

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

Louis Mouillard (1834-1897), né à Lyon, est le théoricien du vol à voile. Dans ses ouvrages, il a publié ses observations qui sont à la base de la théorie du vol à voile moderne. A 15 ans, Louis Mouillard, confectionne un curieux engin à base de parachute et d'oiseau à l'aide de vieux parapluies et de draps, grimpe au sommet d'une tour de la basilique de Fourvière. Arrêté, in extremis par le sacristain, au moment qu'il allait sauter dans le vide. Le 25 septembre 1865, en Algérie, il construit son planeur n°3, un monoplan sans queue à bord duquel il réalise un vol de 42 mètres en 15 secondes.

Maurice Colliex (1880-1954), un lyonnais, débute en 1896 ses premières glissades aériennes sur le plateau de Retord dans les monts du Bugey (Ain), à bord d'appareils construits, de ses propres mains, avec des draps de lit et des cannes à pêche. En 1903, il retrouve Gabriel Voisin, qu'il avait connu au lycée, pour expérimenter des planeurs cellulaires sur les coteaux du Rhône à Vassieux. De par sa carrière aéronautique, il sera considéré comme le premier pilote d'essais au monde.

Gabriel (1880-1973) et Charles Voisin (1882-1912), 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 Guillotière... 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 chaotiques 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...

Un autre lyonnais, Ferdinand Ferber (1862-1909), pionnier de l'aéronautique s'est fortement inspiré des observations de Mouillard lors de la réalisation de ses planeurs.

Sa famille, des soyeux lyonnais, rachète et restaure le château situé sur le promontoire de Rue (canton de Fribourg en Suisse romande) où elle passe les mois d'été. Ferdinand Ferber y vient également pour ses congés militaires et va faire là ses premiers tests de "plus lourd que l'air" (1898-1899). Ferber construit successivement 2 planeurs durant cette période, sortes de cerf-volants de plus en plus élaborés, auxquels il se suspend et tente des sauts de pente (en courant dans une pente) ou en sautant depuis une plate-forme surélevée. En regardant la géométrie de ses 4 premiers



LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS

planeurs, on déduit que Ferber comprend assez vite que leur largeur doit être supérieure à leur longueur pour obtenir une meilleure portance et il s'approche ainsi, pas à pas, de la forme d'une aile. Ferber commence par se lancer sur la place de l'église depuis une d'une fenêtre élevée du château. Son 1^{er} modèle pèse 30 kg pour 8m d'envergure et 25 m² de surface portante. Essayé en août 1898, il se brise à l'atterrissage. Les pères Moret et Sublet qui desservent la chapelle des Augustins de Rue notent encore le 24 octobre 1898 "*Aujourd'hui, après les vêpres, expériences d'un parachutiste faite par le capitaine Ferber. D'après l'inventeur, le singulier véhicule devrait pouvoir transporter le poids de 80 kg.*". Puis Ferber tente de quitter le sol sous un plus grand appareil tracté par un cheval, le long du pré nommé la Cheneveirettaz, devant l'entrée du château....

Anatole Berger d'Ecully ne se contente pas de concevoir des appareils, mais de pouvoir les matérialiser et les construire. Après des expériences, en décembre 1903 et février 1904, au Col de Pavézin dans la Loire, à partir de planeur du type Chanute, Anatole Berger se rapproche de Lyon.

La presse de l'époque témoigne : *«Le 6 février 1905, sur la colline de Bel Air, entre Francheville et Craponne, dominant la vallée de l'Yzeron, à partir d'un ingénieux dispositif, M. Anatole Berger, inventeur lyonnais d'un aéroplane, voulut ce jour-là faire un essai de vol avec son prototype. Formée de deux ailes accolées par leur base, la voilure soutenue par une armature en bambou avait une surface de 8 m². Un simple trapèze suspendu à l'appareil était destiné à soutenir l'aviateur.*

Ce dispositif consistait en un rail métallique aérien formé d'un fer en «T» renversé de 18 mètres de long, installé sur la pente de la colline et incliné en ligne droite de 45° sur l'horizontale. Le rail était supporté par des piliers de bois. En haut de la voie se trouvait la plate-forme de départ soutenue par un échafaudage. Pour se lancer, l'appareil est accroché à l'extrémité du rail aérien par un dispositif de roulement à billes.

