

Les précurseurs du vol plané en région lyonnaise

BLERIOT, Hugues, d'origine lyonnaise,

Hugues Blériot, en religion Frère Boromé, à la Grande Chartreuse (Isère), expérimente, vers 1504, sur une pente du massif de la Chartreuse, un engin planeur fait de toile et de bambou.

LOUP, Michel.

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

MOUILLARD, Louis, est né le 30 septembre 1834 à Lyon 5^{ème}.

Louis Mouillard est le précurseur du vol plané. Aux Lazaristes où il fait ses études, il laisse le souvenir d'un garçon rêveur, timide, plein d'aversion pour les mathématiques et autres sciences. Dès l'âge de quinze ans, il s'intéresse à l'observation du vol des oiseaux, et plus particulièrement les grands voiliers de l'air, tels l'aigle ou le vautour. A quinze et demi, avec l'aide de sa sœur, plus jeune que lui, il fabrique une paire d'ailes et veut l'essayer des tours de la basilique de Fourvière. Le gardien lui en dissuade au dernier moment. Il se destine à la peinture et suit les cours de l'Ecole des Beaux-Arts avec un certain succès. Saisir le secret des ailes est bientôt le seul but de Louis Mouillard ; il y consacre sa vie, une vie riche en amertume et déboires. Il pense, à l'origine, que le vol avec battements d'ailes doit favoriser le décollage d'un plus lourd que l'air, au besoin à la verticale. Mais la conclusion, à laquelle il est arrivé, est que le battement de l'aile n'est nullement indispensable même chez l'oiseau pour parvenir à voler, c'est à dire pour pouvoir s'élever et avancer dans l'air.

Louis Mouillard consigne le résultat de ses études dans deux ouvrages : l'un, publié en 1881, intitulé « L'Empire de l'Air, Essais d'ornithologie appliquée à l'aviation », l'autre, édité en 1912 à titre posthume « Le vol sans battement ». C'est un intuitif de génie. Il décrit le vol des grands « voiliers » du désert qu'il a pu observer en Algérie ou en Egypte. Il ne se contente pas d'écrire. Il construit des planeurs et les essaye. Le 12 septembre 1865, le troisième de ses monoplans pour vol à voile effectue un parcours aérien de 42 mètres en 15 secondes. Louis Mouillard invente le principe du « gauchissement des ailes », que Chanute fait breveter en son nom aux Etats Unis. Les frères Wright lui rendirent un grand hommage.

Louis Mouillard meurt au Caire, dans l'indigence, le 27 septembre 1897. En Egypte, un monument perpétue la gloire posthume de ce



L.P. MOUILLARD

Lyonnais. Dans sa ville natale, son nom a été donné à une avenue, de même qu'à Bron. Sur l'aéroport de Bron, un monument à sa mémoire a été inauguré en 1938. A la suite des bombardements aériens de la Deuxième Guerre Mondiale, ce monument a été sérieusement endommagé. Mais dans le cadre de la commémoration du centenaire de sa mort, une stèle plus modeste lui rend hommage.

La NASA vient de « ressusciter » le gauchissement sur un prototype à voilure souple.

https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon_mouillardmaison

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

Les frères **VOISIN**, Gabriel, est né le 5 février 1880 à Belleville sur Saône, et Charles, né le 12 juillet 1882 à Lyon. 3^{ème}

Charles et Gabriel Voisin sont incontestablement les pionniers de l'industrie de l'aviation. Durant leurs vacances à Neuville sur Saône, les deux frères passent des heures passionnantes dans l'atelier de leur grand-père et ont une occupation favorite : l'expérimentation de cerfs-volants qu'ils ont construits eux-mêmes. La conquête de l'Air commence à préoccuper les deux frères au moins autant que celle des « jouvencelles » de leur quartier de La Guillotière... Aux vacances de 1896, ils entreprennent la construction d'un planeur de cinq mètres d'envergure à partir d'un dessin trouvé dans un journal. En 1898, ils consacrent leurs vacances à terminer et à essayer leur planeur dans la carrière de l'Exho, face à Neuville sur Saône, et ceci jusqu'en 1905. Puis, le 8 juin 1905, ayant monté la cellule de leur planeur sur deux flotteurs, ils le font tracter sur la Seine par un canot automobile, et « déjaugant » cet « hydravion » qui atteint une hauteur d'une vingtaine de mètres

FERBER, dit 'de Rue', Ferdinand, est né le 8 février 1862 à Lyon 3^{ème}.

Pionnier de l'aéronautique, il s'est fortement inspiré des observations de Mouillard lors de la réalisation de ses planeurs.

Sa famille, des soyeux lyonnais, rachète et restaure le château situé sur le promontoire de Rue (canton de Fribourg en Suisse romande) où elle passe les mois d'été. Ferdinand Ferber y vient également pour ses congés militaires et va faire là ses premiers tests de "plus lourd que l'air" (1898-1899). Ferber construit successivement 2 planeurs durant cette période, sortes de cerfs-volants de plus en plus élaborés, auxquels il se suspend et tente des sauts de pente (en courant dans une pente) ou en sautant depuis une plate-forme surélevée. En regardant la géométrie de ses 4 premiers planeurs, on déduit que Ferber comprend assez vite que leur largeur doit être supérieure à leur longueur pour obtenir une meilleure portance et il s'approche ainsi, pas à pas, de la forme d'une aile. Ferber commence par se lancer sur la place de l'église depuis une d'une fenêtre élevée du château. Son 1^{er} modèle pèse 30 kg pour 8m d'envergure et 25 m² de surface portante. Essayé en août 1898, il se brise à l'atterrissage. Les pères Moret et Sublet qui desservent la chapelle des Augustins de Rue notent encore le 24 octobre 1898 *"Aujourd'hui, après les vêpres, expériences d'un parachutiste faite par le capitaine Ferber. D'après l'inventeur, le singulier véhicule devrait pouvoir transporter le poids de 80 kg."* Puis Ferber tente de quitter le sol sous un plus grand appareil tracté par un cheval, le long du pré nommé la Cheneveirettaz, devant l'entrée du château...



