

L'AVIATION À CHARTRES - 1910/1912

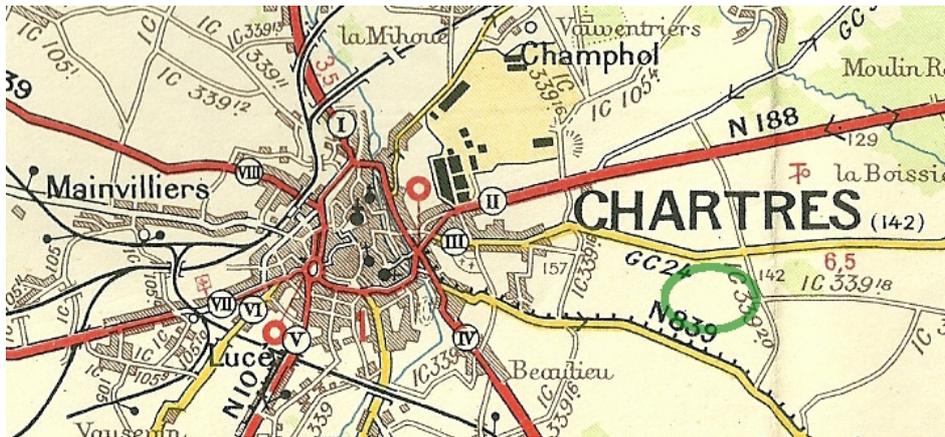
Par GASTINGER (Edouard VERDIER)
(1892 - 1978)

breveté pilote sur avion Blériot à l'école HOURY - CHARTRES - 1911
(texte de 1975)



A cette époque l'aviation militaire n'existait pas. Seule l'aviation (tout court) avec quelques constructeurs et quelques pilotes, leurs clients ou quelques salariés avaient créé quelques centres tels que REIMS (Bétheny), CHÂLONS SUR MARNE (Mourmelon), PAU, ÉTAMPES et CHARTRES où s'étaient installés les Etablissements Robert SAVARY et une école d'aviation HOURY dont j'ai été un des élèves. L'aviation militaire n'est née qu'après que les constructeurs d'aéroplanes ayant démontré que leurs appareils pouvaient être de quelque utilité, le gouvernement a bien voulu leur acheter quelques machines volantes qui ont été mises entre les mains de militaires de toutes armes.

Comme presque tous les centres de l'époque ce sont les terrains de manoeuvres militaires qui servaient aux évolutions des avions. L'aérodrome de Chartres s'est donc tout naturellement, avec l'autorisation de l'autorité militaire, et l'appui particulièrement efficace de Mr GILBERT, pharmacien à Chartres (et probablement conseiller municipal) installé sur le terrain de manoeuvres de la garnison en bordure de la route de SOURS (GC 7) qui était à l'époque doublée de la voie du tortillard. Ce n'est qu'après la guerre de 1914-18, pendant laquelle ce terrain servit d'école pour la formation de plusieurs milliers de pilotes sous la direction du capitaine Adolphe VARCIN (décédé), que le Centre d'Aviation Militaire de Chartres a été déplacé et installé à CHAMPHOL.



Carte Michelin de 1938 – Le nouveau terrain de Champhol de 1922
L'ancien terrain de 1909 en vert

J'ai vécu l'époque héroïque à Chartres où j'étais arrivé en novembre 1910. Nous étions quelques uns qui prenions pension chez le pâtissier VILLETTE dont le magasin existe encore, près de la Cathédrale (A cette époque je m'appelais GASTINGER).



Gastinger (Edouard Verdier) sur son Blériot 50 HP à Chartres en 1911

Monsieur Robert SAVARY s'était installé constructeur d'avions en bordure du terrain de manoeuvres. Il eut comme pilotes : Edmond POILLOT ; tué accidentellement le 25 novembre 1910, Pierre MARON ; tué accidentellement le 2 septembre 1911, René LEVEL ; tué accidentellement le 14 décembre 1911 au Concours Militaire de Reims et

Joseph FRANTZ, heureusement toujours parmi nous, Président de l'Association des VIEILLES TIGES qui fut le premier pilote à abattre un avion ennemi en 1914.

