

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

En 1906, l'Aéro-Club du Rhône, qui développait déjà une activité d'aérostation, décida de promouvoir l'aviation, en créant une «section 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», souhaitait développer l'idée de créer à Lyon un aérodrome. Un terrain fut trouvé à Parilly pour une location annuelle de 50 francs. L'installation des infrastructures désirées fut estimée à 4.000 Francs. Ce projet, jugé trop cher, fut abandonné. L'atelier de construction d'aéroplanes d'Edmond Seux, situé 3 avenue du Grand Camp à Villeurbanne, était à moins de 100 mètres du terrain de manœuvres des troupes de la garnison de Lyon. Il obtint du Général Brunet, Gouverneur militaire de la place forte de Lyon, l'autorisation d'expérimenter ses aéroplanes sur le terrain militaire du Grand Camp, en dehors des heures de manœuvres, c'est à dire avant 5 heures du matin ou le soir après 16 h 30. Le public n'était pas admis sur le terrain (ce terrain militaire du Grand Camp se situait à Villeurbanne à l'emplacement de l'actuel Campus universitaire de La Doua). Le 15 mai 1907, Edmond Seux procéda aux essais de son aéroplane, mais les résultats ne furent pas concluants.

Antonin Boulade, Président de l'Aéro-Club du Rhône, donne dans l'Aéro-Revue (Publication de son Club) d'intéressants détails sur l'invention d'Edmond Seux :

«Cet aéroplane est constitué par un seul plan sustentateur en toile, de 10 mètres d'envergure sur 1,85 m de largeur ; mais cette surface n'est pas plane, elle est concavo-convexe dans le sens transversal et dans le sens longitudinal. Le bord antérieur de ce plan est rigide et possède une certaine épaisseur, qui va en diminuant jusqu'aux extrémités.

«Les parties latérales extrêmes peuvent, sur une certaine longueur, se relever au-dessus de leur plan normal, au moyen de ressorts convenablement disposés, dans le but d'obtenir automatiquement la stabilité latérale.

«La stabilité longitudinale est obtenue u moyen de deux gouvernails horizontaux mobiles. Le premier, placé à deux mètres en avant du plan, oscille sur un axe et permet à l'aviateur qui le commande d'attaquer l'air avec l'angle voulu pour la montée et pour le maintien de la stabilité.

«Ce gouvernail peu être rendu, un moment donné, automatique. Le deuxième gouvernail de stabilité est placé très en arrière du plan principal, à 3 mètres environ du bord postérieur de celui-ci. Par un dispositif ingénieux, très simple et toutefois, sa manoeuvre est automatique ; il agit suivant la pression plus ou moins forte de l'air à sa surface. Ce dernier gouvernail porte en son centre le plan vertical de direction, appelé à donner la direction de la route.

«La surface totale est de 24 mètres carrés, pour un poids total de 450 kg, ce qui donne environ 18 kg par mètre carré.

«L'appareil est monté sur un châssis en tubes d'acier, muni de quatre roues sur billes. Le moteur utilisé est un moteur de 2 cylindres en V, Anzani de 35 HP, son poids est de 100 kg. Les hélices, à deux pales en aluminium, sont au nombre de deux. Dessinés par Monsieur Seux, elles possèdent, comme le plan sustentateur, une certaine épaisseur à leur bord d'attaque. Leur diamètre est de 1,80 mètre pour un pas de 1,20 mètre.

D'après l'inventeur, le profil et l'épaisseur du bord antérieur diminuerait dans de fortes proportions, la résistance à l'avancement, et de plus permettrait d'attaquer l'air sous un angle très réduit, 3 à 4° seulement.

«Ce n'est qu'après avoir construit et expérimenté nombre de modèles réduits, après s'être rendu compte expérimentalement de la valeur des théories qu'il a présentées à l'Académie des Sciences en 1906 et 1907, que notre actif collègue s'est décidé à faire construire un appareil capable d'enlever un homme. Si la réalisation pratique de l'appareil est aussi bonne que nous l'espérons, le succès est probable. Cet aéroplane sera le premier engin muni de dispositifs automatiques de stabilité. C'est là le desideratum de tous les appareils plus lourds que l'air, dont la stabilité est sans cesse troublée par l'action inégale des filets fluides sur leur surface. «Nous serions particulièrement heureux de voir aboutir les efforts et les recherches de Monsieur Edmond Seux et nous lui souhaitons plein succès.»

Extrait de la Gazette d'Annonay du Mercredi 17 juillet 1907.

«Sur la demande de l'Aéro-Club du Rhône, Monsieur le Général Commandant la Place de Lyon avait bien voulu accorder l'autorisation d'exécuter les essais de l'aéroplane de Monsieur Edmond Seux sur les terrains militaires du Grand Camp, le mercredi 15 mai. L'habile aviateur lyonnais a tenté une sortie avec son aéroplane.

