

Le **CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD (CALM)**,  
du nom d'un précurseur de l'Aéronautique, d'origine lyonnaise, se doit sur son site Internet

<https://calm3.jimdofree.com/>

de pérenniser la MEMOIRE des personnes, des faits et évènements liés à l'Aviation lyonnaise en Rhône-Alpes.

## **LES DEBUTS DE L'AVIATION LYONNAISE ET SES PIONNIERS**

Nous vous présentons l'historique des débuts de l'aviation lyonnaise liés à l'action de ses pilotes, pionniers de l'aviation.

Sous une forme de 'chroniques' en rapport avec l'ordre chronologique, il est présenté les faits et évènements se rapportant à ces pilotes, et pour certains, leur biographie.

## LES DEBUTS DE L'AVIATION LYONNAISE ET SES PIONNIERS

Vers 1504, Hugues **BLERIOT**, d'origine lyonnaise, en religion Frère Boromé à la Grande Chartreuse (Isère), expérimente sur une pente du massif de la Chartreuse, un engin planeur fait de toile et de bois.

**MOUILLARD**, Louis, Pierre, Marie, est né le 20 octobre 1834 à Lyon 5<sup>ème</sup>.

Apartir de 10 ans, il fréquente le collège des Lazaristes à Lyon. A 17 ans, il suit les cours de l'Ecole des Beaux Arts de Lyon, puis à l'automne 1855, il est à Paris dans l'atelier d'Ingres. Il a pour ami de jeunesse, Alphonse Daudet.

Depuis l'âge de 15 ans, il s'intéresse avec une passion croissante aux oiseaux et aux mystères du vol. Il dispose chez lui d'un véritable laboratoire de recherche ornithologique où il mesure l'envergure des oiseaux morts, leur surface en fonction de l'envergure, le poids réparti sur les ailes par mètre carré, etc...Il ne rêve que de voler comme les oiseaux.

En 1856, à Lyon, premier essai d'un planeur : *«Un bâti léger, en perches souples et fortes de châtaignier, ayant la forme du corps d'un oiseau. J'étais placé horizontalement, le torse supporté par une toile. Les jambes manœuvraient des codes qui passaient sur des poulies et faisaient mouvoir des ailes. Et appareil n'a pas été fini; Il était mal conçu, les bois pliaient, les poulies coupaient les cordes, c'était une ébauche. J'étais trop influencé par les rameurs, c'était un mélange de planeur et du rameur. J'ai abandonné.»*

Son père décède, en décembre 1856, laissant la famille dans une situation difficile. Louis Mouillard quitte Lyon, avec son frère Henri, pour s'établir en Algérie comme fermier dans la plaine de la Mitidja.

Pendant une dizaine d'années, il continue ses réflexions et tente, en 1864, un deuxième essai de planeur

1865, troisième essai de planeur : *«Deux ailes parfaitement réussies comme légèreté. Elles étaient construites en hampe de fleur de grand agave, bois très léger, fibreux et résistant n'existant pas en Europe. Etant debout, muni de cet appareil, j'avais la charnière de devant à la hauteur du creux de l'estomac, les deux bras appuyant sur chaque perche et fixé par des courroies. Le transport du centre de gravité se faisait en me déplaçant à la force des bras. L'appareil pesait 15 kg. C'était trop léger. Les bois étaient un peu faibles. Sa surface n'était que de 12 m<sup>2</sup>.»*

C'est à Baba-Ali, près d'Alger, que Louis Mouillard effectue son premier vol d'essai, le 12 septembre 1865 : du haut d'un talus, il s'élance et réalise un parcours aérien de 42 mètres en 15 secondes. L'arrivée sur terre fut un peu rude pour le pilote et la machine, dont une ramige se brisa. Le lendemain, nouvelle tentative, mais peu après l'envol une rafale de vent brisa les ailes qui se replièrent. Le pilote s'en tira avec une luxation de l'épaule.

En 1866, il quitte l'Algérie à la recherche d'une nouvelle situation. Grâce à l'appui de son ami Alphonse Daudet, il est nommé professeur de dessin à l'Ecole Polytechnique Militaire du Caire et complète ses ressources par un emploi caissier-comptable dans un magasin de nouveautés tenu au Caire par ses cousins Camoin. Néanmoins, il poursuit ses observations sur le vol des vautours Oricou qui prennent appui à la fois sur les ascendances de l'air chaud et sur les sautes de vent. Ces rapaces évoluent en fouettant l'air de façon dissymétrique avec l'extrémité de leurs rémiges. Grâce au gauchissement de l'extrémité de ses ailes, le vautour peut tantôt prendre de la vitesse en allant avec le vent, tantôt effectuer une remontée en allant contre lui.

1878-1879, nouvel essai d'un planeur : *«10 mars 1878, je vais le mettre en chantier. Je crains que ma mauvaise santé ne me permette de le mener à bien.»*. Août 1879, une année et plus est passée et je n'ai rien pu produire. Je renonce. Je me rends. Voilà ce que je voulais faire : c'est le même appareil que le troisième essai, mais perfectionné. Je remplace les planches renforcées qui faisaient fonction de bras, par une espèce d'échelle double. Ces planches étant trop légères, pliaient, n'avaient pas une tenue suffisante. Elles ont un angle plus prononcé que l'étaient les planches précédentes. Cela donne plus de base à l'appareil. Les points d'attache des ailes et de suspension du corps sont réunis, simplifiés et offrent plus de sécurité. Avec cet appareil plus rationnel, il est clair que si on porte rapidement les pointes en avant, et que le vent ait assez de force, on doit être enlevé.»



En 1881, publication de l'ouvrage de Louis Mouillard : «L'Empire de l'Air – Essai d'ornithologie appliquée à l'aviation».

A partir du printemps 1891, Louis Mouillard devient quasiment paralysé et indigent. Il décède dans la misère, le 20 septembre 1897, au Caire, et son corps jeté à la fosse commune.

En 1911, publication posthume de l'ouvrage : «Le Vol sans battement».

Des documents inédits de Louis Mouillard retrouvés treize années après sa mort dans les caves du consulat de France au Caire, et achetés, au nom de la Ligue Nationale Aérienne par Antoine Bianchi, ont permis de reconstituer cet ouvrage posthume. Il permit d'affirmer que Louis Mouillard avait découvert depuis plus de vingt ans le gauchissement et la combinaison du gauchissement et du gouvernail vertical de direction. Preuve est faite également qu'il enseigne sa découverte à Octave Chanute, le maître incontesté des frères Wright.

[https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon\\_mouillardmaison](https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon_mouillardmaison)

<https://www.aerosteles.net/stelefr-bron-mouillard>

1852, Michel **LOUP**, ouvrier givordain et lyonnais fut le précurseur de l'aviation lyonnaise. A cette époque, il avait dessiné le premier projet français d'aéroplane. C'était une sorte de plan de glissement à profil d'oiseau, incorporant de part et d'autre de l'axe de déplacement, deux propulseurs quadripales emplumés et rotatifs que Loup nomma ses 'ailes'. La machine reposait sur deux roues en tandem ou sur un train tricycle. Mais il resta muet sur la nature et l'emplacement de la machine motrice qui aurait pu insuffler aux deux 'ailes' l'énergie indispensable. Dans une brochure publiée en 1853, et intitulée « Solution du problème de la locomotion aérienne », Michel Loup a décrit son propulseur. En 1869, Michel Loup prend la direction d'une société d'aviation qui vient de se créer.

1852, Louis-Charles **LETUR** ou **LETURE** déposa un brevet pour une machine volante à ailes battantes munie d'un parachute. Les essais ne donnèrent guère de résultats. Le 27 juin 1854, à Londres, il fut grièvement blessé dans sa nouvelle tentative et mourut quelques jours plus tard.

**CONSTANTIN**, vers 1860, il étudia le vol des oiseaux, notamment des oiseaux très lourds, et remarqua qu'il se produit un mouvement de bascule de l'arrière vers l'avant, qui a pour objet de placer leur corps et leur queue dans le plan des ailes, et attribua à ce mouvement un rôle important dans le mécanisme du vol. Constantin chercha alors à réaliser, dans un aéroplane, ce mouvement de bascule, *«soit en faisant varier le centre de gravité, soit en compensant les poussées variables qu'il reçoit par le jeu d'une hélice ou de tout autre organe faisant intervenir une composante nouvelle et variable dans le jeu auquel il est soumis»*.



Ferber, par une série de circonstances imprévues, ne réussit jamais à voler sur une de ses propres machines. Il exécute son premier vol à Juvisy sur un Voisin, en 1908. C'est sur un appareil de cette marque qu'il trouve la mort à Boulogne sur Mer, le 22 septembre 1909.

*Un quartier de Nice, ville où il fut en garnison, porte son nom. A Boulogne sur Mer, sur le lieu où il trouva la mort, un monument commémore sa mémoire. A Lyon, une plaque a été apposée sur sa maison natale, située 3 cours de la Liberté, son nom a été donné à une place dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement. A Caluire, une rue où sa famille résida porte son nom. Ferdinand Ferber repose dans l'ancien cimetière de Loyasse à Lyon.*

<https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon-ferber>

1874, Jean-Désiré **SUIVAL-LASERME** construisit un hélicoptère à 2 hélices dans l'atelier paternel, rue Saint Victorien à Villeurbanne. Un dispositif permettait de déplacer le centre de gravité dans le but d'orienter la direction. En outre, le 12 août 1905, à l'âge de 79 ans, il exécutait sa première ascension en ballon libre à bord de l'« Arago », devenant ainsi le doyen de l'époque des aviateurs et aéronautes du Sud-Est.

Gabriel **VOISIN**, né le 5 février 1880 à Belleville sur Saône, et Charles **VOISIN** le 12 juillet 1882 à Lyon 3<sup>ème</sup>

Charles et Gabriel VOISIN sont incontestablement les pionniers de l'industrie de l'aviation. Durant leurs vacances à Neuville sur Saône, les deux frères passent des heures passionnantes dans l'atelier de leur grand-père et ont une occupation favorite: l'expérimentation de cerfs-volants qu'ils ont construits eux-mêmes. La conquête de l'Air commence à préoccuper les deux frères au moins autant que celle des 'jouvencelles' de leur quartier de La Guillotière... Aux vacances de 1896, ils entreprennent la construction d'un planeur de cinq mètres d'envergure à partir d'un dessin trouvé dans un journal. Leurs études sont cahotiques et sulfureuses... En 1898, ils consacrent leurs vacances à terminer et à essayer leur planeur et ceci jusqu'en 1905.



Gabriel et Charles Voisin

Puis, le 8 juin 1905, ayant monté la cellule de leur planeur sur deux flotteurs, ils le font tracter sur la Seine par un canot automobile, et 'déjaugent' cet 'hydravion' qui atteint une hauteur d'une vingtaine de mètres. La confiance tirée de ce premier envol inspire à Gabriel Voisin l'idée de 'gagner sa vie en construisant des machines volantes pour une clientèle hypothétique...'. Associé à Louis Blériot, il installe dans un hangar de Billancourt, la première usine mondiale de construction et de vente d'aéroplanes. Le sculpteur Delagrangé est leur premier client et, pour livrer sa commande, Charles Voisin installe un moteur Antoinette de 50 CV sur la cellule de leur planeur. **Le 16 mars 1907 à Bagatelle, Charles Voisin décolle ce prototype et atterrit 60 à 80 mètres plus loin.** Bien que pilotes pleins de cran, les frères Voisin ne passèrent jamais leur brevet de pilote, leurs vols ayant eu lieu avant que le Brevet de pilote d'avion ait été créé.

