



Les pionniers de l'aviation en Midi-Pyrénées

Théodore (Léon) LEMARTIN (1883 – 1911)



Commission Patrimoine 3AF MP

Alain CHEVALIER

12 Mars 2018

Les pionniers de l'aviation en Midi-Pyrénées

Théodore (Léon) LEMARTIN (1883 – 1911)



Théodore, Clovis, Edmond LE MARTIN, dit **Léon LEMARTIN**, est né à Dunes (Tarn-et-Garonne) le 20 octobre 1883. Il est le fils de Jean-Pierre Edmond LE MARTIN et de Catherine Angèle GOURMEL.

Dunes est une bastide qui se situe à environ 20 km d'Agen sur les collines longeant la vallée de la Garonne. Le village se trouve à l'extrémité ouest du département de Tarn-et-Garonne puisque qu'au nord et à l'ouest de la commune se trouve le Lot-et-Garonne et au sud le département du Gers. La rivière Aurouc traverse la commune à quelques kilomètres à l'ouest du village.



La maison natale de Théodore LEMARTIN à Dunes (hier et aujourd'hui)



Son frère cadet, Albert Emile naîtra le 16 avril 1885, puis viendra Marie-Louise.

Théodore reçoit le prénom d'usage de Léon, pourquoi Léon ? Il lui est donné pour ne pas être confondu avec son grand-père maternel Théodore Léon GOURMEL. Cependant il faut noter que c'est le prénom d'usage qui est « officiellement » donné à son frère Albert, comme on peut le voir ci-dessous sur sa fiche militaire.

Nom: <i>Le Martin</i>		Nombres matricules de recrutement: <i>492</i>	
Prénoms: <i>Albert Emile</i>		Classe de mobilisation: <i>1905 (1902)</i>	
ÉTAT CIVIL.		SIGNALÉMENT.	
Né le <i>16 avril 1885</i> à <i>Bayon</i> canton <i>Bayon</i>		Observations: <i>maréchal ferrant</i>	
Commune d'origine: <i>Bayon</i>		Autres observations: <i>maréchal ferrant</i>	
Profession: <i>maréchal ferrant</i>		Taille: <i>1 m 50</i> cent. Taille reculée: <i>1 m</i> cent.	
N° <i>9</i>		MARQUES PARTICULIÈRES:	
Degré d'instruction: <i>primaire</i>		Degré d'instruction: <i>militaire</i>	

La famille LE MARTIN est originaire de Belgique par son ancêtre François Gaspard LE MARTIN né à Bruxelles en 1785 et arrivé en France, en Gironde, au début du XIXème siècle.

Le père, Jean-Pierre Edmond LE MARTIN (en deux mots) est maréchal-ferrant, compagnon du Tour de France (dit « Le Bordelais »). Il est l'inventeur de plusieurs fours de maréchal, dont certains brevetés ; il croit au progrès, aux sciences appliquées, à la révolution technologique. Il est marié à Catherine Angèle GOURMEL, fille de Théodore Léon GOURMEL, dit « Le Rochelais », compagnon maréchal-ferrant.

Le père adhère aux idées prônées par la Libre Pensée et est profondément anticlérical. Ceci explique l'enterrement civil de son fils (voir dans les Annexes à la fin du dossier).

Jean-Pierre Edmond LÉ MARTIN est curieux, il a lu sur un livre de 1867 relatant les merveilles de la navigation aérienne, qu'un dénommé BLANCHARD avait conçu un vaisseau volant où le pilote pédale pour activer les ailes en forme de rames.



C'est ce même Jean-Pierre BLANCHARD qui le premier a traversé la Manche à bord d'un ballon gonflé à l'hydrogène, en 1785.

C'est l'époque des « aviettes » propulsées à la force humaine. Des projets tous plus fous les uns que les autres éclosent un peu partout en France. Il y a même des concours organisés.



Jean Pierre Edmond LE MARTIN se met aussitôt au travail avec une bicyclette et des cercles de barrique. Il travaillera longtemps sur son prototype. Certains disent même qu'il l'on vu voler du côté de la route d'Auvillar... Nul doute cependant que ce contact a du mettre quelques idées dans la tête du jeune Théodore et éveiller son intérêt pour l'aéronautique.



J. P. Le Martin

Jean-Pierre Edmond LE MARTIN et son « véloplane »

Une fois son fils pourvu de son certificat d'études, il le fait entrer à l'École pratique du Commerce et de l'Industrie d'Agcn.



Élève doué, plutôt précoce, Théodore fait preuve de sérieux et de volonté; à tel point que ses maîtres l'incitent à poursuivre ses études. Et c'est à moins de 16 ans, en octobre 1899, qu'il

quitte son pays du Brulhois natal pour Aix-en-Provence, où il est admis aux Arts et Métiers, promotion Aix 1899.



Théodore à son entrée à l'école des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence

Ceci a pu se faire grâce à l'aide financière de sa tante Amanda GOURMEI, institutrice, puis directrice de l'école des filles de Mansonville, village situé à 10 km de Dunes.

Il y excelle dans la formation technique et c'est avec bonheur qu'il retrouve l'activité « forge ».



Il avait, en effet, passé de nombreuses heures dans la forge paternelle et souvent aidé son père, d'où une habileté manuelle hors du commun. Mais, exilé, il s'ennuie des siens, d'autant que les affaires périclitent à Dunes. Dès qu'il a son diplôme en poche, en juillet 1902, il part pour la Capitale où il devient dessinateur industriel chez Babcock & Wilcox. La société américaine

Babcock & Wilcox, créée en 1867, est spécialisée dans la fabrication des chaudières industrielles. Après avoir créé sa première filiale française, en 1881, à Clichy-la-Garenne, l'entreprise souhaite augmenter sa capacité de production dans l'hexagone. Elle déménage alors ses ateliers, en 1898, dans les bâtiments de la Société des fonderies et ateliers, à La Courneuve.

Il signe rapidement un engagement volontaire pour 3 ans dans l'armée le 9 octobre 1902 au titre du 131^{ème} régiment d'infanterie, avec faculté d'envoi en congé après un an de services. Il y restera un an et sortira avec le grade de caporal le 19 septembre 1903.

<p><i>Lemartin</i></p> <p>Prénoms: Théodore, Clément, Edmond, Fernand</p>		<p>Numéro militaire ou matricule: 896</p> <p>Classe: 1891</p>
<p>ÉTAT CIVIL</p> <p>Né le 20 octobre 1887 à Beaumont (Seine-et-Oise)</p> <p>Profession: Secrétaire</p> <p>Parents: Monsieur et Madame Lemartin</p> <p>État: Marriage</p> <p>Spouse: Mme Lemartin</p>		<p>MILITAIRES</p> <p>Service: 131^{ème} Régiment d'Infanterie</p> <p>Grade: Caporal</p> <p>Date: 1902</p>
<p>Engagement volontaire</p> <p>Signature: <i>Théodore Lemartin</i></p>		<p>Signature: <i>Mme Lemartin</i></p>

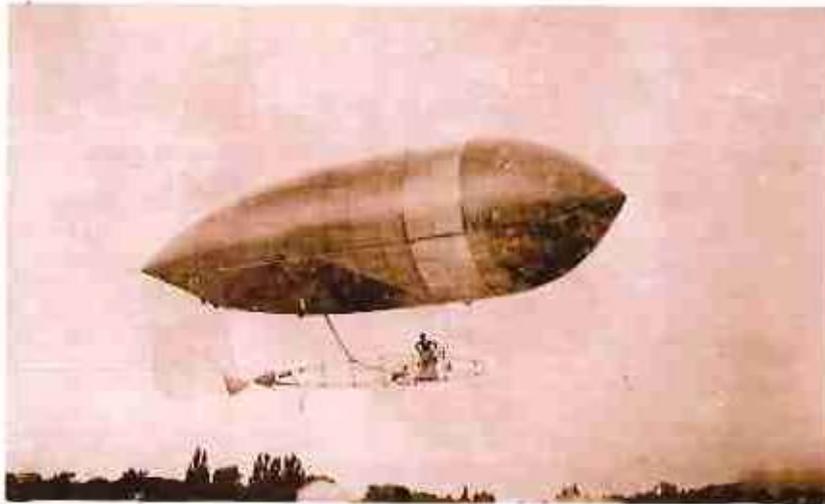
En décembre 1902, il fait la connaissance de Louise SORIANO, issue d'une famille émigrée en Argentine. Elle a été la compagne du comte Charles de LAMBERT (1893 – 1956), un noble néerlandais, (sans rapport avec l'aviateur du même nom), dont elle a eu une fille Jane. Puis elle s'est mariée avec un espagnol fortuné, Ricardo SORIANO (Ricardo SORIANO y SCHOLTZ von HERMENSdorff) dont elle a eu un fils Jack. Ils se séparent à la naissance de ce dernier. Louise et Théodore se rapprochent et finalement décident de vivre ensemble.



Madame Louise SORIANO (collection Lemartin-Dalmon)

Louise SORIANO présentera Théodore à ces deux hommes, mais aussi à SANTOS-DUMONT, qui initiera le jeune gadzarts à l'aérostation.

SANTOS-DUMONT a réalisé de nombreux dirigeables à cette époque. On peut citer par exemple son « n° 9 » qui peut-être considéré comme le plus réussi. Surnommé « la Baladeuse aérienne », il évolua de nombreuses fois dans le ciel de Paris.



Avec Ricardo SORIANO, qui financera le projet, Théodore LEMARTIN tente une incursion dans le domaine des aérostats afin de mettre au point un ballon dirigeable. Ce premier grand projet nécessite des bras, aussi fait-il venir son frère et son père à Paris. Mais suite à un incendie lors des essais de gonflage début 1904, son expérience se révèle malheureuse... Dommage car des contacts avaient été pris pour participer à une exposition à Saint-Louis aux Etats-Unis.

C'est d'ailleurs un arrêt général de l'activité des aérostats (dont SANTOS-DUMONT dont le dirigeable n°7 avait été vandalisé) qui s'opère à cette période. C'est l'ouverture vers le plus lourd que l'air et les avions qui arrivent.