«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.

«C'est exactement ce qui est arrivé à Monsieur Santos-Dumont pour sa première sortie. L'inclinaison de l'appareil en arrière a amené une hélice en contact avec le sol. L'hélice s'est brisée. Elle a creusé dans le sol un sillon de 20 centimètres, arrachant, en outre, plusieurs haubans et faussant quelques tubes. Les deux roues arrière se sont séparées entièrement du châssis. C'est là un premier essai qui, malgré cet accident, ouvre à Monsieur Seux le plus bel espoir dans l'avenir. L'aéroplane n'a été détérioré que parce qu'il s'est soulevé de l'avant. Il y a une simple modification à apporter aux roues arrière trop basses et trop faibles. Ce qu'il faut retenir; c'est que l'aéroplane a commencé son vol, et qu'il a malgré sa volte face brusque, gardé une stabilité absolue.

«Les expériences reprendront sitôt la réparation terminée.

«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 détremé par la pluie, a été sensiblement supérieur à celle des expériences précédentes, mais aucune tentative d'enlèvement n'a été faite. Ces expériences seront continuées prochainement.»

Avec l'extrême disponibilité du Service des Archives de l'Hôtel de Ville d'Annonay.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

C'est dans un hangar en planches, assez vaste et soigneusement équipé, situé entre la rue de Bruxelles et la route de Vaulx en Velin, dans le quartier de La Doua à Villeurbanne, qu'Armand Zipfel créa «Les Ateliers d'Aviation du Sud-Est». Dès le début de 1908, Zipfel débuta la construction d'un biplan sur une base d'un appareil Voisin-Delagrangé. La première sortie de son appareil eut lieu sur le terrain militaire du Grand Camp, le 19 novembre 1908.

Son ami Colliex, breveté pilote n°85 en date du 10 juin 1910, qui travaillait avec les frères Voisin, mit son expérience à profit pour la mise au point de l'appareil. Ce ne fut que les 24 et 26 novembre 1908, qu'Armand Zipfel concrétisa son rêve d'être le premier lyonnais à voler dans la région, sur un aéroplane muni d'un moteur.



Les manœuvres des divers organes s'effectuaient au moyen de deux volants et d'un palonnier. L'un des volants, celui de droite, commandait l'orientation du gouvernail de profondeur. L'autre volant, installé à gauche, dirigeait le gauchissement des ailes. Le palonnier, situé sous les pieds du pilote, permettait le positionnement du gouvernail de direction. En outre, deux manettes, placées en avant du pilote, servaient à régler l'avance à l'allumage du moteur et sa carburation. Un interrupteur à pédale faisait arrêter momentanément le moteur. Un autre interrupteur mis à portée de la main permettait l'arrêt définitif.

Le brevet de pilote aviateur de la Fédération Internationale Aéronautique était délivré dans chaque pays par les commissaires de l'aéroclub. Jusqu'en 1910, trois vols de 5 km suffisaient à l'obtenir. A partir de 1913, outre les épreuves pratiques, les candidats devaient subir un examen théorique (lecture de cartes, météo, mécanique, etc...). Beaucoup de professionnels de l'époque ne passèrent leur brevet que pour légaliser leur capacité, plusieurs années après leur premier vol. A l'inverse, certains brevetés s'étant 'saigné' financièrement ou suffisamment fait peur lors du brevet ne revolèrent jamais (et ils furent nombreux). Il ne faut pas sous-estimer également un certain nombre de brevets délivrés par des «instances» régionales qui ne s'appelaient pas encore aéroclubs et qui, hors du contrôle de l'Aéroclub de France, n'eurent jamais d'équivalent national. Voler était une chose, avoir le brevet une autre.

Parmi les constructeurs et aviateurs qui utilisèrent ce champ d'expérimentation, on pourra retenir :

Roesch et Seux en août 1909, Morel et Gibert en juin 1910, Berthaud en juillet 1910, Paira en août 1910, Guerre en juin 1911 et Baillod en octobre 1911.

Créée à Lyon, le 31 mai 1909, par le mécanicien Victor Gerard, unique actionnaire, la Société d'Aviation, au capital de 50.000 francs, semble avoir disparue au printemps 1910. Ce capital était représenté seulement «par l'expérience personnelle et les plans de l'aéroplane Gerard».

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

Alors que se développaient en France des champs d'expérimentation d'aviation à Issy les Moulineaux dans la région parisienne, à Reims et à Châlons sur Marne en Champagne, et au camp d'Auvours, de nombreuses villes de province organisaient des journées ou meetings d'aviation.

A l'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'Aéroclub 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'Aéroclub 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 158ème Régiment de Ligne.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

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 postale temporaire, etc...

La Grande Semaine d'Aviation de Lyon est dotée de 200.000 francs de prix. Sur les 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.

