – Office» à Paris.

En mars 1909, une Exposition internationale de l'Est de la France concernant l'Energie et l'Activité française est prévue à Nancy de mai à octobre 1909, doublée d'une Exposition aéronautique de l'Est de la France. C'est probablement cet événement qui a incité Charles Roux et les frères Bonnet – Labranche à installer en avril 1909, dans la cité industrielle de Saint-Dié, un atelier de construction d'avions, installation justifiée par la proximité d'exploitations forestières et de scieries permettant de se procurer des bois de choix et de longueur convenable à bon compte. C'est également en raison de sa vocation touristique que la ville de Saint-Dié a été retenue.

Nos promoteurs pensaient que l'avenir de l'aviation serait brillant et surtout rémunérateur pour ceux qui organiseraient les premiers cette industrie.

L'atelier de Saint-Dié dénommé : Ateliers Vosgiens de Locomotion Aérienne, puis Ateliers Vosgiens d'Industrie Aéronautique «AVIA» emploie environ 20 personnes. Il est dirigé par Charles Roux et commence à produire les premières machines volantes : aéroplanes, planeurs, fuselages, ainsi que de nombreuses pièces détachées et surtout des hélices dont «AVIA» s'est fait une spécialité.

Attention certaines pages

ne sont pas consultables

**Vous pouvez obtenir le document PDF
complet dans notre boutique :**

www.philomatique-vosgienne.org

ou nous contacter :

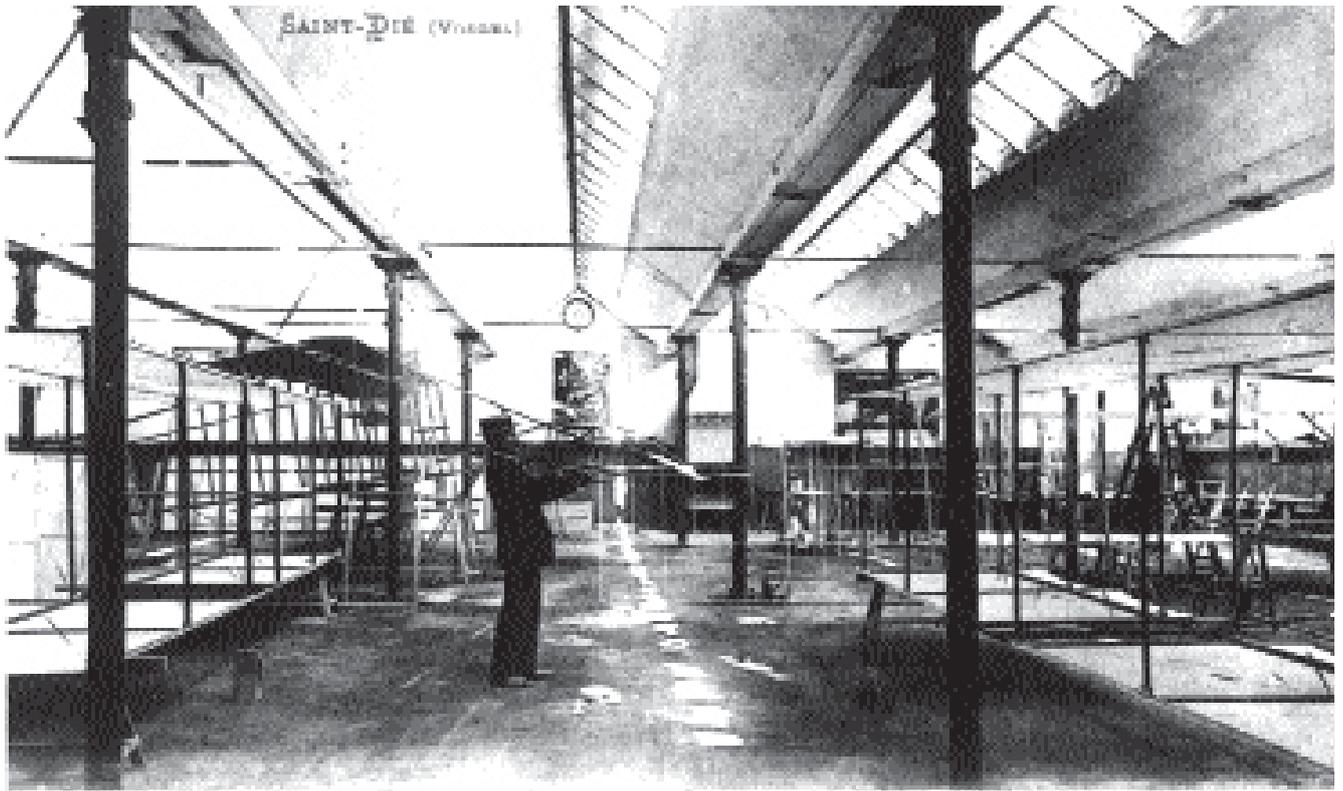
Société Philomatique Vosgienne
Local des associations, allée Georges
Trimouille, BP 231
88106 Saint-Dié-des-Vosges

Téléphone : 06 88 69 15 29

Permanences au local : tous les jeudis de
14h00 à 18h00

Téléphone pendant les permanences :
03.29.52.49.12

Messagerie :
info@philomatique-vosgienne.org



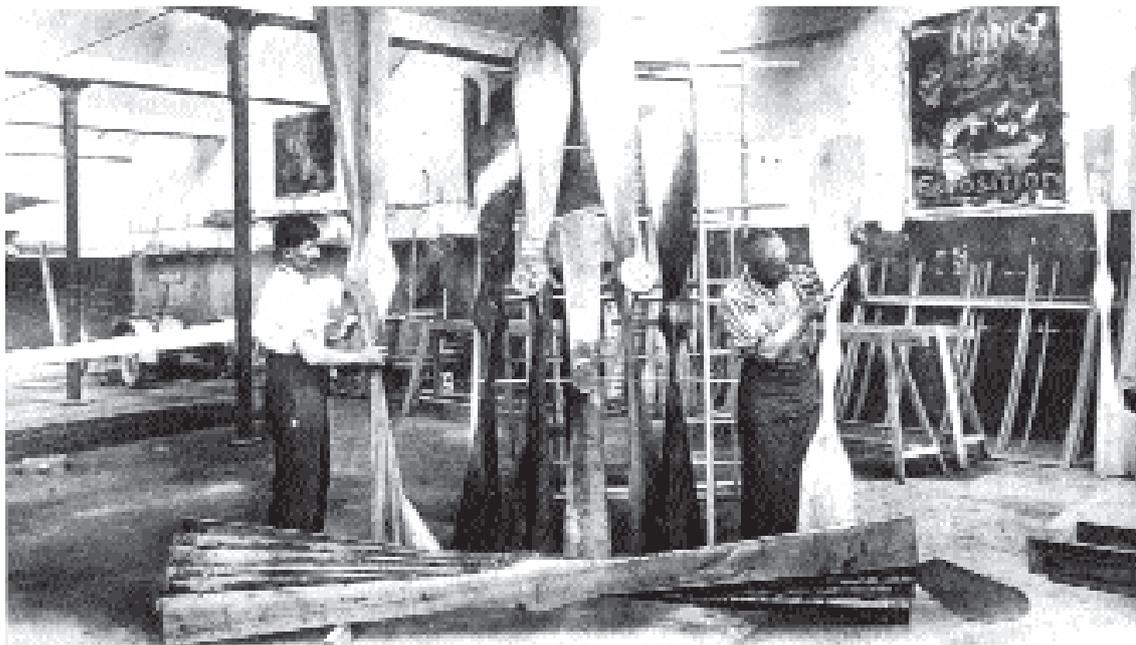
Ateliers Vosgiens d'Industrie Aéronautique, un atelier de montage, c.a. 1909, (Ed. Ad. Weick n° 7641) (Collect. privée)

Le lendemain 2 mai 1909, l'Automobile Club Vosgien se réunit à Epinal. Son ordre du jour est le suivant : création d'une section aéronautique affiliée à l'Aéro-Club de France.

M. Eugène Kempf défend immédiatement les intérêts de l'Aéro-Club déodatien en indiquant les motifs qui militent pour le maintien de ce club à Saint-Dié. Il démontre également les inconvénients qui résulteraient de la création d'une nouvelle société d'aviation. Il propose

donc de transformer l'Aéro-Club Déodatien en Aéro-Club Départemental qui prendrait le nom d'Aéro-Club des Vosges avec son siège social à Saint-Dié. Ce programme est accepté à l'unanimité par les membres présents.

L'assemblée adopte ensuite les couleurs de l'Aéro-Club dont l'écusson et le pavillon seront ainsi composés : une cigogne blanche, les ailes étendues sur fond d'azur portant l'inscription A.C.V. en lettres d'or.



Ateliers Vosgiens d'Industrie Aéronautique «AVIA», c.a. 1909, atelier de fabrication des hélices. (Ed. Ad. Weick n° 7753) (Collect. privée)

Attention certaines pages

ne sont pas consultables

**Vous pouvez obtenir le document PDF
complet dans notre boutique :**

www.philomatique-vosgienne.org

ou nous contacter :

Société Philomatique Vosgienne
Local des associations, allée Georges
Trimouille, BP 231
88106 Saint-Dié-des-Vosges

Téléphone : 06 88 69 15 29

Permanences au local : tous les jeudis de
14h00 à 18h00

Téléphone pendant les permanences :
03.29.52.49.12

Messagerie :
info@philomatique-vosgienne.org

Le 6 mai 1909, le général Gallieni de passage à Saint-Dié visite les Ateliers Vosgiens de Construction Aéronautique.

Il est reçu par M. Eugène Kempf, Président de l'Aéro-Club vosgien et écoute avec le plus vif intérêt les explications fournies par Charles Roux sur le fonctionnement des divers appareils.

Le général Gallieni manifeste une grande satisfaction et ne craint pas d'affirmer que dans un avenir très prochain, l'aviation sera un auxiliaire important de l'Armée.

Au moment de quitter les ateliers, il rappelle les paroles adressées à Ader en 1895 par le Président du Conseil et Ministre de la guerre de l'époque : M. de Freycinet.

« Le jour très proche où l'empire de l'air appartiendra à l'aviation, le rôle principal de cette dernière sera celui de la Défense Nationale. L'aviation militaire deviendra alors toute puissante. C'est d'elle que dépendra la paix et l'avenir des peuples ».

Publicité des productions de l'atelier «AVIA» de Saint-Dié, c.a. 1909, (L'Aviation Illustrée)

(Collect. privée)

Atelier «AVIA», c.a. 1909, (Ed. Ad. Weick n° 7755)

(Collect. privée)

**FOURNITURES GÉNÉRALES
POUR L'AVIATION ET L'AÉROSTATION**

AÉROPLANS
Planeurs — Ballons Dirigeables
Modèles Réduits

Cerfs-Volants scientifiques

Hélices Aériennes
EN BOIS COLLÉS ET PROFILÉS

Pièces détachées — Assemblages en Aluminium
Travaux sur plans pour MM. les Constructeurs

Envoi sur demande du Catalogue Général illustré

MOTEURS SPÉCIAUX POUR L'AVIATION

Exiger notre Marque

Toute Commande d'Appareils est payable moitié en passant l'ordre, et le solde à la livraison

Sauf conventions spéciales, nos paiements ont lieu le 5 de chaque mois à 60 jours du mois courant.



MARQUE DÉPOSÉE

Toutes nos livraisons sont faites en Gare de St-Dié-des-Vosges

Les Modèles de tous nos Appareils et de toutes nos Pièces détachées sont brevetés ou déposés



Ed. Ad. Weick - Saint-Dié - Dépôt n° 7760

SAINT-DIÉ des VOSGES

Donc l'origine de ce voyage de retour

ATELIERS VOSGIENS D'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE (A. V. I. A. S.) - DIRIGÉ PAR CHARLES ROUX ET LE GÉNÉRAL GALLIENI

La Fête de Tomblaine

Le dimanche 23 mai 1909, une grande fête sportive populaire et gratuite est organisée à Tomblaine, près de Nancy par «l'Est Républicain» avec le concours du Cyclo-Club «Alcyon», de l'Aéro-Club des Vosges, et de plusieurs aviateurs nancéiens sous la présidence d'honneur de M. Eugène Kempf et du maire de la commune.

La première partie concerne le grand prix de Lorraine cycliste : Saint-Dié – Nancy, course de 100 km réservée aux amateurs ; tandis que la seconde partie est consacrée aux expériences publiques du planeur A.B.L. monté par Charles Roux, lancé à l'aide d'un câble tiré par une puissante automobile Picard-Pictet (PIC-PIC).

Des essais avaient eu lieu deux jours auparavant, dans une prairie de Saint-Dié en utilisant une voiture de 6 CV. Une double voie de planches reliées par des traverses avait été construite dans la prairie de Tomblaine sur une longueur de 40 mètres pour faciliter l'envol.

