

Biographies du précurseur du vol plané aux vélivoles de nos jours

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. 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 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.



DR

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

BORNAND, Francisque, est né le 16 Juin 1902 à Lyon 2^{ème}.

Breveté pilote comme boursier à l'Ecole Henriot. Il fait son service militaire en 1922/23 au 35^{ème} Régiment d'aviation à Bron, dans une escadrille de chasse. Après son service militaire, René Caudron l'embauche pour réceptionner ses différents types d'avions. Plus tard, il le charge d'aller présenter ses appareils en Amérique du Sud. A son retour en France, René Caudron l'installe à son Ecole de pilotage d'Ambérieu en Bugey, comme chef de tous les moniteurs. Officier de réserve de l'Armée de l'Air, il est mobilisé en 1939, en tant que commandant l'école auxiliaire de pilotage de Royan. Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il entre au Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS), puis devient Chef-pilote à la Section de Vol à Voile de l'Aéro-club du Rhône à Corbas. Le «patron», à bord de son C 800, accumule les vols d'instruction et enregistre des résultats qui font classer ce club comme premier de France pour son activité. A bord de son planeur «Weihe», il réussit, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, un parcours de 287 kilomètres.



Bornand

DR

Francisque Bornand, Chevalier de la Légion d'Honneur et Médaille de l'Aéronautique en 1964, a formé un très grand nombre de pilotes dont certains ont fait des carrières aéronautiques brillantes.

Il adhère aux Vieilles Tiges le 14 mars 1946 avec le n°146.

Francisque Bornand, en visite chez ses amis Jacquemet à Maillat, décède d'une crise cardiaque, le 30 Avril 1970. Il est inhumé au cimetière de Maillat (Ain).



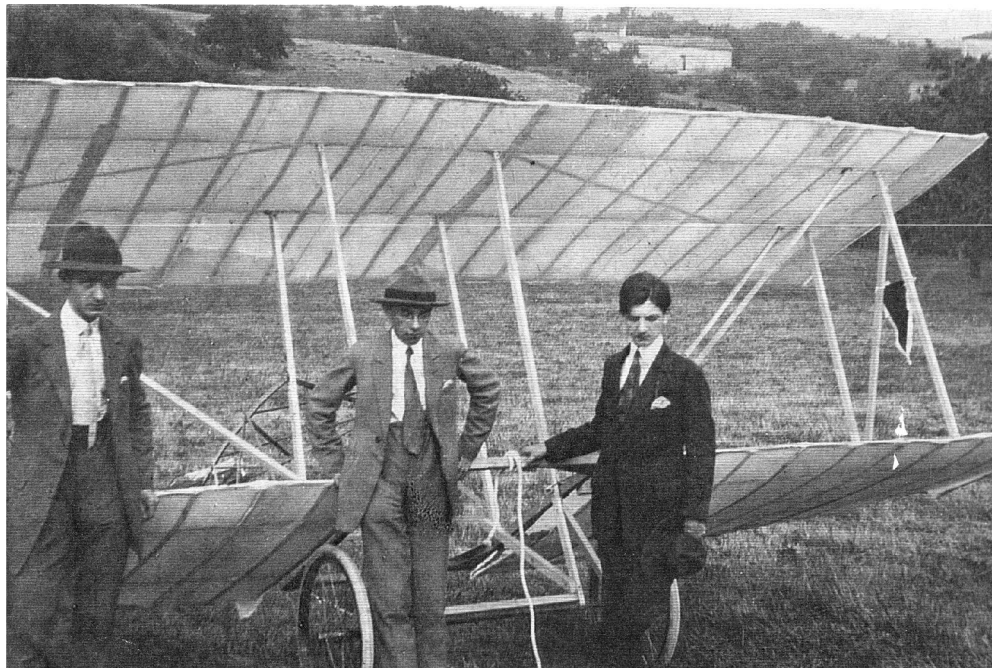
La sépulture du 'patron' au début des années 2000

CHAPEAUX, Emile, Joseph, Alexandre, est né le 18 février 1904, au 24 rue Sully à Lyon 6^{ème}. Il est l'aîné d'une famille de quatre autres frères et une sœur.

Après ses études au Lycée Ampère de Lyon, où il obtient son baccalauréat, il suit les cours par correspondance d'ingénieur de l'Ecole du Génie Civil. Emile Chapeaux est diplômé Ingénieur en 1924.

A l'âge de 16 ans, il fait naviguer sur le lac du Parc de la Tête d'Or à Lyon, une maquette d'hydroglisseur qu'il a réalisée.

En 1922, sur un terrain de Dardilly, dans la banlieue lyonnaise, il fait voler un planeur biplan, de sa conception, qui est lancé au moyen d'un sandow. A la même époque, il réalise un monoplan voilier EC dénommé «Le Vautour Oricou», VBSC aux initiales de ses amis qui l'ont aidé (Varichon, Biessy, Sabourault, Chapeaux).



DR

L'année suivante, il poursuit l'étude de prototypes ; planeur biplan BC, Aéro-voilier MC (Moulin et Chapeaux).

En collaboration avec des amis et grâce à l'appui financier de Monsieur Briens, pharmacien à Lyon, Emile Chapeaux réalise le CX2 (première et dernière lettres de son patronyme). Cet avion à surface variable est nommé 'avion à rémiges' à cause de la ressemblance avec les plumes des oiseaux. Il était muni, aux extrémités des ailes, de petits plans disposés en escalier. Le pilote provoquait le repli des rémiges unilatéralement ou bilatéralement au moyen de deux pédales, ce qui avait pour effet soit de diminuer la surface d'un côté ou de l'autre, soit des deux côtés à la fois. La position respective des plans offrait l'avantage des ailes à fente bénéficiant de l'effet d' hypersustentation. Doté d'un moteur Archer de 2 cylindres développant 22 cv, cet appareil a volé le 1er novembre 1925 sur l'aérodrome du Bourget, piloté par Monsieur Erhardt. Une communication alors faite à l'Association Française Aérienne (brevet n° 588.585).

