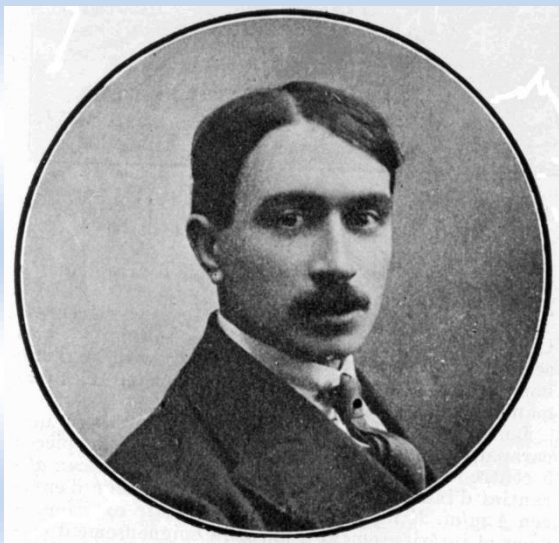


Louis GAUBERT, inclassable casse-cou

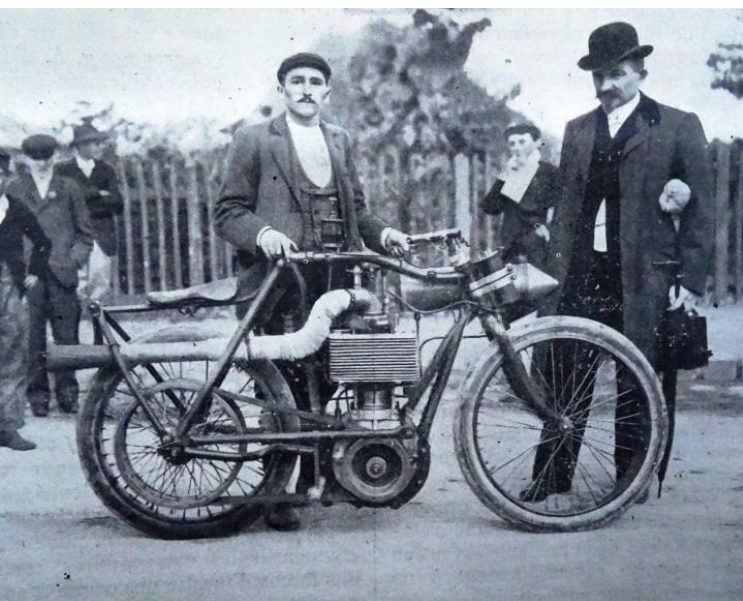
Par un collectif

Louis-Julien Gaubert est né le 6 juin 1879 à Paris. Il appartient à la génération qui va croiser le cycle dans le sport, dans les années 1890, le motorcycle, dans les années 1900, le sport automobile, peu après et l'aviation dans les années 1910. Dépourvu de préjugés, le jeune homme goûte à toutes les disciplines pourvu qu'elles soient dangereuses.

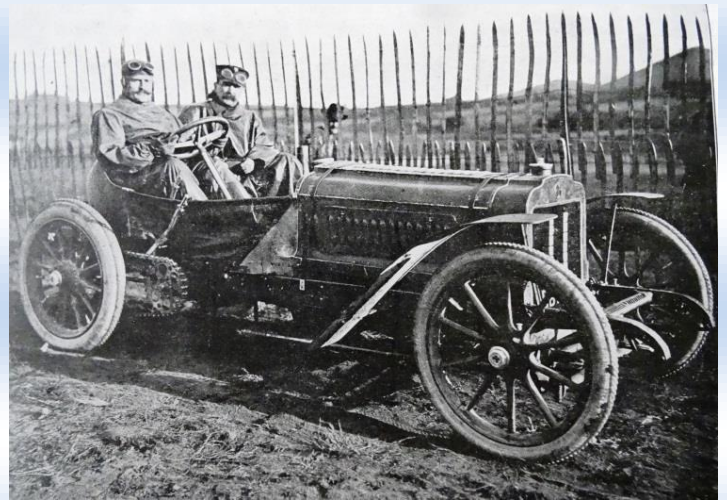
Il court très jeune à bicyclette au vélodrome de Paris et il remporte les championnats amateur et professionnel des 50 Km en 1900 à 21 ans. Puis il passe au rapide tricycle à pétrole et à la dangereuse motocyclette où il remporte de nombreuses courses, comme celles du tiers et du quart de litre.



