

Le phare aérien du Mont Cindre, près de Lyon

A une dizaine de kilomètres au nord de Lyon se dressent les Monts d'Or, massif montagneux composé de quatre sommets. Le plus au nord, le sommet principal est le Mont Verdun qui culmine à 626 mètres d'altitude, et le plus méridional, le Mont Cindre qui atteint 470 mètres. Dans les années 20, l'exploitation des lignes aériennes commerciales qui étaient effectuées avec des avions dont le pilote volait à vue nécessitait un minimum d'assistance au sol par temps de brume ou de mauvais temps. Ainsi, un réseau de phares aériens fut installé le long de la route aérienne Paris-Lyon-Marseille. Le Mont Verdun fut choisi pour la mise en place de l'un de ces phares, mais c'est le Mont Cindre qui accueillit cette infrastructure pour des raisons d'économie, car le raccordement au réseau électrique était de longueur moindre.

Le 15 avril 1929 est mis en service le phare du Mont Cindre qui est implanté sur la commune de Saint Cyr au Mont d'Or, au lieu-dit 'Le Replat du Mont Cindre', à gauche du chemin communal n°81 et à 40 mètres du point terminus de ce chemin. Ce phare consiste en une structure métallique d'une quinzaine de mètres surmontée d'une plate-forme sur laquelle est implantée la source lumineuse. La base du foyer lumineux se situe à 430 mètres d'altitude et la hauteur du foyer lumineux est à 15 mètres au-dessus du sol. Le phare électrique d'intensité lumineuse de 8000 bougies, un éclat blanc toutes les 5 secondes, a une portée de 50 kilomètres. Avant la Seconde Guerre mondiale, l'allumage du phare a lieu sur demande au commandant d'aérodrome de Bron, avec un délai d'allumage de 2 heures sous réserve d'être avisé avant 17 heures. Ce phare sera automatisé dans les années qui suivirent la guerre. Dans le début des années 50, ce phare sera mis hors service lors de la construction de la tour hertzienne toute proche. L'un des restaurateurs du Mont Cindre, M. Locca assurait la maintenance de la cabine téléphonique, de l'allumage et de l'entretien du phare aérien.



LE PHARE AERIEN DU MONT CINDRE

Pour compléter cette présentation du phare aérien du Mont Cindre, nous vous présentons un historique des premières liaisons aériennes commerciales et du début de la navigation aérienne dans notre région.

Le 4 mars 1912, Léon Letort vole d'Etampes à Lyon, sans escale, en moins de quatre heures.

Eugène Gilbert sur Morane-Saulnier à moteur Le Rhône 7 A, effectue, le 28 mars 1913, le parcours Lyon-Paris, sans escale. Il quitte Lyon à 9 h 30, rencontre un vent violent et une forte pluie, et atterrit à Villacoublay à 12 h 30. En franchissant les 400 kilomètres en 3 h 10, il réalisait une vitesse commerciale de 126, 5 km/h. Il battait ainsi le record du monde de vitesse en ligne droite et de ville à ville. Il battait le chemin de fer, quant à la vitesse, mais il l'avait battu aussi quant au prix. Ayant consommé 60 litres d'essence et 5 litres d'huile, la dépense est moindre que le prix du voyage en 3^{ème} classe.

Pierre Daucourt, pour prouver les avantages considérables de l'aéroplane et de sa supériorité incontestable sur les autres modes de locomotion, réalisait le 25 mai 1913, une liaison de Paris à Marseille. A bord d'un monoplan Borel, Daucourt quittait la région parisienne à 6 h 45, fait une escale pour ravitailler en essence à Dijon ; à midi, il atterrissait à Bron et déposait un paquet de journaux parisiens. Un peu après 19 heures, il atterrissait au Parc Borely à Marseille, apportant les journaux de Paris aux Marseillais qui, d'ordinaire, ne les lisaient qu'avec vingt quatre heures de retard.

Le 1^{er} mars 1920, par suite d'une grève des cheminots, et sur demande du Gouvernement, le Farman F 60 n°3, immatriculé F-HMFU, appartenant à la Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA), est affrété pour réaliser une liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille.

Le lundi 25 mai 1926, sur ordre du SNAé, la Compagnie Air Union prend l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. Cette liaison doit s'effectuer, en principe, sans changement d'équipage, ni d'avion à l'escale de Bron.

Le vol à vue est le procédé le plus employé à l'époque en suivant la route ou la voie ferrée. Toutefois, avec la création de terrains de secours, de stations-météo et de radio, le jalonnement des routes aériennes se met progressivement en place dans notre région.

