Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg en Bresse (Ain)

Louis Mouthier (1884-1970) est passionné de sport et de mécanique. En mai 1910, il achète 11.000 francs-or, un avion Blériot XI type 'traversée de la Manche'. Il n'y a pas d'instructeur et c'est avec seule une notice de pilotage qu'il débute son initiation. Le 9 août 1910, il est breveté pilote sous le n°157. On le voit à Dijon, Genève, Valenciennes et Lyon. En 1911, il achète un aéroplane Borel-Morane, équipé d'un moteur Gnôme 50 HP, qu'il présente à Bron lors du meeting du 14 juillet. Le 23 juillet, il décolle de Bron à 4h 05 et prend la direction de Bourg en Bresse. A partir de la localité des Echets, il suit la voie ferrée Lyon-Bourg, se maintenant à une hauteur d'environ 200 mètres et poussé par un vent du midi, il aborde Bourg en Bresse vers 4h 30. Il survole les jardins de la Préfecture, double le clocher de la basilique Notre-Dame et vient se poser vers la prairie des Vennes, devant la buvette du champ de courses. Il n'a mis que 30 minutes pour couvrir les 70 kilomètres à la vitesse moyenne de 140 kilomètres à l'heure. A 5 heures de l'après-midi, il s'envole pour Ambérieu en Bugey après avoir survolé à nouveau la ville de Bourg.

Les 9, 10 et 11 septembre 1911, grand meeting d'aviation aux Vennes avec Louis Mouthier, René Vidart, Albert Kimmerling et Henri Berlot. Pour ce premier grand meeting organisé à Bourg on compte 18.750 entrées payantes et avec les abords du terrain accessibles, on a dénombré 25.000 spectateurs. Prix des places : tribune d'honneur, 3 fr : tribune sud, 2,50 fr : tribune nord, 2 fr : pelouse, 1 et 0,50 fr. Visite de l'appareil : 0,50 fr. 50% des bénéfices sont remis au bureau de bienfaisance.Trois aviateurs volent en même temps *(Mouthier, Kimmerling et Vidard)* ce qui enthousiasme les spectateurs. Le lundi 11, c'est la Saint Nicolas, le patron de la Ville de Bourg, 12.000 spectateurs s'empressent encore autour des Vennes, ils veulent revoir ces aviateurs. Pour clore ces journées, c'est à l'Hôtel de France que fut servi le banquet de ces journées mémorables.

Les 13, 14, 15 juillet 1912 ont lieu aux Vennes un très grand meeting aérien, 15.000 personnes assistent aux exhibitions d'aviateurs tels que Louis Mouthier, Pierre Béard, Paul Guerre dit Rugère, un parisien auteur de plusieurs raids aériens qui arrive de Mourmelon avec son biplan Voisin. Il y a aussi Gaston Oliverés, pilote de la maison Sommer. Un accident terrible a endeuillé cette grande fête. Le dernier jour, le 15 juillet, l'avion de Gaston Oliverés s'écrase à quelques mètres de l'orphelinat de Seillon. Le pilote est tué sur le coup. Rugère donne onze baptêmes de l'air dès le matin de la seconde journée. Le but de cette manifestation est d'alimenter une souscription nationale pour l'édification de hangars destinés à l'aviation.

Conseil municipal du 9 avril 1913, mardi dernier, le maire recevait le Secrétaire général du Comité national d'aviation militaire, il venait voir si Bourg possédait un éventuel terrain d'atterrissage pour installer une station d'avions avec hangar. Le champ des Vennes qu'il a visité a semblé l'intéresser, bordé d'un côté par la forêt de Seillon et d'un autre côté par l'Eglise de Brou, il offre également l'avantage de se trouver à proximité d'un poste de garde, mais pour que la ville devienne une station militaire, il faut qu'elle possède un hangar solide en maçonnerie et enfin qu'elle soit reliée par un fil au réseau téléphonique. Ces dépenses d'installation évaluées à 20.000 francs par la Société nationale d'aviation seraient supportées en partie par elle. Le Conseil Municipal décide de suivre l'affaire.

Le 27 octobre 1913 : Au plan national une souscription a produit la somme de 6 114 846 francs, somme qui permettra entre autre l'achat de 208 avions. Une partie de cette somme sera affectée à l'aménagement de stations d'atterrissage. Nous apprenons que Bourg va posséder l'une de ces stations, elle comprendra un terrain d'au moins 10 hectares et un hangar

de 20 mètres sur 20, muni d'un téléphone et d'un logement pour gardien. On cherche aux environs de la ville un emplacement vaste et commode pour installer cette station.

