

LES EXPLOITS

DE DEUX PILOTES LYONNAIS

PIONNIERS DE L'AVIATION

Le 11 Février 1911, Albert KIMMERLING effectue le premier vol régional avec atterrissage sur un lieu déterminé à l'avance: de Bron à Montceau près de Bourgoin (Isère), trajet de 40 kilomètres réalisé en 30 minutes.

Le 10 août 1913, Augustin SEGUIN, afin d'égaliser les vols de Brindejonc dans le cadre de la Coupe Pommery, vole pendant 15 heures entre Biarritz et Buc et de Buc à Brême (Allemagne), soit 1350 kilomètres, mais on lui retient ses heures de vol de nuit. Le 13 octobre 1913, il vole sans escale de Buc (Yvelines) à Le Barp (Gironde) et retour, effectuant 1040 kilomètres d'un seul vol en 13 heures 5 sur biplan H. Farman, moteur Gnome 80 HP. Il devient le premier tenant du Critérium de l'Aéroclub de France 1913 et bat le record de distance sans escale.

KIMMERLING Albert, né le 22 Juin 1882 à Saint Rambert l'Île Barbe (Rhône)

Sa famille, originaire du Wurtemberg, fait souche à Genève et engendre une descendance dont une branche s'établit à Lyon. Le grand père d'Albert KIMMERLING, John Victor est banquier à Lyon (en 1902, administrateur de la Société Lyonnaise de Dépôts de Comptes courants et du Crédit industriel), comme plusieurs familles protestantes romandes.

Albert KIMMERLING fait ses études au Lycée Ampère de Lyon avec un intérêt tout particulier pour la mécanique. A 18 ans, féru de patin à glace et de hockey, il est le meilleur joueur du Sporting Club de Lyon. En 1908, au club des Patineurs de Paris, il participe à des compétitions internationales de hockey. Il effectue quelques courses de voitures, puis entre en «section mécanique» aux Etablissements Cottin-Desgouttes, constructeur de camions et d'automobiles à Lyon.

En Octobre 1909, à l'âge de 27 ans, Albert KIMMERLING entre chez le constructeur Voisin, comme élève-pilote, puis pilote, il débute à Mourmelon. Le mois suivant il embarque sur un bateau un biplan Voisin et part pour une tournée en Afrique du Sud avec son mécanicien J.Moller. Le 28 Décembre 1909, il réalise sur avion Voisin le premier vol à moteur en Afrique du Sud. En 1910, il est de retour en France et s'installe à Miramas. Le 16



Juin 1910, participant à une fête d'aviation à Miramas, son avion Voisin chute de 20 mètres, Albert KIMMERLING est blessé.

Avec Sommer, comme instructeur, il est breveté pilote avec le n°291, le 19 Octobre 1910. Le 8 Novembre 1910, il se voit proposer par Sommer la création et l'organisation d'une école de pilotage à Bron: Ecole lyonnaise d'aviation de Lyon-Bron ou Ecole nationale d'aviation de Bron.

Les exploits de deux pilotes lyonnais, pionniers de l'aviation

Le 11 Février 1911, avec les encouragements de son ancien employeur Lionel Cottin, il effectue le premier vol régional avec atterrissage sur un lieu déterminé à l'avance: de Bron à Montceau près de Bourgoin, au lieu dit «les pierres longues», trajet de 45 kilomètres. C'est sur un Sommer biplan de 12 mètres de long avec moteur rotatif Gnome de 50 Cv que ce vol fut réalisé. L'appareil pesait 320 kg, plus le pilote et le carburant.

Récit de ce vol dans la presse de l'époque :

Kimmerling a accompli hier une véritable prouesse. Non seulement, il s'est rendu au petit village de Montceau (Isère) situé dans une région difficilement abordable mais encore il en est revenu malgré un vent violent de plus de 12 m/s.