Comme élèves-pilotes il y eut : REICHERT, un maréchal des logis de la garnison dont j'ai perdu la trace, André MARLE (+), Maurice PELOUX (+), André BREZILLON (+), Paul JUNQUET (+), Marcel DEBEVER (+ accidentellement à Etampes en 1918), Gérard PARTIOT (+ accidentellement à Pau au début de la guerre de 1914).°

En 1912 un monument a été élevé à la mémoire des trois premiers cités victimes de l'air ; ce monument était situé dans la plaine entre le GC 7 et la Nationale 154 vers LE COUDRAY. Je crains qu'il n'existe plus. Monsieur SCHMIDT était également installé sur le champ de manoeuvres et avait construit un biplan à fuselage et moteur à l'avant. Cet avion unique a été détruit par l'ennemi à MOURMELON le 15 août 1914 et son pilote Victorin GARAIX a été un des premiers aviateurs disparus dans la tourmente. D'autres constructeurs d'avions étaient aussi installés autour du champ de manoeuvres, malheureusement leurs machines ne réussirent jamais à voler.

L'école HOURY où nous apprenions à voler sur le Blériot XI modèle qui avait fait la première traversée de la Manche, avec un moteur Anzani 8 cylindres et 25 HP (théoriques) avait pour chef pilote Fernand DELETANG, décédé en 1928 d'un accident de la route.

Comme élèves pilotes nous avions : FOIN, DUCOUTELLEC, MOUSNIER ; perdus de vue, Mme DRIANCOURT et PALLIER ; décédées, un Suisse, COBIGNI ; tué en avion de 15 octobre 1912 à la Chaux de Fonds, un italien de AGOSTINI qui a été par la suite fondateur avec CAPRONI des avions de cette marque qui eurent leur célébrité au cours de la guerre de 1914-18 ; c'étaient des trimoteurs de bombardement qui ont servi dans les escadrilles françaises.

J'ai quitté Chartres en mars 1912, j'y avais passé mon brevet de pilote le 7 avril 1911 sous le n° 455. Puis je suis entré comme pilote chez CLEMENT BAYARD, constructeur bien connu à l'époque pour ses automobiles et ses ballons dirigeables, et je suis venu une fois atterrir à Chartres.

Ici s'arrêtent mes souvenirs sur Chartres, qui pourraient être utilement confrontés avec ceux de mon ami FRANTZ, Président des VIEILLES TIGES, car je crois que nous sommes les rares vétérans de cette époque.

Personnellement, je n'ai rencontré DENEAU que deux fois, une première fois au cours d'une exhibition dans une petite ville de l'Aisne, où de la Somme dont j'ai perdu le souvenir, et une seconde fois au banquet des V.T. à l'occasion de la remise de sa Légion d'Honneur en 1948. C'est là qu'il m'a rappelé cette exhibition et ses démonstrations en Amérique du Sud. Démonstrations qui n'avaient laissé que peu de souvenirs puisque personne ne nous en a parlé lorsque en 1918 (c'est à dire après un délai de cinq ans environ) nous sommes arrivés à RIO DE JANEIRO pour y faire l'instruction des premiers pilotes de l'armée brésilienne. Cette mission, composée de trois pilotes et de six mécaniciens était dirigée par le (futur) général Lucien MAGNIN qui a commandé la Base de Chartres.