Essai d'aérostat dans les rucs de Dunes

Théodore, lui aussi, abandonne les aérostats pour se tourner définitivement vers les appareils plus lourds que l'air : les avions. Il va rapidement devenir un ingénieur-mécanicien très recherché. Il côtoiera bientôt les plus grands constructeurs du moment.

Nota 1 : Ricardo SORIANO Sholtz von Hermensdorff (1883 – 1973)



Ricardo a été le premier fils du sénateur et député Ferdinand SORIANO y GAVIRLA, marquis d'Ivanrey, banquier, industriel, partenaire fondateur de l'Hôtel Ritz de Madrid et propriétaire foncier, marié avec la malaguène Matilde SCHOLTZ von HERMENSdorFF.

Ricardo a contracté un mariage dans l'église parisienne de Notre Dame de Saint Pierre de Chaillot, le 2 juillet 1907, avec l'américaine Marie Italia BLAIR MITCHELL (1883-1963), fille majeure de Chauncey Justus BLAIR, de Président de la Banque Nationale de Chicago, le membre de l'une des familles nord-américaines les plus fortunées du XIXe siècle. En 1910 sa fille unique est née : Inés SORIANO. Le couple s'est séparé en 1920.

Dans le domaine de la construction aéronautique, Ricardo SORIANO a forgé une alliance patronale avec le comte français Charles de LAMBERT afin de financer et de développer un projet ambitieux de construction de ballons dirigeables sous la supervision de l'ingénieur et du pilote Léon LEMARTIN. Finalement, ce projet aérostatique fut abandonné après des incendies durant quelques essais en vol.

Associé au brésilien Alberto SANTOS DUMONT ils ont créé et ont fabriqué en France un moteur d'aviation à faible consommation, qui fonctionnait alimenté par du pétrole lourd, et qui éliminait totalement le danger de prise de feu. Le moteur est arrivé sur le marché avec le nom de "Dumont - de Soriano". Une autre coopération a vu le jour sur un projet d'aéroplane. Le premier vol a eu lieu le 24 septembre 1909 en Espagne, mais il semble que les résultats n'étaient pas au rendez-vous.

Le marquis d'Ivanrey a aussi développé un modèle de hors-bord de son invention qui a été essayé dans les eaux françaises à Bayonne dès 1924.



En décembre 1907, Louise meurt. Elle sera enterrée à Dunes. Léon adopte sa fille Jane de LAMBERT, née du premier mariage de Louise.

À cette époque, Léon travaille sur la structure (ailes, carlingue). Il participe au montage des biplans des frères Gabriel et Charles VOISIN, sans trop y croire toutefois : il partage l'avis de Louis BLERIOT, promoteur du monoplane.



Les biplans étaient appelés « pousseurs » car leur hélice se trouvait derrière les ailes. Les monoplans répondaient au nom de « tracteur » car, dans les appareils de ce type, l'hélice était placée en avant des ailes.

À l'évidence, la pièce maîtresse d'un avion reste le moteur. Aussi Théodore quitte-t-il les frères VOISIN pour l'entreprise des frères Louis et Laurent SEGUIN, pères du moteur Gnome Oméga, un moteur rotatif révolutionnaire pensé et développé pour les aéroplanes.



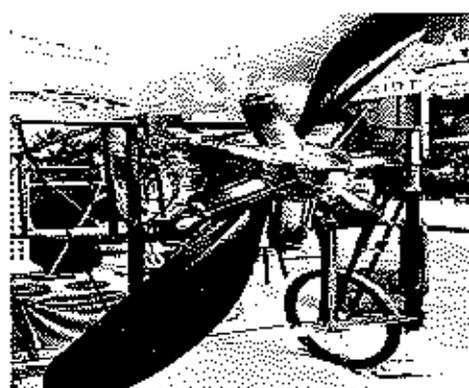
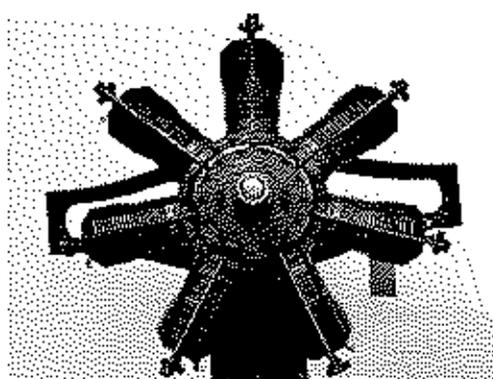
Louis et Laurent SEGUIN



L'usine de Gennevilliers

Sous l'impulsion de Laurent, la firme fabrique dès 1908 un moteur d'aviation rotatif, c'est-à-dire ayant la particularité d'avoir un vilebrequin fixe : ce sont les cylindres du moteur, disposés en étoile, qui tournent autour. Leur premier modèle fonctionne dès 1909, c'est le Gnome Omega de sept cylindres, pesant 75 kg et développant 50 chevaux, qui équipe le Farman III. Il permet à Henri Farman de dépasser les 100 km/h dès 1910 sur son avion Voisin.

Les premiers modèles de l'Omega utilisent un système d'admission du carburant depuis l'embellage à travers le piston, évitant ainsi les mécanismes (cames, poussoirs et renvois) de commandes de soupapes et les pipes d'admission rotatives. Pour alléger la maintenance et diminuer la consommation, le moteur évolue avec une soupape d'échappement commandée et une admission par lumières à la périphérie du piston. Ces moteurs, bien que simples, sont coûteux à fabriquer du fait de l'emploi de matériaux onéreux (aciers spéciaux), entièrement usinés. De plus; le principe même du moteur rotatif impose un équilibrage rigoureux de l'ensemble.



C'est chez Gnome qu'il rencontre et va se lier d'amitié avec un autre mécano : Jules VEDRINES. Ce dernier fut d'abord ouvrier puis metteur au point chez Gnome avant de devenir le mécanicien de l'acteur/pilote anglais Robert LORAINE. C'est cette expérience qui lui donnera envie de voler.



Jules VEDRINES en 1910



Robert LORAINE

Léon LEMARTIN va devenir un "metteur au point" hors pair pour ce moteur, il est très courtisé. Chez les frères SEGUIN, il bénéficie d'un statut spécial : il est officiellement détaché auprès des aviateurs qui utilisent le moteur Gnome, et peut exercer des missions pour son

propre compte. Les exploits se multiplient, signés Henry FARMAN (brevet numéro 5 - premier kilomètre en circuit fermé en janvier 1908), Léon DELAGRANGE (brevet numéro 3 - premier passager, en mars), Louis BLERIOT... Autant d'utilisateurs de moteurs Gnome réglés et optimisés par Théodore LEMARTIN. Ce moteur révolutionnera le monde de l'aviation en dépit de certaines difficultés dans son maniement. Les pilotes étaient aspergés d'huile de ricin qui servait de lubrifiant. Le principal problème résidait dans la fragilité des soupapes soumises à rude épreuve par la force centrifuge.

Durant ces années exaltantes, où l'enthousiasme des spectateurs décuple, Léon LEMARTIN participe directement à l'avancée soudaine de l'aviation. Il suit plus particulièrement Louis BLERIOT qui, en 1909, a besoin d'un exploit pour se renflouer : le journal "Daily Mail" promet 25 000 F au premier pilote qui réussira la traversée de la Manche. Léon est appelé pour mettre au point le nouveau moteur du "Blériot XI", équipé d'une hélice Lucien CHAUVIERE (ingénieur Arts et Métiers promotion Angers 1891), un Anzani de 25ch ; mais, après des mois de travail acharné, le "patron" BLERIOT renonce.

Le comte de LAMBERT (brevet numéro 8) fait de son côté ses préparatifs sur le biplan Wright, ainsi qu'Hubert LATHAM (brevet numéro 9) sur le monoplane "Antoinette IV" de Léon LEVAVASSEUR équipé d'un moteur à 8 cylindres en V, refroidi par eau. Ce moteur avait une puissance de 50 chevaux, le double de celui de BLERIOT, mais il pesait 100 kg....

Le 20 juillet, BLERIOT change d'avis et bat le rappel de ses troupes. Le lendemain, l'avion démonté à Paris est acheminé vers Calais en chemin de fer. LEMARTIN rejoint l'équipe.



L'arrivée du monoplane de BLERIOT aux « Baraques » près de Calais

L'appareil est monté en deux jours, il ne reste plus qu'à attendre une météo favorable. Il envoie une carte postale à son épouse de Calais avec comme commentaire « ...on a un peu fait tourner le coucou cet après-midi. »

Le 25 au petit matin, on sort le monoplane, on fait chauffer le moteur avant un petit vol d'essai d'une dizaine de minutes. Puis c'est l'envol pour l'Angleterre: 38 km en 32 min, et le triomphe de Louis BLERIOT.

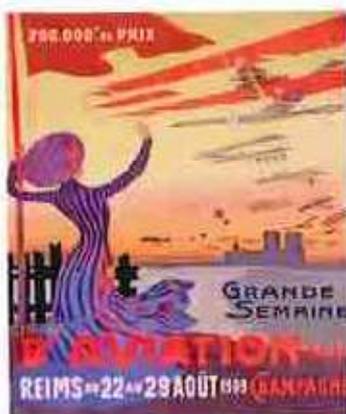


Le cycliste au premier plan serait Théodore LEMARTIN, avec sur la photo BLERIOT, ANZIANI, COLLIN et P'tit Louis PARAGOT

Théodore LEMARTIN a regagné Calais en vélo et fait la traversée avec les autres mécanos sur le « Pas-de-Calais ». Il est ensuite revenu d'Angleterre sur l'Escopette



À peine un mois plus tard, du 22 au 29 août 1909, BLERIOT, CURTISS (brevet numéro 2), DELAGRANGE brevet numéro 3), FARMAN, de LAMBERT, LATHAM (brevet numéro 9), PAULHAN (brevet numéro 190), SANTOS-DUMONT (brevet numéro 12), les frères WRIGHT (brevets numéro 15 et 16) et dix-huit autres pilotes se retrouvent à la Semaine de Reims-Bétheny, un meeting aérien. Ce tournoi ne pouvait avoir lieu que grâce aux dons généreux des grandes marques de champagne telles que Moët et Chandon, Heidsieck, Veuve Cliquot, G.H. Mumm, Pommery et bien d'autres. Jamais une entreprise de cette envergure n'avait pu être organisée auparavant avec un tel prestige international.



