

## L'AVIATION DANS LES DEPARTEMENTS DE SAVOIE, AVANT 1914

Au XVIII ème siècle, un nommé Croz, habitant le village du Tour, fabrique «avec des palettes minces enveloppées avec des étoupes, attachées et superposées par un bout, formant un éventail», une étrange machine. Il s'élance dans le vide depuis le toit de sa maison, et se brise la cuisse après un atterrissage forcé.

En 1901, à la demande de la Société Naturelle de la Savoie, un Ingénieur des Arts et Métiers donne à Chambéry une conférence sur l'aviation.

En octobre 1905, sur les rives du lac Léman, à Amphion, Gabriel Voisin expérimente un hydro-aéroplane de sa conception.

A la fin de 1909, suite à la création de l'Aéroclub Genevois, la Société Anonyme de l'Aérodrome de Viry est constituée. Des Genevois, les frères Dufaux essaient un aéroplane de leur conception sur ce terrain à la frontière franco-suisse. Sur ce terrain s'ouvre une école de pilotage où Emile Taddeoli, brevet suisse n° 2 du 10 octobre 1910, assure l'enseignement. Le terrain d'aviation de Viry est inauguré, le 14 août 1910, lors d'une fête aérienne. Le 13 avril 1911, Armand Dufaux, jamais breveté pilote, effectue un vol aller et retour entre Viry et Thonon les Bains. Entre les 16 et 18 avril 1911, puis en août, fêtes aériennes sur l'aérodrome de Viry avec tous les grands pilotes du moment.

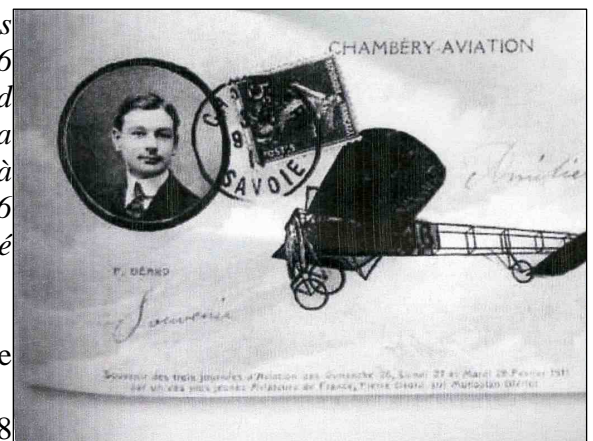
*DUFAUX, Henri, né le 18 septembre 1879 à Chens sur Léman.*

*DUFAUX, Armand, né le 13 janvier 1883 à Paris.*

*Etonnant destin de ces deux frères. Henri, tout d'abord peintre, et Armand, qui s'initie aux techniques à l'université, mettent au point un petit moteur économique qui s'adapte sur une bicyclette, et créent en 1899 leur entreprise qui prendra plus tard le nom de «Motosacoche». En 1905, ils présentent un modèle d'hélicoptère. En 1909, les deux frères abandonnent l'hélicoptère pour se consacrer à l'aéroplane auquel ils s'intéressent depuis 1906. Le 24 décembre 1909, Henri accomplit le premier vol d'un aéroplane en Suisse, mais le prototype s'écrase.*

*Le 28 août 1910, sur un nouvel appareil, au-dessus du Lac Léman, Henri Dufaux parcourt 85 kilomètres en 56 minutes. Pendant la guerre de 1914-1918, Armand fabrique des pièces d'avions et Henri qui retourne à la peinture, s'installe à Paris. Armand Dufaux meurt à Genève le 17 juillet 1941. Henri Dufaux s'éteint le 26 décembre 1980 à l'âge de 101 ans, non sans avoir convolé quatre ans plus tôt !.*

Les 26 et 28 février 1911, l'équipe de foot-ball de l'Union Sportive Chambérienne organise une exhibition aérienne avec le pilote Pierre Béard, brevet n° 276 du 8 octobre 1910, originaire de la région de Belley (Ain).



La démonstration prévue au Champ de Mars de Chambéry est finalement déplacée au terrain de manoeuvres militaires de Challes les Eaux.

