

LES PIONNIERS DE L'AVIATION DANS LE DEPARTEMENT DU RHÔNE, AVANT 1914

LOUP, Michel.

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

LETUR ou LETURE, Louis-Charles, né en 1801, en région lyonnaise.

En 1852, il dépose un brevet pour une machine volante à ailes battantes, munie d'un parachute. Les essais ne donnèrent guère de résultats. Le 27 juin 1854, à Londres, il fut grièvement blessé dans sa nouvelle tentative et mourut quelques jours plus tard.

SIVAL-LASERVE, Jean-Désiré, né le 17 mars 1828 à Lyon.

Dès l'âge de 25 ans, il s'occupe activement de perfectionner le matériel de tissage de son père et, plus tard, des métiers à tulle. Mais il se passionnait aussi pour le plus lourd que l'air. Ses premières tentatives remontent à 1874, époque à laquelle il construisit un hélicoptère à 2 hélices dans l'atelier paternel, rue Saint Victorien à Villeurbanne. Un dispositif permettait de déplacer le centre de gravité dans le but d'orienter la direction. En outre, le 12 août 1905, à l'âge de 79 ans, il exécutait sa première ascension en ballon libre à bord de l'«Arago», devenant ainsi le doyen de l'époque des aviateurs et aéronautes du Sud-Est.

DESSPORTES et NOËL.

En 1882, ils envisagèrent de construire une «maquette à ailes battantes», c'est à dire un «ornithoptère» mû par une petite machine à vapeur. Un manque évident de finance et de technique les arrêta dans leur ambition.

BERGER, Anatole, originaire d'Ecully.

Anatole Berger ne se contente pas de concevoir des appareils, mais il les matérialise et les construit. Après des essais dans la région du Mont Pilat (Loire), il se rapproche de Lyon. Le 6 février 1905, sur la colline de Bel Air, entre Francheville et Craponne, son expérimentateur le jeune Gardey réussit un vol plané qui se termine par une embardée.

SEUX, Edmond, né à Annonay (Ardèche).

Par ses études sur l'aviation, Edmond Seux fit l'objet de communications intéressantes à l'Académie des Sciences à Paris. Ce fut, en s'appuyant sur les conclusions de son étude, qu'il fit construire dans les ateliers de Chalais-Meudon, en région parisienne, un aéroplane sans moteur. Dans son atelier de construction d'aéroplanes, situé 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. S'inspirant des travaux de Pompéien Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat.

En février 1905, il présente, au Concours d' Aviation de l' Aéroclub de France, un planeur d'aspect très curieux. En 1907, il construit un aéroplane bien étudié pour l'époque. Cet appareil était constitué par un seul plan sustentateur de 10 mètres d'envergure sur 1,85 m de large, mais cette surface était concavo-convexe dans le sens transversal et dans le sens longitudinal. Deux hélices en aluminium mues par un moteur Anzani de 35 cv à 3 cylindres en V. Au cours des essais, le 15 mai 1907, les résultats ne furent pas très brillants. A plusieurs reprises, l'appareil quitta le sol de 25 à 30 cm, mais retomba avec quelques dégâts matériels. Un Atelier d'aviation Roesch et Seux reprit la fabrication d' un aéroplane en 1908 dans le même atelier de Seux : un biplan composé d'une poutre en bois de 9 mètres de longueur, d'une surface portante d'environ 50 m², muni d'une hélice, puis de deux, l'une propulsive et l'autre tractive. Le moteur était un moteur spécial d'auto prêté par Marius Berliet, de 30 cv à 12 cylindres en V. Après quelques vols au-dessus du Grand Camp, l'appareil fut vendu à un stéphanois avec lequel il fit quelques exhibitions.

Edmond Seux, «soyeux» lyonnais, comme secrétaire de la section Lyonnaise de l'Aéroclub de France, apporta une efficace collaboration au Président Antonin Boulade.

ROESCH Père et Fils.

Ces Lyonnais, tous deux membres actifs de l'Aéroclub du Rhône, ont construit en 1908, dans leur atelier du quartier du Grand Camp à Villeurbanne, un aéroplane de 50 m² de surface. Puis passèrent du monoplan au biplan. L'appareil fut d'abord muni d'une hélice, puis de deux: l'une propulsive et l'autre tractive. Le moteur était un moteur spécial de 50 cv à 12 cylindres en V, prêté par Marius Berliet. Après quelques vols, ils vendirent leur appareil.

JUGE et ROLLAND.

Ces deux lyonnais, ont construit à Sainte Foy les Lyon en 1908, une machine volante à ailes battantes d'environ 11,5 mètres d'envergure. Cet «ornithoptère» était conçu dans le but d'imiter les battements de l'aile de l'oiseau dans l'essor et dans la montée, en modifiant à la volonté du pilote l'amplitude du coup d'aile jusqu'à l'étendre pour le planement ou la glissade. La machine était construite en tube d'acier: les ailes, mesurant chacune 5 mètres de longueur, étaient articulées à l'épaule par un dispositif mécanique ingénieux, les bords antérieurs étaient rigides, mais les bords postérieurs étaient constitués par des membranes souples qui devaient s'incliner à la montée pour se refermer automatiquement à la descente, afin d'offrir à la phase descendante une surface triple de celle ascendante. Le dispositif mécanique devait permettre d'obtenir un nombre de battements variant entre 30 et 70 à la minute. La carène renfermait un moteur de 20 à 24 cv, ainsi que la place du pilote. A l'arrière, il y avait un gouvernail de forme trapézoïdal s'orientant en tous sens et devant donner la stabilité de route, la direction et la profondeur. La surface totale était d'environ 52 m² et le poids de l'appareil de 150 kg. Malheureusement, les essais de cet «ornithoptère» ne donnèrent pas les résultats espérés.

COLLOMB.

Garagiste lyonnais et sportif de l'automobile, Collomb imagina, avant 1909, une machine volante de type ornithoptère ayant des ailes oscillant autour de l'axe médian d'un châssis. Ces ailes étaient faites de lamelles articulées, un peu semblables à celles de nos vieilles jalousies. La réaction de l'air sur ces cloisons, battant à 150 oscillations par minute (source d'énergie non révélée), devait assurer propulsion et sustentation.

CRAYSSAC, Désiré.

Constructeur et mécanicien lyonnais, en décembre 1912, Désiré Crayssac procéda sur le terrain de Bron, à l'expérimentation d'un moteur rotatif sans soupapes dit «Cyclone».

Construit dans les ateliers de La Buire-Automobiles, ce moteur fut monté sur un monoplane Borel, piloté par Géo Chemet. L'expérience fut des plus concluantes.

FERBER, dit de RUE, Ferdinand, né le 8 février 1862 à Lyon.