La route aérienne Paris-Lyon-Marseille, longue de 675 kilomètres, avec escale à Bron, est constituée de deux tronçons :

- Paris-Lyon, 415 kilomètres parcourus en 3 heures pour un prix de 500 francs (en 1926, une voiture de tourisme de type Talbot ou Delage couvrait le parcours en 8 heures, à une moyenne de 65 k/h, (1 franc de l'année 1926 vaut 45 centimes d'Euro en 2005).
- Lyon-Marseille, 260 kilomètres parcourus en 2 heures de vol pour un prix de 400 francs.

Les passagers disposent à Paris de correspondances vers Londres et les pays du Nord et de l'Est de l'Europe. Les vols sont quotidiens, sauf le dimanche. Du 1^{er} juin au 31 décembre 1926, 917 passagers, 10.926 kg de messagerie et 1.426 kg de plis postaux sont acheminés sur cette ligne. A noter qu'à compter du 1^{er} octobre, la liaison n'a fonctionné que trois jours par semaine dans chaque sens.

LE PHARE AERIEN DU MONT CINDRE

En région Rhône-Alpes, les routes aériennes sont les suivantes :

sur la ligne Paris-Lyon, deux routes :
par beau temps, au départ de Paris, cap au sud-est en direction de Sens-Auxerre-Avallon, survol des monts du Morvan (901 mètres), pour retrouver la vallée de la Saône à Châlon sur Saône jusqu'à Lyon ;
par mauvais temps, au départ de Paris, cap au sud en direction Montargis pour retrouver la vallée de la Loire et la suivre jusqu'à Digoïn / Paray le Monial, survol des monts du Charolais (1009 mètres), pour retrouver la vallée de la Saône à Belleville sur Saône jusqu'à Lyon ;
Les appareils en abordant la région Rhône-Alpes disposent des terrains de secours de Paray le Monial et Mâcon-Charnay.

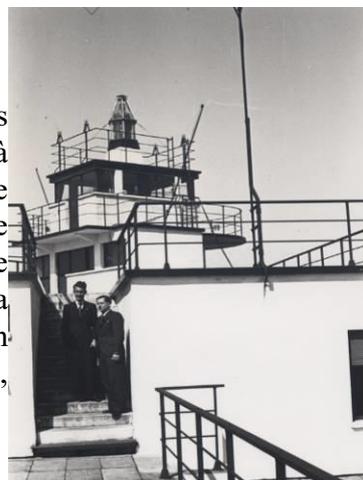
sur la ligne Lyon-Marseille, deux routes :
par beau temps, au départ de Lyon, cap au sud, à une trentaine de kilomètres à l'est du Rhône jusqu'à Orange, puis cap au sud-est en direction de Marseille-Marignane ;
par mauvais temps, au départ de Lyon, cap au sud en suivant le Rhône au plus près jusqu'à Avignon, puis cap au sud-est en direction de Marseille-Marignane ;
Lors du survol de la région Rhône-Alpes, les appareils disposent des terrains de secours de Saint Rambert d'Albon et de Montélimar-Ancône.

L'aide à la navigation aérienne sur cette route aérienne comporte l'installation d'un réseau de phares aériens :

les phares de grande navigation (ou phares de balisages) scintillaient d'éclats blancs et confirmaient une direction aux pilotes le long de leurs parcours parsemé de points lumineux. Parmi eux, le phare de la Tour Eiffel et du Mont Valérien en région parisienne, du Mont Afrique près de Dijon et du Mont Cindre près de Lyon. Ils sont mis en œuvre et entretenus par des équipes spécialisées.

les phares de repérage ou d'aérodrome permettaient aux avions en vols de repérer les aérodromes. De couleur blanche à éclat ou à éclipse, la portée était de 40 km. Le scintillement, entrecoupé d'extinctions, transmettait une lettre en morse, indicatif de l'aérodrome en question, L'entretien courant du phare était assuré par le personnel de l'aérodrome. C'est le commandant d'aérodrome, d'où partait l'avion, qui commandait avec préavis, l'allumage du phares sur le trajet de l'appareil ;

Sur les aérodromes de la région Rhône-Alpes :
Bron (Rhône), à l'origine sur un pylône de 30 mètres, puis vers 1935 sur la terrasse supérieure de l'aérogare, le phare est situé à 226 mètres d'altitude, à 30 mètres au-dessus du sol phare électrique à éclipse blanc émettant la lettre H en morse, d'une portée de 40 kilomètres, délai d'allumage ¼ d'heure sous réserve d'aviser le Commandant d'aérodrome. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, une nouvelle installation fut mise en place au même emplacement avec les mêmes caractéristiques, mais automatisées ;



LE PHARE AERIEN DU MONT CINDRE

Ces phares d'aérodrome sont, en général, constitués par un poteau en ciment armé d'environ 11 mètres de haut coiffés d'une plate-forme sur laquelle repose le système d'éclairage.