La Souscription Nationale du Comité National pour l'Aviation Militaire de 1912

En 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 pour l'Aviation Militaire, présidé par Georges Clemenceau, qui lançait une souscription nationale. Des Comités départementaux d'Aviation, sous l'égide de la Ligue Aéronautique de France, étaient créés afin de recueillir cette souscription qui atteignait en février 1913, presque quatre millions de francs-or...Ainsi, des villes, des régions, des établissements industriels ou commerciaux, des associations souscrivent et leur nom est donné à des avions. Cet argent permettait d'équiper les escadrilles en formation dans l'aéronautique militaire, mais aussi à servir à l'édification de hangars pour abriter les aéroplanes militaires sur les terrains de manoeuvres des garnisons. Ces hangars dit Type Comité National (hangar en maçonnerie de 20 x 20 mètres) adopté par l'autorité militaire devaient être implantés, dans notre région, à Bourg, Roanne, Vienne, Chambéry (Challes les Eaux), Grenoble et Montélimar. Les terrains de Bron, Ambérieu en Bugey et Saint Etienne-Bouthéon n'étaient pas concernés, du fait de l'existence d'une Ecole d'Aviation. De plus, la création d'un centre d'aviation militaire était envisagée sur ces terrains.

56 Bulletin mensuel la L. Aé. F. Avril 1914 57

L'ŒUVRE A CONTINUER

Hangar maçonnerie de 20x20 m. type Comité National (Station de Vienne)

En publiant ci-contre la carte revue et mise à jour des stations aériennes de France nous permettons à nos lecteurs de se rendre facilement compte que si le Comité National pour l'Aviation Militaire, a beaucoup fait, il reste encore beaucoup à faire.

L'achèvement de cette œuvre, pour le moment la plus utile et la plus intéressante de celles que l'on peut entreprendre afin de venir en aide à notre aviation militaire et de favoriser le développement du tourisme aérien, il appartient à la Ligue aéronautique de France de le poursuivre. Et c'est pour lui permettre d'atteindre en tout le plus rapidement possible que le ministre de la Guerre par lettre n° 833 4/4 du 31 janvier 1914 l'a autorisée à utiliser 117.333 francs, fonds de la souscription nationale spécialement affecté à la création de stations d'atterrissage.

Ces fonds joints à ceux qu'un grand nombre de villes mettent à la disposition de la Ligue Aéronautique de France, vont dès demain servir à l'édification de hangars construits sur le modèle dit « Type Comité National » adopté par l'autorité militaire. Répartis au nombre de 70 dans le Nord et tout l'Est de la France, puis au long des routes aériennes qui, de la capitale, s'élancent vers l'Espagne, la Méditerranée et l'Italie, ces hangars, en offrant aux avions de l'armée l'abri précieux de leur toit et la protection efficace de leurs murs, ont permis à toutes nos escadrilles de multiplier leurs vols d'entraînements malgré le vent, la pluie et les tempêtes.

Ces abris, véritables ports de refuge toujours prêts à les accueillir ont incité nos aviateurs militaires à accomplir leurs innombrables raids et à se livrer à la reconnaissance parfaite et approfondie des régions françaises pour la défense et la protection desquelles il peut, d'un jour à l'autre, être fait appel à leur dévouement et à leur esprit de sacrifice.

Et, et comme tout permet de l'affirmer, tous les membres des anciennes sociétés fusionnantes consentent à persévérer dans la voie qu'ils ont suivie jusqu'ici et continuent à accorder leur confiance à la Ligue aéronautique de France, ce ne seront plus 10 nouvelles stations aériennes qu'il sera possible d'installer, mais plus du double.

C'est pour aider la Ligue aéronautique de France à accomplir cette lourde et délicate tâche et à se montrer digne de ses élites que nous insistons pour qu'aucun concours ne nous soit ménagé ; nous faisons appel aux amis et relations de tous nos lecteurs et nous nous permettons de leur rappeler que, moyennant l'envoi de la très modeste cotisation de membre adhérent, ils peuvent collaborer à une œuvre qui veut grouper tous les efforts des Français pour lutter contre la redoutable concurrence étrangère et qui est, à ce titre, une œuvre de défense nationale.

Un des résultats de la Souscription Nationale

Stations inspectées par le CN.
Stations du CN en voie d'organisation
Stations organisées sur les Comités locaux
Centres militaires
Stations civiles

ORIGINE : BNF _DR
http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6123375p/f8.zoo

POUR ADHÉRER
à la Ligue Aéronautique de France

Toute personne désireuse d'adhérer à la Ligue Aéronautique de France peut s'inscrire en envoyant son nom et son adresse accompagnés du montant de sa cotisation.

