



Légion d'Honneur en Beaujolais



Biographie de Gabriel VOISIN (1880-1973)



Source académie de Villefranche sur Saône



- [Biographie.](#)
- [Charles et Gabriel VOISIN pionniers méconnus de l'aviation par Daniel DECOT page 5](#)

Biographie

- Né à Belleville sur Saône le 5 février 1880,
- Fils d'un fondeur,
- fait des études aux Beaux-arts de Lyon,
- s'illustre très tôt dans le domaine de l'aviation,
- D'abord embauché comme dessinateur, il travaille à partir de 1903 chez Ernest Archdeacon, l'un des pionniers et des grands mécènes de l'aéronautique balbutiante,

Si vous possédez des renseignements supplémentaires sur ce Légionnaire, merci de bien vouloir nous les transmettre à : leg.hon.beaujolais@free.fr nous mettrons à jour sa biographie.



1^{er} KM circuit fermé

Avec son frère Charles, il crée sa propre entreprise en 1907; il construit l'avion qui permet à Henri Farman de remporter le prix « Deutsch de la Meurthe-Archdeacon » récompensant le premier kilomètre effectué en circuit fermé (13 janvier 1908),

- Chevalier de la Légion d'Honneur en 1909,
- Malgré la mort de son frère Charles en 1912 lors d'un accident d'automobile, il poursuit jusqu'en 1914 la construction d'avions pour les gentlemen-pilotes de l'époque,
- La fortune vient avec la guerre, au début de laquelle il présente au ministère de la Guerre le premier avion entièrement métallique. Sa fabrication à plus de 8 000 exemplaires et de nombreuses licences de ses brevets permirent son développement,
- Dès 1918, il se détourne de l'aviation et se lance dans la construction automobile,
- En juin 1919, Gabriel Voisin présente son premier modèle : le M1 ; qui sera construit à plus de cent exemplaires jusqu'en 1920,
- Après quelques tentatives dans les voiturettes et les motocyclettes, il se consacre à des modèles très étudiés : la C1 quatre cylindres, la C2 à douze cylindres en V. Viennent rapidement les C3 à tendance sportive et C4 visant l'entrée de gamme. Il produit



C 1

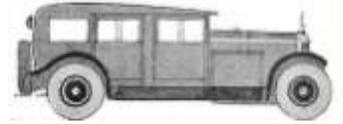
près de mille voitures par an et remplace son modèle à succès, la C4, par la C7 à partir de 1926,



Voisin laboratoire

- Au niveau sportif, il tente en 1923 d'appliquer de façon approfondie la technique aéronautique au **prototype Voisin Laboratoire** : optimisation du poids, carrosserie profilée en aluminium, pompe à hélice, absence de différentiel. Malheureusement, le manque de puissance des moteurs expliqua le manque de résultats,

- Il lance ensuite la C11 dont le châssis et la carrosserie étaient entièrement en aluminium, suivie en 1926 d'un modèle plus ambitieux : la C12 à moteur de 4,5 litres,



C 11

- L'incendie de son usine, mal assurée, puis la crise économique de 1929 et la morosité du marché automobile dans les années 1930 mettent à mal les finances de la société des Automobiles Avions Voisin,

- L'histoire se termine en apothéose avec l'Aérodrome (1934) puis, en 1935, avec la C28 à carrosserie « ponton » (sans ailes séparées) et le projet de l'**Aéroport**,



C28 Aéroport



Biscooter

- Après la Seconde Guerre mondiale, il dessine le Biscooter, voiturette à moteur de 125 centimètres cubes qui, légère et rustique, est conçue pour doter la France d'un véhicule économique ; il connaît un vif succès en Espagne.

- Gabriel Voisin se retire en 1958 sur les bords de la Saône, au Villars, puis non loin de là, dans le petit village mâconnais d'Ozenay. Cette même année, il est distingué **Grand officier de la Légion d'honneur**,
- Il s'éteint en 1973, à l'âge de 94 ans. Il repose depuis dans le petit cimetière du Villars,



[La tombe de Gabriel Voisin dans le petit village du Villars \(Saône-et-Loire\)](#)

Nota: Sa longue fidélité aux moteurs sans soupape « à chemises mobiles type Knight » qui fut un avantage au début des années vingt, où les ressorts des soupapes avaient une faible durée de vie, devint un inconvénient et l'empêcha de présenter des moteurs performants et très fiables. Ils permirent néanmoins à Voisin de détenir de nombreux records de vitesse sur des longues distances dans les années 1927-1929: 10 000 kilomètres à 147 km/h de moyenne, puis 30 000 kilomètres à 133 km/h de moyenne et, enfin, les 50 000 kilomètres à 120 km/h de moyenne (1930).

[retour sommaire](#)

Daniel DECOT
CHARLES ET GABRIEL VOISIN,
PIONNIERS MÉCONNUS DE L'AVIATION

COMMUNICATION PRÉSENTÉE EN SÉANCE PUBLIQUE LE 14
AVRIL 2007

En étudiant l'histoire des débuts de l'aviation et en parcourant les revues, les ouvrages et nombre d'archives, on s'étonne de la place relativement modeste consacrée aux frères VOISIN. Les premiers vols moteur, sans aide extérieure, tels que pylône, poutre de lancement, rails et chariots utilisés par les frères WRIGHT. Pourtant, le génie inventif de Gabriel en fit l'une des figures les plus marquantes des premiers constructeurs d'avions. Il en fut même le premier constructeur en série au monde, dès 1908. Durant la partie de sa vie où il s'occupa d'aviation, car Gabriel VOISIN s'intéressa aussi à l'automobile, il construira quelque 182 modèles d'avions et planeurs.

Mais peu attirés par les salons parisiens, n'appartenant à aucune chambre syndicale, entretenant de mauvaises relations avec les journalistes, jaloués par plusieurs concurrents et vivant en marge de la société française établie, Gabriel et Charles, à l'inverse d'Henri FARMAN ou d'Alberto SANTOS-DUMONT par exemple, n'auront jamais la notoriété qui aurait dû être la leur. Il est vrai également que certaines autorités politiques, militaires et aéronautiques ne se montrèrent pas toujours très enthousiastes pour ces enfants prodiges.

En matière aéronautique par exemple, la presse s'extasia en 1901 sur les sorties en dirigeable au-dessus de Paris et autour de la Tour Eiffel du Brésilien SANTOS-DUMONT. Mais on oubliait déjà le survol de la capitale en circuit fermé du colonel RENARD en 1884, à bord d'un dirigeable de sa conception, baptisé « la France ». Sept ans plutôt...

Depuis 1874, le colonel RENARD, polytechnicien et officier du génie, avait eu la responsabilité de la création de l'Établissement central de l'Aérostation destiné à des fins militaires à Chalais Meudon qui, entre parenthèses, s'apprête à devenir dans les toutes prochaines années un centre important d'aérostation pour le Public. Gabriel VOISIN fit sa connaissance en 1903 et entretint avec lui d'amicales relations. Les deux hommes, qui travaillaient plutôt dans la discrétion, furent à la base de nombreuses "petites" découvertes qui seront à l'origine de l'aviation naissante.

« *Le colonel RENARD était un génie modeste* » dira de lui Gabriel VOISIN. Mais lui-même n'était-il pas un grand modeste ?

C'est probablement pourquoi les deux hommes s'entendirent si bien. Le terrain de Chalais-Meudon, où l'aéronautique militaire expérimentait ses premiers ballons d'observation, lui ouvrit ainsi ses portes et les premières visions aéronautiques militaires de Gabriel VOISIN prirent probablement naissance lors de ses contacts avec les officiers fidèles au colonel RENARD.

Mais avant de parler de ses apports capitaux à l'aviation militaire française, notamment à l'aviation de bombardement, sans oublier pour autant l'aviation de reconnaissance, il faut parler de cette sourde rivalité franco-américaine qui existait - et qui existe toujours - en ce qui concerne l'origine de l'aviation et notamment les premiers vols moteur, sans aide extérieure, tels que pylônes, poutre de lancement, rails et chariots utilisés par les frères WRIGHT.

