

L'AUTRE AVIATION

"Ce petit avion que vous voyez ici, c'est le début du transport aérien du futur", se réjouissait, Jean-Luc Charron, président de la Fédération française aéronautique (FFA). Mercredi 24 mai 2023, Vinci Airports, en partenariat avec la FFA, les municipalités de Bron, Chassieu, Décines-Charpieu et de Saint-Priest, ainsi que la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a présenté son premier avion 100 % électrique, qui sera mis à disposition des écoles de pilotage à l'aéroport de Lyon Bron. Baptisé Vélis Electro, cet avion dernière génération, s'inscrit dans "une révolution de la décarbonation", a insisté Nicolas Notebaert, président de Vinci Airports. 100 % électrique donc, l'engin qui n'émet aucune émission, est "désormais indispensable pour relever ensemble les défis de la transition énergétiques", appuie le président de Vinci.

Extrait de la tribune de Lyon Capitale

L'Autre Aviation : les constructeurs amateurs d'aéronefs ont en commun leur rêve de voler sur une machine qu'ils ont construite de leurs propres mains, parfois même imaginée et calculée au cours de longues soirées. Mais la construction amateur possède avant tout la faculté d'être adaptée aux rêves de chacun.

Dans le milieu des années 30, on voit apparaître d'étranges engins volants qui ont pour nom : planeurs propulsés, avionnettes, aviettes ou Pou du ciel. Ils sont l'œuvre de constructeurs amateurs individuels ou regroupés dans des club. Ceux de la région lyonnaise sont les précurseurs du mouvement Pou du Ciel.

L'autre Aviation.

Le 28 mars 1928, Les Ailes, le journal aéronautique de Georges Houard, ouvrait ses colonnes à Henri Mignet, un jeune ingénieur radioélectricien, qui se fit très vite le plus ardent défenseur de « l'Aviation pour tous ». Dans son premier article, intitulé « Comme la T.S.F., l'aviation de l'amateur est-elle une possibilité ? », il énonçait les principes d'une aviation populaire qu'il devait défendre jusqu'à sa mort, en 1965. Face à la « grande aviation », celle des gros moteurs, des raids intercontinentaux à but commercial, politique ou militaire, il demandait : le droit à la vie pour l'aviation légère, celle de l'amateur ; la possibilité de construire une avionnette avec moins de 4 000 francs (clés en main, les avions coûtaient alors plus de 18 000 francs). La création d'un vaste mouvement au sein duquel les constructeurs communiqueraient leurs idées et leurs réalisations, avec photos et croquis à l'appui... A l'époque, de tels propos firent peut-être sourire, mais c'était compter sans l'opiniâtreté d'Henri Mignet. Sa passion pour le vol remontait à 1910, où, à l'âge de dix-huit ans, il construisit son premier appareil, un planeur de type Lilienthal. Encouragé par cette expérience, Mignet orienta ses recherches en 1919 vers l'élaboration d'un avion réalisable par tout un chacun. De 1929 à 1933, installé dans une propriété agricole du Soissonnais, Mignet fabriqua six prototypes, qui furent testés clandestinement pour éviter les tracasseries administratives. Vivant

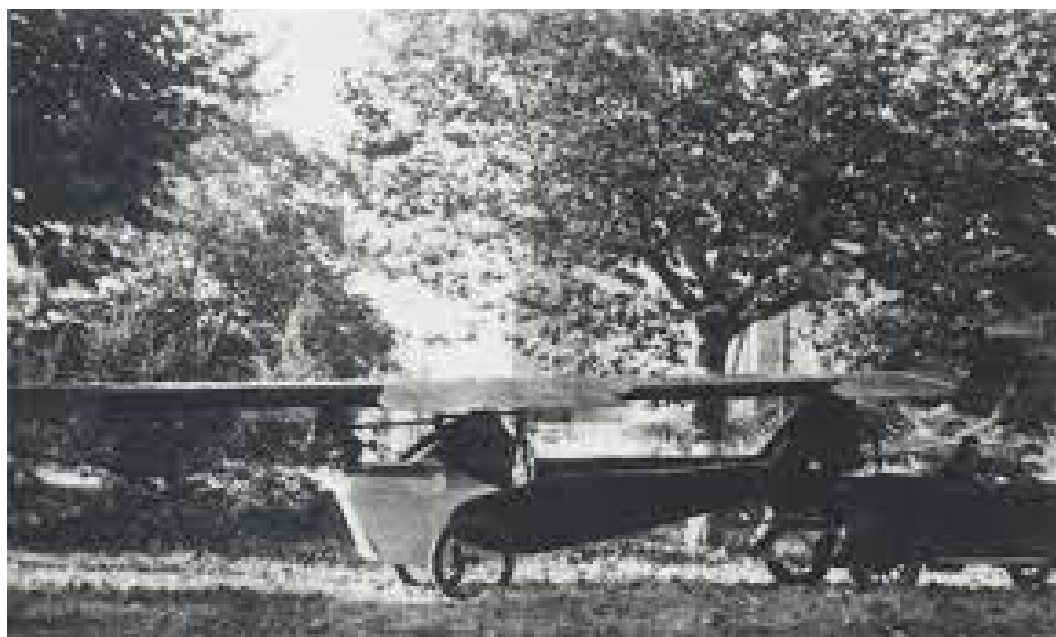
sous la tente, il nivelait lui-même sa piste de décollage envahie par les taupinière et effectuait, capotage après capotage, la mise au point de ses appareils. Enfin, le 13 septembre 1934, Les Ailes révélaient au grand public l'existence du « Pou du ciel », l'appareil rêvé de l'amateur, sans dangers de vrille et de perte de vitesse, et d'un pilotage simplifié à l'extrême.

L'AUTRE AVIATION

En novembre paraissait le livre d'Henri Mignet Le Sport de l'air, aussitôt surnommé « le Bouquin » par ses lecteurs. L'auteur y donnait sa recette pour construire le « Pou » et y développait sa théorie de « la pétrolette des airs [...] opposée à ces maîtres de l'atmosphère, les pilotes des 150 ch », théorie appelée à susciter un véritable engouement populaire.

