

VIRY

Les riches heures de l'aérodrome

En 1909, année où Louis Blériot réussit la première traversée de la Manche, on vit à Viry de drôles d'engins envahir les terres longeant la route nationale entre le château et Essertet. En effet, les aviateurs de Genève, en manque de terrains pour leurs essais, avaient loué un champ au comte de Viry. Un simple hangar y fut construit pour abriter les avions avant que le site ne devienne un véritable aérodrome.

De nombreux pilotes, dont certains devinrent célèbres, s'entraînaient à Viry : les frères Duffaux, Audemars, Tadéoli, Carfagny... Certains réalisèrent de véritables exploits sur des machines défiant souvent les lois de la gravité et du bon sens. Les accidents étaient fréquents mais généralement plus graves pour les avions que pour leur pilote.

1910 et 1935 : les années glorieuses

C'est en août 1910 que l'aérodrome connut sa première heure de gloire. Pas moins de 12 000 spectateurs s'étaient déplacés pour la première journée du meeting aérien international. À la surprise générale, c'est un tout jeune Suisse de 16 ans, Failloubaz, qui remporta la compétition sur un Blériot. Le "gamin volant

d'Avenches" suscita un enthousiasme indescriptible. Il osa ce qu'aucun autre n'avait encore osé, des arrêts volontaires de moteur, suivis de vols planés et de reprise du moteur. Ce meeting fut une véritable aubaine pour le commerce local. Certains en profitèrent même un peu trop, ce qui donna naissance à l'adage "A Viry, on vole !". Du jour au lendemain, le café Bovardet se transforma en café de l'Aviation et devint le point de rencontre des passionnés.

La guerre de 14-18 mit un terme aux essais. L'aérodrome fut en partie abandonné ne servant qu'occasionnellement aux avions voulant se poser à Genève mais refoulés faute de papier d'identité en règle. Puis en 1920, c'est la création du champ d'aviation de Cointrin qui vient faire de l'ombre aux pistes de Viry. Le site était alors bien modeste. Il s'étendait sur une surface de 24 hectares (320 aujourd'hui) qui comptait deux hangars pouvant abriter une dizaine d'avions et un petit bâtiment administratif agrémenté d'une buvette. Mais il possédait des atouts évidents : une installation de TSF et un radiogoniomètre permettant le guidage des avions. Les premières lignes commerciales y furent ouvertes en 1922.



C'est un Blériot de ce type qui participa au meeting de 1910.

Il faut attendre 1935 pour que l'aérodrome renaisse de ses cendres à l'occasion d'un nouveau meeting international. Cette manifestation offrira aux 15 000 curieux présents l'occasion de découvrir les prodigieux développements des machines volantes. Cette fois, le public n'est plus simple spectateur, mais peut, à

sa guise, s'essayer au saut en parachute ou s'offrir un baptême de l'air. Ils furent aussi nombreux à rêver devant l'Autogire (ancêtre de l'hélicoptère) et à admirer les acrobaties de deux champions du monde, Détrouyat et l'Allemande Liesel Bach, une des pionnières de l'aviation.

Estelle DAVAL ■