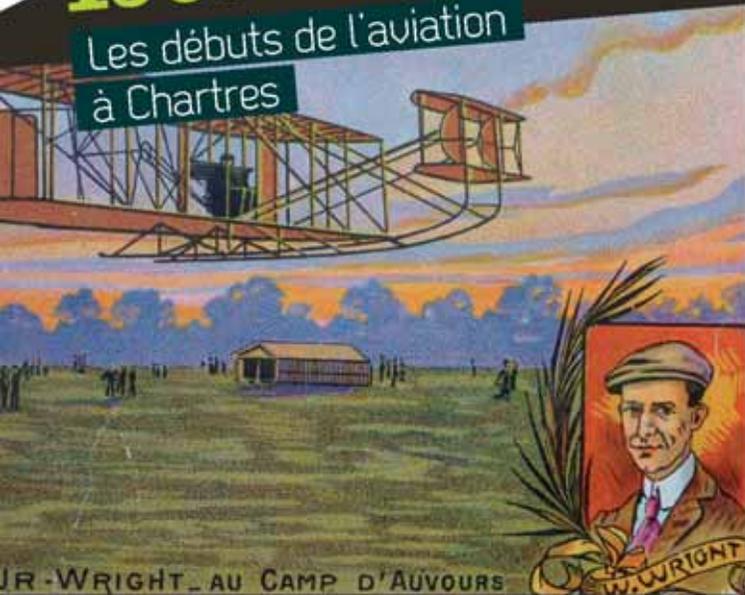


1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



WRIGHT AU CAMP D'AUVOURS

Les prémices de l'aviation

Des l'Antiquité, l'homme veut s'élever dans les airs comme un oiseau. La première concrétisation du rêve d'oiseau fut apportée par les frères Joseph et Etienne de Montgolfier à Versailles en 1783. La même année, les aéronautes, Charles et Robert, embarqués dans un ballon gonflé à l'hydrogène, montèrent à plus de 3.000 mètres d'altitude.

Au XIX^e siècle, les partisans du plus lourd que l'air firent de nombreuses tentatives avec des engins mus à la force des bras. Dans notre département,

Alphonse Penaud dépose un brevet d'aéroplane cellulaire, le construit et l'essaie sans succès à Noisemont (près de Nonvilliers-Grandhoux, en Eure-et-Loir).

Grâce à l'invention du moteur à explosion, le rêve devient réalité. Le 8 octobre 1890, Clément Ader vole sur plus de 50 mètres. Il fallut attendre 13 années pour que les frères Orville et Wilbur Wright effectuent en 1903, aux Etats-Unis, les premiers vols de plus de 200 mètres, ouvrant la porte de l'époque héroïque de l'aviation.



Le «globe aérostatique», construit à Versailles, essai devant les arts et métiers sous les yeux de Louis XVI de la Coz, assemblée devant le Château le 19 septembre 1783



François Pilâtre de Rozier (1754-1785), premier homme qui a quitté la terre le 15 octobre 1783 à Ferney, Préalpes



Jacques Alexandre Charles (1746-1823), premier aéroplane en compagnie d'Étienne-Jean Robert, sur ballon libre gonflé à l'hydrogène



L'ascension de Charles et Robert, libèrent le poids des tourterelles à Paris, en présence de 500 000 personnes rassemblées dans le Jardin le 27 décembre 1783



Première utilisation militaire du ballon en 1794 pour déterminer de la d'artillerie.

Le premier vol soutenu d'un aéroplane piloté par Orville Wright est accompli le 17 décembre 1903 au-dessus de la plage de Kitty Hawk Caroline du Nord aux États-Unis. Pour ces premiers vols, les frères Wright viennent en France chercher de l'acier, pour construction de nouveaux appareils basés au camp d'Auvours Champagne dans la Sarthe, et tenter des records.

1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



Henri Farman
brouille sur son appareil, le 12 janvier 1908. Le premier vol régulier de l'histoire au-dessus du terrain d'aujourd'hui les Moines.

Le premier champ d'aviation à Chartres

En février 1909, la municipalité de Chartres, poussée par les succès des vols effectués par Wilbur Wright à Auvers (près du Mans) et Louis Blériot à Toury (val Toury-Artenay et retour, 28 kilomètres en 3 étapes), négocie avec les autorités militaires l'installation d'un "champ d'aviation" sur le terrain de manœuvre de la garnison.

