

L'AVIATION LYONNAISE AU FIL DU TEMPS

Période 1910-1914

Un rappel...

Vers 1504, Hugues Blériot, d'origine lyonnaise, en religion Frère Boromé à la Grande Chartreuse (Isère), expérimente sur une pente du massif de la Chartreuse, un engin planeur fait de toile et de bois.

19 avril 1890, Clément Ader dépose un brevet relatif à '*un appareil ailé pour la navigation aérienne dénommé Avion*'. Sa première démonstration a lieu le 9 octobre suivant, sur une piste de 200 mètres que le banquier Gustave Pereire a fait aménager pour lui dans le parc de son château d'Armainvilliers, en Seine-et-Marne. Ader met le moteur de l'avion en route et très vite, les soubresauts de ses roues cessent, l'Éole s'élève de 20 cm au-dessus du sol sur une distance de 50 mètres. Le décollage du «*plus lourd que l'air*» est ainsi réalisé pour la première fois au monde.

Capables de concevoir, de réaliser et de piloter une machine qui vole, les frères Wright s'attaquent alors au problème de la propulsion, et construisent dans leur atelier leur propre moteur et les hélices. Ils vont effectuer les essais de leur appareil baptisé 'Flyer', à Kitty Hawk, en Caroline du Nord. Après un premier essai infructueux, ils effectuent leurs premiers vols motorisés (en ligne droite) le 17 décembre 1903

Louis Blériot est le premier français à être breveté pilote d'avion en 1909.

A ses débuts,

l'aviation lyonnaise est à la recherche d'un terrain

Pompéin Piraud, précurseur de l'aviation lyonnaise, fut le premier à rechercher un terrain pour procéder à l'expérimentation de ses inventions. .

PIRAUD, Jean-Claude, Pompéin, est né le 16 août 1846 à Corbelin (Isère). Pompéin Piraud exerça la profession de dentiste à Lyon au 170 cours de la Libeerté. Il fut un inventeur et ses inventions nombreuses ont porté sur des sujets très différents, mais ses préoccupations constantes furent dans la navigation aérienne et fut un partisan convaincu du plus lourd que l'air. Vers 1875, il oriente ses recherches sur la physiologie de l'aile des oiseaux : il construit des ailes artificielles articulées

reproduisant les mouvements si divers et si compliqués de l'aile de l'oiseau, et en particulier de la chauve-souris. En 1883, Pompéien Piraud, à l'aide d'une suscription populaire, construisit un ballon ovoïde '*L'Espérance*' dans l'intention d'y adapter et expérimenter ses ailes articulées. C'était une erreur qu'il a vite reconnue, car cet aérostat fit 6 ascensions durant l'année. Pompéien Piraud renonça aux ballons pour se consacrer exclusivement à l'aviation. Il écrivit de nombreuses brochures et, en 1903, un ouvrage '*Les secrets du coup d'aile*'. Maurice Colliex et Gabriel Voisin, deux lyonnais, pionniers de l'aviation française, lui rendent de nombreuses visites. Puis, en 1906, il abandonna les appareils orthoptères pour les types aéroplanes et étudier un propulseur à mouvement hélicoïde basé en partie sur le gauchissement et la rame de l'aile de l'oiseau. *«Son premier appareil se composait d'un mécanisme mû par la vapeur et actionnait à la fois une paire d'ailes articulées et une hélice propulsive à trois branches placée à l'arrière. Un gouvernail complétait l'organisme de cet oiseau hybride, tenant aussi du poisson, car l'appareil était muni d'une sorte de vessie respiratoire, représentée par un ballon de la forme conseillée par Giffard, allongée et pointue à chaque extrémité»* description faite par Hubert Jannon dans son ouvrage 'Histoire de l'aviation villeurbannaise'. Il construisit 4 aéroplanes, dont le dernier grand modèle fut achevé un mois avant sa mort en janvier 1907. Henri Fabre, cet ingénieur marseillais, futur créateur des hydravions, a rapporté qu'il lut, en 1903, un des livres de Pompéien Piraud. Son jugement est féroce : *«C'était une suite d'élucubrations !»*. En 1909, il reçoit une médaille d'Argent pour un aéronef qu'il présente à l'Exposition Universelle de Paris. Pompéin Piraud décède le 24 janvier 1907, et repose au cimetière de La Guillotière à Lyon. La Municipalité de Corbelin a honoré sa mémoire en donnant son nom à la rue qui passe devant sa maison natale.

Pompéin Piraud, précurseur de l'aviation lyonnaise, obtient de l'armée l'autorisation de procéder aux essais de ses inventions sur le terrain du Grand Camp. Il s'agit d'un terrain militaire, caillouteux à l'herbe rare, piétiné par les chevaux lors des charges de cavalerie des régiments de cuirassiers lyonnais, qui dispose d'une bande dégagée d'environ 1.000 mètres, orientée SSE/NNE.

Le terrain du Grand Camp

A la fin du XVIII^{ème} siècle, en rive gauche du Rhône, sur la commune Villeurbanne un vaste pré caillouteux s'étend sur les terrains communaux de '*la Feyssinne*' et de '*la Doua*'. Cette vaste zone d'une centaine d'hectares s'étend à l'est de la digue de Villeurbanne constituée d'un remblai contre les crues du Rhône qui deviendra de nos jours '*le boulevard de Ceinture de Lyon*'. Ce terrain communal de '*la Doua*', devenu propriété de l'État en 1834, est appelé communément 'Grand Camp'. La partie à l'est, est destinée aux manœuvres

des troupes de la garnison de Lyon, tandis que la partie ouest est louée à la Société des Courses de Lyon.

En 1916, une station radio-émettrice dominée par huit pylônes de 120 mètres de haut (obstacles majeurs à l'aviation) est aménagée sur ces terrains militaires. Elle sera en partie détruite par l'armée allemande en 1944 et abandonnée en 1961. En 1957, l'État décide d'abandonner ce terrain de 'la Doua', et de l'attribuer, en partie, au Ministère de l'Éducation nationale qui édifie l'Institut National des Sciences Appliquées (INSA) où naît l'Université Claude Bernard en 1971. Dans sa partie orientale, la Nécropole de La Doua, cimetière militaire où sont inhumés plus de 5.000 victimes des deux guerres mondiales et autres.



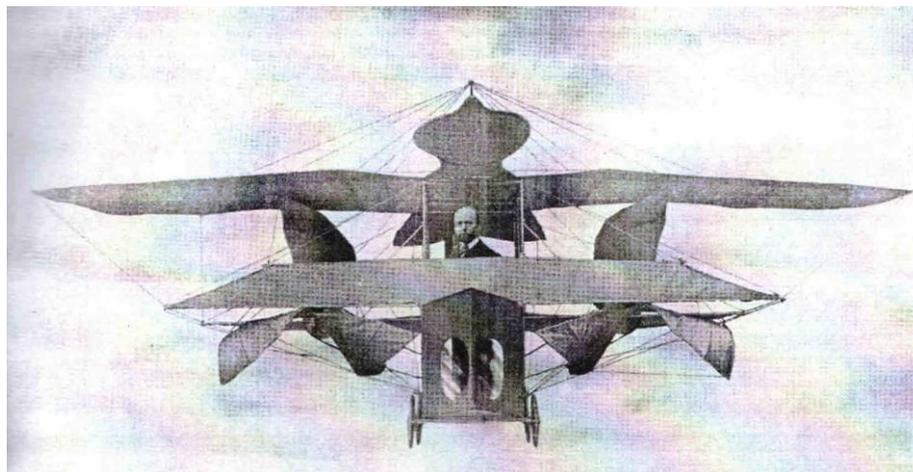
Vue aérienne du Grand Camp en 1920

Lyon en Avion

Le 20 mars 1877, Pompéin Piraud procède, sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, aux premiers essais de son appareil. Le journal Lyon Républicain relate cet essai «*Hier, au Grand Camp, un lyonnais M. Pompéin a renouvelé le rêve d'Icare. Il a construit un appareil à ailes artificielles articulées, comme celles des oiseaux et mises en mouvement au moyen de la vapeur L'aspect général de cette machine volante a la forme d'un volatile de grande envergure, ses ailes déployées ressemblant à un gigantesque vampire*». L'appareil réussit à s'élever de quelques mètres. Pompéin Piraud modifie son appareil et l'expérimente à nouveau au Grand Camp en octobre 1879, puis en octobre 1882.