De plus figuraient au programme des lancers de cerfs-volants de grandes dimensions et de « papillons-hélicoptères ».



Le planeur des Ateliers Vosgiens, 23 mai 1909, (Ed. Imprimeries réunies de Nancy n° 6)

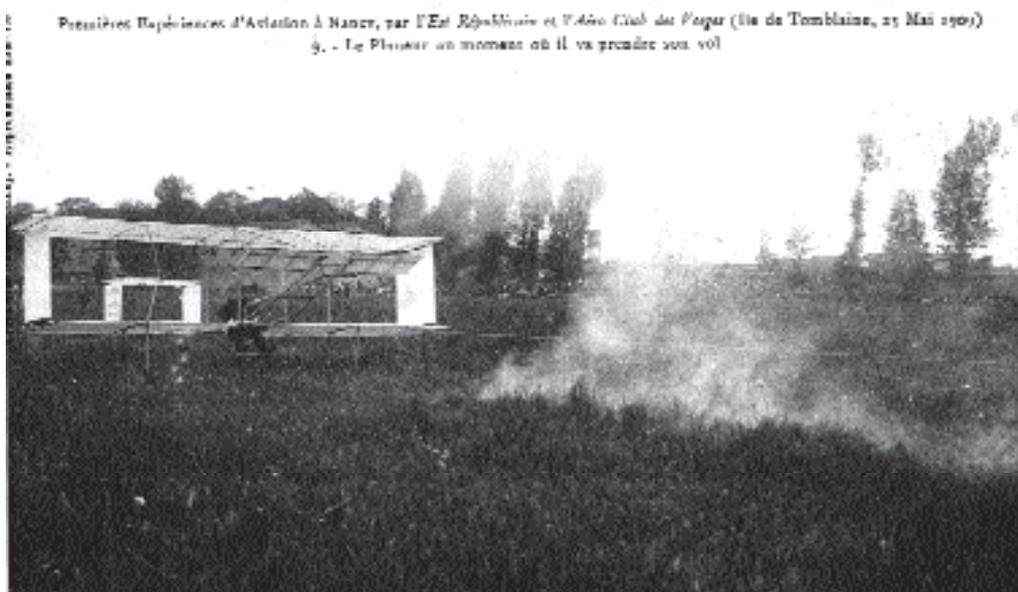
(Collect. privée)

Malheureusement, les expériences sont contrariées par le vent qui se met à souffler par rafales intermittentes en changeant constamment de direction.

Le premier cerf-volant cellulaire « Hargrave » de 3 m 80 d'envergure s'élève dans les airs à l'admiration générale. Cependant, à cause de la force du vent, il est impossible d'en lancer d'autres. Un moment après, malgré l'approche de l'orage et quelques essais infructueux, le planeur biplan, non monté, tiré par la voiture « PIC-PIC » parcourt 500 m dans les airs et atterrit doucement. Suite à ce résultat, l'appareil est lancé à nouveau, emportant avec lui Charles Roux, mais le vent ayant poussé l'appareil de côté, celui-ci

après s'être élevé à 2 mètres du sol, sur un parcours de 30 à 35 mètres, vient heurter du bout de l'aile un piquet qui le fait « chavirer » mettant ainsi un terme à ces essais ².

Le 9 juin 1909 a lieu à Saint-Dié l'Assemblée Générale constitutive de l'Aéro-Club des Vosges. Un vice-président est choisi parmi les membres adhérents d'Epinal et quatre autres sont nommés ultérieurement.



Départ du planeur, 23 mai 1909, (Ed. Imprimeries réunies de Nancy n° 9)

(Collect. privée)

Une fois constitué, le bureau décide de la création d'un aérodrome et nomme une commission chargée d'étudier le meilleur emplacement ; enfin il propose un programme attractif pour les fêtes du 14 juillet.

Le 26 juin 1909, les membres du comité de l'Aéro-Club of-frent à l'Hôtel de la Poste un banquet en l'honneur du Vicomte Vilain XIV de Maisières, Président de l'Aéro-Club du Hainaut (Belgique).

Après avoir visité l'Exposition Internationale de Nancy, il se rend à Saint-Dié, aux Ateliers Vosgiens d'Industrie Aéronautique, auxquels il commande plusieurs appareils pour son association. Il s'entend avec Charles Roux et Emile Bonnet – Labranche sur les expériences d'aviation qu'ils doivent effectuer en Belgique.

Au champagne, M. de Maisières qui fait partie de la famille royale de Belgique, prononce une charmante allocution au cours de laquelle il remercie les membres de l'Aéro-Club et les invite au nom de son comité, à venir dans son pays. Ensuite, M. de Maisières est nommé membre d'honneur de l'Aéro-Club des Vosges.

Fin juin 1909, à l'initiative de Charles Roux, une nouvelle société se fonde sous le titre «Société Aéronautique de l'Est».

Elle englobe les ateliers de Saint-Dié, « l'Aéro-Office» de Paris et la revue « l'Aviation Illustrée ».

L'Exposition Internationale de l'Est de la France à Nancy de mai à octobre 1909

A cette importante manifestation est annexée une exposition d'aéronautique (la première en France) installée dans le parc de la Chiennerie, situé à 800 mètres de l'Exposition principale à laquelle il est relié par un chemin de fer à voie étroite.

Dans ce parc, un vaste hangar a été construit pour abriter le ballon dirigeable de la société «ASTRA» baptisé pour la circonstance «Ville de Nancy», d'une longueur de 55 mètres et d'un volume de 3,300 m³ ; ce dernier doit emmener des passagers lors de ses sorties.

Les apprentis du hangar sont consacrés à une exposition rétrospecti-



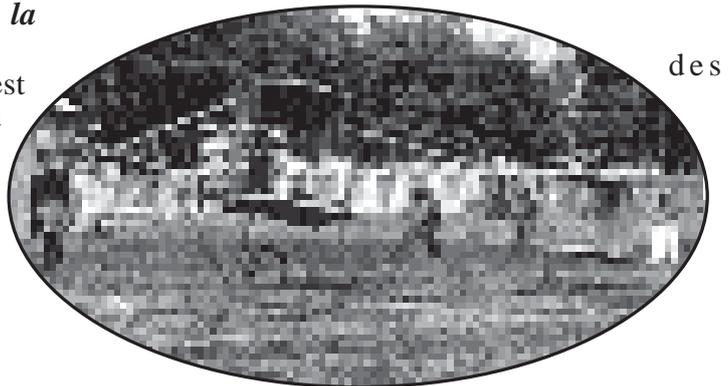
Exposition aéronautique de l'Est à Nancy – Le buffet et le kiosque, c.a. 1909, (Ed. Imprimeries réunies Nancy) (Collect. privée)

ve organisée par M. Floquet, Doyen de la Faculté des Sciences de Nancy et Président de la Ligne aérienne de l'Est. On y trouve des documents sur l'origine de l'aérostation des frères Montgolfier, des médailles, des gravures, de nombreux appareils du Colonel Renard (ancre, soupape de ballon, etc...).

Non loin de là, le hall de la Société Aéronautique de l'Est (AVIA) abrite les avions et planeurs A.B.L. des frères Bonnet – Labranche construits dans les ateliers de Saint-Dié, sous la direction de Charles Roux.

Plusieurs stands de «l'Aéro-Office» ont été montés dans lesquels Emile Bonnet – Labranche a réuni toutes les pièces détachées de machines volantes, ce qui suscite la curiosité des visiteurs.

D'autres constructions légères contiennent des cerfs-volants, des jouets aéronautiques,



des



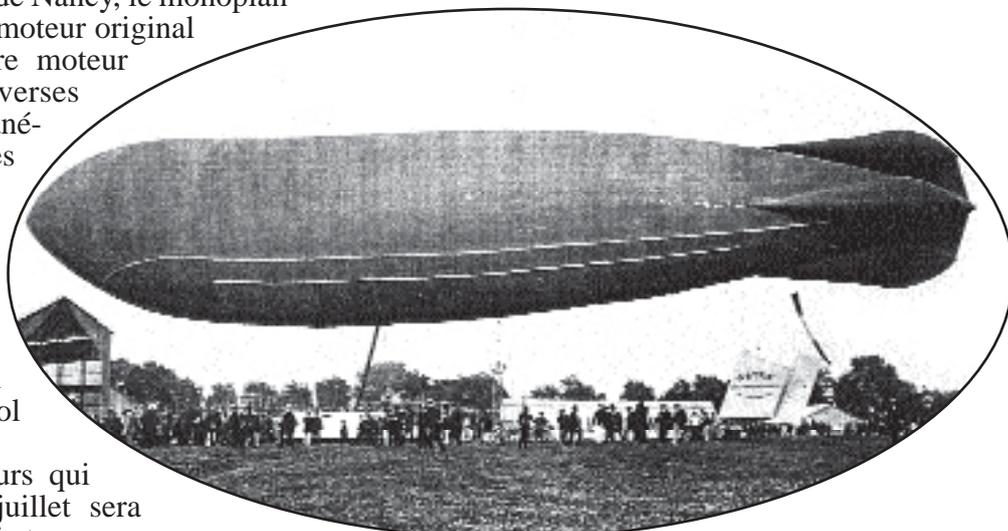
Exposition aéronautique de l'Est à Nancy - Le hangar à dirigeable et l'avion des Ateliers «AVIA», c.a. 1909, (Ed. Imprimeries réunies Nancy) (Collect. privée)

ouvrages, brochures, revues, plans, dessins, photos concernant le domaine de l'air.

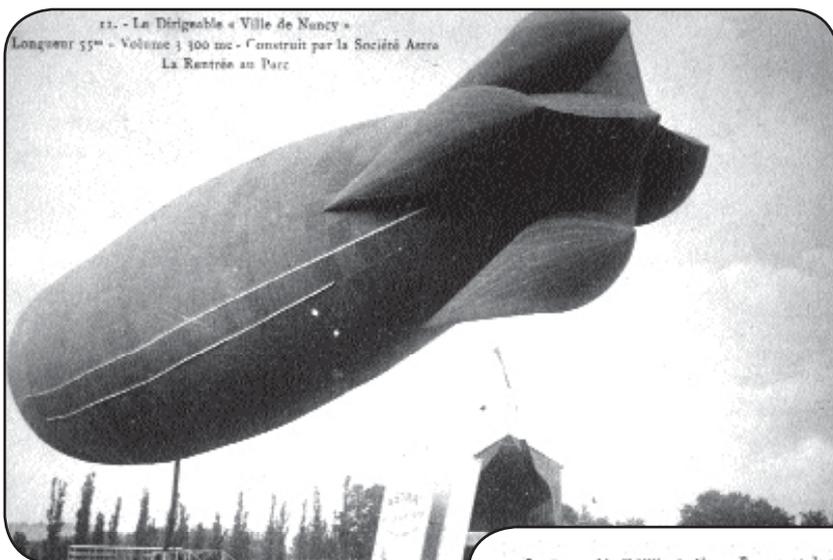
Au cours de cette visite, on remarque la curieuse nacelle de l'aéroplane-dirigeable Bot-Lallement, gigantesque appareil aérien en construction à Lunéville, ainsi que l'avion original conçu par M. Barbeau de Nancy, le monoplane de M. Esnault-Pelterie, le moteur original de M. Dusault, le célèbre moteur rotatif Gnome, enfin diverses hélices, des baromètres, anémomètres et des fournitures de toutes sortes pour l'aéronautique. MM. Roux et Bonnet – Labranche ont sorti de leurs ateliers de Saint-Dié un ensemble vraiment important. De plus, ils offrent un prix au pilote qui effectuera un vol de 250 mètres en planeur.

Hélas ! Le concours qui devait avoir lieu le 11 juillet sera annulé par suite de mauvais temps.

Malheureusement, le beau dirigeable venu de Beauval près de Meaux, ne répond pas aux espérances qu'il avait suscitées. Arrivé avec un retard d'un mois et demi, il attire la foule pendant une quinzaine de jours et effectue plusieurs sorties.



Le dirigeable «Ville de Nancy», c.a. juillet 1909, (Ed. Imprimeries réunies Nancy n° 12)



11. - Le Dirigeable « Ville de Nancy »
Longueur 55m - Volé à 3 100 m - Construit par la Société Astra
La Remise au Parc

Après avoir été dégonflé, puis regonflé, il fait encore quelques ascensions, fin Août, au dessus de la place Stanislas, mais perd rapidement sa force ascensionnelle sans qu'il soit possible de la lui restituer, car l'enveloppe est corrodée par l'hydrogène impur qui le gonfle.

