

LES MONOPLANS DEPERDUSSIN MILITAIRES 1911-1914

par Myrone N. Cuich

L'histoire des avions Deperdussin et plus tard celle des Spad est liée aux carrières de Louis Béchereau, Ingénieur des Arts et Métiers d'Angers et de André Herbemont qui devient son collaborateur en 1912.

La «Société des avions Deperdussin» créée en 1910, par Armand Deperdussin s'installe à Paris rue des Entrepreneurs dans le quartier Grenelle. Elle produit des avions «Deperdussin-Béchereau» qui vont s'approprier pendant trois ans la plupart des records de vitesse et de durée.

Aux mains de prestigieux pilotes tels que Prévost et Védrine qui participent sur ses avions aux différentes compétitions et aux coupes Michelin et Gordon-Bennett, ils révèlent l'ingénieur Louis Béchereau comme l'un des meilleurs techniciens de l'Aviation de l'époque.

Le nom d'Armand Deperdussin est révélé au public à la suite du Salon de l'Aéronautique de 1910 où il expose son premier appareil. A partir de cette date, plus d'une douzaine de types d'appareils seront construits en différentes versions, qui sont : le type Canard, premier prototype à moteur Clerget 3 cylindres de 40 ch, le type A monoplace à moteur Clerget de 30 et 40 ch, le type B amélioration du type A à moteur Gnome de 50 ch rotatif, qui est suivi des 3 types du concours militaire de 1911, dérivés du type B et équipé soit d'un moteur Clerget de 100 ch, d'un Anzani de 80 ch ou d'un Gnome de 100 ch.

Parallèlement le type B est suivi en 1911 du type P à moteur Gnome de 50 ch. En 1912 c'est le type T à moteur Gnome de 70 ch qui est suivi en 1913 du type Gordon Bennett de compétition (dont un exemplaire existe au Musée de l'Air). Enfin, le dernier type est en 1914 le TT, en version biplace et monoplace. Société florissante, Deperdussin dispose de trois écoles de pilotage : l'une à Reims-Courcy, l'autre à Amberieu et la troisième à Pau.

L'année 1911 est la deuxième année de l'Aéronautique militaire, les sections d'aviation qui s'organisent rapidement sont mises à la disposition des Corps d'Armées. Au cours de la même année les avions Deperdussin commencent à intéresser notre aéronautique militaire naissante.

C'est ainsi qu'en 1911, la formation des pilotes sera spécialisée sur un type d'appareil, d'une école (l'Ecole d'Aviation d'Etampes, commandée par le capitaine Félix, dispose d'avions : Voisin, Deperdussin et Rep). La répartition se fait généralement en quatre marques de biplans et quatre de monoplans, emmenant un passager.

La loi du 29 mars 1912 portant sur la création officielle de notre Aéronautique Militaire, donne naissance aux cinq premières escadrilles de six avions chacune. Et suite aux manœuvres de 1911, est créée l'Escadrille Dep. 4 qui sera une des cinq escadrilles créées dans les premiers mois de 1912, avec six avions chacune. D'abord à l'annexe du Centre d'Aviation de Saint-Cyr dépendant de Versailles, la Dep. 4 fera mouvement à la fin de 1912 à Maubeuge.

Avec la création de l'Aviation Militaire, l'année 1912 marque un tournant dans la construction des avions Deperdussin.

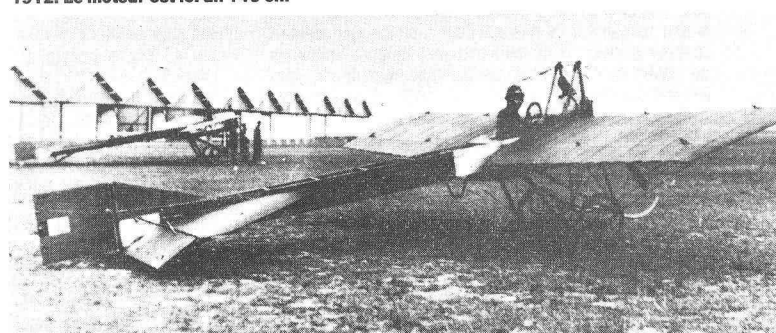
Les avions construits pour les besoins militaires sont du Type T, issus du type B de 1911, qui est lui-même une amélioration du type A.

