



Essonne

LE CONSEIL GÉNÉRAL



Le Papyvore

N° 35 - Septembre / Décembre 2011

Spécial « Essonne aérienne :
premières envolées »

Vol du comte de Lambert, 18 octobre 1909.18Fi/4087

Chamarande

LES ARCHIVES DE L'ESSONNE

DOMAINE
DÉPARTEMENTAL

Édito

L'histoire d'un territoire n'est pas seulement celle de son sol, c'est aussi celle de son espace aérien. Celui de l'Essonne a été le théâtre de grandes péripéties connues ou moins connues.

La carte présentée ci-contre situe quelques-uns des lieux où naquirent inventions, exploits ou projets aéronautiques pour lesquels des pionniers risquèrent leur vie : cette révolution des modes de transport allait bouleverser le monde.

Ce sujet a fait l'objet de nombreux ouvrages et diverses présentations. Ce Papyvore a donc pour but de rassembler et de mettre en valeur les travaux d'associations d'histoire locale ou d'Archives municipales. Elles ont, par leurs recherches, œuvré à la préservation du souvenir de tous ceux qui ont marqué, voire constitué, le patrimoine aéronautique et scientifique de notre département.

Jérôme Guedj

Président du Conseil général
de l'Essonne

Michel Pouzol

Vice-président chargé de la culture, du sport,
de la vie associative, de la coopération décentralisée
et des archives départementales



ÉDITO	p.2
CARTE DE L'ESSONNE AÉRIENNE	p.3
L'AIR, L'OISEAU, LA FEUILLE... ET L'HOMME	p.4-5
LES BALLONS OU LES « PLUS LÉGERS QUE L'AIR »	p.6-7
LES AVIONS OU LES « PLUS LOURDS QUE L'AIR »	p.8-9
À VIRY-CHATILLON, PORT-AVIATION, PREMIER AÉRODROME ORGANISÉ AU MONDE	p.10-13
À PARAY-VIEILLE-POSTE, DU CHAMP D'AVIATION À L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'ORLY	p.14-15
À ATHIS-MONS, ROLAND PAYEN (1914-2004) ET L'AILE DELTA	p.16-17
À ÉTAMPES-MONDÉSIR, DE BLÉRIOT À LA PATROUILLE D'ÉTAMPES	p.18-19
À CERNY-LA FERTÉ-ALAIS, LE MUSÉE VOLANT DE JEAN-BAPTISTE SALIS (1896-1967)	p.20-21
À BRÉTIGNY-SUR-ORGE, DE L'HÉLICE AU RÉACTEUR	p.22-23
LEXIQUE DES NOMS	p.24-26
SOURCES	p.27

Horaires de la salle de lecture

Le lundi de 10h à 18h.

Du mardi au vendredi : de 9h à 18h.

Un samedi par mois : de 9h à 17h.
(10 septembre, 8 octobre, 5 novembre,
10 décembre)

Direction des archives
et du patrimoine mobilier
Domaine départemental de Chamarande
Rue du Commandant Arnoux
91730 Chamarande

Contact : 01 69 27 14 14

archi91@cg91.fr

archilec@cg91.fr

(réservations d'appareils
en salle de lecture)

www.archives.essonne.fr

Essonne aérienne : les hauts lieux

Athis-Mons :

- première usine d'aviation de l'Essonne, 1910
- construction de l'aile Delta par Roland Payen, 1933

Brétigny-sur-Orge - Centre d'essais en vol : dépassement de la vitesse du son sur « Mystère II » :

- Roger Carpentier, 1952
- Jacqueline Auriol, 1953 (première en Europe)

Cerny-La Ferté-Alais :

Jean-Baptiste Salis aménage un aérodrome pour y collectionner des avions anciens, 1938

Courcouronnes : projet (non abouti) de construction d'une hydrobase, 1938

Draveil : vol d'Émile Dubonnet parti de la Villa Draveil sur un monoplane Tellier (distance 20 km - altitude 100 m), 1910

Étampes :

- premier vol de ville à ville [Étampes/Chevilly (Loiret)] par Louis Blériot, 1909
- naissance de la Patrouille d'Étampes (ancêtre de la Patrouille de France), 1931

Paray-Vieille-Poste Athis-Mons Orly-Villeneuve :

- arrivée du corps expéditionnaire américain, 1918
- inauguration de l'aéroport international d'Orly, 1961



Quincy-sous-Sénart : invention du stabilisateur automatique sur monoplane (l'Aérostable) par les Frères Moreau, 1911

Viry-Chatillon : ouverture de Port-Aviation, premier aérodrome organisé au monde, 1908

Wissous : ascension expérimentale au-dessus du domaine de Montjean par Jean-François Dupuis-Delcourt, 1824

(liste non exhaustive)

L'air, l'oiseau, la feuille... et l'homme

L'observation humaine des oiseaux, chauves-souris, insectes ou feuilles soulevées par le vent, a de tout temps éveillé les plus folles imaginations. Des représentations de créatures ailées, comme Icare dans la mythologie grecque, foisonnent aussi dans les religions, contes et légendes de tous pays et de toutes époques.

Il était une fois

Depuis très longtemps, l'homme a utilisé la voie des airs :

- au IV^e siècle avant J-C en Asie, les cerfs-volants sont employés par l'armée, ils ne seront connus que vers le XII^e siècle en Occident (où ils joueront un rôle scientifique et militaire, mais seulement six siècles plus tard) ;
- au III^e siècle avant J-C, les pigeons sont déjà domestiqués pour transporter les messages.



Héron en vol. © Olivier Pénard



Sterne en vol. © Olivier Pénard

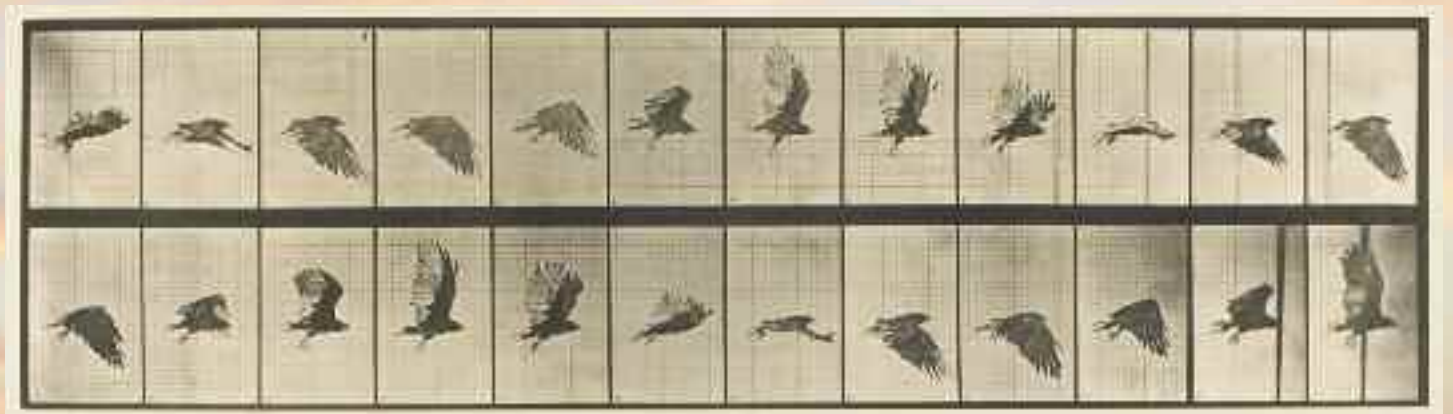


Feuilles, fleurs et fruits de l'érable plane (*Acer platanoides*). JEANPERT, H.-E.-
Vade mecum du botaniste dans la région parisienne. Paris : Librairie des sciences naturelles, 1911. Inseize/1064

Oies bernaches, Chamarande, 2010. © Patrick Abel



MUYBRIDGE Eadweard J. Animal locomotion planche 7666, 1887, phototypie. N° inv. 69.1133.1
Musée français de la Photographie / Conseil général de l'Essonne, Benoît Chain



Un célèbre visionnaire

Dès la fin du XV^e siècle, Léonard de Vinci (1452-1519) imagine des machines volantes et construit une sorte de planeur aux ailes articulées. Il dessine aussi une hélice qui aurait pu produire une élévation à la verticale. Mais, la force motrice est alors insuffisante et les projets du visionnaire restent sans suite. Il a par ailleurs conçu le principe du parachute.

La photographie par cerfs-volants.
QUENTIN H., entre 1890 et 1950.

N° inv. 2010.0.9 (Page de publicité)

Musée français de la Photographie /
Conseil général de l'Essonne, Benoît Chain



Pigeonnier, Le terrier de Marcoussis - Paris :
pour la Société des Bibliophiles français,
1926. Infolio/178



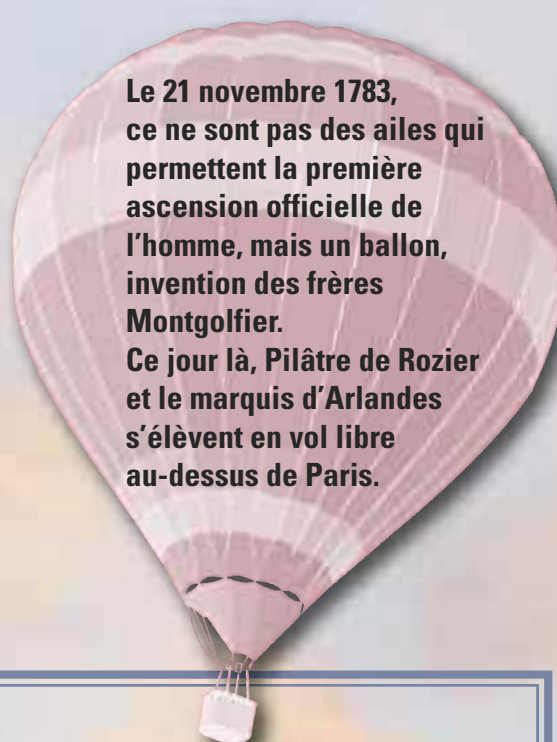
Entre légende et réalité

Par la suite, des récits plus ou moins légendaires font état de constructions d'engins au mécanisme fortement inspiré du vol des oiseaux : l'abbé Desforges (1723-1792) d'Étampes, à bord d'un tel appareil, aurait risqué sa vie, sans résultat, en se jetant de la tour de Guinette en 1772.