Serge LEROY, membre de la Commission Histoire de l'Aéroclub de France, a beaucoup travaillé la question et l'apport de ses recherches et de ses réflexions judicieuses m'ont aidé pour vous présenter cet exposé. Je l'associe donc bien volontiers à certains de mes propos.

Alors, à partir de quels résultats - dûment homologués - peut-on dire qu'il y a eu réellement VOL ?

Même si l'on a le souci de différencier le vol moteur du vol plané, dans chaque cas, il y a lieu de préciser plusieurs paramètres.

1. Les conditions de départ : Avec quel moyen de lancement ? A partir d'un point haut ? Par ses propres moyens ?
2. La durée du vol (homologation officielle).
3. La durée du parcours (homologation officielle).
4. La forme du parcours : En ligne droite. Sa sinuosité. Son retour au point de départ.
5. La hauteur de l'élévation au-dessus du sol.
6. La vitesse de l'engin.

Mais à partir du moment où ces paramètres définissant le vol n'ont pas été spécifiés clairement, il est toujours possible d'argumenter sur la question du premier véritable décollage d'un plus lourd que l'air.

Malgré la qualité des frères WRIGHT, les énormes pressions médiatiques américaines et les aides financières dont ils bénéficièrent, on peut affirmer que l'aviation n'est pas venue d'outre-Atlantique.

L'Allemand Otto LILIENTHAL, précurseur du vol plané entre 1891 et 1896, avait déjà réalisé de très nombreux vols à voile après avoir construit cinq planeurs monoplans à ailes fixes et deux planeurs biplans. En 1893, il avait déjà réussi

un vol de 300 mètres.

Clément ADER (1841-1925), avec sa semi-réussite sur 50 mètres avec son "Éole", le 9 octobre 1890, avait de son côté approché le véritable décollage d'un plus lourd que l'air.

Alors dans ce monde naissant de l'aéronautique mondiale, comment les frères VOISIN vont-ils s'insérer dans le cercle restreint de ces précurseurs?

Tous deux sont nés dans le département du Rhône, Gabriel à Belleville le 5 février 1880, Charles à Lyon (3^e) le 12 juillet 1882. Sur le plan familial, précisons que les deux frères avaient deux sœurs, Carmen, née en 1884, et Aimée, née en 1886. Leur mère, Amélie FORESTIER, était la fille de Charles FORESTIER, un ingénieur qui dirigeait l'usine à gaz de Neuville, et leur père, Georges VOISIN, ingénieur des Arts et Métiers, dirigeait une fonderie à Belleville. Malheureusement, il s'adonna à la boisson et se suicida en 1886.

Tout en vivant ce drame familial, Gabriel et Charles continuent d'être baignés dans un environnement industriel qui leur donna certainement des inspirations mécaniques.

Durant leurs études au lycée Ampère à Lyon, dont finalement ils seront renvoyés pour leurs absences, les deux frères occupaient leurs loisirs à des travaux les plus variés.

Dans l'usine à gaz de Neuville, le grand-père maternel des deux futurs pionniers leur avait fait aménager un genre de petit atelier dans lequel ils se firent la main en matière de tournage, de perçage, d'ajustage, de découpe de bois et de soudure. L'atelier comportait même une forge, une enclume, un établi, trois étaux... de quoi bricoler sérieusement.

Ainsi *"de 12 ans à 20 ans, nous avons mon frère et moi construit des bateaux, des machines, des voitures, des armes"* raconte Gabriel dans son passionnant ouvrage *"Mes 1000 cerfs-volants"*.

Quand Madame VOISIN quitta Genay pour venir s'établir avec ses enfants à Villevert-Neuville, Gabriel et Charles découvrirent dans les dépendances de la propriété un canot en acajou en assez bon état, qu'ils transformèrent après moult aventures en bateau à vapeur, qui les emmena tout de même jusqu'à Anse, puis tout près de Mâcon. Performance remarquable pour des jeunes de seize, dix-huit ans... Auparavant, ils avaient construit un petit voilier en fer blanc de 4,5 mètres de long pour lequel ils avaient "emprunté", selon les termes d'aujourd'hui, quelques draps dans l'armoire familiale... et qui les avait cependant amenés jusqu'aux rives de Chalon.

Plus tard, ils mirent en chantier un autre voilier de 7 mètres de long, qui se distingua dans un genre de régates à Villevert sur la Saône.

En 1896, Madame VOISIN inscrit Gabriel à l'école des Beaux-arts de Lyon. Mais ses cours lui laissant une certaine liberté dans son emploi du temps, il cherche un travail pour subvenir à ses besoins financiers et entre dans un bureau d'études de mécanique dirigé par un ingénieur des Arts et Métiers, 8 rue Constantine à Lyon. Là, il apprend le dessin industriel, tout en faisant la connaissance d'une adorable personne qui, malheureusement pour lui, était aussi la discrète maîtresse de son patron. Celui-ci, surprenant leurs ébats intimes, renvoya dès le lendemain son jeune dessinateur, ainsi que son infidèle maîtresse. Gabriel retrouva du travail chez un architecte, avenue de Saxe, puis un second, rue Lanterne, avant de travailler chez un droguiste.

Vers 1897, Gabriel et Charles construisent aussi des cerfs-volants cellulaires inspirés du modèle HARGRAVE. Retenu par des cordes, l'engin soulève successivement les deux frères. Un peu plus tard, ils réalisent un genre de planeur et veulent l'essayer aux carrières de Couzon-au-Mont-d'Or mais, devant le vide, ils prennent peur et renoncent à leur expérimentation.

En 1898, Gabriel fait connaissance d'un dentiste à Lyon, chez lequel il se rendait par hasard pour quelques soins. L'homme est passionné de la chose aérienne et lui parle des vols de l'Allemand LILIENTHAL. Par l'intermédiaire de deux jeunes Allemand, venus perfectionner leur français, il rentre rapidement en possession de *"deux publications illustrées qui reproduisent la machine que je désirais connaître et les résultats, obtenus par LILIENTHAL"*.

En 1899, les deux frères se lancent dans la construction d'une voiture. L'automobile pointe déjà dans l'esprit de Gabriel qui va devenir, après la guerre, un constructeur renommé. Mais en attendant, ils achètent quelques pièces détachées de-ci de-là, certaines au constructeur d'automobile AUDIBERT LAVIROTTE, et un moteur de 5 CV chez un mécanicien de la rue Constantine à Lyon. En trois mois, la voiture était achevée. Elle atteignait 35 km/h, mais comme le signale Gabriel VOISIN, *"quand les routes des environs furent abandonnées et que nos itinéraires nous conduisaient dans les monts Beaujolais, les côtes et les mauvais chemins mirent notre voiture à l'épreuve. Dans les passages difficiles, les invités poussaient le convoi"*. Dans les descentes, un bon fagot de bois prêtait assistance au système de freinage en dégageant un spectaculaire nuage de poussière.

Mais lors de l'une de ces sorties, un cochon de taille respectable provoqua la fin de cette voiture, qui fut remise dans leur atelier dont on n'entendit plus jamais parler.

Devant les multiples incartades, frôlant parfois la débauche des deux frères un conseil de famille décida de les séparer et de les éloigner des bords de Saône.

Gabriel fut envoyé en octobre 1899 à Paris, où il devait entrer à l'école des Beaux-arts dans la section architecture, et Charles fut envoyé à Boulogne-sur-Mer dans une école d'hydrographie.

En 1900, Gabriel, qui est toujours aux Beaux-arts à Paris, trouve très facilement un emploi de dessinateur sur le chantier de l'Exposition Universelle.

