COCHE, Auguste, né le 11 juillet 1845 à Cour et Buis.

Fils de Mathieu Coche, maçon puis maître menuisier, et de Françoise Faure.

Auguste Coche dès sa plus jeune enfance manifeste son goût pour inventer. Installé comme mécanicien à Cours et Buis, il construit une machine à battre le grain dotée de multiples accessoires perfectionnés, réalise un système de remplissage automatique de sacs de blé, un robinet automatique (1895), un ensacheur (1896) invente une bascule automatique (1900), une pompe à air aspirante et foulante (1906). Dans l'impossibilité matérielle d'exploiter lui-même ses brevets, car à la suite d'un grave accident survenu sur sa machine à battre, il a subi l'amputation partielle du bras gauche. Autant d'inventions pour un homme qui n'avait même pas son certificat d'études primaires, il ne prend aucune garantie dans l'exploitation de ses brevets.

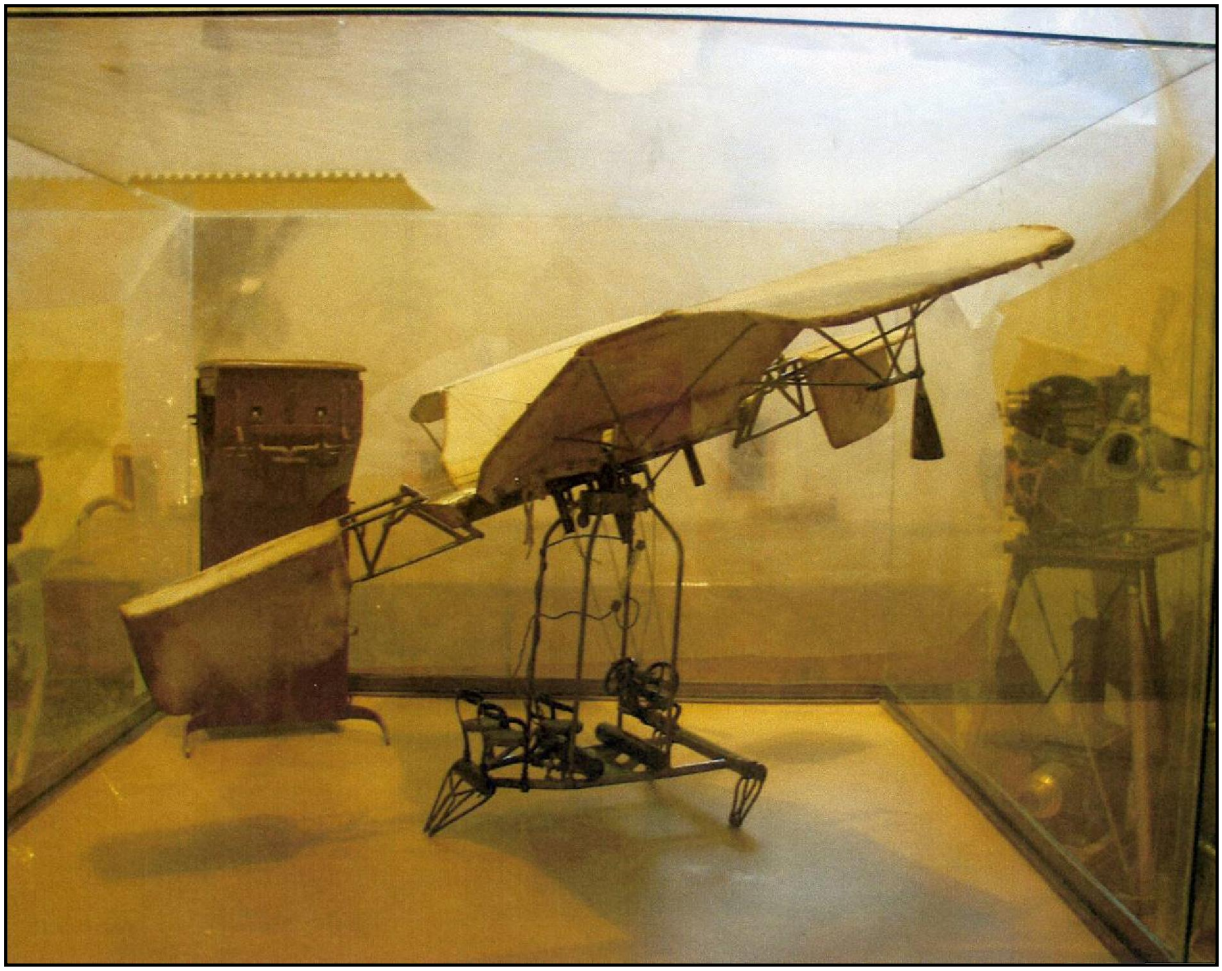
Aux environs de 1900, il s'installe à Lyon. Vers 1910, il parvient à exposer à Lyon lors d'un concours, la maquette d'un aéroplane «Le Stable», et obtient le deuxième prix. Ceci l'engage à réaliser l'appareil dont il a établi les plans et le fonctionnement. Le brevet n° 415722 est déposé en date du 4 mai 1910, au nom de Coche-Lajoux. Les caractéristiques de l'aéroplane sont les suivantes : un ou plusieurs plans sustentateurs à ailes rigides incurvées fixées sans aucune liberté de mouvement sur le fuselage ; suspension de la nacelle au fuselage au moyen d'un joint à cardan ; deux gouvernails, l'un vertical placé à l'avant, l'autre horizontal placé à l'arrière ; système de direction, au moyen d'un levier maintenu dans la suspension à cardan.

