

Louis VERDIER (1882-1957)



Ludovic Georges Louis VERDIER est né le **19 novembre 1882** à 10 heures du matin à Boisemont, canton et arrondissement des Andelys dans le département de l'Eure (27).

Il est le fils de Louis Constant VERDIER (journalier) et d'Angélique Aimée BRETON.

Louis, creusois d'adoption, deviendra un personnage marquant de l'aéronautique dans le département de la Creuse.

De la classe **1902**, Louis est réformé du régiment en **1903**.

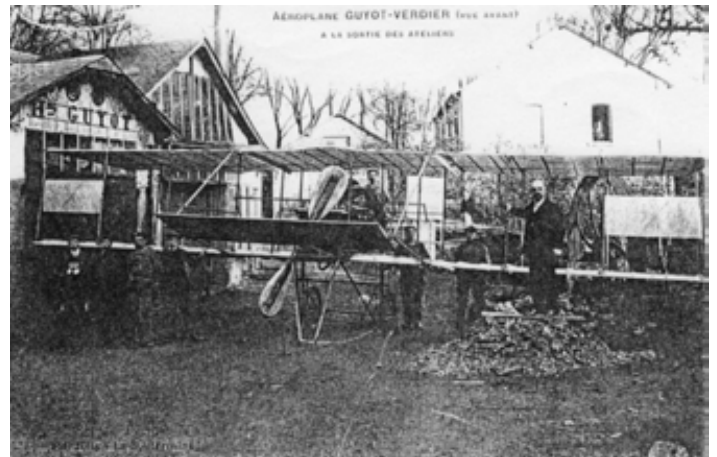
Il s'intéresse à l'aviation naissante et, à Roncherolles dans l'Eure, étudie plusieurs prototypes d'appareil. Il commence en **1903** à construire son 1^{er} hélicoptère mais est arrêté par un manque de moteur léger et puissant, bien qu'il effectue lui même une tentative en groupant 2 moteurs de moto.

En **1904**, Louis s'installe à Paris, et loue bureau et atelier rue Vercingétorix pour construire son 1^{er} monoplan. Il est autorisé à utiliser le terrain de manœuvre d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) à condition que ses expériences aient lieu les dimanches et jours fériés.

En **1905**, il reprend l'étude d'un hélicoptère avec une hélice tractive et une hélice sustentatrice, puis l'étude d'un monoplan.

Devant l'inutilité de ses efforts, Louis quitte son atelier parisien pour s'entendre avec un industriel à La Souterraine dans la Creuse, [Henri GUYOT](#) qui a déjà déposé un brevet pour un hélicoptère.

Le tandem GUYOT-VERDIER étudie un avion biplan à hélice tractive, type « Antoinette » à pas réglable avec moteur de 50 chevaux, fuselage quadrangulaire, plan fixe arrière avec angle d'incidence variable et réglable. Stabilisateurs avant et arrière conjugués, gouvernail arrière, envergure de l'avion 12 mètres, longueur 10 mètres, cellule montée sur un train d'atterrissage métallique, avec amortisseurs et roues orientables pour l'atterrissage et le remorquage au sol.

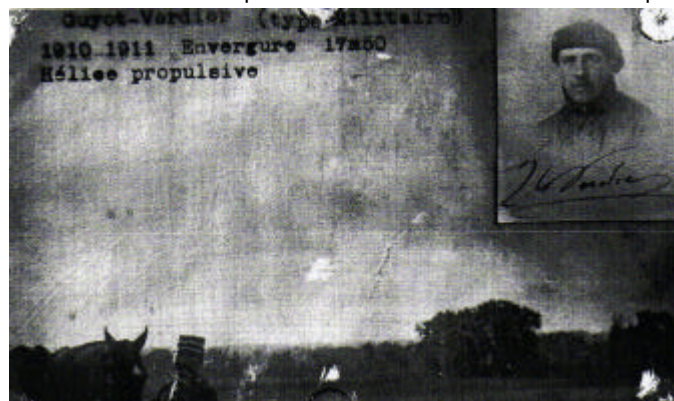


Les essais de cet avion « creusois » sont exécutés dans la Haute Vienne, à l'aérodrome du Dorat, aérodrome installé par Henri GUYOT et Louis VERDIER, sur l'hippodrome dorachon mis à la disposition des aviateurs par Monsieur de La GUÉRIVIÈRE.