Il a fait un parcours complet de 90 km dans le temps (déduction fait de l'arrêt de Montceau) de 1 h 27. ajoutons que l'altitude de Montceau est de 512 mètres.

Le matin, à l'heure où tout doucement la brume s'efface, Kimmerling décide de partir. Déjà, un mouvement intense règne à l'aérodrome de Bron. Quinze voitures sont là, chargées de monde, n'attendent qu'un signal pour se lancer à la poursuite de l'aviateur. Et bientôt, Kimmerling monte sur son siège, fait tourner l'hélice. Le biplan glisse sur l'herbe et crânement prend son envol.

Il est 9 h 35.

Aussitôt, les voitures lui donnent la chasse, voitures de toutes les couleurs, de toutes marques, mais notamment une Cottin-Desgouttes conduite par M. Deydier et une Turcat Mery piloté par M. Drevon. Toutes deux, spécialement chargées de veiller sur le biplan, vont traverser les campagnes à une allure de tempête suivant toujours et partout le grand biplan qui là-haut dans le ciel bleu porte le courageux et sympathique pilote.

En principe, Kimmerling comptait voler haut, de façon à éviter les remous produits par les collines et à se repérer plus facilement. Mais, il n'a pu le faire.

Dès La Verpillière, des remous le prennent. Il cherche alors dans la grande piste aérienne une région plus calme et descend à 60 mètres, rapidement il avance. Au Temple de Vaux, son allure augmente. La brise le déporte un peu. Il suit la voie ferrée qui borde la grande route et passe au-dessus de La Grive à 10 h 07. A partir de là, commence la période difficile et dangereuse de ce grand raid.

L'aviateur pique droit sur Montceau. A 10 h 11, il contourne Bourgoin dont les deux tours carrées de l'église le guident et donnant toute l'avance, relevant le stabilisateur, il monte à 300 mètres pour commencer l'escalade des coteaux tout blancs de neige, hérissés d'arbres menaçants.

Depuis longtemps, le petit village de Montceau perché à 512 mètres d'altitude est en fête. De tous côtés, les habitants sortent. Ils se dirigent vers une grande prairie marquée de drapeaux et que l'on a choisi d'avance. A peine sont-ils sur le terrain, que longtemps avant l'heure fixée, un cri s'élève : «le voilà !».

C'est Kimmerling en effet. A grande allure, le biplan s'avance. Il pique droit sur nous, grossit, passe au-dessus du dernier coteau et effectuant une très belle descente en flèche, vient se poser doucement sur l'herbe. La première partie du raid est terminée.

Le biplan est à peine arrêté qu'aussitôt c'est une ruée générale de la foule vers lui. Le maire M. Cottin, entouré des édiles des communes voisines, vient féliciter l'aviateur. Rapidement le monde augmente. Les photographes opèrent



Les exploits de deux pilotes lyonnais, pionniers de l'aviation

frénétiquement. On voit des quatre coins du champ des gens qui accourent. Tout le village est là. Il y a même des gens qui flairant une affaire exceptionnelle se faufilent dans les jambes et tournent autour de l'appareil comme s'ils i comprenaient quelque chose ! On ne s'attarde pas sur le plateau. L'air est vif, le soleil clair a aiguisé l'appétit et joyeusement, on s'installe à l'hôtel où M. Cottin a fait préparer un dîner pour tout le monde.

Auprès de lui et du héros du jour, se placent M. le receveur des Finances de La Tour du Pin et Madame, et M. Loras électricien, Mme et M. Budin régisseur, M. Hugonnet chirurgien dentiste, M. Pouyade maire de Saint Victor de Cessieu et son fils, M. Guerre, M. Favrot, M. Emery maire de Bourgoin et M. Larrivé conseiller d'arrondissement ainsi que les représentants de toute la presse lyonnaise.