Des Mouettes Lyonnaises à la Société lyonnaise de vol à voile et planeurs propulsés à l'Amicale d'aviation légère de Lyon (AAL) au Réseau du Sport de l'Air (RSA) à la Fédération RSA

Le 5 février 1931, l'association les 'Mouettes Lyonnaises', société de vol sans moteur, vient d'obtenir de l'Etat-Major de la ville de Lyon l'autorisation d'utiliser les pentes du Mont Thou (660 mètres d'altitude) dans les Monts d'Or (Rhône) pour les lancers de leurs planeurs. D'autre part, un appareil d'école commandé à M. Emile Chapeaux, probablement CH-10, sera livré le 12 février et réceptionné en vol sur le terrain du Mont Thou, le dimanche 15 février par M. Simonnet, moniteur des Mouettes Lyonnaises et pilote de réserve du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron. Tous les jeunes gens et jeunes femmes que le vol sans moteur intéressent peuvent s'inscrire au siège, 8 rue Malesherbes à Lyon, le dimanche matin de 9 à 11 heures. Pierre Lacour, jeune garagiste de métier, pilote le planeur Emile Chapeaux mono-poutre, type EC.10 des 'Mouettes Lyonnaises'. Beaucoup plus attiré par les appareils motorisés, il prend contact avec Antonin Fremion, qui construit un petit avion équipé d'un moteur de bicyclette et qui l'initie à l'avionnette d'Henri Mignet. Dix-huit mois sont nécessaires pour la construction d'un HM.8 qui va faire ses essais en 1932 dans un pré de Corbas (Isère), en compagnie des avionnettes de ses amis Lemaire et Felot. Ce HM 8 prendra le nom d'"Alfred".



'Alfred' en remorquage

L'AUTRE AVIATION

Le 5 juillet 1931, sur l'hippodrome du Loup Pendu à Rillieux (Ain), lors d'une grande fête aéronautique, Antonin Frémion, charron de métier et mécanicien aux Établissements Cotelle et Foucher à Rillieux, présente au public ses 'avionnettes' construites avec la collaboration de l'association les 'Mouettes de l'Ain'.

Le dimanche 4 décembre 1932, M. Dalimier, Ministre du Travail, préside à Rillieux-Sathonay, une fête organisée par la Société de Secours mutuel qui a créé, à Rillieux, une série d'œuvres sociales remarquables. Il était accompagné des personnalités politiques locales et régionales, du Maire de Rillieux M. Genoux, du Président de l'Union Mutualiste de l'Ain M. Loiseau, et de nombreux maires et conseillers généraux des environs. Après quelques mots de bienvenue de la part de M. Cantournet, Président de la 659^{ème} section de Secours mutuel de Rillieux et Directeur des Etablissements Cotelle et Foucher, Monsieur le Ministre visita, avec l'intérêt le plus vif, la Maison de l'Enfance, la pouponnière, le stade, le terrain de vol à voile, etc... A l'issue de la visite, il exprima aux organisateurs ses plus vifs compliments pour leur remarquable activité et les réalisations modèles qu'ils ont su obtenir. Un banquet de 200 convives termina cette fête familiale.

Au cours de cette réception, M. Dalimier, Ministre du Travail, accompagné des personnalités civiles, politiques, militaires locales et régionales, se rendit sur la pelouse de Genevrey pour admirer les gracieux appareils construits par les adhérents de la Société lyonnaise de Vol à voile et planeurs propulsés : 3 planeurs propulsés et des planeurs-école, plus le planeur de performance de 13 mètres d'envergure de MM. Perret et Salmont. Ainsi équipées, cette jeune société fera bientôt parler d'elle et, nous l'espérons, inscrira bientôt au palmarès le nom du vol à voile pour la région lyonnaise jusqu'ici peu favorisée sous ce rapport.



Quelques jours plus tard, le 23 décembre 1932, la Société lyonnaise de vol à voile et planeurs propulsés est déclarée en Préfecture du Rhône. Elle a pour siège la Brasserie Grôlée, 18/20

L'AUTRE AVIATION

rue Grolé à Lyon. Le président d'honneur de cette association est Monsieur Cantournet, directeur des Établissements Cotelle et Foucher, fabricant de l'eau de Javel La Croix à Rillieux (Ain). Parmi les membres du conseil d'administration de cette société Antonin Frémion, mécanicien chez Cotelle et Foucher, en est la cheville ouvrière. Il est à l'origine du développement des sports aéronautiques au parc Genevrey, et en particulier de la formule Pou du Ciel initiée par Henri Mignet.

L'entreprise Javel-Cotelle-Croix (aujourd'hui groupe Colgate-Palmolive), s'implante à proximité de la gare de Rillieux/Sathonay, sur la commune de Rillieux en 1920. Elle crée pour ses employés – 120 personnes en 1933 – des maisons ouvrières, un cinéma, une salle des fêtes,

une société de secours mutuel, un patronage pour enfants et adolescents, une société sportive autour d'un stade, un club aéronautique.

En 1932, les communes de Rillieux et de Sathonay se situent dans le département de l'Ain. En 1968, ces deux communes sont rattachées au département du Rhône.

Le 12 mars 1933, la Société lyonnaise de vol à voile et de planeurs propulsés, réunie sur son terrain de Rillieux-Genevrey, a terminé la mise en main des commandes du planeur à ses élèves. Ont rempli toutes les conditions pour passer l'entraînement supérieur : Fournier, Frémion, Micheletta, Goddé, Thovex, Guillemand, Salmona et Beluze. La prochaine réunion aura lieu au terrain où les départs se feront à partir d'une butte de 20 mètres, libre dans tous les sens.



FRÉMION

En mai 1933, à la Société lyonnaise de vol à Voile et de planeurs propulsés à Rillieux-Genevrey, l'entraînement se poursuit, un deuxième planeur est en construction.

Les adeptes du H. M-8...
... viennent de se grouper, à Lyon, en une amicale des constructeurs-amateurs.

Il vient de se créer à Lyon un groupement dont le but principal est de mettre et de maintenir en contact les amateurs qui, sous l'impulsion donnée par Henri Mignet, ont entrepris de construire leur avionnette.