Tour de Guinette, Étampes.
Lithographie de J.J Champin, V.1850. 5Fi/1738

Le 21 novembre 1783, ce ne sont pas des ailes qui permettent la première ascension officielle de l'homme, mais un ballon, invention des frères Montgolfier. Ce jour là, Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes s'élèvent en vol libre au-dessus de Paris.



UNE IDÉE EN L'AIR

Le marquis d'Argenson (1694-1757), résidant au domaine de Segrez à Saint-Sulpice-de-Favières, écrit dans ses mémoires :

[... Ceci est encore une idée qu'on va traiter de folie, je suis persuadé qu'une des premières découvertes à faire, et réservée peut être à notre siècle, c'est de trouver l'art de « voler en l'air ». De cette manière, les hommes voyageront vite et commodément ... On transportera des marchandises sur de grands vaisseaux volants. Il y aura des armées aériennes... Il faudra dans le royaume une nouvelle charge de « secrétaire d'État pour les forces aériennes »...

N'avez-vous pas vu des enfants attacher un chat à leur cerf-volant ? De la même manière vous ferez partir et voyager dans les airs des hommes avec des provisions ...]

Mémoires et journal inédit du marquis d'Argenson,

Ministre des Affaires étrangères sous Louis XV. - Paris : Ed. Pagnerre, 1857-1858. In seize/727

Les ballons ou les « plus légers que l'air »

À la fin du XVIII^e siècle, les premières ascensions en ballon s'appuient sur l'observation des fluides gazeux. Les répercussions de cette découverte seront à la fois civiles et militaires.

Premières expériences

En 1782, Joseph et Étienne Montgolfier, papetiers en Ardèche, testent la légèreté de l'air chaud en plaçant un ballon de soie au-dessus d'un feu. D'autres essais plus importants suivront en 1783 dont celui du 4 juin rapporté à l'Académie des Sciences. Le 19 septembre, devant Louis XVI à Versailles, l'expérience concerne un étrange équipage : mouton, coq et canard.



Le premier ballon : expérience de Montgolfier à Annonay, le 5 juin 1783.

FLAMMARION, Camille. - *L'atmosphère et les grands phénomènes de la nature*. - Paris, Libr. Hachette, 1923. Infolio/93



Le ballon de Gonesse, impression à la planche de cuivre sur coton, 1783, manufacture d'Oberkampf, Jouy-en-Josas. Musée de la Toile de Jouy, Inv. 984.24b

Le premier homme à effectuer d'abord un vol captif, puis un vol libre, est le physicien Pilâtre de Rozier, le 21 novembre. Le 27 août, au Champ de Mars, Jacques Charles, autre physicien, essaie un ballon qui,

gonflé à l'hydrogène - et heureusement sans passager - éclate au-dessus de Gonesse. Il en construit un autre dont il sera le passager le 1^{er} décembre et réussit une ascension au-dessus des Tuileries.



Publicité Ballons « Godard ». Les environs de Paris : guide pratique et illustré. - Paris : Guide Conty, s.d. [v. 1885]. Inseize/548

Nadar photographié en studio par son fils, s.d. 9fi/167



Applications

Fêtes et records se multiplient dès lors, avec notamment la traversée de la Manche en 1785.

Deux compagnies d'aérostiers militaires (en ballons captifs) sont actives de 1794 à 1797. Pendant la guerre de 1870, Nadar forme une nouvelle compagnie opérant des missions d'observation et de communication (en quelque sorte, le premier service postal aérien) et qui permet à Léon Gambetta de fuir Paris assiégé pour organiser la Défense nationale à Tours.

Flottille de Dupuis-Delcourt au-dessus de Wissous, 1824. Coll. APEPAW



BALLONS DANS LE CIEL ESSONNIEN

- **Wissous, 7 novembre 1824** : Jean-François Dupuis-Delcourt, physicien, expérimente une flottille de 5 ballons. Il s'élève du domaine de Montjean à 2 600 m pour étudier la direction des courants supérieurs.
- **Vallée de l'Yerres, mai 1867** : Camille Flammarion, astronome, président de la Société aérostatique de France, effectue son premier voyage scientifique.



Départ de Camille Flammarion, Paris le 30 mai 1867 (jour de la fête de l'Ascension). FLAMMARION, Camille. - L'atmosphère et les grands phénomènes de la nature. - Paris, Libr. Hachette, 1923. Infolio/93

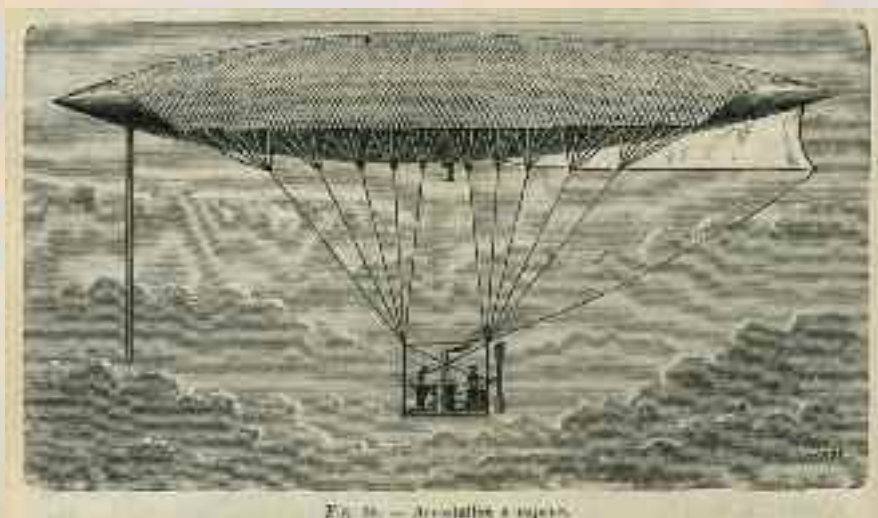


Fig. 26. — Dirigible à vapeur.

Dirigeable à vapeur. Dictionnaire de l'industrie, 1897. Usuel

En 1852, Henri Giffard équipe d'un moteur à vapeur un ballon fuselé de 44 m de long. En 1870, Henry Dupuis de Lôme est chargé par la Défense nationale de concevoir un dirigeable qui ne sera terminé qu'en 1872 (système d'hélice actionnée par 8 marins). Au début du XX^e siècle, d'immenses dirigeables rigides sont produits en grande quantité (Zeppelins, Spiess) et participent au premier conflit mondial. Dans les années 1930, les fréquentes et dramatiques explosions provoquent l'interdiction de l'emploi de l'hydrogène et l'arrêt de ce mode de locomotion.

Les avions ou les « plus lourds que l'air »

Nadar, après avoir fait l'éloge des aérostats, n'y trouva plus d'intérêt. Lorsqu'il construit le Géant, immense ballon destiné à voyager dans le monde entier, c'est surtout pour financer de futures expériences. Il est persuadé de l'avenir des plus lourds que l'air.



Revue La vie aérienne, 24 mai 1913. 1J/781

Aviation du XIX^e siècle

Du latin « avis » (oiseau) et « actio » (action), le mot est déjà employé en 1863 : « Aviation ou navigation aérienne sans ballons » titre de l'ouvrage qui décrit les tentatives de vol plané de Jean-Marie Lebris. L'auteur, Gabriel de La Landelle a lui-même construit en 1861 un hélicoptère (sans succès). Comme Nadar, il est un fervent défenseur de la « Sainte-Hélice ». Avec Nadar et Ponton

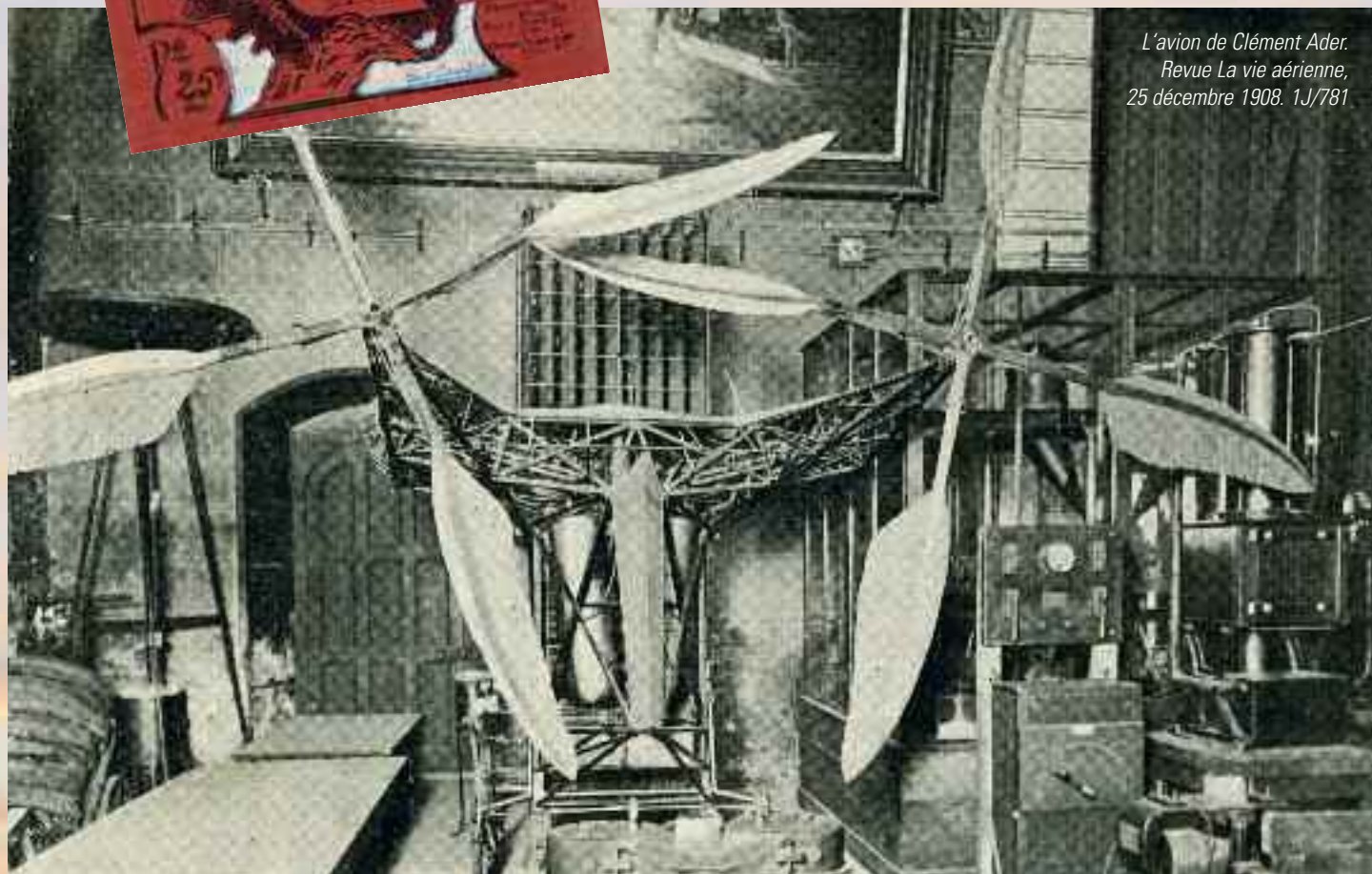
d'Amécourt, ils créent en 1863 la « Société d'encouragement pour la locomotion au moyen des plus lourds que l'air ». Jules Verne en sera l'un des premiers adhérents.