Le 26 septembre 1912, Charles se tue au volant de la voiture Hispano-Suiza de Raymonde Delaroche, dont il fut le seul amour véritable, près de Belleville sur Saône. Il est inhumé au cimetière de Neuville sur Saône.

A la déclaration de la guerre en 1914, les avions Voisin sont alors les mieux adaptés à une production en série. Leur voilure biplane et leur ossature métallique leur confèrent une bonne rigidité. Au début de 1915, le Président Poincaré impose à plusieurs ateliers concurrents de construire sous licence des biplans Voisin. Gabriel conçoit deux modèles de triplans, véritables

'forteresses volantes' puissamment armées. Pendant la durée totale de la Grande Guerre, les usines Voisin construisent plus de dix mille biplans, surtout des bombardiers.

Déçu par de sourdes animosités contre ses fabrications, Gabriel Voisin décide dès l'Armistice de reconverter ses usines, afin de produire des automobiles. En moins de deux ans, il obtient une renommée intéressante pour les performances de ses modèles de compétition. Mais le volume des commandes va vite vers le déclin.

Le 25 décembre 1973, à l'âge de 94 ans, Gabriel Voisin s'éteint à Le Villars, près de Tournus (Saône et Loire).

*Sur la façade de la maison natale de Charles VOISIN, 137 avenue de Saxe à Lyon 3<sup>ème</sup>, une plaque commémore son exploit du 16 mars 1907. A Belleville sur Saône, sur le lieu où il a trouvé la mort lors d'un accident d'automobile, un monument a été élevé à sa mémoire. En novembre 1988, sur la façade de la maison de famille des frères VOISIN à Albigny sur*

*Saône une plaque a été inaugurée à leur mémoire. En octobre 1998, le nom de Charles et Gabriel VOISIN a été donné à un carrefour aux limites de Lyon 8<sup>ème</sup> et de Bron.*

<https://www.aerosteles.net/stelefr-belleville-gvoisin>

<https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon-cvoisin>

<https://www.aerosteles.net/stelefr-albigny-voisin>

<https://www.aerosteles.net/stelefr-neuvilleursaone-voisin>

**COLLIEX** Maurice est né le 1<sup>er</sup> juillet 1880 à Lyon 2<sup>ème</sup>

En 1896, il a commencé ses premières glissades aériennes sur le plateau de Retord dans les monts du Bugey. Maurice Colliex est ami d'enfance des frères Voisin, avec Gabriel il fréquente le Lycée Ampère de Lyon et réalise en 1903 des vols en planeur dans la région lyonnaise. Il a passé sa licence es-sciences physique et mathématique en vue d'entreprendre des études aéronautiques.

Il débute comme ingénieur chez Voisin, en 1906, puis obtient le brevet de pilote n° 85 le 10 juin 1910, puis réceptionne les avions Voisin destinés à l'armée. En 1911, il essaye les premiers hydravions Voisin, puis se lance dans la construction d'hydravions géants. Mobilisé en 1914, il cumule les fonctions de chef-pilote et d'instructeur technique dans les centres militaires de Pau, Avord et Ambérieu en Bugey.

Considéré comme ayant été le premier pilote d'essai au monde, Maurice Colliex décède à Paris 16<sup>ème</sup>, le 16 décembre 1954.

1882, **DESPORTES** et **NOEL**, envisagèrent de construire une 'maquette à ailes battantes', c'est à dire un 'ornithoptère' mû par une petite machine à vapeur. Un manque évident de finance et de technique les arrêta dans leur ambition.

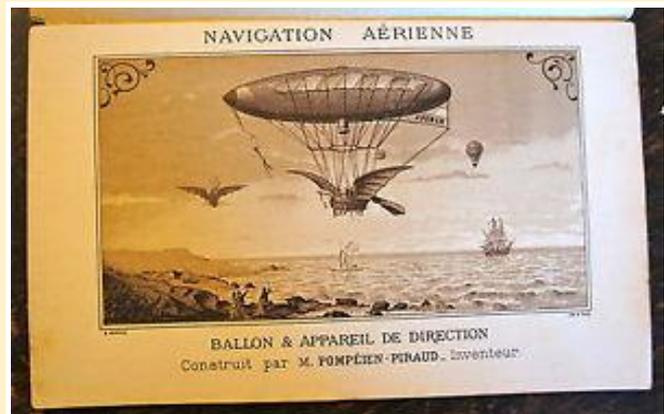
1896, Victor **HELFENBEIN** a été l'un des fondateurs de l'Union Aéronautique du III<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, qui deux ans plus tard, devint l'Aéro-club du Rhône.

**PIRAUD**, Jean-Claude, Pompeïen, est né le 16 août 1846 à Corbelin (Isère).

Ancien élève de l'Ecole de La Martinière à Lyon, il se dirige vers la physique et la mécanique industrielle. Vers 1875, il oriente ses recherches sur la physiologie de l'aile des oiseaux : il construit des ailes artificielles articulées reproduisant les mouvements si divers et si compliqués de l'aile de l'oiseau, et en particulier de la chauve-souris. Pour subvenir à ses recherches, il exerce la chirurgie dentaire, cours de la Liberté, dans le quartier de la Guillotière à Lyon.



Il construit une aile articulée avec un moteur à vapeur qu'il présente, le 20 mars 1877. La machine est suspendue par une corde passant sur deux galets fixés au plafond de l'atelier. A l'autre extrémité de la corde se trouvait un contrepoids. Les essais de cette 'ornithoptère' (aéronef dont la sustentation est assurée par des battements d'ailes suivant le principe du vol des oiseaux) se déroulent au Grand Camp de Lyon-Villeurbanne en octobre 1879 et octobre 1882, mais sans succès.



En 1883, Pompeïen Piraud construit un ballon ovoïde en cretonne « L'Espérance » de 1500 m<sup>3</sup>, fonctionnant au gaz d'éclairage et doté d'une nacelle en osier de 95 cm de large et de 1,25 m de longueur. Il a l'intention d'y adapter et expérimenter ses ailes articulées. C'était une erreur qu'il a vite reconnue, car cet aérostat fit 6 ascensions au cours des années 1884-1885. Lors d'une ascension, le 27 septembre 1892, ce ballon fut partiellement détruit en se posant violemment à Châtillon sur Chalaronne (Ain).

Pompeïen Piraud renonce aux ballons pour se consacrer exclusivement à l'aviation. En 1898, il se lance dans la construction de son aéroplane n°3, le propulseur Pompeïen d'une envergure de 7,60 m, d'une longueur totale du corps de l'extrémité de la queue au bec de 4,20 m, d'une surface de 20 m<sup>2</sup>, le diamètre des propulseurs est de 2,05 mètres pour un moteur de 20 HP. Lors de l'Exposition Universelle de 1900, section aviation, l'aéroplane est présenté au côté de l'Avion d'Ader. 'L'Aéroplane', Pompeïen ne possédait pas d'hélice, il devait glisser sur les couches atmosphériques au moyen d'ailes rotatives de même forme que celles des chauves-souris.

Puis, en juin 1906, il abandonne les appareils ornithoptères pour les types aéroplanes et étudier un propulseur à mouvement hélicoïde basé en partie sur le gauchissement et la rame de l'aile de l'oiseau. Son aéroplane Pompeïen n°4 fut construit, le 13 septembre 1906, mais faute de moyens financiers suffisants, il ne peut acheter le moteur. Il construisit 4 aéroplanes, dont le dernier grand modèle fut achevé un mois avant sa mort en janvier 1907. Henri Fabre, cet ingénieur marseillais, futur créateur des hydravions, a rapporté, qu'il lut en 1903, un des livres de Pompeïen Piraud. Son jugement est féroce : « C'était une suite d'élucubrations ! ».

M.Pompeïen Piraud se révèle un partisan convaincu du développement du plus lourd que l'air. Il rassemble l'ensemble de ses travaux dans un ouvrage « Mes secrets du coup d'ailes -Essai de construction d'une machine aérienne ». Il décède, le 24 janvier 1907, et repose au cimetière de La Guillotière à Lyon. La Municipalité de Corbelin a honoré sa mémoire en donnant son nom à la rue qui passe devant sa maison natale.

29 juin 1900, naissance à Lyon d'Antoine, Jean-Baptiste, Marie, Roger de **SAINT EXUPÉRY** écrivain, poète, aviateur et reporter français, Antoine de Saint-Exupéry disparaît le 31 juillet 1944, lors d'une mission aérienne de guerre.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon-stexnaissance>

3 janvier 1901, à l'initiative de l'Association des Anciens élèves de l'Ecole Centrale de Lyon, a lieu une causerie sur 'la navigation aérienne par l'aviation' par Antonin **BOULADE** (Lyon 1869-1929) Président de la Section Lyonnaise de l'Aéronautique-club de France. L'activité aérostatique déployée par cette Section lui permet d'avoir la volonté de développer l'aéronautique sous toutes ses formes. Ainsi, sont organisées, des conférences sur l'aviation, et la diffusion d'un bulletin d'information aéronautique.

**BURDIN**, Marius est né le 5 juillet 1880 à Lyon 2<sup>ème</sup>.

Marius Burdin a consacré sa vie à l'aéronautique dans l'ombre des grands pionniers. A l'âge de 19 ans, il seconde Ferdinand Ferber pour construire le planeur n° 1. Après son service militaire, il entre chez le constructeur Antoinette, et devient de 1901 à 1906, le mécanicien de Ferber Il prend une part essentielle dans les expériences de celui-ci en 1902. Avec son 'patron', il exécute en 1904, le premier vol mondial en biplace.

Il seconde Henri Fabre, à l'étang de Berre, de 1906 à 1910. Il est le constructeur polyvalent et l'essayeur des premiers hydravions. Il poursuit une longue carrière de chef d'atelier chez Potez et à la SNCASE. En 1939, avec Marcel Boeuf, il construit une 'avionnette' mue par pédales et vole 80 mètres au ras du sol en 40 secondes. Marius Burdin décède à Marseille, le 11 Décembre 1957.

**SEUX**, Jean-Baptiste, Régis, est né le 27 mai 1889 à Annonay (Ardèche)

Dans les années 1890, son domicile se situe au 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (Rhône). Dans les milieux aéronautiques lyonnais, il est considéré comme 'soyeux' (terme lyonnais assez vague), en réalité il exercerait la profession de vendeur d'articles de toilette.



En décembre 1902, Edmond Seux présente un projet d'aéronat dont il souhaite entreprendre la construction en vue de participer au Concours d'Aérostation, qui aura lieu, du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre 1904, à l'Exposition de Saint Louis (Etats Unis d'Amérique).

Edmond Seux fit exécuter dans les ateliers d'Edouard Surcouf, en région parisienne, un parachute à réaction, à trois surfaces superposées, qu'il expérimenta avec succès à la Tour Eiffel, et en 1905, un appareil semblable auquel il avait ajouté des plans latéraux.