« On sème à La Souterraine et c'est Le Dorat qui récolte » s'insurgent certaines presses qui réclament des champs d'aviation. Le propriétaire du seul terrain convenable à La Souterraine, à Malonze demandait une indemnité trop élevée...

Le même tandem construit un autre biplan à hélice propulsive RATMANOFF avec moteur de 60 HP, biplan à plans supérieurs débordants, une envergure des plans supérieurs 15 mètres, envergure des plans inférieurs 12 mètres, la cellule avant et le plan fixe arrière étaient réunis par des longerons de frêne en V et pour diminuer la résistance à

l'avancement en vol dans l'atmosphère, les mâts d'haubanages, les leviers de commandes étaient profilés, la cellule avant montée sur un train d'atterrissage à patins et les roues amortisseurs avec patins de freinage au sol sous le plan fixe arrière, l'incidence du plan arrière étant réglable sans toucher aux patins arrière, le gouvernail de direction étant fixé à l'arrière du plan fixe arrière, les ailerons commandés à la main par un manche à balai, l'écartement des patins d'atterrissage de 3,50 mètres, 4amortisseurs par patin montés sur roues doubles, construites avec jantes à base creuse pour le montage de pneus ballon à tringle pour

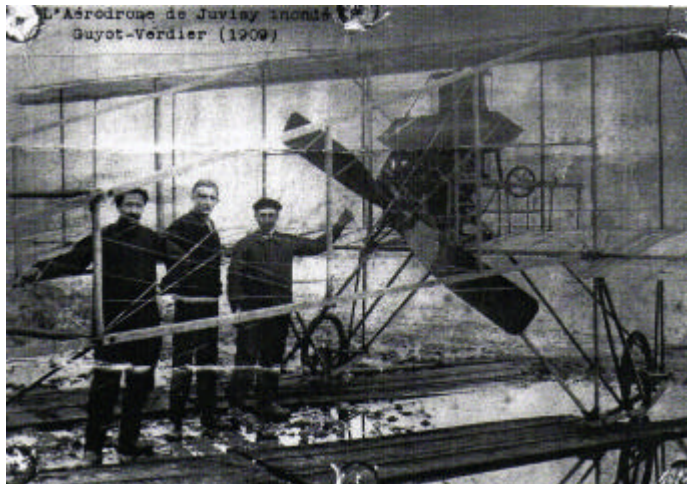


qu'à l'atterrissage et aux virages au sol le pilote de l'avion ne coure aucun risque de *déjantage* des pneus, avec une béquille de freinage au sol à l'arrière de chaque patin.

Henri GUYOT et Louis VERDIER entreprennent, toujours à La Souterraine, la construction d'un 3^e biplan, biplace, à hélice propulsive CHAUVIÈRE, moteur 80 HP, plans supérieurs débordants. La cellule avant et le plan fixe arrière sont réunis par des longerons en frêne en V et pour diminuer la résistance en vol, les mâts et pièces métalliques sont profilés. L'envergure du plan supérieur est de 17,50 mètres, et l'envergure du plan inférieur 15 mètres, surfaces portantes avec bec d'entrée dans l'air profilées pour éviter la résistance à l'avion, le moteur monté sur un fuselage qui est fixé sur le plan inférieur de l'avion qui constitue le poste de pilotage. La cellule est montée sur patin avec 4 amortisseurs métalliques fixés sur 2 roues sur chaque patin. Les roues sont montées sur pneus ballon avec jante à triangles, freins sur roues et béquille de freinage au sol.

Le 1^{er} vol officiel, appareil piloté par Louis a lieu le 24 avril **1910**, au Dorat dans la Haute Vienne, sur hippodrome, plat et vaste, qui dispose d'une tribune. Il est entièrement clôturé ce qui facilite le contrôle des entrées car la manifestation est payante. C'est un rectangle de 50 x 60 mètres, l'appareil peut prendre son essor dans toutes les directions de la rose des vents, du fait que le décollage s'effectue toujours face au vent.