Le mot « avion » est utilisé par Clément Ader le 19 avril 1890 quand il dépose le brevet d'un « appareil ailé pour la navigation aérienne dit Avion ». Il y donne la description de l'Éole avec lequel il effectue un premier « soulèvement » le 9 octobre 1890.

Premiers aviateurs du XX^e siècle

Les pionniers sont trop nombreux pour les citer tous ici. Leurs exploits se déroulent sur trois périodes :

► de 1905 à 1913, période ingénieuse et sportive avec les frères Wright (1^{er} vol fonctionnel, 1905), Santos-Dumont (1^{er} record



L'avion de Clément Ader. Revue La vie aérienne, 25 décembre 1908. 1J/781



Les frères Albert et André Moreau inventent en 1911 l'«aérostable», ancêtre du pilote automatique, dans un hangar de Quincy-sous-Sénart. 56J/7

du monde : 220 m en 21 s, 1906), Henry Farman (1^{er} vol en circuit fermé, 1907), Louis Blériot (traversée de la Manche, 1909), Baronne Raymonde de Laroche (1^{ère} femme brevetée pilote, 1910), Jules Védrines (vol Paris-Madrid sur Morane-Borel, 1911), premier looping (Adolphe Pégoud, 1913).

► de 1914 à 1918, années héroïques avec de lourdes pertes durant la première guerre mondiale, comme celle de Georges Guynemer (1917) et Roland Garros (1918), mais pendant lesquelles les aviateurs et les avions se perfectionnent (chasseurs armés, bombardiers lourds).

► de 1919 aux années 1930, le surplus d'appareils et l'expérience des pilotes permettent le développement du transport à travers le monde (courrier, commerce, passagers). Des lignes aériennes régulières sont établies grâce à l'Aéropostale organisée par Pierre-Georges Latécoère, Didier Daurat, Marcel Bouilloux-Lafont et d'audacieux pilotes comme Saint-Exupéry, Mermoz ou Guillaumet.

► En 1933, toutes les compagnies réunies (dont l'Aéropostale), forment la Compagnie d'Air-France.

Marcel Bouilloux-Lafont, maire d'Étampes et conseiller général de Seine-et-Oise, rachète en 1927 à Pierre-Georges Latécoère la Compagnie générale d'entreprises aéronautiques. Il crée l'Aéropostale et des compagnies en Amérique du Sud (Brésil, Argentine, Uruguay, Venezuela). Annuaire de Seine-et-Oise, 1930. Usuel



Le sapeur Brindejonc des Moulinais, vainqueur de la Coupe Pommery (sur monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnome). Revue La vie au grand air, 1^{er} novembre 1913. 56J/7

Planisphère 1937, rééd. 1977, musée d'Air France. Coll. Association collection-passion



À Viry-Chatillon, Port-Aviation...

S'il ne reste aujourd'hui qu'un seul bâtiment d'une vaste réalisation conçue il y a plus d'un siècle, il permet néanmoins d'en mieux mesurer les dimensions, tant architecturales qu'historiques.



Bâtiment de Port-Aviation, 2011. © Michel Guérif

Promotion d'un sport nouveau

Les premiers aviateurs trouvent difficilement des lieux d'expérimentation et se contentent souvent de terrains improvisés comme à Bagatelle, parc parisien réservé à la promenade, où leurs évolutions représentent certes un danger mais aussi un attrait. La presse contribue largement à cet engouement populaire et les défenseurs des pionniers sont nombreux.

Le 30 juillet 1908, la Société d'encouragement à l'aviation (SEA) est fondée, présidée par Charles François Dussaud, docteur ès sciences. Le but de cette association « loi 1901 » est de créer à Viry-Chatillon le premier port aérien, la première école et le premier concours d'aviation.

Les travaux d'aménagement commencent en octobre. Le 5 décembre, le ministre des travaux publics se déplace pour assister à la première réunion de la SEA.



Statuts de la Société d'encouragement à l'aviation, 1908. 1007W/43



En-tête de lettre SEA, 17 décembre 1908. 1007W/43

premier aérodrome organisé au monde

Situation et infrastructures

« L'aérodrome est entièrement situé sur Viry-Châtillon*, et non sur Juvisy et Savigny »... c'est ainsi que dans L'Abeille de Seine-et-Oise du 3 octobre 1909, le maire Anatole Tocque, tente de réparer l'erreur répandue par les journalistes. La méprise va cependant perdurer, elle est due en partie au fait que l'accès s'effectue par les gares des deux communes voisines. D'autre part, le terrain loué à Madame veuve Duparchy, fait partie de son domaine situé à Savigny-sur-Orge. L'ensemble, délimité par l'Orge, la RN7, le boulevard Husson, la dérivation des eaux de la Vanne et du Loing, comprend plus de 5 km de pistes en circuit.

Aménagé par Guillaume Tronchet, architecte en chef du gouvernement, Port-Aviation est composé du champ de vol entouré de structures fixes : hangars, ateliers, tribunes, restaurants, bars, maisons de garde, téléphone. La décoration est constituée de représentations d'aigles et de vautours aux ailes déployées surmontant les pylônes.

Vue perspective d'après une aquarelle de Guillaume Tronchet, architecte. Carte postale, coll. M. Barbe



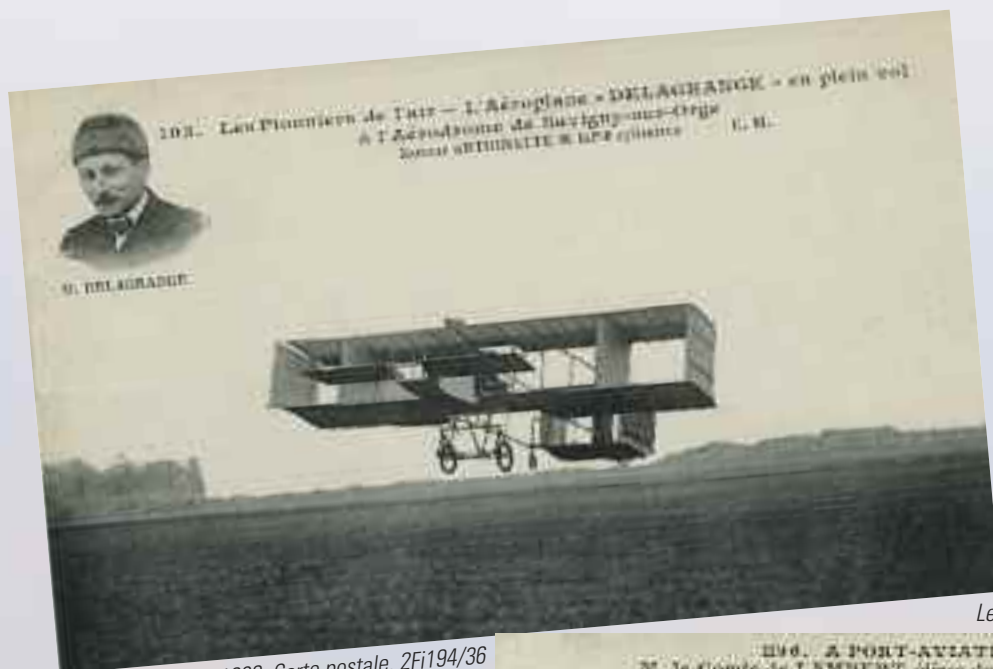
Plan de Port-Aviation, 1909. Archives municipales de Viry-Chatillon



Garages de Port-Aviation. Carte postale, 1909. 2Fi194/35



À Viry-Chatillon, Port-Aviation...