Dans le programme de cette Grande Semaine de l'Aviation, vendu 10 centimes, on trouve la chanson d'Edmond Momy qui est à fredonner sur l'air de «Caroline» (le premier couplet, il y en a 51, et le refrain):

1er couplet

Monsieur Herriot le maire
Adoré des Lyonnaises
A voulu pour leur plaisir
Leur montrer les progrès
Qu' a fait l'aéroplane
Depuis son invention
Et c'est à Villeurbanne
Sur le champ d'aviation
Que vont s'envoler
Ces engins ailés
Qui vont nous émerveillés

Refrain

Ils s'enlèvent et s'élèvent
Toujours plus vite et plus haut
Et s'envolent, volent, volent
Dans l'air comme les oiseaux
Dans l'espace quelle audace
Ils vont jusqu'au fond des cieux
Et sans panne virent et planent
Ils sont vraiment merveilleux

**Voir l'excellent ouvrage de Hubert JANNON «Histoire de l'Aviation Villeurbannaise»
Editions BELLIER**

Fort de ce succès populaire pour l'aviation, les milieux financiers lyonnais prirent des contacts locaux à Irigny en bordure du Rhône, à Grenay en bord de Saône et à Décines au Grand Large sur le canal de Jonage. Ils souhaitaient créer des parcs d'attractions à partir d'animations terrestres (manèges, attractions foraines, fanfares et harmonies, guinguettes), aériennes (présentation en vol d'appareils) et fluviales (attractions nautiques, aviron).

L'heureuse idée de créer à Bron, une Ecole d'Aviation fut émise pour la première fois par Monsieur Amédée Bouchet de Fareins au banquet qui réunit, à Yzeron, les organisateurs de la Grande Semaine d'Aviation de Lyon.

Monsieur Amédée Bouchet de Fareins, Administrateur délégué de la Société Régionale de Banque et de Crédit de Lyon, prend contact, en juin 1910, avec Monsieur le

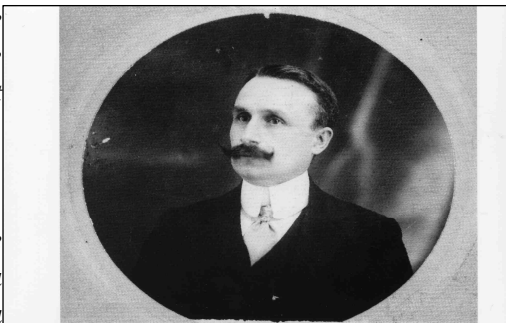
Maire de Bron. Il lui propose de louer 40 à 50 hectares de terrain sur la commune de Bron, en vue de l'installation d'un champ d'aviation. Un Comité, présidé par Monsieur Michel Lacroix,

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

adjoint au Maire de Bron, comprit rapidement que des terrains à faible rendement agricole, pouvaient être rassemblés à peu de frais, avec extension possible, pour former une aire d'aviation. Au cours de l'été 1910, des contacts sont pris avec des propriétaires de Bron afin d'obtenir une promesse de location de leurs terrains pour une période de douze ans.

BOUCHET de FAREINS, Amédée, est né le 25 août 1870 dans la propriété familiale de Villeneuve (Ain).

Après des études de droit à Dijon, il effectue son service militaire au 23ème Régiment d'Infanterie à Bourg en Bresse. Titulaire d'une licence, il est inscrit comme avocat à la Cour d'Appel de Lyon. Malheureusement pour sa famille, il n'y plaide pas, préférant se lancer dans des affaires de «Banque, Finances et Bourses», auxquelles il ne semble guère préparé. Honnête au point d'être naïf, il a la mauvaise idée de s'associer avec un prétendu



commandant en retraite, en réalité aigrefin professionnel, et se fait gravement gruger. Amédée Bouchet de Fareins fut mobilisé en 1915 dans les «troupes territoriales» à Belfort. De santé fragile, il fut assez rapidement renvoyé dans ses foyers. Excellent fusil, il aimait à venir chasser sur l'étang du Grand Bataillard à Saint Paul de Varax, où il possédait quelques 600 hectares autour de ses deux propriétés. Très érudit, il possédait une belle plume et aimait taquiner la muse : il nous a laissé un recueil inédit de jolis poèmes. Les revers de fortune, dus entre autres au krach de 1929, achevèrent d'affecter sa santé : il mourut le 25 septembre 1932 au château de Bataillard à Saint Paul de Varax (Ain).

Sur les recommandations de Roger Sommer, au cours de l'été 1910, 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'Aéroclub du Rhône.

SOMMER, Roger, est né à Pierrepont (Ardennes) le 4 août 1877.