Ce sont des monoplans biplaces de construction poutre, d'une surface de 20 m², à moteur Gnome de 70 ch avec lequel Prévost accomplit Paris-Londres avec passagers et dont trois exemplaires seront exposés au Salon de 1912.

En 1913, la Dep. 4 constituée de six avions, trois biplaces et trois monoplaces est stationnée au Centre d'Aviation de



Jules Védrine se prépare à décoller son monocoque Deperdussin à Reims en 1912. Le moteur est ici un 140 ch.



L'un des Deperdussin ayant participé aux manœuvres de 1911.



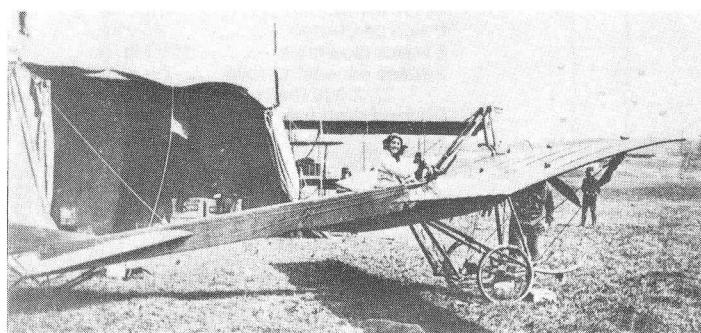
Le lieutenant Lalanne sur son n° 16 de la Dep 4 à Maubeuge en 1913



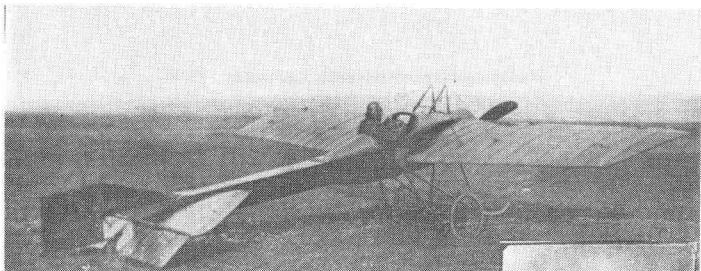
En médaillon, le sergent Verdier de la Dep 4 et ci-dessus, son appareil baptisé «le Wattignies».



L'ancêtre de la lignée Deperdussin fut ce type A à moteur 45/50 ch. Il apparut en 1910.



Au concours de Reims en 1911, on vit aussi ce type B piloté par Marie Marving.



Le «Vaillance», monoplace personnel du lieutenant Radisson, à Maubeuge en 1913.



L'adjudant Michel Marinkiwitch de la même unité sur son Deperdussin TT «le Marengo», offert par le Petit Parisien à la Dep 4 nouvellement formée.

Maubeuge dans le Nord. Elle est commandée par le capitaine Yence, et sera détachée en mai 1913 pour manœuvres au Camp de Mailly, auprès de la 7^e Division d'Infanterie commandée par le général Roques. Chaque avion possède son pilote et son observateur, en plus du numéro, un nom est attribué à chaque appareil, tel que pour le biplace : D n° 16 du lieutenant Lalanne «Le Général de Coëhen».

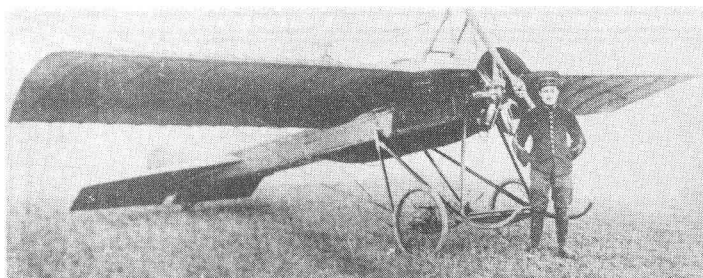
Le D. n° 9 de l'adjudant Marinkiwitch offert par le petit Parisien «Le Marengo», celui du lieutenant Radisson «Vaillance», du sergent Verdier «Le Wattignies», celui du lieutenant Brocard (futur patron de la Spa 3) le «Général de Coëborn» etc.