Ayant abandonné la formule du ballon et des ailes battantes, Pompéin Piraud se consacre à l'aviation et entreprend la construction d'aéroplanes. Le 12 novembre

1889, au Grand Camp, Pompéin Piraud présente un appareil doté de deux hélices sphériques à 3 branches de 1,60 mètre de diamètre, une dynamo de deux chevaux commande ces hélices articulées. Quatre aéroplane seront construits, le N° 4 sera terminé en 1906, quelques mois avant la mort de M. Piraud.



Collection Joannon

Au printemps 1907, Edmond Seux termine un aéroplane de son invention qu'il souhaite présenter sur le terrain du Grand Camp.

SEUX, Jean-Baptiste, Régis, Edmond (prénom utilisé), est né le 27 mai 1869, à Annonay (Ardèche).

Depuis les années 1880, son domicile se situe au 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (Rhône). Secrétaire de l'Ecole aérostatique de Lyon, Edmond Seux est considéré comme 'soyeux' (terme lyonnais assez vague), en réalité il exercerait la profession de vendeur d'articles de toilette.

En décembre 1902, Edmond Seux présente un projet d'aéronat (terme adopté par le Congrès International Aérostatique, tenu à Paris en 1890) dont il souhaite entreprendre la construction en vue de participer au Concours d'Aérostation, qui aura lieu, du 1^{er} juin au 30 septembre 1904, à l'Exposition de Saint Louis (Etats Unis d'Amérique). C'est le résultat de quatre années d'études théoriques et d'expériences pratiques conduites avec l'observation des règles établies et des lois définitivement acquises à la science nouvelle de l'aérostation.

Edmond Seux présente son 'Aéronat à hélices multiples et à équilibre mécanique' :
«*Notre appareil en soie doublée, d'une grande résistance, se présente sous la forme d'un fuseau asymétrique ;*
«*La permanence de la forme de l'aérostat – point essentiel – est obtenue par une armature ou carcasse en métal léger (partinium...) qui, en maintenant l'étoffe constamment tendue, fait éviter les poches qui se produisent sous l'effet du vent et des brusques variations de température ;*

«Pour éviter le tangage, qui a souvent pour cause le déplacement latéral du gaz, nous avons, par l'adjonction de quatre cloisons séparatoires, divisé l'aéronat en cinq compartiments, communiquant entre eux par un orifice placé à la partie inférieure de chaque cloison ;

«L'appareil est également pourvu d'un ballonnet à air servant à compenser la perte de gaz et à maintenir la rigidité de l'enveloppe ;

«Les hélices propulsives, rapprochées le plus possible du centre de résistance, sont au nombre de deux ;

«Le gouvernail, placé à l'arrière de la poutre armée, se compose de deux surfaces triangulaires en soie vernie placées sur un cadre léger ;

«Le moteur : en attendant que la science nous ait dotés du moteur électrique léger, le moteur que nous exploiterons sera celui à essence de pétrole qui, de nos jours, donne le meilleur rendement. Mais, pour conjurer tout danger d'incendie, les moteurs au nombre de deux, seront complètement isolés de l'enveloppe par un entourage en toile métallique.»

Dès 1903, abandonnant la question des ballons dirigeables à laquelle il s'était consacré, Edmond Seux s'adonne complètement à l'étude des avions, observant avec une foi robuste le vol des oiseaux planeurs au cours des voyages que ses affaires personnelles l'obligeaient à effectuer, et l'Académie des Sciences accueillit, à plusieurs reprises, ses notes à ce sujet.

Edmond Seux établit une série d'avions d'étude en même temps qu'il dirigeait ses recherches vers la détermination de la meilleure forme d'hélices. En février 1905, il présente, au Concours d'Aviation de l'Aéro-club de France, un planeur d'aspect très curieux.

Par ses études sur l'aviation, Edmond Seux fit l'objet de notes intéressantes à l'Académie des Sciences à Paris, en 1906 : *«Sur la stabilité des avions et la construction rationnelle des plans sustentateurs».*

Dans son atelier de construction d'avions, situé au 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (atelier contigu à son domicile), Edmond Seux avait précédemment construit et expérimenté un grand nombre de modèles réduits. En s'appuyant sur les conclusions de son étude et s'inspirant des travaux de Pompéin Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat. Inventeur, plein de bon sens, qui ne néglige pas la théorie pour la pratique et qui sait faire aller de pair leurs recherches dans l'une ou l'autre direction, Edmond Seux, en 1907, passe à la construction d'un avion à moteur bien étudié pour l'époque, qu'il décrit :

«Cet appareil, dont la construction est entièrement basée sur les théories de son inventeur, comprend une surface sustentatrice de 10 mètres d'envergure et de 1,85 mètre de largeur, recouverte d'étoffe. Cette surface n'est pas plane; elle est la copie à peu près exacte de la forme normale que prennent les ailes d'un planeur. La partie centrale, qui peut très bien figurer le dos de l'oiseau est concave, puis la surface se relève de chaque côté pour devenir convexe et se terminer à chaque extrémité par une section mobile ;

«De plus, le bord antérieur de cette surface possède une certaine épaisseur qui va en diminuant vers l'arrière et vers la pointe des ailes. Ici, encore l'auteur imite la

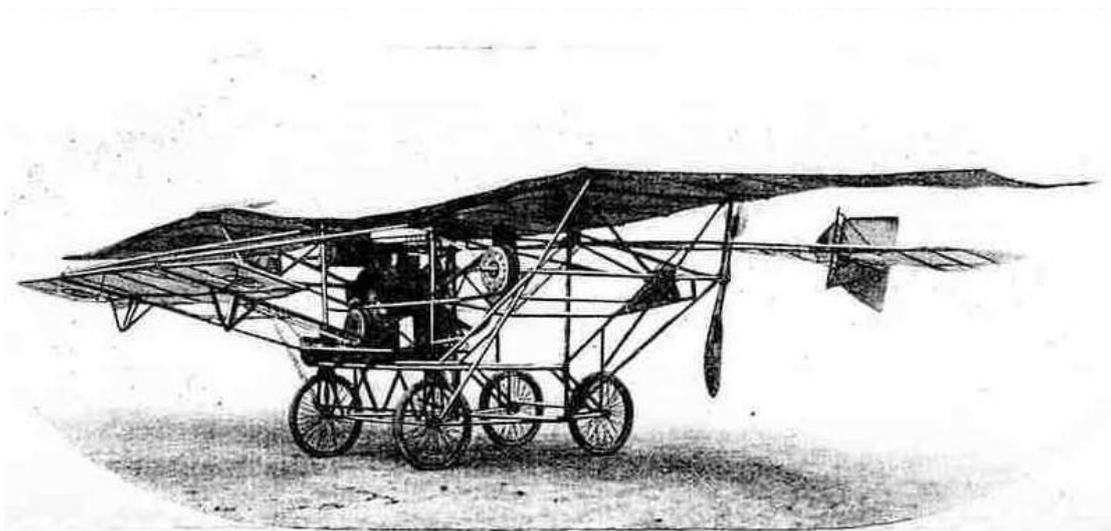
constitution des ailes de tous les oiseaux sans exception, et ce qui est vrai pour ces derniers, les rois du plus lourd que l'air, ne peut être faux lorsqu'on l'érige en principe dans l'établissement d'un aéroplane. Enfin, des ressorts disposés aux extrémités libres permettent d'obtenir automatiquement la stabilité latérale ;

« A 2 mètres de l'avant de cette surface principale est placé un gouvernail capable d'osciller à l'extrémité de l'axe qui le supporte ; il est commandé de la nacelle par le pilote qui peut ainsi attaquer l'air sous un angle déterminé pour s'enlever ou amener ce gouvernail dans la position horizontale pour le maintien de la stabilité. A un moment donné, ce gouvernail peut être rendu automatique. Il concourt à la stabilité longitudinale avec le gouvernail arrière placé à 3 mètres du bord de la surface principale. Ce dernier, à commande automatique, est légèrement incliné au-dessus de l'horizontale ; sa partie supérieure est maintenue par un tendeur fixe, et à sa partie inférieure se trouve un ressort calculé de façon que, sous la pression de l'air venant le frapper en-dessous, il se relève automatiquement en s'effaçant. Ce mouvement est encore une imitation de celui auquel obéit la queue de l'oiseau qui se relève lorsqu'il chute. Le dispositif de commande automatique appliqué au gouvernail avant est exactement le même que celui que nous venons de décrire ;