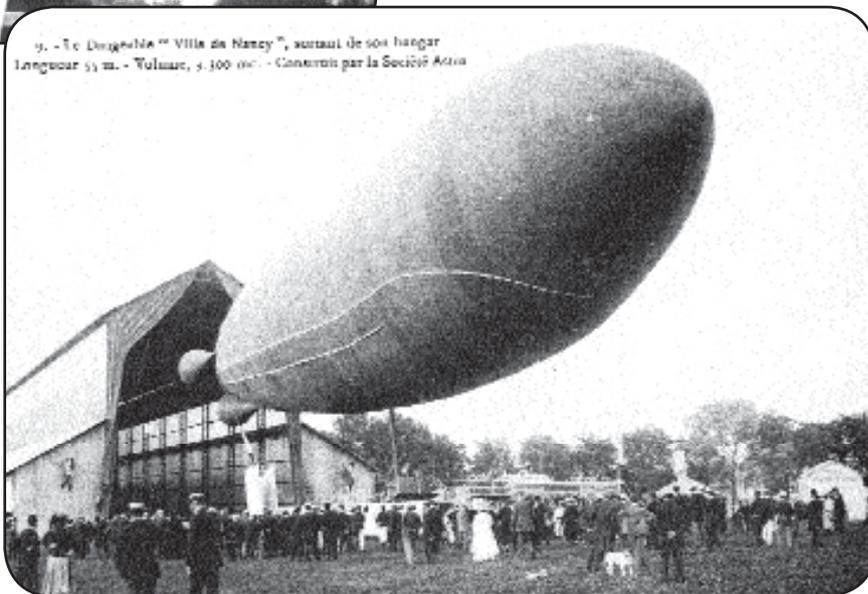
Il est définitivement remisé et le parc de la Chiennerie perd beaucoup de son intérêt.

Exposition aéronautique de l'Est à Nancy – Le dirigeable «Ville de Nancy», c.a. juillet 1909, (Ed. Imprimeries réunies Nancy n° 9) (Collect. privée)

Le dirigeable «Ville de Nancy»

Le 18 juillet 1909, à 20 heures : arrivée du dirigeable «Ville de Nancy» sous les applaudissements d'une foule dont l'enthousiasme est indescriptible.

L'engin atteint avec une aisance parfaite le milieu du terrain. «Bravo ! Vive Kapferer le pilote». Des ascensions de 30 minutes sont prévues les jours suivants pour un prix de 100 F, au cours desquelles huit passagers s'envolent à la vitesse moyenne de 50 km à l'heure.



12. - Le Dirigeable « Ville de Nancy », au sein de son hangar
Longueur 55 m. - Volume, 4.100 m³ - Construit par la Société Astra

L'activité de Charles Roux à Nancy

Le 25 juillet 1909, Charles Roux fait une conférence devant un public nombreux. Il relate les essais de Latham pour traverser le Pas-de-Calais et explique le fonctionnement d'un monoplan.

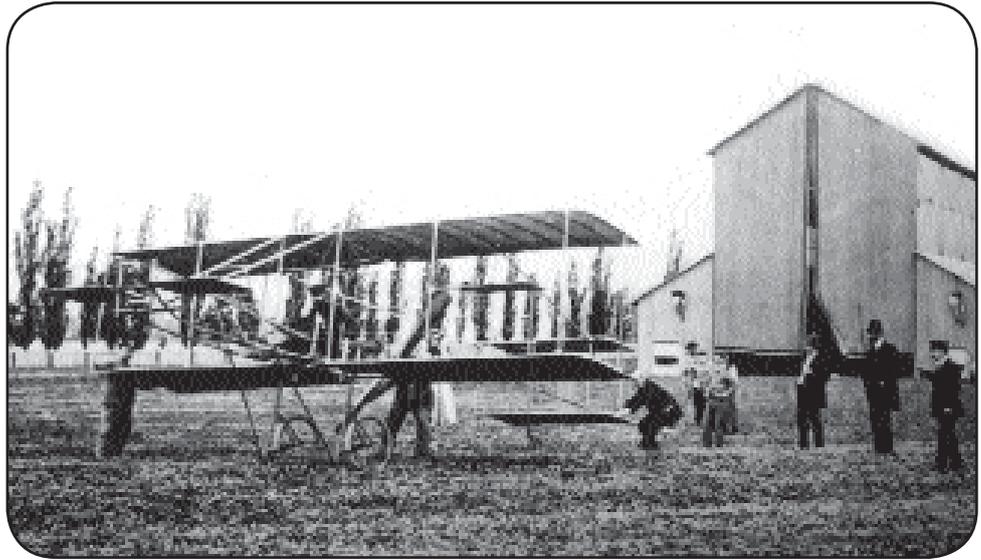
C'est alors qu'on lui remet une dépêche. Il en prend connaissance et tout joyeux s'écrie : « Messieurs... Blériot vient d'atterrir en Angleterre... La Manche est franchie sans incident en 37 minutes ...! » Une large ovation salue cette nouvelle qui se répand en ville dans les heures suivantes.

Le 27 juillet 1909, Charles Roux essaie l'hélice de son aéroplane. C'est un biplan de 7 m d'envergure et de 9m40 de longueur, moteur 2 cylindres de 22 HP «Dutheil et Chalmers», poids total : 300 kg. L'appareil ressemble au modèle des frères Voisin, de Farman ou de Delagrangue et a été modifié par M. Bonnet - Labranche qui l'a pourvu d'ailerons stabilisateurs ; vitesse moyenne prévue : 60 km / heure, décollage à 45 km / heure.

Le dimanche 1^{er} Août 1909, en fin de soirée, a lieu au parc de la Chiennerie le 1^{er} essai de la « Vedette », nom donné à l'aéroplane.

Le ciel est beau, un léger souffle agite à peine les drapeaux du sémaphore.

Charles Roux, plein de confiance, s'installe sur le siège étroit de son appareil et saisit les leviers. Le moteur est mis en marche, l'hélice tourne régulièrement, sans un raté. Deux aides maintiennent difficilement l'aéroplane dont les ailes frémissent. M. Roux cède alors la place à son mécanicien : M. Victorin Garaix³. On recommence la manœuvre. La force de propulsion est telle que les aides sont obligés de lâcher prise. Les roues caoutchoutées tracent dans l'herbe un



Exposition aéronautique de l'Est. Le hangar à dirigeable et l'avion des Ateliers «AVIA», 1909, Charles Roux prêt au départ, un mécanicien lance l'hélice. (Ed. Imprimeries réunies Nancy)

léger sillon. Tout le monde a la sensation que l'aéroplane va s'élever. La tranquillité du pilote est admirable. On lui crie : « Bravo » !... Les applaudissements l'encouragent. Soudain un choc se produit, dû aux inégalités du sol ; une des roues heurte une motte de terre et l'appareil bascule en avant. L'équilibreur et l'avant du fuselage sont sérieusement endommagés, sans toutefois que l'accident nécessite de longues réparations.

M. Roux déclare que le nivellement du parc d'aviation est absolument nécessaire pour poursuivre les essais avec succès.

Le 4 août 1909, «l'Est Républicain» crée le grand prix d'Aviation de Lorraine avec un appel à l'opinion publique, destiné à récompenser



L'Aéroplane «AVIA» en plein vol (c'est un photo-montage), c.a. 1909, (Ed. Imprimeries réunies Nancy)

(Collect. privée)

Il y a lieu d'observer que la photo représentant Charles Roux en plein vol d'entraînement en vue du prix de « l'Est Républicain » est un montage, car cet appareil n'a jamais réellement volé, ni à Nancy, ni à Saint-Dié à cette époque !... Une photo strictement identique a été utilisée par M. Bonnet – Labranche pour sa publicité !...

ser l'aviateur qui couvrira officiellement une distance de 200 mètres, à une hauteur minimum de 1 mètre du sol, soit en ligne droite, soit en circuit fermé et cela avant la fermeture de l'exposition.

Le 8 août 1909, Charles Roux tente de conquérir le grand prix de Lorraine. Au cours des essais et après avoir roulé sur une distance de 175 à 200 mètres, son appareil est, hélas, précipité sur le sol.

L'aviateur précise que gêné par la foule, il a dû, pour éviter un accident, compromettre l'équilibre de son aéroplane.

Le 10 septembre 1909, le nivellement de la piste du parc de la Chiennerie n'étant pas réalisé, Charles Roux abandonne ses essais et rentre à Saint-Dié.

Après toutes ces expériences infructueuses, il apparaît que les aéroplanes de MM. Bonnet – Labranche et Charles Roux n'ont pas fait l'objet

d'essais suffisants. Ces messieurs, passionnés d'aviation et ardents propagandistes, grâce à leur hebdomadaire « l'Aviation illustrée », cherchent surtout à construire et à vendre des appareils à bon compte et laissent les acquéreurs achever la mise au point.

Ceci entraîne vraisemblablement, nous le verrons par la suite, la fermeture des ateliers vosgiens en juillet 1910, malgré une période de début plutôt euphorique.

Au début de septembre 1909 et afin d'oublier les essais peu convaincants de Charles Roux, les dirigeants de l'Exposition aéronautique décident d'aménager un terrain d'aviation sur le champ de courses de Jarville, à l'intention de l'aviateur ardennais Roger Sommer qui a accepté de venir bénévolement.

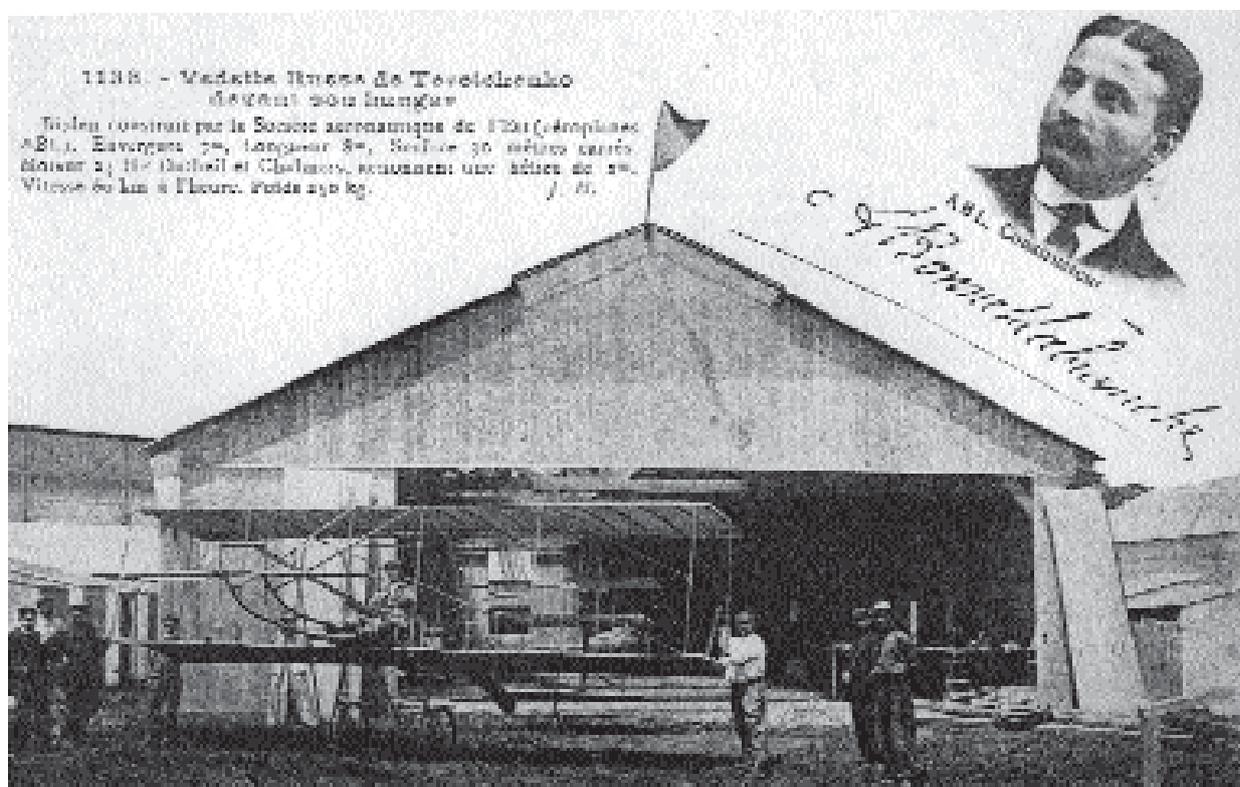
Ce dernier réalise des vols très réussis le 4 septembre 1909. Il réitère cet exploit avec des passagers dans les jours qui suivent.

Enfin, le 11 septembre, il participe avec son appareil, à la revue des troupes à Art-sur-Meurthe.

Roger Sommer avait piloté un avion pour la première fois le 4 juillet 1909 et s'était fait remarquer par des vols réussis lors de la « Grande Semaine de l'Aviation », du 22 au 29 août 1909, à Reims.

