

# dossier de Presse

## Riches mémoires de l'aéronautique en région lyonnaise

EXPOSITION

exposition  
22 octobre 2008  
16 mai 2009

entrée libre  
du mardi au samedi de 13h à 18h  
(sauf jours fériés)

Archives municipales de Lyon  
1, place des Archives  
cours Charlemagne 69002 Lyon  
tél : 04 78 92 32 50  
[www.archives-lyon.fr](http://www.archives-lyon.fr)

RhôneAlpes



Aéroports de Lyon



expos - archives municipales de Lyon - 04 78 92 32 50

# l'exposition

À l'automne 1908, le Lyonnais Armand Zipfel, qui a mis au point un aéroplane de sa construction, s'envole au-dessus du Grand Camp à Villeurbanne... Pour commémorer le centenaire de cet exploit méconnu, le Groupement Rhône-Alpes de l'Association Nationale des Vieilles Tiges et l'Association Rhodanienne pour le Souvenir Aérien (ARSA) ont confié aux Archives municipales de Lyon l'organisation d'une exposition retraçant les grands moments de l'aviation militaire, commerciale et de loisirs en région lyonnaise. De l'ascension d'une montgolfière à l'ouverture de l'aéroport de Satolas, deux siècles d'aventures aéronautiques sont retracés, de manière à rappeler que la région a largement contribué aux balbutiements des machines « plus lourdes que l'air » et à l'épopée des « merveilleux fous volants »...

## des pièces exceptionnelles

Rarement regroupés de cette manière, souvent uniques, les passionnants documents présentés aux Archives sont issus d'une vingtaine de musées, d'institutions patrimoniales françaises et étrangères ou de collections aéronautiques privées. Des gravures de machines aérostatiques, galères « à queue d'hirondelle » ou ballons « à quatre nageoires », des photos aériennes sur plaque de verre prêtées par le Musée Niépce jusqu'aux magnifiques clichés du lieutenant-aviateur Fleury Marius Seive, ancien élu lyonnais à qui l'on doit les premiers plans photographiques aériens de Lyon, en passant par les terribles images des bombardements alliés de mai 1944, l'iconographie réunie dans l'exposition est riche et variée.

Qu'il s'agisse de pionniers comme Louis Mouillard, auteur de « L'empire de l'air », de Pompéien Piraud, de Kimmerling, Givaudan ou Ferber, des frères Voisin, Henri Lumière, Maryse Bastié ou d'Antoine de Saint-Exupéry, les hommes et les femmes qui ont contribué à la saga lyonnaise de l'aéronautique sont mis en scène dans une multitude de documents d'archives, administratifs ou privés.

Comme autant de reliques et objets de collection, des brevets de pilote, carnets de solde, insignes d'escadrilles, médailles, écus de base aérienne, fanions, sacs postaux, billets de passagers, etc, sont les autres témoins de l'activité aéronautique régionale. Tout comme les belles affiches des temps héroïques, les photographies aériennes de Lyon, celles des avions de guerre et de transport, les dessins d'architecte et les plans... Les appareils photo jadis embarqués, les modèles réduits, un moteur d'avion Anzani, l'hélice de l'aéroplane de R. de Montgolfier, les costumes d'hôtesse ou les tenues de pilotes et de parachutistes donnent un relief particulier à cette évocation de deux siècles d'histoire de l'aéronautique régionale dont l'envers du décor n'est pas oublié; quatre écrans de la DGAC simulent également au sein de l'exposition les images radar du contrôle de la navigation aérienne installée à Lyon-St-Exupéry.



## petite généalogie de l'aviation régionale

Quelques mois après l'exploit de Joseph et Étienne de Montgolfier à Annonay, le quartier des Brotteaux assista, le 19 janvier 1784, à l'ascension de la montgolfière « Le Flesselles », avec sept voyageurs à bord dont Pilâtre de Rozier et Joseph Montgolfier. Pour ce troisième vol de l'histoire, l'aérostat trop lourdement chargé ne s'éleva que durant 40 minutes avant de se poser. Le jour anniversaire du premier vol public en ballon, le 4 juin 1784 une nouvelle montgolfière, « La Gustave », quittait les Brotteaux en emmenant le sieur Fleurant et la dame Tible jusqu'à la Duchère, après un détour par la Guillotière...