Léon Delagrange, 1909. Carte postale. 2Fi194/36

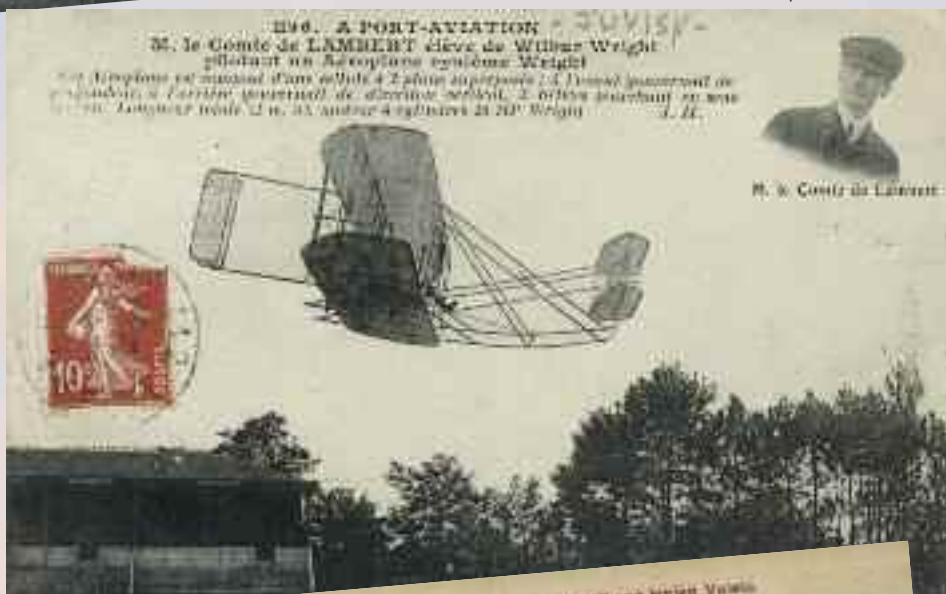
Le Comte de Lambert, 1910. Carte postale. 2Fi194/41

Les plus illustres pionniers

Dès 1909, après une bénédiction le 1^{er} avril puis l'inauguration le 23 mai, Port-Aviation sert de décor aux représentations, exploits et records des plus grands noms de l'aviation débutante : Delagrange en vol inaugural ; Blériot avec 24 tours de piste, le 4 juillet peu de temps avant sa traversée de la Manche ; le comte de Lambert pour un aller-retour à Paris le 18 octobre... D'autres noms sont liés à l'histoire du lieu par ses écoles (Ferber, Gaudart, Goupy, Champel, Demazel) qui formèrent des pilotes du monde entier. Et enfin, citons le nom d'Eugène Lefebvre qui se tua à Viry-Chatillon le 7 septembre 1909 à bord d'un biplan Wright.

Avec de tels acteurs, impossibles à citer tant ils sont nombreux, fêtes et compétitions aériennes attirent les foules : ainsi, la Grande quinzaine organisée par la ville de Paris du 7 au 21 octobre 1909 perturbe gravement le service des trains de la Compagnie d'Orléans en attirant de trop nombreux spectateurs.

En course : 43 appareils dont des monoplans Blériot et Antoinette et des biplans Voisin et Wright et parmi les concurrents : Voisin, Breguet, Paulhan, Morane, Gobron ...



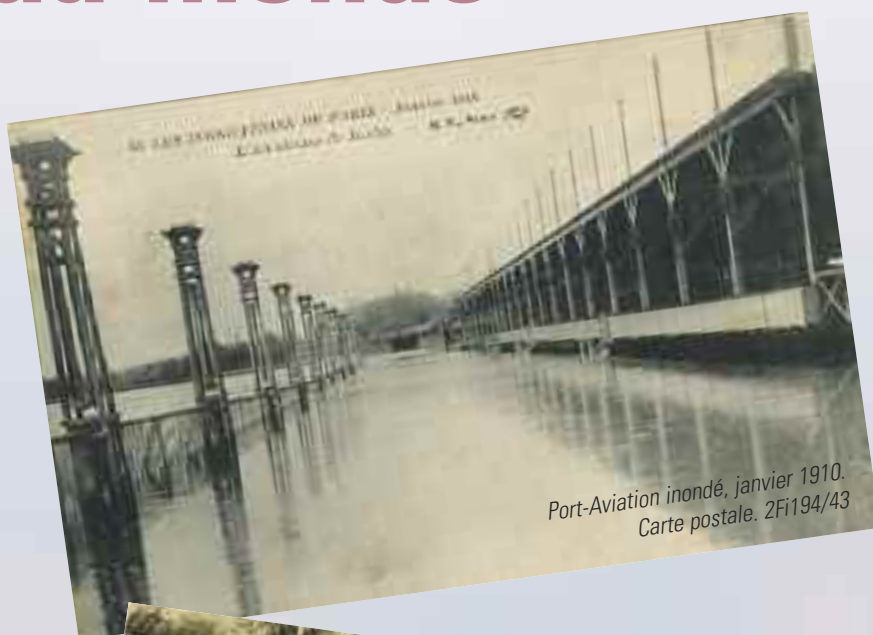
Jean Gobron sur biplan Voisin. Carte postale. 2Fi194/48

premier aérodrome organisé au monde

Du sport à la guerre

En 1910, la crue de la Seine, puis la faillite de la Société d'encouragement à l'aviation, troublent les activités de Port-Aviation. De grands meetings y seront néanmoins organisés (acrobaties, courses aériennes) avec Roland Garros, Audemars, Brindejonec des Moulinais..., mais aussi divers autres concours : cerfs-volants, parachutisme, courses hippiques et cyclistes, athlétisme. Jean Bouin, coureur de fond, y gagne ainsi le cross des Nations le 23 mars 1913. Fin 1913, Charles Picketty, dans l'idée d'exploiter des carrières de sable, achète le terrain qui, réquisitionné en 1915, abrite la nouvelle école de pilotage militaire - où seront formés plus de 600 pilotes -, puis des troupes coloniales. En 1918, l'école militaire belge de pilotage venue d'Étampes-Mondésir y reste quelques mois avant de gagner le proche plateau du « Longboyau », où les champs de la Ferme de Champagne, les terrains de Plessis-le-Comte et de Paray-Vieille-Poste servaient déjà de pistes aux avions devenus plus puissants et pour lesquels le relief s'avérait plus adapté que la cuvette de Viry-Chatillon.

Le premier aérodrome organisé au monde ferme officiellement en 1919. Une autre histoire aéronautique commence, celle d'Orly.



Port-Aviation inondé, janvier 1910.
Carte postale. 2Fi194/43



En 1918, le domaine du Piédefer abrite une maison de convalescence pour les aviateurs, surnommée « la maison pour oiseaux malades ». Carte postale et détail. 2Fi/194/23



(*) L'orthographe de Viry-Chatillon varie selon les époques : l'accent circonflexe du « a » fut supprimé à la demande de l'INSEE et de l'Administration des Postes (délibération du Conseil municipal, 21 juin 1951).

À Paray-Vieille-Poste, du champ d'aviation...

L'histoire commence en 1918, face à la ferme de la Vieille Poste - autrefois relais de poste - le long de la RN7 : c'est là, à moins de 2 km de la commune d'Orly que s'installe alors un camp de l'armée américaine.

Équipements américains

À l'entrée en guerre des États-Unis en 1917, le Corps expéditionnaire ne possède pas d'armée aérienne, il doit utiliser les avions alliés et se rapprocher des constructeurs. Le lieu retenu est le camp d'Orly-Villeneuve. Au printemps 1918, 78 hangars et des bâtiments sont édifiés pour abriter plus de 2 000 hommes qui restent sur le site jusqu'en 1920.

À leur départ, le terrain est divisé en deux zones : militaire au sud et civile au nord.

Au sud : aéronautique navale

Après la première guerre mondiale, la France reçoit en réparation deux dirigeables allemands. Pour les abriter, deux grands hangars sont construits en 1921.

Mais le danger d'explosion des énormes engins stoppe ce mode de transport et les installations restent vides ; elles sont affectées en 1927 à l'Entrepôt général de l'aviation maritime qui assure réceptions, essais et convoyages des avions. Après la seconde guerre mondiale, cette base marine fait fonction d'escale jusqu'en 1954.



*Aviateurs du Corps
expéditionnaire américain,
1918. 15 Fi/28*



*Matelots et officiers-mariniers
devant un Morane Saulnier
et un Caudron, 1927-28.
Coll. Amicale des anciens marins
des aéroports d'Île-de-France*



à l'aéroport international d'Orly

Au nord : écoles et tourisme

À partir de 1920 les écoles civiles Nungesser, Roland Garros, Maison du pilote, École de pilotage (animatrice Maryse Bastié), organisent de grandes fêtes aériennes : Tour de France des avions et des automobiles, rallye-parachute féminin, concours des jeunes brevetés...

Aéroport international

Base allemande durant la seconde guerre mondiale puis base américaine à la Libération, l'aéroport, rendu aux autorités civiles françaises en 1946, fait l'objet d'un projet d'aéroport international qui requiert 14 ans d'études et de construction dirigées par Henri Vicariot (1910-1986).

Inauguré en 1961, l'aéroport connaît de constantes transformations : aujourd'hui, plus de 1 500 ha sur sept communes (Paray-Vieille-Poste, Villeneuve-le-Roi, Orly, Wissous, Athis-Mons, Chilly-Mazarin, Morangis) occupant deux départements : l'Essonne (61,7 %) et le Val de Marne (38,3%).



Paray-Vieille-Poste 1950. Vue aérienne oblique. 9S/162



Aéroport d'Orly, 1946. Photographie. 50Fi/7

Aéroport d'Orly, 1961. Photographie. 50Fi/7



AÉROPORT DE PARIS (ADP)

Établissement public fondé le 24 octobre 1945 :
« ...créer, aménager et développer l'ensemble des installations à terre du transport aérien commercial... autour de la capitale... »

À Athis-Mons...

La proximité d'Orly et les progrès fulgurants de l'aviation ont nourri la passion ressentie dès l'enfance par cet avionneur futuriste qui reste aujourd'hui encore méconnu.



*Roland Payen, années 1930.
Coll. Françoise Payen*

*Atelier de menuiserie Gaïllo,
Viry-Chatillon (à droite R. Payen).
C'est dans cette menuiserie que fut construite
la première maquette de l'aile Delta au début
des années 1930. L'entreprise fabriquait aussi
des flotteurs d'hydravions. Coll. Françoise Payen*



Passion de jeunesse

À 14 ans, Roland Payen dessine un monoplace de sport. À 16 ans, dans son association « Les Goélands », il construit un planeur. À 17 ans, fasciné par les premiers essais allemands avec des fusées à poudre, il veut les essayer à son tour dans un hangar : il en sort miraculeusement indemne.

L'aile Delta

Entré en 1929 aux « Avions Bratu », à Athis-Mons, il construit pour la coupe Deutsch en 1933 un appareil à aile triangulaire (Pa 100) baptisé « Delta » qui sera hélas endommagé sur l'aérodrome d'Étampes en 1935. Roland Payen conçoit de nouvelles versions. Le Pa 22, testé à Villacoublay en 1941 sur ordre des Allemands, est vite ramené à l'usine sous prétexte de modifications. Il y sera oublié.