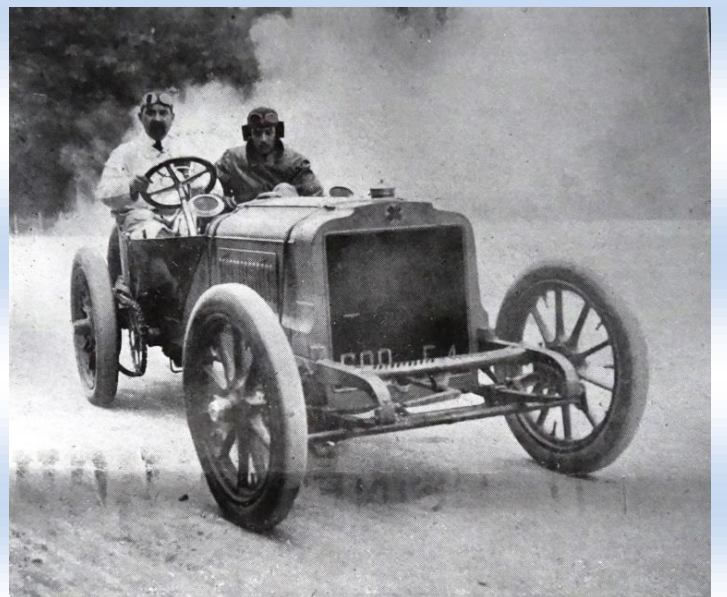
Louis Gaubert en 1901. Il a 22 ans. (L'Aérophile).



Moto Macquart utilisée par Gaubert dans la course de côte de Château-Thierry en 1902. (La France Automobile).



Caillois sur la Brasier de course en 1905. (Dimanche Illustré).

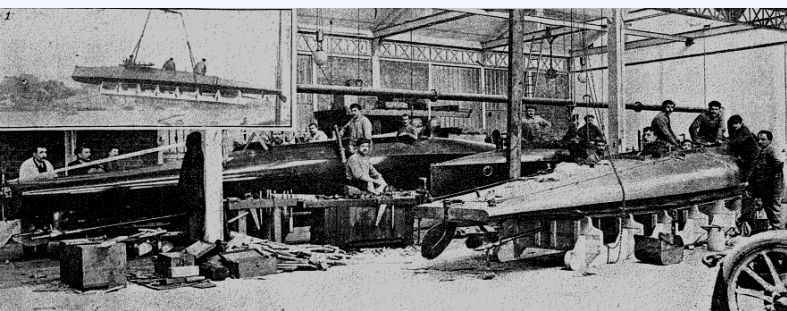
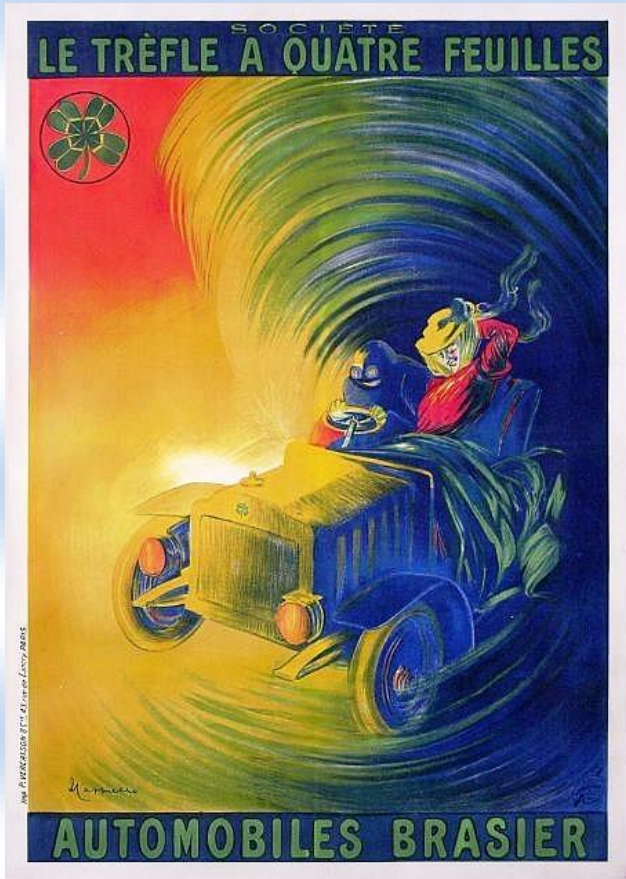


Voiture de Course Brasier au Grand Prix de l'ACF en 1906. (La France Automobile).