Et alors que les vols se multiplient en Europe cette année-là, la capitale des Gaules est au cœur de l'actualité aéronautique avec le « prix extraordinaire » doté de 1 200 livres proposé par l'Académie de Lyon à qui indiquerait « la manière la plus sûre, la moins dispendieuse et la plus efficace de diriger à volonté les machines aérostatiques ». De la centaine de mémoires qui parvinrent dans les délais, un seul fut produit par un ingénieur de formation parmi le concert hétéroclite composé de gentilshommes désœuvrés, de militaires, abbés, médecins, horlogers, artisans, etc. Les commissaires s'avouèrent accablés par la médiocrité des propositions et renoncèrent à attribuer le prix, non sans avoir décerné onze mentions honorables et un « prix d'émulation ».

Mais au début des années 1880, la passion des Lyonnais pour les expériences aérostatiques n'a cessé de croître : le 28 décembre 1889, le Club Aéronautique Lyonnais est créé sous la direction de Claude Pompéien Piraud. En 1894, à l'issue de l'exposition universelle de Lyon, la société L'Aéronautique Club de France section de Lyon voit le jour.

Le 9 mars 1906, la section lyonnaise de L'Aéronautique Club de France fait scission et se renomme Aéro-Club du Rhône. À l'instigation de quelques-uns de ses membres, passionnés par les expérimentations, se crée la commission aviation pour développer des projets d'aéroplanes.

Aidé par un jeune ingénieur, un Lyonnais de 25 ans ami de Gabriel et de Charles Voisin, Armand Zipfel développe son projet d'aéronef dans son propre atelier. Après bien des avatars, il finit par s'envoler en novembre 1908 au dessus du Grand Camp à Villeurbanne en devenant ainsi le premier aviateur lyonnais.



L'aviation lyonnaise est lancée et quelques mois plus tard, du 7 au 15 mai 1910, est organisée par les municipalités de Lyon et de Villeurbanne la première manifestation aéronautique de la région sur le terrain de « La Poudrette ». Malgré une météo maussade, cette « Semaine lyonnaise d'aviation » attire des spectateurs par dizaines de milliers, conquis par les exhibitions aériennes. Les pouvoirs publics locaux prennent alors conscience de l'importance du phénomène et en juin de la même année, l'administrateur de la Société régionale de banque et de crédit, Bouchet de Fareins, prend contact avec la municipalité de Bron pour acquérir des terrains à l'est du fort en vue d'implanter un « champ d'aviation ». À l'automne est aménagée sur ces mêmes terrains sous l'impulsion du constructeur d'avions Sommer, l'École Nationale d'Aviation qui formera de nombreux élèves-pilotes civils. Chef-pilote de l'école, Louis Kimmerling réalisera le 11 février 1911 le premier vol régional avec atterrissage sur un lieu défini à l'avance en parcourant 40 kilomètres en 30 minutes entre Bron et Montceau, près de Bourgoin.

## **l'aviation militaire et de loisirs**



En 1912, l'aéronautique militaire installe ses propres aménagements, et deux escadrilles sont formées sur le terrain de Bron qui devient, durant la Première Guerre mondiale le terrain d'essai pour des prototypes destinés à l'Armée, construits en totalité ou en partie dans les usines de la région lyonnaise.

Au lendemain de la guerre, l'aviation militaire regroupe à Bron un certain nombre d'escadrilles de l'aviation de chasse, de reconnaissance et de bombardement qui ont participé au conflit, dont le 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation.

Comptant parmi les plus importantes de France, la base est détruite en partie lors des bombardements alliés du 30 avril 1944 et ne sera pas reconstruite, seuls quelques bâtiments seront aménagés pour accueillir des services annexes de l'Armée de l'air.

En 1955, dans le cadre de la défense aérienne, l'Armée de l'air installe la station radar intérimaire 10/942, à l'est de la piste. Cette station sera transférée sur le terrain d'aviation de Satolas en juillet 1957 puis, en novembre 1973, à la base aérienne du Mont Verdun.