Un bouquet et un souvenir sont offerts à Kimmerling, puis ce dernier exprime en quelques mots sa joie d'être venu. M. Pouyade lui succède. Il remercie et félicite l'aviateur qui pour la première fois a osé conduire à Montceau un aéroplane. Il félicite chaleureusement M. Cottin d'avoir organisé cette petite fête. Celui-ci dans un discours très éloquent remercie : M.M Kimmerling et Pouyade. Sportman lui-même, il se réjouit de cette manifestation sportive et remercie les dames, la presse ainsi que ses amis.

Aussitôt après midi, le temps change. L'horizon se couvre et une grande quantité de nuages, dangereuses flottilles aériennes s'avancent dans le ciel. La situation de Kimmerling devient délicate : laisser l'appareil à Montceau est impossible. Repartir avec les menaces atmosphériques est très risqué. En grand roi de l'air, en audacieux, notre pilote lyonnais n'hésite pas : il part. Et pendant qu'au-dessus de sa tête, les nuages s'accumulent, pendant qu'autour de lui le vent du midi se lève, et pousse ses premières rafales, il dévale sur la pente de la prairie, surplombe le vide d'un ravin et s'élanche dans la direction de Lyon. Ce que fut son retour est chose difficile à dire, car seul Kimmerling emporté par le vent, secoué par les tourbillons, tourmenté par les remous pourrait en donner la note exacte. De la route où les voitures s'affolent, on voyait le biplan lutter, pencher, redescendre et remonter. Ce fut un retour terrible. Kimmerling en sortit victorieux. Acclamé tout au long de la route par les habitants de Bourgoin, La Grive, La Verpillière, Saint Laurent de Mure qui étaient massés sur les portes, il se hâta le plus qu'il put. Enfin, l'aérodrome de Bron arriva. Le vent augmentait toujours.

Les chapeaux s'envolaient. Le biplan fit des écarts énormes puis cramponné à son levier, Kimmerling l'amena au sol, dompté, sans casser un seul bout de bois, sans la moindre avarie.

Ce beau raid accompli dans les circonstances que l'on sait, classe définitivement notre pilote lyonnais Kimmerling parmi les aviateurs dignes de gagner les grands prix que l'industrie nouvelle put disputer en France. Ajoutons que malgré son voyage, l'aviateur s'est présenté à Montceau dans une tenue absolument irréprochable. Son secret, car il en a un, peut être dévoilé : il n'emploie que du linge imperméable, «la lyonite».

C'est à cette époque qu'il donne le baptême de l'air à Edouard Herriot, Maire de Lyon. Au cours des années 1911/1912, Albert KIMMERLING participe à de nombreux meetings ou circuits en France et en Suisse. Début 1912, il quitte Lyon pour prendre la direction de l'Ecole de pilotage Sommer à Bouzy dans la Marne et participe en mai/juin 1912 à la course du Circuit d'Anjou.



Sa pierre tombale

Les exploits de deux pilotes lyonnais, pionniers de l'aviation

Le 8 Juin 1912, lors d'un vol d'essai d'un nouveau monoplan biplace Sommer, l'appareil s'écrase au sol, Albert KIMMERLING et l'ingénieur Tonnet trouvent la mort. Il est inhumé, près de ses parents, dans le petit cimetière de Bursinel, près de Lausanne, en Suisse.

Bénéficiant d'une grande popularité dans la région lyonnaise, due à ses nombreux exploits remarquables lors des démonstrations aériennes et des meetings, la mémoire de «Kiki» n'est pas oubliée. Son nom a été donné à une place aux limites des communes de Lyon et de Bron, des rues de Bron et de Lyon portent son nom.

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, apparenté à la famille de Montgolfier, à qui l'on doit les ponts suspendus, la chaudière tubulaire pour locomotive et la construction de la ligne de chemin de fer entre Lyon et Saint Etienne. Il est le frère Louis et Laurent Seguin, créateurs du moteur d'aviation Gnome.