L'A.C.A. stimule les découragés, conseille les inexpérimentés, calme les téméraires, procure renseignements techniques, dessins, terrains d'essais, matériaux, etc.

Siège social à Lyon, Café E. Flamand, 8, rue Malesherbes. La Société a pour président Bernard Laroche, ingénieur, 49, chemin de Montriblon, Lyon; vice-président, Henri Villet; secrétaire, Emmanuel Fellet; secrétaire adjoint, André Arnoult; trésorier, Lemaire; trésorier adjoint, Roger Boule.

Le journal Les Ailes du 20 juillet 1933
ACA Amicale des Constructeurs Amateurs ?

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

L'AUTRE AVIATION



Avionnettes Lacour, Lemaire, Fellot, le 12 mars 1933 (archives Alain Mignet)

1

8 janvier 1934, création de la section de Rillieux des Mouettes de l'Ain

5 avril 1934, les Mouettes de l'Ain, Groupement de Vol à voile de Rillieux-Genève vient de remanier son bureau. Président, Louis Fournier ; Vice-président, Frémion ; Secrétaire général, Louis Guillemand ; Secrétaire adjoint, Louis Thovex ; Trésorier, Micheletta. Le siège est fixé au 'Loup Pendu' avenue de Rillieux à Rillieux.

A Rillieux, lors de la fête de gymnastique du 12 mai 1934, présentation par la Société lyonnaise de vol à voile et de planeurs propulsés des avionnettes 'Pourquoi pas ?' et 'Qu'en dis-tu'.

Il semble, qu'à partir de 1934, l'activité 'planeur' disparaisse au profit du 'pou du ciel'. En effet, si le terrain de Rillieux/Sathonay est relativement favorable à l'activité 'planeur', il ne convient pas à celle du 'pou du ciel'. Cette dernière trouve sur l'hippodrome du 'Loup Pendu' à Rillieux des conditions plus favorables pour voler.



◆ A RILLIEUX (Ain), le premier « Pou » construit par les « Mouettes de l'Air » est terminé depuis le 15 mars. Il n'a pu faire, jusqu'ici, que de grands bonds. Son moteur Harley-Davidson est capricieux et pas facile à régler. La chaîne secoue durement le réducteur. L'appareil a été contrôlé par le Bureau Veritas. Muni d'un autre moteur, il pourrait faire de belles choses.

Journal Les Ailes du 16 mai 1935

L'AUTRE AVIATION

D'autres passionnés d'appareils motorisés qui construisaient des 'pou du ciel' suivant la méthode préconisée par Henri Mignet réalisaient quelques 'sauts de puce' sur le terrain de Saint Symphorien / Chaponnay (dans l'Isère à l'époque), devenus de nos jours l'aérodrome de Corbas.(Rhône)

Mais, le 19 novembre 1934, tous ces passionnés de Rillieux/Sathonay et de Corbas, que sont Arnaud, Bonnel, Fellot, Frémion, Lacour, Layat, Lemaire et Tiboulet, créent à Lyon, l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon (AAL), premier groupement organisé d'Amateurs, sous la présidence de Georges Béraud. Avocat de profession, Ils disposaient d'un modeste atelier loué, au fond d'une cour, au 37 de la rue Francis de Pressensé à Villeurbanne (à proximité du domicile du Président Georges Béraud). C'est ainsi qu'est réalisé le 'Fellot-Lacour n°1' (du nom de ses constructeurs), qui commença ses essais de roulement sur le terrain de l'aéro-club de Villefranche sur Saône au Colombier à Anse sont un succès. Mais à moins de 50 heures de vol, l'appareil se retrouve sous forme de débris.

L'AALL doit trouver trouver un terrain.

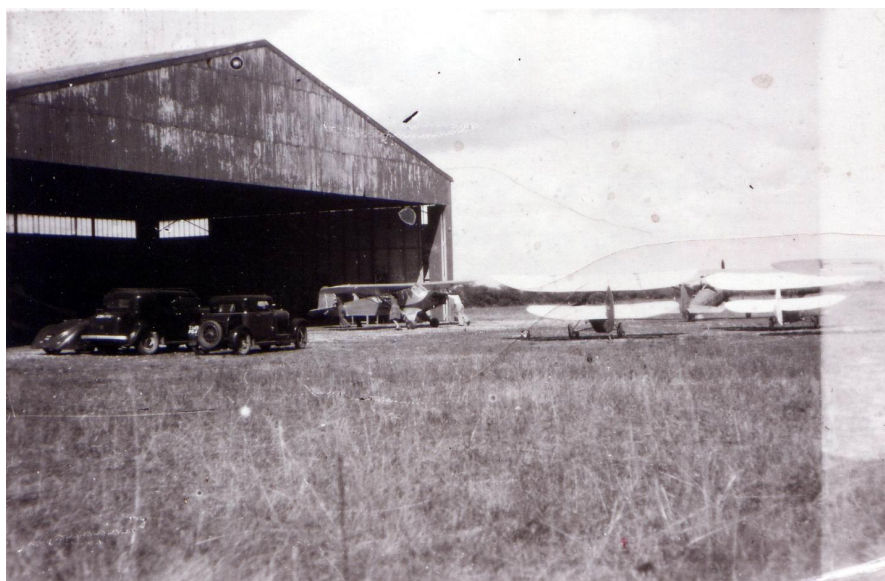
Claude Ménétrier exploite un fonds de commerce de fournitures pour cycles et autos à Reyrieux (Ain), à une trentaine de kilomètres au nord de Lyon. Pilote à l'aéro-club du Rhône et du Sud-Est à Bron, il est connu pour les figures acrobatiques qu'il réalise lors des meetings régionaux. Pour pouvoir s'entraîner, il rêve d'avoir un petit terrain d'aviation proche de son domicile..

Le Conseil Municipal de Reyrieux du 19 novembre 1933 accorde M. Ménétrier, sept lots de terrains communaux en lande, affermés à divers particuliers, pour la création d'un champ d'atterrissage pour avions. L'arrêté d'autorisation d'un aérodrome privé est signé par le Préfet de l'Ain, Georges Bernard, le 20 janvier 1934.

