

La machine volante était déjà un beau résultat, mais l'avion qui vole seul est encore mieux ! disait un journaliste en 1918. A cette époque, l'aéronautique, qui en était encore à ses balbutiements, venait de réussir une expérience dont l'importante bouleversait les données à peine acquises. Après Jules Verne, Henri Wells paraissait un prophète.

Déjà l'année précédente, les Allemands avaient prétendu posséder les secrets. Ils avaient, assuraient-ils, construit en série des centaines d'avions « sans pilote ». Ce n'était heureusement que du bluff !

Ce qui n'était pas du bluff, c'est que le 2 juillet 1917, un Français, le capitaine Max Boucher, avait essayé avec succès un appareil Voisin 160 CV qui, grâce à un dispositif spécial de voilure, complétée par des demi-cônes en toile souple, avait décollé sans l'aide d'un pilote, parcouru un kilomètre, puis, après un virage progressif, atterri normalement.

Ce qui était également exact, c'est que l'initiative fut jugée excessive par l'Administration supérieure et, quelques jours après l'expérience, l'officier « coupable » se voyait retirer son commandement.

Le capitaine Max Boucher avait pourtant à son actif la réorganisation complète de l'école d'Avord, qui était en 1916, le plus grand port aérien d'Europe. C'est aussi lui qui, le 31 décembre 1914, avait de sa propre initiative encore, réalisé le premier bombardement de nuit en escadrille.

Fort heureusement, le capitaine Boucher avait obtenu le brevet du colonel Ferrié, et grâce à ce patronage, il fut autorisé par Clemenceau à constituer un centre d'expérience à Mondésir, près d'Estampes.

Et le 14 septembre 1918, sur l'aérodrome de Chichery, un vieil avion Voisin, muni de dispositifs spéciaux, fut lancé « face au vent, sans être piloté, sous l'unique impulsion du poste de T.S.F. placé dans un second appareil à 1200 mètres ». Il vola pendant 51 minutes sur un circuit de 100 kilomètres : » aucune fausse commande ne s'est produite au cours de l'expérience », précisait le procès-verbal.

Le capitaine Boucher, fiers de son succès, s'apprêtait à perfectionner son système. Il envoya au sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, Jacques-Louis Dumesnil, un programme de nouvelles expériences : pour toute réponse, il reçut ordre de tout cesser et de licencier son groupe, sans aucune explication !

Une démarche de M. Laurent-Eynac, alors simple député, se heurta au même refus. La Grande Guerre s'achevait, nous étions alors en novembre 1918.

Max Boucher donna sa démission de l'armée, mais ne perdit pas courage. Aidé de quelques amis, appuyé par l'« Union pour la sécurité en aéroplane », il finit par s'imposer aux autorités officielles.

Tout vient à point à qui sait attendre. En 1921, Laurent-Eynac devint à son tour sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, dans le cabinet Briand. Il ne ménagea pas son appui au capitaine Boucher.

Une société de recherches se fonda avec la collaboration de l'Etat, qui mit à disposition des pionniers le matériel nécessaire pour rattraper les années perdues.

A Villesauvage, près d'Estampes, le capitaine Boucher, aidé de l'ingénieur Percheron, reprit ses expériences, qui devaient aboutir à notre avion téléguidé, une invention française, puis à notre drone.