

100 ANS D'AVIATION A VIENNE

Un projet de «station d'atterrissage militaire à Reventin» est envisagé dans le cadre de la souscription nationale. Le terrain de manoeuvres de la garnison de Vienne qui se situe, au sud de la ville, sur la commune de Reventin est proposé. Le 24 avril 1913, le Comité Viennois d'Aviation Militaire, constitué de 80 membres, se réunit à la Chambre de Commerce de Vienne, afin d'étudier le projet «d'élever un spacieux hangar destiné à abriter les aéroplanes et un logement pour le gardien». La Municipalité de Vienne s'engage à fournir la bande de terrain nécessaire, soit 3000 m², attenant au champ de manoeuvres. La Commune de Reventin s'engage à fournir un employé communal pour le gardiennage du hangar. D'une superficie au sol de 400 m², ce hangar construit à l'angle nord-est du champ de manoeuvres de cavalerie pourra abriter quatre aéroplanes.

Cette station d'atterrissage militaire est inaugurée, le 9 novembre 1913, lors d'une fête aérienne au cours de laquelle, le maréchal des logis Aimé Vallet, un viennois, sur aéroplane REP, fut le pilote du premier appareil à s'être posé.



Vallet, Aimé, Laurent, Antoine, né le 2 mai 1887 à Vienne.

Aimé VALLET est le fils d'Elie, fabricant de draps à Vienne. Appelé au 13ème Régiment de chasseurs à cheval en octobre 1908, il passe dans l'aéronautique militaire en tant qu'élève-pilote en 1912. Breveté pilote militaire n° 344 en date du 22 août 1913, le maréchal des logis VALLET, sur monoplan REP, fut le premier pilote à se poser sur le terrain de la station d'atterrissage militaire de Vienne-Reventin lors de son inauguration le 9 novembre 1913. Il est affecté successivement à l'Ecole de Dijon, puis au Plessis-Belleville. Au cours de la Première Guerre mondiale, le maréchal des logis VALLET appartient à l'escadrille MS 29 où il est cité à l'ordre de l'armée en avril 1916, puis à l'escadrille MS 31. Nommé lieutenant le 24 octobre 1916, il est affecté à la Société Française de Constructions Aéronautiques (SCAF). Le Lieutenant Vallet décède à Paris, en octobre 1918, des suites de maladie contractée au front.



Dans les années 1920, la station est désaffectée, car les dimensions du hangar sont insuffisantes. Celui-ci est transformé en annexe d'une ferme du voisinage. Toutefois, sous le patronage de la «Société de préparation à l'Aéronautique L'ENGOULEVENT», un meeting est organisé sur le terrain de Reventin, le 26 août 1928, avec la participation du pilote Détrouyat.

En 1932, des viennois fervents de l'aviation se regroupèrent, sous la présidence de Monsieur Pétrequin, en vue de créer l'«Aéroclub de Vienne»; Il fallut récupérer et acquérir le hangar. Les premiers vols eurent lieu sur planeur XI A tiré par un sandow, puis vint l'acquisition d'un Potez 36, le «Ville de Vienne».



Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, le terrain est neutralisé par des tranchées. Le hangar sera même, un moment, transformé en dancing.

En 1947, il faut tout recommencer. Le terrain de Reventin, d'une superficie de 30 hectares, est resté la propriété de la ville de Vienne, alors que le hangar est racheté non sans difficulté. Les membres actifs du club effectuaient 218 heures de vol en 1950 et 700 heures en 1982 sur les quatre appareils qui constituaient le parc aéronautique du club.



Doté d'une piste en herbe de 750 mètres sur 100 mètres de large, bien orientée, l'aérodrome de Vienne-Reventin, situé dans la Vallée du Rhône, avait la possibilité lors de la construction de l'autoroute de voir se créer une «station Air-Route» doté d'un complexe touristique de premier ordre. Hélas, les autorités compétentes en décidèrent autrement !...

Néanmoins, la Chambre de Commerce de Vienne dota le terrain de Vienne-Reventin d'une piste en dur de 660 sur 20 mètres de large et d'un chalet à destination de club-house. Le «vénérable hangar de 1913» accueillait toujours les avions du club.

Dans les années 1990, un environnement d'activités tertiaires se développe sur le site, dans le voisinage immédiat de la piste en dur. Une particularité du terrain de Vienne-Reventin : la bande d'envol est gazonnée et la piste en dur est réservée au roulage des avions.

100 ANS D'AVIATION A VIENNE

En 2002, un nouvel hangar pour avions avec club-house, un parking pour avions avec station-service essence automatique sont aménagés dans la partie ouest du terrain.
Le «vénérable hangar» est vendu par l'Aéroclub de Vienne aux Laboratoires ADP et transformé en entrepôt.



en 2012

Le dimanche 6 octobre 2013, l'Aéroclub de Vienne organisera la Journée du Centenaire



A cette occasion, à l'initiative des Vieilles Tiges, une plaque commémorative sera inaugurée en hommage à un viennois : pionnier de l'aviation et ingénieur d'aéronautique.

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

Philippe BILLE, tour à tour pilote et ingénieur, compte à son actif une très longue carrière aéronautique. Sa carrière de pilote débute en 1910 et se termine pour raison de santé en 1916; soit six années de vols journaliers. Sa carrière d'ingénieur commence en 1917 et dure toujours en 1952 : 1916 à 1952, 42 ans d'activités aéronautiques. Ces longs états de service lui ont valu la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur qui lui fut remise le 1er décembre 1951, sur le terrain même de Toussus le Noble qu'il survolait comme pilote il y a 42 ans, après avoir passé son brevet de pilote à l'Ecole Farman d'Etampes (brevet n° 205 en date du 29 août 1910). Entre les deux guerres, il déposa 45 brevets d'invention dans la conception du train d'atterrissage d'avion.

Si vous vous amusez à consulter et à feuilleter les registres de l'état-civil, vous vous apercevrez que Philippe, Paul, Henri BILLE naquit le 27 décembre 1886 à Vienne (Isère). Si vous feuilletez la presse de l'époque héroïque de l'aviation ou l'annuaire des brevets des Vieilles Tiges, vous y trouverez figurer le nom d'Henri BILL, toujours sans 'e' à la fin et toujours sous le même prénom.

100 Ans d'Aviation à Vienne © C.A.L.M 05/2013