Quelques jours avant l'ouverture, il dut se rendre dans le pavillon des transports vérifier un circuit d'eau et resta cloué, sur place en découvrant l'avion de Clément ADER. L'un des collaborateurs de celui-ci voulut bien lui permettre de s'installer dans la cabine. Puis il lui conta en quelques mots l'historique vol sur "l'Eole" à 15 centimètres au-dessus du sol, sur une distance de 80 mètres en ligne droite, sans incident, dans un parc à Armainvilliers (Seine-et-Marne), le 9 octobre 1890.

Un peu plus tard, Gabriel rencontrera Clément ADER en trois occasions. On dit que les deux hommes ne discutèrent pas spécialement de construction aéronautique, mais surtout de stratégie aérienne. Ce qui interpella peut-être Gabriel, qui construira en 1914 ses bombardiers lancés avec succès sur les usines BASF de Ludwighafen fabriquant les gaz toxiques employés par l'Armée allemande.

En octobre 1901, Gabriel VOISIN part au service militaire. Il est incorporé au 52^{ème} régiment d'Infanterie à Montélimar. Mais le 28 novembre, une commission de réforme le renvoie temporairement dans sa famille. Une soi-disant pleurésie et surtout une intervention de sa mère dans le monde médical militaire fait que son dossier est favorablement examiné.

Il en profite pour passer l'hiver à Nice en famille. Charles, quant à lui s'installe à Toulon avec une fille qu'il a connue à Boulogne-mer et dont le destin s'arrêtera tragiquement dans le Var. Il sera soupçonné d'assassinat, mais sera finalement relaxé.

Les deux frères reviennent sur les bords de Saône et entreprennent la construction d'une seconde voiture. Ce sera un échec.

Mais l'Armée, ayant un excellent suivi de ses réformés, rappelle Gabriel un an après sa réforme temporaire et l'envoie cette fois-ci au 99^{ème} régiment d'Infanterie à Lyon.

Il revient à la vie civile vers septembre 1903 et travaille sur un projet de machine volante inspirée des travaux d'Octave CHANUTE, installé aux États-Unis, lui-même en relation avec les frères WRIGHT.

En septembre ou octobre 1903, Charles doit à son tour partir au service militaire à Romans, dans la Drôme. Il y part trois ans.

Se retrouvant seul, Gabriel vend ses outils et autres "trésors" et revient à Paris dans le but d'y trouver du travail et d'y poursuivre si possible ses recherches sur le

vol aérien.

Aux États-Unis, les frères WRIGHT réalisent plusieurs vols le 17 décembre 1903 sur un appareil, baptisé "FLYER n° 1", qui n'est ni plus ni moins qu'un planeur motorisé, mais qui ne décolle pas par ses propres moyens, puisqu'il glisse sur un rail, face au vent pour prendre son envol.

Et de plus, les frères WRIGHT *"ne donneront aucune photo, description de l'appareil ou méthode employées pour le moment"*. Comme d'autre part leurs essais se passent sans commissaires officielles, on est bien en droit d'émettre quelques réserves sur les envolées de cet aéroplane, qui restera pour toujours un planeur motorisé et non un aéroplane s'arrachant du sol par ses propres moyens.

A Paris, un des amis de Gabriel lui donne une lettre d'introduction pour le colonel RENARD, qui voulut bien le recevoir et lui faire connaître à son tour M. ARCHDEACON, important mécène des choses de l'air et président de la commission d'aviation à l'aéroclub de France.

En décembre 1903, le capitaine FERBER donne une conférence à Lyon. Lyonnais d'origine, le capitaine FERBER, polytechnicien, officier d'artillerie, est un véritable savant, licencié ès sciences depuis 1896. En 1904, il sera détaché au Laboratoire Central de l'Aérostation militaire à Chalais-Meudon, poste pour lequel il était particulièrement désigné par ses nombreuses et remarquables recherches concernant l'aviation.

Gabriel VOISIN le rencontre et lui demande des précisions sur l'action des hélices montées sur un appareil. Petit à petit, il accumule ainsi un certain nombre d'observations dont il tirera plus tard le plus grand profit.

Le 8 avril 1904, M. ARCHDEACON vient de faire construire à ses frais un planeur de type CHANUTE, qu'il compte essayer dans les dunes, près de Berck-sur-Mer (Pas-de-Calais). Ce planeur biplan, admirablement réalisé par le modelleur de l'établissement militaire de Chalais-Meudon, M. DARGENT, n'attendait plus qu'un pilote. Ce sera Gabriel VOISIN, qui lui apportera quelques modifications de détail, dont celle de l'avance du centre de gravité. D'autres vols au Touquet et à Mantes dans les Yvelines, sur la colline de Merlimont, auront lieu également avec succès.

Désireux de poursuivre sérieusement l'aventure, Ernest ARCHDEACON fonde alors le "Syndicat d'Aviation", dont il est nommé président, et engage Gabriel VOISIN comme ingénieur autodidacte. Leurs relations sont excellentes et la carrière aéronautique de Gabriel se dessine.

Peu après, Gabriel VOISIN propose à son président d'exécuter une machine pouvant être tirée par une automobile, afin de déterminer la puissance à donner à un moteur qui devait servir à faire décoller un aéroplane par ses propres moyens.

Proposition acceptée. Lors d'un essai à blanc sur le terrain militaire d'Issy-les-Moulineaux, avec des sacs remplis de sable figurant le poids du pilote, un coup de vent emporte l'empennage et l'appareil s'écrase au sol... ARCHDEACON envisage alors un planeur biplan à flotteurs qui serait essayé sur la Seine. VOISIN est accueilli dans les ateliers de la maison TURGAN, à Levallois, et commence son assemblage. Mais cette entreprise connaissant des difficultés, le planeur est transporté à Billancourt dans les établissements ASTRA, dirigés par Édouard SURCOUF, qui travaillent - ou ont travaillé - sur les ballons et les dirigeables.

En mai 1905, SURCOUF, devant l'importance des commandes enregistrées, se voit obligé de louer un hangar au 4 de la rue de la Ferme à Billancourt. VOISIN y est envoyé avec son planeur inachevé. Quelques jours après, son "hydro planeur", comme il l'appelait, était achevé.

Le 8 juin 1905, Gabriel VOISIN le transporte sur les berges de la Seine en amont du pont de Billancourt et, tiré par un canot automobile, va se poser près du pont de Sèvres après avoir volé entre 16 et 20 mètres de hauteur sur une distance de 600 mètres et *"reprend contact avec l'eau sans incident"*. M. ARCHDEACON était dans le canot et observait avec beaucoup d'attention le dynamomètre enregistreur, qui donna une puissance moyenne de traction de 28 CV, qui serait nécessaire pour un envol.

Mais au second essai, l'appareil pique du nez, l'amarre casse et les flotteurs sont crevés. VOISIN prend un bain forcé.

Le "Tout-Paris" des choses de l'air assistait à ces essais. SANTOSDUMONT et BLÉRIOT étaient présents et celui-ci lui commanda malgré tout sur le champ une machine similaire. Le lendemain, il rejoignait VOISIN et lui demandait quelques modifications. VOISIN, après de longs échanges d'idées, n'est pas favorable à ces modifications, mais BLÉRIOT, ingénieur autoritaire, qui a fait fortune dans le domaine automobile en construisant des phares de voitures, ne veut rien entendre. VOISIN lui construira finalement "son" appareil, mais en juillet, seul le planeur à flotteurs qu'il a construit pour ARCHDEANCON réussira sa nouvelle tentative sur 300 mètres, à 4 ou 5 mètres de hauteur. Le modèle de BLÉRIOT, piloté lui aussi par VOISIN, se renverse sur l'aile gauche et *"l'entraîne à l'intérieur de la charpente brisée"*. Voisin s'en sort de justesse, grâce à l'intervention d'un spectateur. BLÉRIOT, qui bien entendu assiste à la scène, est déçu et admet tout de même que les ailes de son appareil sont trop creuses. Mais VOISIN est désormais sur la voie de ses futures machines. Trois jours après ces essais sur la Seine, BLÉRIOT propose une association à Gabriel VOISIN, qui accepte, tout en regrettant de devoir quitter le "Syndicat d'Aviation" qui *"l'avait aidé si généreusement"*.