Que dire des moteurs dont dépendait le succès de Reims. Ils variaient en puissance et en taille, du 3 cylindres Anzani développant 40 chevaux au 8 cylindres Renault d'une puissance de 50

chevaux. Ces moteurs ne présentaient aucune caractéristique nouvelle. On ne pouvait en dire autant du Gnome sur lequel Théodore LEMARTIN était à la recherche de l'efficacité maximale. Une très belle machine rotative de 7 cylindres refroidis par air où la machine et l'hélice étaient montées ensemble et tournaient d'un mouvement uniforme. Ce moteur était beaucoup plus léger que les moteurs traditionnels et n'occupait qu'un volume restreint. Ce facteur était loin d'être négligeable pour l'amélioration du rapport puissance-poids et Théodore LEMARTIN l'avait bien compris.

L'importance des prix en espèces n'était pas le seul mobile qui incitait les concurrents à participer au meeting. D'autres raisons entrèrent en ligne de compte. En dehors du prestige, ce tournoi allait donner aux aviateurs et aux constructeurs d'avions le moyen d'expérimenter le vol dans n'importe quelles conditions atmosphériques. Le développement scientifique dans le domaine de l'aéronautique ne pouvait dépendre que des « tâtonnements » acquis lors des compétitions. C'est pourquoi quelques inconnus s'élancèrent dans l'aventure, l'un d'eux s'appelait Louis BREGUET (brevet numéro 52) !



Pour la compétition, BLERIOT disposait de 5 monoplans, VOISIN de 9 biplans, les frères WRIGHT de 7 biplans (construits en France) et FARMAN 4 biplans, sans oublier le biplan d'un illustre inconnu américain, un certain Glenn CURTISS venu avec son propre appareil ...

Quel appareil sera le meilleur ?



A l'intérieur des hangars, chaque constructeur d'appareils disposait d'une véritable petite usine. Cela était particulièrement vrai en ce qui concerne FARMAN, VOISIN, WRIGHT et BLERIOT. Les mécaniciens eurent très peu de moments de repos. Ils entretenaient les structures, recouvraient de toile les parties des fuselages qui avaient été endommagés,

réparaient les moteurs, changeait les hélices. L'ouvrage se poursuivait souvent durant la nuit. Seize heures par jour, tel était la moyenne de travail alors observée !

LEMARTIN vient juste d'inventer un système qui accroît sensiblement le rendement dans les pointes de vitesse. Sur les cinq épreuves inscrites au programme, quatre sont remportées par deux avions à moteurs Gnome. Sont également battus le record de vitesse par Louis BLERIOT sur le "Blériot XII" (77 km/h) et le record de distance (180 km), de durée (3 h 15) et de passagers (2) par Henry FARMAN sur avion Voisin.



Les aviateurs présents à Reims démontrèrent que le vol ne présentait plus de difficultés insurmontables. La prochaine étape consisterait donc à fabriquer de meilleures machines et à vendre celles-ci. Pour les constructeurs remporter un prix serait moins important que de fabriquer des modèles plus robustes. L'opinion publique avait admis l'automobile comme moyen de transport, il dépendait des inventeurs/constructeurs qu'il en fut de même pour l'avion.

1909 sera donc vraiment une bonne année pour Léon LEMARTIN puisque le 9 janvier il a épousé Madeleine Jeanne BAAS, une jeune fille originaire de Fourmies dans le Nord, qui lui donnera 3 enfants : Louise, Simone et Léone. Cette dernière verra le jour le 18 juillet 1911, soit exactement un mois après le décès de son père. On peut remarquer que sur l'acte de mariage Théodore LEMARTIN ce dernier signe en un seul mot, tandis que son frère Albert, qui est mécanicien et qui vit avec son frère, continue de signer en 2 mots.

Théodore LEMARTIN

Albert LE MARTIN

Après le succès de la traversée de la Manche, LEMARTIN participe à tous les grands meetings : Reims, Nice, Bordeaux, Rouen, circuit de l'Est,... une activité prodigieuse, motivante mais certainement éprouvante.

Il est le mécanicien d'Alfred LEBLANC, brevet numéro 17, qui est le premier permis officiel. En effet Le 7 octobre 1909, le gouvernement décide de décerner à 16 pionniers de l'aviation un brevet de pilote. Personne n'osant faire passer un examen à ces pionniers, on prit la liste des pilotes et on les numérotait... par ordre alphabétique. C'est ainsi que BLÉRIOT se vit accorder le numéro 1 !



C'est Alfred LEBLANC qui remporte le circuit de l'Est sur Blériot XI.

Théodore est également le préparateur de Morane-Saulnier firme fondée par les frères Léon (brevet numéro 54) et Robert MORANE et un ancien de chez Blériot, Raymond SAULNIER.

Il participe, comme mécanicien, aux grandes courses comme Paris-Madrid remporté par son ami Jules VEDRINES.



Il est à nouveau fort impliqué dans la seconde traversée de la Manche, où il prend en charge l'avion de Jacques de LESSEPS (brevet numéro 26), le fils de Ferdinand de LESSEPS, promoteur du canal de Suez.

On peut lire dans la presse à cette époque : « Le 21 mai 1910, Jacques de LESSEPS devint le deuxième pilote (près d'un an après Blériot, 25 juillet 1909) à traverser la Manche (Les

Baraques - Sainte-Margaret) avec un appareil de type monoplan Blériot XI qu'il avait baptisé « Le Scarabée », préparé par l'ingénieur Léon LEMARTIN (déjà présent l'année d'avant au départ de BLÉRIOT), à voile Continental équipé d'un moteur en étoile 7 cylindres rotatifs Gnome de 50 chevaux² en 42 minutes et gagna le prix Ruinart de 12 500 francs or attaché à cet exploit ».



Après avoir décliné une offre de FARMAN (car il apprécie la relative liberté dont il bénéficie chez les frères SEGUIN), Léon LEMARTIN franchit un grand pas l'année suivante. Il rêve de voler, lui aussi, et signe le premier contrat connu de pilote d'essais chez Louis BLÉRIOT.

Nota 2 : Le premier contrat de pilote d'essais

« [...] À dater de ce jour, monsieur Théodore LEMARTIN sera affecté aux écoles de pilotes de la Maison Blériot [...]. Il sera spécialement occupé au réglage des appareils et à leurs essais de réception [...]. Après avoir obtenu ses brevets, il touchera 400 F (environ 1600€) par mois, plus 30 F pour chaque appareil dont il aura fait l'essai officiel [...].

En cas de mort par accident, une somme de 32 500 F (environ 130 000€) sera versée à sa veuve ou ses ayants droit par monsieur Louis BLÉRIOT.

Fait à Paris le 20 août 1910. »

C'est à ce jour, le premier contrat de pilote d'essais connu au monde !

Le monde de l'aéronautique évolue très vite, que de chemin parcouru depuis le vol d'Orville WRIGHT en 1903 ! Du domaine des recherches scientifiques, l'aéroplane est passé subitement dans celui de l'exploitation commerciale. La maison Blériot peine à fournir les demandes d'avion, comme le montre la lettre datée du 29 juillet 1909, de Louis BLÉRIOT à monsieur Daniel BERTHELOT :

« Je serai heureux de vous compter parmi mes clients, mais les commandes depuis quelques jours sont tellement nombreuses que je ne pourrai vous garantir la livraison guère avant le 15 octobre. »



Louis BLÉRIOT est devenu si populaire que son image est utilisée pour les premières « réclames », telle celle-ci parue en 1909.



Au fait, combien coûtait un aéroplane en 1909 ? La gamme de prix est assez variable suivant l'appareil, il fallait compter pour un :

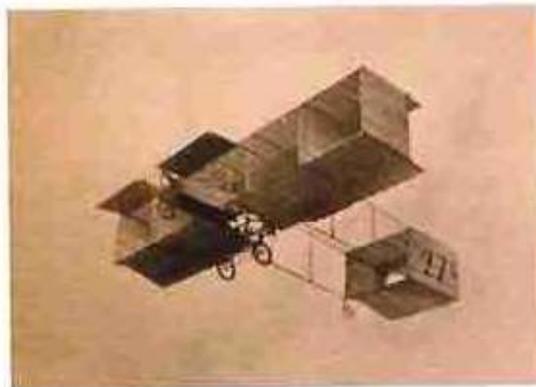
- Biplan Wright, appareil à deux places, moteur de 30 cv - 4 cylindres, surface de voilure 50 m², envergure 12m50, longueur 9,35m, poids à vide 400 kilos, deux hélices : 30 000 francs soit environ 120 000 € d'aujourd'hui,



- Biplan Farman, surface 25m^2 , envergure $7\text{m}50$, longueur 8 m , poids à vide 140 kg sans moteur (possibilité de monter des moteurs de 24 à 50 cv) : $6\ 000$ francs soit environ $24\ 000\text{€}$,



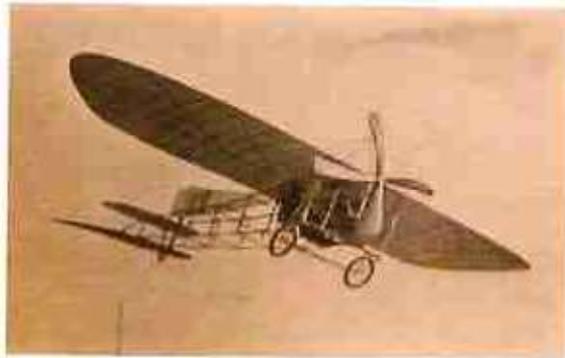
- Biplan Voisin, surface 40 m^2 , envergure 10m , poids à vide 500 kg : $12\ 000$ francs soit environ $48\ 000\text{ €}$,



- Monoplan Antoinette (à gauchissement ou à ailerons), moteur de 50 cv - 8 cylindres, surface 42 m^2 , envergure 15m , poids 540 kg : $25\ 000$ francs soit environ $100\ 000\text{ €}$,



- Monoplan Blériot type XI Calais-Douvres, moteur 15 cv 3 cylindres, surface 15 m, cnvergure 8m60, largeur 7m50 : 15 000 francs soit environ 60 000 €.