La cotisation annuelle minimum est de :
Cinq francs pour les membres adhérents;
Dix francs pour les membres fondateurs;
Cinquante francs pour les membres bienfaiteurs.

Toutefois la cotisation de membre adhérent est ramenée à trois francs pour les élèves des écoles, lycées et collèges et pour les sous-officiers et soldats des armées de terre et de mer.

La cotisation annuelle des membres adhérents peut être rachetée moyennant un versement unique de cent francs, celle des membres fondateurs moyennant un versement unique de cinq cents francs.

La qualité de membre de la L. Aé. F. donne droit à un grand nombre d'avantages tels que carte d'identité, accès gratuit à certains aérodromes, entrées à prix réduits aux concours et meetings, etc., etc.

Sur demande adressée au président de la L. Aé. F. 35, rue François-Ier, Paris, les statuts et tous renseignements complémentaires sont envoyés par retour du courrier.

LA COUPE MICHELIN

La Coupe Michelin actuelle est dotée d'une somme de 20.000 fr. de prix. Elle sera détenue par l'aviateur qui, avant le 1er janvier 1915, aura couvert, à la vitesse horaire commerciale la plus élevée, un parcours en circuit fermé de 3.000 kilomètres environ.

Ce parcours de 3.000 kilomètres à travers la France est fixé comme suit, si l'on prend Versailles comme point de départ, étant entendu que sous l'appellation générale de Versailles on désigne tous les aérodromes voisins de cette ville, c'est-à-dire Buc, Châteaufort, Villacoublay et Saint-Cyr :

Versailles ..	0 km.	Report .	1.230 km.
Péronne	160 —	Pau	380 —
Reims	120 —	Saint-André-d'-Cubzac .	200 —
St-Dizier ..	110 —	Romorantin .	310 —
Gray	130 —	Angers	190 —
Joigny	180 —	Erreux	210 —
Beaune	160 —	Calais	230 —
Vienne	180 —	Versailles ..	250 —
Nimes	190 —		
A reporter.	1.230 km.	Total ...	3.000 km.

Il faudra atterrir à chacune de ces villes et dans l'ordre indiqué. Toutefois, il est permis de prendre le départ à un quelconque des points indiqués, pour revenir au même point.

La vitesse sur l'ensemble devra être au moins égale à 30 kilomètres à l'heure.

Le changement d'appareil est interdit.

Il est à remarquer que sur les quinze stations choisies comme points d'atterrissages dix ont été édifiées par les soins du Comité National pour l'Aviation militaire. Ce sont celles de : Péronne, Saint-Dizier, Gray, Joigny Beaune, Vienne, Nimes, Saint-André-de-Cubzac, Romorantin et Evreux.

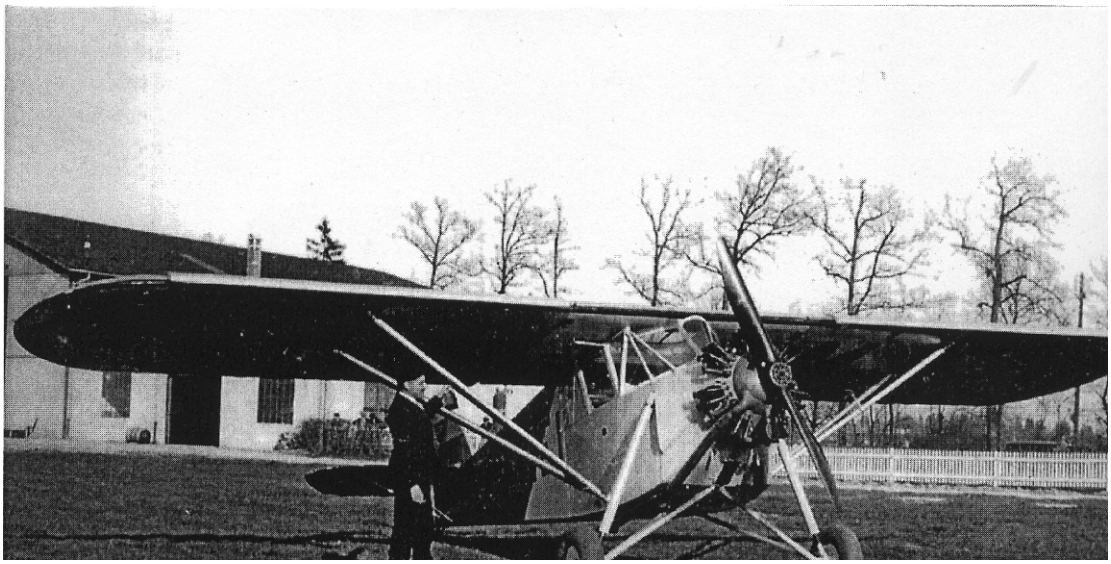
Nous publierons incessamment le plan détaillé de toutes les stations aériennes et de leurs environs où doivent atterrir obligatoirement tous les aviateurs qui courront pour la coupe Michelin 1914.