Après des études à l'Ecole des Arts et Métiers de Châlons sur Marne, il se dirige vers l'aviation. Il bat le record du monde de durée de vol en 1909. Brevet de pilote n° 29 en 1910, il se lance dans la construction d'avions et en construira 182. On lui doit la création d'Ecoles de pilotage au Camp de Châlons sur Marne, à Douzy, à Chantilly et à Bron. En 1912, il quitte le monde aéronautique pour se consacrer à l'entreprise familiale du travail du feutre. Roger Sommer décède le 14 avril 1965 à Sainte Maxime (Var).

Le 28 septembre, 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...».

Sur 75 hectares de terrains agricoles, une ligne droite d'environ 1200 mètres est aménagée pour les évolutions des aéroplanes. Quelques hangars en bois sont édifiés pour abriter les aéroplanes.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

L'inauguration officielle du champ d'aviation de Bron a lieu les 12 et 13 novembre 1910 en présence de nombreuses personnalités, dont le fameux constructeur d'aéroplanes Roger Sommer.

A cette occasion, Roger Sommer, fait la présentation de son tout nouveau aéroplane. Il est l'initiateur de la création de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Il créa sa première école de pilotage, début 1910, à Douzy dans les Ardennes, en mars à Châlons sur Marne, en novembre à Bron et l'année suivante à La Vidamée, près de Chantilly, dans la région parisienne. De nombreuses présentations d'aéroplanes eurent lieu.

La presse de l'époque témoigne :

LE PROGRES du 31 octobre : L'aérodrome de Bron a été envahi par le public. Le temps était beau et les aviateurs Kimmerling et Mouthier ont fait de nombreux et très jolis vols. L'aérodrome, situé sur la route de Grenoble, un peu après le fort de Bron, répond à un véritable besoin de la région lyonnaise. Il est heureux de constater qu'il obtient, dès le début, tout le succès qu'il est en droit d'attendre. Les vols d'hier ont été accueillis avec enthousiasme par le spectateur.

LE PROGRES du 1er novembre : Hier, une foule assez nombreuse s'était rendue sur l'aérodrome malgré un temps incertain. Elle n'a pas été déçue car Mouthier est sorti sur son Blériot et Kimmerling a fait un joli vol à 50 mètres de hauteur, emmenant à son bord notre rédacteur sportif. Incessamment, nous publierons les impressions que ce dernier a recueillies pour les lecteurs du PROGRES, au cours de sa promenade aérienne.

L'EXPRESS DE LYON du 11 novembre : Monsieur Sommer l'aviateur et constructeur bien connu, viendra lui-même à l'aérodrome de Bron, samedi et dimanche 12 novembre, faire l'essai et la démonstration de son premier monoplan. Messieurs Kimmerling et Mouthier sur monoplan, exécuteront également de nombreux vols, seuls et avec passagers.

L'EXPRESS DE LYON du 12 novembre : Aujourd'hui, samedi et dimanche, réunion fort intéressante de 2 heures à 5 heures au champ d'aviation, route de Grenoble, à 10 minutes du terminus de Bron. Monsieur Sommer l'aviateur si connu, vient tout exprès de Mouzon pour essayer la magnifique piste de l'Ecole sur son plus récent appareil, exposé au dernier Salon de l'Aviation. Avec Messieurs Kimmerling et Mouthier, les fêtes sportives de ces deux jours n'auront rien à envier aux plus beaux jours des meetings d'aviation. Prix d'entrée: 1 franc, réduction de 50% pour les militaires, les étudiants et les enfants.

L'EXPRESS DE LYON du 13 novembre : Un meeting d'aviation improvisé sur l'aérodrome de Bron où les vols se succèdent. Trois appareils volent à la fois. Monsieur Sommer emmène des passagers. Ce fut une véritable répétition de la grande Semaine Lyonnaise d'Aviation. Le temps était idéalement beau, le vent nul, les aviateurs en ont largement profité. L'après-midi, depuis deux heures et demie jusqu'à la nuit, les vols n'ont pas cessé. Même à certains moments, les trois appareils actuellement garés à l'Ecole d'Aviation prenaient l'air en même temps. Ce fut, en résumé, une fort belle journée sportive, dont l'intérêt a égalé, pour ne pas dire surpassé, plusieurs journées du dernier grand meeting lyonnais.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

Monsieur Sommer a essayé plusieurs fois les deux biplans de sa construction, alors que Kimmerling pilote à l'aérodrome, en faisait le tour avec des passagers tandis que le soleil baissait à l'horizon : ce fut d'abord, le lieutenant Giraud, ensuite Monsieur Boulade, le distingué Président de l'Aéroclub du Rhône, enfin vint le tour de Madame Mury.