L'aile Delta Pa 22, années 1940. GBR/2746



Roland Payen (1914-2004) et l'aile Delta

PREMIÈRE USINE D'AVIATION EN ESSONNE

Acquise par Roland Payen en 1940, l'usine d'Athis-Mons avait été fondée en 1910 par Auguste Tellier, aviateur et constructeur (bateaux, avions, hydravions). Elle est reprise en 1911 par Armand Deperdussin puis en 1914 par des industriels dirigés par Louis Blériot. Elle subira ensuite plusieurs reconversions (motocyclettes, hydroglisseurs, meubles, bâtiments préfabriqués...).



Hangars, quai de l'industrie à Athis-Mons, s.d.
Vue aérienne. GBR/2746



Plan de l'usine de R. Payen
à Athis-Mons, 1941. 5M/69

Musée de l'aile Delta, Athis-Mons, 2009.
Coll. Françoise Payen



L'aile Delta Pa 49 au musée de l'Air, 2009.
Coll. Françoise Payen



L'entreprise « Payen-Aviation » (1940-1960)

L'entreprise travaille d'abord pour la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord : voilures, éléments mécaniques, aménagements d'hydravions. À partir de 1947, elle construit plusieurs avions : Pa 26, à ailes

rondes ; Pa 47, biplace de tourisme ; répliques de deux Breguet XIV pour le cinéma ; Pa 51 Agricavia pour l'agriculture ; prototypes pour la société Fléchair ; Pa 49 (premier Delta à réaction à voler en France) ; trois Pa 60 pour le tourisme... Trois autres modèles sont détruits par les bombardements.

« Delta Athis-Paray Aviation » : musée et association

Entre la RN7 et les pistes d'Orly, une surprenante collection invite à un voyage dans le temps : du premier Delta (1933) au Concorde 02 (1973).

Ce musée insolite est géré par l'association créée par Roland Payen en 1985, et pour laquelle la ville d'Athis-Mons acquit le Concorde au prix d'un franc symbolique. Le collectionneur consacre son temps au musée avec aussi sur d'autres passions : l'archéologie et la restauration d'avions anciens. Il disparaît le 8 décembre 2004. Entourée de passionnés, sa fille Françoise veille sur le musée.

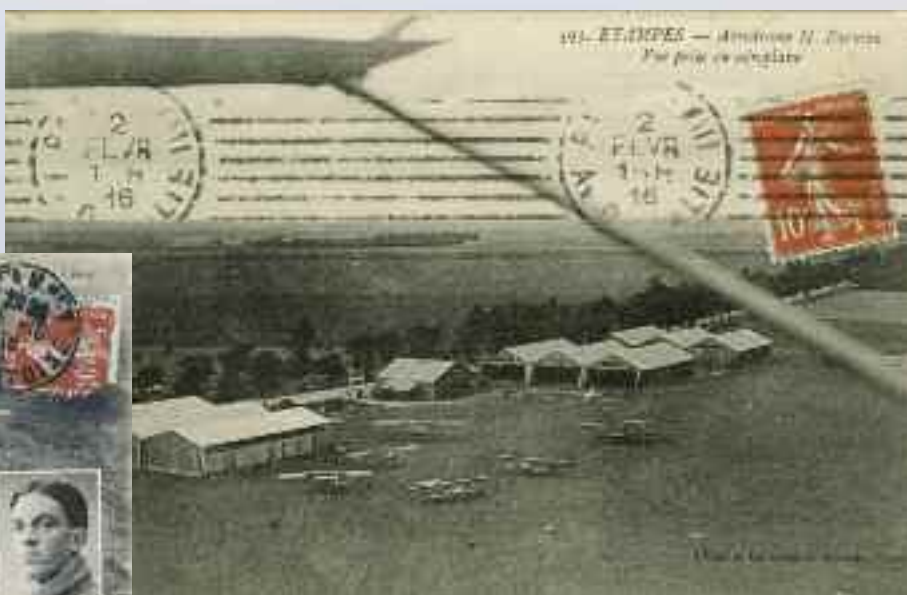
À Étampes-Mondésir...

Mise à part l'histoire plus ou moins légendaire d'une tentative de vol en 1772 par l'abbé Desforges, Étampes est sans conteste l'un des lieux qui connut les plus grands noms de l'aviation civile et militaire.

Les exploits

Le 13 juillet 1909, Louis Blériot, en préambule à sa traversée de la Manche, relie Mondésir à Chevilly (Loiret) en décollant du hameau de Mondésir (commune de Guillerval) au sud d'Étampes. L'année suivante, il crée son école de pilotage à Villesauvage proche de Mondésir face à l'école d'Henri Farman.

Hangars de l'école de pilotage Henry Farman, 1916.
Carte postale. 2Fi69/316



Vue prise à bord d'un biplan piloté par Maurice Chevillard.
Carte postale, 1918. 2Fi69/2

Dès 1910, des pionniers vont remporter des prix et battre des records (Hélène Dutrieu, Alfred Leblanc, Jules Védrines, Jane Herveu, l'étampois Pierre Gougenheim ...)
Dans les années 1920 et 1930, des courses de la coupe Deutsch de la Meurthe, furent

organisées. Celle de 1934 est gagnée par Maurice Arnoux.
L'Arc-en-ciel de René Couzinet (1932) et l'aile Delta de Roland Payen (1935) y effectuent leurs premiers vols.

LE COMMANDANT MAURICE ARNOUX (1895-1940)

À Étampes-Mondésir : baptême de l'air en 1912, brevet de pilote militaire en 1916.

Aux deux guerres mondiales, il accumule citations et décorations (croix serbe, médaille militaire, Croix de guerre, Légion d'honneur).

Pendant l'entre-deux-guerres, il crée son aéro-club à Montrouge où il est industriel et bat de nombreux records : coupe Deutsch, coupe Zénith, coupe Michelin, record mondial de vitesse...

À la suite du décès de son père, il est élu maire de Chamarande en 1937.

Il meurt en combat aérien le 6 juin 1940 à Angivilliers (Oise).



Maurice Arnoux.
Mairie de Chamarande

de Blériot à la Patrouille d'Étampes

Des écoles militaires à la Patrouille d'Étampes

De 1910 à 1914, 2 000 pilotes sont formés par les militaires. Après 1914 et le départ de Farman à Toussus-le-Noble, son école est militarisée, celle de Blériot, parti à Buc, est supprimée, le terrain est rendu à l'agriculture. Après avoir servi de stockage, le terrain, devenu « aérodrome militaire » en 1930, reçoit des régiments de chasse et de bombardement. Dans l'école de perfectionnement, où des moniteurs s'adonnent à la voltige, naît la Patrouille d'Étampes en 1931 (dissoute en 1953 à la création de la Patrouille de France).

La base, en partie aménagée par les Allemands, subira les bombardements. Après la guerre, elle est attribuée à l'Armée de l'air avant d'être démantelée en 1967. Propriété des Aéroports de Paris (ADP) depuis 1988, elle abrite aujourd'hui une douzaine d'aéroclubs. Un centre de transmission occupe encore aujourd'hui le site de l'ancienne école Farman.



École militaire de Villesauvage, s.d. Carte postale. 2Fi69/255



Écusson de la Patrouille d'Étampes.
© Patrimoine et Traditions

Patrouille de France, Étampes, 12 juin 2011.
© Yves Morelle



À Cerny-La Ferté-Alais...

« L'homme qui fait voler le passé » ou « Pilote du souvenir » : mots bien insuffisants pour décrire ce passionné qui fut lui-même acteur d'une page d'histoire et qui décida de sauver les appareils pour ne pas oublier les hommes. Il a transmis ce désir de préservation à ses descendants : trois générations au service du patrimoine aéronautique français.

Un parcours d'exception

Pilote à 16 ans, blessé à Verdun en 1916, pilote militaire, moniteur, voltigeur... Jean-Baptiste Salis, originaire d'Auvergne va récupérer, dès 1919 des avions démobilisés. Par ailleurs, il crée les premiers aérodromes alpins et une école d'aviation de haute montagne.

En 1927, premier pilote de la Société de propagande aéronautique, il transporte les personnalités, et participe à de nombreux meetings avec notamment la patrouille tricolore qu'il a lui-même formée.

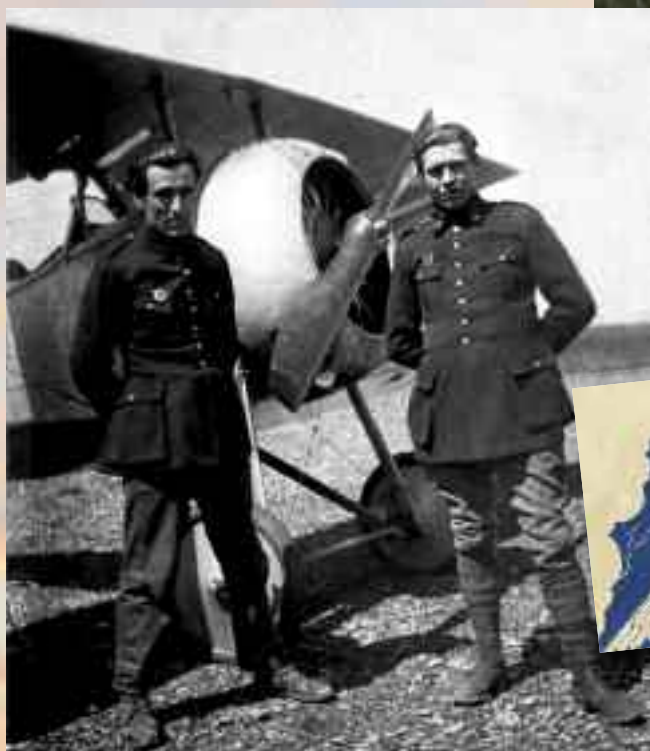
En 1933, il participe au développement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et fonde « Les Casques de cuir », association à but solidaire et pédagogique.

En 1937, après une mission dans la guerre d'Espagne, il instruit les mécaniciens supérieurs.