La seconde escadrille d'avions Deperdussin qui est constituée, est la Dep. 6, stationnée au Centre d'Aviation d'Etampes, également avec trois biplaces et trois monoplaces. Désignée pour participer aux manœuvres du Sud-Ouest en 1913 elle est renforcée de deux avions supplémentaires, ce qui lui permet d'avoir six avions en première ligne et deux en réserve.

Les manœuvres du Sud-Ouest sont organisées et dirigées par les généraux Pau et Chomer, qui ont mobilisé six escadrilles de chacune 8 avions, avec tous les services et parcs correspondants, sous les ordres de jeunes chefs d'escadrille : les capitaines Voisin, de Saint-Quentin, Estienne, Massol, Aubry et Jacquet. Parmi les pilotes certains deviendront célèbres, tels les capitaines de Rose et Malherbe et les lieutenants Brocard, Orthlieb, Picard, Berger, Guillemey, qui accèderont plus tard aux plus hauts sommets de l'aviation militaire. C'est au cours de ses manœuvres que sont réalisées les premières liaisons radiotélégraphiques.

La Dep. 6, part d'Etampes, en parcourant 600 km, après atterrissage à Romorantin, Montmorillon, Limoges, Brive et atteindra au terme de ce voyage Toulouse.

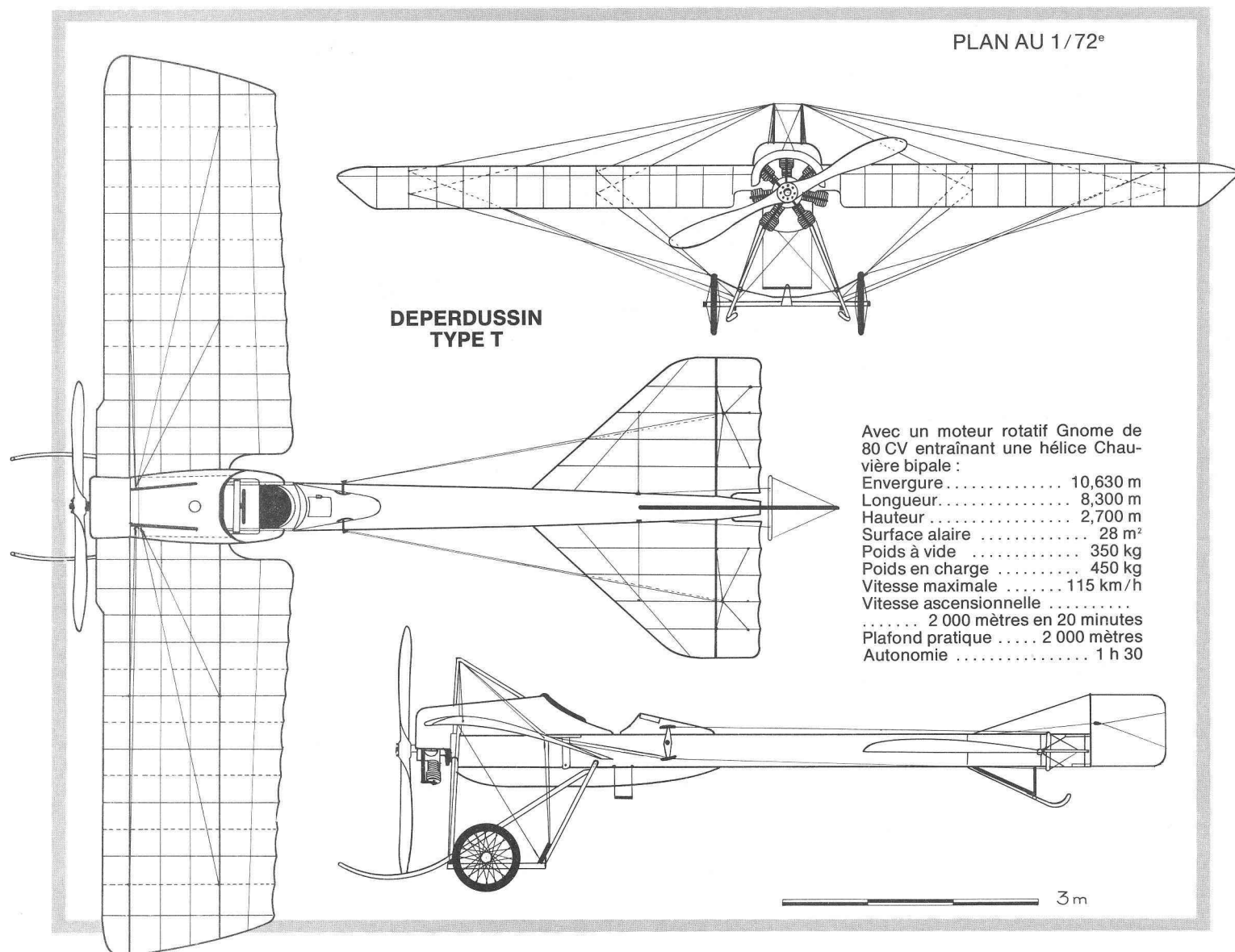
Sans pour autant former d'autres escadrilles, les avions Deperdussin équiperont également le Centre d'Aviation de Oujda au Maroc de 1913 à 1914 avec six avions (trois biplaces et 3 monoplaces).