LE PROGRES du 13 novembre : Il y eut hier une réunion très «sélect» à l'aérodrome de Bron, et le plus joli, c'est qu'elle fut improvisée. Voici en effet ce qui s'est passé : Madame et Monsieur Luthaud, Préfet du Rhône recevaient à déjeuner Madame et Monsieur Herriot, Maire de Lyon, le Colonel Hirschauer, Commandant des Troupes Aéronautiques de Versailles, accompagné du Capitaine aviateur Etévé (ces deux derniers venus effectuer une tournée de visite des terrains pouvant convenir à une école militaire d'aviation dans le Sud-Est : Bron-Aviation, Camp de La Valbonne, Aérodrome d'Ambérieu en Bugey, etc...). Ce déjeuner offert à ces deux officiers ainsi qu'au Colonel Guillot, à Monsieur Cazeneuve, Sénateur du Rhône, à Monsieur Boulade, Président de l'Aéroclub du Rhône et à Monsieur Deydier, Président de l'Automobile-club du Rhône. Le déjeuner fini, on commença la visite du Grand Camp et la petite caravane se dirigea vers Bron-Aviation. Le mauvais temps a cessé, Kimmerling et Mouthier sont là, ainsi que le Général italien Capello. Les hangars sont ouverts, Kimmerling sort l'un de ses deux Sommer et Mouthier son Blériot, et nos deux pilotes font merveille devant le public d'élite en visite à l'aérodrome. Les travaux d'aménagement de l'Ecole Nationale d'Aviation sont activement poussés et ce sera dans quelques mois un «port de l'air», une escale obligatoire pour les touristes (civils et militaires) où, comme à Reims, à Etampes, à Pau, à Mouzon, à Chalons, etc..., ils trouveront abris, ateliers de réparation, approvisionnement, etc...

A ses débuts, l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron était dirigée par Monsieur Léon Cheuret, breveté pilote sous le n° 62 en date du 2 mai 1910, alors qu'Albert Kimmerling, breveté pilote n°291 du 8 novembre 1910, assurait les fonctions de chef-pilote. Fin 1912, après le départ de Kimmerling, Louis Plantier, brevet n° 1010 du 6 septembre 1912, avec la collaboration de l'ingénieur Parent, assure la direction de l'Ecole ; Henri Bill, brevet n° 205 du 16 septembre 1913, sera nommé chef-pilote. A ses débuts, l'école disposait de quatre ou cinq appareils du type Henry Farman, Sommer ou Voisin, puis d'autres appareils apparurent tels qu'un ou deux Blériot, l'avion d'Audenis-Jacob dont les premiers vols auront lieu au printemps 1912, l'avion original de Pischoff, le monoplan 'Oiseau bleu' construit par Raymond de Montgolfier et piloté par Janvier.

Les premiers élèves-pilotes de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron furent :

- de Magneval Gabriel, né à Marseille le 14 décembre 1870, domicilié à Lyon, brevet n° 359 du 3 février 1911, sous-lieutenant pilote sur Voisin en 14/18.
- Guerre Henri, brevet n° 444 du 23 mars 1911.
- Berlot Henri, né à Lyon le 25 juin 1890, brevet n° 450 le 23 mars 1911, en 1914/18 sergent, brevet militaire le 27 juin 1915, escadrilles V 27, N 57 et N 387S. Il décède au Congo lors d'une partie de chasse le 13 décembre 1920 et demeurait à Saint Pierre de Boeuf (Loire).
- Desparmet Jean, né à Lyon le 31 juillet 1884; brevet n° 451 en date du 23 mars 1911, décédé par accident aérien au Concours d'aviation militaire de Reims, le 27 octobre 1911.
- Bernard Auguste, brevet n° 505 du 24 mai 1911, décédé par accident aérien à Buc, le 5 juin 1913.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

- Audenis Charles, né à Saint Romain au Mont d'Or (69) le 18 février 1889, brevet n° 788 en date du 9 mars 1912. Une vie de pilote et de constructeur qui a été contrariée par la maladie.
- Jacob Jean, né à Lyon le 6 mai 1894, brevet n° 873 en date du 25 mai 1912. Tué en combat aérien en 1918.
- Plantier Louis, né le 5 juillet 1890 à Anjou (38), brevet n° 1010 en date du 6 septembre 1912. Il se distingue en 1914/18 avant de commander la division d'entraînement de Villacoublay. Louis Plantier décède d'un accident aérien en août 1920.
- Chomienne Georges, fils d'un industriel de Lorette (42), 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. Le 6 septembre 1913, alors qu'il survole le champ d'aviation de Bron, son appareil part en vrille et s'écrase au sol devant les hangars. Il s'agit du premier accident aérien mortel à Bron.
- Lashermes Georges, brevet n° 1416 en date du 4 juillet 1913, c'est le plus jeune pilote breveté à l'époque.
- Vialle Marcel, né le 24 août 1895 à Saint Just en Bas (42), brevet n° 1455 en date du 16 septembre 1913.