*BEARD, Pierre, né le 6 avril 1893, à Cressin-Rochefort (Ain).*

*Après avoir terminé ses études à Belley, Pierre Béard entre, en septembre 1910, à l'école de pilotage Blériot à Etampes. Le 8 novembre 1910, il est breveté pilote avec le n° 276 : à 17 ans, c'est le plus jeune pilote de France. En 1911 et 1912, il participe à de nombreux meetings: Adolphe Pégoud, les frères Voisin et Kimmerling sont ses amis.*

*En 1914, il est breveté pilote militaire avec le n° 488, et se trouve affecté dans une escadrille au Sahara. Il est démobilisé à la fin de la guerre avec 2 500 heures de vol.*

*Il se retire dans une île du Rhône à proximité de son lieu de naissance. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il abrite de nombreuses personnes recherchées par la Gestapo. Membre des Vieilles Tiges n°10 du 13 mars 1946, Pierre Béard décède le 9 juin 1966, à l'âge de 73 ans.*

Les pionniers de l'aviation d'origine savoyarde :

*VUILLIERME, Louis, Jean-Baptiste, Adrien, né le 28 juillet 1881 à Montagnole.*

*Ses parents instituteurs à Montagnole, le Lieutenant Vuillierme, du 6ème Génie, est breveté pilote civil n°174 en date du 9 août 1910 sur Henri Farman. Alors qu'il participe au Circuit de l'Est organisé par le journal Le Matin, il se brise les deux jambes en service aérien commandé en juillet 1911.*

*REY, Paul-Louis, né le 19 mai 1878 à Chambéry.*

*Le Capitaine Paul-Louis Rey se tue en tombant d'un biplan qui capote au-dessus de Bethon (Marne) le 2 juillet 1913. Ce jour là, le Capitaine Paul-Louis Rey accompagné du sapeur mécanicien Bouchayer, décolle du terrain d'Etampes sur l'appareil Farman n° 62. Sa mission était de rejoindre Mailly le Camp, distant de 150 kilomètres en ligne droite. Vers 10 h 30, alors qu'il survolait Villenauxe, à environ 400 mètres d'altitude, son moteur donna des signes de faiblesse, le capitaine décida d'effectuer un atterrissage d'urgence à proximité de la Ferme de Nuisement. L'appareil s'écrasa dans un champ en déclivité. Sous la violence du choc, le sapeur Bouchayer fut éjecté de l'appareil à une vingtaine de mètres et retrouvé dans le coma, il survécut malgré la gravité de ses blessures. Le Capitaine Rey, extrait agonisant de la carcasse, devait rendre son dernier soupir quelques minutes après. Le 5 juillet, 5000 personnes de Villenauxe (Aube) et des environs accompagnèrent à la gare la dépouille de l'Officier qui fut inhumé dans le village de Biviers (Isère).*



*Renseignements fournis par Monsieur Jacques Geslin de Villenauxe la Grande.*

*CAMINE, Victor, Alexandre, né le 21 juillet 1879 à Aix les Bains.*

*Victor Camine est sorti de l'Ecole Vaucanson à Grenoble en 1897 à l'âge de 18 ans. Le 9 octobre 1897, il s'engage au 140ème Régiment d'Infanterie, puis il choisit le 1er Régiment du Génie à Versailles. A sa sortie de l'Ecole Polytechnique en 1903, il est affecté comme sous-lieutenant au 5ème Génie.*

*En décembre 1910, il est promu Capitaine au 5ème Régiment du Génie à Versailles; Le 1er février 1911, le Capitaine Camine et Victor Ménard effectuent le raid Mourmelon-Satory en couvrant les 165 kilomètres en 2 heures. Le Capitaine Camine est breveté pilote civil n° 427 en date du 3 mars 1911 et brevet militaire n° 35. Il est alors affecté à la deuxième section d'aviateurs militaires du 7ème Corps d'armées. Dans la première quinzaine de septembre 1911, le 7ème Corps participe à de grandes manoeuvres dans la région de Besançon. Le 2 septembre, les Capitaines Camine et de Chaunac, ainsi que le Lieutenant de Grailly, quittent Buc en début de matinée pour se rendre à Vesoul, point de leur concentration. Le Capitaine de Chaunac est de retour à Buc pour faire vérifier son appareil. Le monoplan REP du Capitaine Camine, alors qu'il se trouvait à 70 kilomètres de Paris, entre les villages de Vanvillé et de Maison Rouge (Seine et Marne), perd une aile et chute verticalement tuant le pilote. Le Lieutenant de Grailly qui continue sa route est obligé d'atterrir brusquement dans un champ à 15 kilomètres de Nogent sur Marne, mais le réservoir d'essence de son appareil éclate et prend feu, le pilote est brûlé par les flammes. Les enquêtes menées par l'Armée et par Robert Esnault-Pelterie, constructeur de l'appareil, déterminent un défaut dans les ailes des appareils. Grâce à une souscription locale, un monument élevé sur le lieu de l'accident à la mémoire du Capitaine Camine est inauguré le dimanche 22 septembre 1912. Le Capitaine Camine repose dans le cimetière Saint Roch à Grenoble.*

*Source : Monographie du Capitaine Camine réalisée par Monsieur Luc Golfier de Vanvillé en septembre 2011*