Au printemps 1912, à 67 ans, Auguste Coche s'installe à Revel. Il confie à Francisque Gabier, maréchal-ferrand, la construction de l'appareil. En 1913, le fuselage, la nacelle et le train d'atterrissage sont terminés. Trois ingénieurs du camp d'expérimentation d'aviation d'Issy les Moulineaux se déplacent pour examiner l'appareil et proposent l'achat du brevet rt l'appareil en construction. L'accord n'est pas possible. Avec l'assemblage de ces pièces, dans les premiers mois de 1914, il reste à entoiler les ailes et la mise en place du moteur. Dans les mois qui suivent, la Première Guerre mondiale éclate, tous ses collaborateurs sont mobilisés, faute de crédits, et faute de bras (un accident l'avait amputé d'un bras), l'arrêt de la construction de son appareil sera décidé. Lequel restera abandonné suspendue dans un hangar de nombreuses années. Auguste Coche décède fin 1916.

De nos jours, une réplique du Stable est présentée au Musée d'Artisanat rural de Revel-Tourdan.

Extraits 'Le Stable' et autres inventions d'Auguste Coche à Revel-Tourda, 1912-1917 publié par Renaissance de Revel et Tourdan en 1984, d'après une étude de Madame Plat, petite nièce d'Auguste Coche. Document communiqué par M.Jean Convert.

DES DAUPHINOIS , CONSTRUCTEURS D'AERONEFS



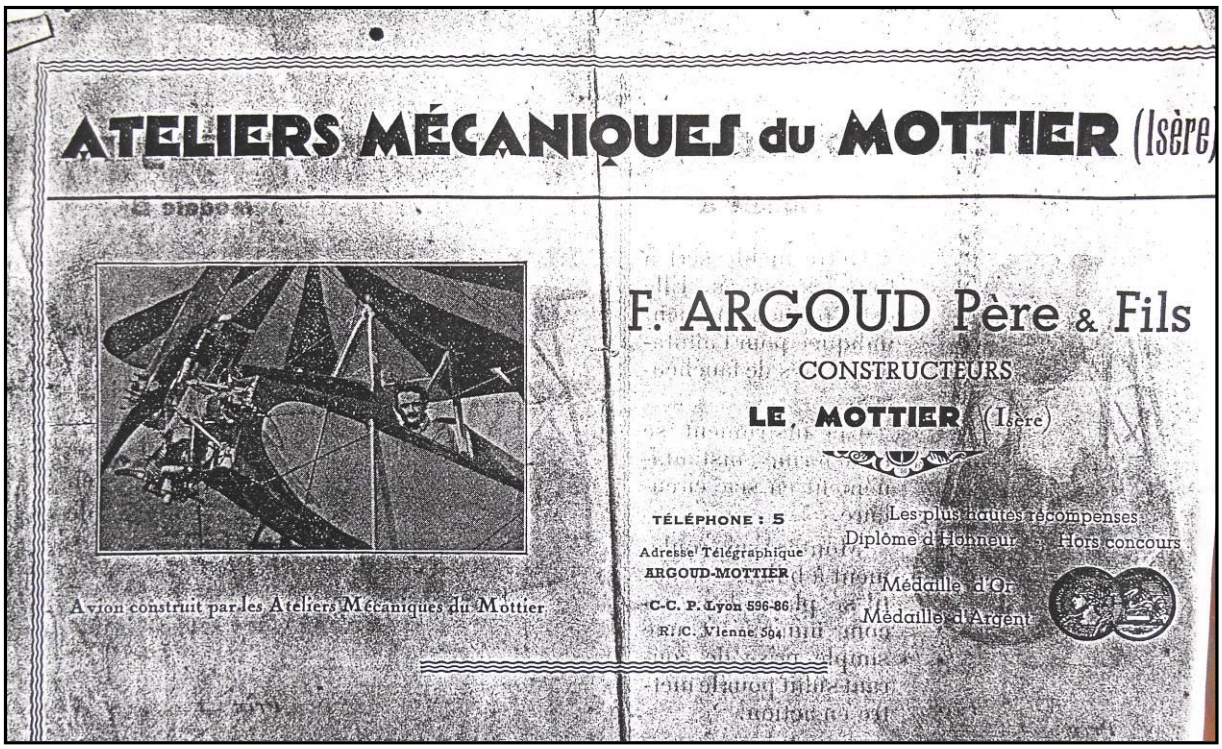
Réplique du Stable présentée au Musée d'Artisanat rural de Revel-Tourdan

