

CHRONIQUES DES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DANS LES MONTS D'OR DU LYONNAIS

Les Monts d'Or du Lyonnais sont un petit massif calcaire situé au nord-ouest de Lyon qui s'étend du nord au sud sur une dizaine de kilomètres. A l'est, il présente un flanc abrupt qui domine la Saône. A l'ouest, et au nord-ouest, des pentes plus douces qui s'étendent jusqu'à la Plaine des Chères. L'ensemble du massif est coupé par deux grands vallons d'orientation nord-est/sud-ouest : le vallon de Limonest à Poleymieux et celui de Saint Cyr à Saint Romain. Au sud, le Mont Cindre est détaché du massif par le vallon de Saint Cyr à Saint Romain. Les principaux sommets du massif, du nord au sud, sont : La Croix Rampeau (463 mètres), Mont Py (565), Mont Verdun, point culminant du massif à 626 mètres, Mont Narcel (586), Mont Thou ou Toux (611), Mont La Roche (629) et Mont Cindre (470 ;).

Treize communes des Monts d'Or du Lyonnais font partie de la Métropole de Lyon. Les Monts d'Or du Lyonnais est le poumon vert et le balcon de Lyon. Dans un cadre exceptionnel et la proximité de la ville de Lyon, les communes des Monts d'Or du Lyonnais accueillent une population aisée, Saint Didier au Mont d'Or et Saint Cyr au Mont d'Or comptent parmi les cent communes les plus riches de France.

Au lendemain de la Guerre de 1870, des ouvrages fortifiés furent édifiés dans les Mont d'Or du Lyonnais : fort du Mont Verdun, batterie des Carrières, batterie de la Freta, batterie de Narcel et batterie du Mont Thou.

Vers 1895, les frères Gabriel et Charles Voisin fabriquèrent des cerfs-volants dans l'atelier de l'usine à gaz de leur grand-père à Neuville sur Saône qu'ils expérimentèrent depuis les carrières proches de la propriété familiale d'Albigny sur Saône.

1906, Armand Zipfel d'Albigny sur Saône met au point un planeur qu'il essaye sur les hauteurs qui dominent la localité, mais le premier vol ne sera pas tenté.

1910, Collonges au Mont d'Or, une montgolfière sphérique qui s'est envolé du parc aérostatique de Villeurbanne s'élève difficilement lors du survol du plateau de la Croix Rousse, puis du camp de Sathonay . Il cherche désespérément un terrain pour se poser. A proximité, une seule solution, l'ammerrissage sur la Saône. M. Antonin Boulade, Président de l'Aéro-club du Rhône, qui suivait le ballon depuis le sol dans sa puissante 40 HP Rochet-Schneider, alerte les secours qui se portent auprès des aéronautes dans leur nacelle afin de les sauver de la noyade. Aéronautes et secouristes se retrouvent pour prendre un remontant à la guinguette de Bocuse au Pont de Collonges au Mont d'Or

En 1922, sur un terrain de Dardilly, à proximité des Monts d'Or du Lyonnais, Emile Chapeaux fait voler un planeur biplan, de sa conception, qui est lancé au moyen d'un sandow. Vers 1926, il réalise un monoplan voilier EC dénommé « Le Vautour Oricou », VBSC aux initiales de ses amis qui l'ont aidé (Varichon, Biessy, Sabourault, Chapeaux), ainsi que le premier planeur monoplan portatif – type Lilienthal- qui sera essayé sur les pentes du Mont Thou.

CHRONIQUES DES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DANS LES MONTS D'OR DU LYONNAIS

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 les années 50, l'aéroport de Bron appelait chaque matin le restaurateur Locca le seul à vivre là toute l'année, pour connaître la météo dans les Monts d'or : le Verdun et le Mont Thou étaient-ils dégagés ? Le restaurateur avait aussi la charge de surveiller l'ampoule phare et de la nettoyer. Il ne reste plus que le socle en béton de ce vieux phare.



En 1953, une tour hertzienne construite au Mont Cindre est mise en service afin de servir de relais aux divers émetteurs locaux. Le phare arien est déclassé.

Février 1931, l'association les Mouettes Lyonnaises, société de vol sans moteur, obtiennent de l'Etat-Major de la ville de Lyon l'autorisation d'utiliser les pentes du Mont Thou pour leurs lancers de planeurs. 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 intéresse peuvent s'inscrire au siège, 8 rue Malesherbes à Lyon, le dimanche matin de 9 à 11 heures.

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.

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, 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.

CHRONIQUES DES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DANS LES MONTS D'OR DU LYONNAIS

14 décembre 1943, Poleymieux au Mont d'Or, un Heinkel 111, appartenant à la 10^{ième} escadrille du 4^{ième} groupe de la 55^{ième} escadre de bombardement de la Luftwaffe, basé sur le terrain de Dijon-Longvic, s'écrase au lieudit « Fond Grimaud » (à proximité de l'héliport de la base aérienne du Mont Verdun) sur la commune de Poleymieux au Mont d'Or. L'appareil a brûlé dès qu'il a percuté le sol. Tous les membres d'équipage ont péri dans cet accident : Ofw. Fritz Morhardt; Uffz. Helmuth Stierle; Uffz. Franz Weinhötter; Uffz. Albert Schonecker ; Gefr. Wolfgang Leitzger (mais sept cercueils auraient été vu par des témoins).