Ce terrain, situé entre la "Mare aux Moines" et la ferme d'Archevilliers (sur la route de Sours), est dégagé de tout obstacle et propice aux manœuvres hasardeuses des premiers aéronefs. Il est rapidement baptisé par les

Chartrais les "Hameau des Flanches", de par les premières baraques qui y furent construites pour abriter les premiers avions et leurs mécaniciens.

Sous l'impulsion du "Comité des Inventeurs Aviateurs de France" créé le 23 février 1909 à Chartres, ainsi que de la "Société d'Encouragement à l'Aviation", deux hangars y sont édifiés pour être utilisés par les constructeurs Piquerez et Fouquet. Puis, bientôt 17 hangars suivirent, abritant les premières écoles d'aviation des constructeurs Savary, Houry, Schmitt, Grégoire, Alexandre.



Henri Farman (1874-1958)
est l'un des 9 aviateurs âgés nés en Europe en 1872. Il fut l'un des premiers constructeurs français entre 1892 et 1909.



Louis Blériot (1872-1936)
est né à Louviers en 1872, construisit d'abord l'année suivante un aéroplane différent, tous deux propulsés à la vapeur le 25 juillet 1899 par la première traversée de la Manche en avion sur son monoplan Blériot 4.

L'aviation à Chartres

A l'aérodrome

Nos aviateurs travaillent ferme. Le déplacement du cadre des roues avant de l'aéroplane de M. Piquerez, que nous annonçons hier, est achevé. Aujourd'hui une des ailes monoplanes a été montées. Le cadre de la roue de direction arrière sera achevé ce soir. M. Fouquet a entièrement déballé son aéroplane qui, étroit, petit, coquet, fuselé, plaît au regard et donne bien l'impression du corps de l'oiseau. Le gouvernail arrière est monté. Aujourd'hui les deux ailes biplanes vont être montées.

Pour le tramway

Des visiteurs se rendent quotidiennement à l'aérodrome pour suivre les travaux dont nous parlons. Ils nous ont fait part de doléances à transmettre à la Compagnie des tramways d'Eure-et-Loir.

Celle-ci, en effet, bien qu'un arrêt facultatif ait été créé à l'aérodrome, n'a point fait figurer celui-ci dans l'horaire d'été et aucun prix spécial la concernant n'a été établi ; de sorte que les voyageurs peinent comme pour Paris suivant de Brétigny. Ne pourrait-il être remédié à cet état de choses ?

— Autre chose. Le chemin qui de la route de Sours mène à l'aérodrome aboutit sur cette route à angle droit et au bas d'une côte assez rapide.

Pour autos et vélos la virage, compliqué de passages obligatoires sur les rails de tramway, est difficile et dangereux.

Ne pourrait-il pas être mis de contre-puis pour amortir le choc ; et aussi se procurer un peu de sable le long de la voie à gauche du chemin de façon à élargir son angle en coupant l'accroissement.

Enfin il y a là un poteau à inciseur qui serait utilement reculé de quelques mètres. Car au jour de grande circulation et une collision, toujours possible, se produisant, il pourrait être un obstacle mortel.

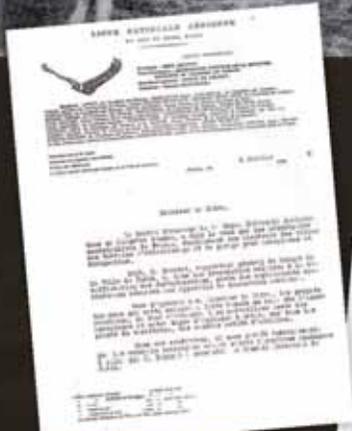
Article de la presse locale
réflète les préoccupations de la population chartreuse pour accéder, facilement, à l'aérodrome qui présente le nouveau champ d'aviation.



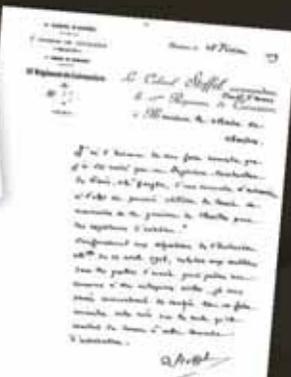
Alberto Santos-Dumont
est le premier pilote français à avoir effectué des vols réguliers au-dessus de la capitale du parc de Bagatelle près de Paris en aéroplane 14bis.