Conseil municipal du 5 novembre 1913 : suite à ce qui a été dit le 27 octobre, le Conseil délibère sur l'opportunité et sur les conditions d'établissement au communal des Vennes d'une station d'atterrissage pour les avions. Ce terrain sera pris sur-le-champ de tir et de manœuvre de la garnison et sur le terrain concédé à la société des courses de chevaux, une parcelle de 40m x 40m située dans l'enclos de la société de courses sera prise pour l'édification d'un hangar.

Le 8 juin 1914, nos concitoyens qui se sont rendus à l'hippodrome des Vennes ont pu voir, à peu de distance de la tribune sud, un bâtiment de fruste apparence, monté en béton et auquel il ne manque plus que sa couverture. C'est le hangar d'aviation. La ligue de navigation

aérienne, a confié les travaux à un entrepreneur lyonnais, M. Paufique. Dans quelques semaines, la ville prendra possession du hangar qu'elle s'est engagée à relier au téléphone et dont elle devra assurer le gardiennage.

Le 26 juin 1930, création de l'Aéro-club de l'Ain qui fait ses débuts sur le terrain des Vennes avec un planeur Avia Zodiac dont le lancement s'effectue au sandow, puis en mai 1932 avec un Potez 36 monoplan à moteur Salmson de 95 cv, fruit d'une souscription publique et de l'aide de l'Etat. Immatriculé F-ALTY et baptisé 'Ville de Bourg', il est peint aux couleurs de la ville de Bourg, vert et noir. Le 30 juillet 1932, lors d'un décollage du terrain des Vennes, il se pose en catastrophe dans la forêt de Seillon. Il est remplacé par un appareil de même type qui sera immatriculé F-AMEI et baptisé 'Ville de Bourg'. Depuis le terrain des Vennes, lors de vols de propagande, des Bressans émerveillés découvrent leur région.



Potez 36 immatriculé F-ALTY sur le terrain des Vennes en mai 1932, à gauche le hangar d'aviation

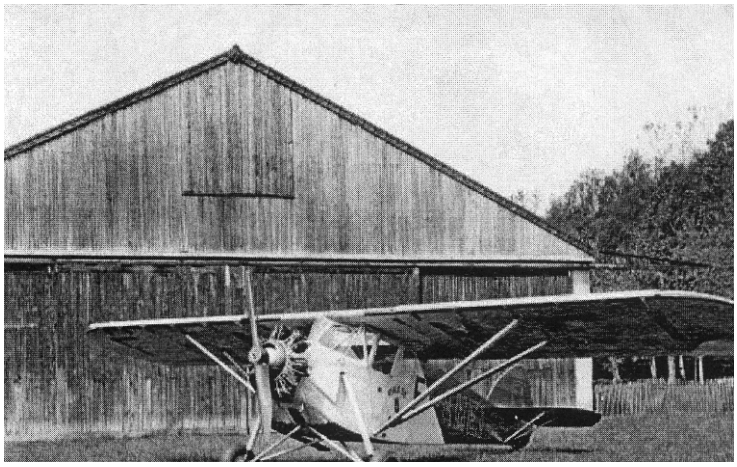
Le 15 mars 1946, la Fédération Nationale des Sports Aériens donne son agrément pour la création de l'Aéro-club populaire de Bourg. L'école de pilotage se fixe à Ambérieu en Bugey en 1947, et en 1949, le Préfet de l'Ain classe le terrain des Vennes en terrain privé. En 1959, le parc-avions rejoint le terrain des Vennes, mais la formation des élèves-pilotes sur le terrain des Vennes est toujours interdite. Aussi, un terrain est loué à La Tranclière pour assurer la formation des élèves. Ce terrain à usage restreint qui s'appellera Bourg-Pont d'Ain sera utilisé de 1959 à 1978, date d'ouverture de l'aérodrome de Bourg-Ceyzériat à Teyssonge qui prendra le nom de 'Terre des Hommes' en juillet 2000, en hommage à Antoine de Saint Exupéry.

En 2014, le terrain des Vennes est devenu un complexe sportif, et son hangar d'aviation qui est devenu **Centenaire** est oublié.