COLLIEX, Maurice, est né le 1^{er} juillet 1880 à Lyon 2^{ème}.

Maurice Colliex est un ami d'enfance des frères Voisin. Son premier appareil fut construit de ses mains en 1896, à l'âge de 16 ans, avec des draps de lit, volés sur le fil de séchage, et des cannes à pêche. Il l'essaya sur le Plateau de Retord dans les Monts du Bugey (Ain) et réussit quelques bonds.

En 1903 il retrouve son ami Gabriel Voisin, tous deux expérimentent alors des planeurs cellulaires inspirés des cerfs-volants de Hargrave sur les coteaux du Rhône à Vassieux sur la commune de Caluire (Rhône)

Anatole **BERGER** d'Ecully

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

La presse de l'époque témoigne : *« Le 6 février 1905, sur la colline de Bel Air, entre Francheville et Craponne, dominant la vallée de l'Yzeron, à partir d'un ingénieux dispositif, M. Anatole Berger, inventeur lyonnais d'un aéroplane, voulut ce jour-là faire un essai de vol avec son prototype. Formée de deux ailes accolées par leur base, la voilure soutenue par une armature en bambou avait une surface de 8 m². Un simple trapèze suspendu à l'appareil était destiné à soutenir l'aviateur.*

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

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



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

il fût transporté à l'hôtel Dieu de Lyon. Après 40 jours d'hospitalisation, M. Gardey, non découragé, se proposa de recommencer l'expérience, mais M. Berger ne le lui permit pas ».

SEGUIN, Augustin, est né le 6 octobre 1889 à Lyon.

Augustin Seguin (surnommé par ses proches « Tintin l'Aviateur ») est le petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier) à qui l'on doit la chaudière tubulaire et les premiers ponts suspendus. Diplômé de la Faculté des Sciences de Paris, il entre à l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique. Attaché en qualité d'ingénieur à la Société Gnôme, il collabore aux plus brillants succès de l'aviation.

Augustin Seguin, dans la propriété familiale du château de Varagnes à Annonay(Ardèche), construit, au moins un planeur biplan léger, puis en 1909, il demande à son cousin Henri Fabre de lui construire une aile pour un planeur canard. L'appareil est exposé dans la chapelle du domaine de Varagnes, toujours propriété de la famille Seguin.



WINCKLER Georges, Alphonse, Antoine, est né au 39 cours Gambetta à Lyon 3^{ème}, le 28 juin 1894.

Petit-fils du brasseur alsacien Alphonse Winckler et d'Antoine Lumière, inventeur du cinéma ; fils de Jules Winckler (1866-1889) et de Juliette Lumière (1873-1924), Georges Winckler est un grand gaillard dégingandé de 1,92 mètres.

A l'âge de 14 ans, il vole sur un planeur, type Lillienthal, qu'il a construit avec des amis. Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale Lyonnaise, il invente un stabilisateur automatique qui est présenté et médaillé à l'Exposition des Inventeurs de Lyon en 1911. Plantier et Kimmerling lui apprennent à piloter au terrain de Bron.

LATRUFFE, Claude, est né le 17 juin 1893 à Lyon 3^{ème}.

Il construit et expérimente, dès 1911, un planeur avec son ami Jacob. En 1912, il collabore avec Jacob et Audenis à la construction, dans les hangars de Zipfel à Villeurbanne, de l'avion Audenis-Jacob. Sous-Lieutenant au 7^{ème} bataillon du Génie, le sous-lieutenant Latruffe deux fois blessé au combat est cité à l'ordre de la division en juillet 1916. Breveté

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

pilote militaire en avril 1917, il accomplit, en tant que sous-lieutenant, 600 heures de vol au cours de la Première Guerre Mondiale. Après l'Armistice, il est chef pilote à la division Voisin de la base d'Avord, et forme les pilotes au vol de nuit. En 1922, il participe à la création avec quelques camarades à l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air (ULCA). Sous l'égide de cette association est créée l'Ecole lyonnaise des mécaniciens spécialistes de l'aéronautique, qui est la première organisation civile à former des jeunes mécaniciens destinés à l'aviation.

Comme vice-président de l'Aéro-club du Rhône, il participe activement à l'organisation de divers meetings. Au cours des années 1924 à 1928, il est l'animateur de la section de vol à voile de l'Aéro-club du Rhône. En 1939, en tant que capitaine, il est attaché à l'Etat-Major de la 22^{ème} Brigade de chasse à Dijon. Il est mis en congé d'armistice en 1942.

Claude Latruffe adhère aux Vieilles Tiges, le 12 septembre 1954, sous le n°163, Vice-Président du Groupement Joseph Dumas de 1967 à 1981, Officier de la Légion d'Honneur depuis 1924, Fondateur du Groupement des Vieilles Tiges de Nice, Médaille de l'Aéronautique, Claude Latruffe décède en septembre 1981. Il est inhumé dans l'ancien cimetière de Cusset à Villeurbanne.

GIGNOUX, Paul, est né le 12 juin 1893 à Lyon 1^{er}.

Elève-ingénieur à l'Ecole Centrale de Lyon en 1913, il construisit un planeur qui fut essayé sur les hauteurs de Fourvière