Au cours de l'année 1926, il réalise le premier planeur monoplan portatif – type Lilienthal- qui sera essayé sur les pentes du Mont Thou, au nord de Lyon.

De 1925 à 1930, Emile Chapeaux essaye, en soufflerie, diverses maquettes qui sont le fruit de longues recherches aérodynamiques ou de vivisections à l'Ecole Vétérinaire de Lyon, où il possède un laboratoire. Ses recherches furent d'ailleurs couronnées par une subvention

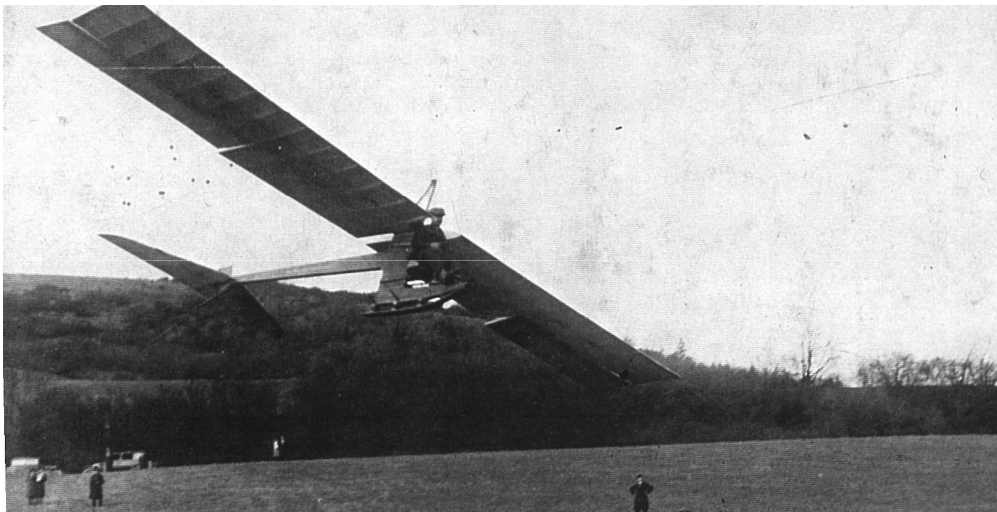
spéciale du Ministère de l'Instruction Publique, après plusieurs notes produites, soit à la Faculté de Médecine de Lyon, soit à des revues techniques. Parmi les titres de ces communications, on retiendra «Les conditions du vol ramé chez les oiseaux, Ornithologie aérodynamique, Etude sur les proportions relatives des os de l'aile chez quelques oiseaux », ainsi que «Les Merveilles de l'aile chez l'oiseau. Essai de physiologie» avec Albert Seruajean. En mai 1930, Emile Chapeaux se marie, quatre enfants naissent dans les années qui suivent. Il habite au 32 rue du Collège, à Villefranche sur Saône (Rhône).

Il quitte définitivement ses fonctions de chef du Bureau d'Etudes de la Compagnie Générale de Constructions et d'Entretien de Matériel de Chemin de Fer (C.G.C.E.M) pour créer son entreprise en 1930 «Planeurs Emile Chapeaux» : le bureau commercial est à son domicile, l'atelier et le bureau d'études sont installés, chemin de la Rippe, à Gleizé dans la proche banlieue de Villefranche sur Saône. Son entreprise qui entre dans la phase industrielle emploiera huit ouvriers. Une publicité parue dans le journal Les Ailes, le 25 décembre 1930, présente la disponibilité des kits suivants :

Type-Ecole : 3600 francs	Demi-performances : 5500 francs
Performances : 8500 francs	Record : 25000 francs

Parmi les fabrications d'Emile Chapeaux, on retiendra :

CN 18, planeur monoplace, genre Zogling, qui sera vendu aux Mouettes Lyonnaises en 1931.



DR

CH 19, planeur monopoutre d'empennage à poutre horizontale surélevée, vendu aux Mouettes Lyonnaises en 1931. De nombreux vol les samedi et dimanche sur les pentes du Mont Thou furent réalisés par les moniteurs Simonet et Messine avec lancement au sandow.