Saint Rambert d'Albon (Drôme), sur l'aérodrome, phare situé à 62 mètres d'altitude, à 7 mètres au-dessus du sol phare électrique à éclat blancs émettant la lettre N, d'une portée de 40 kilomètres, délai d'allumage de la demi-heure sous réserve d'aviser le centre de Nîmes ;

Montélimar-Ancône (Drôme), sur l'aérodrome, phare situé à 84 mètres d'altitude, à 2 mètres au-dessus du sol phare électrique à éclipse blanc émettant la lettre G en morse, d'une portée de 40 kilomètres, délai d'allumage de ¼ heure sous réserve d'aviser le centre de Nîmes.

Pierrelatte (Drôme), au centre de la localité, phare situé à 70 mètres d'altitude, à 20 mètres au-dessus du sol phare électrique à éclat blanc, d'une portée de 50 kilomètres, délai d'allumage de 3 heures sous réserve d'aviser le centre de Nîmes avant 17 heures ;

les feux de jalonnement étaient situés sur des emplacements isolés ou dégagés d'obstacles à proximité de petites localités le long des routes aériennes majeures. D'une portée allant jusqu'à 50 km, le feu était constitué d'un tube de néon de couleur rouge, le plus souvent à éclipse, ce permettait au pilote de mieux les apercevoir par mauvaise visibilité. Ces phares sont, en général, constitués par un poteau en ciment armé d'environ 11 mètres de haut coiffés d'une plate-forme sur laquelle repose le système d'éclairage composé d'un tube au néon alimenté électriquement (à l'origine, certains de ces systèmes étaient alimentés à l'acétylène). Ce sont des 'préposées' recrutés sur place (paysans, facteurs ou retraités) qui sont chargés de l'entretien courant et de l'allumage du feu avec préavis par voie téléphonique.



Sur la route aérienne Paris-Lyon-Marseille :

Belleville sur Saône, lieu-dit 'Montmerle' (Ain) en rive gauche de la Saône, à 2,5 Kilomètres au Sud-Sud-Est de la localité, phare situé à 233 mètres d'altitude, à 10 mètres du sol feu au néon à éclipse rouge émettant la lettre W en morse, d'une portée de 25 kilomètres, délai d'allumage de 3 heures sous réserve d'aviser le centre de Dijon-Longvic avant 15 heures.

Décines (Rhône), à 3, 100 km au Nord-Nord-Est de l'aérodrome de Bron, feu situé à 210 mètres d'altitude, à 15 mètres au-dessus du sol feu au néon feu fixe rouge, d'une portée de 25 kilomètres, délai d'allumage de la demi-heure sous réserve d'aviser le centre de Dijon-Longvic.

Vienne (Isère), à 3 kilomètres au Sud-Sud-Est de la ville, feu situé à 410 mètres d'altitude, 10 mètres au-dessus du sol feu au néon à éclipse rouge émettant la lettre R en morse, portée de 25 kilomètres, délai d'allumage de 3 heures sous réserve d'aviser le centre Dijon avant 15 heures.

Tain (Drôme), 6 kilomètres au Nord de la localité, feu situé à 387 mètres d'altitude, à 10 mètres au-dessus du sol feu au néon à éclipse rouge émettant la lettre Q en morse, portée de 25 kilomètres, délai d'allumage de 3 heures sous réserve d'aviser le centre de Nîmes avant 15 heures.

LE PHARE AERIEN DU MONT CINDRE

Valence-Trésorerie (Drôme), à 3 kilomètres au Sud de la ville, feu situé à 182 mètres d'altitude, 10 mètres au-dessus du sol feu au néon à éclipse rouge émettant la lettre K, portée de 25 kilomètres, délai d'allumage de 3 heures sous réserve d'aviser le centre de Nîmes avant 18 heures.

Crest (Drôme), à 300 mètres au Nord de la localité, feu situé à 310 mètres d'altitude, à 4 mètres au-dessus du sol feu au néon à éclipse rouge émettant la lettre C en morse, d'une portée de 25 kilomètres, délai d'allumage de 3 heures sous réserve d'aviser le centre de Nîmes avant 17 heures.