M. Combier sur la Brasier de course en 1907. (LFA).

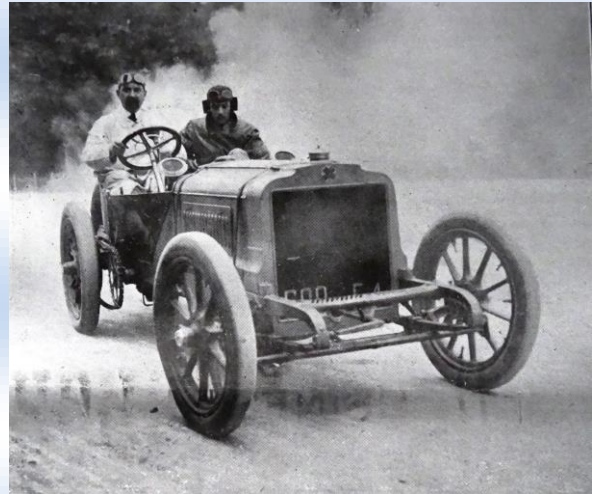
Engagé comme mécanicien metteur au point par la société parisienne (Usine à Port-Ivry) des automobiles Richard-Brasier en 1904 pour servir les pilotes usine Théry et Caillois, il remporte la course Paris-Ostende, met au point les voitures de course de la célèbre marque au trèfle jusqu'en 1907 et fait des démonstrations pour développer le réseau commercial en Amérique.



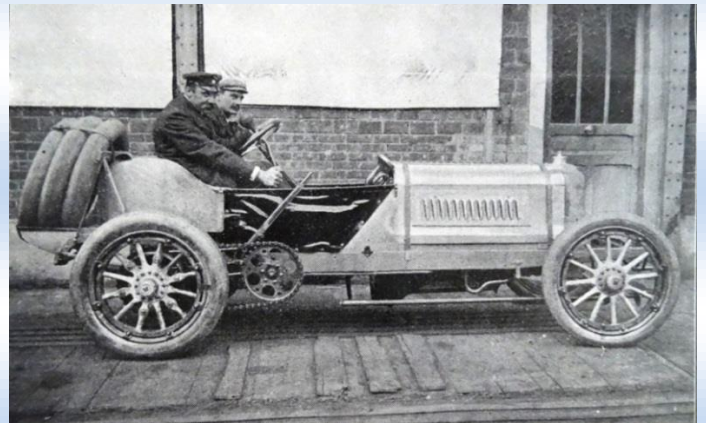
Canots Trèfle-A-Quatre aux usines Richard-Brasier d'Ivry en 1904. (CNAM).

Le succès international de la marque Richard-Brasier vient de leurs victoires dans les Coupes Gordon-Bennett 1904 et 1905. En 1906, après les cycles, les motos et l'automobile, Gaubert pilote le canot automobile Brasier *Nihil* au meeting de Monaco. Brasier [qui s'est débarrassé des

frères Richard, créateurs des voitures] engage des bolides dans les Grands Prix de l'Automobile-Club de France disputés sur le circuit de Dieppe, confiées à Paul Baras, Jules Barillier et Paul Bablot (1907), Léon Théry, Baras et Bablot (1908). Gaubert fait partie de l'équipe, il sert de metteur au point.



Barillier sur voiture de course Brasier au Grand Prix de l'Automobile-Club de France 1906 au Mans. (La France Automobile).



La Brasier de course de Baras au Grand Prix de l'ACF 1907 à Dieppe. (LFA).

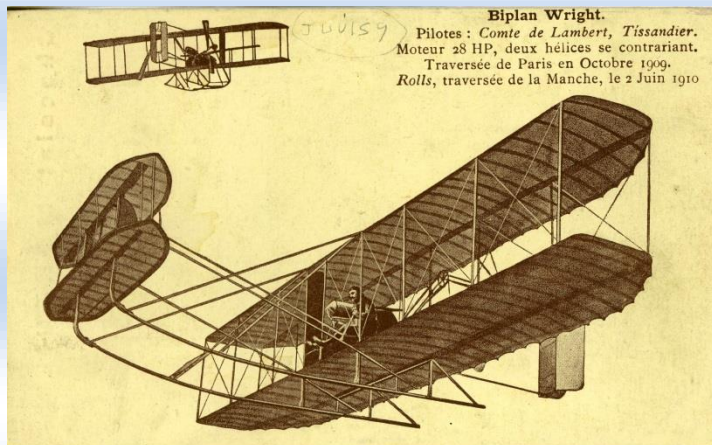


Une voiture de course Brasier dans le Grand Prix ACF 1908. (LFA).