Mais, revenons à Saint-Dié

Le 13 août 1909, l'Aéro-Club des Vosges ratifie la location des terrains communaux de



L'Aéroplane de M. Bonnet – Labranche, c.a. 1909, (Ed. Imprimeries réunies de Nancy) (Collect. privée)

Sainte-Marguerite pour y aménager un aérodrome, situé entre le village et la Fave. Il décide la construction d'un grand hangar, puis, quelques jours après, vote les fonds nécessaires à la location et à l'aménagement du terrain qui sera utilisé par les Ateliers vosgiens de construction aéronautique pour les essais de ses appareils.

Ensuite, l'assemblée propose de mettre à l'étude la fondation de plusieurs prix d'encouragement pour les premiers aviateurs qui viendront à Saint-Dié.

A cette réunion, assiste M. Turgan de Paris, membre de l'Aéro-Club de France, l'un des précurseurs de l'aviation.

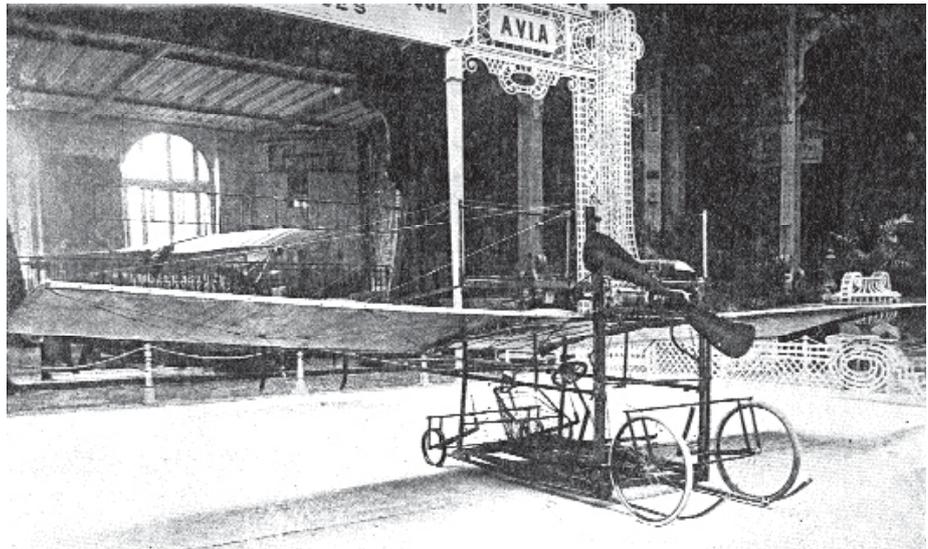
En attendant que l'aérodrome de Sainte-Marguerite soit aménagé, le commandant du 10^e bataillon de chasseurs met gracieusement la cour du quartier (déserte à cause des manœuvres) à la disposition des aviateurs pour des essais de roulage car Charles Roux expérimente un nouvel avion qu'il tente de mettre au point.

C'est un monoplane de 7 mètres d'envergure, équipé d'un moteur de 22 HP. L'appareil est fixé sur un chariot muni de 4 roues complétées par une paire de patins. Un volant actionne le gouvernail de profondeur et de direction et deux pédales servent pour le gauchissement des ailes et pour freiner les roues lors de l'atterrissage. Ce nouveau modèle est présenté au 1er salon de la locomotion aérienne de Paris du 18 septembre au 8 octobre 1909. D'après les renseignements recueillis à Saint-Dié, cet appareil n'a effectué que des exercices de roulage ; il n'a donc jamais réellement volé.

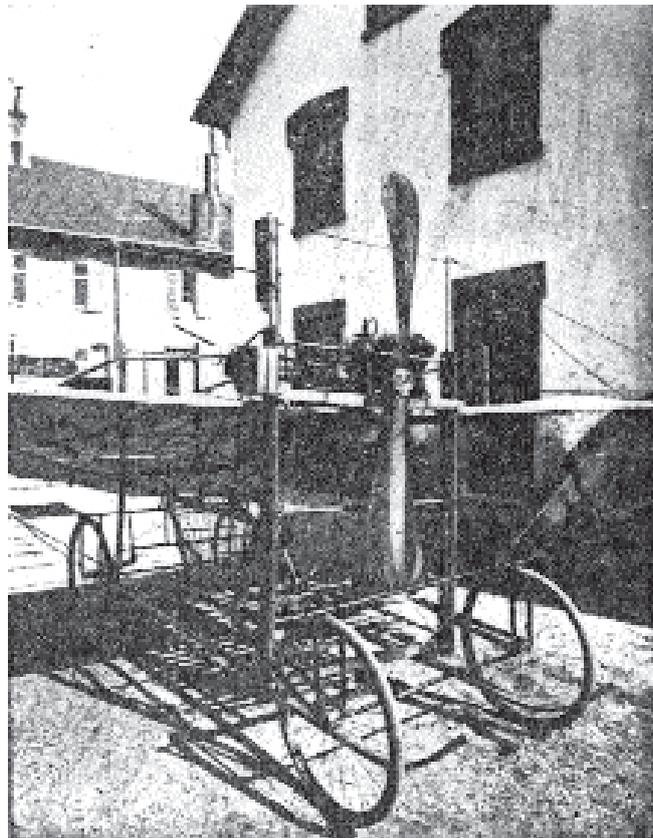
Aux ateliers vosgiens, les ouvriers mettent également la dernière main à la construction pour M. Scott de Genève d'un grand biplan, de 12 mètres d'envergure et à deux hélices sur les plans de MM. Bueno et Demarex et à celle de plusieurs appareils «Farman» du type de celui de l'aviateur Roger Sommer.

A la suite de ses récents succès, Henry Farman voit les commandes affluer. Afin de pouvoir se consacrer uniquement à la mise au point de ses appareils et de façon à ne livrer que des avions en ordre de marche, M. Farman se spécialise dans le montage et la finition de ceux qui seront désormais construits pour son compte dans les ateliers de Saint-Dié.

Des aéroplanes, appelés «Demoiselles» de Santos-Dumont, sont également construits



Monoplane «AVIA» au Palais de la locomotive aérienne, septembre - octobre 1909, (*Extrait du catalogue AVIA de 1909 - 1910*)
(Collect. privée)



pour la somme de 5 000 F (prix vraiment bas pour l'époque).

Fin novembre 1909, la direction projette de réunir sous la firme «AVIA» : les ateliers vosgiens, les moteurs d'aviation «Dutheil et Chalmers», l'Aéro-Office de Paris et «L'Aviation Illustrée» en créant une société anonyme avec émission publique de 1000 actions de 500 F à souscrire au pair.

Mais , en janvier 1910, ce projet est remplacé par une société en commandite simple



Ateliers Vosgiens de constructions d'aéroplanes, 1909.

(Photo A. Weick, Collect. privée)



«AVIA» avec Charles Roux comme directeur, siège social à Saint-Dié, direction commerciale : 62 rue de Provence à Paris.

Une bonne activité des ateliers se maintient au début de l'année 1910. Un catalogue très complet fait ressortir la grande diversité de leurs productions : pièces détachées et accessoires d'aéronautique, ensembles tels que fuselage, gouvernail, ailes, trains d'atterrissage, hélices très étudiées, planeurs transformables, avions «AVIA» comprenant trois types de monoplans et trois types de biplans dénommés vedettes «AVIA», avions Farman.

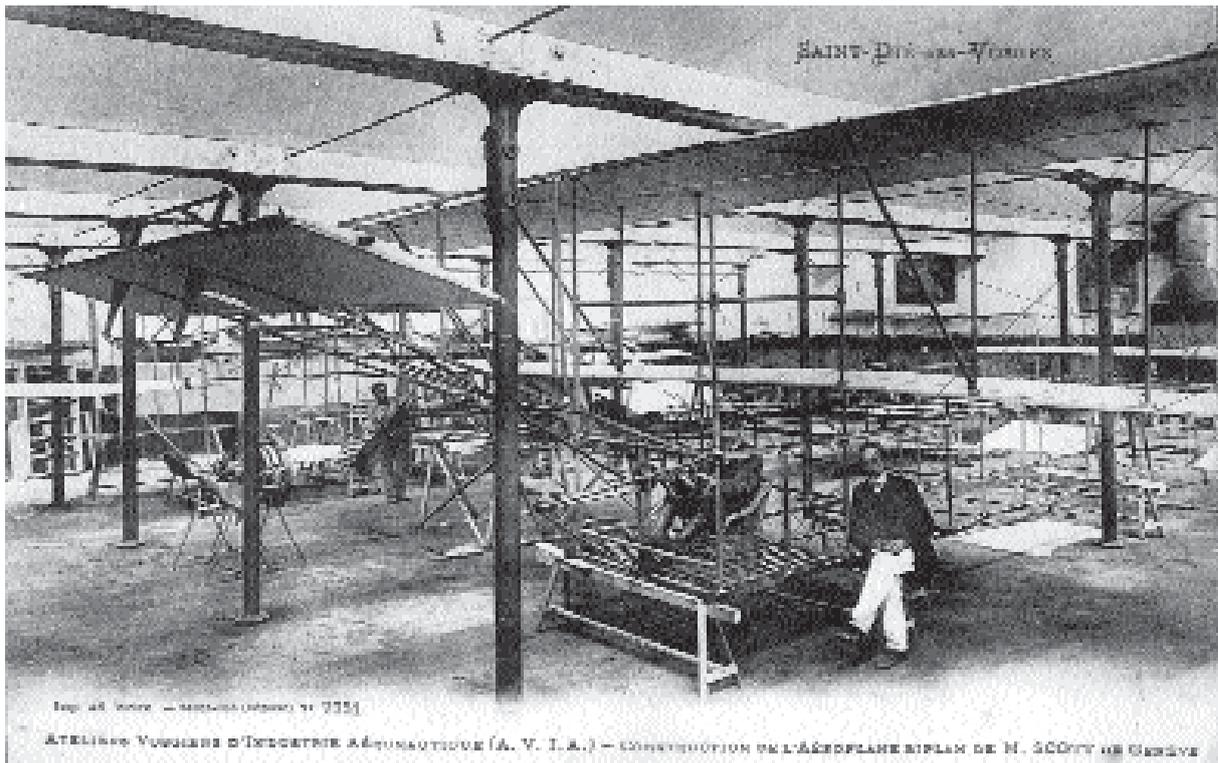
De plus, les ateliers peuvent livrer à leurs clients des moteurs «AVIA» construits par la société «Dutheil et Chalmers», des ballons dirigeables, hangars, pylônes, rails, sémaphores etc...

En raison d'une telle diversité, des problèmes financiers et de gestion surgissent au cours du 2^{ème} trimestre de 1910, d'autant plus que se présentent des difficultés pour vendre les appareils «AVIA» qui ne peuvent voler correctement, malgré une importante publicité parue dans la revue « l'Aviation Illustrée ».

Ces difficultés se soldent par une cessation d'activité à Saint-Dié, suivie d'une vente le 12 juillet 1910 de l'essentiel du matériel, puis du retour à Paris de MM. Roux et Bonnet – Labranche qui reprennent chacun leur indépendance.

L'Aviateur Lecomte

Le 30 janvier 1911, le fonds et le matériel restant des ateliers d'aviation, composé de parties de biplans et d'un monoplan sont mis aux enchères.



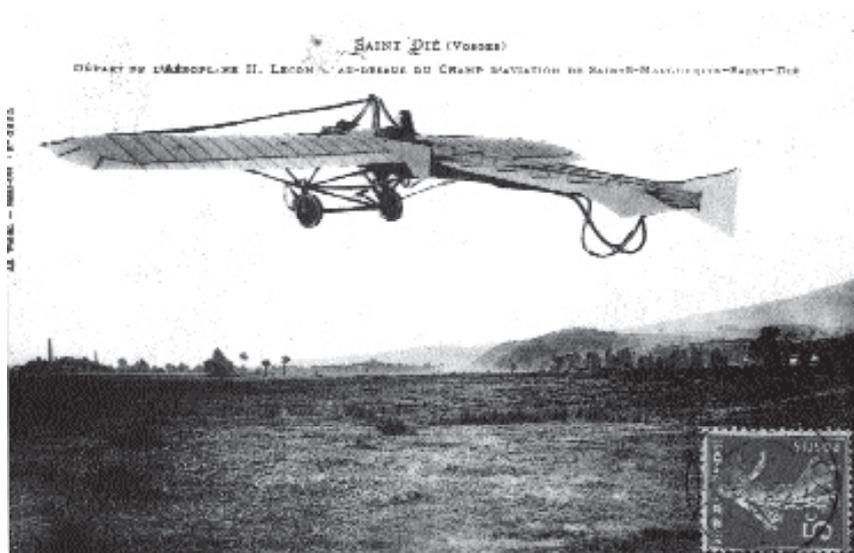
res et acquis par M. Alfred Lecomte pour la somme de 5 900 F. L'acquéreur, fils du colonel Lecomte, commandant le 41^e régiment territorial de Nancy devient le nouveau directeur des ateliers. Le jeune ingénieur, diplômé de l'École supérieure d'Aéronautique et de Constructions mécaniques de Paris, vient d'être reçu pilote aviateur (brevet N° 320) de l'École «Blériot» de Pau.