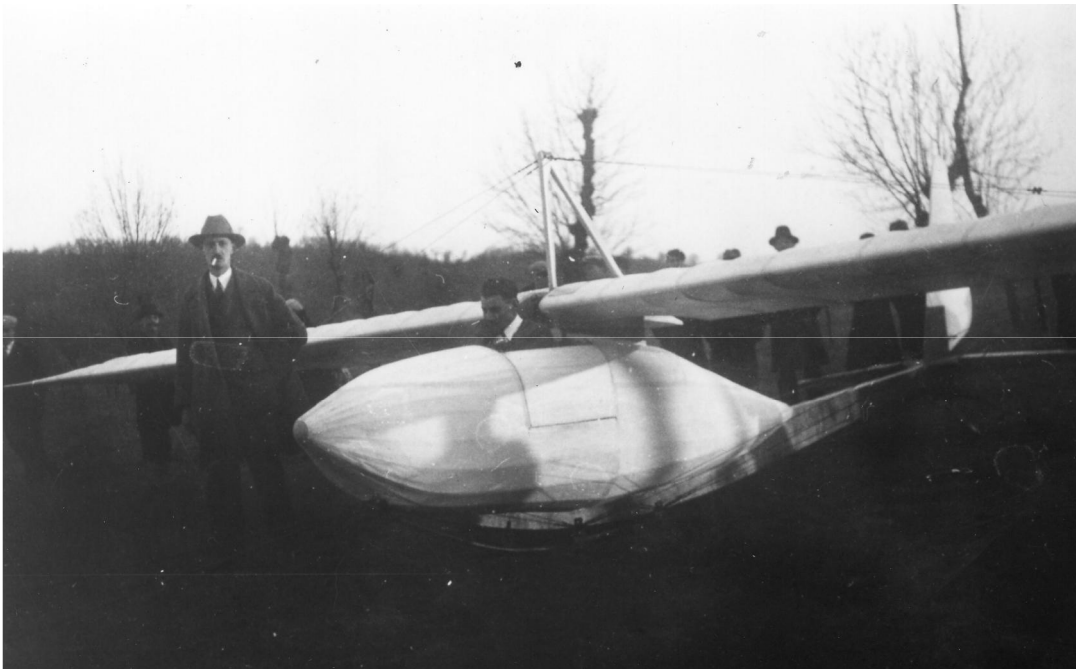
CH 19 B, brevet n° 712.375, planeur à monopoutre basse, envergure de 11, 20 mètres eallongement de 7. Cet appareil a participé au Concours International de Vol à Voile de Vauville (Manche) en septembre 1931. Vendu à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est «...*la poutre porte à l'avant un mât caréné recevant lui-même la voilure rectangulaire, divisée en deux demi-ails, la tête du pilote étant logée entre les deux bords d'attaque. Le pilote est assis sur un siège posé sur la poutre et appuyé sur le mât, à l'air libre évidemment. Un ski amorti placé sous la poutre à hauteur du pilote et une grande béquille à l'arrière permettant l'atterrissage. Les empennages sont portés par la poutre à son extrémité arrière. Enfin la*

voilure est haubannée par le haut et par le bas, le haubannage supérieur étant relié à une petite cabane portée par le mât central.»



DR

CH 19 C, planeur à monopoutre basse, d'une envergure de 11, 20 mètres et allongement de 8, mais avec carénage fuselé de la partie avant de la poutre. Vendu en 1932 aux Aéroclub de Villefranche sur Saône, de Corse, de Mostaganem, du Poitou, de Montpellier, de Sète, de l'Aéroclub universitaire de Caen et du Calvados et aux Ailes Abbevilleises.



DR

CH 19 D, planeur comportant les mêmes caractéristiques que le type C, mais avec quelques modifications de détail.

CH 19 H, avec des haubans rigides facilitant le montage et le démontage.

CH 19 et 20, à fuselage rectangulaire et revêtement en contreplaqué. Vendu au Club de Vol à Voile 'Charles Nungesser' à Paris.

PLANEURS ÉMILE CHAPEAUX

BUREAU COMMERCIAL :
32, Rue du Collège - VILLEFRANCHE (Rhône)

ATELIER ET BUREAU D'ÉTUDE :
Chemin de la Rippe, à GLEIZÉ

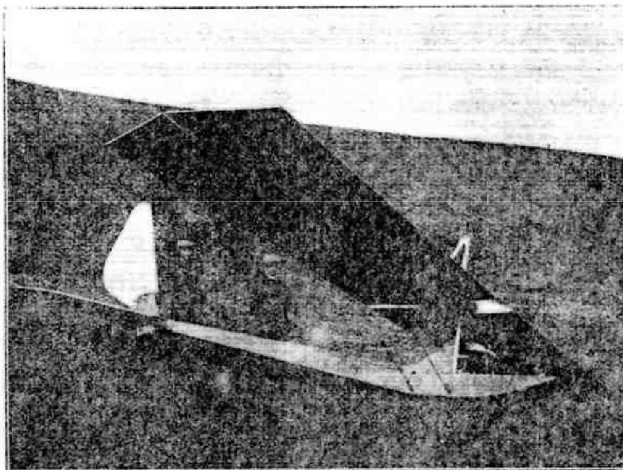


Montez vous-même avec les
pièces détachées usinées



Planeur Ecole Type EC19

Le Planeur-Ecole Type EC 19 Breveté S.G.D.G.



Envergure 11 mètres 200
Surface portante . 17 m²90
Poids 115 kilos

Prix des Pièces détachées et des Plans :
2.400 Francs

Plans seuls : 200 Francs

PAIEMENT : 1/2 commande, 1/2 contre-remboursement



Traduction d'une lettre du 18 Novembre 1931
de M. Robert KRONFELD :

J'ai pu voir voler votre appareil à l'occasion du Concours de Vauville du 10 au 24 septembre et me faire une opinion sur sa valeur.

Il faut se réjouir que les progrès aérodynamiques obtenus dans votre Planeur-Ecole soient ainsi diffusés.

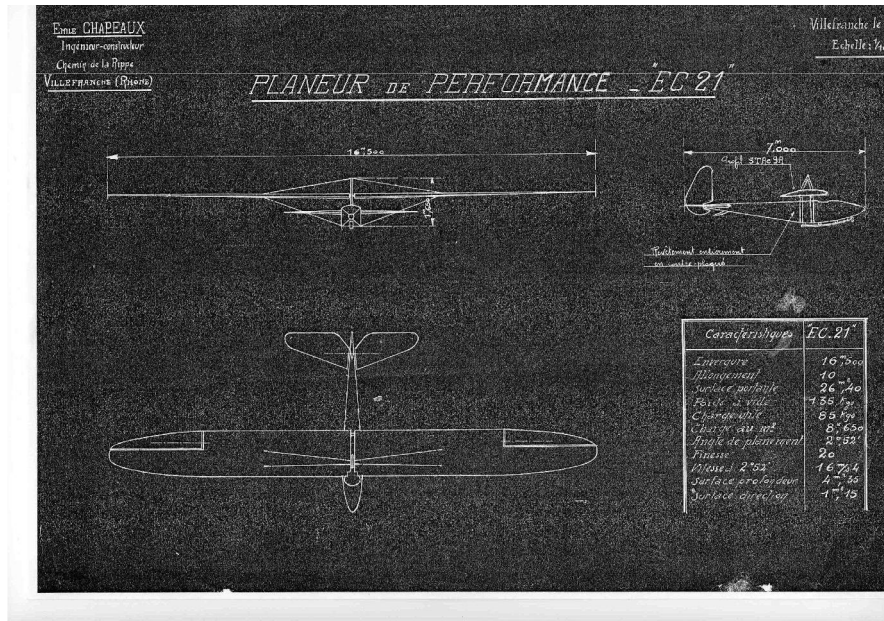
C'est partant de cette conception que

doivent être poursuivie la réalisation de Planeurs-Ecole, essentiellement meilleurs que les autres appareils de même classe.