Ferdinand Ferber, ancien élève de l'Ecole Polytechnique, licencié es-sciences, est capitaine d'artillerie et professeur à l'Ecole d'Application de Fontainebleau quand il a connaissance, en 1898, des expériences de Lillienthal. Il procède à une étude approfondie des essais de l'ingénieur allemand et se met en contact avec Chanute, et par l'intermédiaire de ce dernier avec les frères Wright. Dès 1902, il est persuadé que la méthode expérimentale de Lillienthal conduirait les Wright à la solution du problème aérien.

En 1902, il essaye un appareil, son cinquième modèle, un planeur biplan. Plus tard, il modifie l'appareil en y adjoignant deux gouvernails de direction, puis une queue et un train d'atterrissage avec roues et patins. Ferber est détaché au Laboratoire Central d'Aérostation Militaire. En 1904, il installe un moteur Buchet de 6 CV sur le planeur maintes fois expérimenté. Le 27 mai 1905, fort de l'expérience acquise, il accomplit, au moyen de ses hélices actionnées par le moteur Peugeot de 12 CV, le premier parcours aérien exécuté en Europe, avec un appareil plus lourd que l'air équipé d'un moteur à explosion. Cette première glissade du 27 mai 1905 le convainc de la nécessité d'accroître la force motrice.

Ferber publie en 1905 une brochure intitulée «Pas à pas, Saut à saut, Vol à vol» où il résume les progrès successifs de l'aviation. Le 23 octobre 1906, alors qu'il est prêt à expérimenter son huitième type d'aéroplane, doté d'un moteur «Antoinette» de 24 CV créé sur ses instances par l'ingénieur Levavasseur, Ferber voit ses espoirs réduits à néant par la tempête qui détruit son appareil. Peu après, Ferber, quittant l'armée, entre au service de la Société Antoinette et prépare les hélices et les moteurs qui conduisent ses rivaux à la conquête de l'air. En 1908, il réussit à faire reconstruire un appareil du type de celui qui a été détruit. Le 25 juillet 1908, il a la satisfaction de traverser avec une stabilité parfaite le champ de manœuvres d'Issy les Moulineaux sur cet appareil n°9. Cette même année, il publie un ouvrage qui a pour titre: «De Crête à crête, de Ville à ville, de Continent à continent».

Ferdinand Ferber est breveté pilote le 7 janvier 1909 sur son n° 5 bis. C'est sur un Voisin qu'il trouve la mort à Boulogne sur Mer, le 22 septembre 1909, il repose dans l'ancien cimetière de Loyasse à Lyon.

Un quartier de Nice, ville où il fut en garnison, porte son nom. A Boulogne sur Mer, sur le lieu où il trouva la mort, un monument commémore sa mémoire. A Lyon, une plaque a été apposée sur sa maison natale, son nom a été donné à une place dans le 9^{ème} arrondissement. A Caluire, une rue où sa famille résida porte son nom.

DUFOUR, Benoit (1867-1946).

Benoit Dufour dirigeait en 1910 un atelier de construction mécanique au 84 Cours Emile Zola à Villeurbanne. Très rapidement, il est conquis par l'aviation. Tout en poursuivant ses activités de constructions mécaniques, il entreprend dans ses ateliers la construction d'aéroplanes et d'hélices. En 1912, ses appareils aériens étaient essayés sur les terrains communaux à Loyettes dans l'Ain. Dans les années 1950, dans cet atelier, il était construit des maquettes d'avions par Lauron qui tenait rue Neuve à Lyon, un magasin d'aéromodélisme bien connu des jeunes lyonnais.

SEGUIN, Louis, né le 7 février 1869 à Saint Pierre la Palud.

Petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier), il sort septième de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures en 1892. Dès 1895, il construit des moteurs industriels à pétrole et à gaz, ainsi qu'à partir de 1900 des moteurs à essence pour les automobiles. En effet, Louis Seguin prend une licence de fabrication du moteur allemand monocylindre

«Oberursel» destiné à l'industrie qui sera appelé ironiquement «Le Gnome». En 1905, il fonde la Société Gnome. Louis Seguin administre, en outre, plusieurs sociétés: les fonderies de cuivre de Lyon, Mâcon et Paris, des filatures et une société hydroélectrique. En 1907, son frère Laurent, (né à Lyon 2^{ème} en 1883 et décédé en 1944), après ses études d'ingénieur, rejoint Louis au bureau d'études de la société des moteurs Gnome, et les deux frères reprennent en 1907 l'idée du moteur rotatif en étoile. Louis Seguin est l'inventeur du moteur rotatif Gnome pour l'aviation. Les qualités de ce moteur seront mises en évidence lors de la Grande Semaine d'Aviation de Champagne en août 1909. Ce moteur permettra aux avions de dépasser les 100 km/h dès 1910. Louis Seguin décède le 7 janvier 1918.

HELFENBEIN, Victor, né vers 1870.

En 1896, il a été l'un des fondateurs de l'Union Aéronautique du III^{ème} arrondissement de Lyon, qui, deux ans plus tard, devint l'Aéroclub du Rhône. En 1914, son âge et sa situation de famille (3 enfants) le font classer dans la réserve territoriale, mais surveiller les voies ne lui convenait pas, il voulut faire mieux pour défendre sa Patrie. Sur sa demande il est affecté dans l'aviation et passe son brevet de pilote militaire le 2 juin 1915. Aussitôt envoyé sur le front à l'escadrille 56 devant Verdun, il obtient la Croix de guerre le 31 août 1915, 2^{ème} citation le 28 avril 1916 et médaille militaire le 16 juin 1920. 800 heures de vol dont 220 sur l'ennemi. Secrétaire Général de l'Aéroclub du Rhône de 1932 à 1941, membre de l'U.L.C.A, il adhère aux Vieilles Tiges le 11 mars 1950 sous le n° 88. Le 21 décembre 1953, Henri Lumière lui remettait la Légion d'Honneur. En 1959, Victor Helfenbein, industriel, résidait 88 avenue de Saxe à Lyon 3^{ème}. Ses obsèques ont lieu le 13 mai 1966 à Lyon.

GIVAUDAN, Claude, né le 16 septembre 1872 à Caluire.