Le biplan Wright de Lefebvre à Port-Aviation, le 19 septembre 1909. (*Dimanche Illustré*).

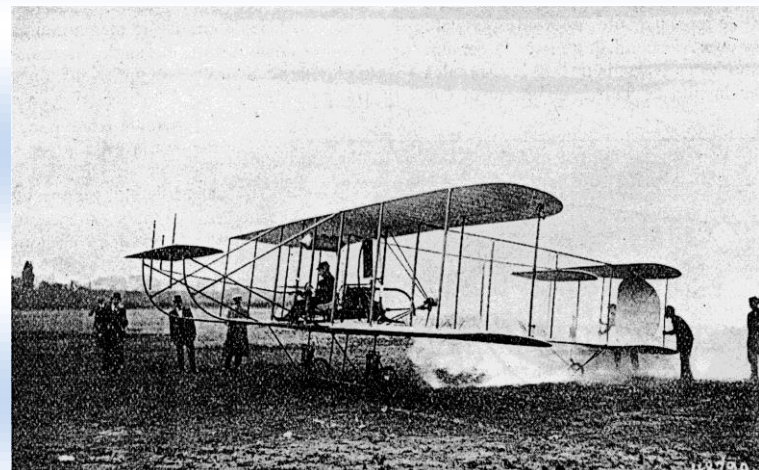
Comme c'est le cas pour Victor Rigal né comme lui en 1879, as du volant chez Darracq, acheteur d'un Voisin, l'aviation naissante tente Gaubert. En septembre 1909, il entre à la Société Ariel, société concessionnaire des aéroplanes Wright en France. Il apprend tout seul, en deux jours selon certaines sources, le pilotage pourtant délicat du biplan américain.



Le comte de Lambert défend les couleurs du biplan Wright Ariel avec ardeur, il contourne la tour Eiffel depuis port-Aviation en octobre 1909. (Fonds AÉCF).

Financée par Lazare Weiller, la Société Ariel doit résoudre différentes questions : trouver un constructeur de cellules, Astra (Deutsch de La Meurthe à Billancourt) et Clément-Bayard à Levallois sont sur les rangs, le premier avec le 4-cyl Wright de 28 ch dont le prix est grevé par la licence, le second avec ses propres moteurs, mais

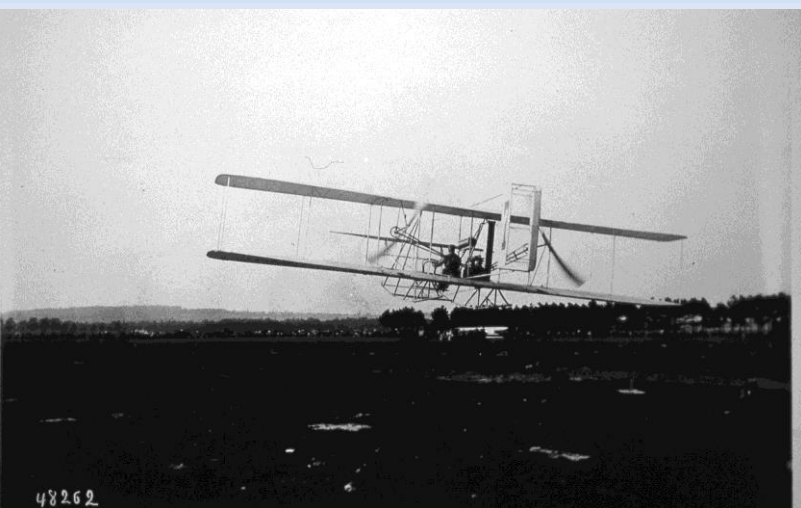
Clément-Bayard en 1909 vend aussi et surtout un autre aéroplane, la *Demoiselle* de Santos-Dumont. Après la fermeture de l'école Wright de Pau par suite de contrat rempli et la non disponibilité de Port-Aviation encore en chantier (et la mort du capitaine Ferber), il est urgent d'établir une école d'aviation si l'on veut vendre des machines. Voisin, Blériot et les frères Farman semblent en avance. En février 1910, de Lambert découvre au sud de Paris un terrain propice, Villacoublay et l'école Wright française s'y installe en mai.



Le biplan Clément-Bayard n° 2, une sorte de Wright adapté aux moteurs de Levallois, mis sur le marché en 1910. (Archives municipales de Boulogne-Billancourt).

Durant l'hiver 1909-1910, Gaubert entame une tournée de vols de démonstration à l'étranger pour vendre le biplan Wright ; il

représente Michel Clemenceau, directeur de la société Ariel. A son retour, il se voit octroyé un brevet de pilote d'aéroplane par l'Aéro-Club de France avec le n° 59, en date du 2 mai 1910, ce qui lui permet de disputer des meetings aériens dans de bonnes conditions financières. Clin d'œil à l'histoire, à Cannes le 3 avril 1910, le Voisin de Rigal portait le n° 1 et le Wright de Gaubert le n° 2...



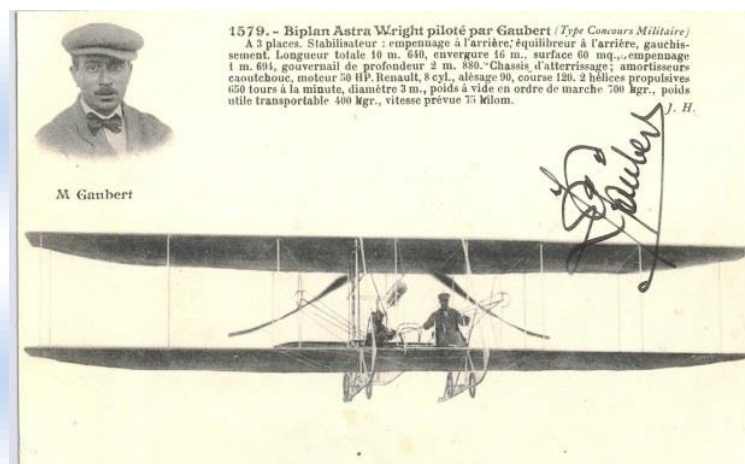
Biplan Wright construit chez Astra en 1909. (Gallica).

En 1910, Gaubert participe à plusieurs meetings. Il remporte des épreuves aux meetings de Palerme en mai, de Vichy en juin, puis du circuit italien en septembre. A Vichy, il remporte le prix de hauteur et le prix de la durée de vol. Le Comité d'organisation de l'aéro-club de l'Allier lui demande de rester deux mois pour effectuer des exhibitions avec sa machine.



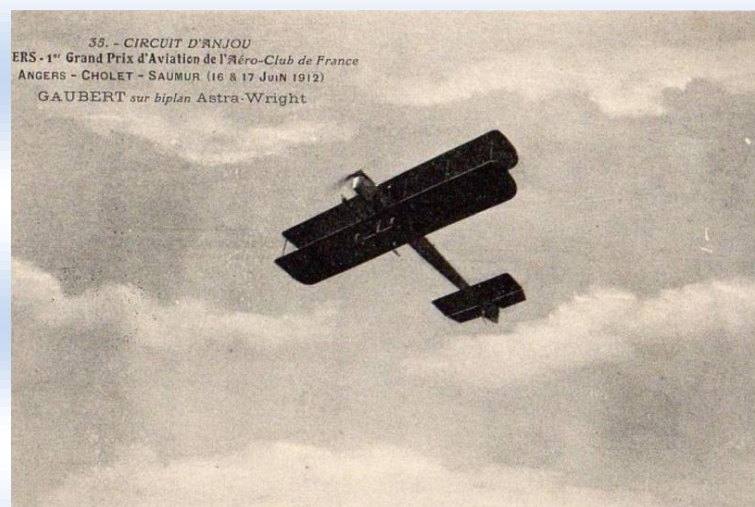
Gaubert au meeting de Vichy en juin 1910. (Fonds AécF).

Par un vol plané de sept minutes, Gaubert gagne à l'aérodrome de Villacoublay le prix Poliakov. Quand Astra reprend la licence de fabrication des biplans Wright, il est nommé chef pilote pour un temps, quatre mois.



Le biplan Wright n° 33 du Grand Concours d'Aviation Militaire de 1911, piloté par Gaubert. (Fonds AécF).

Appelé sous les drapeaux, Gaubert obtient de l'armée l'autorisation de participer au Circuit Européen d'aviation sous le pseudo-nyme de Dalger [en souvenir de ses premières victoires?]. Gaubert s'engage dans le Circuit Européen d'aviation avec un biplan Astra-Wright n° 35 à moteur Renault de 60 ch, mais un fâcheux accident où il manque de laisser un œil et se casse la jambe l'empêche de prendre le départ le 18 juin 1911. Quelques semaines plus tard, quoique tout béquillant, il remporte le Circuit de Bologne et le Grand Prix de la Ville de Padoue.



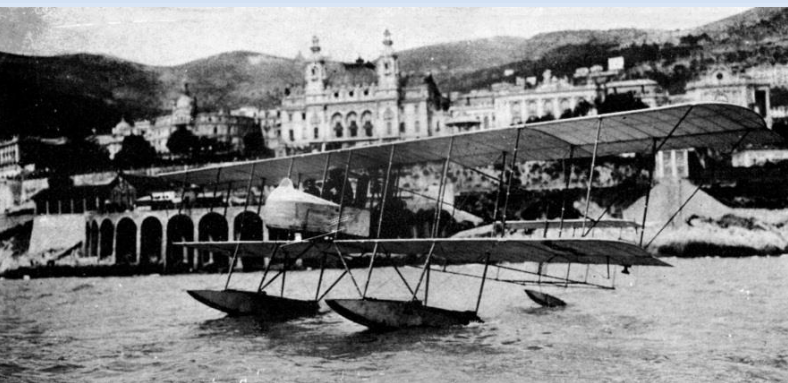
Gaubert enlève la cinquième place du circuit d'Anjou dans le Grand Prix de l'Aéro-Club de France en 1912. (AécF).



Louis Gaubert reçoit par courrier une lettre de remise de la Légion d'honneur. Il s'agit d'un homonyme : le lieutenant Edouard Gaubert à qui elle est remise le 21 janvier 1913. (AéCF).

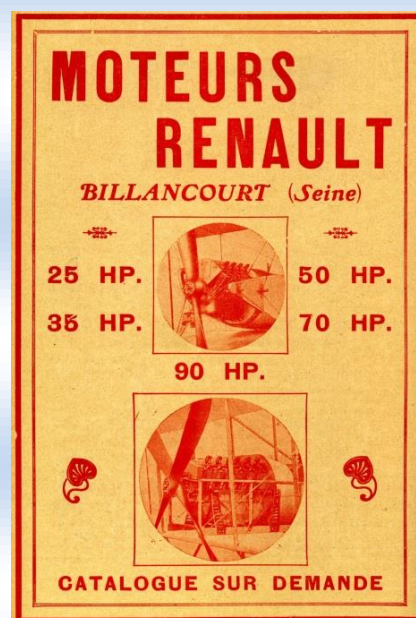
Il ne peut classer pour la finale son nouveau biplan Wright au Concours militaire de Reims qui se déroule en octobre et novembre 1911 par suite d'une mauvaise mise au point de sa machine à la voilure allongée démesurément, construite trop hâtivement, la priorité chez Astra allant au triplan à moteur Renault de 75 ch et probablement au second biplan à moteur Chenu de 75 ch.

Le 22 août 1911, les frères André et Edouard Michelin créent deux prix d'aviation, dits de l'aéro-cible, il s'agit de placer depuis une hauteur de 200 mètres mesurée par un barographe quinze projectiles militaires réglementaires (75 mm de long, 7 kg) dans une cible au sol circulaire d'un diamètre de 20 mètres et, depuis une altitude de 800 mètres, une ogive militaire (désarmée) dans un rectangle de 120 m sur 40 m (en gros, un petit stade de football).



Le biplan en version hydro du Maurice Farman en avril 1913 à Monaco. Gaubert se souvient y avoir disputé la course des canots automobiles. (MAE).

Sur l'antique biplan Astra-Wright, Gaubert participe en 1912 à la première édition des prix de l'aéro-cible Michelin. Dans les meetings aériens comme ce concours militaire, une vive rivalité règne entre les équipes militaires puissamment secondées et le seul équipage civil : le lieutenant Louis Gaubert et le lieutenant de vaisseau américain Riley Scott, inventeur d'un dispositif ingénieux de visée et de lancement. Le 11 août 1912 au camp militaire de Mourmelon-le-Grand, l'équipage Gaubert-Scott place 8 ogives sur 15 dans la cible rectangulaire et le 15 août 12 projectiles sur 15 dans la cible de 20 m de diamètre et remporte les deux prix de 25 000 francs.

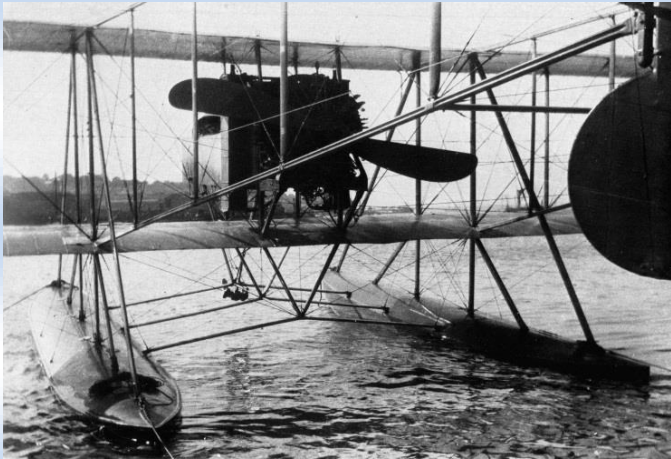


Le Wright tombé en désuétude, Gaubert passe en 1913 chez Maurice Farman, marque à laquelle il va demeurer fidèle jusqu'en 1922, si bien qu'il a ignoré ce que piloter un monoplane veut dire...

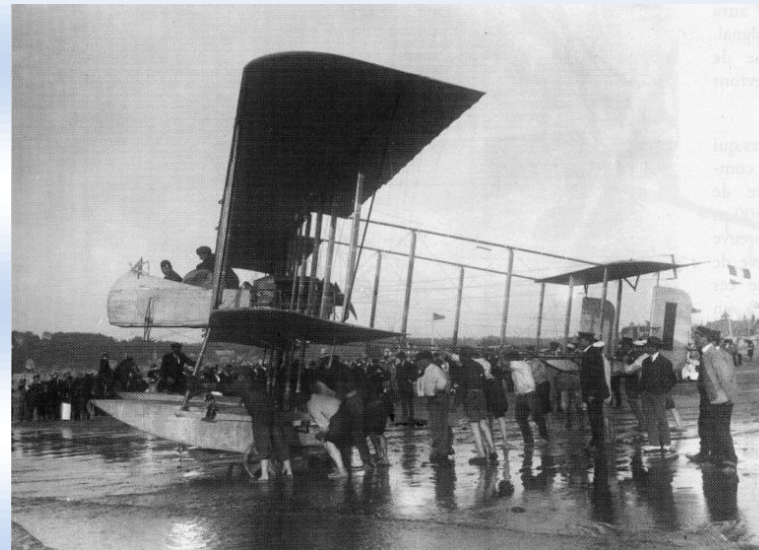
Avec des règles encore plus restrictives, sur un biplan M-Farman-II, l'étonnant Louis Gaubert récidivera en 1913, partageant le prix avec les aviateurs militaires Alexandre Fourny et le lieutenant d'artillerie Varcin. Leurs résultats sont demeurés secrets.

Du 3 au 14 avril 1913 à Monaco, Gaubert se présente dans les courses sur une machine magnifique, le biplan Maurice Farman à moteur Canton-Unné (Salmson) en étoile à cylindres fixes de 120 ch pour les essais et de 200 ch pour la course. Gaubert passe les épreuves de qualification avec brio,

mise en marche, remorquage, navigabilité le 6 avril et les suivantes avec la plus grande régularité, ce qui lui rapporte 3 000 francs de primes, et surtout, il remporte le Grand Prix de l'International Sporting Club du prince de Monaco, ce qui lui rapporte la notoriété internationale (les courses de Monaco sont suivies par 250 journalistes du monde entier) et 12 000 francs.



Monaco 1913, entre les flotteurs. (AMBB).



Le biplan Maurice Farman à Deauville en 1913. (MAE).

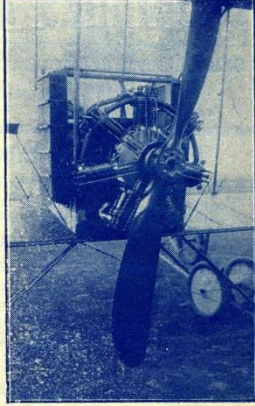
Moteurs SALMSON
Système Canton-Unné

M 7 - 90	} Refroidissement par eau
M 9 - 135	
2 M 7 - 200	
A 9 - 150	
D 9 - 300	

Record de la Hauteur
Avec 4, 6 et 8 Passagers, avec FRANGEAIS
TRAVERSEE DE LA MANCHE DE DOUAI A LONDRES
avec 3 Passagers, avec MOORHOUSE
RAID BERLIN - CALAIS - BORDEAUX - PAU - PARIS
avec BERNARD

Meeting de Lausanne
Premier Prix, avec BURRI

Société des Moteurs SALMSON
SYSTÈME CANTON-UNNÉ
9, Avenue des Moulinaux, BILLANCOURT
Téléphone : 633-81 - Adresse télégraphique : MONSLAS-BILLANCOURT



Moteur SALMSON

A Deauville en 1913, le concours est ouvert aux civils et aux militaires et doit décider le ministère de la marine à acheter des hydros. Sur le biplan Maurice Farman portant le n° 2 (qu'il affectionne ?) il remporte la course au large après avoir dominé les épreuves éliminatoires de la tête et des épaules, devant 14 concurrents particulièrement affûtés. Difficile de remporter une course de vitesse avec un engin de 19 mètres d'envergure, 12 mètres de long pesant 800 kg !