Il est difficile d'établir, de nos jours, l'ordre chronologique de formation des élèves-pilotes. Les premiers élèves formés devenaient les moniteurs des nouveaux arrivants.

Le 11 février 1911, Kimmerling 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), a été en 1908 le premier employeur de Kimmerling. Il 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.

Un entraînement intensif des pilotes était nécessaire pour rester en contact avec les contraintes dues aux manœuvres des unités de l'Armée de Terre. C'est ainsi que Kimmerling participe, le 22 février 1911, aux manœuvres de la garnison de Lyon, avec un passager, le Lieutenant Jacquet. C'était la première fois dans la région, qu'un aéroplane participait à des manœuvres militaires.



De grandes fêtes d'aviation eurent lieu à Bron, du 28 mai au 6 juin 1911, 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.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

Ce dernier, lors de la Semaine d'Aviation de Lyon en mai 1910, avait semé un grand courant de sympathie parmi la population lyonnaise, car il s'était classé parmi les virtuoses de

l'aéroplane. Il trouva la mort, le 6 juillet 1914, lors d'un accident au cours des fêtes aériennes de Saumur.

«Les fêtes lyonnaises d'aviation se sont terminées mardi soir, après dix journées de vols aériens impressionnants, qui attirèrent des foules enthousiastes sur l'aérodrome de Bron. Le passage des hardis et aventureux pilotes de la course Paris-Rome-Turin était la grande attraction de ces journées inoubliables pour ceux qui, comme nous, assistèrent à l'arrivée et au départ de Beaumont, le vainqueur de cette formidable randonnée, de Garros, de Frey, de Vidart, qui eux aussi atterrirent dans la Ville Eternelle, de Kimmerling, retenu par la guigne aux portes de Nice, des lieutenants Lucca, Chevreau, Hennequin, de Molla et de Bathiat pilotes de Sommer, qui abandonnèrent à Lyon. Nous ne devons pas oublier non plus notre brave et sympathique Legagneux qui fut malheureusement victime d'une chute regrettable où son appareil fut sérieusement endommagé, Hanriot, dont les vols furent très admirés, Laurens, Jane Herveu, Robinet, Desparmet, Berlot, etc...Durant le meeting d'aviation, nous avons pu admirer un aéroplane de fabrication lyonnaise. Son constructeur est notre compatriote, Monsieur Dufour. L'appareil est un biplan d'une très jolie allure et qui, dans le vol, donne l'impression d'une grande stabilité. La personne qui devait le piloter n'ayant pu prendre son brevet, on dut à une circonstance fortuite le plaisir de le voir voler. En effet, notre sympathique Legagneux après sa malencontreuse chute où son monoplan fut brisé, voulut bien essayer l'appareil de Dufour. Il exécuta donc plusieurs vols, très remarquables, à la suite desquels il se déclara très satisfait de ce biplan, tant à cause de sa stabilité, que par sa facilité de direction.»

Du 13 au 16 juillet 1911, les Fêtes d'aviation se poursuivent sur l'aérodrome de Bron:
Extrait de la presse de l'époque:

«Le clou de cette fête sera certainement Kimmerling qui, dans le Circuit européen, s'est révélé un aviateur de tout premier ordre, digne en tous points de Beaumont et Védrines, les heureux vainqueurs de Paris-Rome et de Paris-Madrid.

Kimmerling pilotera un monoplan Sommer semblable à celui qu'il avait dans le circuit. A côté de lui, figureront les pilotes Bernard et Berlot, que le public lyonnais a coutume d'applaudir chaque dimanche.

En fait de pilotes étrangers, la Direction a engagé Mouthier, qui pilotera un monoplan Morane, semblable à celui que Védrines a si brillamment conduit à la victoire dans la course des capitales. Mouthier est un pilote sûr et prudent, il vole avec méthode et sécurité. Ce sera un des charmes des fêtes d'aviation. On peut lui prédire de hautes destinées dans le domaine de l'aviation.

Crochon pilotera un biplan militaire Henry Farman, à deux places. Crochon est très connu pour ses victoires au meeting de Cannes où il a battu en hauteur et en vitesse des pilotes de grande réputation. Ruby, élève de Paulhan, pilotera un monoplan Sommer, type de course. Ruby est un pilote qui fera parler de lui avant peu; il se prépare en effet à la traversée de la Méditerranée avec escale. Parent, l'ingénieur de la maison Hanriot pilotera un monoplan, genre libellule, dont on a remarqué un excellent modèle au dernier meeting de Lyon. Les appareils Hanriot sont très stables et très portants.



Pour répondre au désir d'un grand nombre d'amateurs d'aviation, une exposition de tous les appareils prenant part aux fêtes aura lieu les 14 et 16 juillet dans la matinée, de 8 heures à midi. Entrée 0,50 francs. Pour que le public puisse se distraire dans les intervalles des vols, la direction a fait installer un cinéma confié à une première maison de Lyon. L'entrée est fixée à 0,25 francs et à 0,10 francs seulement pour les enfants au-dessous de 8 ans.