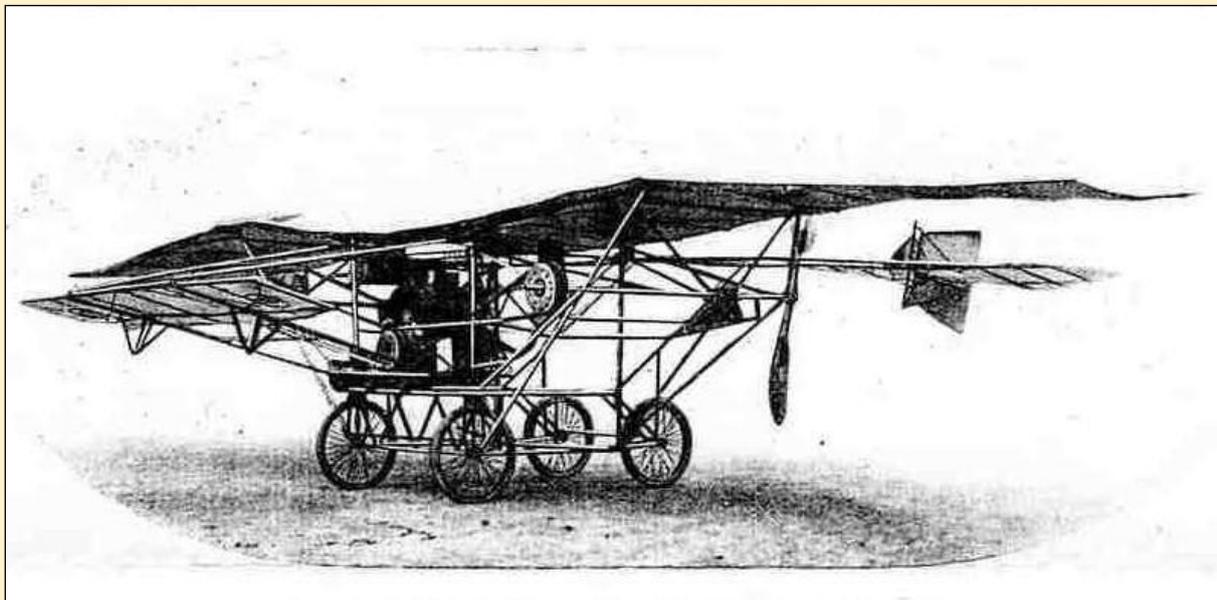
Dès 1903, abandonnant la question des ballons dirigeables à laquelle il s'était consacré à la suite des Giffard et des Tissandier, Edmond Seux s'adonne complètement à l'étude des aéroplanes, observant avec une foi robuste le vol des oiseaux planeurs au cours des voyages que ses affaires personnelles l'obligeaient à effectuer, et l'Académie des Sciences accueillit, à plusieurs reprises, ses notes à ce sujet. Edmond Seux établit une série d'aéroplanes d'étude en même temps qu'il dirigeait ses recherches vers la détermination de la meilleure forme d'hélices. En février 1905, il présente, au Concours d'Aviation de l'Aéroclub de France, un planeur d'aspect très curieux.

Par ses études sur l'aviation, Edmond Seux fit l'objet de notes intéressantes à l'Académie des Sciences à Paris, en 1906 : «*Sur la stabilité des aéroplanes et la construction rationnelle des plans sustentateurs*». Comme secrétaire de la section Lyonnaise de l' Aéroclub de France, il apporte une efficace collaboration au Président Antonin Boulade. En 1906, l'AéroClub du Rhône qui développait déjà une activité d'aérostation décida de promouvoir l'aviation en créant une «section d'aviation» qui regrouperait une demi-douzaine de lyonnais constructeurs d'aéroplanes afin de leur permettre de poursuivre leurs expérimentations.

Edmond Seux, secrétaire de cette 'section aviation', souhaite développer l'idée de créer un aéroport à Lyon. Un terrain est trouvé à Parilly, mais le montant des dépenses pour réaliser des infrastructures fut jugé trop cher, et le projet fut abandonné. Son atelier de construction d'aéroplanes, situé 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (atelier contigu à son domicile), se situe à moins de 100 mètres du terrain de manœuvres des troupes de la garnison de Lyon (terrain militaire du Grand Camp qui se situait à Villeurbanne à l'emplacement de l'actuel Campus universitaire de La Doua). Edmond Seux obtint du Général Brunet, Gouverneur militaire de la place forte de Lyon, l'autorisation d'expérimenter ses aéroplanes sur ce terrain militaire, en dehors des heures de manœuvres, c'est à dire avant 5 heures du matin ou le soir après 16h 30.

Edmond Seux avait précédemment construit et expérimenté un grand nombre de modèles réduits. En s'appuyant sur les conclusions de son étude et s'inspirant des travaux de Pompéin Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat. Inventeur, plein de bon sens, qui ne néglige pas la théorie pour la pratique et qui sait faire aller de pair leurs recherches dans l'une ou l'autre direction, Edmond Seux, en 1907, passe à la construction d'un aéroplane à moteur bien étudié pour l'époque. Cet appareil, dont la construction est entièrement basée sur les théories de son inventeur, se distingue encore de ce que l'on peut déjà appeler le modèle courant par la présence de deux hélices. L'inventeur estime que ces deux hélices sont absolument indispensables, malgré l'augmentation du poids qu'elles entraînent, parce qu'elles apportent une double surface de pousse ou de propulsion, et, même en réduisant le diamètre des hélices, on obtient toujours cette double action propulsive.

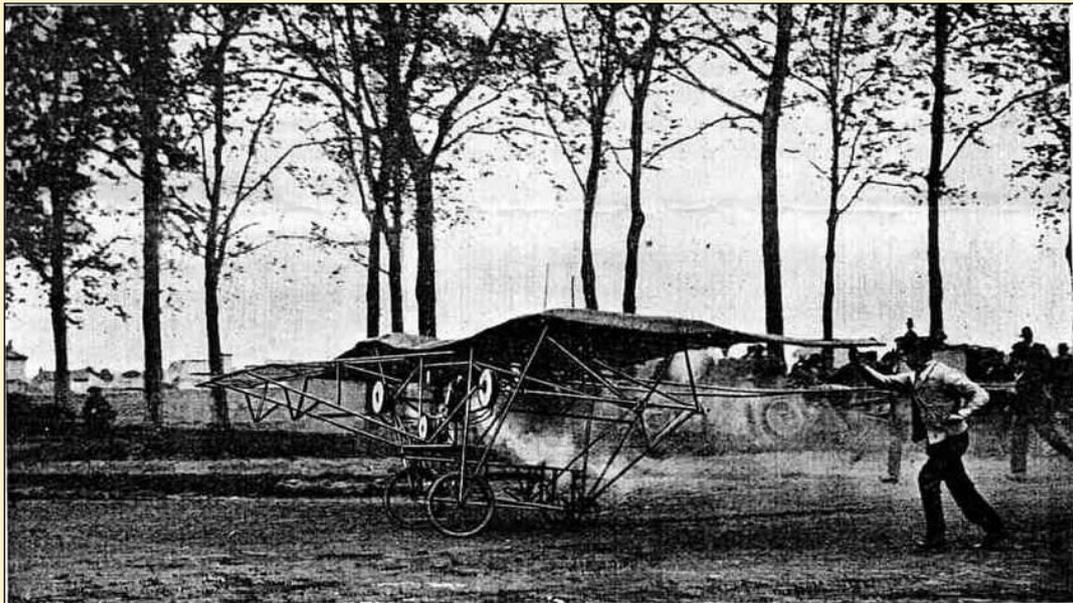
L'appareil est monté sur un châssis en tubes d'acier porté par quatre roues à billes. Deux types de roues : quatre roues identiques ou deux grandes roues à l'avant de l'appareil et deux plus petites à l'arrière. L'aéroplane est équipé avec un moteur en V Anzani de 35 chevaux, à deux cylindres, pesant 100 kg; le poids total de l'engin, aviateur compris, est de 440 kg.



La première sortie eut lieu le mercredi 15 mai 1907. Un premier lancement a eu lieu vers 4 heures de l'après-midi. L'appareil poussé par ses deux hélices a superbement démarré, et a atteint, en quelques mètres, une vitesse de 25 à 30 kilomètres à l'heure environ. A ce moment, une roue arrière

s'est brisée, et l'aviateur a coupé l'allumage. Un quart d'heure après, la roue était remplacée, Monsieur Seux reprenait sa place dans l'appareil : cette fois, même départ, vitesse un peu plus grande, après 20 mètres de parcours, tout l'avant se soulève de 20 à 30 centimètres, et l'appareil semble-t-il, va quitter le sol, mais brusquement l'aéroplane retombe, fait volte-face et se retrouve vis-à-vis de son point de départ. Immédiatement, les spectateurs se précipitent, Monsieur Seux avec un sang-froid admirable descend de son siège nullement ému, et cherche la cause de l'accident.

De nouvelles expériences préliminaires de l'aéroplane d'Edmond Seux ont eu lieu sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, les 28 et 30 mai 1907. Ces essais avaient particulièrement pour but le réglage et la mise au point du moteur, des hélices et des gouvernails de stabilité. La vitesse de roulement sur le sol, malgré le terrain détrempe par la pluie, a été sensiblement supérieure à celle des expériences précédentes, mais aucune tentative d'enlèvement n'a été faite. Ces expériences seront continuées prochainement.» Après quelques vols au-dessus du Grand Camp, l'appareil fut vendu à un stéphanois avec lequel il fit quelques exhibitions.



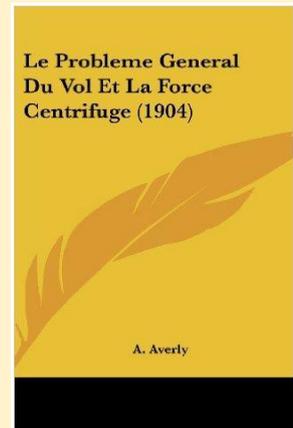
Ultérieurement, associé à Pierre et Louis Roesch possédant un atelier de tissage, rue Marguerite à Villeurbanne, Edmond Seux reprit les fabrications d'aéroplanes en 1908 dans son atelier. Le 1<sup>er</sup> mai 1908, trois Lyonnais, Messieurs Roesch père et fils et Edmond Seux présentent un nouvel aéroplane baptisé : Roesch-Seux.

Le 6 novembre 1909, le corps d'Edmond Seux est retrouvé dans les eaux du Rhône. Il se serait suicidé à la suite de problème d'argent, il avait 42 ans.

Un **Atelier d'aviation ROESCH et SEUX** reprit les fabrications d'aéroplanes en 1908, dans les mêmes lieux. Un biplan composé d'une poutre en bois de 9 mètres de longueur, d'une surface portante d'environ 50 m<sup>2</sup>, muni d'une hélice, puis de deux, l'une propulsive et l'autre tractive. Le moteur était un moteur spécial d'auto, prêté par Marius Berliet de 50 CV à 12 cylindres en V. Après quelques vols, l'appareil fut vendu à un Stéphanois qui fit quelques exhibitions.

## AVERLY

Originaire de la région lyonnaise, A. Averly dans son ouvrage «Le problème du vol et la force centrifuge» paru en 1904, cherchait à expliquer par la force centrifuge le rôle de l'air dans le vol. Il se proposait de concrétiser sa théorie dans un appareil pour la construction duquel il s'était assuré la collaboration de Monsieur Boulade, Président de l'Aéro-Club du Rhône.



Anatole **BERGER** d'Ecully ne se contente pas de concevoir des appareils, mais de pouvoir les matérialiser et les construire. Après des expériences, en décembre 1903 et février 1904, au Col de Pavezin dans la Loire, à partir de planeur du type Chanute, Anatole Berger se rapproche de Lyon.