Aidé de son frère, il tente de reprendre la fabrication d'aéroplanes mais ne peut assurer qu'une mise en marche très partielle des ateliers.

Au début du 2^e trimestre de 1911, M. Lecomte procède aux essais d'un avion monoplane qui doit participer au meeting aérien des fêtes franco-américaines des 14, 15 et 16 juillet 1911 aux côtés des pilotes : Robinet et Chevalier.

Cet avion à moteur «Viale», 3 cylindres de 25 HP, subit, d'après le journal local «l'Estafette» du 18-07-1911, une tentative de sabotage dans la nuit du 7 au 8 juillet 1911 (pneus crevés, tendeurs détériorés) dans le hangar de l'aérodrome de Sainte-Marguerite où il avait été transporté au début de juillet. De ce fait, il ne peut pas prendre part à la grande fête aérienne.

Finalement, M. Lecomte, probablement découragé, cesse toute activité à Saint-Dié, fin 1911.



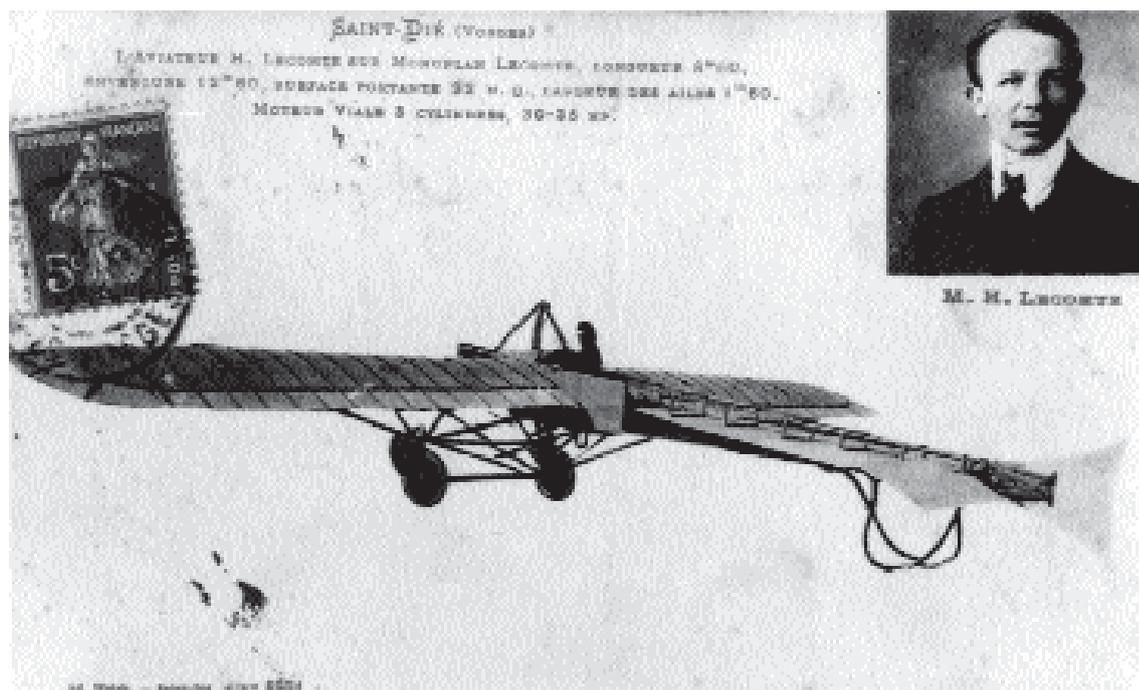
L'Aéroplane H. Lecomte, c.a. 1911, (Ed. Ad. Weick n° 8932). (Collect. privée)

On le retrouve en 1912 à Varangéville où il vient d'installer une piste d'envol et un chantier de constructions aéronautiques.

Le 24 novembre 1912, il expérimente un nouvel appareil de son invention. Après un vol correct, il rate son atterrissage et «casse du bois» selon l'expression consacrée.

Nouveau déboire en février 1913, près de Saint-Nicolas-de-Port, au cours d'un vol d'essai, le moteur a des ratés et l'avion vient s'abîmer sur le sol. Le pilote est légèrement blessé à la jambe.

Nous n'avons pas d'autres renseignements, mais on retiendra que les frères Lecomte, très doués en poésie, ont laissé de bons souvenirs à Saint-Dié.



L'Aviateur H. Lecomte et son avion, c.a. 1911, (Ed. Ad. Weick n° 8931)



Fêtes Franco-Américaines du 16 juillet 1911 – Biplan Sommer piloté par Robinet,

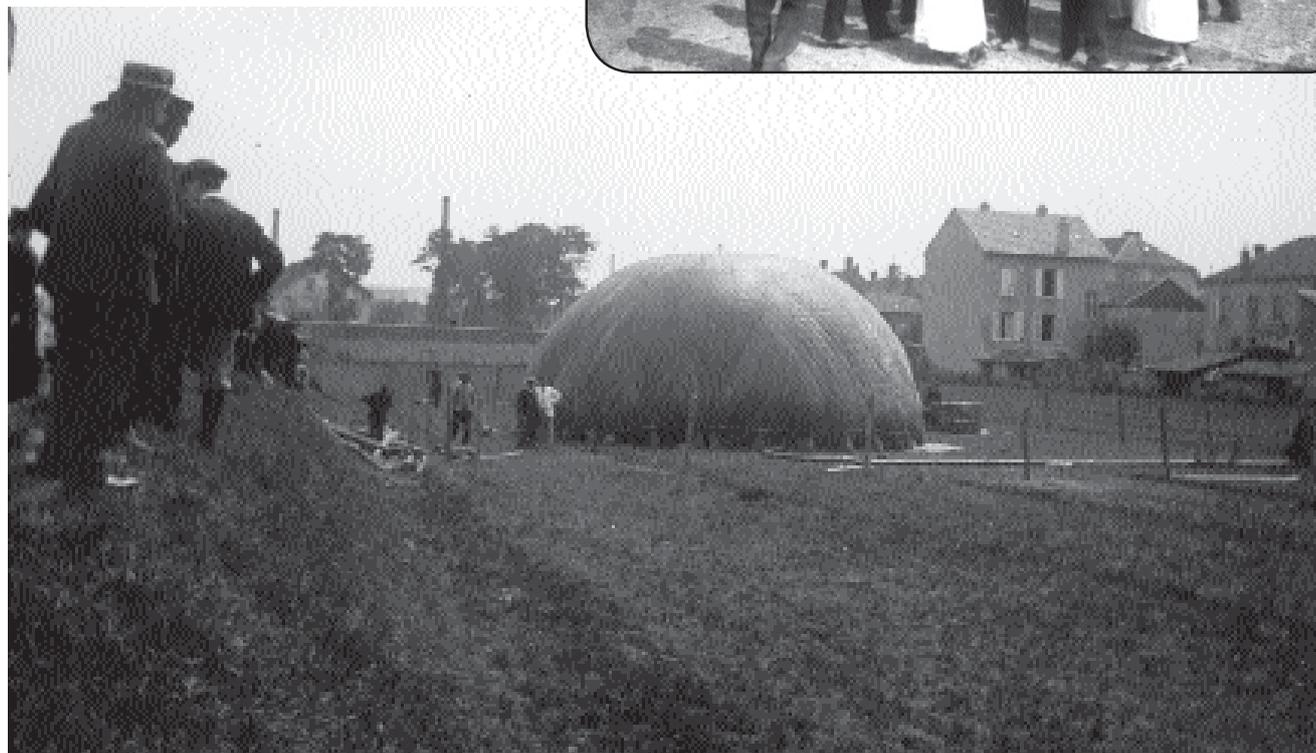
(Photo Huss, Collect. privée)

Les fêtes franco-américaines

L'année 1911 est surtout marquée par l'inauguration de la plaque commémorative du baptême de l'Amérique et des fêtes franco-américaines des 14-15 et 16 juillet en présence d'Albert Lebrun, Ministre des Colonies et de Robert Bacon, Ambassadeur des Etats Unis à Paris.

Fêtes Franco-Américaines,
15 juillet 1911.
(Collect. privée)

Les festivités de ces trois



Fêtes Franco-Américaines, gonflement du ballon «Le Petit Parisien» par la Compagnie du gaz, 14 juillet 1911.

(Photo J. Blaire, Collect. Société Philomatique Vosgienne)

journées se répartissent ainsi :

14 juillet : la revue, suivie dans l'après-midi d'un lâcher de ballon sphérique monté.

15 juillet : le corso fleuri composé d'automobiles, de voitures attelées, de bicyclettes décorées, suivi du défilé des sociétés de musique, puis d'un concert de gala.

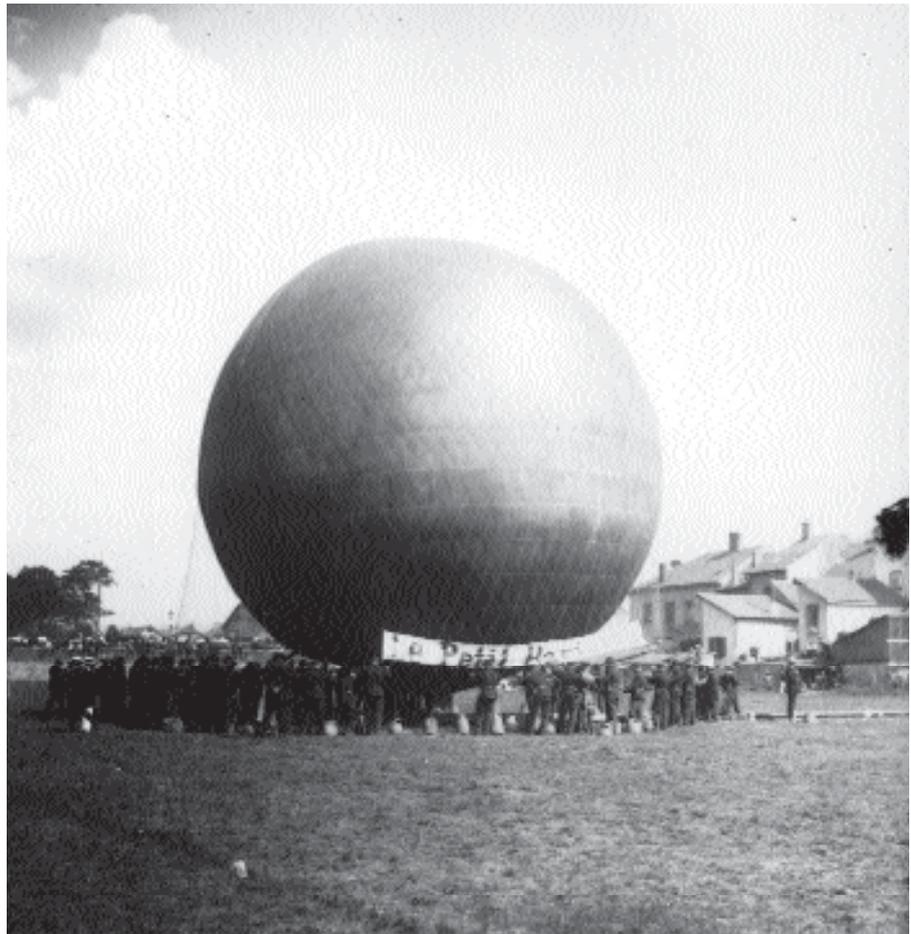
16 juillet : la fête d'aviation sur l'aérodrome de Sainte-Marguerite.

Rappelons que tou-

tes ces festivités, prévues pour les 3,4 et 5 juin 1911, ont malheureusement été retardées à la suite d'un deuil national : un aéroplane «Train» piloté par Emile Train, son constructeur, qui prenait le départ pour la course Paris-Madrid, le 21 mai à Issy-les-Moulineaux, s'abat sur un groupe de personnalités, tuant le Ministre de la guerre Bertaux et blessant grièvement le Président du Conseil Monis.

Le 14 juillet 1911, vers 14 heures a lieu, devant une foule compacte et joyeuse le départ d'un ballon sphérique offert par «Le Petit Parisien». Il est piloté par l'aéronaute Vermandet, accompagné du photographe déodatien Baudy. Le gonflement avait été effectué par la Compagnie du gaz.

Dès l'enlèvement des sacs de lest et le «lâchez tout», l'aérostat s'élève majestueusement dans le ciel jusqu'à une hauteur de 1900 mètres, dans la direction de Taintrux, puis de Bruyères. Vers 15h30, il atteint 2300 mètres.



Fêtes Franco-Américaines, «Le Petit Parisien», 14 juillet 1911.