Augustin SEGUIN est : diplômé de la Faculté des Sciences de Paris ; ingénieur de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique ; attaché en qualité d'ingénieur à la Société des moteurs Gnome ; breveté pilote n° 528 en date 15 juin 1911. Il est appelé au service militaire en 1911, breveté pilote militaire n° 83 en date du 16 février 1912, affecté à l'escadrille H.F 1, première escadrille militaire constituée en temps de paix, il prend part aux grandes manoeuvres d'aviation en 1912 et aux premiers essais de réglage aérien de tirs d'artillerie. La Médaille Militaire lui est décerné le 31 décembre 1912 pour services exceptionnels rendus à l'Aéronautique Militaire.

Malgré ses occupations industrielles, Augustin SEGUIN se consacre à l'aviation sportive et participe à des raids : Fin mars 1913, il envisage de traverser la Méditerranée de Marseille à Alger avec escale à l'île de Minorque aux Baléares. Un hangar est installé sur la plage du Prado à Marseille afin de faire fabriquer par les ouvriers d'Henri Fabre un avion Farman équipé d'un moteur Gnome de 100 cv 14 cylindres transformé en hydravion. Monsieur Louis Pierron, ingénieur, prendra place à bord de cet appareil dont le décollage est prévu le 2 avril.

Le Progrès de Lyon – 20 avril 1913

De Marseille Alger, Seguin et son passager Pierron voyageront en hydroaéroplane. Ils ne s'envoleront de Marseille que lorsque d'une côte à l'autre le temps sera beau. Un premier vol de 430 kilomètres les conduira dans l'île Minorque où ils pourront se ravitailler, et une seconde étape de 340 kilomètre les amènera à Alger. En outre, cinq contre-torpilleurs français seront échelonnés pour eux, de Marseille à Minorque. Trois navires espagnols les surveilleront jusqu'à mi-chemin de la seconde étape, et trois autres unités françaises les guideront et les protégeront dans la dernière partie du parcours. Malheureusement, ce qui est facile à exécuter sur terre devient une grosse difficulté en mer. Rien dans nos hydros actuels n'est construit en prévision d'une traversée : les flotteurs sont d'une fragilité dérisoire, leurs attaches aussi. Le moindre coup de mer brisera l'appareil comme un fétu. Avec cela, les aviateurs se retrouveront à la merci d'un encrassement, d'un accident de tuyauterie, d'une panne quelconque. Les moteurs si réguliers et si puissants dans notre ciel subissent sur la côte l'influence corrosive de l'air marin et n'ont plus la même valeur ; or, voici quinze jours que le moteur de Seguin «respire» le sel marin ! Enfin, malgré toutes les précautions prises, malgré les dépêches envoyées par télégraphie sans fil indiquant sur tout le parcours le calme absolu, il peut surgir un «grain» et ce n'est pas rare en Méditerranée. En résumé, la tentative de Seguin, surtout en cette saison, est dangereuse. Toutefois, grâce aux précautions prises,

elle a quelques chances de ne donner lieu qu'à une interruption de parcours sans accident sérieux et même, si l'atmosphère est favorable, elle peut aboutir à un glorieux succès.

L'Excelsior de Paris – 20 avril 1913

Le rêve audacieux de Seguin va-t-il se réaliser dans quelques heures ? En effet, celui qui a caressé ce beau projet de voler de Marseille à Alger quittera le hangar qui l'abrite depuis quelques jours et s'élancera au-dessus des flots pour accomplir une prouesse qui, il y a deux ans seulement, était considérée comme irréalisable. Cet après-midi, Seguin est venu saluer la population marseillaise. Par deux fois il a survolé la ville. La première fois, il est sorti 1 h 30. Le biplan a quitté la mer et a piqué vers les îles. Il a décrit un large virage et est venu sur la Canebière. Puis il a gagné la Madrague où il était attendu