La presse de l'époque témoigne : « *Le 6 février 1905, sur la colline de Bel Air, entre Francheville et Craponne, dominant la vallée de l'Yzeron, à partir d'un ingénieux dispositif, M. Anatole Berger, inventeur lyonnais d'un aéroplane, voulut ce jour-là faire un essai de vol avec son prototype. Formée de deux ailes accolées par leur base, la voilure soutenue par une armature en bambou avait une surface de 8 m<sup>2</sup>. Un simple trapèze suspendu à l'appareil était destiné à soutenir l'aviateur.*

*Ce dispositif consistait en un rail métallique aérien formé d'un fer en « T » renversé de 18 mètres de long, installé sur la pente de la colline et incliné en ligne droite de 45° sur l'horizontale. Le rail était supporté par des piliers de bois. En haut de la voie se trouvait la plate-forme de départ soutenue par un échafaudage. Pour se lancer, l'appareil est accroché à l'extrémité du rail aérien par un dispositif de roulement à billes.*

*Le pilote, M. Gardey, se place sur son trapèze, tenant en main un système de cordes qui devaient permettre, en manœuvrant les ailes comme des voiles, de garder un certain équilibre. Au signal donné, l'aide qui retenait l'aéroplane et son conducteur laissait glisser le tout le long du rail incliné et parvenu à son extrémité l'appareil devait sur sa lancée continuer librement sa course et planer.*

*Le dimanche 5 juin, un essai se réalise sans pilote : un sac chargé de sable avait été attaché sous l'appareil qui prit ainsi son vol. Le sac se détacha et tomba, aussitôt rejoint par l'aéroplane. L'insuccès de cette expérience à vide aurait du conseiller la prudence, il n'en fût rien. Dès le lendemain, M. Gardey, jeune mécanicien de 19 ans, au service de M. Berger s'installa sur l'appareil. Le départ fut donné, parvenu au bout du rail, l'appareil parut planer un instant. Alors une brusque embardée précipita au sol l'aéroplane, 20 mètres plus bas... Heureusement la voilure enraya un peu la chute, et M. Gardey s'en sortit avec un talon brisé et deux blessures à la tête. M. Berger qui assistait à l'accident en fût très ému. Il se précipita au secours de son collaborateur qui reçut ainsi les premiers soins à la Table de Pierre. De là, il fût transporté à l'hôtel Dieu de Lyon. Après 40 jours d'hospitalisation, M. Gardey, non découragé, se proposa de recommencer l'expérience, mais M. Berger ne le lui permit pas ».*

**L'AÉRO-CLUB DU RHÔNE (ACR)** est né, en avril 1906, d'une scission entre le Comité de l'Aéro-club de France à Paris et le Comité de la section de Lyon appelé 'Aéronautique Club de France, section de Lyon'. L'Aéro-club du Rhône devient société indépendante, affiliée en 1908 à l'Aéro-club de France.

**ZIPFEL**, Armand, est né le 17 juin 1883 à Albigny sur Saône (Rhône)

<https://www.aerosteles.net/stelefr-albigny-zipfel>

Armand Zipfel, tout en continuant de travailler avec son père qui est facteur d'orgues à Lyon, partage ses heures de loisirs avec Charles et Gabriel Voisin, ses proches voisins. C'est ainsi qu'ils expérimentent ensemble des canots à voile ou à moteur qui naviguent sur la Saône.



En 1906, il met au point un planeur qu'il essaye sur les hauteurs qui dominent Albigny. Après avoir créé les «Ateliers d'Aviation du Sud-Est» dans le quartier de La Doua à Villeurbanne, il construit un aéroplane qui vole sur le champ de manœuvres du Grand Camp, à l'automne 1908. Le 25 novembre, il réussit quatre vols de 100 à 300 mètres, à plus de 3 mètres de hauteur. Les jours suivants, il améliore ses performances, parcourant un demi-cercle sur 1.000 mètres le 1<sup>er</sup> décembre, puis 1.500 mètres le 9 du même mois. Ses amis, Colliex (un lyonnais collaborateur des frères Voisin), René Dumont (des établissements d'automobiles Ailloud et Dumont), Drevon (directeur de l'usine de construction automobile La Buire) participent aux essais. Armand Zipfel est le sixième pilote qui ait volé en France après Ferber, Farman, Charles et Gabriel Voisin et Delagrangé.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-villeurbanne-zipfel>



Fin janvier 1909, Armand Zipfel se rend à Berlin avec son biplan. Il est le premier à y faire des démonstrations, le 28 janvier. Il réussit plusieurs vols devant un public enthousiaste, en présence de Guillaume II, sur le site du futur aéroport international de Tempelhof, neuf mois avant Orville Wright. Il tient l'air pendant 20 minutes. Les essais sont filmés par Oskar Messter. En août 1909, il est présent à la Grande Semaine de l'aviation à Reims, premier meeting international de l'histoire, financé par les négociants en vin de Champagne.

Au cours de l'année 1909, Armand Zipfel poursuit ses démonstrations à l'étranger. En Turquie, à Constantinople, en septembre d'abord, puis en octobre au Portugal, sur l'ancien hippodrome de Belem près de Lisbonne. Il réalise le premier vol, de l'histoire de l'aviation portugaise, aux commandes de son biplan Voisin-Antoinette.

Armand Zipfel n'a jamais été breveté pilote d'avion. Ultérieurement, il abandonne l'aviation, et exerçait à Lyon les fonctions de gérant d'immeubles en 1930.

Armand Zipfel qui adhère aux Vieilles Tiges, le 14 février 1953 avec le n°142, décède tragiquement en février 1954 à la Maison Départementale de Retraite d'Albigny. Une plaque, sur la façade de sa maison natale, commémore sa mémoire à Albigny. Son nom a été donné à une rue de la localité.

En novembre 2008, sur le Campus Universitaire de La Doua à Villeurbanne, inauguration d'une plaque commémorant le centenaire de ses vols de l'automne 1908.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-villeurbanne-zipfel>



### **"Le Paradis des Pilotes Perdus"**

Le 7 juin, le Comité Lyonnais des « Vieilles Tiges », constitué pour venir en aide à ses « anciens », a réuni à Bron, au siège de l'Aéro-Club du Rhône, deux précurseurs que la gloire et la fortune aveugles ont oubliés.

ZIPFEL, premier Lyonnais volant et troisième de France, derrière FARMAN et DELAGRANGE. En 1908, au Grand-Camp, il réussit à décoller sur 100 mètres. Un peu plus tard, à Berlin, en présence de Guillaume II, ZIPFEL tenait l'air durant vingt minutes, applaudi comme un triomphateur.

AUDENIS, à partir de 1910, dépensa sa petite fortune à construire des prototypes : deux avant la guerre de 1914 ; deux pendant cette guerre, et deux après, dont un « bombardier de combat ».

Ni l'âge, ni la rigueur des temps n'ont affaibli leur passion, leur amour des ailes, cet amour auquel ils ont tout sacrifié et qui hélas ! ne leur a rien rendu.

Ils furent reçus et félicités par M. VOLAND, président des Vieilles Tiges de Lyon ; MM. BERNARD, GOURSONNET, RONGEAT, BILLION, PAILLERET, PERRET, etc...

Les souvenirs d'antan furent évoqués par les précurseurs, tandis que les présents à cette petite fête vidaient les coupes en leur honneur dans ce gai local baptisé « Paradis des pilotes perdus ».



*De droite à gauche au premier plan :  
MM. Audenis, Zipfel et Perret ;  
Derrière eux : MM. Billion et Volland.*

Jeune ingénieur, Louis GALVN mit au point, en 1908, sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, un petit biplan à fuselage de 7 m d'envergure, muni d'un moteur Anzani de 25 cv. L'appareil se contenta de voler. Galvin se lança, alors, dans la construction d'un bateau-glisser à hélice aérienne destiné à la navigation sur le Rhône.

Louis, Marie Galvin, né à Lyon 5<sup>ème</sup> en 1889, décède à Paris en 1951.

**GIVAUDAN**, Claudius est né le 16 septembre 1872 à Caluire. (Rhône)

Claudius Givaudan fut un ingénieur et un inventeur qui déposa une vingtaine de brevets se rapportant à des inventions les plus diverses.

En janvier 1909, il prit un brevet pour aéroplane à cellules concentriques, et construisit quelques prototypes. Ces appareils de conception originale, ne purent néanmoins exécuter de véritables vols, malgré l'adjonction de plans sustentateurs. Le moteur créé par Claudius Givaudanet construit d'après ses plans aux usines Vermorel de Villefranche sur Saône, était un 8 cylindres en V culbutés, carburateur à double corps, et sa puissance était de 50 CV.



Ne disposant pas de terrain d'aviation, l'inventeur essaya son appareil dans une prairie des bords de Saône et, s'il parvint à faire rouler son invention, il ne put la lancer dans les airs.

De 1904 à sa mort, le 30 octobre 1945, il fut le secrétaire, puis vice-président de l'Aéro-club du Rhône. Il créa à Lyon, une école de mécaniciens d'aviation.

**VERMOREL**, Edouard, est né le 31 août 1884 à Villefranche sur Saône (Rhône)

.Fils de Benoit, Victor Vermorel, industriel, et de Marguerite Georgette Pierre, Edouard Vermorel, ingénieur diplômé de l'Ecole d'Agriculture de Montpellier, succède à son père à la tête de l'entreprise familiale de constructions mécaniques et agricoles à Villefranche sur Saône.

Edouard Vermorel est inscrit à l'Aéro-club du Rhône depuis 1905, membre du Comité de Direction depuis 1906 et vice-président depuis 1910. En 1909, il fonde l'Aéro-club du Beaujolais à Villefranche sur Saône et le dote d'un important parc à ballons. Edouard Vermorel ne cesse de s'intéresser au développement de l'aviation naissante et, dès 1906, il entreprend dans ses usines de Villefranche sur Saône la construction de matériels d'aviation. Il participe activement à l'organisation de la Semaine d'Aviation en mai 1910 sur le terrain de La Poudrette à Villeurbanne. Il sera président de l'Aéro-club du Rhône de 1927 à 1931.

Chevalier de la Légion d'Honneur en mars 1930 et Officier en 1938, Officier du mérite agricole en août 1938, Edouard Vermorel décède à Paris XVI<sup>ème</sup>, le 2 novembre 1956.



**WINCKLER**, Georges est né le 28 juin 1894 à Lyon. A l'âge de 14 ans, il vole sur un planeur type Lilienthal qu'il a construit avec des amis. Ingénieur Diplômé de l'Ecole Centrale Lyonnaise, il invente un stabilisateur qui est présenté et médaillé à l'Exposition des Inventeurs de Lyon en 1911. Plantier et Kimmerling lui apprennent à piloter à Bron. Georges Winckler fait cinq années de guerre comme pilote d'essais, moniteur, puis pilote réceptionnaire à Ambérieu en Bugey.

De 1922 à 1925, il suit les cours d'élève-officier de la marine marchande. Au début de 1927, il entre comme pilote à la Compagnie Générale Aéropostale où il est chargé des vols d'étude et de l'organisation en Amérique du Sud. Le 1<sup>er</sup> Novembre 1928, Georges Winckler passe à Air Orient où en collaboration avec Maurice Nogues, ils seront les pionniers de la ligne de l'Indochine. Pour le compte d'Air France, en 1936, il est chargé de l'ouverture de la ligne Calcutta-Hanoï.