En rive gauche du Val de Saône, le terrain est implanté sur le plateau de la Dombes à 250 mètres d'altitude. Ce plateau de landes utilisé comme médiocre pâturage était recouvert de calluna ou bruyère naine, Au lieu dit 'Les Bruyères', des claires-voies en équerre peintes en bandes alternativement rouges et blanches placées aux angles du terrain d'environ 350 mètres de long sur 50 mètres de large, portant l'inscription 'Aérodrome privé» marqueront les limites de l'aérodrome.

Une nuée de prospectus tombés du ciel sur la localité de Reyrieux annonce l'organisation d'un grand meeting d'aviation le dimanche 21 juillet 1935. La veille, Claude Ménétrier, venant de Bron à bord de son appareil, se livre à une séance acrobatique au-dessus de Reyrieux avant de se poser sur le 'terrain des bruyères'. Le lendemain, une foule nombreuse se presse vers le terrain d'aviation pour voir les as de l'aviation régionale : Edmond Patel d'Oyonnax, Firmin Guiron des Ailes Lyonnaises, Meyer et Tremblay de Villefranche-Le Colombier. En finale, Claude Ménétrier effectue diverses figures : perte de vitesse, abattées, passage en crabe, vol en danseuse, hélice calée, etc...Mais le public se retire déçu des présentations, malgré de nombreux baptêmes de l'air !

L'AUTRE AVIATION



Le hangar d'aviation du terrain des Bruyères à Reyrieux (Ain)

En 1937, par l'intermédiaire de Claude Ménétrier, 'le terrain des Bruyères' est loué à l'AALL. En quelques semaines, les membres de l'AAL occupèrent leurs loisirs du samedi et dimanche, à niveler le sol à la pelle et à la pioche. Un hangar en aggloméré, recouvert de plaques de tôles, est construit par l'entreprise de Jean Ptabonneau, et une cabane en bois sert pompeusement de 'club-house'. En 1938, le «Fellot-Lacour n°2» (FL.2) volait.

Jusqu'à la guerre, en 1939, le 'terrain des Bruyères' à Reyrieux allait connaître une période faste et mériter le titre de 'Premier terrain privé Amateur de France. Dans le hangar, on trouvait : le FL.2, le Pou du Ciel de Layat, deux autres Pou fabriqués par l'AAL, les HM. 8 de Lemaire et Coulaud Malgré les interdictions, l'absence de brevets, d'assurances, d'immatriculations, etc... les pilotes de l'AAL prirent l'habitude de s'aventurer sur des terrains d'aviation voisins. Sur le plan local, les habitants de Reyrieux n'étaient guère passionnés par ces étranges machines qu'étaient les «pou du ciel» ou «avionnettes».

En 2020, le terrain des Bruyères est intégrée dans une zone industrielle. Un hommage sera rendu par la Municipalité de Reyrieux, à cette forme d'aviation, en donnant le nom de 'rue du Pou du Ciel' à la route départementale n°28 qui traverse la zone industrielle et, à une autre voie le nom de 'rue des Aviateurs'.



L'AUTRE AVIATION

En 1935, en France, la formule 'Pou du Ciel ou HM 14 (HM Henri Mignet) préconisé par ce constructeur connaît un succès incroyable: 100 HM 14 ont été construits et mis en vol au cours de l'année 1935.

Les aéronefs construits par des amateurs peuvent bénéficier d'un Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef (CNRA) qui offre un cadre réglementaire adapté à ces aéronefs construits et utilisés sans aucun objectif commercial.

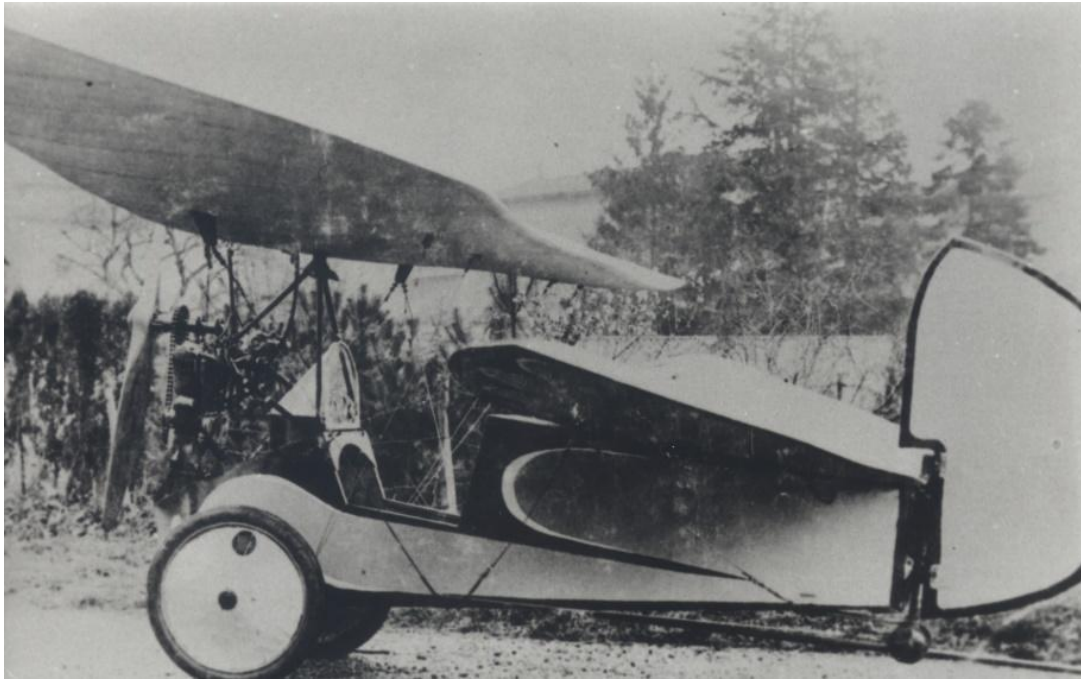
La réglementation se durcit avec la promulgation du nouveau CRNA en 1946. Les amateurs-constructeurs de Pou du Ciel réagissent.