«Cet aéroplane se distingue encore de ce que l'on peut déjà appeler le modèle courant par la présence de deux hélices. L'inventeur estime que ces deux hélices sont absolument indispensables, malgré l'augmentation du poids qu'elles entraînent, parce qu'elles apportent une double surface de pousse ou de propulsion ;

«

L'a
ppa
reil
est
mon
té
sur
un
châ
ssis
en
tube
s
d'ac



ier porté par quatre roues à billes. Deux types de roues : quatre roues identiques ou deux grandes roues à l'avant de l'appareil et deux plus petites à l'arrière ;

« L'aéroplane est équipé avec un moteur en V Anzani de 35 chevaux, à deux cylindres, pesant 100 kg; le poids total de l'engin, aviateur compris, est de 440 kg. »

Edmond Seux obtint du Général Brunet, Gouverneur militaire de la place forte de Lyon, l'autorisation d'expérimenter ses aéroplanes sur le terrain militaire du Grand Camp, dans le quartier de La Doua à Villeurbanne, en dehors des heures de

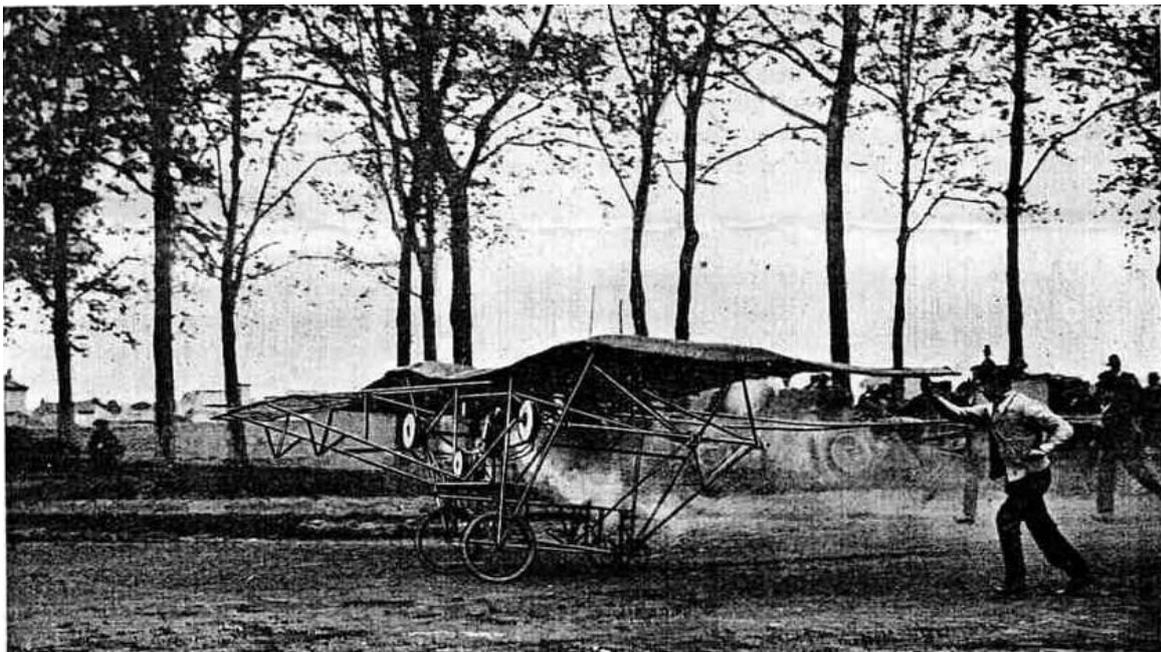
manœuvres, c'est à dire avant 5 heures du matin ou le soir après 16 h 30. Le public n'était pas admis sur le terrain.

«La première sortie eut lieu le 15 mai 1907. L'appareil atteignit rapidement une vitesse de 25 à 30 kilomètre à l'heure, mais une roue arrière se brisa. Aussitôt remplacée, et après 20 mètres de parcours cette première vitesse était atteinte de nouveau et tout l'avant se soulevait de 25 à 30 centimètres au-dessus du sol. L'enlèvement se serait produit si, à ce moment, l'inclinaison inattendue n'avait amené une des hélices en contact avec le sol et brisé les ailes. Cet accident semble indiquer que l'on avait eu tort de se servir de roues très petites à l'arrière puisqu'elles étaient cause de l'échec. Leur emplacement par d'autres plus grandes fut alors décidé, mais, depuis, l'appareil n'a pu s'élever des quatre roues bien que la vitesse sur le sol ait été évaluée à 35 km/heure.

« Les expériences reprendront sitôt la réparation terminée.

«De nouvelles expériences préliminaires de l'aéroplane d'Edmond Seux ont eu lieu sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, les 28 et 30 mai 1907. Ces essais avaient particulièrement pour but le réglage et la mise au point du moteur, des hélices et des gouvernails de stabilité. La vitesse de roulement sur le sol, malgré le terrain détrem্পé par la pluie, a été sensiblement supérieure à celle des expériences précédentes, mais aucune tentative d'enlèvement n'a été faite. Ces expériences seront continuées prochainement.»

« Les expériences reprendront sitôt la réparation terminée.



DR

Associé à Pierre et Louis Roesch possédant un atelier de tissage, rue Marguerite à Villeurbanne, Edmond Seux reprit les fabrications d'aéroplanes en 1908 dans son atelier. Le 1^{er} mai 1908, trois Lyonnais, Messieurs Roesch père et fils et Edmond Seux présentent un nouvel aéroplane baptisé : Roesch-Seux.

« Le nouvel appareil qu'Edmond Seux construit avec la collaboration de Roesch et fils diffère quelque peu de l'aéroplane Edmond Seux.

« C'est un biplan entièrement en bois profilé, de 9 mètres de long de section ovale très allongée avec 40 m² de surface totale. Les hélices sont placées à l'arrière, mais la transmission à courroies a été abandonnée. MM. Roesch ayant imaginé une transmission par pignon d'angle d'un modèle spécial avec butées à billes qui, nous assure Edmond Seux, joint à l'avantage d'une grande souplesse celui d'une transmission presque intégrale de la puissance du moteur aux hélices. L'appareil pèsera environ 325 à 330 kg, y compris l'aviateur ; la partie mécanique : moteur, transmission et hélices, entre pour 150 kg seulement dans le poids.

« Les inventeurs espèrent employer un moteur de 30 à 35 chevaux seulement, afin de démontrer ainsi qu'avec un appareil bien étudié et muni de deux hélices, ce qui double la surface propulsive, il n'est pas nécessaire de disposer de 50 ou 60 chevaux. Le moteur était un moteur spécial d'auto prêté par Marius Berliet, de 30 cv à 12 cylindres en V.

« La forme générale de l'appareil a peu variée; les plans ont toujours la même forme : double courbure concavo-convexe dans les deux sens. »

Après quelques vols au-dessus du Grand Camp, l'appareil fut vendu à un stéphanois avec lequel il fit quelques exhibitions.

Le 6 novembre 1909, le corps d'Edmond Seux est retrouvé dans les eaux du Rhône. Il se serait suicidé à la suite de problème d'argent, il avait 42 ans.

Edmond Seux, parti depuis une quinzaine de jours, disant à sa femme qu'il se rendait à une réunion de l'Aéro-club du Rhône, était allé se jeter dans le Rhône. Son corps en a été retiré la semaine dernière, à deux kilomètres de Condrieu, à Poncin (Loire), canton de Pélussin.