90. Les Pionniers de l'air - L'Aéroplane BLÉRIOT évolue dans les plaines de la Beauce C. B.



Lettre circulaire du président de la Ligue nationale aérostatique
aux membres des principales villes de France pour les inviter à créer des "champs d'aviation".



Lettre manuscrite du colonel Stoffel
à Gambouh-mais de Chartres, Georges Fessard relative à la mise à disposition du terrain de manœuvre du 5^e Régiment de Cavalerie, comme champ d'aviation.



Lettre manuscrite de M. Gangler
constructeur d'aéronefs, au Syndicat aérostatique de Chartres, Georges Fessard, informant ce dernier des informations techniques nécessaires pour la construction d'un hangar sur le terrain de manœuvre.



1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



Le champ d'aviation prend vie

Tres vite, le champ d'aviation devient une attraction majeure pour les Chartrois. Une halte est créée sur la ligne de tramway "Chartres-Angerville" entre le "Puits-Drouet et Brétigny" au lieu-dit "chemin des Chariots".

Les Chartrois montent en masse le dimanche pour assister aux tentatives de vol. Un café-restaurant tenu par Léandre Chaboche est installé et sert de base pour les mécaniciens et pilotes durant la semaine et de lieu de rassemblement pour la foule des curieux montés pour les fêtes de l'aviation.

Un système de drapeaux est mis en place sur le toit du "Grand Monarque" pour indiquer les jours où seront effectuées des tentatives de vol : drapeau bleu, pas de vol ; drapeau blanc, essais probables ; drapeau rouge, essais certains.

Les tentatives menées avec les appareils construits par Piquerez et Fouquet se soldent par des échecs répétés. Des essais infructueux tentés de juin à octobre 1909 tant avec des modèles biplan que monoplane, se traduisent à chaque fois par des bris de matériels. Découragés et à bout de leurs possibilités financières, ces deux constructeurs abandonnent.

À la surprise générale, Grégoire qui a construit son monoplane GPY à Tremémont (près de Saint-Chéron-des-Champs), faute de pouvoir effectuer ses essais sur ce site, le confie à Jacques de Lalliacar qui le 6 novembre 1909 est le premier à effectuer un vol de 300 mètres à 2 mètres d'altitude en présence de témoins. Un mois plus tard, Maurice Farman rallie Chartres à partir de Buc (Yvelines), soit 70 kilomètres accomplis en une heure.



Cette silhouette connue de tous les Chartrois, se fait ainsi le peu un atelier à la disposition de tous les bricoleurs de services mécaniques qui vont venir, dans les années 1930 par l'initiative de Girouard.



Toussier et Berruau Comme Piquerez n'aurait pas le temps de voir voler son "enfant" sortit de fait de solliciter de soins et de sacrifices financiers. Ils étaient les propriétaires de tous ces ateliers qui, dans les années 1900, travaillent des avions à métriser leur vol. Mais aujourd'hui, ces ateliers ne voient plus facilement leurs efforts récompensés.



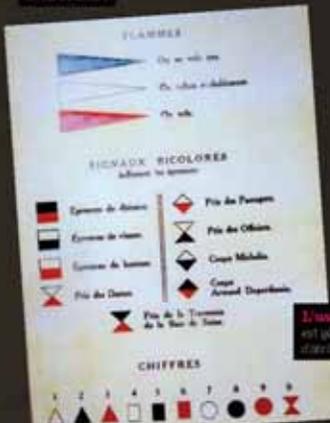
Le constructeur Chaboche, modèle biplan construit en planches, se fit tout au long des années les mécaniciens et pilotes attendent que les conditions météorologiques deviennent favorables pour une tentative de vol. Le dimanche, le service se remplit. Maurice de Chartres vint passer une après-midi de détente en inspectant les avions en construction.



Quelques monoplans Grégoire et Berruau de conception et de fabrication "sur mesure".



Les aéroplanes Piquerez furent plus souvent photographiés au sol qu'en vol. Ils n'ont jamais fait pas moins une très attrayante manœuvre pendant les tentatives.



L'usage des fanions colorés est généralisé dans toutes les villes ayant le bonheur d'être un champ d'aviation actif.