La société BLÉRIOT-VOISIN était née et allait être la première en date des grandes firmes d'aviation à Billancourt.

Cependant, la construction d'un nouvel appareil, à l'instigation de BLÉRIOT, va se terminer par un échec sur le lac d'Enghien. L'appareil, trop lourd, ne peut décoller. BLÉRIOT, têtu, commence à reconnaître certaines idées de VOISIN, mais ne le dit pas ouvertement. Les deux hommes tentent certaines modifications, mais leurs travaux n'aboutissent pas car leurs divergences techniques sont trop importantes.

"Que de temps et d'argent nous avons perdu au cours de cet été 1906", écrira Gabriel VOISIN.

Finalement, les essais de l'hydroplaneur furent abandonnés.

SANTOS-DUMONT REMPORTE LE PRIX DE L'AÉROCLUB DE FRANCE RÉCOMPENSANT LE PREMIER VOL DE 100 MÈTRES

Le 12 novembre 1906, au cours d'un meeting à Bagatelle réunissant plusieurs pionniers, l'avion de BLÉRIOT-VOISIN se brise au passage d'un caniveau en gagnant le terrain. Une honte pour les deux associés...

Mais SANTOS-DUMONT quitte le sol avec une machine dérivée de l'hydroplaneur de VOISIN, qui lui a fourni en plus de précieux conseils. Il réussit un vol rectiligne de 220 mètres à 4 ou 5 mètres de hauteur et, bien que s'écrasant à l'atterrissage, il remporte tout de même le prix de 1 550 francs avec son "14 bis" pour ce premier vol de plus de 100 mètres, au nez et à la barbe des deux célèbres associés dépités.

Le prix est dûment homologué par une commission de contrôle de l'Aéroclub de France en présence d'un millier de spectateurs.

L'Association BLÉRIOT-VOISIN ne résistera pas à pareil échec.

Gabriel rachète les parts de BLÉRIOT et fonde avec son frère, de retour du service militaire, la société "Les FRÈRES VOISIN". Un copain du lycée AMPÈRE, Maurice COLLIEX, intéressé par l'aviation, viendra les rejoindre un peu plus tard.

Mais les temps sont difficiles pour les frères VOISIN et leurs deux inépuisables compagnons. On travaille le jour et la nuit. On mange peu et l'on dort seulement quand la fatigue vous abat.

"Les heures de présence dans nos établissements étaient fantaisistes", se souvient Gabriel. Aussi, cette situation ne pouvait se prolonger, quand un riche sculpteur Léon DELAGRANGE vint les voir à Billancourt pour discuter d'un appareil de son invention, qui raisonnablement ne pouvait voler. Gabriel lui

démontre cette impossibilité et lui propose son modèle tout en lui présentant une maquette. Huit jours plus tard, c'est-à-dire vers la fin décembre 1906, DELAGRANGE leur passait commande d'un biplan "VOISIN" avec moteur ANTOINETTE de 50 CV, huit cylindres. Il était leur premier client.

La grande rivalité des pionniers de l'air en France allait commencer. En février 1907, les frères VOISIN tentent à Vincennes deux décollages avec leur "VOISINDELAGRANGE". Mais deux ruptures de poutrelle, en présence de SANTOSDUMONT, qui ne perd rien de cette faiblesse de structure pour ses prochains essais à Saint-Cyr et Bagatelle, retardent le véritable décollage de Charles qui, soit dit en passant, ne figure toujours pas parmi les premiers titulaires du brevet de pilote... Tout comme Gabriel. Ils n'y figureront d'ailleurs jamais. Simple oubli fâcheux ou oubli volontaire... De toute façon, il s'agit là d'une fâcheuse défaillance dans l'ordre d'attribution des quinze ou vingt premiers brevets décernés par l'Aéroclub de France.

Le 16 mars 1907, on revient à Bagatelle, où Charles quitte le sol après avoir roulé sur une trentaine de mètres et réussi sans problème un vol de 80 mètres en ligne droite, à 4 ou 5 mètres de hauteur. Le retentissement de ce vol à moteur braque les projecteurs de l'actualité sur les ateliers VOISIN. Plusieurs personnages fortunés, ayant le goût du risque et peut-être aussi celui d'apparaître sur le devant de la scène, viennent passer commande. DELAGRANGE, lui, prend possession de son appareil et verse le solde de son contrat, qui donne un peu d'air aux finances difficiles des frères VOISIN.

Le 8 avril 1907, Charles VOISIN, qui doit assister à l'entraînement de DELAGRANGE, réalise encore un vol de 50 mètres à Bagatelle. Le 13 avril 1907, il persévère avec le même appareil et fait un autre bond de 25 mètres. Pendant ce temps, Louis BLÉRIOT procède aux essais de son appareil n° 5, mais ne réussit que quelques petits bonds de 2 ou 3 mètres le 15 avril.

Le 30 mai 1907, Charles VOISIN réussit un autre vol avec le "VOISIN-DELAGRANGE", sur 60 mètres.

Le 1^{er} juin 1907, Henry FARMAN, qui avait déjà commandé un leur, annule sa commande et la remplace par celle d'un biplan ISIN, identique à celui de DELAGRANGE, à condition d'avoir volé 1 kilomètre en ligne droite. FARMAN, en sportif accompli - il a participé à des courses cyclistes -, il sera l'un des champions sur Distance de 100 kilomètres - et à de nombreuses courses automobiles dont le circuit d'Auvergne en 1905, le Paris-Pau qu'il porte et le Paris-Vienne où il termine second - s'est mis dans la tête de décrocher le "Grand Prix d'aviation DEUTSCHHDEACON" doté de 50 000 francs de l'époque. Mais d'autres candidats sont sur les rangs tels: BLÉRIOT, SANTOS-DUMONT,

FERBER, ESNAULT, PELTERIE, DELAGRANGE...

Pour inciter ces futurs clients à passer commande, Charles VOISIN trouva une « solution commerciale » en faisant peindre en gros caractères le nom et le prénom de l'acheteur sur l'empennage de l'appareil. Mais en contrepartie, le nom du constructeur n'apparaissait plus qu'en caractères très modestes et ne figurait presque plus sur les photos de tous les records. Ce qui sera à l'origine d'erreurs quant à l'identification des appareils, dont beaucoup étaient des "VOISIN" ou des dérivés à peine modifiés, sans compter la perte de notoriété pour la société des frères VOISIN.

Le 16 juin 1907, Charles VOISIN réussit encore un vol de 80 mètres avec l'appareil destiné à DELAGRANGE.

Le 15 juillet 1907, BLÉRIOT s'entraîne lui aussi et fait un bond de 78 mètres avec son appareil n° 6 la "LIBELLULE".

Le 25 juillet, il remet cela et réalise cette fois-ci un vol de 150 mètres en exécutant un virage en arc de cercle, à 4 mètres de hauteur, à Issy-les Moulineaux.

Le 22 août 1907, les essais du "VOISIN" devant être livré à Henry FARMAN commencent pour se terminer le 26 octobre 1907 par un vol de 771 mètres en 52 secondes, à 6 mètres de hauteur, avec FARMAN comme pilote.

Le 28 octobre, FARMAN continue son entraînement et esquisse maintenant un quart de cercle.

Le 8 novembre 1907, FARMAN - sur un appareil "VOISIN" rappelons-le - réussit son premier vol en virage à Issy-les Moulineaux en traçant un cercle et un S au cours d'un vol de 800 mètres.

Le 9 novembre 1907, il réussit un autre virage à 180°.

Le 10 novembre, continuant sérieusement son entraînement, il effectue un vol de 1 036 mètres en 1 minute et 14 secondes. C'est premier vol en Europe de plus d'une minute.