*FARMAN, Henri, né à Paris (1874-1958).*

*FARMAN, Maurice, né à Paris (1877-1964).*

*Sont passionnés de cyclisme, de courses automobiles, mais aussi d'aviation.*

*Maurice Farman réalise le premier vol en circuit fermé sur le terrain d'Issy les Moulineaux en janvier 1908. En octobre de la même année, il réalise le premier vol de ville à ville : c'est la gloire pour les frères Farman; Maurice fait construire une splendide demeure à Chamonix 'La Bréventière'. Au cours de Première Guerre mondiale, ils fabriquent des avions d'observation, le fameux F 40, une centaine de prototypes et des avions en série. En 1924, ils créent une compagnie aérienne la Société Générale des Transports Aériens qui sera absorbée par Air France en 1933. En 2011, Edouard Farman, breveté pilote, occupe chaque saison la maison de son grand-père. Les chamoniards connaissent cette maison sous le nom de 'maison Farman'.*

*MERCIER, Léon Marie, Antoine, né le 17 janvier 1878 à Thonon les Bains.*

*Léon Mercier entre à l'Ecole de Saint Cyr en 1898, Sous-lieutenant, puis Lieutenant au 159ème Régiment d'Infanterie de 1900 à 1903; Lieutenant au 2ème et 1er Régiments de la Légion Etrangère de 1903 à 1910. Fait, en cette qualité les Campagne du Sahara et du Tonkin. En 1910, il passe au 99ème Régiment d'Infanterie; Capitaine au 145ème Régiment d'Infanterie; sur sa demande, il est détaché à l'aviation en novembre 1912. Adjoint au chef du Service aéronautique de la 6ème armée le 22 août 1914, il Commande l'escadrille C 10 le 20 mars 1915. Il est nommé inspecteur du matériel de l'aviation le 24 mars 1916. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Coloniale, Croix de Guerre 14/18 avec palme, nombreuses médailles commémoratives, le Chef d'Escadron Mercier décède à l'hôpital d'Annecy le 16 septembre 1916 des suites d'une maladie contractée au service.*



## L' AVIATION DANS LES DEPARTEMENTS DE SAVOIE, AVANT 1914

*FUZIER, Camille, Edmond, né le 7 octobre 1879 à Frangy.*

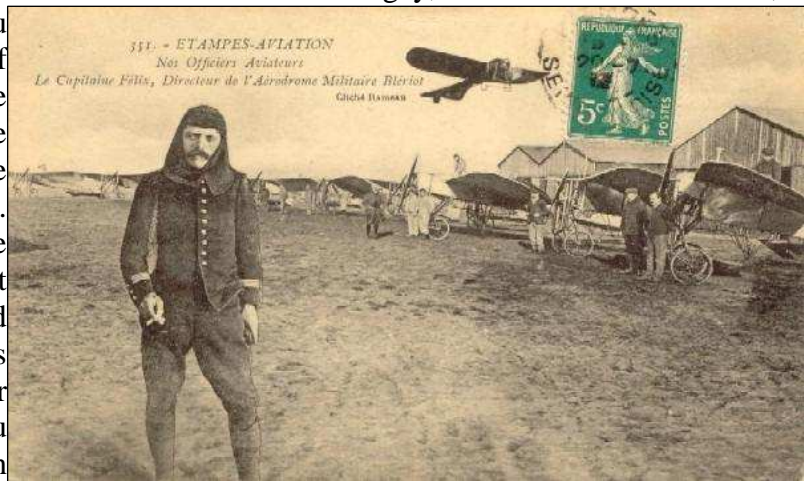
*Camille Fuzier est entré à l'Ecole de Saint Cyr en 1899. Sorti sous-lieutenant, il est affecté dans l'infanterie. Il passe dans l'aviation en 1912, breveté pilote civil sous le n°938 en date du 25 juillet 1912 et breveté pilote militaire sous le n° 247 le 14 avril 1913. Affecté à l'escadrille HF 19 à Bron, il prend part aux manoeuvres et à des stages d'instructeur et d'observateur. Nommé à l'escadrille MF 1 à Nancy, il prend le commandement de cette unité au début de la Première Guerre mondiale jusqu'au 23 février 1916. Son unité va inscrire le nom de l'Aviation au livre d'or de la Bataille de Verdun. Détaché, le Commandant Fuzier reçoit le commandement de l'Aéronautique de la 10ème Armée. Le 22 juillet 1917, alors qu'il livre un combat aérien, il est grièvement blessé et meurt le lendemain à l'ambulance de Coupeville (Marne). Chevalier de la Légion d'Honneur. Le Commandant Fuzier serait inhumé au cimetière de Montmélian (Savoie); une rue de Lyon porte son nom.*

En 1911, l'ingénieur marseillais, Charles Vallet ouvre à Passy, dans la vallée de l'Arve, l'Ecole Internationale d'Aviation de Passy. L'industriel Schmidt, Directeur des Soieries de Faverges, apporte son soutien financier à André Houlette, brevet n° 367 du 3 février 1911, ancien chef-pilote du constructeur René Hanriot à Reims, qui en assure l'enseignement. Une fête aérienne est donnée sur le terrain en mai 1911. L'initiative qui s'est avérée trop ambitieuse est mise en liquidation.