ARGOUD, Fernand, Lucien est né, le 10 avril 1898, au Mottier.

Il est ajusteur lorsqu'il est mobilisé, le 16 avril 1917. Il rejoint le 2ème Groupe d'aviation à Bron avant d'être affecté, le 10 février 1918, comme mécanicien à l'escadrille SPA 152, équipée de Spad VII. Fernand Argoud suivra les déplacements de son escadrille et participera sur les divers terrains d'opérations avant d'être démobilisé en 1919.

De retour à la vie civile, il s'installe dans son village, en tant qu'artisan mécanicien et se spécialise dans la fabrication de petits matériels à vocation agricole (meules, scies, barattes, moulins à grains, etc…) qui atteindront très rapidement une excellente réputation régionale. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Fernand Argoud s'associe avec son fils pour donner à l'entreprise familiale une envergure plus importante (constructeurs et travaux de serrurerie) sous le nom d'Ateliers Mécaniques du Mottier.

La passion de Fernand Argoud reste l'aviation. Au Mottier, où il réside, la maison familiale accueille au rez-de-chausssée, un café et un magasin de quincaillerie. Mais c'est dans l'atelier, derrière la maison, que Fernand Argoud se livre à ses activités de mécanicien-constructeur. En 1934, il réalise la construction d'un monoplan équipé d'un moteur de moto Harley Davidson. Cet appareil d'une envergure de 8 mètres et qui pesait 160 kg en ordre de marche participe à de nombreux meetings dans la région. Deux autres appareils seront construits. Fernand Argoud souhaitait créer une école de pilotage sur le tout nouveau terrain d'aviation des Burettes à Penol-Marcilloles. La Seconde Guerre mit fin à ses espoirs.
Fernand Argoud décède à Villeurbanne, le 27 août 1976



En 2015, l'avion de Fernand Argoud dort dans un hangar de la plaine de Bièvre. Le moteur a été volé, mais le propriétaire de l'appareil connaît une personne qui lui céderait un moteur Anzani identique à celui qui l'équipait. En souvenir de son grand père qui l'a éveillé à l'entreprenariat, son petit fils Philippe serait heureux de participer matériellement à la restauration de l'appareil, pour peu qu'une bonne fée mécanicienne passionnée souhaite se pencher sur cette œuvre afin de la restaurer et de l'exposer… !

DES DAUPHINOIS , CONSTRUCTEURS D'AERONEFS

René **AUGE**, 23 ans, et Georges **MARION**, 27 ans, deux copains aimant la mécanique, qui travaillent aux Forges de Saint Clair de Galaure, eurent l'idée, dans les années 35 de construire un avion. A l'époque, de nombreux meetings se déroulaient dans la région, et un baptême de l'air sur le terrain d'aviation de Moirans les inspira. C'était l'époque ou Henri Mignet éditait son livre 'Le Sport de l'Air, Pourquoi et comment j'ai construit le Pou du Ciel'.