« Les incessantes recherches de l'aviateur avaient épuisé ses ressources ; Seux, après avoir émié la dot de sa femme, s'était laissé aller à contracter des emprunts successifs et bientôt sa situation devint intolérable tenaillé par son idée fixe, harcelé par ses créanciers, il fut acculé. »

L'Aéro-Club du Rhône (ACR) est né, en avril 1906, d'une scission entre le Comité de l'Aéro-Club de France à Paris et le Comité de la section de Lyon appelé 'Aéronautique Club de France, section de Lyon'. L'Aéro-Club du Rhône devient société indépendante, affiliée en 1908 à l'Aéro-club de France. L'Aéro-Club du Rhône, qui développait déjà une activité d'aérostation, décida de promouvoir l'aviation, en créant une 'section aviation' qui regrouperait une demi-douzaine de lyonnais constructeurs d'aéroplanes, afin de leur permettre de poursuivre leurs expérimentations. Afin d'organiser au mieux, la promotion et l'action du développement aéronautique au sein de l'Aéro-Club du Rhône, un bulletin mensuel interne, à l'image de la revue 'L'Aérophile', organe de l'Aéro-Club de France, est créé. Le premier numéro de 'l'Aéro-Revue', revue illustrée de la navigation aérienne

paraît en janvier 1907. C'est l'un des tous premiers organes de presse au monde concernant l'aéronautique. Edmond Seux, secrétaire de cette '*section aviation*', souhaitait développer l'idée de créer à Lyon un aérodrome. Un terrain fut trouvé à Parilly pour une location annuelle de 50 francs. L'installation des infrastructures désirées fut estimée à 4.000 Francs. Ce projet, jugé trop cher, fut abandonné.

Les 24 et 26 novembre 1908, au Grand Camp, Armand Zipfel concrétisa son rêve d'être le premier lyonnais à voler dans la région, sur un aéroplane muni d'un moteur.

ZIPFEL, Armand, est né le 17 juin 1883 à Albigny sur Saône (Rhône)

Armand Zipfel, tout en continuant de travailler avec son père qui est facteur d'orgues à Lyon, partage ses heures de loisirs avec Charles et Gabriel Voisin, ses proches voisins. C'est ainsi qu'ils expérimentent ensemble des canots à voile ou à moteur qui naviguent sur la Saône. En 1906, il met au point un planeur qu'il essaye sur les hauteurs qui dominent Albigny. Après avoir créé les '*Ateliers d'Aviation du Sud-Est*' dans un hangar en planches, assez vaste et soigneusement équipé, situé entre la rue de Bruxelles et la route de Vaulx en Velin, dans le quartier de La Doua à Villeurbanne.

Dès le début de 1908, Zipfel débuta la construction d'un biplan sur une base d'un appareil Voisin-Delagrange. La première sortie de son appareil eut lieu sur le terrain militaire du Grand Camp, le 19 novembre 1908. Ce ne fut que les 24 et 26 novembre 1908, qu'Armand Zipfel concrétisa son rêve d'être le premier lyonnais à voler dans la région, sur un aéroplane muni d'un moteur



DR

<https://www.aerosteles.net/stelefr-villeurbanne-zipfel>

Ses amis, Colliex (un lyonnais collaborateur des frères Voisin), René Dumont (des établissements d'automobiles Ailloud et Dumont), Drevon (directeur de l'usine de construction automobile La Buire) participent aux essais. Armand Zipfel est le sixième pilote qui ait volé en France après Ferber, Farman, Charles et Gabriel Voisin et Delagrangé. Fin janvier 1909, Armand Zipfel se rend à Berlin avec son biplan. Il est le premier à y faire des démonstrations, le 28 janvier. Il réussit plusieurs vols devant un public enthousiaste, en présence de Guillaume II, sur le site du futur aéroport international de Tempelhof, neuf mois avant Orville Wright. Il tient l'air pendant 20 minutes. Les essais sont filmés par Oskar Messter. En août 1909, il est présent à la Grande Semaine de l'aviation à Reims, premier meeting international de l'histoire, financé par les négociants en vin de Champagne.

Au cours de l'année 1909, Armand Zipfel poursuit ses démonstrations à l'étranger. En Turquie, à Constantinople, en septembre d'abord, puis en octobre au Portugal, sur l'ancien hippodrome de Belem près de Lisbonne. Il réalise le premier vol, de l'histoire de l'aviation portugaise, aux commandes de son biplan Voisin-Antoinette. Armand Zipfel n'a jamais été breveté pilote d'avion. Ultérieurement, il abandonne l'aviation, et exerçait à Lyon les fonctions de gérant d'immeubles en 1930.

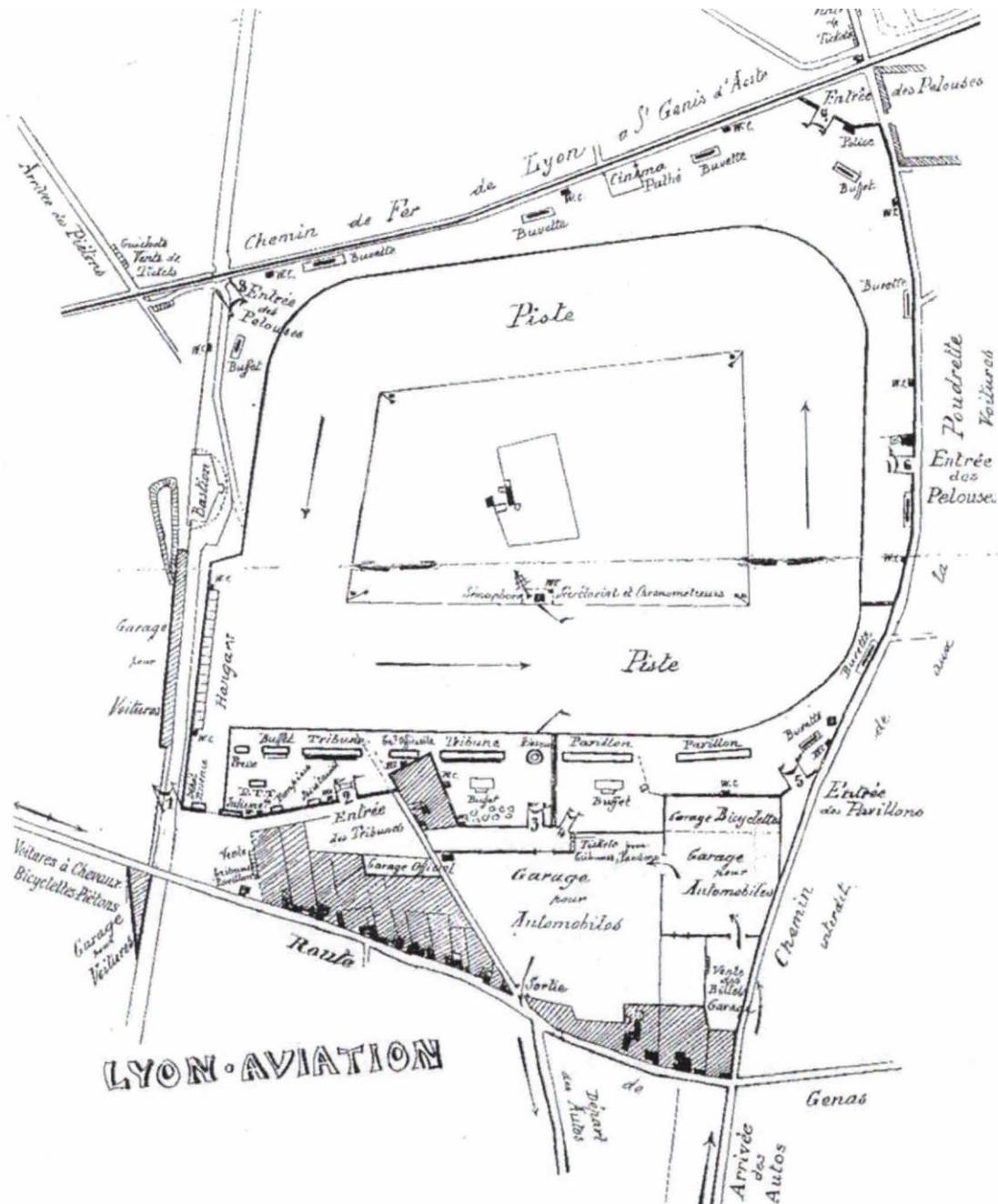
Armand Zipfel qui adhère aux Vieilles Tiges, le 14 février 1953 avec le n°142, décède tragiquement en février 1954 à la Maison Départementale de Retraite d'Albigny. Une plaque, sur la façade de sa maison natale, commémore sa mémoire à Albigny. Son nom a été donné à une rue de la localité. En novembre 2008, sur le Campus Universitaire de La Doua à Villeurbanne, inauguration d'une plaque commémorant le centenaire de ses vols de l'automne 1908.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-albigny-zipfel>

-

Le terrain de 'la Poudrette' à Villeurbanne

Un terrain, d'environ 5 hectares, est loué à Villeurbanne, dans les quartiers de Bel Air, les Brosses, la Poudrette, pour une somme de 35.000 francs. Il est délimité, au nord par la voie ferrée de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est de Lyon, à l'est par le chemin de la Poudrette, au sud par la route de Genas et à l'ouest par la ceinture de fortifications. De nos jours, le centre de ce terrain se situerait sur le stade Séverine.



