

## L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DE LA LOIRE, AVANT 1914

Le «grand ancêtre» de l'aviation locale, c'est Pierre-Lucien-Buisson. Il fut l'inventeur d'un générateur, un moteur léger à vapeur qui fut reconnu par tout le monde scientifique. Mais son grand rêve, depuis son enfance, rue Delaroa à Saint Etienne, était de pouvoir voler. Buisson, le "prophète" écrivait en 1856 quand il n'avait que 23 ans : "La liberté, nous l'aurons, nous l'aurons par le travail, nous communiquerons nos pensées par la télégraphie; les locomotives rapprocheront les peuples; la science nous unira tous. Nous volerons comme l'oiseau. Homme de peu de foi, pourquoi douter ? La navigation aérienne, elle est à nous..." "Je suis sûr et je crois. L'oiseau est la preuve de ce que j'avance. Je persisterai malgré tout. On volera comme l'oiseau, et ils seront confondus. Cette vérité ne me laisse pas de repos. Il faut que je la proclame. La science nous rendra le char allégorique d'Elie ! Qu'à cela ne tienne, en 1883, au Grand-Bois (Col de La République) il prit l'envol à bord de son ornithoptère («ornithépète» dans l'ouvrage de François Ménard : Saint-Etienne pas à pas), un planeur piloté à plat ventre. L'homme et la machine volèrent réellement sur près de 150 mètres. Vingt ans avant les frères Wright ! Serge Grandjon dans son ouvrage : «Saint-Etienne sous la IIIème République», nous indique une anecdote : Buisson vit un jour, place Marengo, les toutes premières voitures à pétrole. Il saisit le bras d'un ami et lui dit : "Voilà l'aviation qui arrive !" Pierre-Lucien Buisson, dont une rue de Saint Etienne honore la mémoire, s'est éteint en 1913, alors que se profilait à l'horizon la grande guerre qui vit naître l'aviation de combat. Trois ans plus tôt, le génial précurseur, au manche d'un appareil imitation biplan Farman, muni d'un moteur Gnôme de 50 H.P. et d'une hélice «Chandière», précise L.-J.Gras, dans L'année Forézienne de 1910, effectuait divers vols sur l'hippodrome de Mâtel à Roanne. Le 4 septembre, une nouvelle expérience massacra son aéroplane et le blessa. Il avait 70 ans passés !

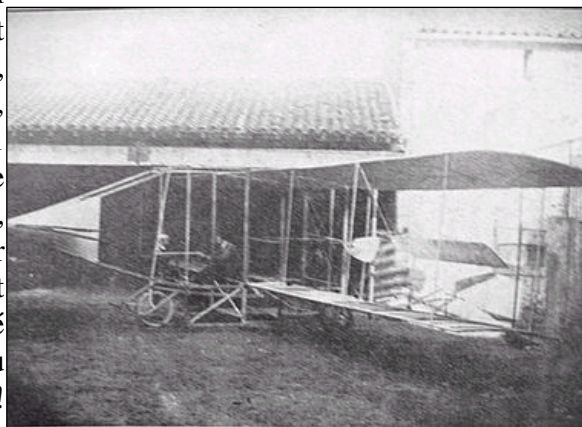
Entre 1886 et 1890, Maréchal, alias «Tout Cassé», géomètre aux mines de Chazotte, inventa un hélicoptère.

En 1890, un nommé Cordier de Montbrison, construisit un appareil volant avec une hélice. Hélas, les essais ne furent pas concluants.

Le 24 octobre 1907, le Mémorial de la Loire publiait un petit filet sous le titre excitant de "Stéphanois à la conquête de l'air "; en voici un extrait : "La machine à voler était, hier encore, inconnue du public. Or, cette lacune n'existe plus, et le problème de l'aviation a été franchement abordé par des Stéphanois qui affirment, cela va sans dire, l'avoir résolu (...). Sa forme est rectangulaire, il pèse 3 kilos, moteur non compris, avec un moteur de 12 chevaux, il peut enlever 140 kilos, il s'élève dans les airs très facilement et louvoie (?) avec une parfaite régularité». Le 3 novembre suivant, ce même journal ne craignait pas d'écrire : "Enterrées les automobiles!" Mais l'hélicoptère (le nom donné au mystérieux appareil) n'existait pas et le journal abusé se vengea en traitant Tezenas et Reynaud, les inventeurs qui n'avaient encore rien inventé, de "fumistes". Les deux hommes construisirent finalement, au bout de trois ans d'efforts, un biplan à quatre hélices, mais sans moteur. L'appareil ne vola jamais et sa carrière se termina le 7 juin 1909.