Après le conflit de 14-18, l'Aéro-club du Rhône, sous la présidence d'Antonin Boulade, développe l'activité avion et vol à voile. Sa section de propagande aérienne permettra au plus grand nombre de découvrir l'aviation en mettant des avions à la disposition de ses membres. Mais si la pratique du vol à voile a plus de difficultés à se développer, elle prendra un nouvel élan grâce à des matériels plus performants et, dès 1937, en raison de l'engouement pour l'aviation populaire.

Les passionnés de l'aviation sportive et de loisir se retrouvent dans des aéro-clubs sur les terrains de Bron, de Brindas et de Corbas où est installée la section de vol à voile de l'Aéro-club du Rhône, devenue Centre de vol à voile lyonnais en 1977.



## la plus grande aérogare du monde

Après l'ouverture du terrain d'aviation militaire de Bron à la circulation aérienne en mars 1920, le service de la navigation aménage la « halte aérienne » de Bron-Chassieu dans des bâtiments administratifs et techniques indépendants du terrain militaire.

À partir du 25 Mai 1926, la première liaison aérienne commerciale, Paris-Lyon-Marseille est assurée par la compagnie Air-Union ; elle est prolongée en mars 1928 jusqu'à Cannes.



Le succès de cette ligne incite l'État à donner plus de moyens à la Chambre de commerce de Lyon, lui permettant ainsi d'obtenir la concession de l'aérodrome de Lyon-Bron en octobre 1929, laquelle deviendra la première accordée en France. L'année suivante, la Chambre de commerce inaugure une aérogare, considérée par ses installations comme la plus grande aérogare du monde.

Le 30 août 1933, un regroupement des compagnies aériennes françaises permet la création de la compagnie Air France.

Jusqu'en 1939, la seule ligne aérienne en escale à Bron est alors Paris-Lyon-Marseille-Cannes, avec des liaisons temporaires pour Genève et Vichy. Durant la guerre, tout trafic aérien civil et commercial est arrêté et, après les bombardements alliés de 1944, l'aéroport de Bron présente un aspect de désolation.

De 1946 à 1952, le trafic passagers et fret est important au départ de Bron, notamment vers l'Afrique du Nord via Air France et des compagnies privées. La mise en service d'appareils modernes fait affluer les passagers, mais les conditions d'accueil, dans une aérogare devenue exiguë et vétuste, limitent l'expansion de l'aéroport qui est toutefois modernisé en 1959.

À partir de 1960, la desserte du réseau aérien métropolitain d'Air France est reprise progressivement par Air Inter et de nouvelles lignes sont mises en service au départ de Bron : Lille, Nice, Nantes, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux... Les horaires sont conçus de telle façon que Bron devient le centre de correspondance pour les lignes transversales -que les exploitants appelleront « le rendez-vous des Lyonnais »-, situant alors l'aéroport en septième position dans le classement des aéroports français.

Dix ans après la reprise de la concession, l'aménagement d'un aéroport d'envergure internationale, dans l'est lyonnais, s'impose. Le 20 avril 1975, Lyon-Satolas prend la relève de Lyon-Bron.

**Riches mémoires de l'aéronautique en région lyonnaise**  
exposition ouverte du 22 octobre 2008 au 16 mai 2009 de 13 h et 18 h  
du mardi au samedi, sauf jours fériés et le 2 janvier 2009



## expositions satellites

### *Du morse à la souris, 60 ans de contrôle en-route*



Avant même la fin de la Seconde Guerre mondiale, les Alliés décident, pour assurer la sécurité des avions tout au long de leur vol, et non plus seulement au départ et à l'arrivée, de mettre en place le « flying control », le contrôle en-route. Dès 1947, sont créés en France trois centres de contrôle, à Aix-en-Provence, à Mérignac et près d'Orly.

Mais comment organiser le travail ? Les pionniers reprennent le système anglais mis en point pendant la guerre, la table de « plotting », une grande carte horizontale sur laquelle on pousse régulièrement, à la main, des maquettes symbolisant les avions. Les échanges radio, traditionnellement en morse, vont passer rapidement à la voix, la « phonie ».