Dans les publicités il est même indiqué qu'un aéroplane est moins cher qu'une voiture et que son entretien est presque nul !

Mais revenons à Théodore LEMARTIN qui, 45 jours après avoir passé les trois épreuves du brevet, reçoit sa carte de l'Aéro-club de France, qui le nomme pilote-aviateur sous le numéro 249 et daté du 4 octobre 1910.

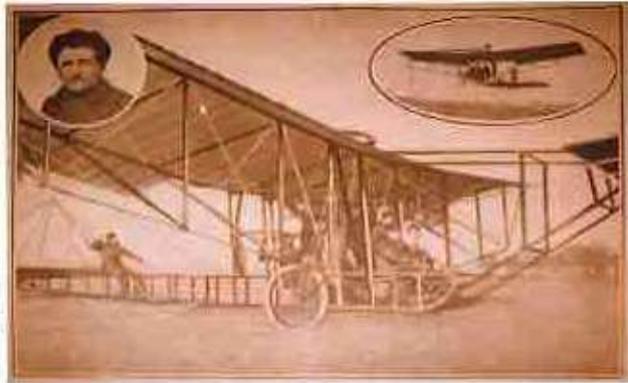


Son ami Jules VEDRINES sera breveté le 7 décembre 1910 sous le numéro 312. (il y aura 63 brevetés en un mois !).



Au village de Dunes son frère Albert vient lui d'ouvrir un atelier de cycles...

Théodore, le nouveau « fou volant » enchaîne, de son côté, en 1911 à l'école Blériot de Pau, le record du monde du nombre de passagers emportés : 6, puis 8, 11 et 13.



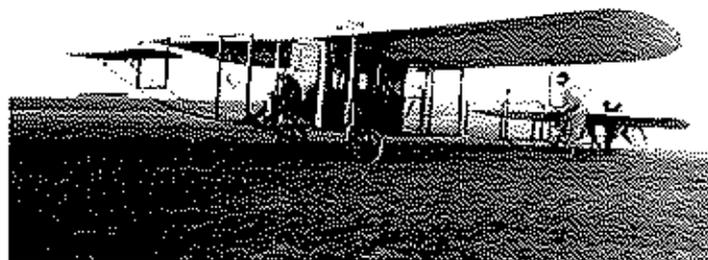
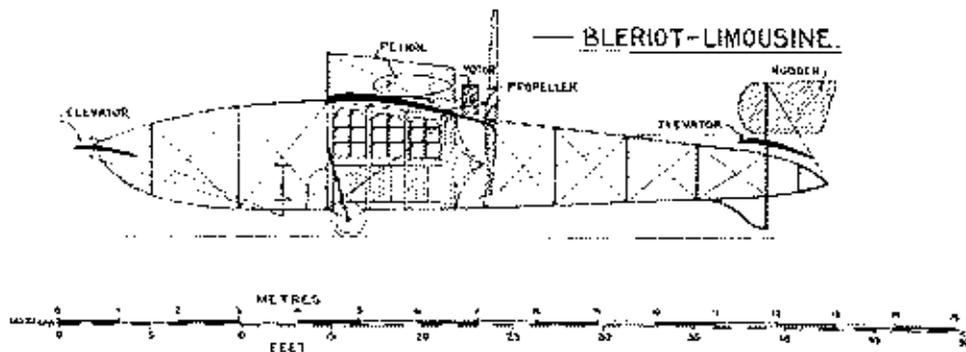
Pas encore l'Airbus, mais l'Aérobis (Blériot XIII) propulsé par un moteur Gnome de 100 chevaux !

Suite à ces exploits, Théodore devait déclarer (de façon prémonitoire ?) en février 1910 dans le journal « l'Indépendant » : « *Malgré le poids, mon monoplan tient l'air à merveille. J'ai la vision très nette et très prochaine de rangées de voyageurs installés sous les ailes, comme sur les impériales des omnibus parisiens, regardant défilier les collines... et je serai heureux d'être leur pilote* ».

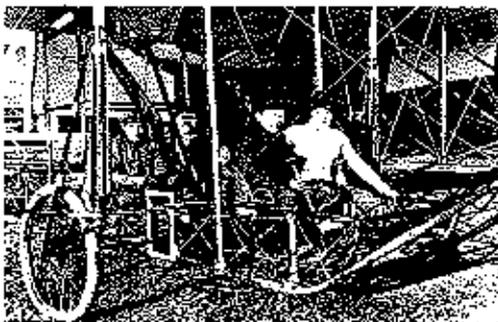
Le Club Aérien de la France a présenté ensuite un règlement pour de telles tentatives record stipulant que chaque personne devrait peser un minimum de 75 kg. La charge embarquée de

LEMARTIN pour ses huit passagers a été 435,5 kg, donc son record n'aurait pas été validé avec les nouvelles règles.

Le type XIII a certainement servi de prototype pour le Blériot XXIV « Limousine ».



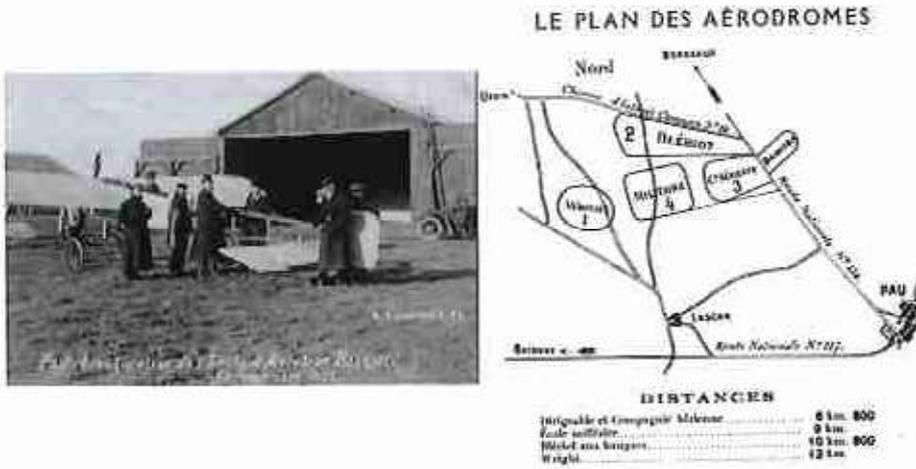
Pour un de ces records, il a emporté, comme passager, Jeanne (Jane) HERVEU (brevet numéro 318), fondatrice de la première école d'aviation pour femmes et le pilote suisse Paul WYSS (brevet numéro 402).



Léon est affecté désormais aux écoles Blériot de Pau (dont le directeur n'est autre qu'Alfred LEBLANC) et d'Etampes, pour la mise au point des appareils, mais également pour l'instruction d'élèves civils (comme par exemple Jeanne HERVEU) et militaires.



Jane HERVEU et Theodore LEMARTIN (l'avant dernier à droite) en décembre 1910 à Pau



Les instructeurs disposent maintenant d'aéroplanes 2 places équipés du Gnome de 50 cv.



Après avoir, ouvert une école de pilotage à Pau en novembre 1909, puis un cours à Issy-les-Moulineaux, il envoie quelques mois plus tard son chef mécanicien dans le sud de la Seine-et-Oise. Sa mission ? Trouver un terrain propice à l'établissement d'une école supplémentaire, «dans un rayon maximum de 80 km, car plus loin pourrait poser des problèmes de déplacement qui deviendraient vite trop loin ». Ferdinand COLLIN se met en chasse en avril 1910. À dire vrai, il sait déjà que le terrain choisi sera : Étampes-Mondésir. La devise de l'école de pilotage d'Étampes en dit long sur le sérieux voulu pour la formation des conquérants de l'air : «*On entre vivant et au complet à l'École Blériot et on en ressort de même !*». Les qualités du terrain entre Mondésir et Ville sauvage n'ont pas échappé à un autre pionnier de l'aviation : Henri FARMAN. Avant même les débuts de l'École Blériot, ce dernier a créé sa propre école de pilotage de l'autre côté de la Nationale ! Les deux établissements entrent en concurrence dès septembre 1910. Ils sont bientôt le théâtre d'exploits qui justifient le titre donné à Étampes, d'être un des berceaux de l'aviation. L'école d'aviation Blériot d'Étampes sera ouverte officiellement en septembre 1910.

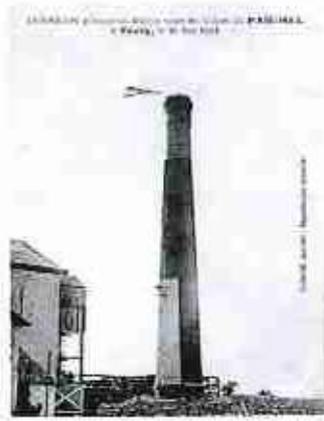
Le 24 mai 1911, Théodore LEMARTIN bat le record de vitesse, malheureusement non homologué, sur Blériot XX à ailes souples motorisé avec un Gnome de 50 chevaux (« son » moteur !), entre Étampes et Toury : 128,418 km/h. (Record officiel à 125 km/h le 12 juin par LEBLANC aux éliminatoires de la Coupe Bennet avec un moteur de 100 chevaux).

Le Blériot XX était dessiné pour la vitesse, il était entièrement entoilé et son moteur optimisé par Théodore LEMARTIN.



Départ pour Trouy sous les yeux du « patron » Louis BLÉRIOT

Le lendemain, l'aviateur survole la ville de Trouy et les usines du maire, monsieur LAMBERT et réalise diverses figures. Ce fut un grand succès populaire.



Le 12 juin 1911, aux éliminatoires de la coupe Bennet, LEBLANC, sur monoplan Blériot avec moteur 100 chevaux, bat le record de vitesse en parcourant 150km en 1heure 12 minutes, soit 125 km/h.

Le 5 août suivant, le capitaine FELIX bat le record d'altitude: 3190 mètres, sur un monoplan militaire Blériot. Il deviendra bientôt – avec le grade de commandant- Directeur de l'Aérodrome militaire Blériot d'Étampes.