1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



Lieutenant de LAUNARDIÈRE
Breveté, sur Biplan Savary

L. Joubert, Photo, Chartres

Les écoles d'aviation

La vie aérienne est essentiellement animée par la présence des Ecoles d'aviation implantées sur le champ d'aviation, très fréquentées du fait de la facilité des liaisons ferroviaires entre Chartres et la capitale. L'école Savary formant à la fois des Brevetés, des pilotes civils et militaires, est la plus réputée.

Des sous-officiers et officiers du Génie et de l'Artillerie ont pris possession du terrain dès 1910, le Génie abritant la Direction de l'Aérostation et l'Artillerie utilisant des avions pour les réglages de tir.

Le brevet civil de pilotage est officialisé en janvier 1910, le postulant doit effectuer trois boudes d'au moins 5 kilomètres et se poser à moins de 150 mètres d'un repère donné.

Le brevet militaire, lui aussi créé en 1910, impose de suivre des circuits en huit de 5 kilomètres à plus de 50 mètres d'altitude et des atterrissages à moins de 50 mètres de la cible.

La présence à Chartres de ces Ecoles d'aviation explique la décision prise en 1915 par l'Administration militaire, d'implanter sur ce terrain à Chartres, la principale Ecole de formation de pilotes de la Grande guerre.

Néanmoins, les ateliers des deux constructeurs Savary et Schmitt, se sont implantés sur le terrain de Chartres. De 1909 à 1913, Robert Savary a construit 22 appareils dont 12 ont été vendus, 9 à l'Armée française et 3 à l'Armée italienne. Il abandonne l'aviation en mai 1914, après avoir englouti des sommes très importantes dans l'aventure.

Les brevetés à Chartres de 1910 à 1914

N	Date	Nat	Pilote breveté	Commentaires
Année 1910				
1	25.06	190	SAVARY Robert	
2	25.07	164	PICARD Pierre	
3	11.09	215	POLLOT Edmond	Premier pilote chartreais mort le 25.03.1918
4	16.09	257	HARLE Antoine-Louis	Deviendra pilote militaire
5	22.11	391	FISCHL Ferdinand	
6	02.12	337	LEUEL René	Mort le 15.08.1918 au concours de Reims
7	09.12	395	GRÉGET Joseph	
8	31.12	346	FELLOUX Maurice	Deviendra pilote militaire
Année 1911				
9	10.01	377	FIECHERT Marie-Henri-Désiré	Deviendra pilote militaire
10	26.01	367	FALGÈRE Antoine-Firmin	
11	07.02	406	FON René	
12	03.02	421	LIQUÈRE Frédéric-André	
13	10.02	480	LEGRIS Spartacus	
14	10.03	452	DELECRON Maurice-Daniel	
15	10.03	455	GRSTINGER Edouard-Maurice	Deviendra pilote militaire
16	05.05	485	MIRON Pierre-Henri	Mort le 03.03.1918 à Chartres
17	09.05	489	FRITOT Gérard	
18	21.07	562	DEBEVER Marcel	Deviendra pilote militaire
19	31.08	621	JUNQUET Paul-Jean-Louis	
20	24.09	794	URUËT Charles	
21	01.10		HEMBERT Marcel-Paul-Jacques	
22	04.12	763	JEPKSSOULIN Laurent-Modeste	
Année 1912				
23	09.03	899	FENET Henri-Roguste	Deviendra pilote militaire
24	10.03	898	LECOUÛTELLEC Henri-Benoist	
25	06.07	1019	GRUQUIN Louis-Roguste-Ernest	Deviendra pilote militaire
26	13.09	1051	FRANÇOIS André	
27	05.10	1026	BREZILLON André	Deviendra pilote militaire
28	06.10		MÉDÉRIE Gustave-Paul-Marie-Eugène	Mort le 05.11.1912 à Chartres
Année 1913				
29	04.04	1267	HOLLAND Leicester-Bodine	D'nationalité américaine
30	13.02	1251	LASSAFODIÈRE (dit Joseph-Marie-Eugène)	
31	22.07	1029	ARTERU Joseph-Henri-Jules	
32	13.08	1069	CHARMELET Emile	
33	09.10	1080	URBELLE Henry-Fernand	
34	29.11		ALLARD Georges	
Année 1914				
35	26.01		PELLETIER	
36	16.04		POLLAIN	

N : Numéro chronologique du brevet obtenu à Chartres
Date : Date à laquelle le pilote a été breveté
Nat : Numéro national attribué par l'aviation

Nombre des brevets civils et militaires obtenus par les élèves des Ecoles chartreises entre 1910 et 1914. Sur le total de 36 brevets attribués, 11 pilotes succomberont par accident pendant ces mêmes années.