Le 16 novembre 1907, SANTOS DUMONT ne parcourt que 200 mètres avec son nouvel appareil "SD 19" et BLÉRIOT, quelques jours plus tard (6 décembre), avec son n° "7", réalise deux vols de 400 et 500 mètres.

FARMAN, sur son "VOISIN", commence donc à prendre quelques longueurs d'avance sur ses principaux concurrents et se dirige tout droit vers son objectif.

FARMAN ENLÈVE LE PRIX DEUSCHT DE LAMEURTHE-ARCHDEACON DU 1^{er} KILOMÈTRE EN CIRCUIT FERMÉ, AVEC UN AVION "VOISIN"

Le 13 janvier 1908, en présence des commissaires de l'Aéroclub France, Henry

FARMAN s'élance facilement en début de matinée "et, après être allé tourner derrière un poteau placé à 500 mètres de la ligne de départ, vient se poser après un parcours réel d'environ 1 500 mètres par suite du grand rayon de virage nécessité par la faible inclinaison de son appareil" après 1 minute 28 secondes de vol.

L'atterrissage se passe bien et il est intéressant de remarquer que cette sécurité est le résultat de certaines améliorations apportées sur les roues et le train d'atterrissage par les frères VOISIN, alors que certains concurrents connaissent encore de vraies difficultés en reprenant contact avec le sol.

Le prix ainsi remporté, FARMAN se vit remettre les 50 000 francs et la médaille d'or de l'Aéroclub le 16 janvier 1908.

Mais les frères VOISIN avaient été totalement oubliés une seconde fois. Pourtant, sans leur appareil, FARMAN n'aurait pas connu la gloire et c'est dans l'indifférence absolue que Gabriel, Charles et leur ami COLLIEX se retrouvèrent seuls sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux.

Le lendemain 14 janvier 1908, les journalistes arrivèrent rue de la Ferme à Billancourt. Mais Gabriel, qui n'avait probablement pas digéré leur indifférence de la veille, se montra peu amène et Charles les poussa un peu brusquement vers la porte.

"On nous traita le jour même de menuisiers qui sentaient la varlope", puis l'ensemble de la presse parisienne les oubliâ. Pendant ce temps, Henry FARMAN bénéficiait des feux de la rampe et de la position de son père, correspondant parisien du journal "STANDARD" de Londres et ami de nombreux journalistes.

Par contre, le vrai monde de l'aéronautique n'ignorait rien de la fiabilité de l'appareil "VOISIN" et les commandes arrivèrent les unes après les autres. Les deux frères se virent alors dans l'obligation de déménager dans des ateliers plus spacieux à Boulogne-sur-Seine dans une ancienne scierie, quai du Point-du-Jour.

La performance de FARMAN, citoyen anglais à cette époque, fut bientôt connue dans toute l'Europe et déclencha de nouvelles compétitions. Les biplans "VOISIN" allaient être en démonstration dans de nombreux pays : en Belgique (mai 1908), en Autriche (avril 1909), en Russie (juillet 1909), en Suède (juillet 1909), au Danemark (septembre 1909), en Égypte (décembre 1909), en Afrique du Sud (décembre 1909) et en Argentine, en Algérie et à Monaco en 1910.

Le 28 mars 1908, Léon DELAGRANGE prend à bord de son biplan "VOISIN" Henry FARMAN sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux. C'est le 1^{er}

vol au monde avec un passager.

Quelque temps après, DELAGRANGE et FARMAN entreprirent une tournée à l'étranger, où ils obtinrent de beaux succès.

FARMAN débuta à Gand et réussit plusieurs vols de 1000 et 1500 mètres. DELAGRANGE, à Rome, battit plusieurs records, puis effectua d'autres démonstrations à Milan et à Turin, recevant même des félicitations royales, toujours à bord d'un appareil "VOISIN", sur lequel il emmena Madame PELTIER, la première femme française à être montée en aéroplane.

Mais petit à petit, les relations entre VOISIN et FARMAN s'assombrirent et les deux hommes se brouillèrent, VOISIN affirmant que FARMAN l'avait tout simplement plagié et FARMAN expliquant que ses modifications avaient été capitales et à l'origine de ses succès. L'affaire se termina devant la justice en 1911 pour "contrefaçon d'aéroplane".

Le 7 juillet 1908, Henry FARMAN s'embarque pour New York avec son "VOISIN-FARMAN" n° 1 bis, afin d'exécuter une série de démonstrations dans les principales villes américaines, alors que Wilbur WRIGHT est au Mans et procède à des essais peu convaincants avec son moteur américain mais qui sera amélioré par deux constructeurs français, BARRIQUAND et MARRE.

Le 28 octobre 1908, FARMAN, revenu des USA vers la mi-septembre, s'est installé au camp de Châlons-sur-Marne. Il prend ce jour comme passager M. PAINLEVÉ - qui deviendra président du Conseil en 1917- à bord de son "VOISIN-FARMAN" à Bouy et effectue un vol de 5 kilomètres à 35/40 mètres de hauteur. L'atterrissage se fait en vol plané, moteur coupé.

Un super entraînement pour le vol de ville à ville va avoir lieu dans quarante-huit heures.

FARMAN, sur un avion "VOISIN", réalise la première liaison aérienne de ville à ville.

Le 30 octobre 1908, l'audacieux pilote quitte son hangar situé sur la commune de Bouy (Marne) vers 15 h 30 et s'élève presque aussitôt à 40 ou 50 mètres de hauteur. Puis il survole Mourmelon-le-Petit, Thuizy, Wez, Prunay, le fort de la Pompelle avant d'atterrir dans un champ à Reims à 16 h 07.

Il vient de parcourir 27 kilomètres suivant une ligne à peu près droite à une hauteur moyenne de 75 mètres.

C'est une première mondiale.

Le "VOISIN" aussitôt démonté est chargé sur un camion et ramené à Bouy, car FARMAN, dans la foulée, veut enlever le prix (2 500 francs) de la hauteur (25 mètres) le lendemain, en présence bien sûr des commissaires de l'Aéroclub. Il y parvient facilement.

En 1908, la société des "Frères VOISIN" est solidement positionnée sur le marché des constructeurs d'aéroplanes et se trouve la seule à "pouvoir proposer aux amateurs de vol mécanique un aéroplane capable de voler à peu près correctement".

Ses finances sont au beau fixe et des personnalités lui rendent assez souvent visite. Cependant, la concurrence va s'instaurer courant 1909 alors que Charles s'occupe de la partie administrative et commerciale, Gabriel se réservant la partie technique. Mais les frères VOISIN se dispersent et construisent des moteurs, des chaudières, quelques voitures, des hélices. Perdant leur temps sur un tas de projets divers, ils ne voient pas la montée en puissance de leurs concurrents, dont le plus redoutable semble bien être Henry FARMAN, qui a bénéficié depuis longtemps de leurs conseils et de la connaissance de certaines faiblesses des premiers appareils VOISIN et qui maintenant construit ses propres appareils.

L'hiver 1909-1910 et ses historiques inondations précipitent aussi la baisse inquiétante des commandes. Toute l'usine et les bureaux de Billancourt furent envahis par les eaux et les machines rendues inutilisables. Les fondations du bâtiment sapées signent l'arrêt de mort de l'usine de Billancourt.

Mais un malheur n'arrivant jamais seul, c'est à ce moment que Charles, sous l'influence de son égérie la soi-disant « baronne » de LAROCHE, quitte son frère sans le prévenir.

Malgré son chagrin, Gabriel va devoir se consacrer tout entier à la réalisation de sa nouvelle usine en bordure du terrain d'Issy-les-Moulineaux, dont il assurera l'étude, même le montage de la charpente et la couverture avec l'aide de trois ou quatre ses fidèles compagnons.