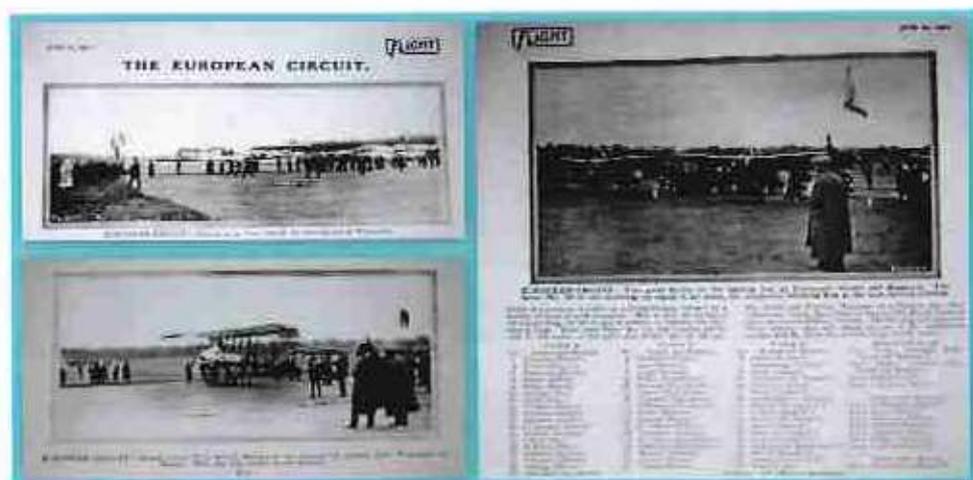




Le 1^{er} juin 1911, Théodore LEMARTIN signe avec Louis BLÉRIOT un nouveau contrat : il entre dans l'équipe de course, constitué pour les grandes épreuves qui deviennent une attraction mondiale. Il se doit de participer aux courses pour promouvoir les avions Blériot, en particulier le nouvel appareil de type XX. Les prix seront partagés à raison de 2/3 pour BLÉRIOT et 1/3 pour LEMARTIN.



Le 18 juin 1911, à Vincennes, il va prendre le départ du Circuit Européen car cette fois-ci, son patron lui a promis qu'il ferait la course, sa première. Avec 1 600 km à parcourir en 8 étapes, cette épreuve, la plus dure jamais proposée (65 engagés, 41 au départ, 9 à l'arrivée), est dotée de 450 000 F de prix (1 800 000€ !). Il est engagé dans la course A avec le n°64. Son appareil est nouveau, il est doté d'ailes mi-rigides, mi-souples, insuffisamment au point d'ailleurs, comme il l'avait déclaré lui-même...



Théodore a travaillé toute la nuit sur les monoplans Blériot de ses équipiers, dont celui d'André BEAUMONT (pseudonyme du lieutenant de vaisseau Jean-Louis CONNEAU) - qui gagnera le circuit - et celui de ROLAND-GARROS et de LASSEUR de RANZAY. Roland GARROS juge qu'il y a trop de vent et refuse de partir, au risque d'être mis hors course. Il déconseille fortement à Théodore de prendre le départ... Théodore est fatigué, il n'a dormi qu'une heure, mais il tient à accomplir ce rêve ultime : prendre le départ en tant que pilote de course devant des centaines de milliers de spectateurs.

La mort est toujours à l'affût lors de ces premières compétitions. Ce fusain et gouache de George SCOTT, « *La passagère* » aurait été suscité par le circuit européen de l'aviation 1911. « *Cette passagère est celle que tout pilote sait bien qu'il l'emporte avec lui vers son but, tentatrice et méchante. C'est elle qui présente le laurier de la victoire, lui impassible à sa direction, l'œil dans l'espace, il vole sans un regard en arrière, toujours plus loin, toujours plus vite.* Disait F. LUCHIERT ».



Dans cet ouvrage de Roger DEPAGNIAT, on peut lire le destin tragique de Théodore LEMARTIN :

« ... LEMARTIN, chef pilote de la maison Blériot, accoutumé à essayer les appareils sortant de l'atelier, ne prenait jamais place sans s'assurer que rien ne laissait à désirer. Choisi pour compléter l'équipe de pilotes Blériot dans cette course, il apporta le même soin et la même prudence et surveilla personnellement pendant la nuit du départ, la mise en état de son appareil. Aussi dormit-il à peine une heure.

En temps, il prit place dans son monoplan à ailes souples, et, à l'heure fixée, malgré que seulement six cylindres fonctionnaient sur les sept du moteur, il commanda le : « Lâchez tout ». Assez promptement il quitta le sol, se dirigeant. Ayant parcouru quelques six ou sept cents mètres et parvenu à une quarantaine de mètres de hauteur, il parut avoir quelque difficulté à manier son engin. Tout à coup, comme il venait de passer un petit groupe d'arbres et qu'il se disposait à en franchir un second, on vit l'appareil s'incliner fortement en avant et descendre, l'hélice tournant, comme si l'aviateur voulait effectuer un vol piqué. L'impression pourtant des spectateurs assez près de l'appareil pour suivre exactement le mouvement, fut que l'appareil n'obéissait pas aux manœuvres du pilote.

A l'arrivée au sol, le monoplan ne se redressa pas ; il n'eut qu'une espèce de sursaut comme si LEMARTIN faisait une dernière et violente tentative pour éviter la chute. Mais ce fut insuffisant : le cône de l'arbre de l'hélice se ficha en terre obliquement, de telle sorte qu'une seule pale de l'hélice fut entièrement brisée et que les ailes et la queue restaient intactes, tandis que le fuselage et, malheureusement l'aviateur, venaient s'écraser sur le capot et le moteur. On se précipita de tous côtés au secours de LEMARTIN. L'aviateur était affaissé à sa place dans les débris du fuselage, la tête sur une plaque d'aluminium du capot. Le sang coulait si abondamment de son front entièrement fendu à hauteur des sourcils que déjà tout son visage était ruisselant et que les débris de l'appareil étaient ensanglantés. Le malheureux semblait souffrir beaucoup : sa poitrine se soulevait péniblement, mais non faiblement, et sa jambe droite pendait, brisée en deux endroits. Médecins, ambulanciers s'empressèrent : on

étancha le sang, on pratiqua la respiration artificielle, mais les médecins eurent de suite l'impression que LEMARTIN avait le crâne fracturé.



On le plaça dans une ambulance automobile. A ses côtés monta un prêtre qui, revenant d'administrer un malade, avait assisté à l'accident. Il s'empressa de confier à quelqu'un sa serviette contenant les ornements et les huiles pour suivre le blessé. Pendant qu'on transportait LEMARTIN à l'hôpital Saint-Antoine, Mme BLERIOT partait pour Etampes avec la pénible mission de prévenir la femme de l'aviateur. Au service du docteur RICHARD, à l'hôpital Saint-Antoine, on reconnut en effet que LEMARTIN avait une fracture de la base du crâne et la jambe droite brisée et qu'en outre il y avait défoncement de la cage thoracique. Les médecins ne cachèrent pas qu'il fallait désespérer de sauver le pilote. En effet, amené à l'hôpital vers huit heures et demie, LEMARTIN, qui avait repris connaissance expira à dix heures et demie ».

Les journaux français et étrangers commentent les accidents, celui de Théodore LEMARTIN mais aussi ceux du capitaine PRINCETEAU et de M. LANDRON qui meurent dans l'incendie de leur avion durant le premier jour de cette compétition.



Le lieutenant PRINCETEAU

L'aviateur LANDRON

Journal « Le Matin » du 18 juin 1911 :

La carrière des morts

Performances des vainqueurs

LA DOULEUR DE M^{me} LEMARTIN

ETAMPES, le 10 juin. — De l'école Blériot de l'aéronautique, à Vincennes, l'aviateur LEMARTIN était parti à 10 heures, pour la course de Vincennes. Il y fut appelé par le téléphone, chez M. HUET, propriétaire d'un hôtel, où se réunissaient les élèves aviateurs des différentes écoles de la Beauce.

Mme HUET assumait la triste mission d'apprendre à Mme LEMARTIN que son mari était blessé et qu'il devait renoncer à la course.

La malheureuse femme, seule à Etampes, attend un troisième bébé ces jours-ci. Quand elle sut que son mari avait fait une chute et qu'on lui en certifia la non-gravité, elle dit : « je savais qu'il tomberait. J'avais l'intuition qu'un événement malheureux l'empêcherait d'aller bien loin. Mais il avait une si grande confiance dans son appareil et dans sa science de pilote ! ». Avec un pressentiment étrange, elle ajouta : « Tenez ... voici comment l'accident s'est produit. Je le devine : l'aéroplane n'a pas capoté, il a été pris par un remous, s'est cabré, ... je le vois chavirant, glissant et tombant lourdement sur une aile ».

avec un succès. Car pour deux heures de vol, il avait parcouru plus de 100 kilomètres. Le vainqueur de la course de Vincennes, M. COLIN, avait parcouru plus de 100 kilomètres en deux heures.

LA COURSE

Renaux attiré à Liège dans la nuit

LIÈGE, 10 juin. — De l'école Blériot de l'aéronautique, à Vincennes, l'aviateur RENAUX était parti à 10 heures, pour la course de Vincennes. Il y fut appelé par le téléphone, chez M. HUET, propriétaire d'un hôtel, où se réunissaient les élèves aviateurs des différentes écoles de la Beauce.

Mme HUET assumait la triste mission d'apprendre à Mme LEMARTIN que son mari était blessé et qu'il devait renoncer à la course.

L'ECHELONNEMENT DES AVIATEURS

Le classement de la 1^{re} étape de la course de Vincennes...

« Ce n'est que tard dans la matinée, alors que l'ingénieur LEMARTIN était déjà mort, que l'on connut, à Etampes, l'accident de Vincennes. Il y fut appris par le téléphone, chez M. HUET, propriétaire d'un hôtel où se réunissaient les aviateurs des différentes écoles de la Beauce. Mme HUET assumait la triste mission d'apprendre à Mme LEMARTIN que son mari était blessé et qu'il devait renoncer à la course.