Alors que se développaient en France des champs d'expérimentation d'aviation à Issy les Moulineaux dans la région parisienne, à Reims et à Châlons sur Marne en Champagne, et au camp d'Auvours, de nombreuses villes de province organisaient des journées ou meetings d'aviation. A l'automne 1909, le Comité d'Encouragement et de Développement de l'Aviation présidé, par Monsieur Rota, et dont le siège social se situait, 98 rue de l'Hôtel de Ville à Lyon, adressait une demande aux autorités militaires, en vue d'organiser une semaine d'aviation sur le terrain du Grand Camp. L'Aéroclub du Rhône avec pour Président Monsieur Antonin Boulade, et soutenu par le Maire de Lyon Edouard Herriot, adressait une demande similaire. Le Gouverneur militaire de la Garnison de Lyon répondit qu'il n'est pas possible de donner une suite favorable à cette demande, compte tenu de la nécessité de l'instruction quotidienne des troupes de cavalerie. Il précisait que le terrain de manœuvres n'était pas adapté à recevoir un nombreux public lors d'une manifestation, et estimait que le terrain était trop restreint pour le vol simultané de plusieurs appareils.

Edouard Herriot, Maire de Lyon, sollicite son collègue Jules Grandclément, Maire de Villeurbanne, afin d'organiser une fête d'aviation avec la participation de l'Aéroclub du Rhône et l'Automobile-club du Rhône

Cette fête d'aviation qui prend le nom de '*Lyon Aviation*' ou '*Grande Semaine d'Aviation de Lyon*' se déroulera du 7 au 16 mai 1910. On attend 100.000 spectateurs. Autour de la ferme de Bel Air, qui se situe au centre du champ d'aviation, est aménagée une piste. En bordure de celle-ci sont édifiés des hangars pour les avions, des tribunes avec 5 buffets et 7 buvettes pour les visiteurs et des garages pour les automobiles. Cette manifestation est desservie par les lignes ordinaires de tramways à fréquence renforcée, mais aussi par 3 lignes temporaires depuis le centre ville. Le service d'ordre est assuré par les Gardiens de la Paix et le 158ème Régiment de Ligne.

A l'approche de la manifestation, la liesse populaire s'enflamme : la ville de Lyon est pavoisée, des fêtes nautiques sur la Saône sont organisées, des cartes postales avec montage représentant les avions en vol sont éditées et oblitérées au bureau postale temporaire, etc...

La Grande Semaine d'Aviation de Lyon est dotée de 200.000 francs de prix. Sur 15 pilotes engagés, 8 seulement participeront : René Metrot sur biplan Voisin, Charles Van den Born sur biplan Farman, Hubert Latham sur monoplan Antoinette, Léon Molon sur monoplan Blériot, Georges Legagneux sur biplan Sommer, Louis Paulhan sur biplan Farman, Robert Mignot sur biplan Voisin et Géo Chavez sur biplan Farman. D'autres participeront peu ou pas du tout : Hauvette-Michelin sur monoplan Antoinette qui trouvera la mort lors de cette manifestation, Emile Dubonnet sur Tellier, Howard Harding sur monoplan Jap, Maurice Nogues sur biplan Voisin, José Luis Sanchez-Besa sur biplan Sanchez.

Les conditions météorologiques furent assez mauvaises : 3 jours de pluie, dans la nuit du 11 au 12 mai, ce fut une véritable tempête avec un vent de 140 km/h qui causa de graves dégâts aux installations. Néanmoins, cette manifestation eut un grand succès

populaire.

Dans le programme de cette Grande Semaine de l'Aviation, vendu 10 centimes, on trouve la chanson d'Edmond Momy qui est à fredonner sur l'air de 'Caroline'

En 1910, les pionniers de l'aviation lyonnaise qui sont obligés de voler sur le terrain du Grand Camp avec toutes les restrictions et autorisations imposées par les autorités militaires sont à la recherche d'un terrain. D'autant plus que le champ d'aviation qui va s'ouvrir à Bron, propriété privée appartenant à l'École nationale d'Aviation, est réservé aux vols d'entraînement des élèves-pilote de l'école.

Parmi les autres constructeurs et aviateurs qui utilisèrent le Grand Camp, on pourra retenir : en juin 1910, Morel et Louis Gibert (brevet n°92) ; en juillet 1910, Joseph Berthaud ; en août 1910, Paira ; en juin 1911, Paul Guerre (brevet n°730), et Louis Baillod) en octobre 1911.

Le terrain de Loyettes

Dans cette vaste plaine d'origine glaciaire en rive droite du Rhône, en amont du confluent avec la rivière d'Ain, située entre les localités de Loyettes à l'ouest, de Méximieux au nord et Lagnieu à l'est, Monsieur Dalphin, maire de Loyettes, donne à bail, en date du 20 octobre 1910, pour une durée de 3 ans, le terrain appartenant à la commune située au lieu-dit 'La Mière', au sud de la plantation de pins et jusqu'au chemin de la Grange Rouge. Ce bail, dressé pour le prix annuel d'un franc, est accordé à Messieurs Dufour et Eparvier.



28 avril 1910, Monsieur B. Dufour, modelleur-mécanicien à Villeurbanne, demande à la municipalité de Loyettes (Ain) de disposer des terrains communaux en friches au lieu-dit 'La Mière' en vue de faire des 'essais d'aviation'.

Par une lettre du 7 janvier 1911 adressée par Monsieur Dufour à Monsieur le Maire de Loyettes, celui-ci présente Monsieur Colomb, pilote aviateur brevet n° 310 en date du 7 décembre 1910, afin qu'il obtienne les mêmes conditions d'implantation sur le terrain de «*La Mière*». Entre-temps, Monsieur Dufour se présente «*constructeur d'appareils aériens*» et souhaite confier à Monsieur Colomb la création d'une école de pilotage civil et militaire. En novembre 1911, Monsieur Dufour dispose dans ses hangars de : 2 biplans, dont un monté par Legagneux lors de la Grande Semaine de l'Aviation Lyonnaise en mai 1910, et un second pour l'école de pilotage; un petit monoplan.



Aéroplane Eparvier 1909

Aéroplane Eparvier 1911

Monsieur Eparvier industriel à Manthes (Drôme) construit plusieurs aéroplanes.

Par une lettre du 7 janvier 1911 adressée par Monsieur Dufour à Monsieur le Maire de Loyettes, celui-ci présente Monsieur Colomb, pilote aviateur brevet n° 310 en date du 7 décembre 1910, afin qu'il obtienne les mêmes conditions d'implantation sur le terrain de «*La Mière*». Entre-temps, Monsieur Dufour se présente «*constructeur d'appareils aériens*» et souhaite confier à Monsieur Colomb la création d'une école de pilotage civil et militaire. En novembre 1911, Monsieur Dufour dispose dans ses hangars de : 2 biplans, dont un monté par Legagneux lors de la Grande Semaine de l'Aviation Lyonnaise en mai 1910, et un second pour l'école de pilotage; un petit monoplan.

Le 16 octobre 1911, Monsieur L. Demaille qui se présente comme Directeur de l'Ecole Pratique d'Aviation du Sud-Est à Loyettes-Aviation, informe la municipalité de Loyettes, de l'installation de son école qui dispose de quatre aéroplanes, et de l'organisation d'une fête aérienne les 11 et 12 novembre, sur un terrain de particulier.

Au cours de ce meeting, plusieurs aviateurs essayèrent de s'élever, mais ils rouleront sur plusieurs centaines de mètres. Seul Béard, un bugiste, s'élève à 400 mètres de hauteur, traverse le Rhône, revient par Blyes et atterrit à son point de départ sous les applaudissements de la foule. Paul Mayet dans son historique '*L'Aviation à Loyettes*', nous parle de cette époque:«*Les Anciens peuvent se souvenir des pilotes instructeurs : Vallet, Fouin, Allavoine et Charpiat qui ne partirent qu'en 1914*»

attractions foraines, fanfares et harmonies, guinguettes), des animations aériennes (présentation en vol d'appareils) et fluviales (attractions nautiques, aviron).

L'heureuse idée de créer à Bron, une Ecole d'Aviation fut émise pour la première fois par Monsieur Amédée Bouchet de Fareins au banquet qui réunit à Yzeron, les organisateurs de la Grande Semaine d'Aviation de Lyon. Monsieur Amédée Bouchet de Fareins, Administrateur délégué de la Société Régionale de Banque et de Crédit de Lyon, prend contact, en juin 1910, avec Monsieur le Maire de Bron. Il lui propose de louer 40 à 50 hectares de terrain sur la commune de Bron, en vue de l'installation d'un champ d'aviation. Un Comité, présidé par Monsieur Michel Lacroix, adjoint au Maire de Bron, comprit rapidement que des terrains à faible rendement agricole, pouvaient être rassemblés à peu de frais, avec extension possible, pour former une aire d'aviation. Au cours de l'été 1910, des contacts sont pris avec des propriétaires de Bron afin d'obtenir une promesse de location de leurs terrains pour une période de douze ans.

Sur les recommandations de Roger Sommer, au cours de l'été 1910, est créée l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron (société anonyme au capital de 200.000 francs). Son Conseil d'Administration désigne, à sa tête, Monsieur Antonin Boulade, Président de l'Aéroclub du Rhône.

L'inauguration officielle du champ d'aviation de Bron a lieu les 12 et 13 novembre 1910 en présence de nombreuses personnalités, dont le fameux constructeur d'aéroplanes Roger Sommer. A cette occasion, Roger Sommer, fait la présentation de son tout nouveau aéroplane. Il est l'initiateur de la création de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron. Il créa sa première école de pilotage, début 1910, à Douzy dans les Ardennes, en mars à Châlons sur Marne, en novembre à Bron et l'année suivante à La Vidamée, près de Chantilly, dans la région parisienne. A cette occasion, de nombreuses présentations d'aéroplanes eurent lieu.

La presse de l'époque témoigne :

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

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

L'EXPRESS DE LYON du 11 novembre : Monsieur Sommer l'aviateur et constructeur

bien connu, viendra lui-même à l'aérodrome de Bron, samedi et dimanche 12 novembre, faire l'essai et la démonstration de son premier monoplan. Messieurs Kimmerling et Mouthier sur monoplan, exécuteront également de nombreux vols, seuls et avec passagers.

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

L'EXPRESS DE LYON du 13 novembre : Un meeting d'aviation improvisé sur l'aérodrome de Bron où les vols se succèdent. Trois appareils volent à la fois. Monsieur Sommer emmène des passagers. Ce fut une véritable répétition de la grande Semaine Lyonnaise d'Aviation. Le temps était idéalement beau, le vent nul, les aviateurs en ont largement profité. L'après-midi, depuis deux heures et demie jusqu'à la nuit, les vols n'ont pas cessé. Même à certains moments, les trois appareils actuellement garés à l'Ecole d'Aviation prenaient l'air en même temps. Ce fut, en résumé, une fort belle journée sportive, dont l'intérêt a égalé, pour ne pas dire surpassé, plusieurs journées du dernier grand meeting lyonnais. Monsieur Sommer a essayé plusieurs fois les deux biplans de sa construction, alors que Kimmerling pilote à l'aérodrome, en faisait le tour avec des passagers tandis que le soleil baissait à l'horizon : ce fut d'abord, le lieutenant Giraud, ensuite Monsieur Boulade, le distingué Président de l'Aéroclub du Rhône, enfin vint le tour de Madame Mury.

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

touristes (civils et militaires) où, comme à Reims, à Etampes, à Pau, à Mouzon, à Chalons, etc..., ils trouveront abris, ateliers de réparation, approvisionnement, etc...

A ses débuts, l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron était dirigée par Monsieur Léon Cheuret, breveté pilote sous le n° 62 en date du 2 mai 1910, alors qu'Albert Kimmerling, breveté pilote n° 291 du 19 octobre 1910, assurait les fonctions de chef-pilote. Fin 1912, après le départ de Kimmerling, Louis Plantier, brevet n° 1010 du 6 septembre 1912, avec la collaboration de l'ingénieur Parent, assure la direction de l'Ecole ; Henri Bille, brevet n° 205 du 29 août 1910, sera nommé chef-pilote. A ses débuts, l'école disposait de quatre ou cinq appareils du type Henry Farman, Sommer ou Voisin, puis d'autres appareils apparurent tels qu'un ou deux Blériot, l'avion d'Audenis-Jacob dont les premiers vols auront lieu au printemps 1912, l'avion original de Pischoff, le monoplan 'Oiseau bleu' construit par Raymond de Montgolfier et piloté par Janvier.

En 1910, les pionniers de l'aviation lyonnaise qui sont obligés de voler sur le terrain du Grand Camp avec toutes les restrictions et autorisations imposées par les autorités militaires sont à la recherche d'un terrain. D'autant plus que le champ d'aviation qui va s'ouvrir à Bron, propriété privée appartenant à l'Ecole nationale d'Aviation, est réservé aux vols d'entraînement des élèves-pilote de l'école.

Parmi les autres constructeurs et aviateurs qui utilisèrent le Grand Camp, on pourra retenir : en juin 1910, Morel et Louis Gibert (brevet n°92) ; en juillet 1910, Joseph Berthaud ; en août 1910, Paira ; en juin 1911, Paul Guerre (brevet n°730), et Louis Baillod en octobre 1911.

11 février 1911, Kimmerling (1882 Saint Rambert l'Île Barbe-1912) accomplissait le premier vol régional, avec un but déterminé à l'avance, en réalisant le trajet de Bron à Ruy-Montceau (Isère), soit une distance de 40 kilomètres qui est parcourue en 30 minutes. Lionel Cottin, Maire et conseiller d'arrondissement de Ruy-Montceau, décide de préparer avec Kimmerling ce premier vol, car la chapelle de Montceau qui domine la vaste plaine qui s'étend, sans accident de relief depuis Bron à Ruy. Kimmerling s'envole de Bron, en fin de matinée, sur un avion Sommer de 12,50 mètres de long et d'un poids de 400 kg. Le lieu d'atterrissage, ayant été balisé par un feu de foin mouillé qui dégage une forte fumée noire, est visible de loin. Il y a foule quand l'avion apparaît puis se pose sans problème au bout du champ vers 11 heures. De nombreux lyonnais suivirent en automobile ce vol. Des témoins de ce vol, nous ont confirmé que les hommes dans les champs se découvraient et les femmes se signaient à la vue d'un aéroplane qu'ils voyaient pour la première fois dans les airs.

De grandes fêtes d'aviation eurent lieu à Bron, du 28 mai au 6 juin 1911, à l'occasion du passage de la course aérienne Paris-Rome-Turin. Au cours de ces fêtes, Georges Legagneux, breveté pilote n°55 du 19 avril 1910, survola la ville de Lyon à plusieurs reprises. Ce dernier, lors de la Semaine d'Aviation de Lyon en mai 1910, avait semé un grand courant de sympathie parmi la population lyonnaise, car il s'était classé

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

FÊTES D'AVIATION DE LYON

du 28 Mai au 6 Juin 1911

Organisées à l'Aérodrome de Bron à l'occasion de la Course Paris-Rome-Turin

Avec le Concours de la VILLE DE LYON

de l'AÉRO-CLUB de LYON et de l'AUTOMOBILE-CLUB du RHONE

BERLOT

sur biplan SOMMER

BERNARD

sur monoplan et biplan SOMMER

DESPARMET

sur monoplan et biplan SOMMER

GUERRE

sur monoplan PIVOT

HANRIOT

sur monoplan HANRIOT

JANE HERVEUX

sur monoplan BLÉRIOT

KIMMERLING

sur monoplan SOMMER

LAURENS

sur monoplan DEPERDUSSIN

LEGAGNEUX

sur monoplan BLÉRIOT

VISSEAU

sur monoplan SOMMER

etc., etc., etc.

28, 29, 30, 31 Mai - 4 et 5 Juin - **GRANDES FÊTES D'AVIATION**

Vols sur biplans et monoplans, types de courses, types militaires.

Epreuves de hauteur et de vitesse, vols planés, courses d'aéroplanes.

1^{er}, 2 et 3 Juin - **CONCOURS D'AVIATION** sous le Règlement de la F. A. I.