L'expansion de ce modèle est d'un grand intérêt pour le Vol sans moteur.

DR

CH 21 et 22, planeurs de demi-performance ou d'entraînement au prix de 8.500 francs, d'une envergure de 16,50 mètres et allongement de 10. Fuselage rectangulaire à revêtement en contreplaqué et à ailes à bords marginaux elliptiques, spécialement étudiés pour faciliter le saut en parachute, ils sont vendus à l'Aéroclub de Mostaganem et du Doubs à Dôle en 1932.



DR

CH 23, ce planeur de performance, dont la construction débuta en 1931, est une extrapolation des diverses recherches d'Emile Chapeaux «...le fuselage est de section elliptique avec revêtement travaillant en contreplaqué de bouleau. Il est formé d'une poutre sabot qui reçoit le châssis-support du siège, le manche à balai et le crochet avant de remorquage. Une série de couples reliés par six longerons principaux et des lisses intermédiaires forment l'ossature du fuselage. Une poutre sabot a permis de pratiquer une ouverture très grande pour la porte d'accès au poste de pilotage. Le pilote peut donc facilement et rapidement se lancer en parachute. L'aile, bilongeron, a une forme en M, vue de face. Elle comporte une section centrale bilongeron rectangulaire puis effilée. Les extrémités, effilées, sont constituées par les ailerons eux-mêmes ; elles sont donc entièrement mobiles. L'incidence de la voilure varie de l'emplanture aux extrémités, le maximum étant situé au premier tiers de l'envergure. Elle est revêtue de contreplaqué d'aulne de 10/10. Cette voilure est posée sur une cabane carénée située derrière le poste de pilotage et contreventée au fuselage par deux paires de mâts parallèles.»



DR

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

L'appareil d'une envergure de 18,50 mètres, d'une surface de 19,20 m², d'un allongement de 18 et d'une finesse de 25, dispose d'une vitesse verticale de descente de 0,60 et pèse à vide 185 kg.

Un seul exemplaire sera réalisé. En vue de participer au Concours International de la Banne d'Oranche, près ce Clermont-Ferrand, Emile Chapeaux confie les essais à Georges Burlaton de l'Aéroclub du Rgône et du Sud-Est. Trois essais au treuil eurent lieu à l'aérodrome de Bron, le 26 décembre 1932. Burlaton tint l'air successivement 1,15, 1,40 et 2,7 minutes avec des conditions météorologiques défavorables. En janvier 1933, un nouvel essai a lieu à Bron : un Caudron 125 piloté par Olive remorque le planeur jusqu'à une altitude de 400 mètres. Burlaton atterrit après 7, 12 minutes d'évolution. Le samedi 7 janvier, nouvel essai remorqué au-dessus du Mont Verdun, dans les Monts d'Or, au nord de Lyon. A partir d'une altitude d'environ 1000 mètres, Burlaton se pose après 21,3 minutes de vol. Cet appareil effectuera de très nombreux vols jusqu'à la guerre en 1939.



Planeur de performance CH 23
1er vol en décembre 1932

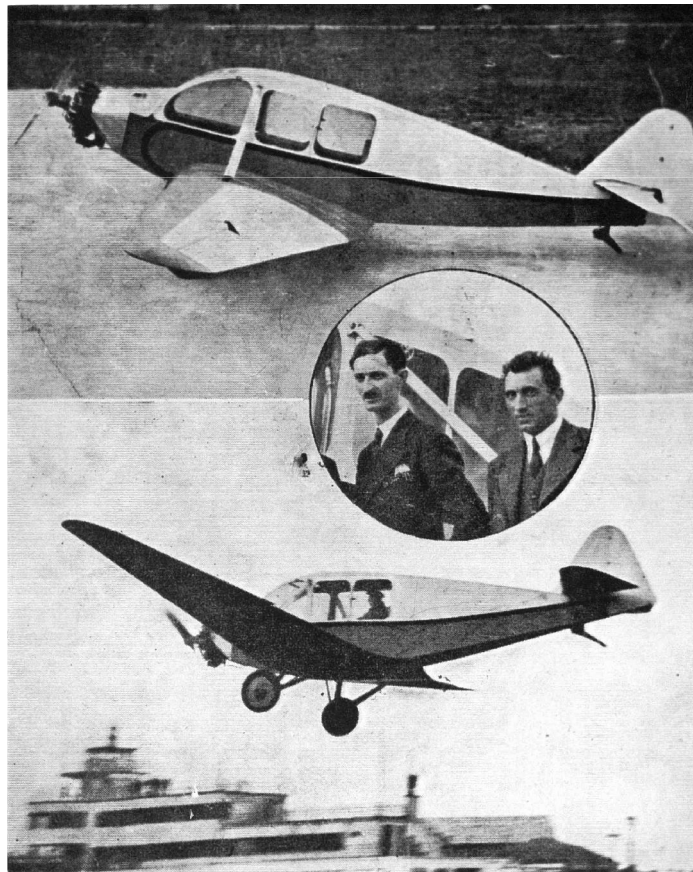


UN BEAU VOL DE G. BURLATON PILOIANT LE PLANEUR CHAPEAUX
1. L'appareil, le pilote (à droite) et le constructeur (au 1^{er} plan, à gauche). — 2. Installé à son poste de pilotage, G. Burlaton va donner le signal du départ. — 3. Remorqué par un Caudron piloté par Olive, le planeur prend de la hauteur.
4. Le planeur vient d'effectuer un excellent atterrissage après avoir tenu l'air pendant 7 minutes 8 secondes.