par Fischer, chef pilote chez Farman, qui procéda immédiatement à de nouveaux essais avec 200 kg de sable. Ces essais furent parfaitement réussis. Ils donnèrent pleine satisfaction. Seguin reprit place à son siège et, en compagnie de Pierron, revint survoler Marseille. L'amerrissage s'effectua dans de très bonnes conditions. A 6 h 30, Seguin emmenant un metteur au point de la Société Gnome, s'envolait à nouveau au large des îles. En pleine mer, l'appareil se comporta toujours dans de belles conditions. Il n'y avait pas à hésiter. Le temps étant favorable, il fallait partir, et Seguin se décida. Je me trouvais, à 7 heures, avec lui au moment où il avisait le commandant de la flottille des torpilleurs de sa décision. Il m'expliqua de quelle façon il comptait que les choses se passeraient.

L'Excelsior de Paris – 21 avril 1913

La chose, hier soir était certaine ; ce matin, au lever du jour, Seguin et Pierron devaient s'envoler de Marseille et filer droit vers les Baléares et cependant la journée s'est écoulée sans que le grand oiseau de toile ait quitté le nid qui l'abrite, depuis bientôt trois semaines. Pourquoi ?

La raison en est simple : je vous avais télégraphié, hier soir, que les torpilleurs chargés de l'escorter avaient quitté le port. Malheureusement, au moment où ils sortaient du Vieux Port, les chaînes de leurs ancres s'entrelacèrent et il fut impossible aux cinq torpilleurs



Augustin Seguin au départ à Marseille pour la plus grande escale

de continuer leur route. Jusqu'à minuit, ils furent immobilisés. Lorsqu'enfin les chaînes furent défaits, il était trop tard pour espérer que les unités de la flotte mise à la disposition des aviateurs auraient le temps d'arriver au point qui leur avaient été désignés ; néanmoins, les bateaux partent, et à 4 heures du matin, je me trouvais au Roucas Blanc, devant le hangar de l'appareil. Farman, Seguin, Pierron, Laurent Seguin et Fischer ne tardaient pas à arriver, et les préparatifs étaient faits comme si le départ allait s'effectuer. Cependant, le torpilleur «Fantassin» venait bientôt apprendre à Seguin que les autres torpilleurs ne seraient pas rendus à leur poste avant 9 heures du matin. On attendit jusqu'à 8 heures, mais un vent du Sud s'était levé à ce moment, les deux aviateurs se virent dans l'obligation de renoncer à leur projet. Ils ont remis leur départ à demain matin si le temps le permet.

L'Événement de Paris – 22 avril 1913

Seguin qui devait tenter la traversée de la Méditerranée en hydroaéroplane, a, dit-on, remis sa tentative au mois de juin.

A la place, Augustin SEGUIN participe à la Coupe Pommery en décollant le 28 avril pour un raid Marseille-Namur, battant le record à cette époque, de vol avec un passager. Le 10 août, afin d'égaliser Brindejonc dans le cadre de la Coupe Pommery, il vole pendant 15 heures entre Biarritz et Buc et de Buc à Brême (Allemagne), soit 1350 kilomètres, mais on lui retient ses heures de vol de nuit. Il vole sans escale le 13 octobre 1913 de Buc (Yvelines) à Le Barp (Gironde) et retour, effectuant 1040 kilomètres d'un seul vol en 13 heures 5 sur biplan H. Farman, moteur Gnome 80 HP. Il devient le premier tenant du Critérium de l'Aéroclub de France 1913 et bat le record de distance sans escale.