De nombreuses sociétés sportives apportent leur concours.

L'aérodrome sera ouvert à 9 heures du matin, et les familles pourront manger sur l'herbe, si cela leur fait plaisir. Le buffet, tenu par la maison Iller de Vaise, servira des repas à 2 et 3 francs.»

Le 16 juillet, Kimmerling partant de Bron se rend en ligne droite à La Mulatière, au sud de la ville de Lyon, et remonte le Rhône en traversant toute la ville, à une cinquantaine de mètres de hauteur.

Après le vol de Kimmerling, le 11 février 1911 de Bron à Bourgoin, 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, le 24 juillet à 4 heures 05 du matin, pour se poser 35 minutes plus tard sur le terrain de manœuvres des Vennes à Bourg en Bresse (Ain).

Train, sur un monoplane de sa fabrication, vient de Saint Etienne ; Durafour, en voisin suisse, rend une visite depuis Genève.

Marius Roche, dans son excellent ouvrage «Des Ailes et des Hommes» (Les pays d'Ain à la Conquête du Ciel), nous précise :

«dès le début de l'année 1912, le principe de la restructuration des activités aéronautiques de l'Ecole d'Ambérieu en Bugey est acquise. La Société aérienne de Lyon-Bron fusionne avec celle d'Ambérieu (Ecole Bressanne d'Aviation). L'une apporte ses larges possibilités financières et ses vastes débouchés, l'autre dépose dans la corbeille de mariée l'installation de son école. Reste à célébrer l'union...La passation des anneaux a lieu le 5 février 1912. Le couple qui prend le nom de Société de Navigation Aérienne de Lyon et du Sud-Est (Ecole Deperdussin) est présidée par le Docteur Sicard de Lyon (siège social 353 avenue de Saxe à Lyon). Les élèves seront brevetés par le Commissaire de l'Aéroclub, Monsieur Vermorel de Villefranche sur Saône. La direction sportive de l'école est confiée à René Vidart qui s'adjoit Louis Mouthier et Marius Lacrouze comme chefs-pilotes...»

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

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

- Eugène Gilbert effectue, le 4 avril 1913, 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 3ème classe.

- Le 30 avril, Jules Védrines et cinq autres concurrents, dont Gilbert, dans le cadre de la Coupe Pommery, souhaitent relier Bron à Edimbourg. Védrines 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 5ème Coupe Pommery.
- Pierre Daucourt, pour prouver les avantages considérables de l'aéroplane et de sa supériorité incontestable sur les autres modes de locomotion, réalisait le 25 mai 1913, 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.
- En février 1914, Louis Plantier, accompagné de son fidèle mécanicien Aimé Trigon, pose son biplan Farman sur les pavés du bas-port du Rhône, face à l'actuel hôpital Saint Luc à Lyon.

Très rapidement, des officiers et des sous-officiers de toutes armes se sont trouvés affectés comme élèves-pilotes à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Les premiers élèves sont désignés par la Direction du Génie et de la Cavalerie, mais les places sont limitées par manque de crédit. On note parmi tant d'autres, les noms de ces élèves-pilotes :

- en 1912

Fontaine Marius, brevet n° 856 du 3 mai ; Gignoux Georges, brevet n° 900 du 26 juin ; Fuzier Camille, brevet n° 938 du 25 juillet ; Mercier Léon, brevet n° 939 du 25 juillet ; Mendès Charles, brevet n° 940 du 25 juillet ; des Hautschamps Guy, brevet n° 969 du 29 août ; Dordilly Jean, brevet n° 1009 du 6 septembre.

- en 1913

Pégoud Célestin, brevet n° 1243 du 7 mars ; Blot Louis, brevet n° 1272 du 4 avril ; Pelletier d'Oisy Georges, brevet n° 1274 du 4 avril ; Clément Pierre, brevet n° 1292 du 2 mai ; Chevrier Pierre, brevet n° 1321 du 2 mai ; de Dreuz-Brèzé Emmanuel, brevet n° 1443 du 5 septembre ; de Rocca-Serra Henri, brevet n° 1097 du 22 octobre.

Au cours de l'année 1913, suite aux décisions ministérielles de ne former des pilotes militaires que dans des centres militaires, les élèves-pilotes sont retirés progressivement de l'école.

Dans les jours qui suivirent l'inauguration de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, le colonel Hirschauer, commandant les troupes d'aéronautique militaire à Versailles, accompagné du capitaine Etévé, visitèrent les terrains qui pourraient convenir à l'installation d'une école militaire d'aviation dans le sud-est de la France. Par courrier du 23 février 1911, le Maire de Lyon informait Monsieur le Préfet du Rhône que le Ministre de la Guerre envisageait la création d'un aérodrome militaire dans la région lyonnaise, à Bron, par exemple.