Le pilote, M. Gardey, se place sur son trapèze, tenant en main un système de cordes qui devaient permettre, en manœuvrant les ailes comme des voiles, de garder un certain équilibre.

Au signal donné, l'aide qui retenait l'aéroplane et son conducteur laissait glisser le tout le long du rail incliné et parvenu à son extrémité l'appareil devait sur sa lancée continuer librement sa course et planer.

Le dimanche 5 juin, un essai se réalise sans pilote : un sac chargé de sable avait été attaché sous l'appareil qui prit ainsi son vol. Le sac se détacha et tomba, aussitôt rejoint par l'aéroplane. L'insuccès de cette expérience à vide aurait du conseiller la prudence, il n'en fût rien. Dès le lendemain, M. Gardey, jeune mécanicien de 19 ans, au service de M. Berger s'installa sur l'appareil. Le départ fut donné,

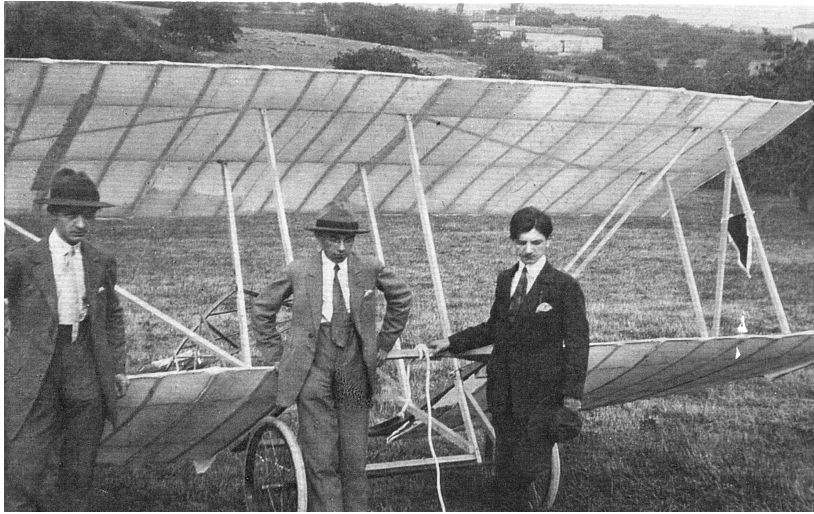
parvenu au bout du rail, l'appareil parut planer un instant. Alors une brusque embardée précipita au sol l'aéroplane, 20 mètre plus bas...

Heureusement la voilure enraya un peu la chute, et M. Gardey s'en sortit avec un talon brisé et deux blessures à la tête. M. Berger qui assistait à l'accident en fût très ému. Il se précipita au secours de son collaborateur qui reçut ainsi les premiers soins à la Table de Pierre. De là, il fût transporté à l'hôtel Dieu de Lyon. Après 40 jours d'hospitalisation, M. Gardey, non découragé, se proposa de recommencer l'expérience, mais M. Berger ne le lui permit pas».



LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS

En 1922, sur un terrain de Dardilly, dans la banlieue lyonnaise, Emile Chapeaux, fait voler un planeur biplan, de sa conception, qui est lancé au moyen d'un sandow.



A la même époque, il réalise un monoplan voilier EC dénommé «Le Vautour Oricou», VBSC aux initiales de ses amis qui l'ont aidé (Varichon, Biessy, Sabourault, Chapeaux). Au cours de l'année 1926, il réalise le premier planeur monoplan portatif – type Lilienthal- qui sera essayé sur les pentes du Mont Thou, au nord de Lyon.