Clichés : La Vie Lyonnaise

Janvier 1932, Emile Chapeaux et son ami Odot décidèrent de la création d'un aéroclub à Villefranche sur Saône. La Présidence fut confiée au Docteur Meyer, ancien pilote militaire au cors de la Première Guerre Mondiale. Dans l'histoire du club, on relève : *«une collecte rapidement menée permet d'acheter un planeur 'Chapeaux', bien sur : coût, 3000 francs (prix de revient 7 ou 8000 francs, seul le constructeur le sait !)*

1933, Emile Chapeaux est contraint de fermer son atelier, ayant dépensé tout son avoir. Mais obstiné, Emile Chapeaux, à la demande de l'architecte Leroux, dessine et construit un prototype d'avion de tourisme biplace en tandem à double commande. Dans ce but, Monsieur Leroux, loue un atelier au 54 cours de la République à Villeurbanne. Il s'agit d'un monoplan surbaissé à ailes épaisses actionné par un moteur Salmson de 60 cv à hélice Merville. Les caractéristiques de l'appareil sont les suivantes : 11,75 mètres d'envergure, 7,13 mètres de longueur, 2,07 mètres de hauteur, 600 kg de poids total, 160 km/h de vitesse maximum. Le 6 juin 1934, sur le terrain d'aviation de Loyettes, près d'Ambérieu en Bugey (Ain), il est procédé à des essais de roulage au sol de l'avion A.C.A n°1 (Ateliers de Constructions Aéronautiques) pendant environ 20 minutes, puis à 4 décollages en ligne droite sur 800 mètres. Le vendredi 8 juin, Antoine Chailloux, ex chef-pilote de l'aviation marchande, réussit un vol de 15 minutes à 300 mètres d'altitude. Le mardi 12 juin, au matin, l'avion s'envole de Loyettes pour rejoindre l'aérodrome de Bron en 13 minutes à 800 mètres d'altitude malgré les mauvaises conditions météorologiques. Le lendemain, il est présenté aux autorités aéronautiques et à la presse.



DR

Dans les années qui précèdent la Seconde Guerre Mondiale, Emile Chapeaux réalise des 'aviettes' en participation avec le Mouvement du Réseau des Sports Aériens Lyonnais créé par Lacour.

1939, Emile Chapeaux conçoit des 'runaboats' pour le compte des Constructions Nautiques et Motonautiques Françaises installées au 195 avenue Félix Faure à Lyon. Il mène, de pair, des études portant sur l'automobile électrique.

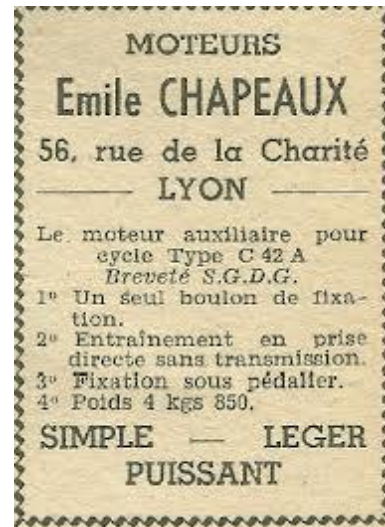
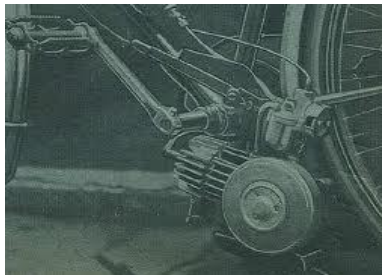
Après les événements de 1940, Emile Chapeaux participe activement à la mise au point et à la construction d'une voiture électrique dénommée 'Sabran et Chapeaux' dans les ateliers du Garage Barrême, 17 rue Duguesclin à Lyon (Monsieur Sabran étant le commanditaire de l'entreprise). *«Il étudia et réalisa 4 voitures électriques. Celles-ci étaient faites sur demandes et un peu 'sur mesures', selon les désirs des clients. La construction commençait dans les ateliers du fabricant de motos Ultima et se terminait chez le carrossier Declérieux, rue Vendôme. La première, commandée par un soyeux de la Croix-Rousse, fut achevée d'études en octobre 1940. Elle roulait dans les premiers jours de 1941. C'était un 5 ch décapotable à 2 places. Elle pesait 1220 kg, sa vitesse maximum était de 60 km/h, pour une autonomie de 110/120 km.*

«La seconde Chapeaux électrique fut réalisée peu après pour le propriétaire des Gaines Scandales. C'était un coach profilé 4 places très élégant qui mesurait 4,30 m de long.

«Le troisième client fut un avocat, qui demanda une 4 places fermée aux lignes assez anguleuses.

La dernière fut faite pour un bijoutier. C'était une 2 places ouverte assez basse et d'allure sportive. Elle avait un châssis à poutre centrale et une seule roue arrière. En parallèle à ces créations inédites, Emile Chapeaux a transformé en voitures électriques une dizaine de Juva-4, 202, etc...mais il dut cesser ses activités à la fin de 1941. Le contingentement des matières premières par l'occupant (impossibilité de se procurer du plomb pour les batteries) l'ayant empêché de continuer».