Le 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.

L' AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE, AVANT 1914

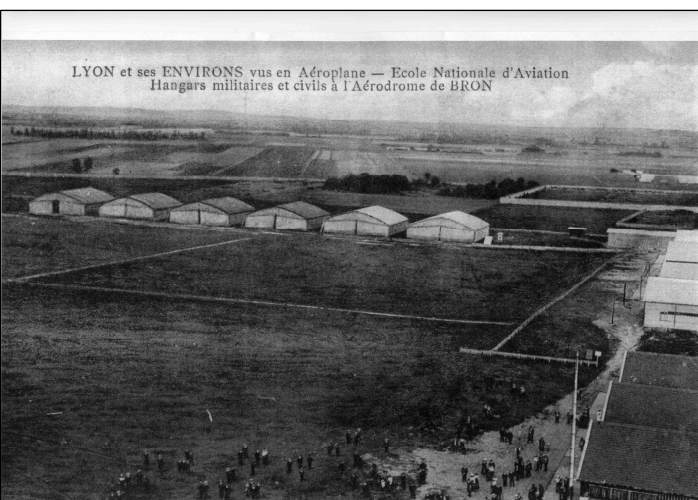
Des promesses de vente étaient engagées pour quatre hectares de terrain situés au sud-est du champ d'aviation de Bron. Ces terrains étaient cédés à l'Etat, le 20 juillet 1911, pour un prix variant de 0,50 à 0,75 francs le mètre carré. En date du 23 août 1912, le Conseil

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.

A l'automne 1912, le Lieutenant Colonel Estienne, Commandant le 3ème Groupe aéronautique au sein du 14ème 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 31ème Section d'aéronautique sous les ordres du Lieutenant Le Bleu ;
- la 7ème 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.



En 1912, une vaste campagne nationale, soutenue par les grands journaux nationaux de l'époque qu'étaient «Le Temps» et «Le Matin», aboutissait à la création d'un Comité National d'Aviation présidé par Georges Clemenceau. Une souscription nationale fut ouverte et recueillait, en février 1913, presque quatre millions de francs-or...Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire. Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent, et leur nom est donné à des avions.

La promulgation de la loi du 29 mars 1912 constituait l'acte de naissance de l'aéronautique militaire. Elle consacrait, non seulement l'existence de l'aviation aux côtés des quatre armes de tradition, mais elle définissait également son fonctionnement. C'est alors qu'apparaît la notion d'escadrille : un capitaine ayant sous ses ordres sept pilotes, neuf gradés et trente soldats. Les aéroplanes de l'armée sont baptisés «avions» en souvenir de Clément Ader.

Au sein de la 31ème Section d'aéronautique, deux escadrilles furent créées au printemps 1913 :

- 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.

Suite à la souscription nationale, voici quelques noms donnés aux avions qui équipent l'escadrille HF 19 à Bron :

- Ville de Vichy, avion Henri Farman n° 85, donateur: Etablissement thermal de Vichy.
- Ville de Saint Galmier, avion Henri Farman n° 86, donateur : Etablissement thermal de Saint Galmier.
- Vercingétorix, avion Henri Farman n° 87, donateur : Journal «Le Moniteur du Puy de Dôme».
- Le Gaulois, avion Henri Farman n° 88, donateur : Société Bergougnan.
- Jeanne d'Arc, avion Henri Farman n° 89, donateur : Journal «Le Nouvelliste de Lyon».
- Lyon-Soieries, avion Henri Farman n° 90, donateur : La Soierie Lyonnaise.
- La Savoie, avion Henri Farman n° 91, donateur : Département de la Savoie.
- Ville de Dijon, avion Henri Farman n° 92, donateur : Ligue aéronautique de Bourgogne.
- Dentelles du Puy, avion S.E.L.A, donateur : Arrondissement du Puy (incroyable, les gens de Haute Loire paient pour avoir un avion militaire au nom de la dentelle du Puy. c'est comme si en 2011 on demandait aux Français d'aller voir un spectacle pour payer un Rafale portant le nom de la lentille du Puy)



- Zénith, avion Morane 9, donateur : Etablissement Rochet-Schneider de Lyon.
- Ville de Grenoble : donateur : Ville de Grenoble.
- Ville de Roanne : donateur : Ville de Roanne.

En novembre 1913, en vue de réorganiser les structures de l'aéronautique militaire, il est envisagé de supprimer le 3ème Groupe Aéronautique de Bron, au profit du 2ème 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.

Le dimanche 22 février 1914, une violente bourrasque de vent détruisit les six hangars en toile, ainsi que les treize avions 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.

Dans les mois qui suivirent débuta la Première Guerre Mondiale. Ainsi se terminait le premier épisode de l'aviation à Bron.