Sources : 50 ans Bourg de Brocard Tome 1, Bourg Story n°225, 'Des Ailes et des Hommes' par Marius Roche, Historique de l'Aéro-club de Bourg en Bresse.

Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg en Bresse (Ain) (C) C.A.L.M 10/2014

Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg en Bresse (Ain)



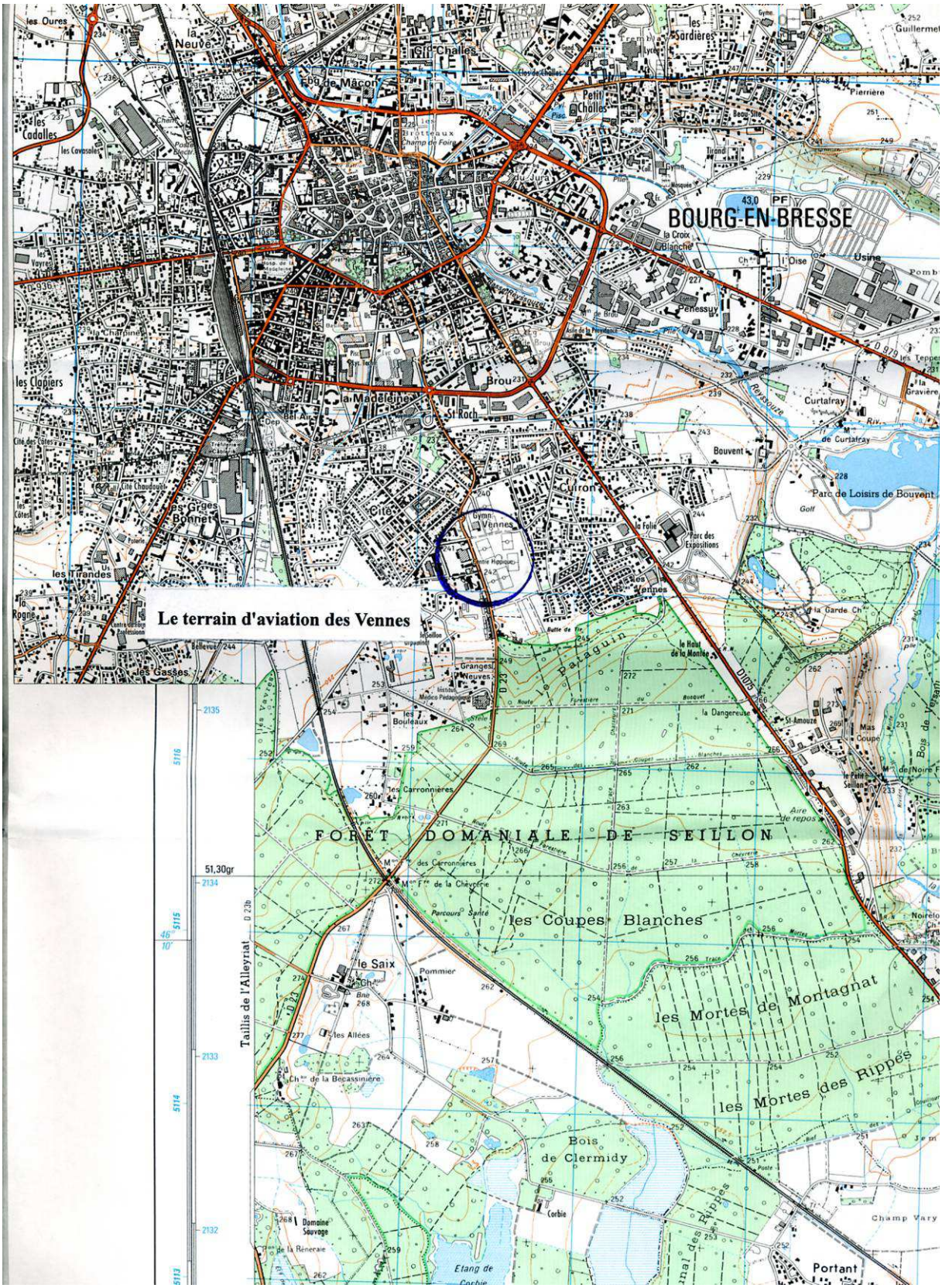
Potez 36 immatriculé F-ALTY, devant le hangar d'aviation sur le terrain des Vennes

Le complexe sportif des Vennes en 2014 Photos Pierre Morel

Le hangar d'aviation en 2014, vue de face

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

Historique et actualités du terrain d'aviation des Vennes à Bourg en Bresse (Ain)



CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD