

DEUX PIONNIERS DE L'AVIATION

Raymond de MONTGOLFIER (1896-1941)

Célestin REY (1892- 1962)

de MONTGOLFIER, Raymond, Alphonse, Marie, né le 2 avril 1886 à Charavines.



Sa famille est installée depuis 1849 à Charavines où elle dirige une manufacture de papier. Raymond de Montgolfier sort ingénieur en 1908 de l'Ecole Centrale Lyonnaise. Il se passionne pour l'Aviation.

Dès 1909, dans son hangar-atelier qu'il a fait construire par Ribeaud au bord du lac de Paladru, il construit un monoplan de 16 mètres d'envergure et de 15 mètres de longueur, les ailes souples aux extrémités incurvées vers le haut reposant sur un fuselage en toile à l'intérieur duquel se trouve un moteur Mors d'automobile. Deux sièges côte à côte pour le pilote et un passager. Le moteur commande aux deux hélices tournant en sens inverse, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière du fuselage, c'est le RdeM n° I. (RaymonddeMontgolfier n° I)



RdeM n° I

Le terrain de la propriété de Grand Clos étant trop exigu, Raymond Souhaite utiliser le plan d'eau du lac pour les essais. Aussi, son appareil comporte deux flotteurs pour l'expérimentation sur le lac. Mais le 12 juillet 1910, l'appareil est accidenté sur un piquet au bord du lac.

Le RdeM n° II est un monoplan avec des ailes de 9,5 m d'envergure et un profil à double courbure, muni d'un moteur Coudert à deux cylindres horizontaux et refroidissement par air. La mauvaise vue de Raymond de Montgolfier l'a obligé pour effectuer les essais à recruter un mécanicien, Almyre Janvier. L'appareil est essayé en 1911 sur le lac de Paladru puis sur le terrain de Grand Clos, mais sans véritable succès, aussi Raymond décide de le transporter à Bron. Après plusieurs modifications, l'appareil commence à «s'élever un peu» comme dit Kimmerling qui assiste aux essais. Mais le 12 octobre 1911, l'appareil est partiellement détruit par un incendie du moteur.



RdeM n° II

Raymond rapatrie l'appareil à Charavines et achète un nouveau moteur, un Anzani de 50 HP pour

équiper son nouvel appareil le RdeM n° III qu'il construit en novembre 1911 dans le hangar du lac de Paladru.

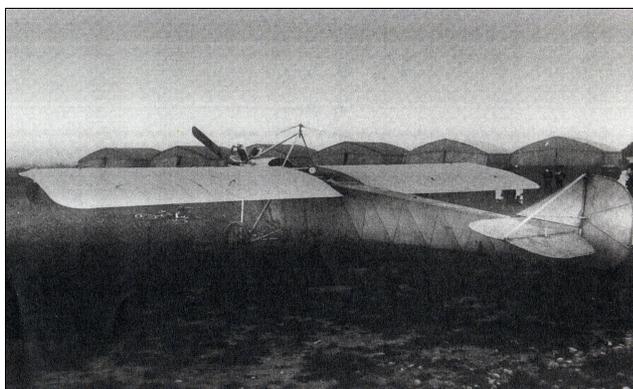
Des profilés d'acier remplacent le bois, la toile est conservée pour les revêtements, le train d'atterrissage robuste est muni de ressorts télescopiques. Prévu pour un montage et un démontage rapide, sans avoir à procéder à un nouveau réglage, le haubanage, réglé au préalable, est tendu par le serrage d'un unique boulon. Les essais avec flotteur sur le lac ne donnent pas satisfaction, aussi Raymond aidé par Janvier transporte une nouvelle fois son appareil à Bron. Enfin, le 20 mai 1912, il réussit son premier vol avec Janvier aux commandes. Les mois suivants de nombreux vols d'entraînement auront lieu toujours à Bron. Raymond souhaite que Janvier passe son brevet de pilote avec son appareil à Bron. L'épreuve se déroule le 15 décembre 1912 et Janvier obtient avec succès son brevet sous le n° 1105.