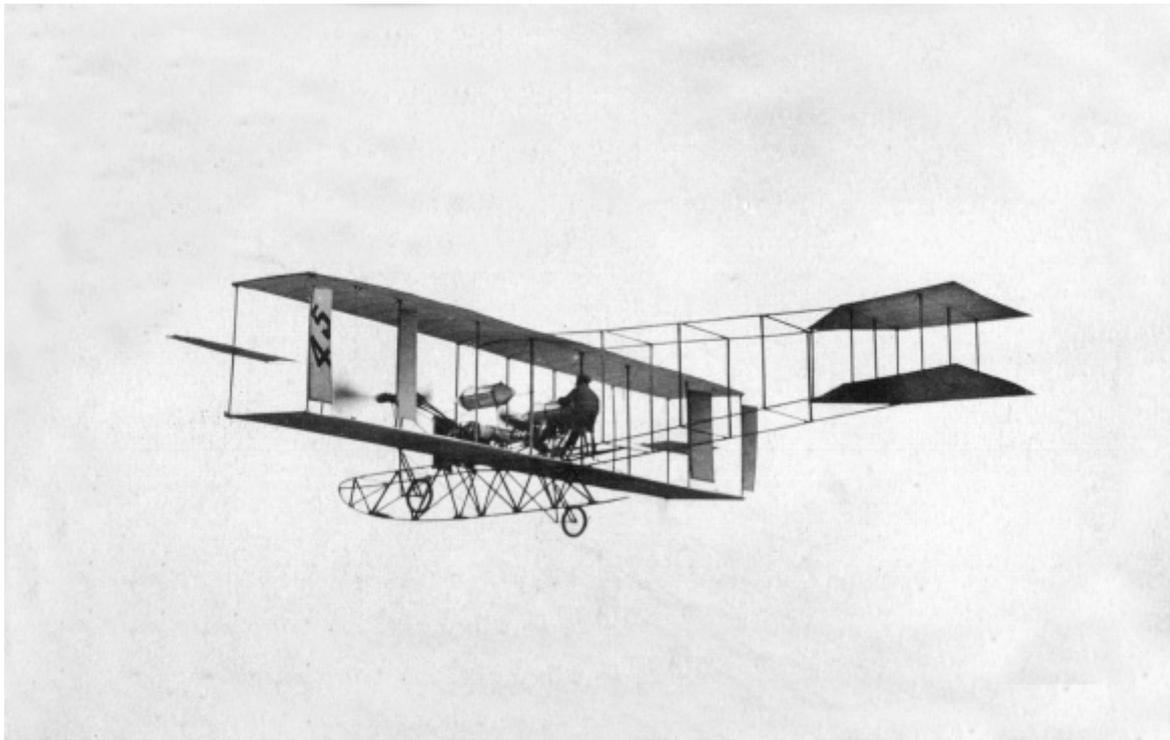
Quelques détails sur les accidents de POILLOT, de MARON et de LEVEL sur avions SAVARY.

Ces accidents successifs sont probablement dus à des pertes de vitesse. Il faut dire qu'à cette époque nous n'avions aucun instrument de bord, les plus fortunés d'entre-nous possédaient un altimètre, et quelque fois un compte-tour sur le moteur. Les indicateurs de vitesse n'avaient pas encore été inventés. Il n'était donc pas question de Badin, ni même d'Etévé.

Les accidents d'aviation n'étaient suivis d'aucune enquête, technique ou administrative, et les enseignements qui auraient dû en découler n'étaient connus de personne ; seuls les constructeurs en tiraient (mais pas toujours) des enseignements valables.

Le biplan SAVARY, bien que généreusement fourni en surface portante, présentait une résistance à l'avancement considérable, il manquait de vitesse comme on dit maintenant.

En effet il présentait un « avant à briser » considérable, lourd et sans aucune recherche d'aérodynamisme, et à chaque extrémité de la cellule trois volets de gauchissement et de direction également anti-aérodynamiques. Ajoutez à cela un modeste moteur ENV de 50 Cv avec un imposant radiateur frontal actionnant deux hélices tournant en sens inverses et commandées par une transmission à deux chaînes dont une croisée.



Biplan Savary de 1910

En conséquence la moindre avarie ou baisse de régime du moteur, si elle n'était pas compensée instantanément à la profondeur entraînait la perte de vitesse et ses conséquences si l'altitude ne permettait pas de faire la manoeuvre nécessaire.