Georges Wincker totalise, en 1936, 6.000 heures de vol pour le compte de l'aviation commerciale. Atteint de paludisme, il rentre en France et meurt, le 26 Décembre 1936, à La Ciotat, où il est inhumé.

**SEGUIN** Louis est né le 7 février 1869 à Saint Pierre la Palud (Rhône)

Petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier), il sort septième de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures en 1892. Dès 1895, il construit des moteurs industriels à pétrole et à gaz ainsi que, à partir de 1900, des moteurs à essence pour les automobiles. En effet, Louis Seguin prend une licence de fabrication du moteur allemand monocylindre 'Oberursel' destiné à l'industrie qui sera appelé ironiquement 'Le Gnome' En 1905, il fonde la Société Gnome.

Louis Seguin administre, en outre, plusieurs sociétés: les fonderies de cuivre de Lyon, Mâcon et Paris, des filatures et une société hydroélectrique. En 1907, son frère Laurent, après ses études d'ingénieur, rejoint Louis au bureau d'études de la société des moteurs Gnome, et les deux frères reprennent en 1907 l'idée du moteur rotatif en étoile. **Louis Seguin est l'inventeur du moteur rotatif Gnome pour l'aviation.** Les qualités de ce moteur seront mises en évidence lors de la Grande Semaine d'Aviation de Champagne en août 1909. Ce moteur permettra aux avions de dépasser les 100 km/h dès 1910.

Louis Seguin décède en 1918.

La **COOPERATIVE LYONNAISE D'AVIATION**, siège social au 7 rue Sainte Catherine à Lyon, disposait d'un atelier et d'un hangar au 26 rue du Niger (aujourd'hui rue Doyen Caillemer) à Villeurbanne. Elle avait pour but *«d'acquérir, de fabriquer, de modifier, de vendre, d'échanger ou de répartir à ses adhérents et à toutes personnes étrangères à la Société, des appareils de navigation aérienne, et à opérer toutes opérations commerciales relatives à l'aviation. D'instruire et d'éduquer moralement et pratiquement les jeunes à la profession de mécanicien ou de pilote d'aviation.»*

-  
Entre 1907 et 1911, sur le terrain militaire du Grand Camp, au quartier de La Doua à Villeurbanne, plusieurs pilotes-constructeurs procèdent aux essais de leurs aéroplanes: Edmond Seux 15 mai 1907, Armand Zipfel à l'automne 1908, Louis Galvin en 1908, Gibert le 9 mars 1910, Paul Morel le 30 juin 1910, Paira en septembre 1910, et Guerre le 10 juin 1911. Sur le champ de manœuvres des troupes de la garnison de Lyon, c'est sur une bande de terrain d'environ 1.000 mètres que peuvent évoluer les aéroplanes de l'époque. Toutefois, cette bande de terrain est fréquentée également par les chevaux et présente une surface bosselée. Les essais ont lieu en dehors des heures des manœuvres des troupes.

-

Automne 1909, le **Comité d'Encouragement et de Développement de l'Aviation** présidé par Monsieur Rota, et dont le siège social se situait, 98 rue de l'Hôtel de Ville à Lyon, adressait une demande aux autorités militaires, en vue d'organiser une semaine d'aviation sur le terrain du Grand Camp. L'Aéro-club du Rhône avec pour Président Monsieur Antonin Boulade, et soutenu par le Maire de Lyon Edouard Herriot, adressait une demande similaire. Le Gouverneur militaire de la Garnison de Lyon répondit qu'il n'était pas possible de donner une suite favorable à cette demande, compte tenu de la nécessité de l'instruction quotidienne des troupes de cavalerie. Il précisait que le terrain de manœuvres n'était pas adapté à recevoir un nombreux public lors d'une manifestation, et estimait que le terrain était trop restreint pour le vol simultané de plusieurs appareils. Edouard Herriot, Maire de Lyon, sollicite son collègue Jules Grandclément, Maire de Villeurbanne, afin d'organiser une fête d'aviation avec la participation de l'Aéro-club du Rhône et l'Automobile-club du Rhône. Un terrain, d'environ 5 hectares, est loué à Villeurbanne, dans les quartiers de Bel Air, les Brosses, la Poudrette, pour une somme de 35.000 francs. Il est délimité, au nord par la voie ferrée de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est de Lyon, à l'est par le chemin de la Poudrette, au sud par la route de Genas et à l'ouest par la ceinture de fortifications. De nos jours, le centre de ce terrain se situerait sur le stade Séverine.

Cette fête d'aviation qui prend le nom de « **Lyon Aviation** » ou « **Grande Semaine d'Aviation de Lyon** » se déroulera du **7 au 16 mai 1910**. On attend 100.000 spectateurs. Autour de la ferme de Bel Air, qui se situe au centre du champ d'aviation, est aménagée une piste. En bordure de celle-ci sont édifiés des hangars pour les aéroplanes, des tribunes avec 5 buffets et 7 buvettes pour les visiteurs et des garages pour les automobiles. Cette manifestation est desservie par les lignes ordinaires de tramways à fréquence renforcée, mais aussi par 3 lignes temporaires depuis le centre-ville. Le service d'ordre est assuré par les Gardiens de la Paix et le 15<sup>8ème</sup> Régiment de Ligne. A l'approche de la manifestation, la liesse populaire s'enflamme : la ville de Lyon est pavoisée, des fêtes nautiques sur la Saône sont organisées, des cartes postales avec montage représentant les avions en vol sont éditées et oblitérées au bureau postal temporaire. A l'époque, l'usage des haut-parleurs pour la sonorisation des manifestations n'existait pas, aussi pour assurer l'information des spectateurs sur le déroulement des épreuves, un astucieux système de sémaphore à double panneaux indiquaient les condition des vols, le nom de l'aviateur et le type d'aéroplane en vol.

La Grande Semaine d'Aviation de Lyon est dotée de 200.000 francs de prix. Sur 15 pilotes engagés, 8 seulement participeront : René Metrot sur biplan Voisin, Charles Van den Born sur biplan Farman, Hubert Latham sur monoplan Antoinette, Léon Molon sur monoplan Blériot, Georges Legagneux sur biplan Sommer, Louis Paulhan sur biplan Farman, Robert Mignot sur biplan Voisin et Géo Chavez sur biplan Farman. D'autres participeront peu ou pas du tout : Hauvette-Michelin sur monoplan Antoinette qui trouvera la mort lors de cette manifestation, Emile Dubonnet sur Tellier, Howard Harding sur monoplan Jap, Maurice Nogues sur biplan Voisin, José Luis Sanchez-Besa sur biplan Sanchez. Les conditions météorologiques furent assez mauvaises : 3 jours de pluie, dans la nuit du 11 au 12 mai, ce fut une véritable tempête avec un vent de 140 km/h qui causa de graves dégâts aux installations. Néanmoins, cette manifestation eut un grand succès populaire.

21 juin 1910, Monsieur **BOUCHET de FAREINS**, Directeur de la Société régionale de banque et de crédit, informe Monsieur le Maire de Bron que des contacts sont pris avec des propriétaires de Bron afin d'obtenir une promesse de location de 40 à 50 hectares pour une période de douze ans, afin d'implanter un champ d'aviation.

Au cours de l'été 1910, sur 75 hectares de terrains agricoles, une ligne droite d'environ 1.200 mètres est aménagée pour les évolutions des aéroplanes. Quelques hangars en bois sont édifiés pour abriter les aéroplanes.. Sur les recommandations de Roger Sommer, il est créée l'**Ecole Nationale d'Aviation à Bron** (société anonyme au capital de 200.000 francs). Son Conseil d'Administration désigne, à sa tête, Monsieur Antonin Boulade, Président de l'Aéro-club du Rhône.

28 septembre 1910, Monsieur **BOUCHET de FAREINS**, Administrateur de l'Ecole Nationale d'Aviation, informe Monsieur le Maire de Bron du projet de réaliser *«sur le terrain de votre commune, en avant des glacis du fort de Bron, sur des terrains affermés et compris entre la route nationale n°6 de Paris à Chambéry, le chemin vicinal ordinaire de Saint Priest à Vaulx en Velin et les chemins vicinaux ordinaires n° 6 du Chêne, n° 15 dit de Saint Jean, un champ d'expérience d'aviation et d'y élever des hangars, tribunes, clôtures, etc...»*.

12 et 13 novembre 1910, **inauguration officielle de l'Ecole Nationale d'Aviation et du champ d'aviation de Bron** en présence de nombreuses personnalités, dont le fameux constructeur d'aéroplanes Roger Sommer. Cette école formera de nombreux pilotes brevetés jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale.

Joseph **BERTHAUD**, est né le 10 mars 1865 à Lyon.

Joseph Berthaud, dont l'établissement familial fondé en 1861, fabriquait du matériel pour l'industrie de la soie au 18 Cours de la République à Villeurbanne, était un passionné de l'aviation. Ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny, il avait réussi, grâce à deux hommes exceptionnels de son entreprise, les frères Pierre et Gabriel **WROBLEWSKI**, alias Salvez, à mettre au point et construire divers appareils de grande qualité et novateurs dans leur conception:

Le «W 1» monoplan étudié par Pierre (qui fit ses études au Lycée Ampère avant de devenir Ingénieur à la Compagnie de Navigation au Havre), équipé d'un moteur Anzani de 30 CV, vola plusieurs fois au terrain du Grand Camp en juillet 1910, avant de s'écraser en septembre. L'appareil avait la particularité d'être constitué de tubes d'acier soudés à l'autogène, une audace pour l'époque

Le «W 2», fut construit à Pont de Veyle dans l'Ain en 1911. Monoplan biplace, entièrement métallique en forme de coque, muni d'un moteur Aviatic et d'une hélice W, fut exposé au Troisième Salon de la Locomotion aérienne à Paris, en décembre 1911.

Le «W 3», équipé d'un moteur Dansette-Gillet, fut construit à Ambérieu en Bugey en 1912. Le 26 juin 1912, Gabriel Wroblewski est breveté pilote n° 891. En juillet, il donna le baptême de l'air à Antoine de Saint Exupery sur le terrain d'Ambérieu en Bugey.

Le «W 4», monoplan militaire blindé, équipé d'un moteur Laviator de 130 CV, fut pris en considération par la Commission aéronautique de l'armée en 1913. Le 1<sup>er</sup> mars 1914, les deux constructeurs, à bord de leur appareil, trouvèrent une mort inexplicable (on parla de sabotage) sur le terrain d'Ambérieu en Bugey.

André **MELIN**, directeur des Etablissements Berthaud, breveté pilote n° 886 du 25 mai 1912, construisit à Bron plusieurs appareils d'un type nouveau, et tout particulièrement un «avion marin militaire». L'appareil se composait de deux biplans de 22 mètres d'envergure montés en tandem sur une coque marine à redans. Cette coque de 17 mètres de long sur 2 mètres de large et 2,10 mètre de haut était construite en tôle d'acier. Trois moteurs rotatifs Gnôme et Rhône de 160 CV donnaient à cet appareil une vitesse de 125 km/h.

Joseph Berthaud décède à Lyon en 1945, à l'âge de 80 ans.