30.000 fr. de Prix

MUSIQUES MILITAIRES

Les Aviateurs les plus réputés de France, prenant part à la Course **PARIS-ROME-TURIN**, auront leur escale obligatoire sur l'Aérodrome de Bron pendant les fêtes.

La Ville de Lyon offre 10.000 francs de prix
aux vainqueurs de l'Escale

Les vols auront lieu de 10 heures à Midi et de 2 heures à 7 heures si le temps le permet.

Prix des places : Tribunes à 5 fr. et à 3 fr. - Places réservées 2 fr. - Pelouse 1 fr.

EXCELLENT BUFFET DANS L'INTERIEUR DE L'AÉRODROME

REPAS à 5 fr. et à 3 fr.

Consommations de 1^{er} choix sans augmentation de prix — Nombreuses buvettes à l'intérieur

ENTRÉES : TRIBUNES à 5 fr. et à 3 fr. par la route de Grenoble avant les hangars.

PLACES RÉSERVÉES à 2 fr., route de Grenoble après les hangars.

PELOUSE, 6 entrées : Trois par la route de Grenoble (prendre le chemin qui longe le glacis du fort de Bron à l'endroit où l'aérodrome commence). Une entrée par la porte des Brosses. Une par la porte des Sept Chemins (desservies par le tramway des Cordeliers-Montchat-Genas.) Une par la porte du Chemin de la Vie Guerse.

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

Extrait de la presse de l'époque : « *Le clou de cette fête sera certainement Kimmerling qui, dans le Circuit européen, s'est révélé un aviateur de tout premier ordre, digne en tous points de Beaumont et Védrines, les heureux vainqueurs de Paris-Rome et de Paris-Madrid. Kimmerling pilotera un monoplan Sommer semblable à celui qu'il avait dans le circuit. A côté de lui, figureront les pilotes Bernard et Berlot, que le public lyonnais a coutume d'applaudir chaque dimanche. En fait de pilotes étrangers, la Direction a engagé Mouthier, qui pilotera un monoplan Morane, semblable à celui que Védrines a si brillamment conduit à la victoire dans la course des capitales. Mouthier est un pilote sûr et prudent, il vole avec méthode et sécurité. Ce sera un des charmes des fêtes d'aviation. On peut lui prédire de hautes destinées dans le domaine de l'aviation. Crochon pilotera un biplan militaire Henry Farman, à deux places. Crochon est très connu pour ses victoires au meeting de Cannes où il a battu en hauteur et en vitesse des pilotes de grande réputation. Ruby, élève de Paulhan, pilotera un monoplan Sommer, type de course. Ruby est un pilote qui fera parler de lui avant peu ; il se prépare en effet à la traversée de la Méditerranée avec escale. Parent, l'ingénieur de la maison Hanriot pilotera un monoplan, genre libellule, dont on a remarqué un excellent modèle au dernier meeting de Lyon. Les appareils Hanriot sont très stables et très portants. Pour répondre au désir d'un grand nombre d'amateurs d'aviation, une exposition de tous les appareils prenant part aux fêtes aura lieu les 14 et 16 juillet dans la matinée, de 8 heures à midi. Entrée 0,50 francs. Pour que le public puisse se distraire dans les intervalles des vols, la direction a fait installer un cinéma confié à une première maison de Lyon. L'entrée est fixée à 0,25 francs et à 0,10 francs seulement pour les enfants au-dessous de 8 ans. De nombreuses sociétés sportives apportent leur concours. L'aérodrome sera ouvert à 9 heures du matin, et les familles pourront manger sur l'herbe, si cela leur fait plaisir. Le buffet, tenu par la maison Iller de Vaise, servira des repas à 2 et 3 francs »*

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



Après le vol de Kimmerling, le 11 février 1911 de Bron à Bourgoin, le bugiste Louis Mouthier, sur aéroplane Borel-Morane, moteur Gnôme de 50 CV, réalise le vol de Bron à Bourg en Bresse, en suivant la voie ferrée. Il quitte le terrain de Bron, le 24 juillet, à 4 heures 05 du matin, pour se poser 35 minutes plus tard sur le terrain de manœuvres des Vennes à Bourg en Bresse (Ain).

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

1911, Claude Latruffe expérimente un planeur avec Jean-Auguste Jacob, puis en 1912, ils participent à la construction de l'avion d'Audenis-Jacob

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

<https://www.aerosteles.net/stelefr-corcelles-voisin>

27 décembre 1912, à Bron, il est présenté en vol, par Géo Chemet, sur monoplan Borel, un moteur rotatif 'Cyclone'. Désiré Crayssac, natif de l'Aveyron, est un ingénieur mécanicien qui réside en région lyonnaise en 1909. Le 25 août 1909, il dépose le brevet n° 406473 relatif à la « *Disposition de tiroir de distributeur rotatif* » concernant un moteur rotatif avec cylindre à ailettes en aluminium et chemise dénommé 'Moteur Cyclone'. Ce moteur est expérimenté par les Etablissements Rochet-Schneider à Lyon, mis au point aux bancs d'essais des Aciéries de la Marine et d'Homécourt à Saint Chamond et fabriqué dans les Ateliers de la Buire à Lyon appartenant aux Etablissements Rochet-Schneider.

6 septembre 1913, alors qu'il survole le champ d'aviation de Bron, l'appareil piloté par Georges Chomienne part en vrille et s'écrase au sol devant les hangars. Il s'agit du premier accident mortel à Bron. Georges Chomienne, fils d'un industriel de Lorette (Loire), fait ses études au Lycée Ampère de Lyon. Conquis par l'aviation, il est élève de Lacrouze à l'Ecole d'Aviation d'Ambérieu en Bugey. A l'âge de 19 ans, il est breveté pilote n° 1169 en date du 6 décembre 1912.

Fin 1913, le Raymond de Montgolfier n°3, le troisième appareil de ce constructeur dauphinois vola à Bron, atteignant une vitesse de 110 kilomètre/heure.

1913, Paul Gignoux, élève-ingénieur à l'Ecole Centrale de Lyon, construisit un planeur qui fut essayé sur les hauteurs de Fourvière. Cette même année, son frère, pilote militaire à Bron, lui donne le baptême de l'air.

1913, deux inventeurs, modestes ouvriers lyonnais, originaires du quartier de Montchat à Lyon, Messieurs Brun et Martin) procèdent sur les terrains communaux de Loyettes (Ain), à des essais d'un monoplan d'un type nouveau. Les services de l'aéronautique militaire se sont rendus à Loyettes pour voir cette 'mouette' aux ailes immenses, et un rapport très favorable a été transmis au ministre compétent...

1913, un biplan Dufaux équipé d'un moteur Burlat vole à Bron, il est piloté par Durafour. Originaires de la Loire, les quatre frères Burlat font leurs études techniques à Lyon. Ils installent, vers 1905, à Villeurbanne, rue Poizat, un atelier de constructions de moteurs 'Société des moteurs rotatifs Burlat Frères', d'abord d'automobiles, puis d'aviation. Le moteur Burlat était révolutionnaire pour l'époque : *«il se compose essentiellement de 8 cylindres à ailettes disposés en croix, dans lequel le vilebrequin, au lieu d'être fixe, comme dans le moteur Gnome, est tournant* ». Cette société est dissoute en 1919. Antoine Burlat qui invente divers projets, ne peut les commercialiser. Il entre alors comme ingénieur au bureau d'études Berliet où il termine sa carrière.

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

- Eugène Gilbert effectue, le 4 avril 1913, sans escale, le parcours Lyon-Paris. En franchissant les 400 kilomètres en 3 h 10, il réalisait une vitesse commerciale de 126,5 km/h. Il battait ainsi le record du monde de vitesse en ligne droite et de ville à ville. Il battait le chemin de fer, quant à la vitesse, mais il l'avait battu aussi quant au prix. Ayant consommé 60 litres d'essence et 5 litres d'huile, la dépense est moindre que le prix du voyage en 3^{ème} classe.
- Le 30 avril, Jules Védrines et cinq autres concurrents, dont Gilbert, dans le cadre de la Coupe Pommery, souhaitent relier Bron à Edimbourg. Védrines sur monoplan Morane-Saulnier, décolla de Bron à 4 h 37, il fit escale à Nevers et à Villacoublay, mais un violent orage l'obligea à se poser à l'aérodrome de Bois-Carny, près de Rouen. Maurice Guillaux, sur monoplan Clément-Bayard, fut le vainqueur de la 5^{ème} Coupe Pommery.
- Pierre Dacourt, pour prouver les avantages considérables de l'aéroplane et de sa supériorité incontestable sur les autres modes de locomotion, réalisait le 25 mai 1913, une liaison de Paris à Marseille. A bord d'un monoplan Borel, Dacourt quittait la région parisienne à 6 h 45, fait une escale pour ravitailler en essence à Dijon, à midi, il atterrissait à Bron et déposait un paquet de journaux parisiens. Un peu après 19 heures, il atterrissait au Parc Borely à Marseille, apportant les journaux de Paris aux Marseillais qui, d'ordinaire, ne les lisaient qu'avec vingt-quatre heures de retard.