Au cours du mois de septembre 1944, des résistants issus des maquis du haut beaujolais sont rassemblés, à Albigny sur Saône, en vue d'un engagement pour la durée de la guerre. Ils ont en commun, pour la plupart, d'avoir appartenu à l'ex-armée de l'air. Ces résistants sont rejoints par Groupement Barro fort de 80 officiers et 150 hommes de troupe, puis par le corps-franc du Capitaine Scharly. Le Capitaine Viaux du Groupement des Forces Aériennes Françaises de l'Intérieur (FAFI) fait une démarche, le 1er octobre 1944, auprès du Colonel Ruby pour lui demander de prendre le commandement de ce groupe. Celui-ci accepte de regrouper ces personnels afin de constituer le noyau d'une Aviation des Alpes. La décision ministérielle n° 775 en date du 21 novembre déclare : « *Il est créé une force aérienne française, dite -Aviation du Secteur des Alpes-, destinée à assurer les missions de liaison et d'observation au profit des forces françaises de ce secteur. Cette unité commandée par le Colonel Ruby sera rattachée au 1^{er} Corps Aérien* ». Cette formation, dont la dénomination est « Groupe 1/35 Aviation des Alpes » Pourquoi Groupe1/35 ? pour son attachement à la 35^{ème} Escadre d'aviation basée sur le terrain de Bron avant la Seconde Guerre mondiale). Le Capitaine Duboeuf prend le commandement du Groupe qui s'installe sur la base aérienne de Bron, puis le 4 décembre sur celui de Satolas.

1^{er} novembre 1944, Poleymieux, vers 11 heures, par un épais brouillard, un C 47 (Dakota DC 3) de l'US Air Force fait un atterrissage forcé au lieudit « le mont Py », sur la commune de Poleymieux au Mont d'Or. La quinzaine de personnes, équipage et passagers, qui est à bord de l'appareil, est réconfortée à la ferme « Francillon », non loin du lieu de l'accident

Fin 1944/début 1945, l'Armée de l'Air occupe temporairement, une propriété à Saint Cyr au Mont d'Or pour y loger les jeunes engagés. Avant la Seconde Guerre mondiale, cette propriété dénommée 'le Rosy Saint Cyr' abritait une pension de famille faisant aussi office de maison de convalescence. Le préfet du Rhône réquisitionne cette propriété dès le début de la guerre pour y abriter ses services. En 1941, l'Etat français y installe l'Ecole nationale de Police, puis l'Ecole nationale supérieure de police.

1945, un petit détachement de militaires de l'aviation militaire américaine (USAAF) résidait dans une propriété de la commune de Collonges au Mont d'Or. Les équipages, fort discrets, résidaient dans la commune, tandis que leurs appareils stationnaient sur l'aéroport de Bron. Ce détachement qui appartenait aux 'Carpetbagger' avait pour but d'assurer, à partir de Liberator B24D modifiés et peints en noir des missions spéciales sur l'Allemagne et l'Europe centrale afin d'approvisionner en agents, armes et munitions les groupes de sabotage et d'espionnage.

15 octobre 1945, Poleymieux au Mont d'Or, à 11 heures 45, le B 26 Marauder, serial 44-66200, du Groupe Bretagne décolle de Bron pour un vol de rapatriement de militaires vers l'Afrique du Nord. A la suite d'une défaillance technique, l'appareil s'écrase au sol et prend feu, à proximité du Mont Thou, à deux kilomètres au sud-est de la localité de Poleymieux au Mont d'Or. A bord de l'appareil, l'équipage suivant : Capitaine Thomas, pilote ; Sergent René

CHRONIQUES DES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DANS LES MONTS D'OR DU LYONNAIS

Bertini, co-pilote ; Aspirant André Moreau, navigateur ; Sergent Aimé Barberis, radio, et Caporal-Chef Darech, mécanicien. Parmi les membres d'équipage et les passagers, on retire des débris de l'appareil, seize morts et quatre blessés.

18 janvier 1950, sur un Castel-301 de l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais, parti du terrain du Colombier à Anse, Gabriel Margerie, chef-pilote du club et l'un de ses élèves, Edouard Durand (18 ans) décolle 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 qui se pose sur la pente du Mont Thou, 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.

Dans le début des années 50, l'Etat-Major de l'Air prend la décision d'installer des moyens de détection et de contrôle de la navigation aérienne très performants en région lyonnaise. Le site du Mont Verdun dans les Monts d'Or, près de Poleymieux, abritera un centre souterrain. Le colonel Cimetière, ancien commandant de la base aérienne de Bron, racontait, volontiers, cette anecdote, sur les origines de la base aérienne du Mont Verdun : 'lors d'une visite sur la base de Bron, le général Commandant la Défense aérienne en France, lui avait confié qu'il recherchait un lieu particulièrement dégagé en hauteur dans les environs de Lyon afin d'installer un radar. A midi, ils déjeunèrent au restaurant Orsi à Poleymieux. Le chef-cuisinier connaissant particulièrement (tous deux 'fins chasseurs de gibier') le Colonel Cimetière lui présenta le Général et les raisons de sa présence à Lyon. Le chef-cuisinier leur répondit 'Messieurs, ici, vous avez tout sur place : le Mont Verdun et son fort'.