Albert **KIMMERLING** né à Saint Rambert l'Île Barbe (Rhône) en 1882, inhumé à Bursinel (Suisse) en 1912

Albert. Kimmerling, le 11 février 1911, accomplissait le **premier vol régional**, avec un but déterminé à l'avance, en réalisant le trajet de Bron à Ruy-Montceau (Isère), soit une distance de 40 kilomètres qui est parcourue en 30 minutes. Lionel Cottin, Maire et conseiller d'arrondissement de Ruy-Montceau, près de Bourgoin (Isère), décide de préparer avec Kimmerling le premier vol déterminé à l'avance. La chapelle de Montceau domine la vaste plaine qui s'étend, sans accident de relief, depuis Bron. Kimmerling s'envole de Bron, en fin de matinée, sur un avion Sommer de 12,50 mètres de long et d'un poids de 400 kg. Le lieu d'atterrissage, ayant été balisé par un feu de foin mouillé qui dégage une forte fumée noire, est visible de loin. Il y a foule quand l'avion apparaît puis se pose sans problème au bout du champ vers 11 heures. De nombreux lyonnais suivirent en automobile ce vol. Des témoins de celui-ci, nous ont confirmé que les hommes dans les champs se découvraient et les femmes se signaient à la vue d'un aéroplane qu'ils voyaient pour la première fois dans les airs.



<https://www.aerosteles.net/stelefr-ruy-kimmerling>

<https://www.aerosteles.net/stelefr-ruy-kimmerlingancienne>

du 28 mai au 6 juin 1911, de grandes fêtes d'aviation ont lieu à Bron à l'occasion du passage de la course aérienne Paris-Rome-Turin. Au cours de ces fêtes, Georges Legagneux, breveté pilote n°55 du 19 avril 1910, survola la ville de Lyon à plusieurs reprises.

**LATRUFFE**, Claude est né le 17 juin 1883 à Lyon 3<sup>ème</sup>.

Claude Latruffe, conjointement à des activités d'aérostation, réalisait de nombreux modèles réduits. Dans les ateliers de pianos Aurand-Wirth à Lyon-Montchat, il commençait, dès 1911, avec son camarade Jean Jacob la construction d'un planeur à roues de 16 m<sup>2</sup> de surface portante. Après avoir cassé et réparé, nombre de fois, ce planeur qui évoluait sur les pentes de Tassin-Charbonnières, le goût de la construction aéronautique s'était ancré chez ces deux amis. En 1912, il collabore avec Audenis et Jacob, à la construction dans les ateliers de Zipfel à Villeurbanne, de l'avion Audenis-Jacob. Il sera breveté pilote militaire en 1917. Ultérieurement, il sera nommé vice-président du Groupement Joseph Dumas des Vieilles Tiges de 1967 à 1981.

24 juillet 1911, le bugiste Louis **MOUTHIER**, sur aéroplane Borel-Morane, moteur Gnôme de 50 CV, réalise le vol de Bron à Bourg en Bresse, en suivant la voie ferrée. Il quitte le terrain de Bron, à 4 heure 05 du matin, pour se poser 35 minutes plus tard sur le terrain de manœuvres des Venues à Bourg en Bresse (Ain).

1911, l'aviateur **TRAIN**, sur un monoplan de sa fabrication, vient de Saint Etienne ; **DURAFOUR** en voisin suisse, rend une visite depuis Genève.

**AUDENIS**, Charles est né le 18 février 1889 à Saint Romain au Mont d'Or (Rhône).

Charles Audenis, après des études techniques à l'Ecole de la Martinière à Lyon, suit les cours d'ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny. En 1911, il quitte sa situation dans l'industrie pour entrer comme simple mécanicien à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Vite remarqué pour son habileté, il en devient le chef-mécanicien. Elève-pilote dans cette école, il est breveté pilote, le 9 mars 1912 avec le n° 788.



Avec son ami Jean **JACOB**, il construit un biplan à moteur Gnôme de 50 CV avec lequel il participe à de nombreux meetings régionaux. Au cours de la Première Guerre mondiale, tout d'abord moniteur-pilote à l'École de pilotage de Chartres, où il forme 90 élèves-pilote (Lufbéry, Coste et Henri Lumière, entre autres), il passe ensuite quelques mois en escadrille où sa bravoure est récompensée par la Médaille Militaire et la Croix de Guerre. Il est mis en sursis pour construire un biplan muni d'un moteur Clerget de 130 CV, qui hélas, n'est pas retenu. En 1918, en compagnie de **BEAUCOURT** et de **JACOB**, il conçoit un biplace de combat muni d'un moteur Hispano de 300 CV, aux lignes très modernes. Son appareil est incendié accidentellement !... à la veille de sa présentation à la commission de réception. C'est un coup terrible pour Charles Audenis qui apprend que son ami Jacob vient d'être 'descendu' par un chasseur allemand.



La paix revenue, il reprend une activité aérienne à Ambérieu en Bugey, en concevant un avion-école et des hydroglisseurs fluviaux. En 1927, il assure les fonctions de chef-pilote au Centre d'Entraînement des pilotes civils à Bron, puis à Nîmes, pour le compte de la Compagnie Française d'Aviation. C'est alors qu'il est frappé par la poliomyélite qui le rend infirme de ses bras, et l'empêche de construire l'aile volante qu'il avait conçue.

Cruellement éprouvé par la vie, courageux, tenace, resté pauvre, mais infiniment digne, Charles Audenis personnifie le type même du pionnier de l'aviation naissante et de ces chercheurs à qui, il ne manque peut-être qu'un peu de chance pour pouvoir donner toute leur mesure. Il s'éteint, le 9 mars 1962, à l'âge de 73 ans.

15 juin 1912, la Municipalité de Lyon était chargée par l'Etat Français d'une étude pour la création officielle d'un centre d'aviation militaire à Bron. Une rencontre eut lieu, le 17 juin, entre le Maire de Bron, les représentants de la Municipalité lyonnaise et le Conseil d'Administration de l'Ecole Nationale d'Aviation, afin de définir l'implantation de ce centre d'aviation. Des promesses de vente étaient engagées pour quatre hectares de terrain situés au sud-est du champ d'aviation de Bron. Ces terrains étaient cédés à l'Etat, le 20 juillet 1912, pour un prix variant de 0,50 à 0,75 francs le mètre carré. En date du 23 août 1912, le Conseil Municipal de Bron décidait, à l'unanimité d'appuyer la création d'un centre d'aviation militaire sur le champ d'aviation de Bron. Une somme de 500 francs était versée par la Municipalité de Bron à titre de subvention, renouvelable chaque année.

Automne 1912, le Lieutenant Colonel Estienne, Commandant le 3<sup>ème</sup> Groupe aéronautique au sein du 14<sup>ème</sup> Corps d'Armée, installe son Etat-Major au Fort La Mothe (NDLR: de nos jours Caserne Sergent Blandan) à Lyon. De ce Groupe aéronautique dépend : la 31<sup>ème</sup> Section d'aéronautique sous les ordres du Lieutenant Le Bleu ; la 7<sup>ème</sup> Compagnie d'aéronautique commandée par le Capitaine Legardeur avec pour adjoints les lieutenants Chabert et Mouchard ; une Compagnie de volontaires du Génie destinée à l'aviation.

A Bron, les personnels militaires procèdent à l'installation de six hangars d'aviation (appelés couramment les «béconard»), approximativement à l'emplacement de l'actuel 'hangar 6', et la troupe prend ses casernements dans le Fort de Bron.

26 septembre 1912, Charles **VOISIN**, en revenant du meeting de Roanne, trouve la mort. lors d'un accident de la route, près de Belleville-sur-Saône, au volant de la voiture Hispano-Suiza de Raymonde de Deroche, son amie.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-corcelles-voisin>

Désiré **CRAYSSAC** est né le 2 septembre 1874 à La Moulinerie de Lestrade, près de Villefranche de Panat dans l'Aveyron.

Dès l'âge de 16 ans, il conçoit et réalise une turbine hydraulique. A la fin de son apprentissage de mécanicien, il quitte son village natal, et s'installe à Saint Chamond où probablement il suit des cours du soir.

En août 1907, Désiré Crayssac prend un brevet de moteur à une soupape pour motocyclette qui est vendu à Keller-Dorian, industriel à Lyon et à Mulhouse.



Désiré Crayssac quitte Saint Chamond pour venir habiter au 5, avenue du Parc Bonneterre à Villeurbanne. C'est une période où il prend divers petits brevets et travaille dans son atelier.

Le 20 août 1909, suite à un accord entre M. le Docteur Berthet, demeurant au 8, place Bellecour à Lyon et M. Désiré Crayssac, ingénieur mécanicien, demeurant 5, avenue du Parc Bonneterre à Villeurbanne, il a été convenu que M. Berthet fournira:

les sommes nécessaires pour prendre les brevets français au nom de M.Crayssac;  
les sommes nécessaires pour construire le premier moteur, soit environ 2.500 francs:  
à la suite des expériences faites avec ce moteur, M. Berthet, s'il désire donner suite à l'affaire, pourra par lui-même ou par une société subvenir à l'exploitation industrielle ou négocier la cession des licences ; il devra alors verser à M. Crayssac une somme de 5.000 francs au début de la fabrication et, une seconde somme de 5.000 francs au bout de la première année de la prise du brevet français. M. Berthet a donné suite à l'affaire après les expériences. En échange, M. Berthet devient copropriétaire par moitié avec M. Crayssac des brevets tant français qu'étrangers, ainsi qu'ils auront droit à la moitié des bénéfices nets.

Le 19 août 1910, suite à un accord entre Messieurs Court et Lermet, constructeurs mécaniciens, 14, rue Barrier à Lyon et M; Désiré Crayssac, il a été convenu:

que Messieurs Court et Lermet s'engagent à payer les frais pour obtenir les brevets allemands, belges et anglais et de renouvellement du brevet français.  
Le brevet n° 406473 'Dispositif de tiroir de distributeur rotatif' (moteur rotatif avec cylindre à ailettes aluminium et chemisé) est déposé, le 25 août 1909 (enregistré le 31 janvier 1910), par M. Crayssac, Le brevet du moteur Cyclone est déposé en Angleterre, en Australie, en Allemagne, aux Etats Unis, en Suisse, en Russie, en Italie et en France.

Le 15 septembre 1911, suite à un accord entre les Etablissements Rochet-Schneider, 57, chemin Feuillat à Lyon, représentés par leur Directeur Général M. Baverey et M. Désiré Crayssac, il a été convenu:

que les Etablissements Rochet-Schneider désirant expérimenter le brevet n° 406473 'Dispositif de tiroir de distributeur rotatif' déposé, le 25 août 1909, par M. Crayssac, ont un délai de 18 mois. A l'expiration de ce délai, les Etablissements lyonnais Rochet-Schneider pourront:  
soit abandonner l'expérimentation sans aucune indemnité de part et d'autres  
soit devenir concessionnaire exclusif du brevet pendant toute la durée de validité de celui-ci, aux conditions suivantes:

dés la levée de l'option, les Etablissements Rochet-Schneider paieront à M. Désiré Crayssac, une somme fixe de 3.000 francs;  
M. Crayssac aura droit à une redevance de 12 francs pour chacune des applications de son système sur un moteur quelle que soit sa puissance.

Le 17 septembre 1912, les statuts de la Société des Moteurs Cyclone sont déposés aux minutes de Maître Petitpierre, notaire à Lyon.

En résumé, on peut concevoir que le moteur Cyclone a été inventé et conçu par M. Désiré Crayssac à son domicile de Villeurbanne, puis de Lyon, mis au point au banc d'essais des Aciéries de la Marine et d'Homécourt à Saint Chamond, fabriqué par les Etablissements lyonnais de Rochet-Schneider dans ses ateliers de La Buire-Automobiles et, présenté en vol, le vendredi 27 décembre 1912, sur le terrain d'aviation de Bron. Ce moteur est monté sur un monoplan Borel, piloté par Géo Chemet.