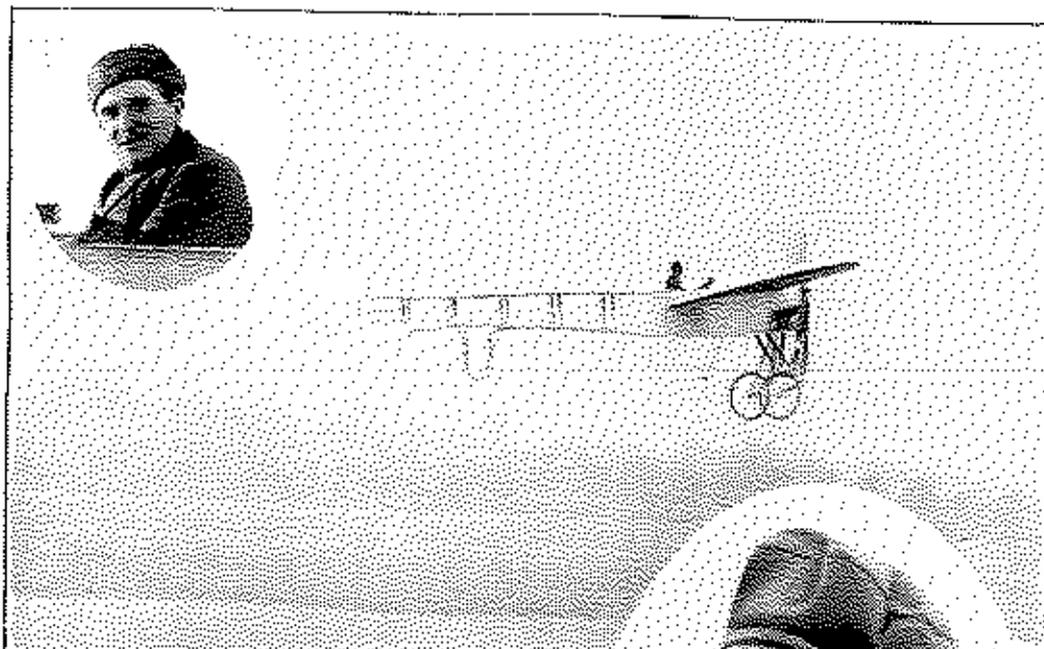
La malheureuse femme était seule à Etampes, ses deux fillettes étaient momentanément à Dunes chez leurs grands-parents. Mme LEMARTIN attend un troisième bébé ces jours-ci. Quand elle sut que son mari avait fait une chute et qu'on lui en certifia la non-gravité, elle dit : « je savais qu'il tomberait. J'avais l'intuition qu'un événement malheureux l'empêcherait d'aller bien loin. Mais il avait une si grande confiance dans son appareil et dans sa science de pilote ! ». Avec un pressentiment étrange, elle ajouta : « Tenez ... voici comment l'accident s'est produit. Je le devine : l'aéroplane n'a pas capoté, il a été pris par un remous, s'est cabré, ... je le vois chavirant, glissant et tombant lourdement sur une aile ».

A l'école Blériot, où LEMARTIN était pilote, M. LAUGA, chef mécanicien, le plus intime des amis de LEMARTIN, nous a fait, en sanglotant, le récit des dernières performances de l'aviateur, et notamment du beau vol accompli vendredi dernier au dessus d'Etampes, durant deux heures avec un passager, M. ARNAL, sur un appareil destiné à l'armée. Il nous le décrit comme un homme doux, affable, sympathique, d'un caractère toujours égal, d'une grande prudence et de beaucoup de sang froid.

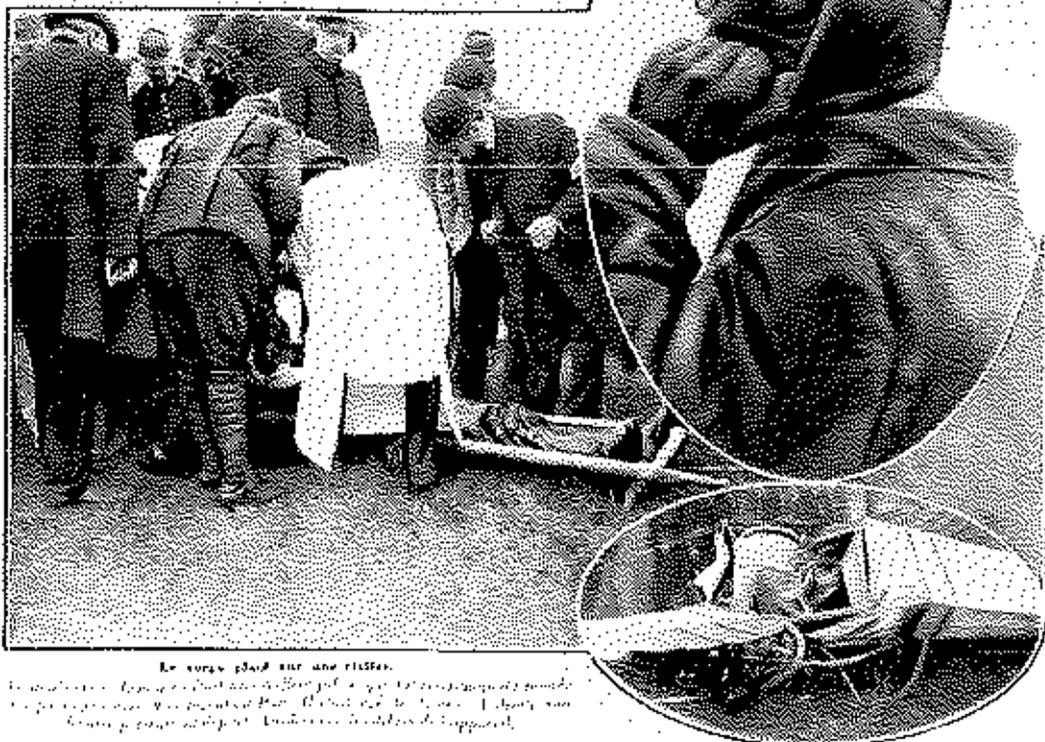
Mme LEMARTIN, accompagnée par M. COLIN, directeur de l'école d'aviation, et par une sage femme a quitté Etampes à midi 50. En gare d'Orsay, elle était attendue par Mme BLERIoT et quelques amis qui lui ont annoncé, avec d'infimes précautions, la terrible issue de la course — la première à laquelle son mari avait pris part ».

La Vie au Grand Air

LA MORT DE LEMARTIN



Un médecin est au commandement.
L'homme est couché sur le ventre. Les autres se penchent sur lui depuis
pour parler à la hauteur. Plus d'un est en train de l'appeler par son nom.
... dans photo prise au cours de la tournée de la mort.



Le corps placé sur une civière.

Le médecin est au commandement. L'homme est couché sur le ventre. Les autres se penchent sur lui depuis
pour parler à la hauteur. Plus d'un est en train de l'appeler par son nom.
... dans photo prise au cours de la tournée de la mort.

Et également à l'étranger, dans le « New York Times » par exemple ...

THREE MEN DIE IN PARIS FLIGHT

Five Also Hurt at Start of Big
Circuit Race to London
and Back.

TWO ARE BURNED TO DEATH

Capt. Princetau's Motor Explodes
in Midair and Floods Him
with Blazing Gasoline.

MOTOR KILLS M. LE MARTIN

Ten Aviators Abandon the Race
—Crowd of 500,000 to
1,000,000 Sees the Start

SEVEN FLIERS REACH LIEGE

Cover First Stage of 213 Miles with
Vigant First and Weymann,
an American, Third.

PARIS, June 18.—Two prominent aviators were killed and several injured in the first stage of the European Circuit aeroplane race from Paris to London and back which started today from the aviation field at Vincennes, with stops at various places going and returning, while another competitor was killed near Chateau-Thierry. Two of the aviators met their tragic deaths almost immediately after the start.

THE DEAD.

Capt. PRINCETAU whose motor exploded in midair, flooding him with gasoline and burning him to death.
M. LE MARTIN, who was crushed against a tree, the motor of his aeroplane crushing his head.
M. LUNIERON, killed near Chateau-Thierry. He was in the reserve. The aviator was burned to death and the machine destroyed.

The New York Times

Published June 19, 1911

Copyright © The New York Times

Il faut cependant signaler que l'ambiance de la course ne semble pas avoir été des plus saines, certainement en raison de la concurrence forte entre les différents constructeurs. Certains favoris ayant eu des problèmes en cours de route parlèrent d'actes de sabotage et criminels ! Il faut dire que les enjeux deviennent de plus en plus importants ! Un exemple, avec une réclamation de Jules VEDRINES à l'encontre du vainqueur, l'aviateur André BEAUMONT.

Article 9. M. Beaumont a également
contourné le règlement.
En effet, il a employé un
moyen mécanique pour le remorquage
de son appareil puisque celui-ci
a été mis en l'air et descendu
sur un camion. Il n'y a donc pas
eu de chute et ne peut donc pas constituer
un accident ni comme chute ni comme
accident. Il ne peut donc également
prétendre aux prix accordés pour cette
chute à la classe B. ^{pour la classe B}
En effet, paragraphe 1 de l'article 11
les aviateurs de la classe B doivent
se faire contrôler régulièrement
à leur arrivée (article 10 même vol).
Article 12. (Articles 10 et 11 doivent
être lue) M. Beaumont pour les prix
dits (des Capitales). Il proteste et
réclame et dépose à cet effet le
somme de cinquante francs, je demande
par conséquent au Comité de la classe et
à tout ceux pour les catégories A et B.