Claude Givaudan, ingénieur, mit au service de la science sa vaste culture. Il devait déposer une vingtaine de brevets se rapportant à des inventions les plus diverses, de l'aéronautique à la chimie. En 1903, il reprenait, comme constructeur de moteurs, l'atelier (40, rue Sainte Geneviève à Lyon), où les frères Claude et Francisque Rochet avaient construit leurs voiturettes. Il construisit, en mai 1909, divers prototypes de conception originale, mais qui ne volèrent pas véritablement (brevet d'invention n° 398943 du 29 janvier 1909). Leur moteur était aussi de la conception de l'inventeur. Ces matériels étaient construits aux usines Vermorel de Villefranche sur Saône. Ne disposant pas de terrains d'envol, l'inventeur essaie son appareil dans une prairie des bords de Saône et, s'il parvient à faire rouler ou virer son invention, il ne peut lui faire quitter le sol. Après maintes modifications, de nouveaux essais seront tentés, dont l'un par le célèbre aviateur de l'époque, Adolphe Pegoud qui, en voyant l'appareil, n'eut qu'une peur, celle de décoller. En 1910, il obtint le prix Eiffel de l'Aéro-Club de France et le premier prix de l'Aéro-Club de Belgique. Il obtint son brevet de pilote d'aérostat en 1911 avec le numéro 211. En 1912, Claude Givaudan, fonde à Lyon, une école militaire de mécaniciens d'avions (à priori, la première au monde) et en assure la direction. De 1904 à sa mort le 30 octobre 1945, il fut secrétaire, puis vice-président de l'Aéro-Club du Rhône.

VERMOREL, Edouard, né aux environs de 1875.

Edouard Vermorel est inscrit à l'Aéroclub du Rhône depuis 1905, membre du Comité de Direction depuis 1906 et vice-président depuis 1910. En 1909, il fonde l'Aéroclub du Beaujolais à Villefranche sur Saône et le dote d'un important parc à ballons. Edouard Vermorel ne cesse de s'intéresser au développement de l'aviation naissante et, dès 1906, il entreprend dans ses usines de Villefranche sur Saône la construction de matériels d'aviation.

En mai 1910, Il participe activement à l'organisation de la Semaine d' Aviation sur le terrain de La Poudrette à Villeurbanne. Il sera président de l' Aéroclub du Rhône de 1927 à 1931.

PARENT, François, né le 22 juin 1875 à Villefranche sur Saône.

Breveté pilote le 29 août 1910, sous le n° 189 sur avion Poulain. En 1937, il résidait dans les Landes.

BAILLOD, Louis, né le 28 février 1876 à Lyon.

Louis Baillod est breveté pilote le 4 octobre 1910 sous le n° 236 sur Hanriot. Le 14 octobre 1910, sur le Champ de Juillet à Limoges, il débute une tournée d'expériences d'avion. Au milieu d'une foule immense qui attend le décollage, Baillod sur aéroplane Hanriot heurte des spectateurs situés en bordure du champ. Une fillette est tuée. Baillod sera condamné à un mois de prison avec sursis et 200 francs d'amende.

de MEZEYRAC de GOYS, Louis, Marie, Joseph, né le 23 avril 1876 à Lyon.

Après des études secondaires, Louis de Goys est admis à l'Ecole militaire de Saint Cyr le 26 octobre 1895. Lieutenant en 1899, capitaine en 1910, il est affecté au 153^{ème} régiment d'infanterie à Toul. Louis de Goys réussit à se faire détacher dans une section de l'aéronautique où il passe son brevet de pilote civil, le 3 février 1911 avec le numéro 354, et le 12 août de la même année, celui de brevet militaire avec le numéro 27. Le 13 juin 1913, il reçoit le commandement de la 11^{ème} section d'aérostiers, et en avril 1914, le Général Hirschauer, Inspecteur de l'Aéronautique Militaire, lui confie la mission d'organiser une aviation militaire en Turquie. Promu Capitaine en Novembre 1914, il est chargé de créer et de commander le premier groupe français de bombardement. Cette unité reçoit la mission de neutraliser l'usine allemande de Ludwigshafen qui fabrique le gaz asphyxiant nommé «moutarde ou ypérite». Le 26 mai 1915, 18 biplans Voisin décollent de la région de Nancy pour un vol de nuit afin de bombarder cette usine. Sur le vol du retour, l'appareil de de Goys se trouve dans l'obligation de faire un atterrissage forcé en terrain ennemi et l'équipage est fait prisonnier. Après plusieurs tentatives d'évasion, de Goys ne retrouve la liberté qu'en novembre 1917. Il reprend le commandement d'unités de bombardement et dirige personnellement plusieurs raids. Du 15 au 17 juillet 1918, son escadre de bombardiers joua un rôle décisif contre la puissante attaque de Ludendorf en Champagne, qui sera arrêtée seulement sur la Marne. Puis, du 18 juillet au 8 novembre 1918, ses unités pilonnèrent sans relâche les allemands en retraite.

Dans la paix retrouvée, le Lieutenant-Colonel de Goys est chargé d'organiser diverses missions pour la promotion de l'aviation française : créer un grand aéroport à Constantinople (Istanbul), réaliser un parcours d'hydravions en Afrique, etc...En 1923, Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, qui avait apprécié les qualités d'organisateur de de Goys, le prend comme chef de son cabinet technique. En décembre 1926, de Goys accède «aux étoiles», et en septembre 1927, le premier ministre de l'Air, Laurent-Eynac le désigne pour organiser ce nouveau ministère. En avril 1933, Pierre Cot qui vient de réorganiser l'Armée de l'Air, charge le Général de Goys de l'Inspection de l'aviation de défense métropolitaine, de celle des écoles et de la direction du Centre d'Etudes de l'Armée de l'Air. Mais parvenu au faite des grades, Grand Croix de la Légion d'Honneur, le Général de Goys est placé le 1^{er} avril 1935 en congé du personnel navigant.

Pendant l'occupation allemande, le Général de Goys appartient à un réseau de la Résistance, puis reste le doyen des généraux de l'Armée de l'Air. Le Général Louis de Goys décède à 91 ans, le 14 juillet 1967.

DUPUIS, Paul, né à Lyon, aux environs de 1880.

Après de brillantes études au Lycée Ampère de Lyon, fils d'un commerçant de la Croix Rousse, Paul Dupuis se dirige vers la carrière des armes. Promu au grade de lieutenant, il donne sa démission, car il est attiré par l'aviation. A la Grande Semaine d'Aviation de Lyon en mai 1910, il participe, comme pilote, sous le nom de Gabillan. Ayant joué de malchance, il ne peut accomplir aucune sortie sur son biplan et doit se contenter d'être le passager de Metrot. En avril 1911, il s'inscrit à l'école d'aviation Deperdussin afin de passer son brevet de pilote. Le 18 mai 1911, à Bétheny (Marne), il trouve la mort dans l'accident de son avion piloté par Pierre-Marie Bournique.

Les frères VOISIN, Gabriel, né le 5 février 1880 à Belleville sur Saône, et Charles, né le 12 juillet 1882 à Lyon.