L'Association pour la valorisation de l'industrie aéronautique (Avia) est un organisme privé français créé en 1930 par l'ingénieur Pierre Massenet (qui deviendra Préfet du Rhône en 1949) dans le but de promouvoir le vol à voile en France et d'encourager la création de planeurs du type AVIA.

MM. Claude Givaudan, Vice-président de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est, et Jean Torret, Directeur de l'Ecole des Métiers de Lyon, sont à l'origine de la création d'une section de vol à voile au sein de l'aéro-club. Le projet de section de 'vol plané' est ratifié par le Conseil d'Administration de l'aéro-club en décembre 1930.

Un groupe d'élèves de l'Ecole des Métiers de Lyon, située au 40 boulevard des Hironnelles (devenu boulevard des Tchécoslovaques) à Lyon 3^{ème}, a la charge de construire, régler et réparer les appareils du parc de planeurs. En 1931, les élèves ont construit un planeur du type AVIA XI A, baptisé 'Crâne de Piaf'. Pour le baptiser du nom de « Crâne de Piaf », l'Aéro-club organise une grande fête le 21 février 1931. Reste à l'essayer en vol. Le Club et l'École réussissent alors le pari insensé de descendre le planeur dans la rue d'Heyrieux voisine, de lui faire escalader par un échafaudage le mur voisin du Fort Lamothe (Caserne Sergent Blandan), et d'utiliser pour piste d'envol son terrain d'exercices. Les essais sont confiés à deux pilotes confirmés : le commandant Girier et le capitaine Magne. Lancé par deux sandows, le planeur s'élève à une quinzaine de mètres et se pose parfaitement. Encouragé par ce résultat, l'industriel caladois Édouard Vermorel propose la réalisation, dans son usine, de trois « Avia XI A Zögling » supplémentaires construits dans son usine de Vilefranche sur Saône. . Une cinquantaine d'élèves s'entraînent à Bron sous la conduite d'instructeurs.

LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS



Commandant GIRIER aux commandes

janvier 1931, création du Club de Vol à voile du Beaujolais à Belleville-sur-Saône (Rhône).

5 février 1931, l'association les Mouettes Lyonnaises, société de vol sans moteur, viennent d'obtenir de l'Etat-Major de la ville de Lyon l'autorisation d'utiliser les pentes du Mont Thou (660 mètres d'altitude) dans les Monts d'Or (Rhône) pour leurs lancers de planeurs. D'autre part, un appareil d'école commandé à M. Emile Chapeaux, sera livré le 12 février et réceptionné en vol sur le terrain du Mont Thou, le dimanche 15 février par M. Simonnet, moniteur des Mouettes Lyonnaises et pilote de réserve du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron. Tous les jeunes gens et jeunes femmes que le vol sans moteur intéressent peuvent s'inscrire au siège, 8 rue Malesherbes à Lyon, le dimanche matin de 9 à 11 heures. Ultérieurement, cette association est intégrée dans la Section Vol à voile de l'Aéro-club du Rhône.

Samedi 14 mars 1931, les Mouettes Lyonnaises viennent d'inaugurer leur planeur au Mont Thou, . Des vols remarquables ont été exécutés par MM. Simonnet et Messines, moniteurs du groupe sur planeur Emile Chapeaux, type école. M. Messines s'élevant à 25 mètres d'altitude a parcouru une distance de 400 mètres environ. Puis, M. Simonnet ayant pris une altitude d'une quinzaine de mètres a parcouru 350 mètres environ. Un public nombreux assistait à cette séance. Devant les bons résultats obtenus, un deuxième planeur a été commandé à M. Chapeaux, constructeur à Villefranche, qui assistait aux essais.