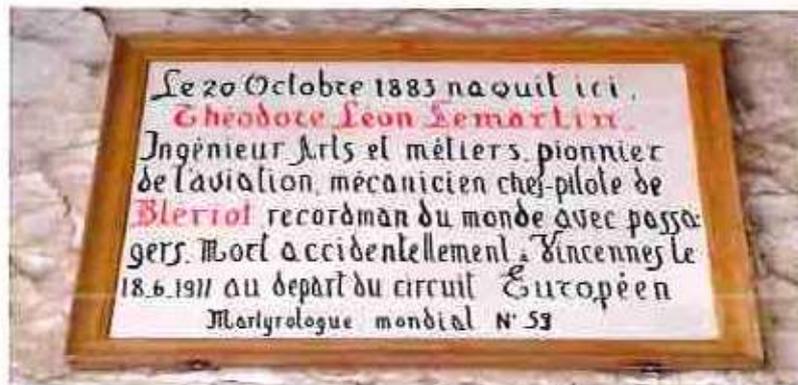
Jules Vedrines

Theodore LEMARTIN repose dans son village natal de Dunes.



Il laisse, outre Jane, ses trois filles et sa veuve Madeleine. Cette dernière se remariera avec son frère Albert avec qui elle aura deux enfants, Maurice et Roger.

Il reste de lui une rue qui porte son nom dans le village de Dunes et une plaque sur sa maison natale.



En juillet 1995, sur l'initiative de la mairie de Dunes a été inaugurée sur le petit terrain d'aviation de Grand-Camp, la piste Théodore Léon LEMARTIN, malheureusement abandonnée aujourd'hui.



Annexes

Articles du journal « La Dépêche », édition du Tarn et Garonne, qui sont parus suite au décès de Théodore Léon LEMARTIN en juin 1911.



Du correspondant d'AGEN : « Le malheureux Léon LEMARTIN, dont nos lecteurs ont appris la fin tragique au départ du circuit européen, était très connu dans notre ville d'Agen, où la nouvelle de sa mort a causé une très douloureuse impression.

LEMARTIN était originaire de Dunes où résident les membres de sa famille. Il avait fait ses premières études à l'école pratique de commerce et d'industrie d'Agen, et ses maîtres comme ses camarades avaient gardé de leurs relations avec lui le meilleur souvenir.

Son caractère aimable, enjoué, loyal, lui avait valu toutes les sympathies, et tous ceux qui l'ont connu sont unanimes à rendre hommage aux qualités dont il était doué. Tous s'intéressaient aux efforts du jeune et vaillant aviateur qui, sorti des Arts et Métiers, avait été séduit par l'aviation, et ils le suivaient attentivement dans sa nouvelle carrière, se félicitant de ses succès et retirant même quelque fierté de la gloire naissante de leur camarade.

La mort subite est venue abattre Léon LEMARTIN à l'heure où le plus brillant avenir s'ouvrait devant lui. A l'heure où il rêvait de prouesses magnifiques qui l'auraient rendu célèbre, et son nom es venu s'ajouter à la liste si longue déjà des martyrs de la science nouvelle.

Son frère qui a passé une partie de sa jeunesse à Agen, où il était apprenti pâtissier, tandis que sa sœur, mariée récemment qui était élève à notre école normale, est partie d'Agen hier matin pour se rendre à Paris et ramener au pays natal les restes de Léon LEMARTIN.

A ses obsèques, qui seront purement civiles, car le regretté aviateur appartenait à une famille de libres penseurs (1) convaincus, assistera la foule émue de ses nombreux amis qui tiendront à honneur de le conduire à sa dernière demeure.

Nous nous inclinons avec respect devant la tombe de ce vaillant mort au champ d'honneur et prions sa famille que ce deuil laisse inconsolable, d'agréer nos plus vives et nos plus sincères condoléances ».

Du correspondant de MONTAUBAN : « *Aujourd'hui vendredi 23 juin 1911, à deux heures, auront lieu à Dunes les obsèques civiles de notre regretté compatriote, l'aviateur LEMARTIN, qui a été tué dimanche dernier, à Vincennes, dans une chute terrible de son monoplane.*

La population de Dunes se prépare à suivre en foule la dépouille mortelle de cette nouvelle victime de l'aviation.

Monsieur le préfet de Tarn-et-Garonne a prié monsieur MALHERBE, le sympathique sous-préfet de Moissac de le représenter à ces obsèques et de saluer en son nom les restes de l'infortuné et courageux aviateur.

Le groupe et la Fédération de la libre pensée de Montauban seront également représentés par une délégation à cet enterrement.

Nous présentons à la famille si douloureusement frappée par ce deuil nos condoléances bien attristées.

Du correspondant de MOISSAC : « *Ce soir à trois heures ont eu lieu à Dunes (Tarn-et-Garonne), les obsèques civiles du malheureux aviateur LEMARTIN.*

Un nombreux cortège, formé des délégations venues de tous les points de la région, a accompagné le cercueil du vaillant pilote jusqu'à l'humble cimetière du village natal, où il va dormir de son dernier sommeil.

Dix-huit couronnes avaient été offertes par les écoles dont LEMARTIN fut l'élève laborieux ; par des camarades du défunt ou par des amis, par des sociétés diverses, par les élèves des écoles de Dunes. Les sociétés de libre pensée précédaient le char funèbre, qui disparaissait sous les fleurs.

Le deuil était conduit par le père, la mère, la veuve, le frère et la tante de LEMARTIN ; celle-là même qui avait fait tous les frais de son éducation.

Au cimetière, des discours émouvants furent prononcés par monsieur MALHERBES, sous préfet de Moissac ; monsieur BELLY, directeur de l'Ecole pratique de commerce et d'industrie d'Agen (2).

Un ami du docteur François DUPUY (3), député, a lu quelques pages écrites par ce dernier qui, retenu à Paris, n'a pu assister aux obsèques.

Monsieur Pierre DUPUY (4), maire de Dunes, a dit les mérites du citoyen disparu, ainsi qu'un de ses adjoints, le citoyen AMISSE.

Monsieur le commandant PY et monsieur DONNADIEU ont parlé au nom de la Fédération de la libre pensée de Montauban et de Tarn et Garonne.

Un camarade, monsieur BONNETTE, a parlé au nom des anciens élèves de l'Ecole des Arts et Métiers d'Aix.

La triste cérémonie a profondément ému les assistants, qui ont exprimés à la famille en pleurs, leurs regrets les plus vifs pour le malheur irréparable qui la frappe.

Nous avons le devoir d'y joindre ceux de « La Dépêche », dont LEMARTIN était l'ami fidèle.

Du correspondant de « La Dépêche », de Dunes : *« Nous avons donné, hier, en un rapide coup de téléphone, une rédaction fort incomplète de la manifestation de sympathie dont la commune de Dunes fut le théâtre, à l'occasion des obsèques civiles du malheureux aviateur LEMARTIN.*

De tous les coins de la région était accourue une foule nombreuse, désireuse de prendre part à la peine de la famille en pleurs et de lui apporter le réconfort de son estime et de sa profonde considération.

Le cortège se mit en marche à deux heures et demie, dans l'ordre suivant : les élèves et les anciens élèves des écoles de Dunes, bannières en tête ; le conseil municipal ; monsieur MALHERBE, le sous-préfet de Moissac ; le drapeau rouge de la Libre Pensée ; précédant la Société de Dunes : l'école pratique de commerce et d'industrie d'Agen ; le cercueil disparaissait sous les fleurs, suivi des membres de la famille et les amis et invités, parmi lesquels nous reconnaissons messieurs POUYDESSAUX, inspecteur de l'enseignement technique du Lot-et-Garonne, et BOURGÉOT, maire de Lamagistère, etc., etc.

Dix-huit couronnes portant des inscriptions et venues de Paris et de province, de l'Aéroclub de France, de la maison Blériot, etc., précédaient le cercueil.

Le deuil était conduit par le père, la mère, la veuve, la sœur et la tante du défunt.

Sur tout le parcours, la foule recueillie se découvre ; les yeux sont pleins de larme. Devant le caveau de famille, des discours sont prononcés, qui font l'éloge de LEMARTIN et consacrent sa valeur de pilote et de citoyen.

Monsieur le sous-préfet MALHERBE s'exprime ainsi : « ... Sur cette tombe, où j'ai mission d'apporter les regrets de monsieur le Préfet et ceux de notre éminent sénateur, monsieur de SELVES, retenus loin d'ici par leurs charges, il convient que nous ne prononcions que des paroles fortes et mâles, et que, faisant trêve de nos sanglots et de nos larmes, nous nous abstenions des stériles lamentations, marques de faiblesse, que nous reprocherait celui qui va dormir son dernier sommeil sous les grands arbres, profondément enracinés, du pays natal.

Les mots doivent être loués avec les mots qu'ils auraient eux-mêmes choisis, et quand nous confions à la terre un des plus braves parmi les enfants des hommes, nos cœurs, quelque angoisse qui les étreigne, oublient la douleur poignante des séparations prématurées, et saluent avec orgueil cette parcelle d'héroïsme humain, qui, un instant, au firmament a brillé, rapide comme l'éclair, s'éteint, disparaît, s'évanouit dans le néant.

Ils avaient rêvé d'escalader les cieux ces hardis matelots d'une navigation nouvelle, à qui le vieux sol, foulé par nos aïeux ne suffisait plus. Ils s'élançaient, les uns après les autres, déployant leurs grandes ailes, voyageurs de l'azur, messagers d'une sublime espérance.

Et le vent auquel ils avaient osés se confier, d'un remous en passant les a précipités ; ils se sont écrasés sous les yeux de leurs amis impuissants ; mais ils sont tombés debout, dans les débris de leur machine, comme le soldat enseveli dans les plis de son drapeau.

Au plus noble désir qui puisse faire battre une poitrine, celui de savoir et de pouvoir davantage, ils avaient d'avance sacrifiés leur vie ! S'ils nous parlent encore et nous prêchent d'exemple, c'est pour

demander que leur dévouement ne soit pas inutile, c'est pour nous ordonner de reprendre, où ils l'ont laissé, la tâche interrompue. Dans la bataille engagée, quand les escadrons fondent dans la fournaise, tant qu'il en reste d'autres, il faut continuer le combat. !

L'élément nouveau et perfide, auquel nous avons jeté un orgueilleux défi, exige des proies et des victimes. LEMARTIN le savait, et librement il a affronté la mort. Le seul hommage, le seul serment digne de sa mémoire, c'est de lui permettre que ses amis suivent sa trace, et qu'au combat mortel, entre la Nature et l'homme, l'homme ne s'arrête pas tant qu'il ne sera pas vainqueur ! ».