Charles et Gabriel Voisin sont incontestablement les pionniers de l'industrie de l'aviation. Durant leurs vacances à Neuville sur Saône, les deux frères passent des heures passionnantes dans l'atelier de leur grand-père et ont une occupation favorite : l'expérimentation de cerfs-volants qu'ils ont construits eux-mêmes. La conquête de l'Air commence à préoccuper les deux frères au moins autant que celle des «jouvencelles» de leur quartier de La Guillotère... Aux vacances de 1896, ils entreprennent la construction d'un planeur de cinq mètres d'envergure à partir d'un dessin trouvé dans un journal. Leurs études sont cahotiques et sulfureuses... En 1898, ils consacrent leurs vacances à terminer et à essayer leur planeur et ceci jusqu'en 1905. Puis, le 8 juin 1905, ayant monté la cellule de leur planeur sur deux flotteurs, ils le font tracter sur la Seine par un canot automobile, et «déjaugent» cet «hydravion» qui atteint une hauteur d'une vingtaine de mètres. La confiance tirée de ce premier envol inspire à Gabriel Voisin l'idée de «gagner sa vie en construisant des machines volantes pour une clientèle hypothétique...». Associé à Louis Blériot, il installe dans un hangar de Billancourt, la première usine mondiale de construction et de vente d'aéroplanes. Le sculpteur Delagrange est leur premier client et, pour livrer sa commande, Charles Voisin installe un moteur Antoinette de 50 CV sur la cellule de leur planeur. Le 16 mars 1907 à Bagatelle, Charles Voisin décolle ce prototype et atterrit 60 à 80 mètres plus loin. Bien que pilotes pleins de cran, les frères Voisin ne passèrent jamais leur brevet de pilote, leurs vols ayant eu lieu avant que le Brevet de pilote d'avion ait été créé.

Le 26 septembre 1912, Charles se tue au volant de la voiture Hispano-Suiza de Raymonde Deroche, dont il fut le seul véritable amour, près de Belleville sur Saône. Il est inhumé au cimetière de Neuville sur Saône (Rhône).

A la déclaration de la guerre en 1914, les avions Voisin sont alors les mieux adaptés à une production en série. Leur voilure biplane et leur ossature métallique leur confèrent une bonne rigidité. Au début de 1915, le Président Poincaré impose à plusieurs ateliers concurrents de construire sous licence des biplans Voisin. Gabriel Voisin conçoit deux modèles de triplans, véritables «forteresses volantes» puissamment armées. Pendant la durée totale de la Grande Guerre, les usines Voisin construisent plus de dix mille biplans, surtout des bombardiers. Déçu par de sourdes animosités contre ses fabrications, Gabriel Voisin décide dès l'Armistice de reconvertir ses usines, afin de produire des automobiles. En moins de deux ans, il obtient une grande renommée pour les performances de ses modèles de compétition. Mais le volume des commandes va vite vers le déclin.

Gabriel Voisin adhère aux Vieilles Tiges le 15 janvier 1936, membre n° 1 du Groupement Joseph Dumas. Il décède le 25 décembre 1973 à l'âge de 94 ans, à Le Villars, près de Tournus (Saône et Loire).

Sur la façade de la maison natale de Charles Voisin, 137 avenue de Saxe à Lyon 3^{ème}, une plaque commémore son exploit du 16 mars 1907. A Belleville sur Saône, sur le lieu où il a trouvé la mort lors d'un accident automobile, un monument a été élevé à sa mémoire.

En novembre 1988, sur la façade de la maison de famille des frères Voisin à Albigny sur Saône, une plaque a été inaugurée à la mémoire des frères Voisin. En octobre 1998, le nom de Charles et Gabriel Voisin est donné à un carrefour aux limites de Lyon et Bron.

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

Maurice Colliex est un ami d'enfance des frères Voisin. Avec Gabriel, il fréquente le Lycée Ampère et réalise, en 1903, des vols en planeur dans la région lyonnaise. En 1896, il a commencé ses premières glissades aériennes sur le plateau de Retord dans les monts du Bugey. Il a passé sa licence es-sciences physique et mathématiques en vue d'entreprendre des études aéronautiques. Il débute comme ingénieur chez Voisin, en 1906, puis obtient le brevet de pilote numéro 85, le 10 juin 1910, et réceptionne les avions Voisin destinés à l'armée. En 1911, il essaye les premiers hydravions Voisin, puis se lance dans la construction d'hydravions géants. Mobilisé en 1914, il cumule les fonctions de chef-pilote et d'instructeur technique dans les centres militaires de Pau, Avord et Ambérieu en Bugey. Maurice Colliex décède à Paris 16^{ème}, le 16 décembre 1954.

COLOMB, Henri, né le 16 janvier 1881 à Lyon.

Breveté pilote le 7 décembre 1910, n° 310, sur Henry Farman. En 1937, il demeurait à Clamart.

DERNY, Léon, né le 1er mars 1881 à Belleville sur Saône.

Breveté pilote le 4 octobre 1910, n° 254, sur avion Hanriot. En 1937, il assurait la direction de l'agence automobile Chrysler à Neuilly.

NOVÉ-JOSSERAND, André, Marie, Émile, né le 22 avril 1881 à Tarare.

André Nové-Josserand entre dans la Marine en 1899, Aspirant le 5 octobre 1902; en 1904, sur le cuirassé "Saint-Louis", Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant; Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1904; Officier breveté Canonnier; au 1er janvier 1906, sur le croiseur cuirassé "Gueydon" à l'Escadre d'Extrême-Orient; au 1er janvier 1909, Second d'une escouade d'apprentis canonniers sur la "Couronne"; au 1er janvier 1911, sur le croiseur cuirassé "Latouche-Tréville", annexe de l'École de canonnage de Toulon; Lieutenant de vaisseau le 31 janvier 1912; Officier breveté Pilote militaire le 2 avril 1913, brevet n° 240; au 1er janvier 1914, Officier aviateur sur le croiseur "Foudre", Service de l'aviation maritime; du 19 décembre 1914 au 14 décembre 1915, Commandant le Centre d'Aviation Maritime (C.A.M) de Saint-Raphaël; en janvier 1916 et jusqu'au 5 avril 1916, en service à Saint Pol sur Mer, Commandant l'escadrille du Havre; du 05 avril 1916 au 13 avril 1916, Commandant le C.A.M Saint-Raphaël du 15-04-1916 au 14-12-1916; promu Chevalier de la Légion d'Honneur, Commandant du poste de combat de Marsala (Bizerte) du 1er février 1918 au 1er avril 1918; Commandant du C.A.M de Bizerte (Baie Ponty) du 08 avril 1918 au 11 août 1918; en octobre 1919, sur le cuirassé "Paris", puis sur le cuirassé "Bretagne" de novembre 1919 à octobre 1920; Capitaine de corvette le 1er août 1920. Officier breveté de l'École Supérieure de la Marine en 1921. Capitaine de frégate le 25 juillet 1923. Officier de la Légion d'Honneur. André Nové-Josserand décède en 1958. (Extrait de GENEAMAR)

ZIPFEL, Armand, né le 17 juin 1883 à Albigny sur Saône.

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 le quartier de La Doua à Villeurbanne, il construit un aéroplane qui vole sur le champ de manœuvres du Grand Camp, à l'automne 1908. 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 exerce 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.