5 avril 1931, les Mouettes Lyonnaises ont poursuivi leur entraînement, ce dimanche, sur le terrain du Mont Thou. 17 lancers ont été effectués sur le planeur Emile Chapeaux, type école. D'excellentes glissades ont été faites par MM. Prat, Couttaud, Pras, Rouchon, Perret, Clappaz, Riffard, Dauvergne, Richard, Vachot, Lacour, Marin-Laflèche, Ed. Chapeaux, Morateur et Messines. Les séances d'entraînement ont lieu régulièrement le samedi et dimanche après-midi sur le terrain du Mont Thou.

21 décembre 1931, le club de Vol à Voile du Beaujolais à Belleville sur Saône (Rhône) a procédé aux premiers essais de son planeur entièrement construit par M. Deschamps, membre du club. L'entraînement a eu lieu sur un petit terrain ; Cathiard fit un beau vol ainsi qu'Audenis, Siant et Cothenet. Actuellement, tous les membres du club ont effectué six ou sept lancers ; on a cherché un terrain plus propice pour le remorquage par auto. Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat du Club du Vol à Voile du Beaujolais, 79 rue de la Rpublique à Belleville sur Saône.

LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS

En 1932, ce sont 48 vélivoles lyonnais qui pratiquent le vol à voile au sein de quatre groupes:

- le groupe 'Crâne de Piaf' composé des élèves de l'Ecole des Métiers de Lyon.
- le groupe 'Vermorel' en reconnaissance du donateur.
- le groupe 'Marescka' du prénom de sa marraine.
- le groupe des 'Mouettes'. L'association 'Les Mouettes Lyonnaises' fondée au début de l'année a réalisé des vols à partir du Mont Thou dans les Monts du Lyonnais sur deux planeurs du type 'Chapeaux'. Cette association s'intègre dans la Section Vol à voile de l'Aéro-club du Rhône.

Les quatre groupes qui ont fusionné au sein de la Section de Vol à Voile de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est effectuent leurs vols, de 1932 à 1935, sur le terrain d'aviation de Bron. Les élèves-pilotes sont encadrés par des militaires du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Bron : les adjudants-chefs Renouard, Messines, Thomasi et le sergent Bully.

Le planeur Chapeaux CH 23, ce planeur de performance, dont la construction débuta en 1931, est une extrapolation des diverses recherches d'Emile Chapeaux «...*le fuselage est de section elliptique avec revêtement travaillant en contreplaqué de bouleau. Il est formé d'une poutre sabot qui reçoit le châssis-support du siège, le manche à balai et le crochet avant de remorquage. Une série de couples reliés par six longerons principaux et des lisses intermédiaires forment l'ossature du fuselage. Une poutre sabot a permis de pratiquer une ouverture très grande pour la porte d'accès au poste de pilotage. Le pilote peut donc facilement et rapidement se lancer en parachute. L'aile, bilongeron, a une forme en M, vue de face. Elle comporte une section centrale bilongeron rectangulaire puis effilée. Les extrémités, effilées, sont constituées par les ailerons eux-mêmes ; elles sont donc entièrement mobiles. L'incidence de la voilure varie de l'emplanture aux extrémités, le maximum étant situé au premier tiers de l'envergure. Elle est revêtue de contreplaqué d'aulne de 10/10. Cette voilure est posée sur une cabane carénée située derrière le poste de pilotage et contreventée au fuselage par deux paires de mâts parallèles.*»



LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS



Planeur de performance CH 23
1er vol en décembre 1932



UN BEAU VOL DE G. BURLATON PILOTANT LE PLANEUR CHAPEAUX
1. L'appareil, le pilote (à droite) et le constructeur (au 1^{er} plan, à gauche). — 2. Installé à son poste de pilotage, G. Burlaton va donner le signal du départ. — 3. Remorqué par un Caudron piloté par Olive, le planeur prend de la hauteur. — 4. Le planeur vient d'effectuer un excellent atterrissage après avoir tenu l'air pendant 7 minutes 8 secondes.