Son grand hall de montage remarquablement pensé allait pouvoir, grâce à son agencement, accueillir dix appareils en cours de construction et ceux-ci pourraient bientôt passer directement sur le terrain d'envol. Ils n'auraient plus que la rue à traverser. Dorénavant, tous les transports précédents et leurs conséquences en perte de temps et en pertes financières alla être supprimés. De nombreux essais facilités par la présence de la piste toute proche, allaient aboutir à la réalisation d'un nouveau type d'appareil, dénommés par VOISIN lui-même le "treize mètre cinquante", qui était non plus entoilé en bois, mais entièrement métallique utilisant des aciers spéciaux à haute résistance.

En cours d'année 1909, les premiers aviateurs avaient reçu la **Légion d'Honneur. Gabriel VOISIN, bien qu'oublié bizarrement dans l'attribution du brevet de pilote l'Aéroclub de France, fut honoré sur incitation du Parlement et**

devint même le plus jeune Chevalier de France, à 29 ans.

A cette époque, la Légion d'Honneur a encore toute sa signification, il en conçut une très légitime fierté. D'autant quelques semaines plus tard, l'Académie des Sciences lui décerna, ainsi qu'à BLÉRIOT, la Grande médaille d'Or, accompagnée du prix "OSIRIS" d'une valeur de 1 000 000 francs, attribué à "l'œuvre la utile pour l'aviation".

LES MILITAIRES S'INTÉRESSENT AU BIPLAN MÉTALLIQUE VOISIN

A son retour d'Héliopolis, près du Caire en 1910, où il était allé accompagner ses pilotes en démonstration et qui remportèrent un véritable triomphe concrétisé par 160 000 francs de prix (altitude, plus grande distance sans escale, vitesse...) face à des appareils de toutes marques et de toutes nationalités, Gabriel VOISIN va recevoir une première commande de l'Armée pour 12 appareils métalliques (7 + 5).

Ayant pleinement donné satisfaction au camp de Mourmelon, où ses appareils purent rester sur le terrain sans devoir être abrités sous un hangar, l'énergique capitaine SACCONY, qui connaissait remarquablement les problèmes techniques liés à l'aviation, envoya aux hautes autorités militaires en charge des questions aéronautiques à Chalais-Meudon un rapport favorable aux appareils VOISIN.

La mort de Charles VOISIN

Septembre 1912, la vie de Gabriel va connaître un terrible choc avec la disparition de son frère Charles, dans un accident d'automobile. Il en sera marqué profondément durant plusieurs mois.

C'est en revenant du meeting aérien de Roanne, auquel ils avaient participé avec Roland GARROS et d'autres pilotes de renommée que Charles, accompagné de son inséparable "baronne" de LAROCHE, se rendait en automobile à Paris.

Les deux frères allaient-ils se retrouver après près de trois ans de séparation ? Cela, nous ne le saurons jamais.

L'accident se produisit le 26 septembre 1912 vers 17 heures, sur la N6 à Corcelles (Rhône), à un croisement avec une route communale, à bord d'une HISPANO-SUIZA pouvant atteindre à l'époque 120/130 km/h; le sommet du sport et du luxe automobile.

L'Aérophile du 15 octobre 1912 relate l'accident en ces termes: *L'un des hommes qui figurèrent avec distinction parmi les pionniers de l'Aviation*

française, Charles VOISIN, vient d'être brutalement frappé par la mort dans un accident d'automobile. Le 6 septembre, Charles VOISIN se dirigeait en automobile vers Mâcon quand, sur le territoire de la commune de Corcelles, au lieu-dit « La Lime », il trouva la route barrée par une auto, gênée elle même par un embarras de voitures de roulage. VOISIN crut pouvoir passer à droite, mais sa voiture, montant sur un tas de pierres, fut projetée dans le fossé, où elle fit panache. Le malheureux aviateur, pris sous la voiture, fut tué sur le coup".

Par un hasard extraordinaire, la baronne de LAROCHE, l'aviatrice bien connue, projetée hors de la voiture, n'eut que des contusions sans gravité. Le corps de Charles VOISIN fut transporté à Belleville-sur-Saône, où habite Madame VOISIN mère, dont on devine la douleur.

Gabriel fut averti de la mort de son frère alors qu'il était en dépannage moteur sur l'un de ses appareils à Montmirail (Marne) par un lapidaire télégramme : *"Terrible accident automobile. Charles décédé. Raymonde."*

Terrassé par la nouvelle, Gabriel arriva dans la nuit en gare de Belleville et se rendit aussitôt à l'hôpital pour se recueillir devant dépouille de son frère, qui sera, dit-on, enterré à Neuville, lieu de leurs aventures de jeunesse.

Une stèle, quelque peu négligée et disparaissant entre plusieurs poteaux indicateurs placés sans respect par la D.D.E., indique encore de nos jours le lieu de cet accident au croisement de la route de Corcelles avec la RN 6.

En décembre 1912, le capitaine DESTOUCHES, rendant visite à Gabriel, lui signifiera une commande ferme de... trente-cinq appareils du même type et la formation des pilotes appelés à voler sur les dits appareils.

Une école de pilotage militaire verra le jour assez rapidement alors qu'arrivaient les premiers appareils révélant leurs qualités de vol et de solidité. Le "VOISIN militaire 1912", avec son train d'atterrissage robuste à quatre roues avec freins, pouvait décoller à partir de n'importe quel terrain. Il fera merveille durant au moins les deux premières années de guerre.

Constatant l'intérêt grandissant de l'Armée pour l'aviation, Gabriel, malgré le commentaire ahurissant du général FOCH en 1910 aux manœuvres de Picardie, qui déclarait: *"Tout ça c'est du sport, pour l'armée l'avion c'est zéro"*, mais devant la vision prophétique des frères MICHELIN en matière aérienne nationale, Gabriel est bien décidé à s'imposer comme le principal constructeur de l'aviation militaire française.

Par la suite et devant les événements qui nous mèneront tout droit à une confrontation avec l'Allemagne, il fera preuve d'un esprit patriotique digne de reconnaissance.

Pour parfaire l'entraînement de nos pilotes, il ouvrira une école de pilotage sur appareils "VOISIN" à Ambérieu, dont son ami COLLIEX deviendra le chef moniteur.

UNE ESCADRILLE "VOISIN" RELIE MOURMELON À TOULOUSE

Durant l'été 1913, des grandes manœuvres eurent lieu dans le Sud-ouest. L'escadrille "V.14", composée de 6 appareils "VOISIN", rejoignit au complet la Haute-Garonne après son décollage de Mourmelon et une escale près de Tours pour refaire les pleins. Gabriel les y attendait pour s'assurer du bon comportement de ses avions.

"Mes pilotes atterrirent sans incident à l'heure prévue et s'envolèrent avec le plein d'essence pour arriver en parfait état à Toulouse".

Leur retour, réussi de la même manière, impressionna plusieurs observateurs militaires avertis et fit un certain bruit.

La Marine s'intéressa à ces appareils "VOISIN" et en commanda un en août 1913, monté sur flotteurs, qui était en fait un hydravion. Envoyé à Saint-Raphaël pour évaluation de ses possibilités, qui s'avérèrent très intéressantes, l'appareil fut ensuite embarqué sur le croiseur "LA Foudre" en février 1914 pour finaliser l'expérience.



Le "Voisin" canon (collection SHAA)

Tout à fait satisfaite de la série de ses essais, la Marine en commandera plusieurs autres.

Alors que l'aviation semble uniquement vouée à la reconnaissance ou au réglage d'artillerie, Gabriel VOISIN a songé dès 1913 à armer ses appareils.

Mais à cette époque, ce n'est pas la tendance en haut lieu. Ce ne sera probablement qu'une erreur de vision de plus à imputer au haut commandement, qui mettra un certain temps à reconnaître l'apport décisif que pouvait lui apporter l'aviation.

Gabriel Voisin, cependant, poursuit son idée avec obstination avec l'assentiment silencieux de plusieurs officiers pilotes.