A Maubeuge, le Lt Lalanne pose devant son Deperdussin.



De passage sur le même terrain en 1913, un appareil de la Dep 6.



La Société Deperdussin exportera également quelques appareils en Grande-Bretagne pour équiper une École d'Aviation Militaire. La jeune Aviation Belge disposera de deux monoplaces Deperdussin du type B (Oméga 50 ch) à la déclaration de la guerre.

A la déclaration de la guerre des escadrilles Dep. 4 et Dep. 6 sont engagées mais devant l'avance allemande elles se replient sur Fismes et Marval près de Reims et dépendront de la 5^e Armée, mais dès le mois d'octobre seront retirées du front.

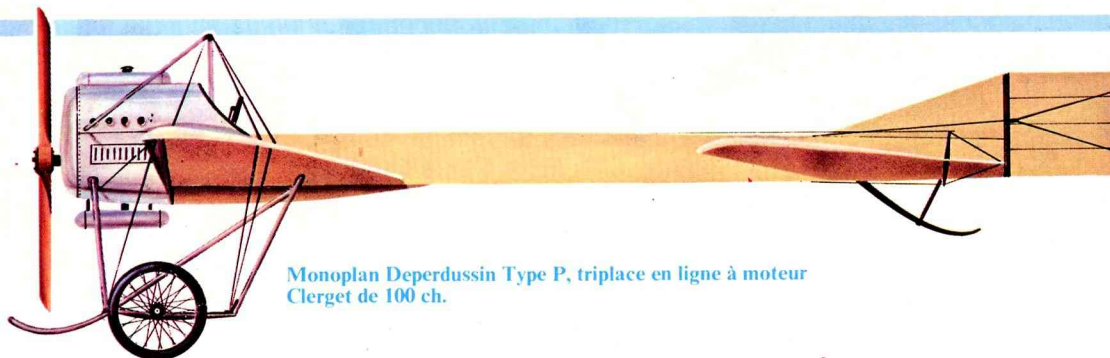
La dernière version des avions Deperdussin utilisée par l'Armée en 1914 est du type TT à moteur 80 ch. Ces appareils dessinés par un ingénieur remarquable, Louis Béchereau et qui équipaient notre Aviation Militaire, sont des monoplans construits en bois à ailes gauchissables, légèrement échan-crées près du fuselage.

Avec un empennage triangulaire sur lequel sont articulés deux volets de profondeur, il est surmonté d'une dérive avec gouvernail de direction. Le train d'atterrissage comporte des

patins à l'avant et une béquille à l'arrière. Comme sur tous les autres types de monoplans, l'observateur est placé à l'avant du pilote, au-dessus de l'aile, donc ne disposant que d'une très mauvaise visibilité : c'est pourquoi les Deperdussin ont été abandonnés et que Béchereau a construit des biplans Caudron en attendant la création des Spad.

Malgré tous les succès obtenus par les avions Deperdussin, en 1913 la société est déclarée en faillite et Armand Deperdussin se retrouve en prison malgré les éminents services qu'il a rendus à la cause de l'aviation.