Clichés : La Vie Lyonnaise

L'appareil d'une envergure de 18,50 mètres, d'une surface de 19,20 m², d'un allongement de 18 et d'une finesse de 25, dispose d'une vitesse verticale de descente de 0,60 et pèse à vide 185 kg.

Un seul exemplaire sera réalisé. En vue de participer au Concours International de la Banne d'Oranche, près de Clermont-Ferrand, Emile Chapeaux confie les essais à Georges Burlaton de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est. Trois essais au treuil eurent lieu à l'aérodrome de Bron, le 26 décembre 1932. Burlaton tint l'air successivement 1,15, 1,40 et 2,7 minutes avec des conditions météorologiques défavorables. En janvier 1933, un nouvel essai a lieu à Bron : un Caudron 125 piloté par Olive remorque le planeur jusqu'à une altitude de 400 mètres. Burlaton atterrit après 7, 12 minutes d'évolution. Le samedi 7 janvier, 1933, l'appareil est remorqué jusqu'à une altitude de 1.000 mètres sur les pentes du Mont Verdun, puis évolue sur Chasselay et Montluzin, pour enfin se poser dans la plaine des Chères, après 21 minutes et 3 secondes de vol. Aussi Emile Chapeaux, décide-t-il, un compagnon de travail, Monsieur Odot, de créer un aéro-club à Villefranche, puisqu'il existe déjà une section de vol à voile à Belleville sur Saône. Sous la présidence d'Auguste Meyer, ancien pilote de chasse en 1914-1918, un terrain est aménagé en bord de Saône au lieu-dit «Le Colombier», près de Anse (Rhône)

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS

14 janvier 1932, la section de Vol à Voile de Villefranche sur Saône vient d'être formée. Dès la première réunion, 17 inscriptions ont été enregistrées, dont celles de plusieurs pilotes qui pourront aider de leurs conseils les jeunes élèves.

21 janvier 1932, au cours de la réunion au Café Central, le Comité actif de la section de vol à voile de Villefranche sur Saône a été constitué : MM. le Docteur Meyer, capitaine-aviateur de réserve, Président, Renon et Bonthoux, vice-présidents, Chapeaux, constructeur et conseiller technique, Odot, secrétaire.

En février 1932, la Section Lyonnaise de Vol à Voile est créée sous la Présidence de M. Jean Blain. Son siège social est situé à la Brasserie Grôlée à Lyon. Cette section dispose d'un planeur 'Chapeaux' et d'un 'Sellier' qui évoluent, les fins de semaine, sur un terrain militaire à Sathonay. Quelques mois plus tard, cette section est intégrée à la Société Lyonnaise de Vol à Voile et planeurs propulsés.

23 décembre 1932, la Société lyonnaise de vol à voile et planeurs propulsés est déclarée en Préfecture du Rhône. On peut considérer que cette dernière association a absorbé la Section Lyonnaise de Vol à Voile créée en février 1932. Elle a pour siège la Brasserie Grôlée à Lyon, son président actif est Jean Blain, et dispose du même matériel. Le président d'honneur de cette association est Monsieur Cantournet, directeur de la Société Cotelle et Foucher, fabricant de l'eau de Javel La Croix à Sathonay. Parmi les membres du conseil d'administration de la Société lyonnaise de vol à voile et planeurs propulsés, Frémion, mécanicien à la Société Cotelle et Foucher, en est la cheville ouvrière. Il est à l'origine du développement des sports aéronautiques au parc Genevrey, et en particulier de la formule Pou du Ciel initiée par Henri Mignet.

5 avril 1934, les Mouettes de l'Ain, Groupement de Vol à voile de Rillieux-Genevrey (Rhône) vient de remanier son bureau. Président, Louis Fournier ; Vice-président, Frémion ; Secrétaire général, Louis Guillermaud ; Secrétaire adjoint, Louis Thevex ; Trésorier, Micheletta. Le siège est fixé au 'Loup Pendu' avenue de Rillieux à Rilleux. Il faut savoir qu'à cette époque, la commune de Rillieux se situait dans le département de l'Ain.