SCHLUMBERGER, Robert, Maurice, né le 10 novembre 1889 à Lyon.

Robert Schlumberger est breveté pilote le 7 décembre 1910, sous le n° 316 sur avion Antoinette. Capitaine aviateur au 1^{er} Groupe d'aviation. Mort au Champ d'Honneur, le 23 novembre 1915, à Aure (Ardennes).

RUBY, Frédéric, né le 22 décembre 1883 à Beaujeu.

Frédéric Ruby est entré dans l'Aéronautique militaire dès 1910. Il obtient son brevet de pilote civil sous le n° 514, le 15 juin 1911. Il avait construit et fait voler un avion monoplane avec hélice arrière. Breveté pilote militaire en juillet 1915, au cours de la Première Guerre Mondiale, il obtient sur le front français une victoire aérienne en octobre 1915. Ultérieurement, il sera affecté sur le front serbe. Après l'Armistice, il est muté au Levant. Promu Chef de bataillon, il commande le 39^{ème} Régiment d'aviation et seconde le R.P. Poidebard, pionnier de la photo aérienne d'identification des sites anciens. En juin 1931, il est affecté au 35^{ème} Régiment d'aviation à Bron. Il se consacre à l'aviation de montagne et crée l'Ecole militaire de vol en montagne de Challes les Eaux. Il atteint le grade de Lieutenant-Colonel, en 1933, puis de Colonel en 1936. Il se spécialise dans les recherches aérologiques par voie aérienne et, plus particulièrement, dans la lutte contre la grêle et dans le déclenchement de la pluie artificielle. Au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, il coopère au service radiogoniométrique. A l'automne 1944, il met sur pied, à Bron, l'Aviation des Alpes ou Groupe 1/35, une escadrille de reconnaissance armée avec des aviateurs issus de la Résistance. Il est promu Général de brigade aérienne à compter d'août 1945. Avec plus de 5000 heures de vol, dont la moitié en opérations de guerre, le Général Ruby était depuis 1949, Grand Officier de la Légion d'Honneur et membre des Vieilles Tiges depuis le 13 mars 1952 avec le n° 15. Le Général Ruby décède à Lyon le 20 octobre 1970. Il est inhumé au cimetière de Loyasse.

GAGET, Joseph, né le 2 février 1884 à Lyon.

Joseph Gaget est breveté le 23 décembre 1910, sous le n° 335 sur avion Blériot.

DESPARMET, Jean, né le 31 juillet 1884 à Lyon 6^{ème}.

Il passe son brevet de pilote le 23 mars 1911 avec le numéro 451, probablement à Bron. Pilote aux Etablissements Bleriot à Etampes, il a été l'un des premiers à pratiquer l'acrobatie aérienne et à «voler sur le dos». Il se tue à Pignicourt (Aisne), près de Reims, lors du Concours d'aviation militaire, le 27 octobre 1911. Il fut le 97^{ème} mort de l'aviation au monde. Il est inhumé dans le cimetière de Bron. Son nom a été donné à une rue de Lyon 8ème.

Madame Desparmet, la mère de Jean, était une personnalité du monde sportif lyonnais. Elle avait créé, en 1912, le challenge motocycliste disputé sur la côte du Mont Verdun dans les Monts d'Or, à proximité de Lyon. Elle était directrice du lycée de jeunes filles de la place Edgar Quinet à Lyon.

DEVIENNE, Jean, né le 25 décembre 1884 à Lyon.

Jean Devienne est breveté pilote le 2 août 1912, sous le n° 966, sur avion Deperdussin. Lieutenant pilote au 2ème Groupe d'Aviation à Reims, Jean Devienne décède le 3 septembre 1914 des suites de ses blessures à l'Ambulance de La Villeneuve les Charleville (Marne).

RADISSON, Victor, né le 14 mars 1885 à Lyon.

Victor Radisson est breveté pilote le 19 avril 1912, n° 834 sur avion Deperdussin. Lieutenant Pilote à l'escadrille MS 26. Mort en service aérien commandé à Poperinghe en Belgique, le 5 novembre 1914.

GIGNOUX, Georges, Ariste, né le 21 mars 1885 à Lyon 1^{er}.

Georges Gignoux est breveté pilote le 26 juin 1912, n° 900. Il débute une carrière dans l'aéronautique militaire à Bron avant d'être Officier supérieur d'aviation. Ultérieurement, avocat, il deviendra administrateur de Sociétés à Lyon. Georges Ariste Gignoux décède le 4 novembre 1976 à Lyon 8^{ème}.

VARILLE, Mathieu, né le 31 mars 1885.

Fils d'un fondé de pouvoir des Cartonneries Voisin-Pascal, Mathieu Varille est un passionné de l'aviation naissante. Il vole avec Kimmerling sur Lyon et la région. Mathieu Varille organise la première Exposition d'Aviation à Lyon en 1909 et le meeting de Bron en 1911. Plus tard, il se consacrera à l'écriture et à l'édition.

BERNARD, Auguste, né le 28 avril 1885 à Lyon.

Ingénieur, Breveté pilote le 24 mai 1911, n°505 sur Sommer. Lieutenant pilote commandant l'escadrille 547 au cours de la Première Guerre Mondiale.

PARENT, Hippolyte, né le 15 décembre 1885 à Oullins.

Hippolyte Parent, ingénieur diplômé des Arts et Métiers en 1905, prend quatre ans plus tard, la direction technique de la Société Hanriot à Reims. Le 3 mars 1911, il obtient son brevet de pilote à Reims avec le numéro 422. Rédacteur au journal «L'Auto», il publie des articles techniques et pratiques sur l'aviation et sur les groupes motopropulseurs. En 1912/1913, avec Olivier, il construit à Issy les Moulineaux, l'un des premiers avions entièrement métalliques. Mobilisé le 2 août 1914, comme sergent en escadrille, il est affecté, en 1916, comme technicien au Service des Fabrications de l'Aéronautique, où il assure

l'unification du travail entre les différents constructeurs d'appareils. Au lendemain de la Première Guerre, Hippolyte Parent est engagé, comme ingénieur, au chantier d'aviation Romano et crée l'usine d'Ossun de Morane-Saulnier. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918, Médaille de l'Aéronautique, Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges, Hippolyte Parent décède, le 4 février 1974, à Villefranche sur Saône, où il est inhumé.

DRIANCOURT, née MARTIN Marie-Louise, née le 17 décembre 1887 à Lyon.

Marie-Louise Driancourt est la cinquième femme française brevetée pilote d'avion le 15 juin 1911 avec le numéro 525. Elle vole pour la première fois à l'Ecole Blériot de Chartres en 1910, puis à l'Ecole Caudron au Crotoy. Au début de 1912, son mari se tue dans un accident de voiture. Elle reste veuve avec trois jeunes filles. Marie-Louise Driancourt participe à de nombreux meetings de l'époque; en mars 1912, elle a un grave accident d'avion sur le terrain d'Issy les Moulineaux. Elle décède des suites de maladie à l'Hay les Roses, le 6 novembre 1914.