En février 1914, il fait essayer à un général, qui préside aux destinées de l'aéronautique, l'un de ses appareils équipé d'un moteur "Canton Unné", un neuf cylindres à étoiles qui développe 130 CV à 1 200 tours. C'est un "VOISIN type III" que ses concurrents contestaient. Le général, lui, est agréablement surpris.

Dans la foulée, Gabriel pousse le bouchon un peu plus loin et n'hésite pas à lui présenter un "VOISIN Canon". C'est un véritable avion de guerre.

L'Aérophile du 15 mai 1914 le définissait ainsi avec enthousiasme:

"Cette fois encore, Gabriel VOISIN, l'éminent constructeur, aura donné l'exemple. C'est en effet à lui que nous devons le premier avion militaire réellement digne de ce nom. Il ne s'agit plus en effet avec son nouvel appareil de ces engins un tantinet fantaisistes, bons tout au plus à épouvanter les moineaux. Nous sommes en présence d'un avion puissant et redoutable, protégé par un blindage efficace et armé d'un véritable canon. Nous voyons enfin réalisé le premier destroyer aérien du monde".

Par la suite, le capitaine André FAURE, commandant l'escadrille "V24", soumet un dossier au Ministère de la guerre et en parle à son frère Jean, lui aussi capitaine dans une autre escadrille. Des essais furent repris à Issy-les-Moulineaux et donnèrent entière satisfaction. Malheureusement, le capitaine Jean FAURE trouva la mort dans un accident aérien peu après et le dossier s'égara temporairement dans le labyrinthe des bureaux du Ministère. L'idée fut néanmoins reprise quelques mois plus tard. Après le canon de 37 m/m, on monta même quelques canons de 47 m/m, en 1917.

Outre leurs missions de chasse, ces avions canon "VOISIN" participèrent à des petits bombardements, à des attaques de nuit sur des projecteurs, à des attaques contre des ballons d'observation, à des attaques de gare où arrivaient des renforts ennemis.



Un "Voisin" armé d'une mitrailleuse Hotchkiss (collection SHAA)

Les pilotes allemands furent très surpris de l'apparition de ce genre nouveau de chasseur contre lequel il était difficile de s'expliquer.

Ayant eu connaissance de l'envoi de ce dossier au Ministère concernant l'armement de nos avions, Gabriel VOISIN mis les bouchées doubles. Mais ne pouvant obtenir l'accord du général BERNARD, il rédige et signe lui-même une commande de 7 mitrailleuses HOTCHKISS de calibre 8 m/m qu'il va directement chercher chez le fabricant à Saint-Denis. Puis il réalise rapidement un trépied qui sera fixé à l'avant des appareils.

Courant août 1914, le lieutenant MEZERGUE, de l'escadrille V.24, au cours d'une mission sur Aix-la-Chapelle, se fait tirer par trois fois à la carabine par l'équipage d'un "AVIATIK" qu'il s'est trouvé de croiser. Il échappe de peu à la mort mais rentre tout de même à son terrain et raconte son aventure.

Dès le lendemain, le capitaine André FAURE, commandant de l'escadron contacte Gabriel VOISIN. D'un commun accord, ils décident d'armer l'escadrille.

Quarante-huit heures plus tard, Gabriel arrive en voiture avec un compagnon au terrain de Villers-Semeuse, près de Mézières avec 6 mitrailleuses et leurs trépieds, qu'il monte aussitôt. Il apporte également des chargeurs et des munitions.

JOSEPH FRANTZ, DE BEAUJEU, ET SON FIDÈLE MÉCANICIEN LOUIS QUENAULT ABATTENT LE PREMIER AVION DE L'HISTOIRE

Depuis plusieurs semaines, les pilotes de la V.24 sont alors sur leurs gardes, lorsque le 5 octobre 1914, Joseph FRANTZ sur son "VOISIN" n° 89, aperçoit devant lui 500 mètres plus bas, un biplan « AVIATIK » de reconnaissance. L'engagement a lieu dans le secteur de Reims, vers le fort de Brimont, et durera huit minutes. Mais finalement, malgré les efforts du pilote allemand, QUENAULT l'abat après avoir tiré 47 cartouches.

L'appareil allemand s'écrase à Jonchery près de la voie ferrée.

Le colonel FRANCHET d'ESPEREY est dans les premiers sur les lieux.

Cette première victoire aérienne acquise grâce à l'une des mitrailleuses montées par Gabriel VOISIN et à l'adresse de son mécanicien QUENAULT, qui la manœuvrait, va très fortement interpellier nos autorités au plus haut niveau, puisque le chef de l'État, Raymond POINCARRÉ, lui-même



"Voisin" (type VIII) avec réservoirs supplémentaires (collection SHAA)

assiste à une réunion extraordinaire du Grand Quartier Général de nos Forces Armées concernant l'Aéronautique. Elle aura le mérite de recentrer les opinions et les intérêts de toute nature émis jusqu'alors par certains responsables militaires.

Tout d'abord, force est de reconnaître la justesse des idées de Gabriel et il faut donc armer nos appareils de reconnaissance qui doivent depuis peu faire face à des attaques de l'ennemi. Mais ensuite il va falloir standardiser notre production de types d'appareils en opération pour en produire un maximum et pour mieux en assurer la maintenance.

Pour cela, POINCARRÉ, qui a probablement senti la lutte stérile des différentes chapelles de responsabilité, ne va pas y aller par quatre chemins. Il impose purement et simplement au grand désappointement des autres constructeurs présents le biplan VOISIN, reconnu par les "Opérationnels" comme un appareil robuste, pouvant rester en plein air par tous les temps et possédant un train d'atterrissage s'accommodant des plus mauvais terrains.

En quelques semaines, les usines BREGUET-MICHELIN, NIEUPORT, ESNAULT-PELTERIE et d'autres encore vont construire des "VOISIN".

Mais avant de conclure la réunion, le président de la République demande à Gabriel *"quelles seraient ses conditions de licence"*. Celui-ci répond qu'il n'attend aucune rémunération et qu'il est à sa disposition pour agir sans perdre un instant dans l'intérêt de notre pays. Ses concurrents n'en reviennent pas. Seul M. BREGUET lui adressera en 1916 une somme importante représentant ce qu'il croyait être l'équivalence de la valeur de la licence. Deux jours plus tard, Gabriel adressait un très beau bijou à Madame BREGUET. Mais ses autres confrères ne se manifestèrent...

En moins de six mois, douze escadrilles de bombardiers "VOISIN" vont être constituées et formeront quatre groupes de bombardement (GB1- GB2- GB3-GB4).

Bientôt, les appareils "VOISIN" apparaîtront un peu partout sur les différents secteurs du front.

Le 8 avril 1915, Charles NUNGESSER, pour n'en citer qu'un parmi d'autres, arrive à l'escadrille de bombardement VOISIN VB 106, basée à Saint-Pol, près de Dunkerque. La carrière de l'un de nos grands pilotes de chasse - 45 victoires - débute donc sur un "VOISIN", dont il va rapidement apprécier la robustesse lors des missions de reconnaissance ou de bombardement. D'une folle témérité, il doit la vie à son "VOISIN" qui le ramène chaque fois.

Le 12 avril 1915, il s'en va bombarder Ostende. Touché par la DCA ennemie, il revient à Saint-Pol avec six éclats dans son appareil.

Les 17 et 18 avril 1915, nouvelle attaque à Roulers, en Belgique occupée. Son "VOISIN" criblé de balles le ramène encore au terrain.

Le 25 avril 1915, NUNGESSER largue plusieurs obus de 90 sur les positions allemandes. Sur le chemin du retour, il attaque une troupe en marche avec des flèches d'acier. Plusieurs soldats gisent sur la route.

Puis il engage un combat aérien avec un "ALBATROS" dont le pilote l'attire à proximité d'une batterie de DCA. Le "VOISIN" touché gravement à quatre reprises réussira cependant à se poser dans nos lignes, grâce à la solidité de sa structure.