Les Mouettes de l'Ain ont comme terrain d'entraînement: une butte d'une quarantaine de mètres de hauteur située dans le parc Genevrey à Rillieux. Toutefois, des vols auraient été réalisés sur le terrain de manœuvres de l'armée dit de Sermenaz situé également sur la commune de Rillieux. Ce terrain situé au haut d'une balme qui surplombe le Rhône intéressera l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est, dans les années 50, car ce lieu est propice au vol de pente pour obtenir l'épreuve de 5 heures de l'insigne d'argent du brevet de Vol à Voile. Mais les possibilités d'atterrissage de secours n'existent pas dans le bas de la pente.

Suite à l'agrandissement des installations militaires, les vélivoles doivent quitter le terrain de Bron. Ils s'installent dans la plaine de l'Ain, entre Loyettes et Lagnieu, au lieu-dit 'La Mière'. Les collines, en rive gauche du Rhône, au-dessus des grottes de La Balme, leurs permettent de trouver un dénivelé de 200 mètres, favorables aux vols. Mais ce terrain, éloigné de Lyon, limite les fréquences des vols, et les nouvelles recrues se découragent. En 1937, les cents élèves inscrits à la Section d'Aviation Populaire de l'Aéro-club du Rhône, option vol à voile, peuvent ainsi voler les fins de semaine sur ce terrain à bord du planeur AVIA XV A donné par le Ministère de l'Air. MM. Martinaud et Petitlaurent assurent l'encadrement.

LES PREMIERS 'VOLS PLANES' DE LYONNAIS

Dans la première quinzaine de septembre 1936, le lieutenant Wernert réalise un vol de 203 kilomètres, le plus long trajet accompli en France à bord d'un planeur. Parti du terrain d'aviation d'Avignon-Pujaut (Vaucluse) à 13 h 10, à bord d'un planeur Avia-40, il se pose à Limonest (Rhône), à 10 kilomètres au nord de Lyon, à 17 h 55. Au cours de ce trajet de 4 h 45, il a atteint dans des ascendances thermique l'altitude de 2.500 mètres.

En 1938, 618 lancers sont effectués et 13 brevets A et 12 brevets B sont obtenus. La déclaration de guerre, en août 1939, met fin aux activités de vol à voile. Quelques vols sont réalisés en 1941 et 1942 par la Section de Vol à Voile de l'Aéro-club du Rhône sur le terrain du Colombier à Anse. Avec l'occupation allemande, les vols sont interdits et les vélivoles découvrent le modélisme.

En 1945, la section Vol à Voile de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est reprend ses vols sur le terrain de Chaponnay-Saint Symphorien, couramment appelé terrain de Corbas, à partir d'un Avia 11 A, le n°25, baptisé 'Mychovan'. L'absence de hangar oblige chaque soir le démontage du planeur pour son retour au local du 135, grande rue de la Guillotière à Lyon.

18 janvier 1950, sur un Castel-301 de l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais, Margerie chef-pilote du club et l'un des ses élèves, Edouard Durand (18 ans) décollent à 14 h 07 dans la neige au sol. La nuit tombe, le ciel s'éclaircit, la température chute, le vent devient fort, la radio tombe en panne. Au sol, sur la piste du terrain du Colombier à Anse, on attend, l'appareil se pose sur la pente du Mont Thou (Rhône), à une dizaine de kilomètres au nord de Lyon, le lendemain à 9 h 33 du matin après avoir volé 19 heures 26 minutes. Ils avaient à leur portée le record national, mais aussi mondial de 50 heures 26 minutes.

Les premiers 'vols planés' de Lyonnais (C) CALM 04/2020

..