Le 24 novembre 1946, plusieurs amateurs-constructeurs de Pou-du-Ciel, montent à Paris à l'occasion du Salon de l'Aviation. Ils se donnent rendez-vous dans une brasserie proche de St Lazare pour envisager la création d'une Association Nationale de Constructeurs Amateurs. Henri Mignet, quelques membres et les Présidents des associations Pou-du-Ciel Club de Valenciennes (PCCV) et de L'Amicale d'Aviation Légère de Lyon (AAL) dont le Président était Georges Béraud, décident dans une ambiance exaltée, la création d'une Association Nationale qui prendra le nom de Réseau des Sportifs de l'Air (RSA), le terme Réseau étant ajouté pour faire sérieux....mais la dénomination fut vite modifiée en Réseau du Sport de l'Air pour coller au titre du livre de Mignet. Le dépôt des statuts en Préfecture du Rhône a lieu le 18 septembre 1947. L'association sera Présidée par Pierre Lacour, puis par Georges Béraud, elle aura pour siège celui de l'AAL de Lyon au Café Moderne, 183 Cours Lafayette, siège qui perdurera jusqu'à l'élection du Président Louis Cariou, ce dernier mettra à la disposition du RSA, des locaux Parisiens laissés libres par une restructuration de son entreprise de photogravure Photométal au 39 Rue Sauffroy à Paris, le siège s'y trouve encore, même s'il occupe un autre local situé à quelques mètres du premier : la boutique bleue est maintenant célèbre pour tous les amateurs.

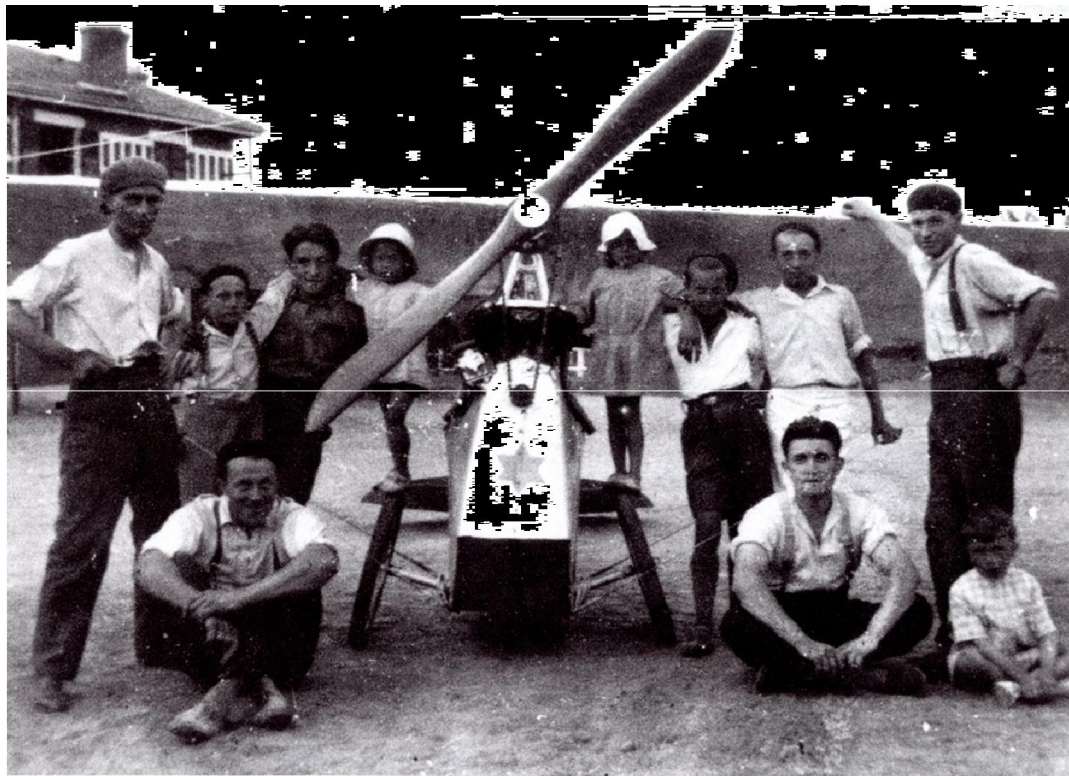


Pou du Ciel avant entoilage

L'AUTRE AVIATION



Pou du Ciel vue d'ensemble



Pou du Ciel l'équipe des constructeurs-amateurs en famille

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

L'AUTRE AVIATION



Pou du ciel 'champêtre'

En 1948, un nouveau CRNA renforcé impose des épreuves de certification très lourdes, voire dangereuses. Ce nouveau règlement motive l'obstination des fondateurs du RSA, en particulier de Georges Béraud, juriste de profession, à obtenir un nouveau CRNA en 1951, qui sera modifié plusieurs fois par la suite

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les membres de l'AAL trouvèrent le « terrain des Bruyères » envahi par les genêts. Mais il fallait remonter et réviser les appareils qui avaient été cachés pendant quatre années de guerre. Des difficultés administratives quand à la réglementation en vigueur, l'éloignement du terrain, firent que les pilotes de l'AALL se rapprochèrent, dans les années 1950, des terrains d'aviation de Satolas et de Bron.

Parmi les aérodromes publics ouverts à tous les avions légers par l'arrêté du 6 février 1947 figure celui de Satolas, implanté sur la commune de Colombier – Saugnieu, alors située dans le département de l'Isère et qui sera rattachée à celui du Rhône le 1^{er} avril 1971.

Monsieur Chon, un ancien membre de l'Aéro-club Populaire de la Région Lyonnaise (ACPRL), souhaite poursuivre la mission de l'aviation populaire en créant l'Aéro-club de Lyon (ACL) dont les activités aéronautiques se développeront sur l'aérodrome de Satolas. La présence de cet aéro-club ne peut être que tolérée par l'Armée de l'Air et l'occupation du hangar à avions et des installations est cependant consentie, à titre gratuit, temporaire et révocable.

Sur cet aérodrome dont l'état de la surface est proche d'un champ de pommes de terre, sans eau potable, sans électricité, sans téléphone, on volera quand même.