Emile Chapeaux, ingénieur au possible, se penche en 1942 sur un 'moteur auxiliaire pour bicyclette', dépose en mai 1946 le brevet d'invention n° 928498 concernant *«les dispositifs indicateurs pour systèmes d'entraînement au pilotage»*, et en mai 1950, c'est un brevet d'invention pour *«perfectionnement aux moteurs thermiques à allumage des gaz par étincelle électrique à haute tension»*.

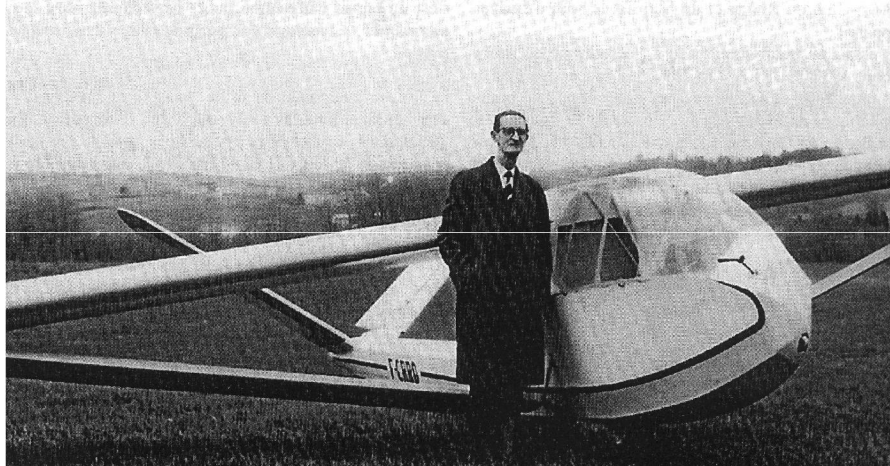


Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, à Lyon dans le local familial de la rue Sully, il conçoit le planeur CH 46, et dans un atelier de menuiserie au 14 rue du Boeuf à Lyon 5^{ème}, il construit l'avion «Chareyre» qui sera assemblé à Villeurbanne.

1952, sous la raison sociale «Moteurs Emile Chapeaux», au 56 rue de la Charité à Lyon 2^{ème}, il met au point un moteur amovible pour bicyclette.

Dans les années 1955/1960, Emile Chapeaux renoue avec les réalisations aéronautiques : début de la construction d'un avion monoplace «Percy» de 45 cv, étude du motoplaner biplace CX 44-2, prototype du motoplaner monoplace CH 56, du motoplaner école biplace «Le Moniteur» pour le compte de la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises (CADAF), du planeur monoplace CX 19 «L'Hirondelle», de l'étude de modèles réduits à ailes battantes, de plans d'un Gyroptère et d'un Ornithoptère.

1963, Monsieur Durand, chef-pilote de l'Aéroclub de Villefranche sur Saône demande à Emile Chapeaux de concevoir un motoplaneur simple destiné à des vols en thermique à proximité du terrain du Colombier. Les études du motoplaneur CXD 18 n° 01 (Chapeaux et Durand) débutent dans les ateliers de la Société pour l'Entretien et la Construction de Matériel Aéronautique (SECMA) de Trévoux dirigés par Monsieur Durand. Cet appareil à aile rectangulaire, d'un allongement de 15, mâts porteurs à incidence variable faisant office également d'aérofrein, d'un fuselage-poutre empennage Papillon et moteur à l'arrière fait l'objet des brevets PV 41017 et 41119. A cette occasion, le brevet d'invention n° 1.275.958 est délivré pour un «*projet d'haubans sustentateurs à incidence variable pour avion et planeur de vol à voile*». Sous la forme d'un planeur, cet appareil réalise un premier vol au terrain du Colombier à Anse, le 14 avril 1967.



DR

Emile Chapeaux devant le motoplaneur monoplace CXD 18 n°01, immatriculé F-CRRD en 1963

"par courrier du 17 février 1981, M. Durand signale que M.Emile Chapeaux étant décédé sans enfants, il désire mettre ce planeur au musée du RSA à Brienne-le-Château. Cela ne s'est jamais réalisé et la machine a été récupérée par M. Charles Large qui, en novembre 2003 le propose au GPPA, lequel naturellement, accepte avec reconnaissance. Finalement, l'appareil est transféré de l'atelier de Charles Large à l'aérodrome de Villefranche-Tarare et convoyé à Angers, le 24



avril 2005, par Christian Ravel et Daniel Clément." (ref. C.Ravel)

Un motoplaneur-école biplace double commande CX M 44, et un brevet n° 1.139.372 sont également étudiés.

Dans les années 1960, Emile Chapeaux a réalisé de nombreuses inventions dans le domaine des grues industrielles, suite à ses activités aux Etablissements Potin et Weitz.

Emile Chapeaux est décoré de la Médaille de l'Aéronautique en 1963..

Alors que l'on parle beaucoup d'un retour à la voiture électrique, Emile Chapeaux s'est repenché sur le problème. «*Il a imaginé une voiturette urbaine d'une puissance de 4 cv et de 2,58 m de longueur hors-tout. Elle se présente sous la forme d'un coupé à 2 places avec carrosserie en plastique et une seule roue avant qui est motrice et directrice. Elle pourra atteindre 50 km.h et aura un rayon d'action de 100 kilomètres. Les études sont terminées depuis avril 1968 et il était question d'en réaliser une vingtaine d'exemplaires pour une société de location de voitures. Mais, à notre connaissance, ce projet n'a pas abouti.*»

Ce bouillonnant cerveau avait le sens de l'observation d'une part, et de qui tenir, d'autre part. Son père ayant réalisé, entre autres grands ouvrages, sur les plans de l'architecte Tony Garnier, le champ de courses du Grand Camp, aujourd'hui remplacé par le Campus Universitaire de la Doua à Villeurbanne.