Vue d'ensemble de la base aérienne de Lyon-Mont Verdun

1^{er} juillet 1955, une station radar mobile provisoire est mise en place sur la base aérienne de Bron, la « Station Radar Intérimaire 10/942 » (S.R.I) alors que débutent des galeries de reconnaissance géologique sous le Mont Verdun. Le 1^{er} juillet 1957, l'activité opérationnelle est transférée à Satolas et prend le nom de Commandement et Centre d'Opérations de Base de

CHRONIQUES DES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DANS LES MONTS D'OR DU LYONNAIS

Défense Aérienne 10/942 (CCOBDA 10/942), puis de Base de Défense Aérienne 10/942, le 1er décembre 1957. Au Mont Verdun, les travaux d'aménagement permettent l'installation d'un élément précurseur de la base en 1971. Le 5 novembre 1973, le nouveau « Centre de Détection et de Contrôle 05/942 » est opérationnel au Mont Verdun. Le 14 novembre 1974, la base-vie du Mont Verdun est officiellement inaugurée. C'est la fin de la présence de l'Armée de l'Air à Bron pendant 54 ans.

La base aérienne 942 de Lyon-Mont Verdun qui porte le nom du 'Capitaine Jean Robert', pilote mort en combat aérien le 4 juin 1940, est le principal site opérationnel de commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes françaises. Située sur la commune de Poleymieux, au quartier 'La Glande', la base aérienne comprend un site principal qui se décompose en deux parties : centre névralgique enterrée sous le Mont Verdun et la base-vie extérieure, ainsi que des sites périphériques (radar et antennes).

9 juillet 1954, Saint Didier au Mont d'Or, vers 20 heures 15, le Miles M 11 A Whitney Straight, n°326, immatriculé F-APPZ, s'écrase au sol en prenant feu, à proximité de la pépinière Imbert, rue Pasteur à Saint Didier au Mont d'Or. Le pilote de l'appareil Jacques Bérard, membre de l'Aéro-club du Rhône, trouve la mort dans cet accident.



Les radars des Monts d'Or du Lyonnais

1969, début des travaux d'installation d'un radar au sommet du Mont Thou. De type 'Palmier', ce radar d'une portée de 450 kilomètres et de 30.000 mètres en altitude est mis en service en 1970. En 1972, afin de protéger l'antenne des intempéries, un radôme est installé, formant la fameuse boule blanche visible dans toute la région lyonnaise. En 2012, suite à des incidents techniques, le radar est mis hors service, il est remplacé en 2018 par un radar du type 'Ground Master' beaucoup plus moderne.

23 avril 1972, Limonest, vers 17 heures, un Piper PA 30 Twin Commanche, immatriculé G-AVSJ appartenant à la Société CSE basée à Oxford Airport, par un temps très médiocre, percute le flanc nord du Mont Verdun, sur la commune de Limonest. L'appareil qui vient d'Angleterre, après escales à Beauvais, Persan-Beaumont et Troyes, se rend à Bron, afin de poursuivre son voyage vers Florence. Le pilote, Wallis, et ses deux passagers trouvent la mort dans cet accident.

CHRONIQUES DES EVENEMENTS AERONAUTIQUES DANS LES MONTS D'OR DU LYONNAIS

26 novembre 1988, à Albigny sur Saône, quartier de Villevert, inauguration d'une plaque commémorative sur la façade de la maison natale d'Armand Zipfel, premier lyonnais à s'être envolé en aéroplane sur l'hippodrome du Grand Camp au quartier de La Doua à Villeurbanne, en novembre 1908 ; <https://www.aerosteles.net/stelefr-albigny-zipfe>

26 novembre 1988, à Albigny sur Saône, quartier de Villevert, inauguration d'une plaque commémorative sur le mur de la propriété familiale de Gabriel et Charles Voisin, pionniers de l'aviation. <https://www.aerosteles.net/stelefr-albigny-voisin>

Septembre 2009, à Albigny sur Saône, quartier de Villevert, inauguration d'une fresque murale en l'honneur des frères Voisin. <https://www.aerosteles.net/stelefr-albignysursaone-zipfe>

2009, après de longues négociations avec les diverses autorités civiles et militaires et les riverains, le club Taillevent qui regroupe des adeptes du vol libre ouvre la pente-école située dans la commune de Poleymieux à la Croix Rampeau sur la face nord du Mont Py

24 janvier 2010, à Albigny sur Saone, inauguration de la rue Armand Zipfel

Chroniques des événements aéronautiques dans les Monts d'Or du Lyonnais © CALM 10/2020