(Photo Schwab, Collect. privée)

Après être passés au-dessus de Jarménil et Saint-Nabord, les aéronautes décident d'atterrir, mais ils se trouvent au-dessus d'une forêt. Le jeune aide-pilote descend d'une hauteur de 40 mètres, le long du « guide-rope » pour prendre pied sur le sol, afin de soulager le ballon et dix minutes après, une dizaine de personnes arrivent et parviennent à amener l'appareil dans une clairière, après un parcours de 500 mètres.

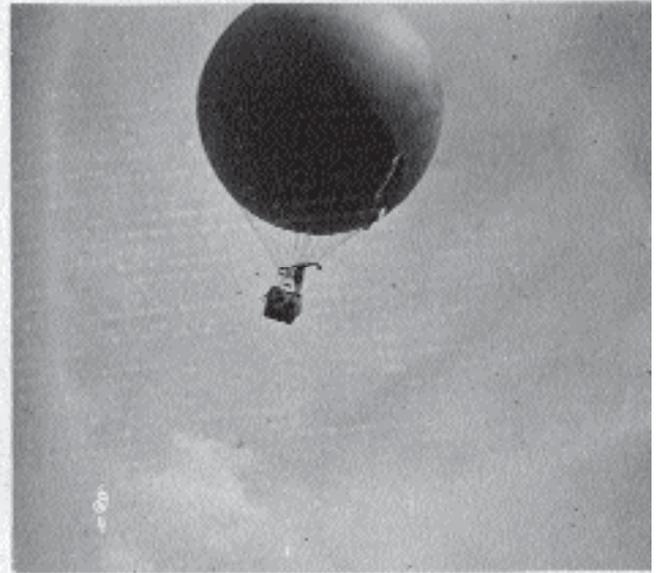
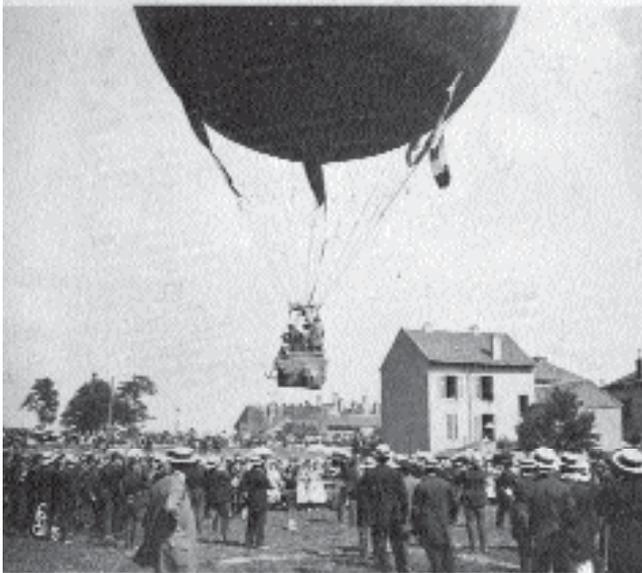
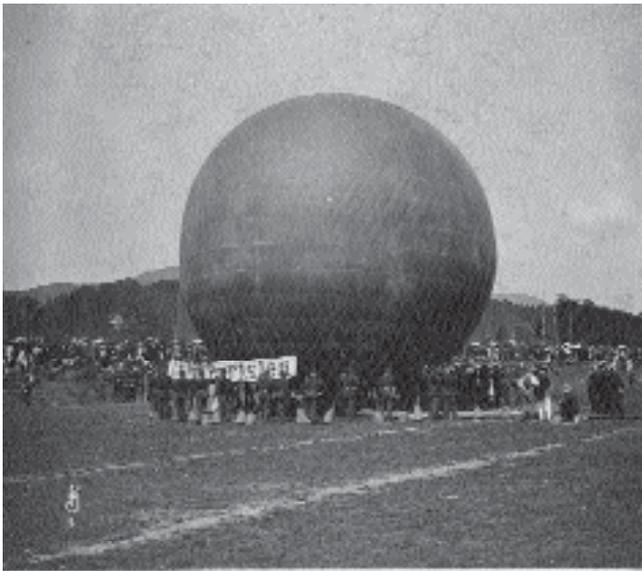
de ces trois journées «glorieuses». Trente mille



Fêtes Franco-Américaines, départ du ballon «Le Petit Parisien», 14 juillet 1911. (Ed. A Weick n°894)

(Collect. privée)

Le meeting d'aviation du 16 juillet 1911 fut le clou



Fêtes Franco-Américaines, départ du ballon «Le Petit Parisien», 14 juillet 1911.

(Photo Schwab, Collect. privée)

personnes se trouvent réunies à partir de 14 heures, autour de l'aérodrome de Sainte-Marguerite et sur la butte qui domine la Fave. Malheureusement, un vent trop fort ne permet pas aux aviateurs de prendre l'air. Quelques milliers de curieux, rappelés par l'obligation du retour, doivent quitter le terrain et quelques-uns manifestent leur mécontentement. Ceux qui restent, c'est-à-dire environ 25 000 personnes ont, en fin d'après-midi, la joie d'assister à des vols superbes qu'ils saluent d'applaudissements frénétiques.

Vers 18h20, lorsque le vent tombe, Robinet sur son biplan «Sommer» fait un pre-



Fêtes Franco-Américaines du 16 juillet 1911 - Biplan Sommer, (Ed. Ad. Weick)

(Collect. privée)

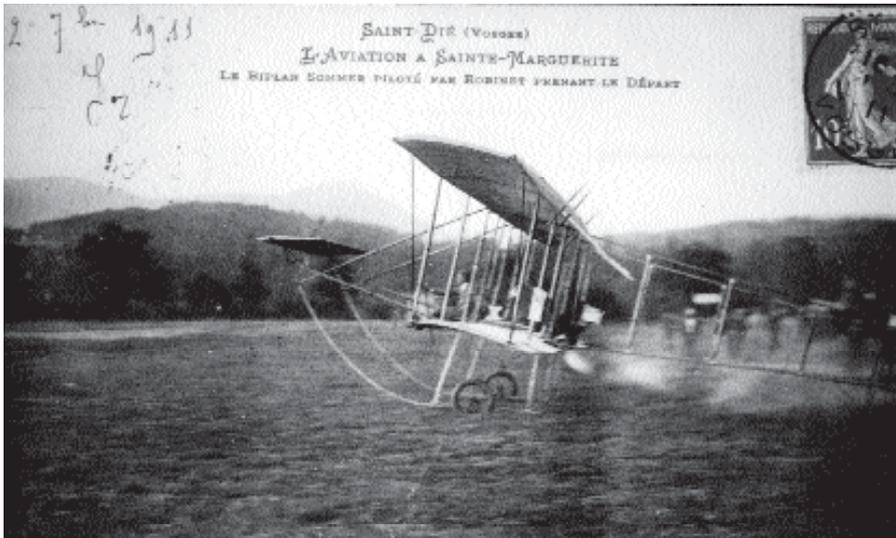
Fêtes Franco-Américaines du 16 juillet 1911 – Robinet au départ, (Ed. Ad. Weick n° 8951)

(Collect. privée)

ment. Les spectateurs, dont la mauvaise humeur causée par une trop longue attente s'est dissipée, acclament l'aviateur.

C'est maintenant à Chevalier⁴ et à son monoplan «Nieuport» de s'élever dans les airs. L'appareil semblable à un grand oiseau monte gracieusement à 100 mètres, évolue avec une facilité et une précision remarquables et, après quatre tours de piste, atterrit après un imposant vol plané qui soulève une tempête d'acclamations et de bravos.

Robinet et Chevalier font chacun encore, avec le même succès, quelques tours de piste,



mier essai. Le moteur est mis en marche, l'appareil roule sur la piste, fait ainsi une centaine de mètres, puis il quitte le sol et s'élève à une faible hauteur ; mais le moteur a des ratés, l'aviateur est donc obligé de reprendre contact avec le sol. L'appareil est ramené, à bras, à son point de départ.

A 18h30, il repart et, cette fois, s'élance franchement aux applaudissements de la foule et aux accents d'un morceau de musique, exécuté par la fanfare du 10^e bataillon de chasseurs à pieds.

Après quatre tours de piste, le biplan atterrit douce-



Fêtes Franco-Américaines du 16 juillet 1911 - Chevalier et son monoplan «Nieuport»,

Attention certaines pages

ne sont pas consultables

**Vous pouvez obtenir le document PDF
complet dans notre boutique :**

www.philomatique-vosgienne.org

ou nous contacter :

Société Philomatique Vosgienne
Local des associations, allée Georges
Trimouille, BP 231
88106 Saint-Dié-des-Vosges

Téléphone : 06 88 69 15 29

Permanences au local : tous les jeudis de
14h00 à 18h00

Téléphone pendant les permanences :
03.29.52.49.12

Messagerie :
info@philomatique-vosgienne.org

puis à 19 heures, ils s'élèvent majestueusement ensemble au milieu des clameurs enthousiastes d'une foule en délire qui reprend alors la direction de Saint-Dié en commentant les péripéties de l'inoubliable et émouvant spectacle auquel elle vient d'assister.

Devant le succès remporté par les fêtes d'aviation et à la suite des vols effectués par Robinet et Chevalier, l'Aéro-Club des Vosges engage des pourparlers avec la maison « Sommer » pour que les vols puissent continuer encore quelques jours. Et c'est ainsi que Robinet peut, tous les jours de la semaine, voler seul ou avec des passagers.

Afin de prolonger la fête, l'Aéro-Club décide d'organiser le dimanche 23 juillet une journée d'aviation, au cours de laquelle Robinet ferait de nouvelles exhibitions. Après 17 heures, si le temps le permet, les vols recommenceront.

Le prix d'entrée sur l'aérodrome est fixé à 0F50. Du fait de l'absence d'un service d'ordre officiel, l'Aéro-Club prie les spectateurs, pour éviter tout accident et laisser toute liberté de mouvement aux aviateurs, de ne pas stationner sur la piste.

L'Aéro-Club étudie d'autre part, une nouvelle organisation qui lui permet d'envisager d'autres réunions sportives, la preuve étant faite des possibilités de voler à Saint-Dié.

Publicité : « L'élan national de l'aviation... des héros sont prêts à consacrer de leur succès ou de leur vie les nouvelles épreuves que leur commandent les progrès de la navigation aérienne : ne leur ménagons ni notre encouragement, ni notre admiration, ni notre argent !... »

Le Mouvement national pour l'Aviation militaire

En février 1912, un mouvement national en faveur de l'Aviation militaire patronné par la Ligue nationale aérienne est lancé en France.

Sur tout le territoire, une souscription s'organise pour doter l'armée d'une flottille d'aéroplanes.

En mars 1912, un comité se constitue à Saint-Dié pour permettre aux habitants de participer à ce mouvement.

Présidents d'honneur : le général Raffenel et M. le Sous-Préfet

Président : M. le Maire de Saint-Dié

Vice-Présidents : les commandants Picot et Pierson

Secrétaire : M. G. Freisz

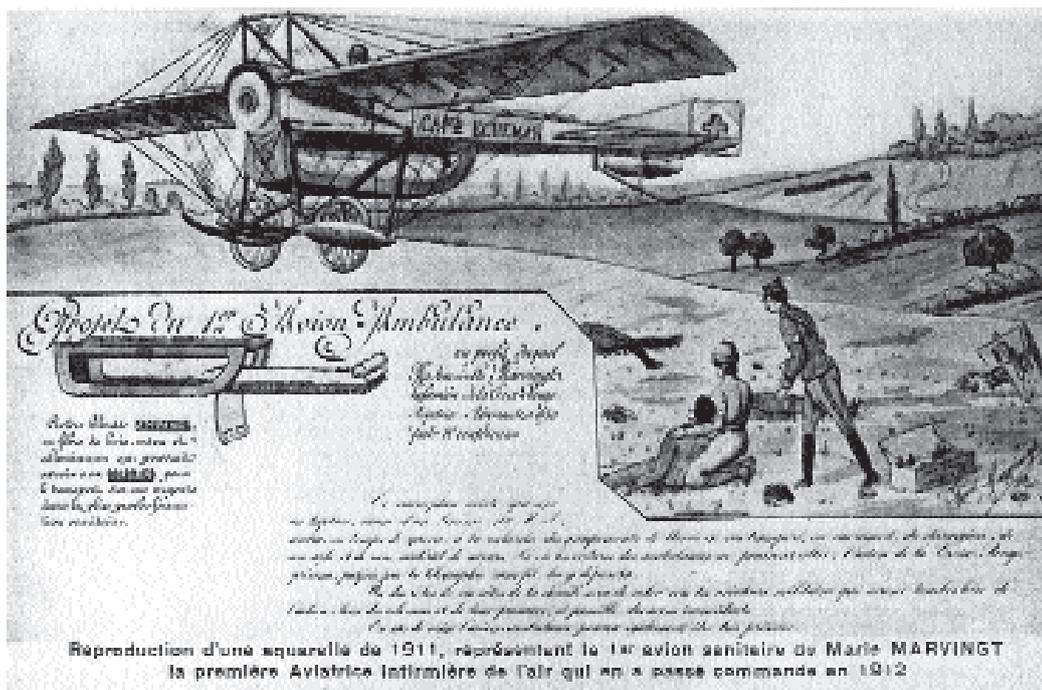
Trésorier : M. Ch. Andrez-Brajon.