MONTMAIN, Jean-Marie, né le 27 mai 1888 à Saint Laurent de Chamousset.

Jean-Marie Montmain passe son enfance dans son village natal et devient menuisier chez un artisan local. Puis, il part travailler à l'usine d'aviation Astra à Villacoublay. Le 6 octobre 1912, il obtient le brevet de pilote, numéro 1060, sur avion Caudron 171. Il participe à de nombreuses fêtes et exhibitions aériennes sur biplan Astra et monoplan Blériot. Mobilisé en août 1914, il est sergent-pilote à l'Escadrille MS 26. Le 14 janvier 1915, lors d'une mission de convoyage, son avion Morane-Saulnier s'écrase au sol dans la région de Dunkerque. Grièvement blessé, il expire le soir même. Jean-Marie Montmain repose au cimetière militaire de Zuydcoote (Nord).

BESSON, Marcel, né le 6 août 1889 à Lyon.

Marcel Besson se passionne pour l'aviation. En 1911, il réalise sa première machine, un monoplan canard à moteur propulsif de 40 CV. Attiré par les applications marines de son avion, Marcel Besson imagine deux dérivés hydravions. Séduit par la formule de l'hydravion multiplan, Marcel Besson essaye trois modèles de triplan entre 1915 et 1917, et sort l'hydravion triplan de patrouille maritime dont une série sera commandée par l'Aéronautique maritime. La guerre terminée, la Société de Constructions Aéronautiques et Navales Marcel Besson est installée à Boulogne sur Seine. De 1919 à 1928, la firme produit de nombreux modèles, du plus petit au plus grand, mais en petite série. Toutes ces machines restent au stade du prototype. En 1928, les ANF les Mureaux rachètent la Société Besson.

AUDENIS, Charles, né le 18 février 1889 à Saint Romain au Mont d'Or.

Après des études techniques à l'Ecole de la Martinière à Lyon, Charles Audenis suit les cours d'ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny. En 1911, il quitte sa situation dans l'industrie pour entrer comme simple mécanicien à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Vite remarqué pour son habileté, il en devient le chef-mécanicien. Elève-pilote dans cette école, il est breveté pilote, le 9 mars 1912 avec le numéro 788.

Avec son ami Jean Jacob, il construit un biplan à moteur Gnôme de 50 CV avec lequel il participe à de nombreux meetings régionaux. Au cours de la Première Guerre Mondiale, tout d'abord moniteur-pilote à l'Ecole de pilotage de Chartres, où il forme 90 élèves-pilote (Lufbéry, Coste et Henri Lumière, entre autres), il passe ensuite quelques mois en escadrille où sa bravoure est récompensée par la Médaille Militaire et la Croix de Guerre. Il est mis en disponibilité pour construire un biplan biplace équipé d'un moteur Clerget de 130 CV, le A 1 C 2, puis d'un moteur Renault, le A 2 C 2, qui hélas, n'est pas retenu. En 1918, en compagnie

de Beaucourt et de Jacob, il conçoit un biplace de combat muni d'un moteur Hispano de 300 CV, aux lignes très modernes, le BAJ IV C 2. Son appareil est incendié accidentellement... à la veille de sa présentation à la commission de réception. C'est une épreuve terrible pour Charles Audenis qui apprend que son ami Jacob vient d'être descendu par un chasseur allemand.

La paix revenue, il reprend une activité aérienne à Ambérieu en Bugey, en concevant un avion-école biplace, le Audenis-Vialle A3 EP 2, équipé d'un moteur le Rhône de 780 cv, et ultérieurement des hydroglisseurs fluviaux. En 1927, il assure les fonctions de chef-pilote au Centre d'Entraînement des pilotes civils à Bron, puis à Nîmes, pour le compte de la Compagnie Française d'Aviation. C'est alors qu'il est frappé par la poliomyélite qui le rend infirme de ses bras, et l'empêche de construire l'aile volante qu'il avait conçue.

Cruellement éprouvé par la vie, courageux, tenace, resté pauvre, mais infiniment digne, Charles Audenis personnifie le type même du pionnier de l'aviation naissante et de ces chercheurs à qui, il ne manque, peut-être, qu'un peu de chance pour pouvoir donner toute leur mesure.

Charles Audenis adhère aux Vieilles Tiges le 12 juin 1953 avec le n°143, et s'éteint, le 9 mars 1962, à l'âge de 73 ans.

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

Augustin Seguin (surnommé par ses proches «Tintin l'Aviateur» est le petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier) à qui l'on doit la chaudière tubulaire et les premiers ponts suspendus. Diplômé de la Faculté des Sciences de Paris, il entre à l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique. Attaché en qualité d'ingénieur à la Société Gnôme, il collabore aux plus brillants succès de l'aviation. Augustin Seguin est appelé au service militaire en 1911, et obtient son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France avec le numéro 528, le 15 juin 1911. Breveté pilote militaire, il participe aux manœuvres de 1912.

Malgré ses occupations industrielles, il se consacre à l'aviation sportive et participe à des raids. C'est ainsi qu'en septembre 1913, il va d'un seul vol de Buc à Berlin, record du vol en ligne droite, 1040 kilomètres sans escale, pour les biplans et regagne son point de départ avec une escale. Augustin Seguin décède à Paris en 1965.

DUMAS, Joseph, né le 24 juin 1890 à Sathonay (Ain), commune rattachée en 1968 au département du Rhône.

En 1912, il crée à Antibes une Ecole de pilotage avec les frères Garbero. Il est titulaire du brevet de pilote numéro 1599 en date du 6 février 1914 et du brevet militaire numéro 577 le 2 août 1914. Affecté dans l'aviation militaire, il termine la Première Guerre Mondiale avec galons et lauriers. De retour à la vie civile, il passe ses loisirs au sein de l'Aéroclub du Rhône et participe à quelques manifestations aériennes, tout en poursuivant des vols d'entraînement militaires. Joseph Dumas adhère aux Vieilles Tiges, section lyonnaise, le 15 mars 1936 sous le n° 2. Il comptait 2000 heures de vols lorsqu'il trouve la mort, le 15 août 1938, après avoir décollé de l'aérodrome de Genève-Cointrin. Il sera inhumé au cimetière de Lyon-La Guillotière, puis réinhumé au cimetière de Chasselay (Rhône) en avril 1973.

En 1951, son nom a été donné à la Section des Vieilles Tiges de la Région Rhône-Alpes.

BERLOT, Henri, né le 25 juin 1890 à Lyon.

Henri Berlot est breveté pilote le 23 mars 1911, sous le n° 450, à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Breveté pilote militaire le 27 juin 1915, le sergent Berlot est affecté successivement aux escadrilles V 27, N 57 et 387 S. Il décède au Congo lors d'une partie de chasse, le 13 décembre 1920.