Raymond voudrait faire homologuer son appareil en version hydravion avec un décollage à partir du lac de Paladru. Mais l'épreuve, passée le 29 décembre 1912, se termine brutalement avec le renversement de l'aéroplane et Janvier dans le lac. Heureusement, il est sorti sain et sauf de l'eau.



RdeM n° III

Raymond entreprend alors en février 1913, la construction du RdeM n° IV. Une fois sa construction terminée de monoplan, équipé d'un moteur Anzani de 50 HP est transporté à Bron où il vole parfaitement, se faisant remarquer par la pureté de ses lignes, sa maniabilité et sa vitesse de 110/115 km/h, fort honorable pour l'époque. Les performances obtenues permettent d'envisager sa construction en série. Raymond rêve de monter une Société de construction d'aéroplanes et pour cela il prend des contacts avec son cousin Laurent Seguin, inventeur du moteur Gnome. Mais de gros investissements son à prévoir et Vincent, le frère de Raymond, le presse d'abandonner son



RdeM n° IV à Bron

projet et de venir travailler à la papeterie familiale. Néanmoins, en mai 1914, Raymond présente le RdeM n° IV à l'Exposition Internationale de Lyon. La couleur de son entoilage l'a fait surnommer «l'Oiseau Bleu ». Il obtient un grand prix unique offert par le Président de la République. Au lendemain de cette présentation, l'appareil est ramené à Charavines. Raymond de Montgolfier reprend ses activités à la papeterie et dépose plusieurs brevets pour améliorer la production.

Le 2 août 1914, la guerre est déclarée. Raymond qui avait été réformé à cause de sa mauvaise vue s'engage en tant que volontaire pour la durée de la guerre. Il est affecté dans un groupe d'aviation à l'escadrille C 39 où il sera sergent.

Lettre envoyée par Raymond le 7 avril 1916 pour proposer son appareil à l'Armée.
Le Caporal de Montgolfier au Capitaine Commandant l'Escadrille C.39
Objet: Proposition d'Avion à l'Armée

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir transmettre cette demande afin qu'il me soit permis de proposer à l'Armée un aéroplane de ma construction. Cet appareil, monoplan métallique biplace a été à L'Exposition Internationale de Lyon en 1914; il avait été quelque temps avant essayé à l'aérodrome de Bron. Moteur Anzani 50 HP, sa vitesse était supérieure à 100 kilomètres à l'heure; son équilibrage spécial lui donne l'avantage de ne pas glisser sur l'aile, il n'a aucune tendance à s'engager. La visibilité a été particulièrement soignée et le principe de sa construction même, lui donne une très grande robustesse. Cet appareil a été prévu pour permettre le montage d'un 110 HP Anzani, ce qui le rendrait propre comme vitesse ascensionnelle et horizontale à rendre service à l'Armée comme avion de chasse. Le Lieutenant Delaunay et le Sergent Bailly, tous deux pilotes à l'Escadrille C. 39 sont disposés à procéder aux essais de cet appareil. 4 photographies jointes.

La guerre terminée, le 11 novembre 1918, l'aviation avait fait d'énormes progrès qui dépassaient toutes constructions artisanales. Raymond reprend sa place dans la papeterie familiale de Charavines. A la suite de complications pulmonaires, il s'éteint le 12 juin 1941 à Charavines où il est inhumé.

Avec l'aimable collaboration de Monsieur Hubert de Montgolfier, son fils, que nous remercions

REY, Célestin, né le 1er février 1892 à Charavines.

Après ses études, baccalauréat es-sciences en 1909 et philosophie en 1910, il s'engage pour trois ans, le 5 Mars 1911, au 2^{ème} Régiment d'Artillerie. Le 9 Juin 1915, il suit les cours de l'Ecole d'Artillerie de Fontainebleau. En Août 1915, promu sous-lieutenant, il se trouve affecté au 84^{ème} Régiment d'artillerie lourde. Le 12 février 1916, sur sa demande, il est admis dans le personnel navigant de l'aéronautique militaire. Après un stage à l'Ecole de tir aérien à Cazaux, il sera affecté comme observateur à l'escadrille MF 60, puis à la C 17 et 228, dans le Nord et l'Est de la France. Breveté pilote militaire, le 28 Mars 1917 avec le n° 6751, il a livré de nombreux combats contre les avions ennemis. Le 16 Février 1919, le Lieutenant REY est muté au Service des Entrepôts Généraux de l'Aviation, puis le 21 Mars 1919 à l'escadrille Br 55. Affecté en Janvier 1920 au 7^{ème} Régiment d'observation au Maroc, et puis au 37^{ème}, en tant que pilote et commandant d'escadrille, il participe aux combats dans le Tafilalet, à la Moulouya et à Bou Draa. Il arrive à Bron, le 27 Juillet 1923, en tant que Capitaine, il occupera divers commandements au sein du 35^{ème} Régiment d'Aviation (chef d'escadrille, chef du service photo, adjoint au commandant de groupe, adjoint au commandant de brigade).