En 1908, Grangier, un stéphanois, eut un appareil dans lequel il utilisait un piston fonctionnant comme un tourniquet hydraulique, là aussi les essais furent décevants.

En 1909 fut créée «l'Union des inventeurs» qui comportait une section «aviation» regroupant des «dingues» pionniers : Buisson père et fils, Reymondin, Beysson, Roty, Tezenas, Reynaud, etc. La section s'agrandit très vite et le 31 décembre 1909, Perrin dit «Mâni» fit sur le terrain de Méons, devenu centre expérimental, un vol d'une soixantaine de mètres de longueur à 3 ou 4 mètres du sol. L'appareil de Perrin était un biplan sans moteur de 28 kilos, fabriqué avec des tiges de bambou assemblées avec du fil de fer et monté sur deux roues de bicyclette !



Biplan de Perrin à Méons en 1919

Ce fut un prémice et un triomphe et le chansonnier Antoine Roule bientôt peut écrire enfin :

"Au seuil du pays stéphanois  
Vers les firmaments diaphanes  
On vit pour la première fois  
S'élever des aéroplanes !"

Parmi les spectateurs figurait Marius Mazoyer qui, animé d'une passion hors du commun, construisit, avec l'aide de son mécanicien Germain, une dizaine d'avions sous la marque «Métalloplan» ainsi que des pièces détachées commandées par les plus importantes usines d'aviation : Farman et Blériot. Ce saut de puce sauva l'année 1909. Quelques mois plus tôt, un premier meeting aérien avait été organisé à Villars. Ce fut un désastre. Plus de 50.000 personnes étaient présentes, attendant sous la pluie que les pionniers prennent leur envol. Ils en furent pour leurs frais, rien ne décolla. Allatini, fabricant de savon marseillais, qui s'était jeté dans l'aventure, en fut aussi pour son argent, à hauteur de 17.000 francs. Une émeute faillit réduire les appareils en miettes !

A cette époque, l'instituteur Beysson construisit un hélicoptère l'«Eolette Rothoptède» qui tenta de s'envoler de la rue des Chappes à Saint Etienne, sans succès puisqu'elle explosa.

Un an plus tard, en 1910, trois passionnés, Burel, Nantien et Mazoyer fondent la «Société Forézienne d'Aviation» qui loue à Bouthéon un terrain d'aviation promis à un bel avenir



Biplan de Burel à Bouthéon en 1911

Du 29 juillet au 12 août 1911, un grand meeting, la Quinzaine de l'Aviation à Saint Etienne, organisée par Gintzburger, directeur de La Tribune Républicaine, eut lieu près de Villars dans le champ de Champirol. Parmi le millier de spectateurs, Mlle Diard assista au vol de Roland Garros, le 5 août, quand celui-ci passa plus d'une heure en l'air. "Un soir, dans la splendeur du couchant, il se mit à décrire d'effarants virages et une série de huit fabuleux ; il monta jusqu'à 1000 mètres, alla voler sur Saint-Galmier et revint se poser dans le pré de Champirol, inondé de clair de lune". Elle y vit voler aussi Rouchouze et bien d'autres pionniers dont Louis Mouthier, brevet n° 157 du 9 août 1910, Marcel Loridan, brevet n° 224 du 29 août 1910, Albert Louis Kimmerling, brevet n° 2910 du 8 novembre 1910, Emile Aubrun, brevet n° 21 du 6 janvier 1910, qui le premier survola Saint-Etienne et fut acclamé, mais encore Emile Obre, brevet n° 148 du 19 juillet 1910, qui vola à 800 mètres au dessus de la Terrasse ; une aviatrice qui l'inspira surement : Mlle Marie Marvaingt, brevet n° 281 du 8 novembre 1910, volant sur son «Antoinette».



Le 2 novembre 1913, l'Ecole Forézienne de pilotage de Bouthéon est militarisée. L'aérodrome est administré par le Centre d'Aéronautique de Lyon, le Capitaine Carlin en prend le commandement.

Le 21 septembre 1911, la région roannaise est survolée par le monoplan du sénateur-docteur-aviateur Reymond qui relie Nevers à Bouthéon. Les 23, 24 et 25 septembre, Kimmerling, Obre et Mouthier participent à une fête aérienne au Coteau sur un champ situé entre la route du Perreux et l'usine à goudron. Le premier vol est effectué par Kimmerling qui traverse la Loire et s'en revient atterrir sur le champ.



Fêtes d'aviation à Roanne, les 21, 22 et 23 septembre 1912 avec les pilotes Audemars et Champel sur le terrain de Matel.