Les vols d'instruction se faisaient pratiquement en rase motte et c'est ainsi qu'Edmond POILLOT, moniteur, et Gérard PARTIOT, son élève, ont percuté le sol. PARTIOT s'en est tiré avec quelques contusions. Il a été tué accidentellement à Pau dans les premiers temps de la guerre 1914-18. Nous avons conduit POILLOT à sa dernière demeure au cimetière Montmartre à Paris. Nous ignorions qu'il avait une fiancée et nous avons appris avec émotion quelques jours après qu'elle s'était suicidée sur cette tombe toute fraîche.

Le Savary sur lequel s'est tué Pierre MARON avait été modifié ; il avait un moteur LABOR, plus puissant et une seule hélice. En outre l'habitacle était plus fuselé. Mais il semble bien que la perte de vitesse, bien que survenue entre 300 et 500 mètres d'altitude est la cause initiale de cet accident.

L'avion de René LEVEL qui avait été préparé pour le Concours Militaire de 1911 était un Savary classique, c'est à dire tracté par deux hélices, mais avec un moteur plus puissant, et on avait aussi largement augmenté la surface portante en raison de la charge imposée. Le train d'atterrissage aussi avait été modifié en remplaçant les simples roues à rayons métalliques par les mêmes roues, mais jumelées. Certaines épreuves comportaient des décollages en terre labourée (les notions de piste d'envol ou d'atterrissage n'avaient pas encore effleurées les esprits). Il

résultait de ce dispositif que la boue et la terre passaient entre les pneus jumelés et se bourraient entre les rayons alourdissant ainsi considérablement l'avion déjà à pleine charge. Toutes ces conditions défavorables qui s'additionnant devaient conduire notre malheureux ami à la perte de vitesse qui n'a pas pardonné.

Un deuxième avion Savary également préparé pour le Concours Militaire était disponible et c'est notre ami FRANTZ ; il avait alors 21 ans, qui a été amené à le piloter. Toutefois il s'était rendu compte qu'il fallait améliorer cette machine. Mais le temps et les moyens manquaient alors avec des « bandes Velpeau » achetées chez le pharmacien il a fait entourer les pneus et jantes des roues jumelées et a ainsi obtenu un train avec des roues à larges bandes de roulement capables de rouler sans dommage dans les terres labourées.

Il a aussi fait supprimer les volets de direction des extrémités de la cellule et les a remplacés par deux dérives et deux gouvernails de direction vers les volets de profondeur à l'arrière de l'avion.

Et c'est ainsi améliorée que cette machine a été qualifiée au Concours Militaire de Reims 1911.

Edouard VERDIER

Né en 1892 - Décédé le 23 octobre 1978.

Pionnier. Passe son brevet de pilote civil le 7 avril 1911 n°455 et militaire le 15 mars 1913 n° 252 bis.

Réalise des exhibitions dans les meetings en province. Entre au service « Aviation » des usines Clément-Bayard. En 1914 affecté à l'escadrille 2 formée d'avions Dorand. Nombreuses reconnaissances.

A été le premier pilote blessé. Instructeur aux écoles d'Avord, d'Étampes, de Châteauroux et avant la fin 1918 part au Brésil pour participer jusqu'en 1920 à la formation de pilotes aviateurs militaires. Il effectue la première liaison aérienne Rio de Janeiro - São Paulo.

Rentré en France, il fera carrière dans les services techniques de l'aéronautique. Chevalier de la Légion d'honneur, médaille militaire, croix de guerre 1914-1918 et 1939-1945 au titre de la Résistance, médaille de l'aéronautique.

Repose dans le cimetière de Tremblay-lès-Gonesse (Seine-Saint-Denis).

Nota : ce texte a été publié dans le numéro 42 du Bulletin de Liaison de l'A.A.A.M.B.A.C. (Amicale des Anciens Aviateurs Militaires de la Base Aérienne de Chartres)

Liens :

[L'École Farman de Chartres en 1915 - par Marcel Engler](#)

[Histoire de l'aéronautique en Eure et Loir - par Claude Sauvage](#)

[La base aérienne BA 122 de Chartres entre les deux guerres](#)

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)