Avec la propulsion à réaction et des avions qui volent de plus en plus vite, il devient alors urgent de « voir » les aéronefs : quelques radars à longue portée et une informatique balbutiante permettent de visualiser le trafic sur une image peu facile à interpréter.

Dans les années 60, le transport aérien connaît une croissance extraordinaire, avivée par le développement des lignes régionales et des « charters ». Les gros-porteurs entrent en service alors que s'ouvre un 4<sup>e</sup> centre de contrôle à Brest et, plus tard, un 5<sup>e</sup> à Reims. Les radars améliorent leurs performances mais la libéralisation du transport aérien en Europe va provoquer pendant plus de dix ans un afflux de nouveaux vols qui va saturer les installations et provoquer de nombreux retards dès 1988. Près de 15 ans vont être nécessaires pour moderniser de fond en comble la totalité des outils et des méthodes du contrôle aérien. En 2004, le pari est gagné, les retards sont ramenés à la portion congrue...

Conçue par une équipe mêlant personnels actifs et retraités, ingénieurs, contrôleurs, électroniciens, archivistes et historiens, l'exposition a été inaugurée en 2007 au siège de la DGAC (direction générale de l'Aviation civile) et fait depuis lors un tour de France des organismes de contrôle aérien. Avec ses panneaux, ses vitrines et sa table de plotting reconstituée, elle présente la synthèse des évolutions extraordinaires du contrôle aérien, passé du morse après-guerre à l'informatisation sophistiquée de l'an 2000 où la souris d'ordinateur règne en maître.



*Du 22 octobre 2008 au 10 janvier 2009 – Lundi de 11 h à 17 h, du mardi au vendredi de 8 h 30 à 18 h, samedi de 13 h à 18 h. Hall des Archives municipales.*

### *Poidebard, archéologue des airs*

Durant son séjour au Liban comme enseignant, de 1924 à 1955, Antoine Poidebard, un père jésuite lyonnais, a mis au point une nouvelle méthode visant à révéler par la photographie aérienne des vestiges qui sont peu ou pas visibles au sol. Les prises de vue de ce pionnier de l'archéologie aérienne dont les études sont reconnues mondialement, ont été réalisées par des équipages de l'aviation militaire de Bron détachées en Syrie.

L'exposition présente au public une documentation photographique unique par sa qualité et son intérêt historique, issue des fonds de la Bibliothèque orientale de l'Université Saint-Joseph de Beyrouth qui a collaboré avec la Maison de l'Orient et de la Méditerranée de Lyon à sa réalisation.

*Du 3 mars au 16 mai 2009 – Lundi de 11 h à 17 h, du mardi au vendredi de 8 h 30 à 18 h, samedi de 13 h à 18 h. Hall des Archives municipales.*



## autour des expositions

### conférences sur l'aviation

Les trois expositions présentées entre octobre 2008 et mai 2009 ont suscité un programme de conférences sur le thème du vieux rêve de l'homme. Ainsi, des spécialistes de l'aéronautique et des passionnés de l'aviation civile et militaire, des historiens et des journalistes évoquent les concepts, les pionniers, les matériels, les aviateurs célèbres ou encore la problématique de la navigation aérienne depuis la période héroïque.

*Le jeudi à 18 h 30. Entrée libre. Voir programme détaillé.*

### activités pédagogiques

Des visites commentées gratuites des expositions ont lieu pour les particuliers du 28 octobre au 12 mai 2009 à 14 h et 16 h chaque mardi (à 15 h et 17 h pour *Du morse à la souris*) et à compter du 3 février au 12 mai 2009 pour l'exposition consacrée à Antoine Poidebard.

*Sans réservation, voir programme détaillé.*

Pour les scolaires (primaires et collèges), une découverte de l'exposition en suivant le plan de vol du livret pédagogique et des ateliers sont également prévus. Des ateliers et des visites destinés aux centres aérés les mercredis après-midi pendant les vacances scolaires sont proposés.