Du 3 au 7 avril 1928, l'Amiot 122 du voyage de Pelletier d'Oisy autour de la Méditerranée fut utilisé avec succès dans le cadre d'une nouvelle expérimentation militaro-commerciale. Modifié notamment avec des pare-brise plus enveloppants et une installation radio-électrique Radio LL, il fut lancé sur un long voyage « France-Sénégal » et retour de plus de 10 000 kilomètres au-dessus du désert, destiné à essayer la navigation par goniométrie. Son équipage était composé des pilotes, Capitaine REY et Lieutenant GIRARDOT, du radio-navigateur Capitaine CORNILLION et du Quartier-Maître VIGUIROUX. Ils parcoururent à 150 kilomètres/heure de moyenne en 69 heures 15 minutes de vol, le circuit de 10 330 kilomètres qui les mena successivement depuis Le Bourget jusqu'à Colomb Béchar (1950 kilomètres en limite d'autonomie), Tombouctou, Bamako, Dakar, Port Etienne et Casablanca, avant le retour au Bourget.

Le Commandant REY sera détaché de la Base aérienne 105 de Bron, du 8 Juillet 1934 au 21 Octobre 1934, au Centre de la Banne d'Ordanche (Puy de Dôme), en qualité de Commandant de la Section militaire de vol sans moteur, et du 15 juillet au 4 Décembre 1935, pour diriger la Section militaire de vol sans moteur à Avignon-Pujaut (Gard). Il obtient son brevet de pilote d'avion sans moteur le 2 Novembre 1934 avec le n° 89. Le 8 janvier 1936, il quitte la base aérienne de Bron, et sera affecté à la 25^{ème} Escadre aérienne à Bizerte où il prend le commandement du 1^{er} Groupe de cette Escadre, et rejoint en Septembre 1938, le Bataillon de l'Air 205. Le 3 septembre 1939, il prend le commandement de la 25^{ème} Escadre aérienne à Sidi Ahmed. Le 20 Août 1940, atteint par la limite d'âge, il est démobilisé. Il est admis à la retraite le 20 Septembre 1945 et sera promu au grade de Lieutenant Colonel, le 1^{er} Juillet 1948.

Sa longue carrière militaire de 29 années, marquée par dix campagnes, fut récompensée par ses nominations et distinctions : Chevalier de la Légion d'Honneur en 1919, Officier en 1929 et Commandeur en 1940. En outre, il est décoré de la Croix de Guerre 1914-1918, Croix de Guerre des TOE, Médaille Colonial avec agrafe Maroc, Médaille interalliée, du Ouissam Alaouite, et plusieurs citations à l'Ordre de l'Armée, dont une en date du 15 Mai 1922 :

Pilote d'élite qui depuis son arrivée au Maroc en 1919, a montré la même bravoure, le même entrain qu'il avait déployé sans compter sur le front français, a accompli des bombardements audacieux, mitraillant les dissidents à faible altitude. Est rentré à différentes reprises avec son avion atteint par les balles ennemies. Vient particulièrement de se signaler par des missions photographiques très éloignées en dissidence, accomplies dans des conditions climatiques très difficiles.

Célestin REY décède à l'hôpital de Voiron d'une longue maladie, le 18 avril 1962 Il est inhumé au cimetière de Charavines dans le caveau familial.

A l'initiative des VIEILLES TIGES Groupement Antoine de Saint Exupéry, le dimanche 20 mai 2012, inauguration à Charavines d'une stèle en hommage à ces deux pionniers.