Monsieur Pierre DUPUY, maire de Dunes, profondément ému, car il a vu grandir l'enfant que la mort vient de ravir, rappelle les jeunes ans de l'aviateur et son amour du travail. Il dit l'élève de choix qui se montra toujours l'ouvrier d'élite qu'il devint et la place prépondérante qu'il s'était créée dans le monde des sports.

Le maire de Dunes excuse monsieur le député Pierre DUPUY, qui n'a pu venir assister aux obsèques et l'a prié de déposer sur la tombe de LEMARTIN la couronne qu'il a lui-même portée à l'hôpital Saint-Antoine à Paris.

Le souvenir de LEMARTIN, aviateur, dit-il, restera gravé dans le livre d'or de la commune de Dunes sa patrie.

Après avoir rappelé le dévouement de LEMARTIN à la République, monsieur le maire adresse au nom du conseil municipal et de la commune toute entière, un dernier adieu à LEMARTIN et souhaite que la manifestation sympathique qui se produit soit un adoucissement à la douleur de la jeune veuve et de la famille.

Monsieur BELLY, directeur de l'école pratique de commerce et d'industrie d'Agen vient apporter l'adieu ému de cette école à son ancien élève Léon LEMARTIN, dont elle suivait la brillante carrière avec un légitime orgueil et qui le pleure aujourd'hui.

Après avoir énuméré les luttes des humains contre les forces de la nature, monsieur BELLY proclame la nécessité de cette lutte, malgré les dangers quelle offre et les deuils qu'elle coûte.

Tes élèves, Léon LEMARTIN, viendront t'apporter une part de leurs couronnes, toi qui fus leur initiateur et leur maître. Nous garderons tous de toi un affectueux souvenir et une pieuse admiration et ta femme et tes enfants hériteront de toute l'affection que nous t'avons voué.

Au nom du député François DUPUY, un ami lit quelques pages écrites par le sympathique représentant de l'arrondissement, qui a assisté à l'accident de LEMARTIN et en a éprouvé une bien pénible impression.

Le docteur et député François DUPUY dit combien il fut peiné lorsqu'à l'hôpital Saint-Antoine, il aperçut l'aviateur couché sur sa couche mortuaire et il exprime ses vifs regrets et désireux de répondre à l'invitation du conseil municipal, il eut désiré venir à Dunes apporter à son enfant un suprême salut, à son vieux père, à sa femme, à tous les siens, de bien inefficaces, mais bien sympathique et douloureuses consolations. Et voilà qu'au dernier moment il en est empêché par d'impérieuses obligations et ne peut, à son indicible regret, venir, au nom des Tarn-et-Garonnais de Paris et du Parlement dont il est membre, s'incliner devant la douleur de la famille et saluer bien bas la dépouille mutilée de l'humble héros, du soldat frappé à mort sur le champ de bataille de la science, du génie français, du progrès universel et incessant.

Au nom de la société de Libre Pensée de Dunes, monsieur AMISSE, adjoint au maire, vient saluer LEMARTIN, élève studieux, travailleur infatigable, auquel il fallait les vastes et fabuleuses envolées, les randonnées magnifiques à la conquête de l'espace.

C'est avec respect et une admiration profonde que tous les Dunois s'inclinent devant la tombe de ce héros, de ce martyr.

Le commandant PY et monsieur DONNADIEU, apportent le salut de la Libre pensée de Montauban et de Tarn-et-Garonne, à LEMARTIN qui fut, toute sa vie, un vaillant et ferme pionnier des idées de Raison, de Liberté et de progrès.

Un camarade de promotion du défunt, monsieur BONNETTE, au nom de l'Ecole des Arts et Métiers d'Aix, vient saluer son ami, qui fut, dit-il, toujours pénétré de cet esprit de camaraderie qui prend naissance dans nos écoles et se continue dans la vie.

Tous ceux qui l'ont connu l'ont estimé, tous ceux qui l'ont fréquenté sont unanimes à louer sa modestie et sa bienveillance.

Je l'ai toujours connu essentiellement bon et dévoué, camarade serviable, à l'esprit large et désintéressé.

Monsieur BONNETTE parle ensuite du praticien et du technicien que fut LEMARTIN, et que la mort ravi au moment où la science allait profiter de son savoir, de son dévouement et de sa compétence.

Monsieur LENOIR, professeur à l'école pratique d'Agen, remercie, au nom de la famille LEMARTIN, tous ceux qui ont rendu un si éclatant témoignage de sympathie à l'aviateur dont le nom vient de s'inscrire au long martyrologue du progrès, de la science et de l'émancipation de l'esprit humain.

Au nom des ouvriers du pays gascon, monsieur Théodore DUPUY (5), forgeron à Miradoux, fait l'éloge funèbre du mécanicien, du travailleur opiniâtre, de l'infatigable chercheur que fut Léon LEMARTIN.

Puis la foule, profondément émue et des yeux de laquelle bien des larmes ont coulé, salue bien bas les membres de la famille et se sépare lentement, parcourant les rues de la petite cité avec le calme et le recueillement qu'inspire le souvenir des bonnes et grandes choses.



Notes :

(1) La **Libre Pensée** est un mode de pensée et d'action qui ne se réfère pas à des postulats religieux, philosophiques, idéologiques ou politiques, mais se fie principalement aux propres expériences existentielles du libre-penseur, à la logique et à la raison (rationalisme, empirisme, pour se faire une opinion, doute pour éviter tout dogme).

(2) Les **Ecole Pratique de Commerce et d'Industrie** ont été créées par la loi du 26 janvier 1892, à l'effet de former des employés de commerce et des ouvriers habiles et instruits. « *L'industrie a subi une transformation profonde. L'apprentissage à l'atelier n'existe plus guère aujourd'hui qu'à l'état d'exception. Jamais, cependant, en raison des changements fréquents qui doivent être apportés dans l'outillage, n'a été plus clairement démontrée la nécessité de posséder des ouvriers ayant des connaissances théoriques suffisantes et rompus à la pratique de l'atelier. Il y a un intérêt qu'on ne peut méconnaître à combler la lacune qui, par la force des choses, existe dans notre organisation commerciale et industrielle, et il est devenu indispensable de mettre à la disposition de nos commerçants des auxiliaires bien préparés et de fournir à nos industriels des ouvriers d'élite : c'est à l'école pratique qu'il appartient de remplir cette tâche* ». L'école d'Agen est une des premières à avoir été créée en 1892.

(3) **François Dupuy** est un homme politique français né le 8 juillet 1846 à Montaigu-de-Quercy (Tarn-et-Garonne) et décédé le 13 février 1921 à Moissac (Tarn-et-Garonne). Médecin, il est député de Tarn-et-Garonne de 1910 à 1919, inscrit au groupe de la Gauche radicale.

(4) **Pierre DUPUY** a été maire de Dunes de 1895 à 1911.

(5) **Théodore DUPUY** est né le 6 juillet 1874 à Miradoux (Gers), et mort le 25 octobre 1950 à Miradoux. Il exerce la profession de maréchal-ferrant, c'est un militant socialiste puis communiste du Gers.

Les sources

Wikipedia

Bibliothèque Gallica

Grandes figures gadzarts / LEMARTIN – site patrimoine gadz

Site de la Mairie de Dunes

Cartes postales DELCAMPE

Les 100 premiers aviateurs brevetés au monde et la naissance de l'aviation de E. J. LASSALLE

Les martyrs de l'aviation de Roger DEPAGNIAT

Louis BLERIOT de Jacques MORTANE

Les premiers hommes oiseaux (la grande semaine de Reims) Owen S. LIEBERG

Pionniers du ciel - Musée de l'Air et de l'Espace

L'histoire de l'aviation dans les pays de l'Adour

Le Matin du 18 juin 1911

New York Times du 19 juin 1911

L'Excelsior du 19 juin 1911

Flight du 26 juin 1911

La vie au Grand Air, numéro exceptionnel du 4 septembre 1909

La vie au Grand Air, numéro 666 du 24 juin 1911

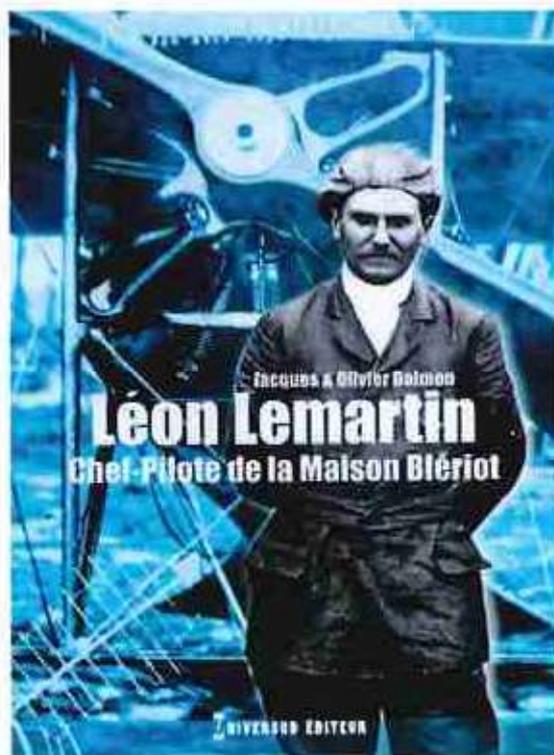
La Croix du 20 juin 1911

Et bien sûr, les archives du journal « La Dépêche » de 1911

Merci à la mairie de Dunes et en particulier à madame DUCOS du Cercle Culturel pour son aimable accueil et son aide précieuse.

Un grand merci également à Jacques DALMON, pour sa relecture, son accueil et ses apports.

Et pour ceux qui veulent approfondir le sujet, je vous suggère la lecture de l'ouvrage de Jacques et Olivier DALMON (petit-fils et arrière petit-fils) : Léon LEMARTIN – Chef-pilote de la maison Blériot, chez Universud.



Pour Alain Chevalier
très cordialement de la part
des petit fils
de LÉON LEMARTIN

120 pages de la m...



*Le souvenir de cet enfant de Dunes
restera à tout jamais vivant aux yeux des habitants de la commune.*