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

L'AUTRE AVIATION

Monsieur Chon, Président, est entouré de MM. Fourneyron et Revel, Marcel Bon étant chef-pilote. Dans les premières années se sont surtout des activités consacrées au vol à voile et aux passionnés de 'pou du ciel' ou 'd'avionnettes'.



Sur l'aérodrome de Satolas: au premier plan: Morane 500 de passage, au centre ; avionnette Fellot-Lacour; au fond Morane 315

Parmi ces fervents de l'aviation légère de la région lyonnaise, on ne peut oublier certains "incontournables":

René Lemaire, fidèle à la formule du constructeur Mignet avec un HM8 fortement amélioré vole sur son F-WEAS puis sur le RL-01 immatriculé F-PPPM qui avait été exposé au musée de Brienne le Château.;

Marron, Verard et Layat obtiennent une grande victoire sur l'administration en faisant homologuer leur "Pou du Ciel" sous le nom d' "Euryptère" immatriculé F-PBGZ.;

André Bonnel, avec son "Pou du Ciel" immatriculé F-WEAX, équipé d'un moteur Volkswagen avec compresseur; et un HM 293.

Georges Beraud et Jean Ferron connaissent beaucoup de satisfaction aux commandes de leur Max Williams X 28 qui devient le F-PEAT. Commencé avant la guerre, il fut transformé avec un Salmson 40 cv, obtient son CNRA en 1948, et vol jusqu'en 1957.

Lucien Duranton transforme le F-WEAT en F-PEAT.

Pierre Lacour est fier de son FL 2 n°3 immatriculé F-WBGV;



FL 2 n°3 de Pierre Lacour, F-WBGV (Collection Pierre Gaillard)

L'AUTRE AVIATION

Certaines machines sont présentées au Certificat de navigabilité restreint avion (CNRA), tel l'Ortolan, biplace genre X 28, à moteur Salmson de 60 Cv, immatriculé F-WFUR, construit par Chapelle et Miettaux.



Pou du Ciel de l'Amicale de l'Aviation Légère de Lyon (AAL)

Le 7 août 1949, sur l'aérodrome de Satolas (à l'époque dans le département de l'Isère), 2^{ème} rassemblement annuel du Réseau du Sport de l'Air (RSA). Une douzaine d'appareils présents dont le prototype du 'Bébé Jodel' venu du terrain de Beaune, et, de Louis Cosandrey de Bulle (Suisse) qui présente son pou du ciel 'planeur' n° 3.



Dans les années 1950, on voit apparaître les premiers Jodel. C'est à bord d'un Jodel D 92 "Bébé" que Fellot trouve la mort en bordure du terrain de Satolas, le 27 juillet 1950.

En 1951, le Service de l'Aviation légère et sportive (SALS) prête à l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon (AALL) le prototype du Brochet MB 71 immatriculé F-BCZG qui révisé deviendra le MB 272 immatriculé F-PHZA le 25 mars 1957.

22 juillet 1993, Michel Gaillard et les constructeurs amateurs de l'aéro-club RVI de Lyon reçoivent le prix Jean Pottier, lors du rassemblement national du RSA qui s'est tenu à Moulins (Allier), pour la construction de leur Pottier 180 S, immatriculé F-XRVI.

L'AUTRE AVIATION

Depuis 2009, le Réseau du Sport de l'Air (RSA), s'est restructuré en s'associant avec la Fédération des aéronefs de collection afin de fédérer le monde de la construction amateur et celui de la collection restauration d'aéronefs en créant la Fédération RSA qui fédère 55 clubs et 1.300 membres.

Le RSA tient son assemblée générale annuelle, samedi 28 avril 2012, à Lyon. La Fédération est engagée, depuis un peu plus d'un an, dans une ambitieuse politique de recrutement. La nouvelle équipe dirigeante du RSA, avec à sa tête Hédi Belage, a pris la décision stratégique de recruter plus largement de nouveaux membres. La Fédération compte actuellement 1.500 membres et une petite centaine de clubs. Avec un potentiel d'environ 5.000 aéronefs de construction amateurs, anciens, orphelins et de collection, c'est au moins 7.000 à 10.000 pilotes et passionnés que le RSA cherche à fédérer. A ces individuels viennent s'ajouter, selon les estimations du RSA, environ 150 clubs supplémentaires.

Par décret en date du 4 novembre 2021 : est reconnue comme établissement d'utilité publique l'association dite 'Fédération RSA. Fédération française de constructeurs, restaurateurs, pilotes et collectionneurs d'aéronefs'.

En 2022, il n'existe officiellement pas de clubs de la Fédération RSA sur les aérodromes lyonnais. Une équipe de constructeurs-amateurs est présente sur l'aérodrome de Corbas.

Quelques biographies de pionniers de 'Pou du Ciel'

LACOUR, Pierre, est né le 14 mars 1914 à Lyon.

Dès 1930, sur les pentes du Mont Thou, Pierre Lacour pilote un planeur Emile Chapeaux mono-poutre, type EC.19, au sein de l'association de vol à voile « Les Mouettes Lyonnaises ». Beaucoup plus attiré par les appareils motorisés, il prend contact avec Fremion qui construit un petit avion équipé d'un moteur de bicyclette et qui l'initie à l'avionnette d'Henri Mignet. Dix-huit mois sont nécessaires pour la construction d'un HM.8 qui va faire ses essais en 1932 dans un pré de Corbas, en compagnie des avionnettes de ses amis Lemaire et Fellot. A son retour du régiment en 1935, il adhère à l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon, premier groupement organisé de constructeurs amateurs, qui s'est créé à Lyon en 1934, et qui construit le « Fellot-Lacour n°1 ». En 1938, le terrain de Reyrieux (Ain), premier terrain privé pour amateurs de France, accueille les dérivés du « Fellot-Lacour », des avionnettes et Pou du ciel de l'époque.

En novembre 1946, Pierre Lacour propose la création d'un mouvement baptisé Réseau du Sport de l'Air (RSA) ou Groupement des Constructeurs Amateurs d'Aviation légère de France. Le premier rassemblement des avions de ce mouvement est organisé sur le terrain de Chateauroux, en août 1948. Sur le plan local, Pierre Lacour continue d'œuvrer au sein de l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon sur le terrain de Planaise/ Satolas, puis à Bron. Pierre Lacour décède, le 13 janvier 1996.