Jean-Baptiste Salis, v.1965.
Coll. Famille Salis

Première guerre mondiale.
Coll. Famille Salis



En-tête de lettre. Association Casques de cuir, 1933.
841W/23

le musée volant de Jean-Baptiste Salis (1896-1967)

L'aérodrome de Cerny-La Ferté-Alais

À Cerny, sur le terrain de la ferme de l'Ardenay achetée en 1938, il projette d'installer ses collections, mais elles sont détruites ou saisies en 1940 ; il reprend l'exploitation agricole et achète une scierie.

Il sera décoré de la Croix de guerre avec palme et nommé Chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire pour ses actions en soutien de la Résistance.

En 1946, il développe un centre de planeurs à l'origine de la création de l'aérodrome.

Faire voler le passé

Dès 1947, il entreprend la restauration d'avions anciens employés pour le cinéma, les commémorations et les musées, dont le Musée de l'air du Bourget.

Aidé de son fils Jean, il construit en 1955 un Deperdussin ; la même année, après avoir restauré un Blériot XI, il traverse la Manche, exploit qu'il renouvelle en 1959.

Ses dernières années sont prolifiques avec notamment la construction d'un Wright « Flyer » pour la série télévisée « Les Faucheurs de marguerites ».

Il s'éteint en 1967, et Jean continue la tâche. La collection ne cesse de s'enrichir : près de 70 avions, dont beaucoup présentés en vol chaque année à la Pentecôte ont séduit le milieu du cinéma, volant dans plus de 200 films. En 2009, Édmond, le petit-fils a retraversé la Manche sur le Blériot XI. L'avenir est en marche.



Centre de vol à voile,
Cerny-La Ferté-Alais, s.d..
Coll. Famille Salis



En-tête de lettre.
Pathé Cinéma, 1937.
841W/23



Meeting de la Pentecôte 2011.
© Yves Morelle
© Pierre Masnières

À Brétigny-sur-Orge...

La création de l'aérodrome militaire de Brétigny-sur-Orge, en 1938, correspond à une période de réorganisation et d'accroissement de la flotte aérienne de défense accompagnée d'une modernisation des méthodes d'essais.

CEV, 1945. Coll. Amicale des essais en vol - AEV - Mémoire technique

L'aérodrome militaire

En 1938, un camp d'aviation militaire est installé sur les communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté (plus de 300 ha).

En février 1939, le ministère de l'Air y adjoint une escadre d'observation, un groupe régional de chasse et le Centre de réception des aéronefs de série (CRAS), ce qui implique des extensions sur les communes limitrophes.

Les travaux sont stoppés par l'autorité allemande en septembre 1940.

Le Centre d'essais en vol (CEV)

Lorsque la Direction technique et industrielle de l'aéronautique décide en octobre 1944 d'implanter un centre d'essais en vol sur l'aérodrome, les premières infrastructures, réalisées par les Allemands, sont en partie inutilisables.

Après des débuts difficiles, le CEV atteint un niveau important d'activité. De grands noms de l'aéronautique marquent ce lieu : René Leduc, Constantin Rozanoff, Maryse Bastié, Roger Carpentier, Jacqueline Auriol ...



CEV, 1948. Coll. Amicale des essais en vol - AEV - Mémoire technique



CEV, 1947. Coll. Amicale des essais en vol - AEV - Mémoire technique



CEV, 1953. Coll. Amicale des essais en vol - AEV - Mémoire technique

de l'hélice au réacteur

Le CEV en quelques dates

- ▶ 1945 : implantation du CEV
- ▶ 1946 : création de l'École du personnel navigant (EPNER)
- ▶ 1949 : construction de la plus grande piste d'Europe (3 000 m L. X 100 m de l.)
- ▶ 1952 : dépassement de la vitesse du son par le capitaine Roger Carpentier
- ▶ 1953 : dépassement de la vitesse du son par Jacqueline Auriol (première en Europe)
- ▶ 1964 : installation d'EUROCONTROL, agence européenne de contrôle aérien
- ▶ 1966 : création du Centre d'études spatial de Brétigny (transféré à Toulouse à partir de 1969)
- ▶ 1976 : création de la Base aérienne 217
- ▶ 1980 : la Base aérienne 217 reçoit le nom de « Colonel Félix Brunet »
- ▶ 2004 : cessation de l'activité du CEV (redéployé sur Istres et Cazaux)
- ▶ 2005 : la Base aérienne 217 occupe l'ensemble du site
- ▶ 2011-2012 : départ de la Base aérienne 217.



Enregistreur magnétique, fin des années 1960. Coll. Amicale des essais en vol - AEV - Mémoire technique.

Essais de l'Airbus A340-600 sur piste d'envol avec passage en piscine, 2001.
Coll. Amicale des essais en vol - AEV - Mémoire technique



L'HYDROBASE DE PARIS

De 1934 à 1944, un projet gigantesque a engendré d'importantes études : une hydrobase accolée à l'aérodrome de Brétigny aurait occupé en grande partie Courcouronnes et Bondoufle, mais aussi Lisses, Fleury-Mérogis, Grigny, avec une station de pompage à Ris-Orangis. Constituée de 3 canaux de 3 à 7 km (dont le plus long, de Corbeil à Grigny), elle devait accueillir de gros hydravions avec bassins, bâtiments aéroportuaires, gare, autoroute ... Le projet, présenté en différentes versions de 1938 à 1944, est définitivement abandonné en 1945.

Lexique des personnages

Cette rubrique comporte une liste des personnages cités au cours des pages précédentes, elle donne quelques compléments d'information et ne peut être considérée comme exhaustive.

(abréviations : av. = aviatrice, aviateur / fr. = française, français / constr. = constructeur d'avions).

Ader Clément (1841-1925) : ingénieur fr. qui, après avoir réalisé un ballon, puis un planeur, crée l'*Avion*, appareil plus lourd que l'air et réussit un premier « soulèvement » (1890).

Audemars Edmond (1882-1970) : av. suisse, participant à de nombreux meetings en France (dont Port-Aviation) et à l'étranger (États-Unis avec Roland Garros). Il effectue le premier vol Paris-Berlin (1912) et bat le record du monde d'altitude (1916).

Auriol Jacqueline (1917-2000) : av. fr., belle-fille de Vincent Auriol (président de la République de 1947 à 1954), elle accomplit de multiples exploits dont plusieurs records mondiaux de vitesse sur avion à réaction à partir de 1952, première européenne à dépasser la vitesse du son (1953), première française brevetée pilote d'essais (CEV de Brétigny-sur-Orge). De nombreuses décorations lui sont décernées : Légion d'honneur, Grande croix de l'Ordre national du Mérite, Grande médaille d'or de l'aéroclub de France et plusieurs Harmon Trophy (prix américains).



Jacqueline et Maryse Bastié, CEV, 1952.
Coll. Amicale des essais en vol - AEV -
Mémoire technique

Bastie Maryse (1898-1952) : av. fr. détentrice de records internationaux de distance et de durée. Elle crée à Orly l'école *Maryse Bastie Aviation* (1935). L'année suivante, elle réussit la traversée de l'Atlantique. Aux côtés d'Hélène Boucher, elle milite pour le droit de vote des femmes. Capitaine de l'armée de l'air, commandeur de la Légion d'honneur à titre militaire, elle trouve la mort au cours d'une fête aérienne.

Blériot Louis (1872-1936) : av. et constr. fr. célèbre par l'exploit de la première traversée de la Manche le 25 juillet 1909 à bord du Blériot XI. Il crée par la suite plusieurs écoles de pilotage (dont une à Étampes). En 1914, il fonde la Société pour l'aviation et ses dérivés (SPAD), issue de la reprise des Ateliers Deperdussin. Cette firme équipera en grande partie l'aviation de guerre.

Boucher Hélène (1908-1934) : av. fr., pilote d'acrobatie, détentrice de nombreux records d'altitude et de vitesse. Aux côtés de Maryse Bastié, elle milite pour le droit de vote des femmes. Au cours d'un vol d'entraînement au-dessus de Guyancourt, elle est mortellement blessée. Décorée de la Légion d'honneur à titre posthume, elle est la première femme dont les obsèques sont célébrées aux Invalides.

Bouilloux-Lafont Marcel (1871-1944) : homme d'affaires fr., héritier d'une banque familiale à Étampes, maire de cette ville (1912-1929), conseiller général de Seine-et-Oise (1919-1932). Il rachète en 1926 à Pierre-Georges Latécoère la ligne postale de Toulouse-Saint-Louis du Sénégal en lui donnant le nom de Compagnie générale Aéropostale et contribue à son extraordinaire développement jusqu'à sa mise en faillite au début des années 1930.

Breguet Louis Charles (1880-1955) : constr. fr. (avions, hydravions, bombardiers) fondateur de la Compagnie des messageries aériennes (1919).

Brindejont des Moulinais Marcel (1892-1916 au combat) : av. fr. premier à réaliser le circuit des capitales européennes (1913) pour lequel il reçoit la Légion d'honneur. Son brevet de pilote militaire (1913) lui permet d'effectuer son service militaire dans l'aviation. Cité à l'ordre de l'armée, son avion touché par un obus, s'écrase près de Vadelaincourt (Meuse).

Brunet Félix (1913-1959) : colonel de l'armée de l'air, pilote de chasse fr. (seconde guerre mondiale, guerre d'Indochine), grand officier de la Légion d'honneur. La base aérienne 217 à Brétigny-sur-Orge porte son nom depuis 1980.

Carpentier Roger (1921-1959) : pilote de chasse fr. puis pilote d'essai au CEV de Brétigny-sur-Orge, premier homme à dépasser officiellement la vitesse du son (1952), commandeur de la Légion d'honneur, médaillé de la Croix de guerre et de l'aéronautique, il se tue pendant un essai en vol.

Champel Florentin (1881-1949) : av. belge, participant à de nombreux meetings et baptêmes de l'air (notamment à Port-Aviation), il remporte des records de durée de vol avec passagers, de distance et de vitesse.