FRANTZ, Joseph, né le 7 août 1890 à Beaujeu.

En 1909, il entre comme apprenti mécanicien chez de Pischoff et Koechlin, près de Juvisy. Joseph Frantz est breveté pilote le 3 février 1911 avec le numéro 363. Il est Titulaire de records du monde de durée avec 2 passagers (4 h 27) et de distance. Breveté pilote militaire en mars 1912, le sergent Frantz exécute des missions de reconnaissance dès août 1914. Le 5 octobre 1914, il décolle près de Soissons avec, à l'avant de l'appareil, le mécanicien-bombardier Quenault. Croisant un Aviatik, Quenault l'attaque au fusil-mitrailleur et l'abat de 47 cartouches. Ce fut la première victoire aérienne mondiale. Le 15 août 1915, il pilote le triplan Voisin de 600 CV, 35 mètres d'envergure et 4 moteurs qui est le premier géant de l'air. En octobre 1915, Frantz est le premier à tirer au canon monté sur son biplan Voisin. Cadre supérieur chez Voisin, il s'installe ultérieurement comme industriel à Boulogne-Billancourt. Mobilisé en 1939, et promu capitaine, il commande à Bordeaux le Groupe de Transport 33/106.

Joseph Frantz fonde en 1922, «Les Vieilles Tiges», association aéronautique d'entraide pour les anciens pilotes, association qu'il Préside de 1962 à 1978. Il décède le 12 septembre 1979 et repose dans le cimetière Montparnasse à Paris.

SAUZAY, Léon, né le 10 août 1891 à Charentay.

Breveté mécanicien d'aéronautique, il fait partie en 1913 de la toute première phalange de marins, non officiers autorisés, à suivre les cours de pilotage dans une école civile. Il est breveté pilote le 7 mars 1913 avec le numéro 1250 et un an plus tard, le 30 mars 1914, il est breveté pilote militaire avec le numéro 444. Le 15 septembre 1914, il est nommé quartier-maître puis, à titre exceptionnel, second-maître. Les journaux de Toulon relataient à cette époque: «que le public toulonnais était impressionné par ses virages sensationnels». Affecté au Centre d' Aviation Maritime de Dunkerque, il patrouille en mer du Nord lorsque son hydravion FBA tombe en panne de moteur et se trouve contraint de faire un amerrissage de fortune. Il est fait prisonnier ainsi que son observateur. En 1917, il s'évade vers la Suisse où il est interné. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il sera affecté comme moniteur de pilotage, au Centre d' Aviation Maritime de Fréjus-Saint Raphaël, jusqu'à sa démobilisation en juillet 1919.

LAFAY, Etienne, né le 11 août 1891 à Tarare.

Etienne LAFAY est incorporé dans l'Aéronautique Militaire le 10 octobre 1912 comme mécanicien d'aviation. Il a déjà effectué de nombreux vols, comme mécanicien, quand la Première Guerre éclate. Etienne Lafay est l'inventeur breveté et constructeur du lance-bombes utilisé par le Lieutenant Varcin. Il est breveté pilote, le 19 novembre 1914, avec le numéro 1736 ; il sort n° 1 de la promotion de l'Ecole d'Aviation de Pau avec son brevet de pilote militaire, le 17 février 1915. Malgré ses nombreuses demandes pour être envoyé en escadrilles au front, mais en raison de ses qualités exceptionnelles de pilote, il est maintenu comme moniteur à l'Ecole d'Aviation d'Avord, dont il deviendra le chef-pilote. Mettant au point la technique de vol de nuit de l'Ecole d'Avord en 1915, il est détaché à Miramas pour créer une école identique. Le 21 juillet 1917, il devient chef-pilote de l'Ecole d'Etampes. Dans ces diverses écoles, il effectue plus de 2500 heures de vol comme moniteur. Etienne Lafay a formé et perfectionné plus de 1800 pilotes sur tous les appareils alors en service. Le 14 juillet 1918, il est nommé sous-lieutenant.

Mis à la disposition du sous-secrétariat à l'aéronautique, il fait partie d'une mission au Brésil. En 1919, il effectue le premier voyage en avion avec passagers au Brésil, et c'est ainsi qu'il forme les premiers pilotes de l'aviation militaire de ce pays. Après avoir quitté la mission militaire, il parcourt le Brésil en réalisant avec ses avions personnels des circuits de propagande, au profit de l'industrie aéronautique française. A la fin de 1924, pour le compte de la mission Latécoère, il effectue, en tant que pilote, la reconnaissance du parcours Rio de Janeiro-Buenos Aires. Avec une équipe d'autres pilotes sur Bréguet XIV, il réalise le premier transfert de courrier postal à partir de Rio de Janeiro, le 14 janvier 1925. Il est un des plus grands ambassadeurs des ailes françaises au Brésil. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918, Etienne Lafay qui adhère aux Vieilles Tiges le 11 juin 1950 avec le n° 93, décède le 3 mars 1997. Il est inhumé au cimetière de Tarare.

OLLAGNIER, Eugène, né le 8 octobre 1892 à Lyon.

Kimmerling lui donne le baptême de l'air à Bron. Quelques jours après, muni de la somme nécessaire à son inscription à l'école de pilotage de Bron, il devient élève-pilote de Plantier. Eugène Ollagnier est breveté pilote à Bron, à l'âge de 19 ans, le 7 mars 1913 avec le numéro 1257, en même temps que le futur as du looping Pégoud. Au cours de la Première Guerre Mondiale, il fit partie de l'escadrille spécialisée dans les raids à longue distance. Après 17 mois d'escadrille, il fut désigné comme moniteur à Ambérieu en Bugey. Le Ministère de l'Air le choisit comme pilote d'essai, poste où il restera jusqu'en 1921. Il procédera à la réception d'un millier d'appareils avant de reprendre la pharmacie familiale à Lyon. Eugène Ollagnier adhère aux Vieilles Tiges le 13 septembre 1945 sous le n°5, il en assura la Vice-Présidence du Groupement Joseph Dumas. Eugène Ollagnier assurera la Présidence active de l'Association des Amis de Pégoud afin de perpétuer le souvenir de ce grand As. Il décède à Miribel (Ain) le 10 juin 1967.