Le 31 janvier 1913, s'est tenu, dans les bureaux de la Société Régionale de Banque et de Crédit, 23, rue Neuve à Lyon, l'Assemblée générale constitutive des Actionnaires de la Société des Moteurs Cyclone, Société anonyme au capital de 1.500.000 francs (divisé en 15.000 actions de 100 francs). Le Conseil d'administration se compose de : Messieurs Baguenault de Puchesse, propriétaire à Lyon; François Delay, propriétaire à Saint Chamond; François Gloppe, ingénieur à Lyon; Paul de Montal, propriétaire à Lyon; Hector de Nolly, ingénieur à Saint Chamond et Louis Radisson, ingénieur à Saint Chamond. Monsieur Delay en est le Président.

Avec la vente de ses brevets Désiré Crayssac qui jouit d'une certaine aisance, installe sa famille dans un bel appartement au 5<sup>ème</sup> étage avec ascenseur et grand balcon avec vue sur le Mont Blanc, situé au 94, boulevard du Nord, (devenu boulevard des Belges) près du Parc de la Tête d'Or, à Lyon..



En 1917, M. Désiré Crayssac étudie un moteur fixe pour l'aviation de cycle à deux temps avec cylindres à pistons opposés, qui a été présenté au Ministère des Inventions, en d'accord avec la maison Bernard à La Courneuve. Désiré Crayssac fut mobilisé pour la construction de ce moteur. On mit en construction deux moteurs. Alors, que le premier était en cours de montage, l'armistice fut signée. Mais la maison Bernard voyant de grandes quantités de moteurs d'avance, crut qu'il serait impossible de les vendre et abandonna cette affaire. Mais ces brevets abandonnés furent repris par la maison Junker, et elle sortit en 1927, un moteur de ce genre à pistons opposés pour moteurs industriels et aviation. Trois maisons l'exposèrent au salon de 1934. Par une lettre datée du 16 décembre 1920, la Société Lyonnaise d'Industrie Mécanique (SLIM) informe Monsieur Hector De Nolly, Ingénieur-Chimiste aux Acieries de la Marine et d'Homécourt, qu'elle récupérera le banc d'essai et le matériel du moteur Cyclone.

Ne pouvant s'intéresser à l'aviation, l'esprit de recherche de Désiré Crayssac s'oriente vers d'autres projets. Il quitte Lyon en 1923 pour s'installer dans sa région natale où il procède aux études et à la réalisation d'aménagements hydro-électriques et prend en 1929, le brevet d'une turbine hydraulique autorégulatrice. Toutefois, chaque année, Désiré Crayssac et sa famille se rendent à Paris au Salon de l'Aviation, ce qui prouve que l'inventeur, dès les vingt ans d'interdiction, reprendra ses projets de moteur d'aviation. En août 1936, il dépose un brevet de moteur d'aviation à huile lourde avec cylindres opposés de 16 litres de cylindrée, refroidissement des cylindres extérieurement et intérieurement par air. En un seul vilebrequin, pression des pistons contre les parois du cylindre réduite, peu coûteux à construire, encombrement 50 cm, largeur 75 cm, longueur 80 cm, poids 250 kg environ, puissance 530 CV, consommation 160 gr d'huile lourde. Ce moteur est établi en deux systèmes différents, un second montage en étoile 12 cylindres, très souple, 160 kg environ, 400 CV.

Désiré Crayssac avait dans l'esprit de réaliser un moteur d'avion à turbine à air...l'avion à réaction...! Désiré Crayssac, malade, décède, le 5 juillet 1940, à l'âge de 66 ans.

<https://www.google.fr/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=Crayssac+cyclone>

[https://www.google.fr/search?q=Crayssac+cyclone&oq=Crayssac+Cyclone&aqs=chrome.0.69i59.8208j0j1&sourceid=chrome&es\\_sm=93&ie=UTF-8](https://www.google.fr/search?q=Crayssac+cyclone&oq=Crayssac+Cyclone&aqs=chrome.0.69i59.8208j0j1&sourceid=chrome&es_sm=93&ie=UTF-8)

Sources : avec l'aimable participation de MM. Gérard Mathern, et la collaboration très appréciée de Paul Dellac, petit-fils de Désiré Crayssac, que nous remercions bien vivement.

**DUFOUR, Benoit** (1867-1946). Benoit Dufour dirige un atelier de constructions mécaniques au 84, Cours Emile Zola à Villeurbanne. Très rapidement, il est conquis par l'aviation. Tout en poursuivant ses activités de constructions mécaniques, il entreprend dans ses ateliers la construction d'aéroplanes et d'hélices.



Benoit DUFOUR

Le 28 avril 1910, Monsieur Benoist Dufour, modelleur-mécanicien à Villeurbanne, demande à la municipalité de Loyettes de disposer des terrains communaux en friches au lieu-dit 'La Mière' en vue de faire des 'essais d'aviation'.

Monsieur Dalphin, maire de Loyettes, donne à bail, en date du 20 octobre 1910, pour une durée de 3 ans, le terrain appartenant à la commune situé au lieu-dit «La Mière», au sud de la plantation de pins et jusqu'au chemin de la Grange Rouge. Ce bail, dressé pour le prix annuel de un franc, est accordé à Messieurs Dufour et Eparvier.

Par une lettre du 7 janvier 1911 adressée par Monsieur Dufour à Monsieur le Maire de Loyettes, celui-ci présente Monsieur Colomb, pilote aviateur brevet n° 310 en date du 7 décembre 1910, afin qu'il obtienne les mêmes conditions d'implantation sur le terrain de 'La Mière'. Entre-temps, Monsieur Dufour se présente «constructeur d'appareils aériens» et souhaite confier à Monsieur Colomb la création d'une école de pilotage civil et militaire.



B. DUFOUR A. GOUJON X

Documents mis à disposition gracieusement par la Médiathèque de la Ville de Villeurbanne

**ATELIER DE CONSTRUCTION MÉCANIQUE**  
**FABRIQUE LYONNAISE DE POULIES BOIS EN 2 PIÈCES**

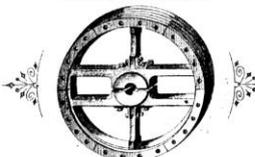
*Usine Electrique*

**B. DUFOUR**  
 MODELEUR - MÉCANICIEN

84, Cours Emile Zola  
 Villeurbanne, le 28 Avril 1911

*Monsieur Dalphin*

CANTES, DÉTRANCANOIRS, ROULEAUX  
 NOUVEAU SYSTÈME  
 D'OURDISOIR À TENDEUR  
 ET DE  
 TAMBOUR À ÉTOILE



MODÈLES & ENGRENAGES  
 EN TOUS GENRES  
 SPÉCIALITÉ POUR AUTOMOBILES



L'aviateur TOURNOUD sur biplan DUFOUR

En novembre 1911, Monsieur Dufour dispose dans ses hangars de : 2 biplans, dont un monté par Legagneux lors de la Grande Semaine de l'Aviation Lyonnaise en mai 1910, et un second pour l'école de pilotage, ainsi qu'un petit monoplan.

**AEROPLANES — HÉLICES**  
**BOIS ŒUVRÉS, PIÈCES DÉTACHÉES**

*Le 6 Novembre*

**Etude, Travaux de Modelage  
 et de Mécanique**

**B. DUFOUR**

*84, Cours Emile Zola, 84*

**LYON-Villeurbanne**

*Monsieur Dufour*



Que s'est-il passé à l'automne 1911 ? Le 16 octobre 1911, Monsieur L. Demaille, Directeur de l'Ecole Pratique d'Aviation du Sud-Est à Loyettes-Aviation, informe la municipalité de Loyettes, de l'installation de son école qui dispose de quatre aéroplanes, et de l'organisation d'une fête aérienne les 11 et 12 novembre, avec la participation des aviateurs Maurice Tétard et Pierre Béard.

Au cours de ce meeting, plusieurs aviateurs essayèrent de s'élever, mais ils rouleront sur plusieurs centaines de mètres. Seul Béard, un bugiste, s'élève à 400 mètres de hauteur, traverse le Rhône, revient par Blyes et atterrit à son point de départ sous les applaudissements de la foule.



*Aéroplane Eparvier 1909*

*Monsieur EPARVIER, industriel à Manthes dans la Drôme, construisit plusieurs aéroplanes en collaboration avec B.DUFOUR*



*Aéroplane Eparvier 1911*

Au lendemain de la Première Guerre mondiale les ateliers de Benoit Dufour sont reconvertis pour différentes fabrications ; menuiserie, ébénisterie, fabrications de postes de T.S.F de marque 'Radio-Zola', etc....Monsieur G. Serve y développera des travaux sur le bois et participera à la réparation d'éléments d'avions en sous-traitance des Ateliers Sauze et Gignoux de l'aéroport de Bron. Dans ces ateliers, Roger Lauron fabriquera des maquettes d'avions de la marque 'Precisia' qu'il commercialise dans son magasin de vente 'Le palais du modèle réduit', rue Neuve à Lyon. Roger Lauron deviendra une grande figure de l'aéromodélisme en France.

1912, le champ d'aviation de Bron est privé, il appartient à l'Ecole nationale d'Aviation qui réserve son utilisation à ses élèves-pilote. De ce fait, pilotes-constructeurs Lyonnais qui souhaitent procéder aux essais de leurs aéroplanes se rendent sur le terrain militaire du Grand Camp à Villeurbanne ou sur les terrains communaux de Loyettes.

15 janvier 1913, l'Aéronautique militaire se propose d'acheter le champ d'aviation privé de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron pour la somme de 300.000 francs (1 franc de 1913 vaut 3,17 Euro en 2020).

Printemps 1913, au sein de la 31<sup>ème</sup> Section d'aéronautique, deux escadrilles furent créées : l'escadrille HF 19 (sur avion Henri Farman) sous le commandement du Capitaine Voisin ; l'escadrille MF 20 (sur avion Maurice Farman) sous les ordres du Capitaine Gignoux.

A chaque avion était affecté un tracteur transportant le mécanicien, le carburant, l'outillage et les pièces de rechange nécessaires pour permettre le maintien de l'appareil en bon état de marche. Une voiture légère et un motocycliste assuraient la liaison de l'escadrille avec les unités qui utilisaient ces services. L'escadrille disposait, en outre, d'une section de parc composée de trois tracteurs, d'un camion-atelier et de deux motocyclistes.

Certains pilotes confirmés s'enhardissent à des vols de distance :

4 avril 1913, Eugène **GILBERT** réalise sans escale, le parcours Lyon-Paris. En franchissant les 400 kilomètres en 3 h 10, il réalisait une vitesse commerciale de 126, 5 km/h. Il battait ainsi le record du monde de vitesse en ligne droite et de ville à ville. Il battait le chemin de fer, quant à la vitesse, mais il l'avait battu aussi quant au prix. Ayant consommé 60 litres d'essence et 5 litres d'huile, la dépense est moindre que le prix du voyage en 3<sup>ème</sup> classe ;

30 avril 1913, Jules **VEDRINES** et cinq autres concurrents, dont Gilbert, dans le cadre de la Coupe Pommery, souhaitent relier Bron à Edimbourg. Védrières sur monoplan Morane-Saulnier, décolla de Bron à 4 h 37, il fit escale à Nevers et à Villacoublay, mais un violent orage l'obligea à se poser à l'aérodrome de Bois-Carny, près de Rouen. Maurice Guillaux, sur monoplan Clément-Bayard, fut le vainqueur de la 5<sup>ème</sup> Coupe Pommery ;

25 mai 1913, Pierre **DAUCOURT**, pour prouver les avantages considérables de l'aéroplane et de sa supériorité incontestable sur les autres modes de locomotion, réalise une liaison de Paris à

Marseille. A bord d'un monoplan Borel, Daucourt quittait la région parisienne à 6 h 45, faisait une escale pour ravitailler en essence à Dijon, et à midi, il atterrissait à Bron et déposait un paquet de journaux parisiens. Un peu après 19 heures, il atterrissait au Parc Borely à Marseille, apportant les journaux de Paris aux Marseillais qui, d'ordinaire, ne les lisaient qu'avec vingt quatre heures de retard.