Le 11 mai 1915, NUNGESSER bombarde la gare de Seclin. L'après-midi, il attaque encore vers le Mont Saint-Eloi et Vimy. Une troisième sortie dans la journée, à bord de son "VOISIN", l'amène sans problème sur la gare d'Orchies.

Le 25 mai 1915, il incendie la gare de marchandises de Douai, que les Allemands utilisent activement pour l'arrivée de leurs renforts ou de leur matériel. De gros incendies sont observés. Mais deux projecteurs prennent

"VOISIN" dans leurs faisceaux. NUNGESSER pique sur eux pour les détruire. Le "VOISIN" vibre de partout tant les obus éclatent tout autour de lui. Mais il passe cependant et s'esquive au ras des arbres avec quelques souvenirs des artilleurs allemands. Son mécanicien mitrailleur, le soldat PONCHON, doit alors sortir de la carlingue pour se retrouver sur l'une des ailes, afin de "larguer" une dynamo qui se balançait dangereusement au bout d'un fil électrique dans le vide, près de l'hélice. Les ailes du "VOISIN" prouvent elles aussi la robustesse de l'appareil.

Enfin - pour ne pas être trop long - le 31 juillet 1915, sa première victoire sur un "ALBATROS" sera acquise avec un "VOISIN" tout neuf. Ce qui prouve que les appareils conçus par Gabriel étaient aussi utilisables par les chasseurs, au moins au début de la guerre.

DIX-HUIT BOMBARDIERS "VOISIN" RÉALISENT LE PREMIER BOMBARDEMENT STRATÉGIQUE DE L'HISTOIRE AÉRIENNE EN ATTAQUANT L'USINE BASF DE LUDWIGSHAFEN

Quatre semaines après l'attaque aux gaz du 22 avril 1915 dans les Flandres par l'Armée allemande, le commandement français, sur information de nos services de renseignements, décide d'attaquer l'importante usine BASF de Ludwigshafen, qui produit une grande partie de ces gaz asphyxiants.

Gabriel VOISIN, qui entretient d'excellentes relations avec certains officiers aviateurs et notamment avec de GOYS de MEZERAC, est appelé par celui-ci pour préparer ce raid de 400 kilomètres aller-retour sur le terrain de Malzeville, près de Nancy.

Le 27 mai 1915, 18 bombardiers "VOISIN" (VB101- VB102- VB103) décollent donc à 3 heures du matin avec leur plein de carburant pour au moins cinq heures de vol, sous les ordres du commandant de GOYS de MEZERAC, un dur, toujours à la tête de ses hommes. Les uns emportent en guise de bombes six obus de 90 chargés à la mélinite, les autres un obus de 155 et deux de 90.

Repérant facilement leur objectif se signalant de loin par sa vingtaine de cheminées et grâce également à des cartes de photographies prises quelques jours auparavant par notre reconnaissance, nos bombardiers se séparent en deux groupes. L'un se dirigeant sur Oppau, où se trouvait le siège et certains laboratoires secrets de la BASF, le plus grand groupe chimique d'un seul tenant, en Europe, qui reçoit 36 obus de 90 et deux de 155 faisant quatre morts et une quinzaine de blessés, d'après une source allemande ayant tendance à minimiser les résultats d'une telle attaque, qui va faire très grosse impression en Allemagne et

en France. L'autre attaquant l'immense usine de Ludwigshafen, distante de trois ou quatre kilomètres, d'où s'élevèrent de fortes colonnes de fumée jaunâtre et des explosions. Deux ateliers de chlore et d'acide furent détruits et d'importantes chambres de plomb éventrées.

Des nuages de chlore se répandirent sur les bas quartiers de Mannheim et intoxiquèrent la population.

La DCA, surprise, réagit moyennement mais blessa cependant deux de nos pilotes, qui réussirent toutefois à regagner leur terrain. Aucun appareil ne fut abattu. Au total, de source allemande, 12 morts et 27 blessés. Chiffres très certainement en dessous de la vérité.

Mais au cours de ce raid, l'appareil du commandant de GOYS dut se poser, avant l'objectif, sur un terrain couvert de roseaux le long du Rhin, près d'un petit village, à la suite d'un problème de moteur, à moins qu'un éclat d'obus n'ait endommagé une partie vitale.

Pendant que le commandant de GOYS détruit ses documents et sabote son appareil, le pilote, l'adjudant BUNAU VARILLA (brevet de pilote n° 16), un ami de Gabriel VOISIN, tente de l'incendier. Après plusieurs tentatives infructueuses et devant l'arrivée de nombreux habitants, BUNAU VARILLA arrache le tuyau d'arrivée d'essence. Aussitôt une grande flamme jaillit. L'avion brûle et les obus de 155 et 90, déjà amorcés, explosent. Des militaires arrivent et les font prisonniers. Interrogé à Spire avant d'être envoyé en captivité, le commandant de GOYS tentera cinq fois de s'évader, dont la première avec BUNAU VARILLA. Il réussira à la sixième tentative en passant par la Hollande et reprendra le combat à la tête d'un autre groupe de bombardement en 1918.

Mais devant l'intervention de plus en plus dangereuse des rapides chasseurs allemands, les bombardements en groupes de jours s'échelonnèrent et disparaîtront même pour être remplacés par des bombardements de nuit, dont la plupart seront assurés encore par des appareils "VOISIN".

Des raids de 50 à 100 bombardiers décolleront de plusieurs terrains parfois "à peine éclairés et jalonnés par des moyens primitifs".

Gabriel, toujours attentif à ses utilisateurs, portera assistance à plusieurs décollages.

Les bombardiers "VOISIN" opéreront aussi "sans publicité tapageuse" pour le plus grand soulagement de nos fantassins sur les positions d'artillerie lourde et les dépôts de munitions du secteur de Verdun. Ils interviendront aussi dans les Flandres, sur la Marne, aux Épargés... Ils poursuivront leurs raids sur Trèves, Aix-la-Chapelle, Karlsruhe, les aciéries de Dillingen, les laminoirs de Volkingen et les installations pétrolières de Pechelbronn.

Gabriel VOISIN reçoit aussi à Paris nos grands pilotes de chasse, tels FONK, GUYNEMER, GARROS, NUNGESSER, qui remportera sa première victoire sur un "VOISIN" et bien d'autres encore.

Ardent patriote, Gabriel VOISIN est en osmose complète avec les combattants. Les heures supplémentaires pour livrer rapidement des appareils à nos escadrilles ne lui font pas peur.

Durant la guerre, ses appareils seront aussi construits sous licence en Angleterre, en Italie, en Belgique, en Russie. Il construira pour l'Armée française 3 200 avions de types divers et participera ainsi activement à la victoire.

Mais dès la fin de la guerre, il arrêtera très rapidement toute fabrication aéronautique, car il en entrevoit le ralentissement. Aussi se lance-t-il dans un premier temps dans le montage de maisons préfabriquées pour relayer le plus tôt possible nos concitoyens qui ont tout perdu. Ses petites maisons préfabriquées, montées en 3 ou 4 jours, sur armature métallique, d'une surface de l'ordre de 30 m², auraient dû connaître là aussi un certain succès devant l'immense misère des sinistrés. Mais là comme ailleurs, les intérêts financiers du bâtiment prirent le pas sur l'aspect humanitaire de son projet.

Alors pour assurer la survie de son entreprise et de ses employés, Gabriel va se lancer dans son domaine préféré, la mécanique, qui tout naturellement l'amènera à l'automobile, où il remportera de nombreux records, dont le prestigieux record du monde de vitesse sur 24 heures en 1925, qu'il gardera durant sept ans.

Mais ceci est un autre sujet et je dois vous remercier maintenant pour l'attention que vous avez bien voulu apporter à notre voisin, Gabriel VOISIN, trop souvent oublié dans notre propre pays.

Daniel DECOT