

En août 1922 à lieu à Combe-grasse le Premier Congrès Expérimental d'Aviation sans Moteur. Le planeur que prépare Peyret n'est pas prêt (il est construit chez Morane) . Son ami Maneyrol doit piloter, avec aussi peu de succès que les autres (il n'y a pas assez de vent), un appareil un peu délirant dû à Verrimst.

Par contre, à Ilford Hill en octobre Maneyrol frappe un grand coup. Dans des conditions météo difficiles, pluie, vent fort et turbulent, il effectue un vol de 3h 22 mn, interrompu seulement par la nuit, reprenant aux Allemands le record du monde de durée. Même si la performance doit beaucoup au courage et à l'endurance du pilote, l'appareil s'était montré, d'après la revue Flight, à la fois plus stable et plus maniable que ses concurrents, théoriquement meilleurs planeurs.

Dans un entretien accordé à Flight, Peyret indique alors son désir de motoriser l'Alérion, estimant que 10 ch assureraient une marge de puissance très suffisante. Mais il prépare déjà une avionnette plus traditionnelle.

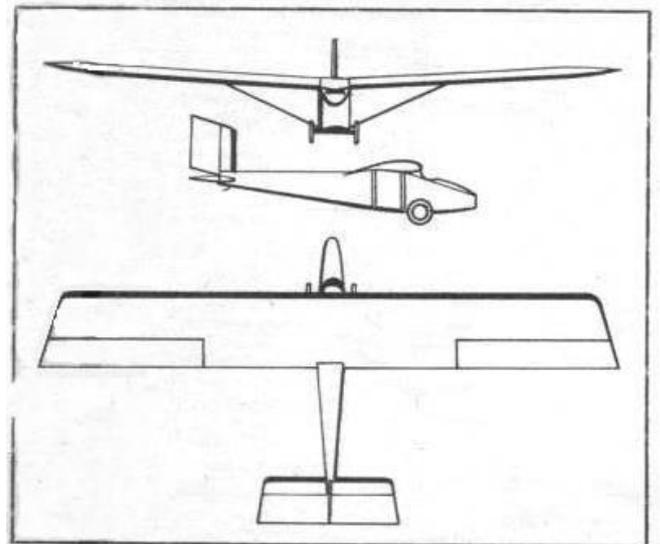
La performance eut un grand retentissement en France (réceptions, médailles) et assura au tandem une réputation peut-être un peu surfaite.

Poussé par la réputation acquise, Peyret quitte Morane-Saulnier et monte sa propre entreprise, avec quelques compagnons, deux dessinateurs et lui-même pour les calculs de structure. Il peut revenir à sa passion pour les planeurs et les avions très légers, mais par

manque de fonds propres, il devra aussi dessiner et construire pour des commanditaires, ou même complètement à façon.

Maneyrol et Peyret ayant découvert l'intérêt du site de Vauville, ils y montent un camp de toile. Le 29/1/1923, toujours avec le tandem, Maneyrol tient l'air pendant 8h 4 mn. Au deuxième congrès de Combe-grasse, en août, le tandem ne finit que deuxième, mais la nouvelle avionnette monte à 3830 m et devant ce succès, elle est engagée dans la compétition d'avions légers qui se tient à Lympe en Angleterre. L'avionnette ayant été améliorée, Maneyrol espère gagner le prix d'altitude offert par lord Wakefield (bien connu des modélistes). Après une montée qui impressionne les spectateurs, il redescendait à faible altitude lorsque les ailes se replièrent. Maneyrol mourut de se blessures, et le record de 4200 m ne fut pas homologué par suite de l'impossibilité de calibrer les barographes.

En 1924 Peyret construit pour Le Prieur un hydravion-école léger qui volera sur le lac d'Annecy et dont il semble ne rester aucune trace.



En 1925, il construit le Vautour pour Abrial. Ce planeur de 100 kg, le premier équipé d'un variomètre, impressionne les Anglais par la qualité de sa construction. A Vauville, piloté par Auger, il monte à 720 m, effectuant ainsi, un peu par accident, le premier vol en ascendance thermique en France, et le deuxième au monde (record du monde officieux).

En 1926 il réalise le Triavion d'Albessard sur contrat d'Etat, mais les deux autres exemplaires attendus ne seront pas commandés.