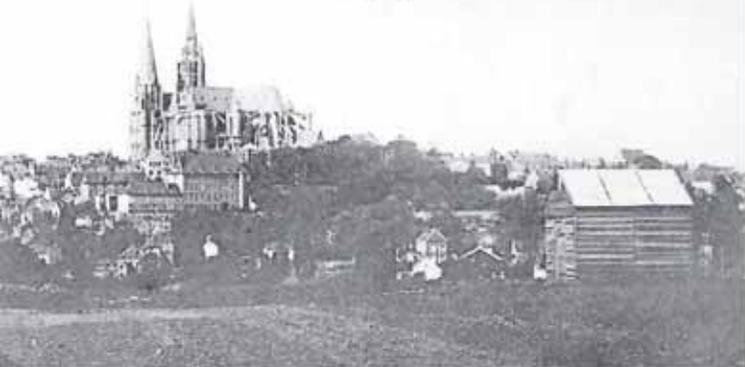


L'Ecole de pilotage Savary

Est l'école qui forma le plus de pilotes tant civils que militaires pendant ces quelques années. Dans la galerie de photographies de pilotes chartreais figurés par le photographe Robert, il volait sur biplan Savary et le sur biplan Schmitt.

1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



Françoise, jeune pilote du constructeur Savary, succède à Pierre Lebel, record accidenté lors d'un concours militaire organisé à Chartres en vue de sélectionner ses futurs candidats.



Les effigies des pilotes vedettes chartreains sont érigées dans les Cloîtres de la cathédrale et dans la presse de la ville.



Records chartrains

De très nombreux records du monde sont homologués à Chartres entre 1909 et 1912. A la lecture de cette liste, on peut mesurer l'extraordinaire vitesse à laquelle a évolué la technique de l'aviation durant ces brèves années.

Détenteur	Date	Détail du record
FERRANIN Maurice	9 décembre 1909	Record du monde de distance de 26 kms en 58'
LEBEL Pierre	9 juillet 1911	Record du monde de distance de 208 kms en 2h 38' avec 1 passager
LEBEL Pierre	31 juillet 1911	Record du monde de distance de 241 kms en 3h 14' avec 1 passager
FRANTZ Joseph	Mars-avril 1912	Record du monde de distance de 65 kms à 596 mètres d'altitude à une vitesse de 89 km/heure avec 3 passagers
FRANTZ Joseph	27 février 1912	Record du monde de vol chargé de 65, puis de 81 passagers
GARAIX Victor	Janvier-Juillet 1914	Quarante et un records du monde Record d'altitude 1750 mètres, chargé de 650 kilos Record d'altitude 1506 mètres, chargé de 889 kilos Record de vitesse, 158 kms en 1h 26' avec une charge de 638 kilos

Il faut naturellement relativiser ces records, souvent éphémères. Victor Garaix réussit l'exploit de s'octroyer 27 records en un vol d'une heure sur biplan Schmitt le 22 avril 1914.

Le 3 mai 1912, la première liaison radio entre un avion en vol et une station terrestre est obtenue au dessus du terrain de Chartres d'un avion Savary piloté par Joseph Frantz. Il volait à 1.000 mètres et son passager Rouzé émettait en morse un message reçu à terre par un détachement de sapeurs télégraphistes du Génie.

La plaque publicitaire émise par le constructeur Savary met l'accent sur les records obtenus à Chartres sur son appareil, notamment avec Frantz, mais aussi sur le constructeur et chef pilote.

La plaque publicitaire émise par le constructeur Savary met l'accent sur les records obtenus à Chartres sur son appareil, notamment avec Frantz, mais aussi sur le constructeur et chef pilote.