Houlette réalise le tout premier atterrissage dans un massif alpin en se posant près du Col d'Anterne, au-dessus de Passy, à 2300 mètres d'altitude.

Le 24 juin 1911, à Annecy, le club de rugby de l'Union Sportive programme pour les fêtes mutualistes une démonstration aérienne avec le pilote suisse Emile Taddeoli.

Le 17 août 1911, un pilote militaire, d'origine savoyarde, Julien Félix, brevet militaire n° 13, sur Blériot XI-2, décolle du terrain d'Ambérieu en Bugey, survole vers 2000 mètres, le lac du Bourget, la Croix du Nivolet, une partie du Massif des Bauges, et après 1 h 35 de vol, atterrit à Saint Pierre d'Albigny, dans la Combe de Savoie, sa localité d'origine. Cette traversée constitue le premier survol de la Savoie et plus encore le premier raid aérien réalisé au-dessus des Alpes françaises. Le 5 août, sur ce même appareil, il avait battu le record d'altitude en atteignant 3550 mètres.



En juin 1912, meeting aérien sur l'hippodrome de Marlioz à Aix les Bains avec la participation des aviateurs Bille, Mouthier, Béard et Mademoiselle Dutrieu. L'aviatrice belge Hélène Dutrieu, une des premières femmes pilotes au monde, mais au cours d'une démonstration, elle coupe son moteur trop tôt et vient percuter et détruire 3 avions au sol (dont le Blériot de Béard), elle s'en sort sans aucun mal.



C'est le 20 février 1913, sur le terrain de manoeuvre de la garnison de Chambéry, qu'il est envisagé, par le Comité d'aviation local, la création d'une «halte d'aviation» à Challes les Eaux. Un hangar pour abriter les avions militaires est construit aux frais du Comité d'Aviation local.

Au printemps 1913, le Lieutenant Antonin Brocard, chef-pilote du Centre d'Aviation de Reims, à bord d'un monoplan biplace Deperdussin, accompagné de son mécanicien Gustave Delage, réalise un périple aérien de 1340 kilomètres en 8 jours : Reims, Troyes, Dijon, Grenoble, Challes les Eaux (passage le 27 mai), Annecy (passage le 28 mai), Lyon, Mâcon, Dijon, Camp de Mailly, Reims. Le 23 juin 1913, lors de son tour de France aérien, le Lieutenant Antonin Brocard, sur avion Deperdussin de type militaire, se pose sur le terrain d'aviation de Challes les Eaux.

Le Capitaine Joseph Barrès, sur avion Farman, réalise un voyage de plus de 2000 kilomètres à travers la France, en passant à Challes les Eaux, le 31 août 1913, avant de repartir pour Grenoble et Lyon.

Le 16 octobre 1913, la «station d'atterrissage» de Challes les Eaux est inaugurée. Elle comprend un hangar de 20x20 mètres, une chambre pour aviateur et un logement pour le gardien. Les aviateurs Louis Mouthier et Charles Audenis, ainsi que le pilote militaire le Lieutenant Fontaine participent à cette inauguration. Le biplan Farman, type H, baptisé «Savoie» financé par les Savoyards dans le cadre de la souscription nationale est présenté en vol par le canonier Blot.

Le 18 novembre 1913, l'avion Farman, baptisé «Ville de Dijon» piloté par le Maréchal des Logis Clément, détaché au camp d'aviation de Bron, est le premier à avoir volé dans la vallée de Chamonix après s'être posé à Megève. Tout laisse à croire que le constructeur d'avions Farman est à l'origine de ce vol, puisqu'il possède une habitation à Chamonix.

Le 11 février 1914, le pilote genevois Agénor Parmelin, sur avion Deperdussin, est le premier à survoler le Mont Blanc à bord d'un avion et de relier Genève à Aoste. Après avoir décollé du terrain de Collex-Bossy (Suisse), le pilote survole la vallée de l'Arve et traverse la chaîne des Alpes entre le sommet du Mont Blanc et le Mont Blanc de Courmayeur à l'altitude de 5540 mètres. Agénor Parmelin après un vol de 1 h 28 se pose à proximité d'Aoste (Italie).

A la fin du mois de juillet 1914, Charles Audenis, aviateur lyonnais, décolle de Bron à bord de son biplan. Il survole le lac du Bourget, Annecy, La Roche sur Foron, Bonneville, Cluses et Sallanches, pour venir se poser sur le terrain de Passy. Au retour, il fait escale à Challes les Eaux.