Récit de ce vol dans la presse de l'époque :

Le Critérium de l'Aéroclub de France, épreuve annuelle dotée d'un prix de 10 000 francs et disputé pour la première fois en 1911 était alors attribué à l'aviateur qui, à la fin de l'année, aurait accompli autour d'une piste en circuit fermé la plus grande distance sans escale. Régulièrement engagé, Augustin SEGUIN prit son envol le 13 septembre 1913, à 6 h 2 du matin à l'aérodrome Farman de Buc, filant vers le S.O, avec l'intention d'aller virer au-dessus du hameau de Le Barp, à une trentaine de kilomètres au sud de Bordeaux, pour y prendre la route du retour. Il emportait 550 litres d'essence. Un léger vent du nord, qui augmenta dans l'après-midi et le retarda dans le voyage du retour, le favorisait à l'aller, mais le brouillard était intense et le pilote ne vit guère le sol jusqu'à Orléans, ayant donc un peu dérivé de la ligne Buc-Le Barp. Continuant sa route, SEGUIN virait de bord à Le Barp à 11 heures 13, ayant déjà couvert 580 kilomètres et reprenait le chemin de Buc. Mais le vent du nord retardait maintenant sa marche et lorsqu'il passait en vue de Blois il était déjà nuit. Poursuivant son chemin, en consultant sa boussole éclairée par une petite lampe électrique de poche et surtout en s'orientant sur la lune, il reconnut encore Chartres ; mais depuis, le brouillard s'était épaissi, il ne distingua plus rien au sol jusqu'à ce qu'il aperçut enfin les lueurs des grands feux de paille, des feux de Bengale et des fusées allumées à Buc, par ses amis inquiets, pour lui signaler l'aérodrome. Guidé par ces lueurs, SEGUIN arrivait sur l'aérodrome et y atterrissait sans le moindre incident à 7 h 7 du soir. Il avait couvert 1040 kilomètres sans arrêt, en 13 h 5 de vol, dont 2 heures environ de nuit complète. Il restait encore 60 litres d'essence dans le réservoir et l'aviateur aurait pu continuer à totaliser des kilomètres autour de la piste de Buc, mais le réservoir étant très grand, l'essence n'y formait plus qu'une mince couche et lorsque l'appareil s'inclina pour se rapprocher du sol, l'arrivée d'essence ne se fit plus, le moteur n'eut pas le temps de reprendre et SEGUIN dut atterrir.

Les exploits de deux pilotes lyonnais, pionniers de l'aviation

Affecté en 1916 à l'aviation de chasse, il est grièvement blessé aux jambes en service aérien et sera réformé. Il a effectué plus de 500 heures de vol.

Augustin SEGUIN s'adonne alors à des recherches scientifiques et invente notamment une machine à calculer, un indicateur de vitesse, un appareil stroboscopique dont l'emploi se généralise rapidement. En collaboration avec son frère Laurent, il dépose 62 brevets d'invention. Il est connu pour être un excellent photographe amateur et ses photos sont répertoriées. Il les a prises avec son frère Laurent, son mécanicien Lestradet et Louis Paulhan lors de leurs voyages et de leurs activités industrielles, sportives ou militaires.

En 1938, Augustin SEGUIN, Ingénieur, était Directeur Technique de la Société de recherches mécaniques et physiques à Paris.

Titulaire de nombreuses décorations : Médaille d'Or de l'Aéroclub de France, Médaille d'Or de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale, Médaille de l'Aéronautique, Chevalier de la Légion d'Honneur, Augustin SEGUIN, Membre Pionnier des Vieilles Tiges, décède à Paris le 25 avril 1965.

En 30 mois, l'évolution rapide de l'aviation est due principalement à l'amélioration de la motorisation et de la structure des appareils. Saluons les exploits de ces deux pilotes lyonnais.

Nos plus vifs remerciements, à Henri CONAN, Président de l'Association Mémoires de l'Hydraviation, pour l'abondante documentation mise à notre disposition

Sources : Pionnair GE de Jean-Claude CAILLIEZ, Aventure dans le ciel berjallien du Dr Yves LACOUR, Les débuts de l'Aviation en Provence par Henri CONAN, Documentation Les Vieilles Tiges.

Photos : Collection Henri CONAN, Collection privée.

Les exploits de deux pilotes lyonnais, Pionniers de l'aviation (C) C.A.L.M 04/2012