

**Pionnier de l'aviation, il s'illustre dans la plupart des grandes courses de son époque, puis devient carrossier d'automobiles et constructeur d'avions.**

**A 74 ans, il dépose un brevet pour un embrayage automatique.**

## **Charles WEYMANN**

(Né Charles Terres Weymann) dit **Charley**

**Né le 2 août 1889 à 16 heures à Port-au-Prince Haïti**

Selon acte n°362 Service central état-civil Nantes en ligne

**Décédé le 4 août 1976 à Paris**



### **Un des pilotes les plus doués de son époque avant la Guerre 1914-1918**

Charles Weymann a vingt ans en ce début de 20<sup>e</sup> siècle, où l'on entend pétarader les premières automobiles tandis que des machines volantes attirent des foules exaltées. Né sous le signe de ces deux moyens de transports révolutionnaires, la vie de ce héros va alterner entre ces deux passions.

Et quand ce fou volant vient voltiger avec son monoplan à l'aérodrome de Bouthéon-aviation du 13 au 17 août 1911, le public frémit d'admiration et d'effroi. Quatre soirs durant, il émerveille la foule en virant à angle aigu, s'élevant pour piquer droit sur les tribunes, à pleine vitesse, avant de redresser au dernier instant. Et pour rendre hommage à ses admirateurs subjugués, ce chevalier du ciel balance son engin d'une aile sur l'autre, salue son public, avant de fondre dans l'azur pour regagner Mourmelon.

Les têtes d'affiche de ce meeting forézien, compte aussi d'autres noms prestigieux tels Roland Garros, **Emile Train...**

Né à Haïti d'un père américain, commerçant et d'une mère française, il fait ses études en France. Sitôt breveté pilote de l'Aéro-Club de France le 6 juin 1910, il est remarqué dès son premier meeting à Reims en juillet, sur avion **Farman**



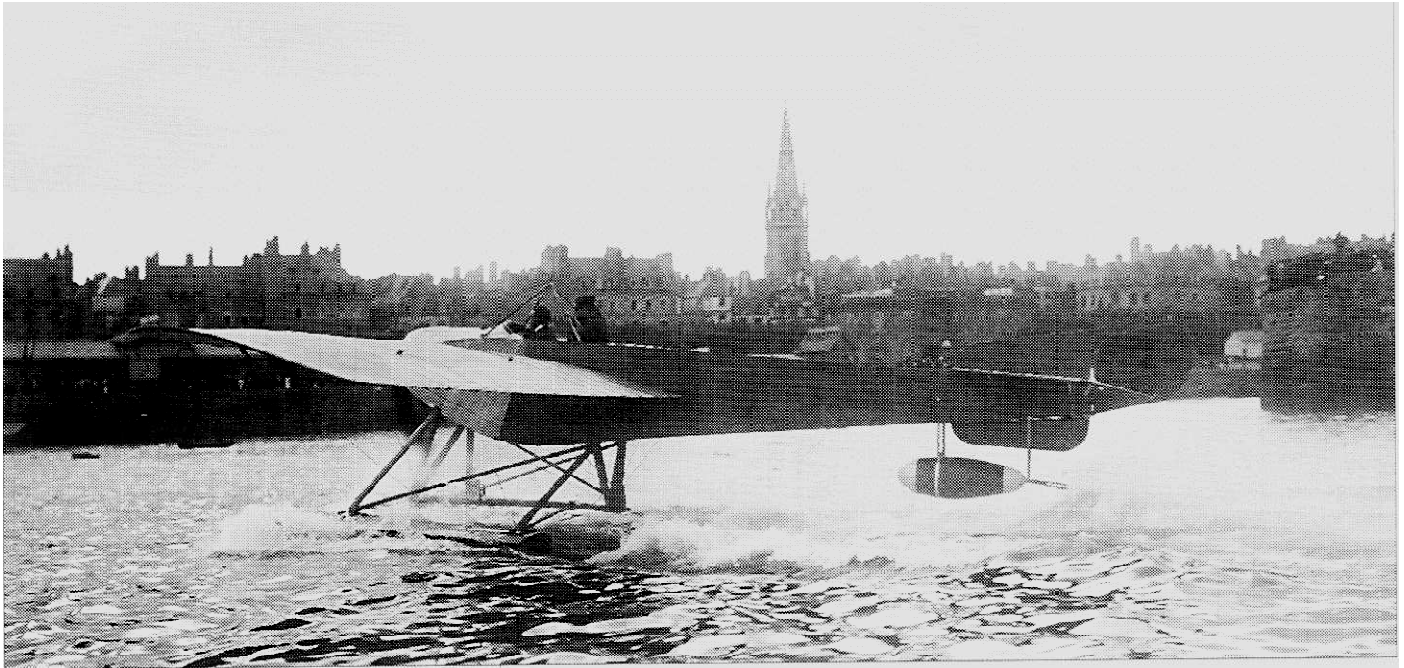
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Puis, en septembre de la même année, après avoir vainement tenté la traversée des Alpes, il réalise une liaison aérienne entre Paris et Clermont-Ferrand en sept heures avec un passager. **Géo Chavez**, de son côté, avait réussi le premier à franchir les Alpes, le 23 septembre 1910, mais son avion s'était écrasé à l'atterrissage en Italie.

En outre, Weymann est pilote d'essais chez Nieuport de 1911 à la fin de la première Guerre mondiale.

En 1911, il remporte en Grande-Bretagne, la 3<sup>e</sup> Coupe Gordon-Bennett (la plus ancienne des compétitions aéronautiques). ainsi que le Concours national d'Avions militaires à Reims, à 117km/h devant sept autres constructeurs.

En 1912, il participe aux meetings de Monaco, de Saint-Malo et de la Tamise avec un hydravion. Et en 1913, avant d'abandonner l'aviation sportive, il fait partie des quatre concurrents sélectionnés après éliminatoires sur 26 inscrits, pour briguer la première coupe internationale Schneider à Monaco. Il termine second.



Weymann remporte la course de vitesse Saint-Malo Jersey le 26 août 1912. (Musée de l'Air).

### **De l'aéronef à la carrosserie automobile puis aéronautique**

S'il est un talentueux pilote, Weymann est aussi un passionné de carrosserie automobile et aéronautique.

Après la Première Guerre, où il sert comme observateur, il se reconvertit dans l'industrie.

Grâce à ses connaissances aéronautiques et à son esprit de pionnier scientifique, il imagine un nouveau type de carrosserie automobile légère reposant sur une armature en bois et des panneaux en toile et similicuir. Il fonde ainsi la société de carrosserie Weymann à Paris.

C'est un tel succès que pour faire face à la demande importante, Weymann accorde des licences à de nombreux constructeurs automobiles européens. Puis associé à des firmes locales, il s'implante à Londres, à Indianapolis (USA). Mais la crise financière de 1929 et l'arrivée sur le marché de nouvelles carrosseries, signent le déclin de son entreprise et Weymann quitte sa firme en 1932.

Après cet échec, il revient à sa passion première, l'aviation. Et dès 1929, il crée avec l'ingénieur George Lepère, la Société des Avions Weymann-Lepère, qui produit une dizaine de prototypes parmi lesquels des biplaces de reconnaissance, de tourisme et aussi des autogires.

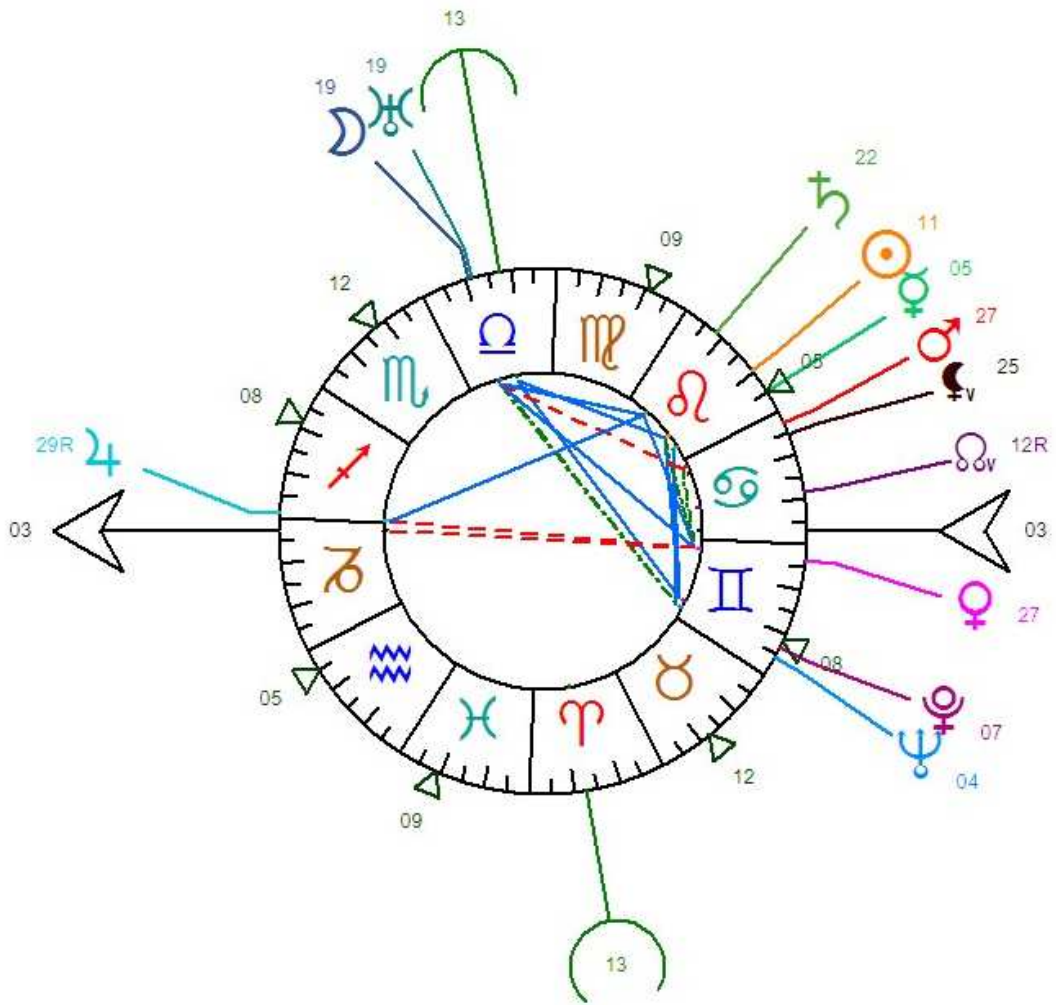
Mais le succès fait défaut et l'entreprise ferme en 1933.

Après la Seconde Guerre mondiale, Weymann revient vers l'automobile et développe des équipements novateurs. C'est ainsi qu'il dépose en 1963, un brevet pour un système d'embrayage automatique.

Finalement, il se retire des affaires et s'éteint à Paris en 1976. Il a 87 ans.

Ainsi se termine une carrière qui s'est envolée vers la gloire avec l'aviation débutante. Et comme ce pionnier est aussi doué pour carrosser voitures et aéronefs, il va y consacrer successivement le reste de sa vie.

Voici un aperçu de la vie de ce brillant pilote reconverti en carrossier et constructeur où son imagination d'avant-garde, pendant un temps, fait merveille.



Sites :

<http://www.janinetissot.com/>  
<http://www.janinetissot.fdaf.org/>

Mail :

[info@janinetissot.com](mailto:info@janinetissot.com)