La somme de 8 460,85 F est recueillie.

Le 30 juin 1912, à Bar-le-Duc, le Président du Conseil des ministres : Raymond Poincaré, inaugure «l'Escale de Bar-le-Duc» qui est la première installée en France.

Les hangars sont offerts à l'Armée par les communes de l'arrondissement.

Le Comité de la Société des Fêtes de



Reproduction d'une aquarelle de 1911, représentant le projet avion ambulance de Marie MARVINGT la première Aviatrice Intimière de l'air qui en a passé commande en 1912

Projet d'avion ambulance de Marie Marvingt, c.a. 1912, (Cliché Loth)

(Collect. privée)



Marie Marvingt, célèbre aéronaute et aviatrice de Nancy, c.a. 1912, (Cliché Loth) (Collect. privée)

Saint-Dié organise le 17 août 1912 à 20h30, une soirée très intéressante, au cours de laquelle M^{lle} Marie Marvingt⁵, l'aéronaute et aviatrice nancéienne bien connue, fait une conférence sur «l'aérostation et l'aviation» avec projections cinématographiques de ses différents vols.

Elle envisage de lancer une souscription pour l'achat d'un avion-ambulance destiné au transport des médecins accourant au secours des aviateurs blessés.

Cet avion pourrait aussi rendre de grands services aux colonies pour le transport des malades. C'est un monoplan Deperdussin 100 HP de trois places, le premier qui serait affecté à la Croix-Rouge.

La presse pense que tous les Déodatien ont à cœur d'apporter leur obole pour l'achat de cet avion-ambulance en assistant à cette conférence présidée par le commandant d'Ollone.

Cet avion, commandé à l'ingénieur Bechereau ne pourra être réalisé en raison de la faillite de la firme. Cependant, M^{lle} Marie Marvingt poursuivra, avec ténacité, son action en faveur d'une aviation sanitaire qui ne sera concrétisée qu'en 1929.

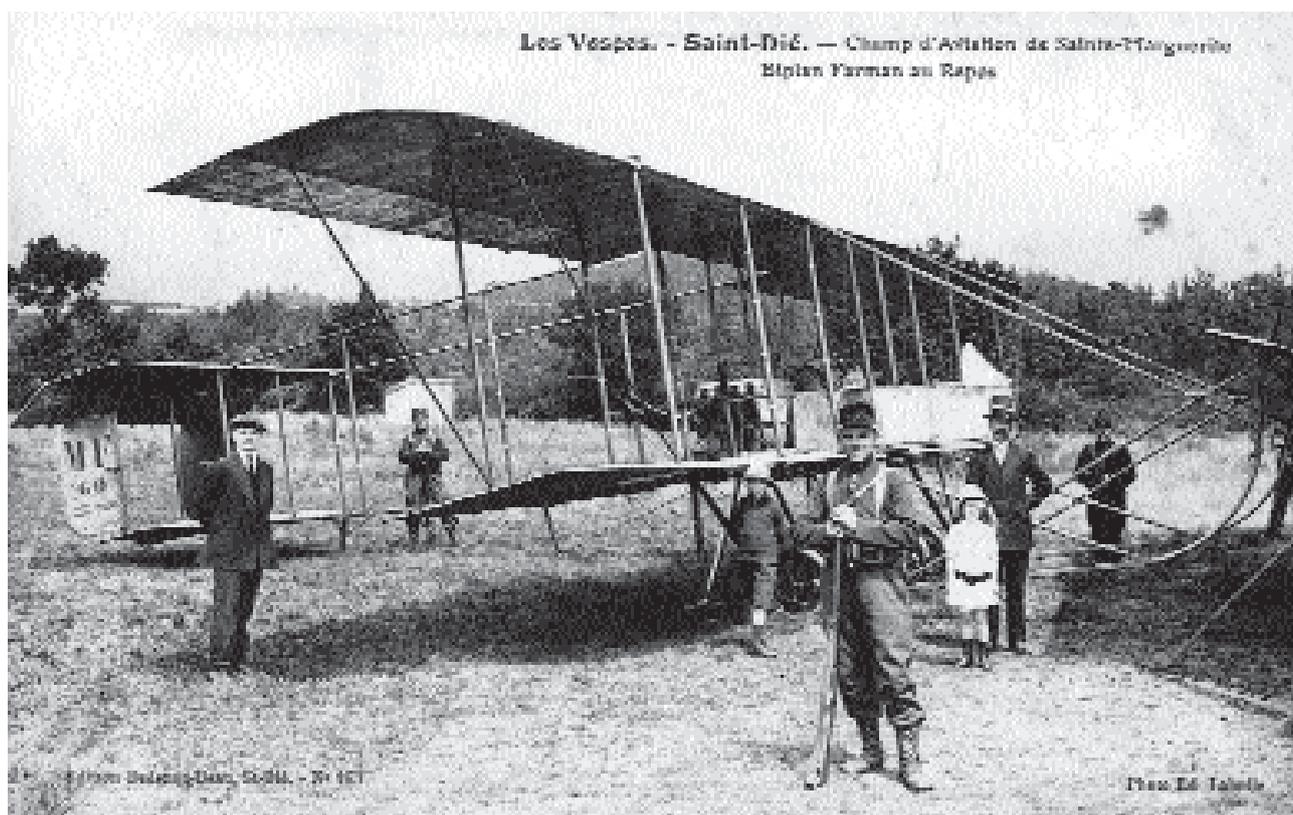
L'activité aérienne des militaires en 1913

Dans l'arrondissement de Saint-Dié, la souscription pour l'aviation militaire est close le 8 janvier 1913.

Elle a produit la somme de 22 500 F.

Dans la pensée d'un grand nombre de souscripteurs, l'argent devrait servir à la construction d'un avion militaire qui porterait le nom de l'arrondissement de Saint-Dié ou un nom similaire rappelant son origine locale. Cet avion est différent de l'avion-ambulance que M^{lle} Marie Marvingt se proposait de faire construire.

Avion militaire Farman à Sainte-Marguerite, 2 mars 1913, (Ed. Dedenon - Beau n° 163) (Collect. privée)



Visite du 1^{er} avion militaire

Le 2 mars 1913, vers 11 heures, un biplan militaire Farman survole la ville et décrit des courbes gracieuses au-dessus de la rue Thiers et de la rue d'Alsace.

Puis, il se dirige vers le terrain de Sainte-Marguerite où il atterrit sans encombre. Aussitôt, une foule de curieux vient admirer l'appareil. Il est piloté par le lieutenant de chasseurs à cheval : Grezeaud, accompagné par le lieutenant du génie, observateur : Person.

Ils ont quitté Epinal vers 10 h30 et accompli leur vol à l'altitude de 2500 mètres.

Le biplan a été suivi par une automobile dans laquelle avaient pris place deux sapeurs du génie qui veillèrent sur l'appareil avec grand soin.

Ils s'assurent que tous les organes fonctionnent à merveille et font le plein d'essence pendant que les deux officiers déjeunent à l'Hôtel de la Poste.

A 15 heures, les deux aviateurs reprennent place dans l'appareil qui, au milieu des acclamations d'une foule enthousiaste, décolle en direction de Ban-de-Laveline, Fraize, revient vers Saint-Dié et après s'être rapproché du sol s'élève rapidement pour regagner Epinal.

Extrait de la presse :

« A nouveau, la question de l'amélioration de ce terrain d'aviation se pose et si l'entente avec

l'autorité militaire se réalise, des visites assez fréquentes auront lieu qui seront -est-il besoin de le dire- particulièrement bien accueillies par le patriotisme de la population de Saint-Dié et des environs !... »

Visite de deux avions militaires

Le 23 juin 1913, vers 18 h 30, les Déodatien ont l'agréable surprise de voir «planer» au-dessus de la ville, deux monoplans militaires se dirigeant vers le champ d'aviation de Sainte-Marguerite où ils atterrissent avec la plus grande facilité.

Les deux avions sont ceux offerts avec le produit de la souscription nationale.

L'un «Ventôse» est monté par le lieutenant Madens, l'autre «Diamant» est piloté par le lieutenant Marlin (neveu de M. Cornefert, Inspecteur des Eaux et Forêts de Saint-Dié), venant tous deux de Reims.

Les deux aéroplanes, abrités dans le hangar, peuvent être visités le lendemain par de nombreuses personnes et cette journée laisse certainement un bon souvenir aux deux officiers, venus par la voie des airs.

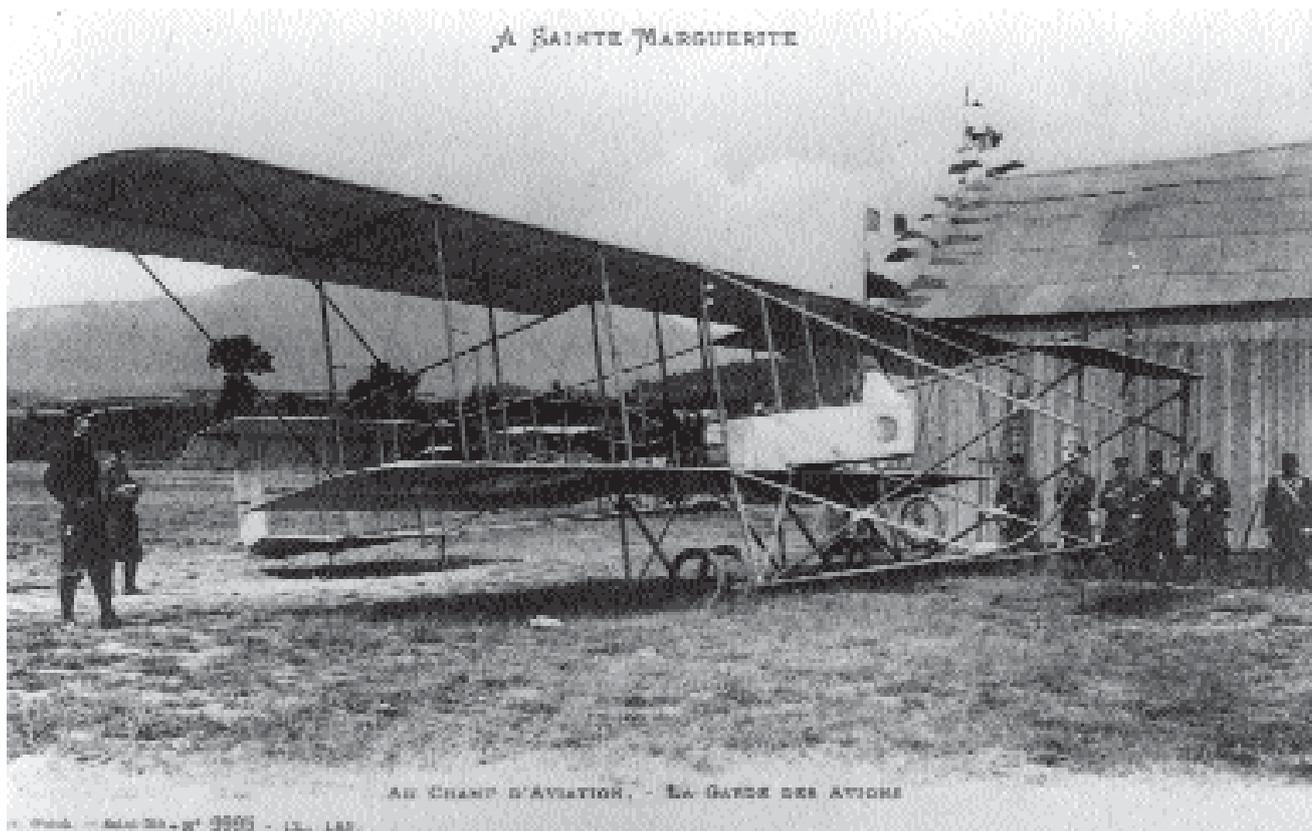
Ce jour même, vers 17 heures, les enfants de l'école de Sainte-Marguerite, accompagnés par leur instituteur M. Mongel, admirent les deux appareils et M. Madens prend place sur le siège et explique, en joignant le geste à la parole, comment se manœuvrent les avions.



Avion militaire «Nieuport» - Départ pour Reims, 23 juin 1913, (Ed. Dedenon-Beau n° 46)

(Collect. privée)

A SAINTE-MARGUERITE



Avion militaire Farman , 8 août 1913, (Ed. Ad. Weick n° 9995)

(Collect. privée)

Assistent à cette intéressante démonstration, M. le Sous-Préfet, M. Casala, capitaine de Gendarmerie, M. Cornefert des Eaux et Forêts, les membres du comité des Fêtes et ceux de l'Aéro-Club.