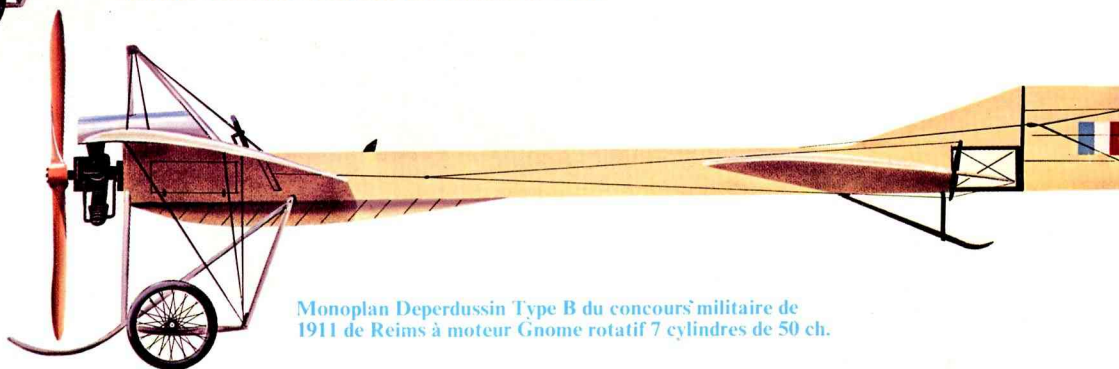
A la fin de 1913, sous l'impulsion du dynamique vainqueur de la Manche Louis Blériot, après plusieurs conférences et projets, on réussit à prendre la décision de racheter la société d'Aéroplanes Deperdussin, au syndicat qui gère la faillite. Louis Blériot devient Président du Conseil d'Administration avec comme collaborateurs Louis Béchereau, Alfred Leblanc et André Herbemont, il crée une nouvelle société qui prendra le nom de S.P.A.D. (Société pour l'Aviation et ses Dérivés) mais cela est une autre histoire.



Monoplan Deperdussin Type P, triplace en ligne à moteur Clerget de 100 ch.



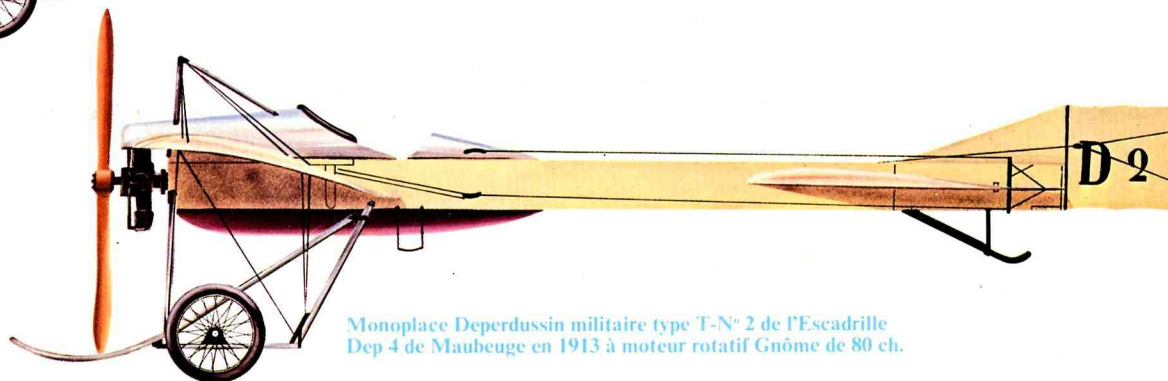
Monoplan Deperdussin Type B, triplace côte à côte à moteur Anzani de 80 ch, concours militaire de 1911.



Monoplan Deperdussin Type B du concours militaire de 1911 de Reims à moteur Gnome rotatif 7 cylindres de 50 ch.



Monoplace Deperdussin de 1912, appareil d'acrobatie et de vitesse à moteur Gnome de 140 ch, avec lequel Jules Védrines ramena le trophée de la coupe Gordon-Bennett



Monoplace Deperdussin militaire type T-N° 2 de l'Escadrille Dep 4 de Maubeuge en 1913 à moteur rotatif Gnome de 80 ch.



Monoplan Deperdussin biplace, militaire type TT N° 4 à moteur rotatif Gnome de 80 ch. Appareil du lieutenant Brocard de l'escadrille Dep 4 de Maubeuge en 1913.

Kenny Hendry