Charles Jacques (1746-1823) : physicien fr. qui préconise l'emploi de l'hydrogène pour le gonflage des aérostats et qui, après avoir effectué la première ascension avec un ballon ainsi gonflé, fait prévaloir des améliorations techniques.

Couzinet René (1904-1956) : ingénieur et constr. fr., père de l'*Arc en ciel* dont le n°3 fut acheminé par Mermoz à Buenos-Aires (1933). Ses autres inventions : un hydroglisseur et l'*Aérodyn*e, sorte de soucoupe volante à décollage vertical, resteront à l'état de projets utopiques. Il se suicide entraînant dans la mort son épouse, veuve de Mermoz.

Daurat Didier (1891-1969) : av. fr. pionnier de l'aviation commerciale, directeur de l'exploitation des lignes aériennes Latécoère puis de l'Aéropostale et enfin d'Air France jusqu'en 1953.

Delagrangé Léon (1872-1910) : av. et sculpteur fr. recordman de distance, durée et vitesse. Membre de la Société d'encouragement à l'aviation, il effectue le vol inaugural de Port-Aviation (23 mai 1909) et se tue l'année suivante au cours d'un essai sur un monoplane Blériot.

Deperdussin Armand (1860-1924) : constr. fr., fondateur en 1910 de la Société de production des aéroplanes Deperdussin (SPAD) qui sera reprise en 1914 par Blériot après une faillite qualifiée de frauduleuse.

Demazel Lucien (1894-1980) : chef-pilote d'école d'aviation fr. (Viry-Chatillon puis Issy-les-Moulineaux) ainsi que pilote de meeting (France, Espagne), décoré de la Légion d'honneur, Croix de guerre et médaille de l'aéronautique.

Deroche Élise [dite Baronne Raymonde de Laroche] (1886-1919) : av. fr., première femme brevetée pilote (1910), abandonne sa vie d'artiste (théâtre, peinture, sculpture) pour de nombreux meetings en France et à l'étranger et bat des records de distance et d'altitude. Elle se tue au cours d'un vol d'entraînement au Crotoy (Somme).

Dubonnet Émile (1883-1950) : av. fr., fils du célèbre fabricant d'apéritif. Grand sportif, il participe à la Coupe Gordon Bennett (ballons) de 1906 à 1909, passe son brevet de pilote aviateur et gagne le Prix de la Nature (1910) battant ainsi le record du monde de distance sur un monoplan Tellier dont les essais avaient été effectués à Draveil. Il se distingue également à Viry-Chatillon pour la Grande quinzaine de Paris et reproduit l'exploit du Comte Lambert en survolant la capitale. Puis il présente de nombreuses démonstrations sur les monoplans et hydroplanes d'**Alphonse Tellier (1879-1928)**, constr. fr. avec lequel il s'associera.



Émile Dubonnet sur monoplan Tellier. Carte postale, 1911. 2Fi69/315

Dupuis de Lôme Henry (1816-1885) : ingénieur du génie maritime fr., constr. du premier bâtiment de ligne à hélice et du premier cuirassier, il parvient à faire sortir les aérostats de Paris durant le siège de 1870.

Dupuis-Delcourt Jules François ou Jean François (1802-1864) : aéronaute et littérateur fr. auteur de plusieurs ouvrages sur l'aérostation.

Dutrieu Hélène (1877-1961) : av. belge. Grande sportive (cyclisme, automobile). Première femme brevetée pilote en Belgique (1910), elle remporte la Coupe Femina à Étampes (1911) et participe à d'autres meetings en France, pays dans lequel elle sera décorée de la Légion d'honneur (1913). Pendant la première guerre mondiale, elle est conductrice d'ambulance puis directrice de campagne du Val de Grâce. Devenue journaliste, elle est décorée de la médaille aéronautique (1953).

Farman Henri (1874-1958) : av. et constr. d'origine anglaise, naturalisé fr. en 1937. Parmi ses exploits : premier vol en circuit fermé et premier vol avec passager (1908), il bat de nombreux records de vitesse et d'altitude, crée des écoles de pilotage (dont une à Étampes). Avec ses frères Dick et Maurice, il fonde une compagnie de construction aérienne.

Ferber Ferdinand [capitaine] (1862-1909) : officier, av. et constr. fr., polytechnicien, professeur à l'école d'application de l'artillerie de Fontainebleau. À partir de 1898, fasciné par les travaux d'Otto Lilienthal et des frères Wright, il essaye plusieurs modèles de planeurs, puis il équipe son aéroplane d'un moteur (1905). Parti de l'armée, il construit d'autres appareils à moteur pour la société *Antoinette* et vole sous le pseudonyme de « De Rue ». Il se tue lors d'un atterrissage à Boulogne-sur-Mer.

Flammarion Camille (1842-1925) : astronome fr., fondateur de l'observatoire de Juvisy-sur-Orge (1883) et de la Société astronomique de France (1887). Ses études sur l'atmosphère l'amène à accomplir douze voyages en ballon de 1867 à 1880.

Garros Roland (1888-1918 au combat) : officier av. fr. recordman d'altitude et premier à traverser la Méditerranée (1913). Lieutenant pilote durant la première guerre mondiale, prisonnier de 1915-1918, il meurt en combat aérien.

Gaudart Louis (1885-1913) : av. fr. participant à la Grande quinzaine de Paris à Port-Aviation (1909) puis à de nombreuses démonstrations en Europe (Belgique, Italie, Espagne), il met au point un *Laboratoire volant*, avion équipé d'appareils de mesures (1911). Embauché à l'école de pilotage de Louis Schreck, il construit un monoplan de course et un hydravion avec lequel il trouva la mort au meeting de Monaco.

Giffard Henry (1825-1882) : ingénieur fr., auteur de nombreuses inventions dont le premier dirigeable (1852) propulsé par une machine à vapeur et d'un injecteur de vapeur qui porte son nom (1858).

Gobron Jean (1885-1945) : av. fr., fils de constructeur automobile. Il équipe un biplan Voisin d'un moteur Gobron et réussit plusieurs vols de plus de 10 km (1909).

Goupy Ambroise (1876-1951) : ingénieur fr. concepteur de triplans (1908) et biplans (1909) dans les ateliers Voisin et Blériot.

Guillaumet Henri (1902-1940) : av. fr. formé à l'école de Nungesser à Orly il est, comme Mermoz et Saint-Exupéry, héros de l'Aéropostale. Son avion est abattu lors d'un voyage Marseille/Beyrouth.

Guyemer Georges (1894-1917 au combat) : officier av. fr., titulaire de plus de 50 victoires en combats aériens, il commande la célèbre escadrille des *Cigognes* lorsqu'il est abattu. Héros de l'aviation, sa devise « Faire face » a été adoptée par l'École de l'air.

Herveu Jane (1885-1955) : av. fr., 4^e femme brevetée pilote en 1910 (après Élise Deroche, Marthe Niel et Marie Marvingt). Participe à plusieurs meetings jusqu'en 1914, dont la Coupe Femina à Étampes.

Jeanjean Marcel (1893-1973) : illustrateur et écrivain fr., auteur du journal de tranchées *Le canard poilu*. Devenu pilote de reconnaissance en 1917, il dessine et décrit le quotidien de son escadrille. En 1931, il est nommé peintre officiel du ministère de l'air. Parallèlement, il édite de nombreux ouvrages destinés à la jeunesse (*Aventures de Cadet et Cadette, Fricasson...*). Essonnien depuis 1922 : Massy, Verrières, Palaiseau et Soisy-sur-École.



Marcel Jeanjean, Jean-Baptiste Salis et Lucien Cavé (peintre de l'air).

La Landelle (de) Gabriel (1812-1886) : officier de marine et écrivain fr. de romans maritimes et d'ouvrages aéronautiques. Comme Ponton d'Amécourt, il inspire Jules Verne, leur ami commun, pour son roman *Robur le Conquérant*.

Lambert (comte de) Charles (1865-1944) : av. fr. élève des Frères Wright. Participant à de nombreux meetings de Port-Aviation à Viry-Chatillon d'où il décolle pour le premier vol au-dessus de Paris (1909).

Latécoère Pierre-Georges (1883-1943) : constr. fr. d'avions et hydravions, pionnier du transport aérien, il crée la ligne Toulouse à Barcelone (1918) puis jusqu'à Dakar (1925).

Leblanc Alfred (1869-1921) : av. fr. ingénieur, conseiller et associé de Blériot, vainqueur du circuit de l'Est : Paris/Troyes/Amiens/Paris (1910). Il se consacre par la suite à l'école de pilotage.

Lebris Jean-Marie (1817-1872) : marin breton, constr. d'une barque ailée l'*Albatros I* (planeur breveté en 1857).

Leduc René (1898-1968) : constr. fr. qui adapte dans les années 1930 la tuyère thermopropulsive (statoréacteur), inventée par René Lorin en 1913. Il dépose une quarantaine de brevets (modes de propulsion, équipements). Décoré de la Légion d'honneur, cet Essonnien de naissance (Saint-Germain-lès-Corbeil) repose dans le cimetière d'Étiolles.

Lexique des personnages (suite)

Lefebvre Eugène (1878-1909) : ingénieur et grand sportif fr. (cyclisme, boxe, automobile, aviation). Il se tue sur le terrain de Port-Aviation (Viry-Chatillon) en effectuant les essais sur biplan Wright.

Lilienthal Otto (1848-1896) : ingénieur allemand, premier à effectuer des vols planés attestés (1891) à l'aide de machines comportant les mêmes caractéristiques de portance que l'actuel deltaplane pendulaire. Il meurt dans une chute provoquée par une rafale.

Mermoz Jean (1901-1936) : pilote militaire fr. puis pionnier des lignes France-Amérique du Sud et Rio de Janeiro/Santiago du Chili. Il disparaît au cours d'une liaison régulière, à bord de l'hydravion *Croix du Sud*.

Montgolfier [frères] Étienne (1745-1799), Joseph (1740-1810) : industriels et inventeurs fr. Directeurs de la manufacture familiale de papier à Annonay. Ensemble ils inventent les premiers aérostats, ballons à air chaud dits Montgolfières (1783). La famille est anoblie par Louis XVI à la veille de la Révolution.