*Voir programme. Livret pédagogique sur demande.*

### catalogue

Disponible en novembre 2008, le catalogue de l'exposition *Riches mémoires de l'aéronautique en région lyonnaise* sera le sixième opus de la collection Mémoire vive. Comportant 80 pages en quadrichromie il sera disponible à l'accueil des Archives municipales de Lyon au prix de 5 euros.

### grandes heures de l'aviation à Bron

Après le succès de *la Semaine de l'aviation de Lyon* en mai 1910 à Villeurbanne, la création d'une école d'aviation s'est imposée pour finalement se concrétiser à Bron.

Cette exposition retrace l'histoire de l'aviation à Bron de 1910 à 1975, jusqu'à la création de l'aéroport de Lyon-Satolas...

*Exposition et animations d'aéromodélisme, du 24 au 28 février 2009, le mardi de 16 h 30 à 19 h, mercredi de 10 h à 13 h et de 14 h à 18 h, jeudi 16 h 30 à 18 h, vendredi de 16 h 30 à 19 h, samedi de 10 h à 16 h.*

*Médiathèque Jean-Prévost,*

*place du 11 Novembre 1918 - 69500 Bron - 04 72 36 13 80*

### découvrir les coulisses de l'aéroport Lyon/Saint-Exupéry

Visites guidées

*Réservées aux groupes de 10 à 60 personnes du lundi au vendredi à 9h30 ou 14h30.*

*Durée : 2 heures - Réservation : 04 72 22 54 73*



## nos partenaires

### **L'ARSA**

Quelques passionnés d'aviation et de son histoire se sont retrouvés en avril 1999 pour créer l'ARSA, Association Rhodanienne pour le Souvenir Aérien (association Loi de 1901 déclarée en Préfecture de la Drôme).

L'Association a pour objet de nouer des liens afin de recenser, localiser et identifier les événements aéronautiques survenus depuis les origines de l'aviation dans le sud-est de la France. Une coordination technique est chargée d'établir une liaison entre les membres et les services officiels.

Dans le cadre de son objet unique, axé sur le devoir de mémoire et la transmission du souvenir aux futures générations, l'ARSA a contribué seule ou en participation à une trentaine de commémorations ou d'inaugurations de plaques ou stèles érigées à la mémoire d'aviateurs.

L'ARSA a également effectué le recensement, la localisation et l'historique des lieux de mémoire aéronautique, ainsi qu'un historique sur les drames aériens dans la Région Rhône-Alpes

(à consulter sur le lien suivant : <http://pagesperso-orange.fr/espacesaerienslyon>).

Contact : **Paul MATHEVET, Secrétaire Général de l'ARSA,**  
14 bis rue Martin, 69500 Bron  
Tel : 04 78 00 17 33 - Courriel : [aero-tele.fr@tele2.fr](mailto:aero-tele.fr@tele2.fr)

### **l'association Les Vieilles Tiges**

À l'issue du premier conflit mondial qu'on appelle encore la Grande Guerre, une poignée de jeunes pilotes, brevetés avant août 1914, décidèrent de constituer une Association destinée à propager le goût de l'aviation et à rappeler le rôle décisif joué par la France, alors au premier rang dans le monde de l'aéronautique. Il leur était également apparu indispensable de pouvoir apporter leur soutien moral et un secours matériel à leurs camarades et à leurs familles dans l'adversité. Fondée en 1922 et reconnue d'utilité publique en 1926, l'association est composée au niveau régional de plusieurs groupements qui contribuent à son bon fonctionnement. Ainsi, le Groupement Joseph DUMAS, créé à Lyon dans les années 50, rassemble les adhérents de la région Rhône-Alpes et Auvergne. Un contact mensuel est établi, chaque premier mercredi du mois, à 12 heures, au restaurant Le Chalut, 12 rue Marc-Antoine Petit, 69002 Lyon. S'y ajoutent des réunions, conférences, visites et voyages organisés à titre amical.

Les objectifs sont de conserver vivant le souvenir de ceux qui ont précédé, d'apporter un soutien aux camarades dans la peine ou en difficulté, et de contribuer à ouvrir l'avenir aux jeunes générations. Le groupement lyonnais apporte également un soutien financier aux jeunes pilotes qui préparent le Tour Aérien en leur offrant des heures de vol afin de finaliser leur préparation.