Dans cet ouvrage, l'auteur décrivait les plans de construction et les conseils de navigation de son Pou du Ciel, le 'HM 14'. Du contreplaqué, de la toile encollée, un moteur de 30 cv, tous les frais sont notés et partagés. De la bonne volonté et des copains, donnent naissance au Pou du Ciel **GRAM** (**G**eorges**R**ené**A**ugé**M**arion). Pour les essais, la carlingue et les ailes sont chargées sur une camionnette, puis l'appareil est remonté sur place. C'est l'attraction du dimanche dans les champs de la vallée, d'abord à Grange Reynaud, puis aux Loives, et même un jour de vogue à Roybon. Mais la consécration, c'est un vol sur l'aérodrome de Marcillolles-Chambaran, dit des Burettes. L'autorisation de voler sur le terrain a été donné par l'aéro-club 'Bièvre-Chambaran'. Le 24 octobre 1935, dans l'euphorie de voler, René Augé décolle le premier, fait un tour sur La Côte Saint André, et revient se poser aux Burettes. Georges Marion, fou de joie, saute dans l'avion, décolle, prend de l'altitude, sans s'apercevoir qu'au sol ses amis agitent des bidons d'essence pour lui faire comprendre qu'il n'avait pas refait le plein… ! Et le moteur s'est arrêté, dans ce cas là, on réfléchit vite et on agit vite. Georges Marion fait un atterrissage dans un champ voisin, mais un fossé au bout du champ a fait piquer du nez l'avion. D'ou l'expression 'casser du bois'. Le pilote s'en sort sans égratignure. Pour réparer, l'avion, il fallait reconstruire entièrement le GRAM. Avec l'arrivée de la guerre et les événements familiaux, le beau rêve s'arrêta.

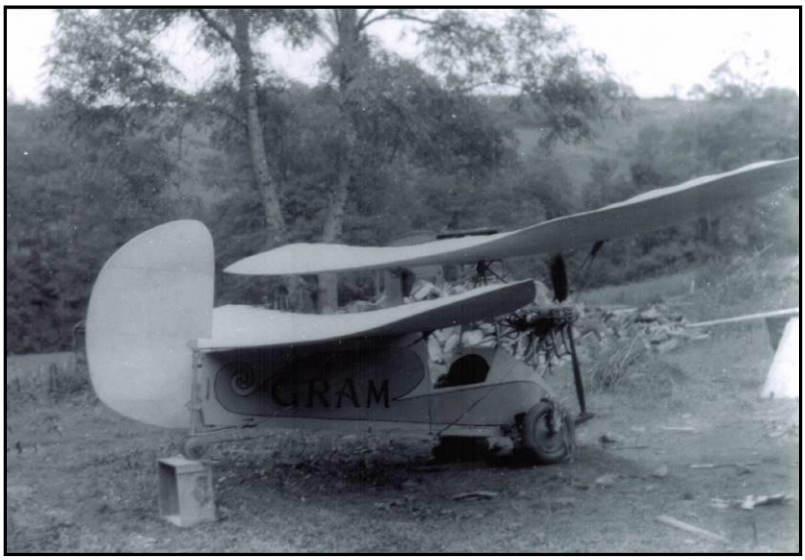
Parmi la descendance, certains sont devenus pilotes : Lionel garde précieusement l'hélice du Gramm, et Alain, qui anime l'Amicale Romanaise des Avions Anciens, à fixé contre le mur d'un hangar de l'aérodrome des Chasses à Romans, l'aile et la dérive du GRAM.

Adaptation d'une brochure réalisée par Michel Augé, le 25 octobre 2015

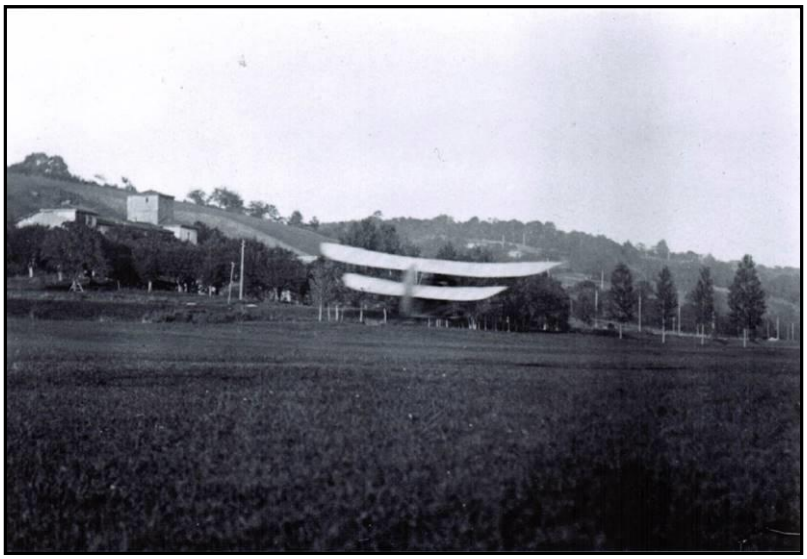
X Mourier Bazenet Georges Marion René Augé DR

Des Dauphinois, Constructeurs d'aéronefs © C.A.L.M 02/2016

DES DAUPHINOIS , CONSTRUCTEURS D'AERONEFS



Le Pou du Ciel GRAM prêt à voler DR



Le Pou du ciel GRAM en vol DR

Atterrissage forcé du GRAM au terrain des Burettes DR