Morane [frères] Léon (1885-1918), Robert (1886-1968) : industriels et av. fr., ils créent, avec l'ingénieur Saulnier, la firme de construction aéronautique Morane-Saulnier spécialisée dans l'étude des prototypes d'avions et hydravions (1910). Léon est le premier à dépasser la vitesse de 100 km/h et l'altitude de 2 500m (1910).

Nadar [Félix Tournachon, dit] (1820-1910) : photographe, aéronaute, dessinateur et écrivain fr., réalisateur des premières photographies aériennes prises d'aérostat (1858), constr. d'un ballon, *Le Géant*, avec lequel il effectue plusieurs ascensions (*Les Mémoires du Géant*, 1864). Aérostatier enthousiaste, il n'en sera pas moins l'un des plus ardents propagandistes de l'idée du « plus lourd que l'air ».

Nieuport [frères] Édouard (1875-1911), Charles (1878-1913) : Édouard, av. et constr. fr., champion du monde de vitesse et de distance, il se tue lors d'un atterrissage près de Verdun. Charles reprend la gestion de la firme aéronautique, mais disparaît deux ans plus tard près de Méréville en effectuant les essais de réception d'un appareil à l'aérodrome d'Étampes. La société est reprise par Henri Deutsch de la Meurthe. Il confie la direction technique à l'ingénieur Gustave Delage qui développe la construction d'avions de chasse, équipant en grande partie l'aviation de guerre.

Nungesser Charles (1892-1927) : officier av. fr., il accumule les exploits pendant la première guerre mondiale, puis met au point la fabrication d'avions amphibies et entreprend la traversée de l'Atlantique en mai 1927 avec François Coli (1881-1927) pendant laquelle ils disparaissent en mer à bord de l'*Oiseau blanc*.

Paulhan Louis (1883-1963) : av. et constr. fr., recordman du monde de durée, de distance (1909) et d'altitude (1910). Décoré de la Légion d'honneur, il participe à de nombreux meetings en France et à l'étranger, puis se consacre à la construction d'hydravions et à l'enseignement du pilotage. Pendant la première guerre mondiale, il est mobilisé comme pilote militaire avec le grade de lieutenant (Serbie). Son fils René (1907-1937), aviateur militaire, se tue à l'entraînement de chasse. Il est cité à l'Ordre de la Nation.

Pégoud Adolphe (1889-1915 au combat) : av. fr., premier homme à sauter en parachute d'un avion en vol et à réussir un looping (1913).

Pilâtre de Rozier François (1756-1785) : physicien et aéronaute fr., auteur de travaux sur les corps gazeux, il s'est beaucoup intéressé à l'aérostation et effectue, avec le marquis d'Arlandes, le premier voyage en Montgolfière. Il meurt en tentant de traverser la Manche, son ballon ayant pris feu.

Ponton d'Amécourt (de) Gustave (1825-1888) : numismate fr., auteur de revues scientifiques, ami de Nadar et de Jules Verne, il prouve que le vol est possible sans l'emploi d'un gaz plus léger que l'air en construisant la maquette d'un engin à hélice qu'il nomme l'*hélicoptère* et dont Jules Verne s'inspire pour son roman *Robur le Conquérant*.

Rozanoff Constantin (1905-1954) : av. fr. d'origine russe, pilote de chasse militaire pendant la seconde guerre mondiale puis pilote d'essais. Il est un des premiers français à piloter un avion à réaction. Il se tue en 1954 à bord d'un « Mystère » IV avec lequel il avait dépassé la vitesse du son quelques jours auparavant.

Saint-Exupéry (de) Antoine (1900-1944) : av. et écrivain fr., pilote de ligne (Toulouse-Casablanca), il met en service les lignes de Patagonie, puis devient pilote d'essai et pilote militaire, il évoque dans ses ouvrages le devoir et le courage (*Vol de nuit*, *Terre des hommes*, *Pilote de guerre...*).

Santos-Dumont Alberto (1873-1932) : ingénieur et aéronaute brésilien. Il participe à l'essor de l'aérostation et de l'aviation en France. Après avoir effectué un vol de 60 m à Bagatelle, il détient le premier record du monde homologué (1906).

Tellier Alphonse (1879-1928) : voir Dubonnet
Védrines Jules (1881-1919) : av. fr. vainqueur de la course « Paris-Madrid » en 1911. Pendant la première guerre mondiale, il remplit de dangereuses missions sur son avion surnommé *la Vache*. En 1919, il atterrit sur le toit des Galeries Lafayette à Paris. La même année, en vol vers Rome avec son mécanicien, ils se tuent à Saint-Rambert-d'Albon (vallée du Rhône).

Verne Jules (1828-1905) : écrivain fr., auteur de pièces de théâtre, puis de romans d'anticipation : *Voyages extraordinaires*. Michel Ardan, héros de l'ouvrage *De la terre à la lune* est né de l'anagramme du nom de son ami Nadar.

Vicariot Henri (1910-1986) : polytechnicien fr., officier du génie et ingénieur des Ponts et chaussées, expert en urbanisme aéroportuaire (Orly, Limoges, Clermont-Ferrand, Toulouse ...), il construit également des ponts et autoroutes, le four solaire de Font-Romeu, stations de métro (RER La Défense) ...

Voisin Gabriel (1880-1973) : constr. fr., il est l'un des pionniers pour l'équipement des planeurs avec des moteurs à explosion (1902). En 1906, il crée un biplan à flotteurs, ancêtre de l'hydravion.

Wright [frères] Wilbur (1867-1912), Orville (1871-1948) : av. et constr. américains. En 1903, Orville effectue le premier vol mécanique avec un avion équipé de deux hélices et d'un moteur à explosion léger.

Zeppelin Ferdinand [Comte von] (1838-1917) : officier allemand constr. de dirigeables rigides (formule inventée en 1873 par l'ingénieur fr. **Joseph Spiess (1839-1917)** et brevetée en 1873).

Sources

Ouvrages

- ALLENIC, Serge. - La plate forme de Brétigny-Le-Plessis-Pâté, 2011.
- Association Patrimoine et traditions du pays de Beauce. - L'aérodrome d'Étampes-Mondésir. Histoire et témoignages des événements du passé. - Angerville : Association Patrimoine et traditions du pays de Beauce, 1995. Inquarto/2257
- BEDEÏ, Francis, JOY, Max. - Histoire de Port-Aviation. - Le Mée-sur-Seine : Ed. Amatteis, 1993. Inoctavo/2844
- BEDEÏ, Francis, MOLVEAU, Jean. - La Belle époque des pionniers de Port-Aviation. - Le Mée-sur-Seine : Ed. Amatteis, 2009. Inquarto/3213
- BUISSON, Jeannie. - Viry-Châtillon (1815-1914-1918). - Le Mée-sur-Seine : Ed. Amatteis, 1995. Inoctavo/2920
- Comité d'histoire locale de Courcouronnes. - Courcouronnes... Chroniques de mon village. - Le Mée-sur-Seine : Ed. Amatteis, 2008. Inoctavo/4223
- FLAMMARION, Camille. - L'atmosphère et les grands phénomènes de la nature. - Paris, Libr. Hachette, 1923. Infolio/93.



Camille Flammarion
et son épouse Sylvie, s.d. 2Fi/367

- GOUDENEGE, Jean-Maurice, MELKONIAN, Martin. - Les Pilotes et les avions au temps de Mondésir ; de Louis Blériot à Jacqueline Auriol. À partir de notes et souvenirs de Jean-Maurice Goudenège. - Angerville : Patrimoine et traditions du pays de Beauce, 2009. Inoctavo/4368
- JOUBERT, Sylvie. - Port-Aviation (1909-1919), dix années de vie du premier aérodrome organisé au monde. - Viry-Chatillon : Archives Municipales-Ville de Viry-Chatillon, 2002. PBR/2070
- LAILE, Henry. - Les transports aériens. Air France. - Paris : Hachette, coll. Encyclopédie par l'image, 1963. PBR/2233
- LAMI, E.-O. - Dictionnaire encyclopédique et biographique de l'industrie et des arts industriels. T. I : A-B. - Paris : Lami et Weiprecht éditeurs, 1881. Usuel (encyclopédies)
- Orly base marine. L'aérostation maritime, l'entrepôt général de l'aviation maritime et l'escadrille 31 S, 1927-1954.- s.l. : Amicale des anciens marins des aéroports de l'Île-de-France, 1998. GBR/3009

Articles et revues

- La première usine d'aviation de l'Essonne à Athis-Mons, article de Roland Payen in Bulletin de la Saceh, 1994. REV/38.
- La vie aérienne, articles divers, 1911-1913. 1J/781.
- L'installation des Américains à Orly en 1918, article de Jeannine Hélin in Bulletin de la Shaceh, 1999. REV/38.
- 25 années de vol transatlantique : 1930-1955, Air France, 1955. PBR/2232.

Sites Internet

- www.aeroportsdeparis.fr
- www.ina.fr (video CEV)
- www.corpusetampoises.com
- www.port-aviation.com
- http://museedelta.free.fr
- www.musee-volant-salis.fr
- www.anciensmarins.fr

« L'homme volant laisse bien au-dessous de lui
les plus brillants coups d'aile de l'oiseau
et s'arroge graduellement la suprématie de l'air ».

Camille Flammarion

*L'Atmosphère et les grands phénomènes
de la nature, 1923*

DIRECTION DES ARCHIVES ET DU PATRIMOINE MOBILIER DE L'ESSONNE

Domaine départemental de Chamarande
38 rue du Commandant Arnoux
91730 Chamarande
Tél. : 01 69 27 14 14
www.archives.essonne.fr

Pour s'y rendre

RN20 direction Étampes, sortie Étréchy et suivre Chamarande
RER C direction Saint-Martin d'Étampes, gare de Chamarande

Directeur de la publication

Jérôme Guedj

Directeur de la rédaction

Véronique Guasco

Rédaction

Marie-Paule Guérif

Photographies

Yves Morelle, Lisbeth Porcher, Pierre Masnières

Conception et impression

Imprimerie départementale CG91

ISSN 1620-4662

Courriel : archi91g91.fr

Téléphone : 01 69 27 14 14

Télécopie : 01 60 82 32 12