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

Paul Gignoux, élève-ingénieur à l'Ecole Centrale de Lyon en 1913, 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. Breveté pilote militaire n° 1855 le 23 octobre 1915 à Avord, il fut l'un des spécialistes des missions de bombardement nocturne dans l'est de la France en accomplissant le record de 210 missions au cours de la Première Guerre Mondiale. A la fin de l'année 1917, Gabriel Voisin le fit participer à la réalisation d'un nouvel appareil. En 1918, le sous-lieutenant Paul Gignoux est nommé commandant de l'escadrille 137. Rendu à la vie civile, il ne devait pas lâcher le «manche». En 1932, il passe son brevet de pilote de tourisme, tout en possédant successivement plusieurs appareils Potez, car il est le représentant de la marque. En 1936, un grave accident d'aviation le tient un certain temps éloigné de la vie aéronautique. Après la guerre, il devint propriétaire d'un Bonanza, ainsi que d'un Auster Mark 5, et accomplit de nombreux voyages. Paul Gignoux effectue son dernier vol en 1972 pour se rendre à Lourdes au pèlerinage de l'Aviation. Sur le plan local, à la tête d'une société industrielle florissante, il a fait profiter les aéroclubs de sa très grande expérience. Titulaire de nombreuses distinctions, il adhère aux Vieilles Tiges le 12 janvier 1950 sous le n°84. Paul Gignoux, Conseiller général du Rhône et Maire de Limonest, s'est éteint dans sa 97^{ème} année, le 7 mai 1990, à Limonest.

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

Il construit et expérimente, dès 1911, un planeur avec son ami Jacob. En 1912, il collabore avec Jacob et Audenis à la construction, dans les hangars de Zipfel à Villeurbanne, de l'avion Audenis-Jacob. Sous-Lieutenant au 7^{ème} bataillon du Génie, le sous-lieutenant Latruffe, deux fois blessé au combat, est cité à l'ordre de la division en juillet 1916. Breveté pilote militaire en avril 1917, il accomplit, en tant que sous-lieutenant, 600 heures de vol au cours de la Première Guerre Mondiale. Après l'Armistice, il est chef pilote à la division Voisin de la base d'Avord et forme les pilotes au vol de nuit. En 1922, il fonde, avec quelques camarades, l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air (ULCA). Sous l'égide de cette association est créée l'Ecole lyonnaise des mécaniciens spécialistes de l'aéronautique, qui est la première organisation civile à former des jeunes mécaniciens destinés à l'aviation.

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

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

JACOB, Jean-Auguste, né le 6 mai 1894 à Lyon.

Breveté pilote aviateur le 25 mai 1912 avec le n° 873, il s'associe à Charles Audenis dans les constructions d'appareils. Dès 1918, en compagnie de Beaucourt et de Audenis, il met au point un biplace de combat très robuste et aux lignes très modernes pour l'époque, le BAJ, initiales des trois constructeurs. L'appareil ne sera pas retenu par l'aéronautique militaire. Jean-Auguste Jacob est tué en combat aérien en 1918.

WINCKLER, Georges, né le 28 juin 1894 à Lyon.

A l'âge de 14 ans, il vole sur un planeur, type Lillienthal, qu'il a construit avec des amis. Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale Lyonnaise, il invente un stabilisateur automatique qui est présenté et médaillé à l'Exposition des Inventeurs de Lyon en 1911. Plantier et Kimmerling lui apprennent à piloter au terrain de Bron. Georges Winckler fait 5 années de guerre comme pilote d'essais, moniteur, pilote réceptionnaire à Ambérieu en Bugey, pendant lesquelles il effectue 1180 heures de vol. Il quitte l'armée en 1919 pour créer une usine de cyclocars, mais ce n'est pas la fortune. Il se lance dans la navigation maritime où pendant quatre ans, en tant que capitaine, il navigue sur un cotre à voile. De 1922 à 1925, il suit les cours d'élève-officier de la Marine Marchande. Au début de 1927, il entre comme pilote à la Compagnie Générale Aéropostale où il est chargé des vols d'études et d'organisation en Amérique du Sud. Le 1^{er} novembre 1928, il passe à Air Orient où, en collaboration avec Maurice Nogues, ils seront les pionniers de la ligne de l'Indochine. Comme chef-pilote de la Compagnie Air-Orient, il développe le réseau aérien dans l'Extrême-Orient. En 1936, pour le compte d'Air France, il est chargé de l'ouverture de la ligne Calcutta-Hanoï.

En 1936, il totalise 6000 heures de vol pour le compte de l'aviation commerciale. Mais comme il a contracté le paludisme, il rentre en France et meurt le 26 Décembre 1936, à La Ciotat (Bouches du Rhône). Georges Winckler est inhumé dans le cimetière de cette localité.

Georges Winckler est le cousin d'Henri Lumière, Président de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est.

FERBER, Robert, né probablement en 1895 à Lyon.

Fils de Ferdinand Ferber, pionnier de l'aviation. Après des études à l'Ecole Polytechnique de Zurich, il commence à piloter à l'école de Pau sur Blériot et participe aux combats aériens de la Première Guerre Mondiale: pilote de chasse à la SPA 84 en 1917, puis à la SPA 160 avec deux victoires probables. Quelques années plus tard, il présente, au Concours de Vauville en 1925, un planeur biplan de sa conception sur lequel il réussit de bons vols, mais qu'il n'eut pas de suite. Sa carrière se poursuit en tant qu'ingénieur et conseiller technique des Etablissements Gallus, spécialistes dans la production des appareils de photographie aérienne qui portent le nom de Robert Fabre. Il s'attache avec sa sœur Andrée à la réalisation d'un ouvrage sur son père à partir des documents et d'échanges de correspondances inédites : «Les débuts de l'aviation française», qui obtient le Prix Guynemer en 1970.

GALVIN, Louis, Marie, né le 9 juin 1895 à Sainte Foy les Lyon.

Louis GALVIN, célibataire, demeurait 11 rue Constantine à Lyon. Jeune ingénieur, il mit au point sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, puis à Bron, un petit biplan à fuselage de 7 m2 d'envergure, muni d'un moteur Anzani de 25 cv. L'appareil se contenta de voler. Galvin se lança, alors, dans la construction d'un bateau-glisser à hélice aérienne destiné à la navigation sur le Rhône. Breveté pilote civil le 21 juillet 1913 sous le n°1412; au début de l'année 1914, il est au Crotoy (Somme) probablement comme pilote à l'école Caudron. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est mobilisé comme sergent au 1^{er} Groupe d'Aviation le 15 décembre 1914; breveté pilote militaire n° 663 à Avord le 20 janvier 1915. Affecté comme pilote à l'escadrille C 9 du 16 mars 1915 au 3 septembre 1916; affecté à l'escadrille F 52 du 3 septembre 1916 au 14 avril 1917 où il est promu adjudant le 10 avril 1916; affecté à l'escadrille N 49 du 23 avril 1917 au 24 juin 1917. L'adjudant Auguste Galvin trouve la mort lors d'un accident d'avion en service commandé à Sermamagny (Haute-Saône) le 24 juin 1917. A l'origine, il est inhumé le 29 juin à Chaux (Territoire de Belfort) Tombe 3, puis réinhumé à la nécropole nationale de La Doua à Villeurbanne, Rang F 11, Tombe 13.