Emile Chapeaux décède à Lyon en octobre 1979.

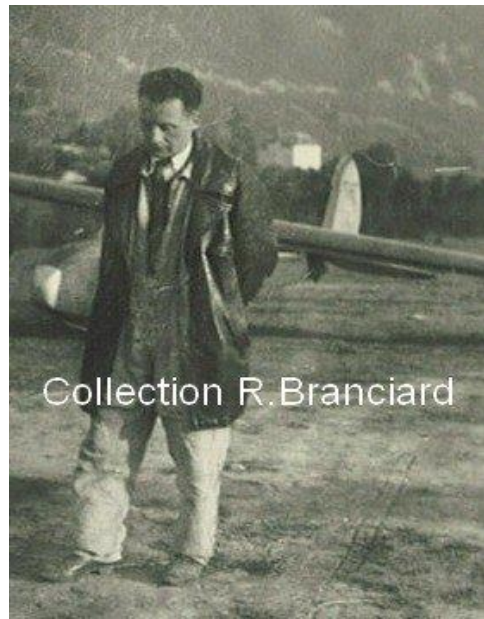
Sources: documentation personnelle du fils du constructeur, que nous remercions.

BRANCIARD, René, est né le 14 avril 1911 à Villefranche sur Saône. (Rhône)

Comme boursier, René Branciard est breveté pilote militaire n°23017, le 18 Août 1930, à l'École Caudron d'Ambérieu en Bugey. Il apprend à piloter un planeur sur le terrain du Colombier à Anse où il officie comme moniteur avion jusqu'en 1938. A cette époque, il revient à l'école Caudron à Ambérieu comme moniteur. Démobilisé, il part en stage de moniteur de vol à voile à la Montagne Noire où il réalise le 50 kilomètres de son insigne d'argent.

En février 1945, René Branciard est moniteur au Service des Sports Aériens de la Montagne Noire, puis au Centre de Challes les Eaux, où il restera 31 ans, dont 18 comme chef-pilote. Depuis ce centre, il effectuera de nombreux vols en planeur, dont le vol du 14 Avril 1955 sur Breguet 900 en survolant le Mont Blanc en vol d'onde à 5950 mètres.

René Branciard adhère aux Vieilles Tiges, le 20 décembre 1973, avec le n°419. En 1976, il prend sa retraite, à l'occasion du transfert du Centre de Challes les Eaux sur le terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs. Il s'éteint à Chambéry, le 24 Novembre 2006, à l'âge de 95 ans.



DR

MARTINAUD, Rémy, est né le 1^{er} avril 1912.

Rémy Martinaud découvrit le vol à voile à la section « Marechka » de Lyon en 1932. Stage d'Instructeur à la Montagne Noire, où il fut victime, le 26 juin 1941, d'un accident sur le P 40 P n°92, et dut subir l'amputation de la jambe gauche. Stage moniteur, promotion « Géo André » en 1945, puis affecté à l'Aéro-club de Lyon. Il participe à l'ouverture du terrain de Saint Yan (Saône et Loire). Instructeur à la Montagne Noire de mars 1959 au 1^{er} octobre 1971. Retiré sur la Côte Basque, il fut avec Francis Melville Lynch le principal artisan du redémarrage du centre de vol à voile d'Ixtassou, tout en étant chef-pilote bénévole de l'aéro-club de Biarritz. Il totalise 11.000 heures de vol. Rémy Martinaud décède le 24 avril 1981.

MARGERIT, Gabriel, est né le 8 octobre 1912 à Fareins (Ain), dans un petit village, proche de Villefranche sur Saône. Fils de Gabriel Laurent Margerit, propriétaire et négociant 46 ans et de Jeanne Marguerite Amélie Caillot 41 ans.

Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote à l'École de pilotage Caudron d'Ambérieu en Bugey (Ain), où il est breveté pilote sous le n°23344 le 18 juillet 1931. Démobilisé en 1935, il est à nouveau mobilisé en 1939 et sert au Maroc. Marié à Lyon 1^{er} le 6 juin 1942 avec Raymonde Chefdeville.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il effectue un stage aux Etats Unis et au Canada et termine la guerre en Tunisie au Coastal-Command (à confirmer) en 1942, sergent-chef au groupe de chasse 2/3 à Alger, puis adjudant.

En mars 1946, il est de retour dans son village à quelques centaines de mètres de l'aérodrome du Colombier à Anse où l'Aéro-club de Villefranche sur Saône est installé. Devenu chef-pilote de ce club, il dynamise et forme les futurs cadres de celui-ci

Le 18 janvier 1950, sur un Castel-301, du terrain du Colombier, Margerit chef-pilote du club et l'un de ses élèves, Edouard Durand (18 ans) décolle à 14 h 07 dans la neige au sol. La nuit tombe, le ciel s'éclaircit, la température chute, le vent devient fort, la radio tombe en panne. Au sol, sur la piste du terrain du Colombier, on attend, l'appareil se pose finalement sur la pente du Mont Thou (Rhône), à une dizaine de kilomètres au nord de Lyon, le lendemain à 9 h 33 du matin après avoir volé 19 heures 26 minutes. Ils avaient à leur portée le record national, mais aussi mondial de 50 heures 26 minutes. Edouard Durand deviendra quelques années plus tard, chef-pilote de l'Aéro-club de Villefranche.

En 1951, Margerit part dans les Centres Nationaux d'Aviation de Saint Yan, Challes les Eaux et Saint Auban. Dans ce dernier centre, il bat le record de France de vitesse en planeur : 17 août 1955, Gabriel Margerit, établit le record de vitesse sur triangle de 300 km : Saint Auban-Die-Mont Genève-Saint Auban, à bord d'un Air 102, à la vitesse de 39, 707 km/h.