Contact : **Michel GRACET, Président du Groupement Joseph DUMAS**  
Cercle mixte de Garnison, 22 avenue Général Leclerc 69007 Lyon  
Tel : 04 78 36 40 22



## conception

L'exposition a été réalisée par l'équipe des Archives municipales en collaboration avec le Groupement Rhône-Alpes de l'Association nationale des Vieilles Tiges et l'Association rhodanienne pour le souvenir aérien (ARSA).

### Comité d'organisation (Archives municipales)

Anne-Catherine Marin, conservatrice du patrimoine

Mourad Laangry, chargé des expositions

Marie Maniga, chargée de l'action pédagogique expositions

### Comité scientifique

Paul Mathevet, commissaire de l'exposition

Marcel Aumaitre, Pierre Biard, Ivan Faup, Bruno Faurite, Michel Gracet,

Paul Guers, Maurice Jannot, Jacques Lienard, André Monet, Gérard Morel,

Général Jacques Marc, Franck Bejat

### Scénographie - conception

Mourad Laangry, Archives municipales

### Numérisation

Gilles Bernasconi, Archives municipales

### Conception graphique - expographie

Agence Point de Fuite, Clamart

### Confection décor textile

Lycée Diderot, la Martinière

### Simulation contrôle aérien

Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)

### Documentation audio-visuelle

Institut national de l'audiovisuel (INA)

## prêteurs

**Lyon :** Académie des sciences belles lettres et arts ; Aéroports de Lyon ; Archives départementales du Rhône ; Bibliothèque municipale ; Chambre de commerce et d'industrie ; Centre d'Histoire de la Résistance et de la Déportation ; Institut Lumière ; Maison de l'Orient et de la Méditerranée

**Châlons sur Saône :** Musée Niépce

**Montferrat, Isère :** Musée Célestin Pégoud

**Paris :** Association Musée Air France ; Musée de la Poste ; INPI ; Service historique de la Défense ; Service du patrimoine historique et culturel d'Air France

**Bruxelles :** Renaud Hanriot, C.A.D. Management Solution

**Beyrouth :** Bibliothèque orientale de l'Université St-Joseph

**Collections particulières :** Guy Augis, Pierre Biard, Guy Borgé, Jacques Lienard, Paul Mathevet, André Monet, Hubert de Montgolfier, Gérard Morel

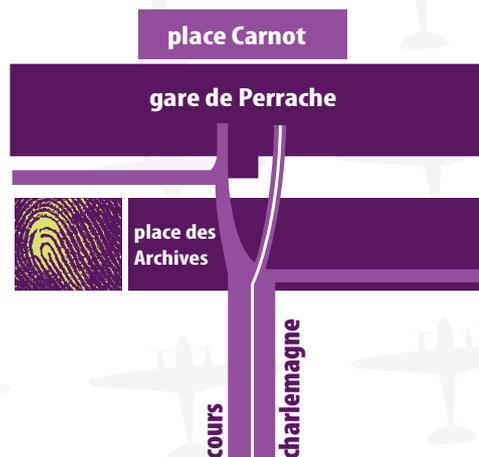


## en pratique

### Archives municipales de Lyon

1, place des Archives - 69002 Lyon  
tél : 04 78 92 32 50 - fax : 04 78 92 32 99  
archivesexpo@mairie-lyon.fr  
www.archives-lyon.fr

rue Dugas-Montbel



### accès

- Gare de Lyon Perrache, côté cours Charlemagne
  - Métro : ligne A (arrêt Perrache)
- Tramways : ligne T1 (arrêt Suchet) ou ligne T2 (arrêt Perrache)
- Bus : lignes 8, 31, 32, 46, 49, 55, 63, 73, 96 (arrêt Perrache)

### renseignements / réservations

04 78 92 32 50 / 04 78 92 32 85

### contact presse

Hervé Laronde  
04 78 92 32 64  
herve.laronde@mairie-lyon.fr