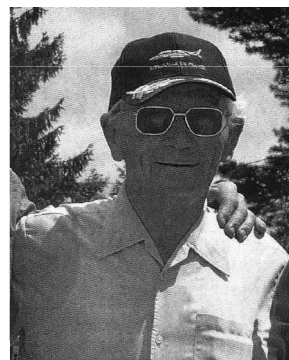
BERAUD, Georges, est né le 14 janvier 1919.à Lyon.

L'AUTRE AVIATION

Georges Béraud est breveté pilote civil en 1947. Son nom reste attaché aux activités du Réseau des Sports Aériens dont il est l'un des fondateurs, et qu'il préside de 1953 à 1973. Il participe à l'élaboration de la longue série des avions Jodel, en particulier le Jodel, F-PEVM. Georges Béraud, Administrateur de la Fédération Nationale Aéronautique, Président de l'Union Régionale des aéro-clubs Rhône-Alpes, Vice-Président de l'Aéro-club du Rhône et membre de plusieurs commissions aéronautiques de la Direction Générale de l'Aviation Civile, est apprécié de tout le monde aéronautique. Il est titulaire de nombreuses récompenses aéronautiques. Georges Béraud qui adhère aux Vieilles Tiges, le 14 janvier 1969, avec le n°360, décède à Lyon, le 1^{er} août 1977.

MIETTAUX, Lucien, est né le 10 février 1920 à Lantenay (Ain).

Orphelin dès l'âge de 8 ans, sa soif de liberté et de curiosité lui font découvrir, ainsi qu'à son frère Marcel, les exploits des aviateurs de sa jeunesse. Ayant acquis de sérieuses notions de mécanique, il débute comme élève-pilote à la section de planeurs de l'Aéro-club du Rhône. Avec Roger Chapelle, il participe à la construction du biplace Ortolan qui fera son premier vol sur le terrain de Satolas. Le 15 août 1951, Lucien Miettaux fait son premier voyage sur l'Ortolan F-WFUR qu'il a construit de ses mains. Le virus de constructeur amateur le prend. Il construit un Bébé Jodel qu'il adapte pour des voyages et qui fera son premier vol sur le terrain d'Ambérieu en Bugey, le 26 avril 1958. A l'âge de la retraite, il poursuit sa passion de constructeur d'avions en réalisant avec l'accord des concepteurs du Bébé Jodel, de nouveaux appareils qu'il présentera lors des Rassemblements annuels du Réseau des Sports Aériens. Il aura consacré 18.000 heures à sa passion en construisant quatre avions légers et effectué 680 heures de vol. Lucien Miettaux qui adhère aux Vieilles Tiges, le 16 juin 1993, sous le n°831, décède en janvier 2007.



BONNEL, André, est né le 3 mars 1904 à Charlieu (Loire).

Après avoir suivi des cours de dessin industriel à Saint Etienne, André Bonnel travaille successivement aux Aciéries de Firminy, chez Auto-Moto, puis dans divers établissements industriels lyonnais. Demeurant à Bron, passionné de mécanique, à la veille de la Deuxième Guerre Mondiale, il dessine et réalise un monoplace à aile circulaire de 4 m de diamètre propulsé par un moteur AVA de 25/27 cv qui effectua quelques vols sur le terrain de Bron.

Brevet d'invention n° 882.523 déposé par MM. André Bonnel et Alphonse Gayet, 10 juillet 1941 et publié le 7 juin 1943, concernant : Avion 'Aile volante' : la présente invention a pour objet un avion 'aile volante' réalisant un progrès très important sur la technique aéronautique actuelle.



En haut, vue en vol du monoplace léger Fellot-Lacour ; en bas, le même appareil de profil.

LE MATERIEL DE L'AVIATION POUR TOUS

Le monoplace Fellot-Lacour

C'est un petit parasol, équipé d'un moteur Anzani 35 CV. C'est une réalisation d'amateur, qui remonte à l'avant-guerre, mais qui a été révisée et améliorée depuis la libération.

L'AVION léger construit par MM. Fellot et Lacour, de l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon, est un appareil 100 pour 100 amateur. Il dérive directement, tout au moins en ce qui concerne les procédés de construction, du H.M.-8 de Mignet.

En fervents disciples de celui-ci, MM. Fellot et Lacour avaient dé-

« Les Ailes » parlèrent à de fréquentes reprises. C'est alors que MM. Fellot-Lacour reprirent à leur compte la fabrication de l'appareil. Terminé en 1937, il vola longuement, toujours avec le vieil Anzani de 25 CV.

En 1939, l'avion allait être modernisé : le haubanage souple fut remplacé par des mâts en tubes d'acier. Enfin, depuis la Libéra-

fixé au faux-longeron, permet de régler l'incidence de l'aile.

L'ossature de la voilure ne comporte, en effet, qu'un seul longeron, de section carrée, formé de quatre lattes de 20 x 30 caissonnées, en contreplaqué de 15/10; les points d'attache de la cabane et des mâts sont renforcés. Des nervures en treillis, de 6 x 12, au nombre de vingt-quatre au total, sont enfilées sur ce longeron.

Les ailerons, encastrés, de 2 m. sur 0 m. 35, sont articulés sur un faux-longeron également chargé de tenir les queues de nervures.

Le fuselage, de section quadrangulaire, mesure 4 m. 50 de long et 0 m. 60 de large au maître-couple. Il est composé de trois cadres principaux et de cadres intermédiaires s'échelonnant jusqu'à l'étambot.

Le cadre avant reçoit le bâti-moteur; le cadre central encaisse les efforts de l'essieu et des jambes élastiques du train; le troisième cadre sert de dossier au pilote et reçoit, à sa partie inférieure, les attaches des mâts du haubanage.

Les longerons sont constitués par des lattes de 20 x 30 réunies en pointe à l'étambot. Le revêtement est en contreplaqué de 3 mm. jusqu'au cadre-dossier et en 15/10, de celui-ci jusqu'à l'étambot.