6 septembre 1913, alors qu'il survole le champ d'aviation de Bron, l'appareil de Georges **CHOMIENNE** part en vrille et s'écrase au sol devant les hangars. Il s'agit du premier accident aérien mortel à Bron. Georges Chomienne, fils d'un industriel de Lorette (Loire), a fait ses études au Lycée Ampère de Lyon. Conquit par l'aviation, il est élève de Lacrouze à l'Ecole d'Aviation d'Ambérieu en Bugey. A l'âge de 19 ans, il est breveté pilote n° 1169 en date du 6 décembre 1912.

Fin 1913, le Raymond de **MONTGOLFIER** n°3, le troisième appareil de ce constructeur vola à Bron, atteignant une vitesse de 110 kilomètres/heure.

18 novembre 1913, l'aéroplane Farman, baptisé 'Ville de Dijon' piloté par le Maréchal des logis **CLEMENT**, détaché au camp d'aviation de Bron, est le premier à s'être engagé dans la vallée de Chamonix après s'être posé à Megève. Tout laisse à croire que le constructeur d'avion Farman est à l'origine de ce vol, puisqu'il possède une maison à Chamonix.

21 novembre 1913, la presse lyonnaise se fait l'écho d'un événement aéronautique : le Maréchal des Logis **PELLETIER-DOISY**, appartenant à l'escadrille HF 19, équipée d'avions Henri Farman 20, du Centre d'Aviation de Bron, vient de réaliser un exploit. Après avoir décollé par un vent violent, le pilote monte à une altitude d'environ 800 mètres, coupe le moteur de son appareil, cabre celui-ci, et se laisse déporter à reculons sur 6 kilomètres...! C'était le premier exploit aérien d'un futur grand pilote français, Georges Pelletier-Doisy a été breveté pilote à l'Ecole nationale d'Aviation de Bron.

Novembre 1913, en vue de réorganiser les structures de l'aéronautique militaire, il est envisagé de supprimer le 3<sup>ème</sup> Groupe Aéronautique de Bron, au profit du 2<sup>ème</sup> Groupe installé à Dijon. Le projet de départ des escadrilles de Bron, pour cette nouvelle affectation, provoqua des lettres de protestation auprès du Gouvernement de la part des personnalités lyonnaises, voire même une interpellation au Sénat, le 27 janvier 1914, de la part d'Edouard Herriot.

1913, suite aux décisions ministérielles de ne former des pilotes militaires que dans des centres militaires, les élèves-pilotes sont retirés progressivement de l'Ecole nationale d'Aviation de Bron.

**BRUN et MARTIN**, deux inventeurs, modestes ouvriers lyonnais, originaires du quartier de Montchat à Lyon, Messieurs Brun et Martin procèdent en 1913, sur les terrains communaux de Loyettes (Ain), à des essais d'un monoplan d'un type nouveau.

L'entoilage repose sur des sangles qui remplacent les nervures latérales, ce qui permet de faire toutes réparations d'une façon rapide et sans déchirure. Le corps de l'appareil de forme conique est en aluminium. Les nervures principales des ailes et de la queue sont en bois, armées d'une résistance à toute épreuve. Les tendeurs sont supprimés, ce qui facilite le gauchissement des ailes et de la queue. Le poids total, en ordre de marche, ne dépasse pas 26 kg. Les dimensions de l'appareil sont tout à fait réduites et permettent, une fois les ailes enlevées (ce qui demande à peine cinq minutes), de le loger sous le premier hangar venu. Le service de l'aéronautique militaire prévenu, s'est rendu à Loyettes, pour voir cette 'mouette' aux ailes immenses, et rédiger un rapport favorable qui a été transmis au ministre compétent.

**PLANTIER Louis** est né le 5 juillet 1910 à Anjou, près de Vienne (Isère)

Louis Plantier passe toute son enfance dans la vieille ferme familiale. Adolescent ingénieux et habile, il est admis à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Il est breveté pilote sur avion Farman, le 6 septembre 1910, avec le n° 1010 et assiste Kimmerling à la direction de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Ultérieurement, il prend part à de nombreux meetings régionaux. Le 5 février 1914, Plantier, avec son fidèle mécanicien Trigon, réalise un vol très remarqué par le public lyonnais en **se posant sur les bas-ports du Rhône**, près du pont de la Guillotière.



A la déclaration de guerre, il s'engage comme simple soldat. Remarqué pour son courage raisonné, sa hardiesse extraordinaire et pour la précision efficace de ses missions au-dessus des lignes ennemies, il va être rapidement promu. Il est nommé Capitaine en août 1918.

Le 10 août 1920, alors qu'il est affecté au Centre d'aviation militaire de Villacoublay dans la région parisienne, il trouve la mort au cours d'un vol de reconnaissance.

*Marié à une Brondillante, le nom de Louis Plantier a été donné à une rue de Bron où demeuraient ses beaux-parents.*

**TRIGON**, Aimé, Fleury, Prosper, est né le 13 septembre 1896 à Lyon 6<sup>ème</sup>.

On connaît que très peu de choses sur la vie d'Aimé Trigon. Toutefois, nous avons retrouvé dans des archives ce texte qui rappelle la complicité qui unissait Aimé Trigon à Louis Plantier.

Un aviateur dans l'ombre:

*«Une figure particulièrement attachante de l'aviation lyonnaise de 1912 à 1914 est celle d'Aimé Trigon. Plus connu, comme fidèle mécanicien de Louis Plantier, il fut aussi son élève-pilote, puisqu'il fut breveté pilote à l'Ecole nationale d'Aviation de Bron, le 10 juillet 1914, sous le n°1667 bis.*

*«C'est ainsi, que Trigon quitta un jour la Croix-Rousse pour la plaine de Bron où des aéroplanes évoluaient le soir aux heures calmes. Un jour pas comme les autres: le plus beau de sa vie, il y entra comme mécanicien, ayant beaucoup à apprendre. L'Aviation ne s'apprenait nulle part ailleurs que sur l'aérodrome. Son but était bien au-delà, il voulait devenir pilote dans les moindres détails. Mais, il fallait vivre... et ce n'était pas du temps perdu que de s'initier aux réglages des moteurs dont la bonne marche dépendait d'un obturateur fendu ou d'une tringle de culbuteur dérégulée. Les grands biplans légers et si frêles par leur structure compliquée, croisillonée en tous sens par des cordes à piano de 10 ou 12/10) ne sont pas faciles à régler, ni à maintenir en état.*

*«Au moment où Pégoud devenait une célébrité mondiale par ses figures de haute école, appelés bien à tort 'acrobaties', Plantier, qui fut le dernier professeur de Pégoud à Bron, brûlait du désir d'en faire autant. Hélas, il ne disposait pas d'un appareil spécialement renforcé absolument indispensable. Pégoud ne revint jamais à Bron. Se souvenait-il d'y avoir appris à voler?»*

*«Ceci décida Plantier, qui disposait d'un Henri Farman, plus ancien, mais très maniable. Il résolut de le modifier, ce qu'il fit avec Trigon. Renforcement des ferrures, doublant certaines cordes à piano et les fils des commandes, sans omettre d'y apporter des ceintures confectionnées par le sellier de Bron-village. Un beau matin, Plantier, dit: «On y va». Trigon sortit l'appareil du hangar. Le looping ne fut pas réussi du premier coup, l'appareil n'avait une bien grande finesse. Il y eut des glissades sur l'aile, et même sur la queue. Néanmoins, il se révélait solide, c'est tout ce qu'on pouvait espérer».*



A l'occasion de son brevet de pilote, laissons encore la parole à la presse:

*«Trigon, on ne l'ignore pas, et le brave petit mécanicien de Plantier. C'est lui qui accompagna notre grand chef-pilote lorsqu'il vint atterrir sur le bas-port devant le pont de la Guillotière. C'est lui également qui prit part à presque toutes les randonnées de Plantier, et qui le premier se trouva sur le siège arrière pour boucler la boucle avec lui. Nous le félicitons sincèrement. Nul doute qu'il suive les traces de son professeur et arrive bientôt à la même notoriété que lui».*

*«Hélas, c'est la guerre.*

*«Plantier part rapidement, il a passé son brevet de pilote militaire en temps de paix. Trigon est appelé à son tour comme sapeur-aviateur. Il se morfond au dépôt du fort de Bron, en attendant son affectation. Bien entendu, il rôde sur le terrain où Caudron, replié à Lyon, construit des G 3, aéroplane rapide et bien armé (d'une carabine!).*

*«Cervetti réceptionne les appareils sur le terrain. Un soir, les mécaniciens s'épuisent à lancer un moteur de 80 cv Le Rhône qui ne veut pas partir. Trigon qui donne volontiers un coup de main, essaie. Il demande: «Coupé», «Coupé», répond Cervetti. Mais à peine le brasse-t-il, que l'hélice lui part dans les mains. Un cri d'horreur s'élève, impuissant... Trigon, fracassé, pend la tête en bas, accroché dans les mats obliques, en bout de cellule. Il a les deux bras en lambeaux et plusieurs fractures ouvertes.*

*«Pendant de longs mois, il restera à l'Hôpital temporaire de l'Armée du Salut, place Guichard à Lyon. Chaque semaine ou presque, il passe sur la table d'opérations. Sauvera-t-on ses bras? Sera-t-il manchot? Enfin, il se remet lentement. Il est plâtré très haut. Il faut tout lui faire, boire, manger, lui mettre une cigarette aux lèvres et la retirer de temps en temps... et autre chose encore !*

*«Pourtant, en 1917, il est chez Caudron à Bron. Tout jeune, il est «monopatte», comme il dit lui-même. Un de ses bras est à peu près valide, l'autre pend inerte. Tout ce qu'il peut faire, c'est conduire un châssis de «taxi de la Marne» aménagé pour monter des éléments de voilure depuis la ville de Lyon au terrain. Par tous les temps, on le voit passer avec des queues de Caudron G 4 que ce qu'il appelle amèrement son «taxi». Mais il garde l'espoir. Plantier lui écrit et cette sacrée guerre finira bien.»*

Aimé Trigon, Membre Pionnier des Vieilles Tiges, figurait sur l'annuaire de 1963.

22 février 1914, une violente bourrasque de vent détruisit les six hangars en toile, ainsi que les treize avions militaires qu'ils abritaient (les dégâts furent estimés à 300.000 francs-or...). En mars, les appareils restants quittèrent Bron pour les terrains de Dijon et de Toul.

L'activité de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron prendra fin au début de l'année 1914.

A la déclaration de la Première Guerre mondiale, début août 1914, il n'y a plus aucune structure aéronautique sur le champ d'aviation de Bron.