Au début de l'année 1914, l'activité de l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron prendra fin.

Février 1914, Louis Plantier (1890-1920), accompagné de son fidèle mécanicien Aimé Trigon, pose son biplan Farman sur les pavés du bas-port du Rhône, face à l'actuel hôpital Saint Luc à Lyon.



Dimanche 22 février 1914, à Bron, une violente bourrasque de vent détruisit les six hangars en toile, ainsi que treize avions qu'ils abritaient (les dégâts furent estimés à 300 000 francs-or...).

2 avril 1914, concourant pour le Rallye Aérien de Monaco, Roland Garros a fait escale à Bron. Il est reparti pour Marseille, mais fut contraint d'atterrir à Orange, où il endommagea assez sérieusement son appareil pour être dans l'obligation d'interrompre son voyage.

Du 1^{er} mai au 11 novembre 1914, à Lyon dans le quartier de Gerland, sur le futur emplacement des abattoirs municipaux, se tient l'Exposition Internationale Urbaine. Pour promouvoir la manifestation un ballon-captif permit aux visiteurs de voir depuis les airs l'ensemble des installations.

3 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la France, ainsi débute la Première Guerre mondiale.

Les débuts de l'aviation militaire à Bron

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

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

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

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

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

30 mars 1912, dans le cadre de la création de la Ligue nationale pour l'Aviation militaire, Védrines donne une conférence au théâtre des Célestins à Lyon. Un nombreux public l'ovationne. Lors de ce passage à Lyon, Védrines survole la ville à bord d'un avion et lance une multitude de petits bouts de papier sur lesquels sont inscrits: «*Osez donner votre obole pour les avions militaires*».

Avril 1912, la Ligue nationale pour l'Aviation militaire crée le Comité de Lyon. Dans la grande salle de l'amphithéâtre de la Faculté de Médecine de Lyon, sous la Présidence de M. E. Herriot, Maire de Lyon, causeries du Sénateur Reymond et du Docteur Siraud.

15 juin 1912, la Municipalité de Lyon était chargée par l'Etat Français d'une étude pour la création officielle d'un centre d'aviation militaire à Bron. Une rencontre eut lieu, le 17 juin, entre le Maire de Bron, les représentants de la Municipalité lyonnaise et le Conseil d'Administration de l'Ecole Nationale d'Aviation, afin de définir l'implantation de ce centre d'aviation. Des promesses de vente étaient engagées pour quatre hectares de terrain situés au sud-est du champ d'aviation de Bron.

En date du 23 août 1912, le Conseil Municipal de Bron décidait à l'unanimité d'appuyer la création d'un centre d'aviation militaire sur le champ d'aviation de Bron. Une somme de 500 francs était versée par la Municipalité de Bron à titre de subvention, renouvelable chaque année.

A l'automne 1912, le Lieutenant-Colonel Estienne, Commandant le 3^{ème} Groupe aéronautique au sein du 14^{ème} Corps d'Armée, installe son Etat-Major au Fort La Mothe (NDLR : de nos jours Caserne Sergent Blandan) à Lyon. De ce Groupe aéronautique dépend

31^{ème} Section d'aéronautique sous les ordres du Lieutenant Le Bleu ;

7^{ème} Compagnie d'aéronautique commandée par le Capitaine Legardeur avec pour adjoints les lieutenants Chabert et Mouchard ;

une Compagnie de volontaires du Génie destinée à l'aviation.

A Bron, les personnels militaires procèdent à l'installation de six hangars d'aviation (appelé couramment 'béconard', approximativement à l'emplacement des deux hangars d'aviation militaires qui subsistent en 2020; et la troupe prend ses casernements dans le Fort de Bron.

15 octobre 1912, à 15 heures, sur le terrain de Bron, le Lieutenant-Colonel Estienne, commandant le 3^{ème} Groupe Aéronautique de Lyon, passe en revue, pour la première fois, les personnels du Centre d'Aviation de Bron qui sont présentés par le Capitaine Carlin, Commandant du Centre. Sont présents : Lieutenants Benoit chef-pilote, Mercier, Rey, Fuzier, Mendès, des Hautschamps, Villa, et Gabriel ; Lieutenants Chabert et Mouchard attachés au Centre ; le Lieutenant Willermoz, victime d'un récent accident à Pau est en civil.

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

l'escadrille HF 19 (sur avion Henri Farman) sous le commandement du Capitaine Voisin ;

l'escadrille MF 20 (sur avion Maurice Farman) sous les ordres du Capitaine Gignoux.

A chaque avion était affecté un tracteur transportant le mécanicien, le carburant, l'outillage et les pièces de rechange nécessaires pour permettre le maintien de l'appareil en bon état de marche. Une voiture légère et un motocycliste assuraient la liaison de l'escadrille avec les unités qui utilisaient ces services. L'escadrille disposait, en outre, d'une section de parc composée de trois tracteurs, d'un camion-atelier et de deux motocyclistes.



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

Ville de Vichy, avion Henri Farman n° 85, donateur : Etablissement thermal de Vichy.

Ville de Saint Galmier, avion Henri Farman n° 86, donateur : Etablissement thermal de Saint Galmier.

Vercingétorix, avion Henri Farman n° 87, donateur : Journal Le Moniteur du Puy de Dôme.

Le Gaulois, avion Henri Farman n° 88, donateur : Société Bergougnan.

Jeanne d'Arc, avion Henri Farman n° 89, donateur : Journal Le Nouvelliste de Lyon.

Lyon-Soieries, avion Henri Farman n° 90, donateur : La Soierie Lyonnaise.

La Savoie, avion Henri Farman n° 91, donateur : Département de la Savoie.

Ville de Dijon, avion Henri Farman n° 92, donateur : Ligue aéronautique de Bourgogne.

Dentelles du Puy, avion S.E.L.A, donateur : Arrondissement du Puy (incroyable, les gens de Haute Loire paient pour avoir un avion militaire au nom de la dentelle du Puy. C'est comme si en 2011 on demandait aux Français d'aller voir un spectacle pour payer un Rafale portant le nom de la lentille du Puy)

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

Ville de Grenoble : donateur : Ville de Grenoble.

Ville de Roanne : donateur : Ville de Roanne.

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

Novembre 1913, en vue de réorganiser les structures de l'aéronautique militaire, il est envisagé de supprimer le 3^{ème} Groupe Aéronautique de Bron au profit du 2^{ème} Groupe installé à Dijon. Le projet de départ des escadrilles de Bron, pour cette nouvelle affectation, provoqua des lettres de protestation, auprès du Gouvernement de la part des personnalités lyonnaises, voire même une interpellation au Sénat, le 27 janvier 1914, de la part d'Edouard Herriot.

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

En mars 1914, les appareils militaires restants quittèrent Bron pour les terrains de Dijon et de Toul.

En août 1914, à la veille de la Première Guerre mondiale, comment se présente l'aviation lyonnaise ?

le terrain du Grand Camp a retrouvé ses cavaliers;;

le terrain de la Poudrette à Villeurbanne n'aura été qu'un éphémère terrain d'aviation le temps de la Grande Semaine d'Aviation de Lyon en mi 1910 ;

sur le terrain de Loyettes, une activité aéronautique s'est poursuivie, et au cours de la Première Guerre mondiale, l'Ecole de pilotage Voisin d'Ambérieu en Bugey a ouverte une annexe.

sur l'aérodrome de Bron, l'Ecole nationale d'Aviation a fermé au début de 1914, et l'aérodrome s'est progressivement militarisé avec l'installation de l'aéronautique militaire