Le dos du fuselage est constitué par un arrondi en contreplaqué de 15/10.

Le poste de pilotage comporte les commandes normales et un tableau de bord avec badin, compte-tours, montre, altimètre, manomètre de pression d'huile, thermomètre d'huile, compas, indicateur de pente longitudinal, contact et commande d'avance de la magnéto.

Les gouvernes sont les mêmes que celles du H.M.-8; le plan de profondeur est entièrement mobile. Les commandes sont en câble d'acier de 2 mm. 4.

Le train d'atterrissage, d'une voie de 2 m., se compose de deux demi-essieux contreventés chacun par une barre de recul; les jambes élastiques se composent de deux tubes coulissant l'un dans l'autre avec interposition d'un ressort à boudin. La béquille, en tube d'acier, articulée sur silentbloc, est également amortie par un ressort à boudin.

Le réservoir d'huile, d'une contenance de 12 litres, est placé devant le tableau de bord. Les deux réservoirs d'essence sont logés dans les ailes; ils ont une contenance de 28 litres, ce qui donne à l'appareil une autonomie de 2 h. 15. Le nombre des réservoirs peut d'ailleurs être facilement augmenté.

Le moteur est placé devant une cloison pare-feu; c'est un trois-cylindres en étoile Anzani donnant 35 CV. à 1.600 t./min. et 40 CV. à 1.800 t./min. Le réservoir d'essence est binalé

L'AUTRE AVIATION

1932-1934, un monoplan H.M.-8. Les deux appareils, équipés d'un moteur de motocyclette, manquaient de puissance ; ils décollaient difficilement et quand ils réussissaient à quitter le sol, volaient dans des conditions assez délicates.

En 1936, MM. Fellot et Lacour réalisèrent en association leur premier avion léger. Cet avion, que nous avons décrit à l'époque, fût une réussite. Malgré les 25 CV. poussifs du vieux moteur Anzani dont il fût équipé, le Fellot-Lacour N° 1 permit à ses constructeurs d'apprendre à piloter. Il totalisait environ 50 heures de vol quand il fut accidenté à la suite d'une faute... de jeunesse !

La construction du Fellot-Lacour N° 2 fut commencée, en 1934, par un autre membre de l'A.A.L., M. Layat ; mais, celui-ci l'abandonna pour réaliser l'excellent « Pou-du-Ciel » dont

d'un Anzani de 35/40 CV. il a repris ses vols avec le succès que nous avons déjà dit.

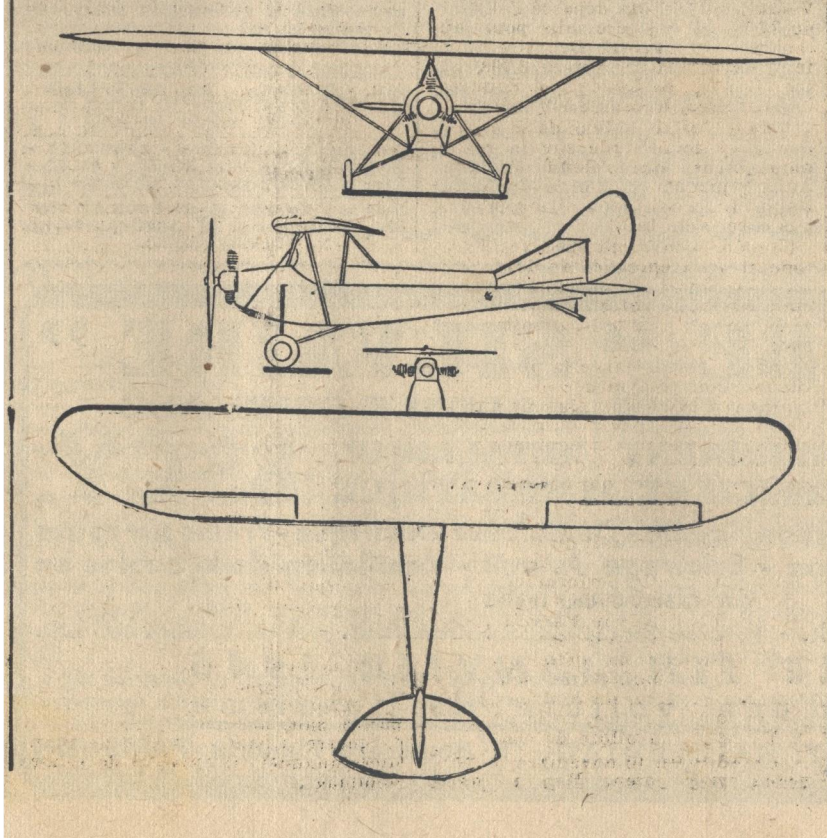
Ajoutons que MM. Fellot et Lacour ont en chantier un biplace à double commande dont le gros œuvre est terminé et qui sortira dès que les matières premières seront un peu moins rares.

L'AVION Fellot-Lacour No 2 est un monoplan parasol monoplace, de 9 m. 60 d'envergure.

La voilure est en deux parties, ce qui facilite le transport. Le profil utilisé est le Gottingen-430 et la profondeur maximum des plans atteint 1 m. 50.

Les ailes sont fixées au fuselage par l'intermédiaire d'une cabane en V renversé contreventée vers l'arrière par deux contrefiches et deux petits mâts profilés.

Outre les mâts qui relient le monolongeron au bas de la carlingue, le haubanage comporte des cordes à piano attelées, d'une part aux extrémités des mâts, et, d'autre part au nez du fuselage, pour les cordes avant, au centre de celui-ci, pour les cordes arrière. Un câble, de 2 mm. 4,



L'AUTRE AVIATION

Immatriculation des aéronefs

F-W*** c'est la lettre signifiant le pays où l'appareil est immatriculé, en l'occurrence la France.

W*** c'est la lettre signifiant le type de l'appareil, en l'occurrence un prototype.

Quelques exemples d'immatriculation:

F-AZ** avion en immatriculation de collectionneurs

F-C*** planeurs

F-P*** avion de construction amateur

F-W*** avion sous laisser-passer (prototype)

F-Z*** avion militaire et d'Etat