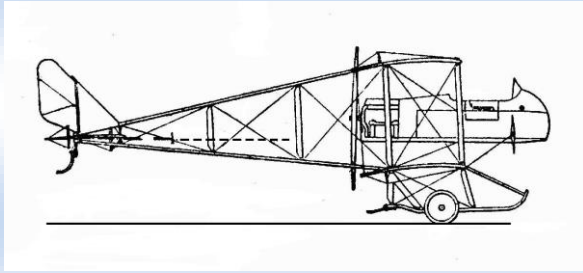
Le MF-11 du musée royal des Armées de Bruxelles. (Cliché de l'auteur).

Gaubert fait en 1913 des démonstrations de l'hydravion Maurice Farman à moteur V12 Renault et à moteur Canto-Unné (Salmson) devant les chefs de l'Amirauté à la Marine anglaise à Calshott.

En avril 1914, Gaubert fait partie des 25 pilotes engagés dans le rallye aérien de Monte-Carlo sur le grand biplan Maurice Farman à moteur V12 Renault de 120 ch et où sont admis les appareils à flotteurs démontables pour des roues, mais il ne prend pas le départ de la course le 1^{er} avril.

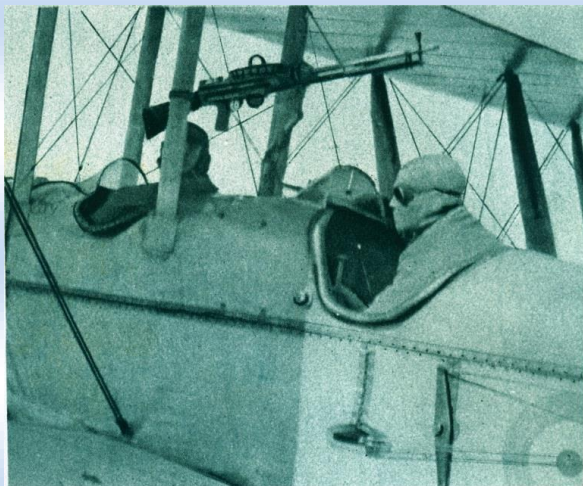
La guerre venue, Louis Gaubert, bien que réformé pour une amputation presque totale de la main gauche, offre ses services à la réquisition le 1^{er} août 1914. Breveté pilote d'aéroplane militaire N° 565 le 30 août 1914,

il est fait caporal en septembre, sergent en janvier 1915.



Le 8 août 1914, il convoie à Bruxelles par la voie des airs des avions à l'armée belge. Dès son retour, il forme l'escadrille M F 25 et initie de nombreux officiers à la conduite des appareils Farman.

Entre les reconnaissances en territoire ennemi, où le lancement des fléchettes était alors pratiqué, Gaubert descend le 7 octobre 1914, entre Étain et Metz, un aéroplane allemand, celui du lieutenant Finger, abattu d'un coup de mousqueton épaulé (seconde victoire aérienne de la guerre).



Dans les Balkans, décembre 1916. 5La Guerre Illustrée).

Le 19 mai 1916, malgré diverses blessures physiques, Gaubert est mis à la disposition des Usines Farman, où, à Buc comme à Cazaux, il met au point et réceptionne les appareils pour l'armée.

Titulaire de deux citations à l'ordre de l'armée, Gaubert se voit décerner par l'Aéro-Club de France sa médaille d'or pour avoir réceptionné le plus grand nombre d'appareils pendant la guerre.

Le ruban rouge s'y est ajouté plus tard, après un séjour aux États-Unis où, malgré des difficultés inouïes, Gaubert fait une œuvre étonnante de propagande française, créant notamment de toutes pièces

l'aérodrome de Roosevelt Field, près de New York.



Rentré en France, il devient en 1922 un des collaborateurs de M. Chauvière, fabricant d'hélices pour avions, et continue à piloter son Farman.



Louis Gaubert (1879-1959) en 1922. (L'Aérophile).

Officier de la Légion d'Honneur, médaillé militaire, croix de guerre, médaille de l'Aéronautique, Gaubert se retire à Ville-d'Avray ; il prend part activement à la Résistance pendant l'occupation. Il est décédé le 9 avril 1959 dans sa propriété de Ville-d'Avray, après avoir été élu maire de cette ville.