Louis passe son brevet A.C.F. (Aéro-Club de France) le 1^{er} juillet **1911** sur cet avion GUYOT-VERDIER. Brevet de pilote n° 538, soit le 538^e breveté avion depuis l'existence de ce brevet civil en 1909, obtenu par Louis BLÉRIOT.



En **1911**, à Juvisy en Seine et Oise, construction d'un 4^e biplan mais avec fuselage monocoque sur patins à roues avec amortisseurs métalliques, la coque réunissant la cellule avant au plan fixe arrière réglable, un stabilisateur arrière en 2 parties pour permettre le développement du gouvernail de direction avec une béquille de freinage au sol. Conjugaison des ailerons avec commandes sur manche à balai, moteur de 50 HP, hélice tractive RÉGY, commande du gouvernail au pied, envergure du plan supérieur 8 mètres, du plan inférieur 7 mètres.

Louis VERDIER effectue les mises au point et les essais en vol en présence d'un officier du Laboratoire Aéronautique Militaire de Chalais-Meudon en vue de l'utilisation de cet appareil (biplace) par l'Armée, du fait de sa solidité et de sa résistance à tous les exercices d'aviation demandés et sans le moindre accident.

A la vue des résultats obtenus dont solidité de l'appareil, bien construit, bonne tenue de vol, possibilité d'atterrissage sur des terrains très courts en raison de la solidité de son train d'atterrissage, une suspension très souple et un bon freinage au sol, l'aéroplane GUYOT-VERDIER s'inscrit avant le 1^{er} janvier **1911** au 1^{er} Grand Concours d'Aviation Militaire de Reims qui débute le 1^{er} octobre **1911**. Participent à ce concours 42 industriels qui inscrivent environ soixante-dix machines. Un des aéroplanes, construit par DEPERDUSSIN-ANZANI, est piloté par Jules VÉDRINES, autre creusois d'adoption.

La perspective pour les constructeurs français de machines volantes est de décrocher lors de ce concours des commandes de la part de l'Armée. L'avion GUYOT-VERDIER ne dispute malheureusement pas les qualifications, les conditions exigées sont trop rigoureuses.

Henri GUYOT et Louis VERDIER s'orientent alors vers l'aviation sportive et le dimanche 29 octobre **1911**, Louis effectue un vol de démonstration devant 4 000 à 6 000 spectateurs, au champ d'aviation de la Berthonnerie (à 2 km de La Souterraine), tenant l'air pendant 35 minutes, bouclant un circuit de 35 km où il atteint une altitude de 500 mètres. Il est porté en triomphe dans les rues de la ville et un vin d'honneur est offert.

La presse en fait ses gros titres ; « ...l'appareil soulève 300 kilogrammes et atteint 75 kilomètres à l'heure, Mnsieur Verdier n'est pas un débutant, il a accompli plusieurs vols en compagnie de Ferdinand FERBER (1862-1909) et de Léon DELAGRANGE (1872-1910), les deux infortunés aviateurs qui ont payé de leur vie les projets réalisés dans ce nouveau sport. Si nous ajoutons que Messieurs GUYOT et VERDIER se sont assuré le concours de Prosper GOJJAT, l'actif distillateur de Châteauponsac (87) qu'ils ont chargé de l'organisation du terrain et des négociations avec le comité ».



Puis s'ensuivent d'autres vols et fêtes aériennes, en novembre **1911**, le 12 janvier **1912** ...

En **1912**, Louis reçoit sa licence de pilote de la Commission Sportive Aéronautique, n° 526.