Sous l'habile direction de M. et Mme Mongel, les enfants exécutent avec un ensemble parfait la charmante «Marche des avions».

Puis, deux jeunes filles présentent à chacun des officiers un bouquet orné d'un ruban tricolore et les membres de la Société des Fêtes offrent le champagne.

Enfin, M. Ledig, Président de cette association se faisant l'interprète de tous, souhaite en termes chaleureux la bienvenue aux deux officiers qui conserveront sans doute une excellente impression de cette petite fête intime et de ce court séjour à Saint-Dié.

A Sainte-Marguerite,
Avions Farman venant de
Nancy, 8 août 1913.

(Photo Huss, Collect. privée)



Attention certaines pages

ne sont pas consultables

**Vous pouvez obtenir le document PDF
complet dans notre boutique :**

www.philomatique-vosgienne.org

ou nous contacter :

Société Philomatique Vosgienne
Local des associations, allée Georges
Trimouille, BP 231
88106 Saint-Dié-des-Vosges

Téléphone : 06 88 69 15 29

Permanences au local : tous les jeudis de
14h00 à 18h00

Téléphone pendant les permanences :
03.29.52.49.12

Messagerie :
info@philomatique-vosgienne.org

3^{ème} EPOQUE : À PARTIR DE 1946

L'AÉRO-CLUB ACTUEL

Après la seconde guerre mondiale, un nouvel Aéro-Club est constitué en 1946 sous le nom d'«Aéro-Club de Saint-Dié» ; mais il n'a une activité réelle qu'à partir de 1960, grâce à un groupe de passionnés dirigé par M. Paul Burrus qui apporte sa caution personnelle, lors de l'acquisition des parcelles du futur terrain d'aviation de Remomeix ainsi que pour l'achat de quatre planeurs d'une section de vol à voile. Toutefois, cette section cesse son activité après quelques années de fonctionnement, à l'exception de plusieurs stages organisés pendant les vacances des années suivantes ; par contre, le vol moteur poursuit son évolution.

En 1962, un hangar et une bande vol sont aménagés.

Sous l'impulsion de présidents dynamiques et d'une équipe efficace, l'Aéro-Club ne cesse de se développer et en 1970, six avions, mis à la disposition de ses membres, effectuent un nombre important d'heures de vol.

En 1990, une piste en dur est construite pour permettre en toute saison, l'atterrissage d'avions plus importants.

Malgré les difficultés économiques de ces dernières années et grâce à une saine gestion, l'Aéro-Club conserve une bonne activité et reste fidèle à la tradition en portant bien haut le flambeau de l'Aéronautique à Saint-Dié.

CONCLUSION

Dans cet exposé, nous avons voulu rappeler le passé enthousiaste d'une époque relativement récente, au cours de laquelle la ville de Saint-Dié s'est distinguée, à deux reprises dans le domaine aéronautique : en 1909, grâce à ses précurseurs d'aviation et en 1930, à ceux du vol à voile.

Ces mordus de l'air avaient en effet adopté, dès 1909, la marque «AVIA» pour identifier leurs appareils.

Le sigle «AVIA» a été retenu également pour les planeurs construits à partir de 1930, puis s'est répandu ensuite dans toute la France jusqu'en 1950, grâce à des constructeurs amateurs et professionnels qui ont ainsi contribué au renom des ailes françaises.

On peut regretter que toute cette activité fasse partie aujourd'hui d'un passé pratiquement oublié.



Cessna 172 de l'Aéro-Club, toujours en service, septembre 1978.
(Collect. privée)

«Aéro-Club de Saint-Dié»
Terrain d'aviation de Remomeix
2004

- 1 - Hangars
- 2 - Bureaux «Club House»
- 3 - Aire à signaux
- 4 - «Taxi-Way»
- 5 - Piste

(Collect. privée)



Activités de l'Aéro-Club à l'aube du nouveau millénaire



Un rassemblement d'avions à Remomeix



(Collect. privée)



(Collect. privée)



Visite d'un avion d'affaires, bimoteur.

(Collect. privée)

Bibliographie

JOURNAUX

- La Gazette Vosgienne :
Année 1909 : 04.04 – 15.04 – 25.04 – 02.05 – 06.05 – 09.05 – 13.06 – 04.07 – 15.08 – 02.09 – 11.09
Année 1911 : 20.07 – 23.07
Année 1913 : 10.08
Année 1930 : 05.03
- L'Est Républicain :
Année 1909 : 19.05 – 22.05 – 23.05 – 24.05 – 03.06 – 02.07 – 08.07 – 19.07 – 28.07 – 03.08 – 04.08 – 07.08 – 08.08 – 09.08 – 15.08 – 16.08 – 21.08 – 28.08 – 10.09 – 13.09
- L'Estafette : 23.05.1911 – 18.07.1911 – 22.07.1911 – 23.07.1911
- Le Petit Déodatien : 28.04.1911
- La Tribune Républicaine : 13.05.1911 – 08.07.1911
- L'Aviation Illustrée :
Année 1909 : 05.03 – 13.03 – 03.04 – 10.04 – 17.04 – 24.04 – 15.05 – 19.06 – 03.07 – 01.10 – 01.11 – 15.11 – 01.12 – 15.12
Année 1910 : 15.01 – 01.02 – 15.02 – 01.03 – 15.03 – 01.06 – 01.09 – 15.10 – 15.11
Année 1911 : 15.01 – 15.04 – 01.06 – 01.09 – 15.10 – 17.12

REVUES

- La Revue Aérienne :
19.06.1909 : Le Vol plané par M. Kempf
25.06.1909 : L'Exposition Aéronautique de Nancy par M. Kempf
10.04.1914 : Records Garaix
23.04.1914 : Garaix et Paul Schmitt
10.05.1914 : Nouvelles sportives
24.05.1914 : Garaix
10.07.1914 : Paul Schmitt
- L'Aéronaute :
02.04.1910 : Le nouveau monoplane «AVIA» par Charles Roux
05.05.1910 : Publicité «AVIA»
15.10.1910 : Publicité «AVIA»
- Sports et Tourisme Aéronautiques : tome 1er n° 2 Février 1931, Vol sans moteur de PÉRRIN et ABRIAL (p.48 à 56)
- L'Aéro :
06.07.1911 : Charles Roux et Garaix (Publicité)
31.08.1911 : Charles Roux (Publicité)
- Le Cartophile Vosgien : n°6, 1^{er} trimestre 1979, «l'aviation à Saint-Dié».
- Revue Lorraine :
Décembre 1988 : Marie Marvingt

ARCHIVES

- Musée de l'Air du Bourget :
Recherches sur l'«AVIA» et délivrance de photocopies de l'Aviation Illustrée, la Revue Aérienne, l'Aéronaute, l'Aéro.

- Aéro-Club de France : Consultation de la liste des brevets «avion» depuis l'origine.

- Aéro-Club de l'Est : Bulletin de l'Aviation des Jeunes (1936) : Le vol sans moteur.

- Etude de Maître Tabary : Constitution de la Société Aéronautique de la Haute Meurthe, Le 8 janvier 1931 (photocopie).

- Notes dactylographiées du 03.01.1986 du Rédacteur en chef de la revue « Le Fanatique de l'Aviation ».

LIVRES

- Société Philomatique Vosgienne :
Bulletin : 37^{ème} année, 1911 – 1912, Fêtes Franco-Américaines
- Saint-Dié des Vosges de Georges BAUMONT :
Les années inquiètes (p 361 § 2, p 362 § 1 – 2 – 3).
- Histoire des planeurs AVIA de VISSE et REVEL (1993) :
Points d'Histoire (p 1 à 32).
- Le Vol à voile de Raymond SIRETTA (1948) :
Historique sommaire (p 9 à 13).

CATALOGUES :

- AVIA – Saint-Dié – 1910 – Avant-propos de Charles ROUX et Emile BONNET.
- Aéroplanes Bonnet – Labranche – 1911, avec historique de DE LAFAURIE.

Notes

¹ Le père de M. Bonnet – Labranche, ingénieur-architecte avait réalisé en 1869 un «hélico-plane» mû par hélices et turbines, un ballon sphérique utilisé à Tours, lors de la guerre de 1870 et une étude complète d'un ballon dirigeable, destiné à la Défense Nationale.

² Une série de 10 cartes postales éditées par les « Imprimeries Réunies » de Nancy illustre les expériences de Charles Roux.

³ Devenu pilote breveté en 1912, Victorin Garaix se distingue en 1914 en battant de nombreux records du monde.

⁴ Pilote qui disputa la coupe «GORDON-BENETT» en Angleterre, au cours de la 1^{ère} semaine de juillet 1911.

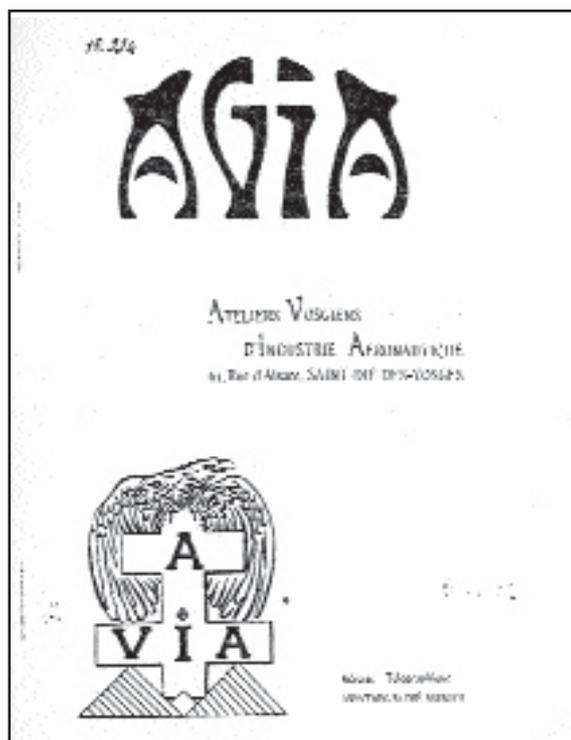
⁵ Melle Marie MARVINGT, aéronaute, aviatrice, grande sportive, surnommée la fiancée du danger, est la 3^e femme à avoir obtenu son brevet de pilote (n°281) en 1910.

⁶ Nommé colonel, Robert Wachenheim s'est particulièrement distingué, au cours de la guerre 1939 – 1945.

⁷ Joseph Thoret, célèbre pilote d'avion spécialiste de vols avec hélice calée, plane grâce aux ascendances pendant plus de 9 heures au-dessus des Alpilles, en août 1924 à bord d'un avion Hanriot 14. De plus, il a fait survoler les Alpes à 1 300 excursionnistes. Il tient à déclarer, avant de projeter 4 films de ces 8 dernières années, durant lesquelles il s'adonna au vol sans moteur, que celles-ci ont été pour lui plus profitables, du point de vue aéronautique, que les 20 années qu'il a consacrées à l'aviation.

Nous tenons à remercier tout spécialement M. Paul Humbert de Provenchères-sur-Fave, grand sportif, fervent adepte de marche, de voile, cyclisme, ski et surtout de vol à voile qu'il a pratiqué depuis 1930.

Il a eu l'amabilité de nous fournir de nombreux renseignements, témoignages et photos de cette riche époque dont il est un des rares survivants.



Catalogue AVIA, Saint-Dié-des-Vosges, 1910, page de tête.

(Ed. de l'AVIA)



Venez voler avec nous !
Nos pilotes agréés pour les vols d'initiation, les promenades et les voyages, sont particulièrement compétents et entraînés. Venez survoler le lac de Gérardmer, la route des Crêtes, le Hohneck ou, si vous le désirez, votre maison, votre village. Si la visibilité est très bonne, vous pourrez découvrir toute la chaîne des Alpes : spectacle inoubliable. Nos pilotes sont à votre disposition tous les samedis et dimanches, et pratiquement tous les après-midi de la semaine.

Mais peut-être désirez-vous devenir pilote ?

L'avion est un moyen exceptionnel pour le développement et l'épanouissement des qualités humaines. C'est une joie immense que de survoler la terre, dans un ciel ensoleillé. Notre Aéro-Club est un lieu où se côtoient en pleine camaraderie tous ceux qui ont la passion commune de voler, jeunes et moins jeunes. Vous pouvez obtenir le brevet de base après un minimum de 6 heures de vol en double commande avec un instructeur et 4 heures de vol seul à bord. Le brevet complet vous permet de voyager avec des passagers dans toute la France, dans toute l'Europe si vous passez un

Venez vous renseigner, nous sommes à votre disposition : tél. 03.29.56.24.62

Ce numéro a été tiré à 600 exemplaires,
Achévé d'imprimer en novembre 2004
Imprimerie Kruch, 88110 Raon-l'Étape

Dépôt légal 4^{ème} trimestre 2004

ISSN 1626-5238