Il fallait un dépaysement à cet homme d'action. Il part en Indochine, en tant que pilote dans des compagnies privées où il accomplit des missions très dangereuses de liaison et de ravitaillement des postes militaires. C'est à Nouméa que Gabriel Margerit, pilote de ligne, sillonne le Pacifique avant de retourner au Laos, puis en Algérie en 1958.

Le 9 octobre 1961, lors du décollage d'In Amenas, au cœur du Sahara, à destination d'Alger, Gabriel Margerit aux commandes du Dragon Rapide DH 89Z, immatriculé F-BFVM, de la Compagnie Générale d'Affrètement Aérien, avec comme mécanicien Rousseau et sept pétroliers en tant que passagers, trouvent la mort.

Gabriel Margeit était à trois mois de prendre sa retraite, il totalisait près de 12.000 heures de vol, la plupart du temps sur monomoteur au-dessus de la jungle ou du Pacifique. Il laisse une veuve et deux enfants : un fils de 17 ans et une fille de 11 ans. Gabriel Margeit repose dans le cimetière du village de Saint Bernard (Ain).

BORGE, Guy, est né le 26 juin 1925 à Lyon.

Après ses études à l'Ecole de tissage de Lyon, il poursuit des études scientifiques. Guy Borgé est passionné d'aviation et de planeur : insigne d'argent en vol à voile n°267, le 9 août 1947 ; insigne d'or en vol à voile n°59, le 14 août 1950, il échoue de peu dans sa tentative de l'insigne de diamant en 1952. En 1952, il est sélectionné dans l'équipe de France de vol à voile avec Jean Brunswyck, Mas Gasnier, Jules Landi, Hubert de Lassageas, Henri Marbleu et Gérard Pierre. En 1956, il est sélectionné dans l'équipe de France de vol à voile qui participe aux Championnats du monde à Saint Yan. Membre de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est depuis 1942, il contribue à l'Aéro-Revue, organe de liaison du club, ainsi qu'à plusieurs revues spécialisées de vol à voile. En 1954, Guy Borgé, qui a créé son studio photographique, participe à partir de son avion personnel à des prises de vue pour divers organismes. Sa collection de photographies anciennes sera le point de départ d'expositions et de conférences dans le domaine de l'histoire de Lyon et de la photographie. Auteur d'un ouvrage sur l'aviation lyonnaise, Guy Borgé décède, le 29 décembre 2013, après onze ans de bataille contre le cancer.



DR

MONET, André, est né le 2 avril 1932 à Saint Priest.(Rhône)

Adolescent, André Monet pratique l'aéromodélisme à l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est (ACRSE), et débute en 1952 le vol à voile sur le terrain de Corbas. Il découvre le vol à moteur lors de son service militaire sur la base de Rochefort sur Mer où il obtient le brevet supérieur de mécanicien équipement. Ultérieurement, il sera breveté pilote 2^{ème} degré à Bron et obtient le certificat de performance D en vol à voile. Après un rappel de six mois en 1956 en Algérie, il participe pendant quatre ans au Tour aérien de France des Jeunes Pilotes en tant qu'accompagnateur. André Monet, en 1962, devient administrateur de l'ACRSE et président de la section de Vol à voile. En 1970 et 1972, cette section se classe première au classement national d'activités établi par la Fédération Française de Vol à voile (FFVV). André Monet est élu à la Présidence de l'ACRSE de 1975 à 1977. En 1977, à partir de la section de vol à voile de l'ACRSE, il participe à la création du Centre de Vol à Voile Lyonnais (CVVL) à Corbas, qu'il préside de 1977 à 1997. Il sera, en 1981 à l'origine de la création du Comité Régional de Vol à Voile du Lyonnais (CRVVL) et du Comité Rhône-Alpes de Vol à Voile (CRAVV) qu'il préside de 1981 à 1997. Administrateur, puis vice-président de la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV). André Monet assume de 1997 à 2001 la Présidence de cette Fédération. En 2008, André Monet qui totalise 3070 heures de vol dont 2200 en planeur se voit décerner la Médaille d'Or de la FFVV.

Cadre supérieur dans une importante entreprise lyonnaise de constructions mécaniques, il a su faire partager à sa direction le plaisir et les avantages de l'aviation, qui s'est portée acquéreur



d'un avion

DR

Distinctions relatives au vol à voile

Ces certificats ne sont pas obligatoires (contrairement au B.P.P.). Ils attestent du niveau de pilotage sportif.

- Le perfectionnement en vue de l'obtention des badges de performance, badges délivrés par la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) :
- Badge d'Argent (ancien brevet D) : Le pilote doit valider les 3 points suivants :
 - Un vol comportant une branche d'une distance de plus de 50 km.
 - Un vol de plus de 5 heures.
 - Un gain d'altitude de 1000 m.
- Badge d'Or (ancien brevet E) : Le pilote doit valider les 3 points suivants :
 - Un vol d'une distance de plus de 300 km.
 - Un vol de plus de 5 heures.
 - Un gain d'altitude de 3000 m.
- Badge de diamant (ancien brevet F) : Le pilote doit valider les 3 points suivants :
 - Un vol d'une distance de plus de 500 km
 - Un circuit de plus de 300 km dont le but est fixé à l'avance.
 - Un gain d'altitude de 5000 m.
- Au delà de ces badges, la FAI délivre des diplômes de performance pour des distances parcourues de 750 km et plus. Ces badges sont enregistrés pour des vols dont la distance parcourue est supérieure à 750 km, avec incréments de 250 km (c'est à dire 750 km, 1000 km, 1250 km, etc.).

Sources

Documentation du Cercle aéronautique Louis Mouillard

Divers Sites Internet