En **1913**, Louis VERDIER écrit: « *Malgré tous ces faits et qualités ainsi que de nombreuses démarches de Messieurs nos Députés et Sénateurs de la Creuse et de la Haute Vienne, l'usine d'aviation de La Souterraine n'a jamais obtenu aucune commande d'un service militaire de l'Etat français, ni aucune aide pécuniaire, tout ce matériel d'aviation a été étudié, construit et mis au point en pure perte, car ce ne sont pas les quelques fêtes et exhibitions qui ont pu couvrir tous ces frais d'études et de constructions pour ces prototypes d'avions. J'abandonne la construction et le pilotage de ces avions, j'abandonne la province et rentre en région parisienne* »

Le 19 juillet **1913**, Louis (aviateur, 31 ans) se marie à Boulogne sur Seine (aujourd'hui Boulogne Billancourt) dans les Hauts de Seine (92) avec Augustine Henriette DEZEUZES (journalière).

Il entre comme pilote aux Etablissements SANCHEZ-BEZA, pilote d'essai et metteur au point de moteurs aux usines d'aviation SALMSON de Billancourt et effectue avec des mécaniciens mis à sa disposition des remplacements de moteur sur hydravion à St Raphaël (Var), Bizerte (Tunisie), Marseille (Bouches-du-Rhône), Toulon (Var).

La Grande Guerre éclate, Louis aide Mr CAUDRON à déménager son usine d'aviation et il rentre chez FARMAN comme pilote et instructeur.

Dans l'annuaire des Vieilles Racines de **1931-1932**, Louis VERDIER définit sa profession; « Ex constructeur d'avions, pilote, camionnage, dépannage avions et voitures, déménagements et livraisons commerciales - 18 rue de Clamart à Billancourt (Seine) » et en **1934, 1935 et 1938**, on peut lire; « Ex constructeur d'avions, ancien pilote N° 538, actuellement entrepreneur de transports automobiles, déménagements, dépannages et transports d'avions, transports de voilures et de moteurs d'avions - 18 rue de Clamart à Billancourt (Seine) ».



L'annuaire des Vieilles Tiges de **1937**, indique « VERDIER, Entrepreneur des Transports Automobiles, déménagements, dépannages et transports d'avions, voilures et moteurs d'avions". Il demeure 18 rue de Clamart à Billancourt.

En **1940**, l'usine FARMAN et Louis s'installent à Angoulême (Charente). Lorsqu'ils retournent sur Billancourt, un mois après, les avions ennemis avaient fait un triste travail, usine bombardée de tous les cotés, tout est à reconstruire.

En mars et septembre **1943**, l'habitation de Louis et de son épouse est partiellement détruite par des bombardements.

En **1954**, à l'âge de 68 ans, Louis décide d'abandonner l'aviation.

Louis VERDIER s'éteint à l'âge de 74 ans, le **29 janvier 1957** à l'hôpital à Paris dans le 15^e arrondissement, domicilié au 18 rue de Clamart à Boulogne Billancourt dans les Hauts de Seine (92). Il repose au cimetière de cette commune.

Sources & remerciements :

« 30 ans d'aviation dans le ciel creusois 1909-1939 » livre de Roland TÉTARD

« Histoire de l'aviation en Limousin » livre de Claude LACAN ✉ lacon.claude@laposte.net

Jean PETIT de La Souterraine - Paul COLMAR journaliste

La SSNAHC (Société des Sciences Naturelles, Archéologiques et Historiques de la Creuse) ✉ www.ssnah23.org

Sylvie DUSSOT ✉ www.histoire-queret.fr

Jean-Louis MONTEL, arrière-petit-fils d'Henri GUYOT ✉ www.geneanet.org/profil/jlmontel

Les Archives du MAE (Musée de l'Air et de l'Espace) aéroport Paris-le Bourget (93) ✉ www.museeairespace.fr

Gérard HARTMANN « Le grand concours d'aviation militaire de Reims en 1911 » ✉ www.hydroretro.net

Henri EISENBEIS ✉ <http://chezpeps.free.fr>

L'Association Les Vieilles Racines ✉ www.aero.espace.vr.assoc.pagespro-orange.fr

L'Association Les Vieilles Tiges « Pilotes d'hier et de demain » ✉ www.vieillestiges.com

Mise en œuvre en 2011 par Fernande BONNEMAÏN ✉ www.airmemorialcreusois.fr