LE 3 MAI 1912, A CHARTRES Pour la première fois dans le monde un avion entra par T. S. F. en communication avec le sol Il envoya les amitiés du pilote Frantz à M. Maurice Jusselin

EST A CHARTRES, BELLEAU DE L'AVIATION, DE LOU-
BLIGNY PAR, SUR LE « TERRAIN » AILERS SEUL, NON LOIN
DE LA ROUTE DE GOULON, A QUELQUES KILOMÈTRES DE
LA NOUVELE DE LA VILLE, LE PILOTE ÉMETTIT, AVEC
MORSE, POUR LA PREMIÈRE FOIS DANS LE MONDE, UN
MORSE DE T.S.F. A UN SUJET ATTEINTE LE SATELITE.
PILOTE PAR FRANTZ
LE 3 MAI 1912
UNE DATE HISTORIQUE
UN ÉVÉNEMENT QU'IL
NE FAUT OUBLIER
Après les expérimentations
de l'année dernière, qui ont permis
de constater que l'air est un
milieu favorable à la propagation
des ondes radio, le pilote Frantz
a pu, le 3 mai 1912, établir une
communication avec le sol par
T.S.F. à une distance de 1000
mètres environ, en utilisant un
appareil de T.S.F. de son invention.
Ce fait est une véritable
révélation, car c'est la première
fois que l'air est utilisé comme
milieu de propagation des ondes
radio.

FRANTZ, au type biplan, construit par M. Maurice Jusselin, constructeur de Chartres, est en vente à Chartres, chez M. Maurice Jusselin, constructeur de Chartres, au 10, rue de la Cathédrale.

Sur le terrain, près de la Mairie, un appareil de T.S.F. a été installé, qui permet de communiquer avec le sol par T.S.F. à une distance de 1000 mètres environ. Ce fait est une véritable révélation, car c'est la première fois que l'air est utilisé comme milieu de propagation des ondes radio.

Le pilote Frantz a pu, le 3 mai 1912, établir une communication avec le sol par T.S.F. à une distance de 1000 mètres environ, en utilisant un appareil de T.S.F. de son invention.

Le 3 mai 1912, la première liaison radio entre un avion en vol et une station terrestre est obtenue au dessus du terrain de Chartres d'un avion Savary piloté par Joseph Frantz. Il volait à 1.000 mètres et son passager Rouzé émettait en morse un message reçu à terre par un détachement de sapeurs télégraphistes du Génie.

Le 3 mai 1912, la première liaison radio entre un avion en vol et une station terrestre est obtenue au dessus du terrain de Chartres d'un avion Savary piloté par Joseph Frantz. Il volait à 1.000 mètres et son passager Rouzé émettait en morse un message reçu à terre par un détachement de sapeurs télégraphistes du Génie.

AEROPLANES ROBERT SAVARY

Le constructeur Robert Savary a construit à Chartres, sur son terrain de Chartres, un grand nombre d'aéronefs, dont un grand nombre ont été homologués par le Ministère de l'Aéronautique.

Le constructeur Robert Savary a construit à Chartres, sur son terrain de Chartres, un grand nombre d'aéronefs, dont un grand nombre ont été homologués par le Ministère de l'Aéronautique.

Le constructeur Robert Savary a construit à Chartres, sur son terrain de Chartres, un grand nombre d'aéronefs, dont un grand nombre ont été homologués par le Ministère de l'Aéronautique.

Le constructeur Robert Savary a construit à Chartres, sur son terrain de Chartres, un grand nombre d'aéronefs, dont un grand nombre ont été homologués par le Ministère de l'Aéronautique.

1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



Gustave Paul Maréchal, né à Orléans le 17 mai 1859, est mécanicien de profession. Il s'accroche le 5 novembre 1909 dans le parc du château d'Étaule la Branche, initialement suite à un relâche provoqué par le froid. La violence du choc élargit rapidement son appareil, à l'échelle de nombreuses heures de maréchal.



Les accidents mortels

Quatre accidents en-deuilèrent les premières années d'exploitation du terrain chartrain. Les trois premiers sont survenus dans les environs proches de Chartres, le dernier lors d'un concours militaire d'aviation organisé à Reims.



Edmond Poillot, né à Paris le 21 janvier 1895, obtient son brevet de pilote en août 1918 à l'école Souery où il devient instructeur et chef pilote. Le 25 septembre 1918, il se tue en atterrissant sur la commune de Seneville. Une stèle commémorative inaugurée en septembre 1919 est dédiée sur la route d'Orléans, puis déplacée en l'honneur de la route de Tours.



Stèle commémorative de l'accident survenu à Edmond Poillot



Pierre Maron et Pierre Levot, respectivement premier et second pilote du constructeur Searcy, se battent à moins d'un mois d'intervalle à la commande d'un biplan "Maison". Cette série noire ne s'est arrêtée qu'après la mort de Pierre Levot, sur un autre appareil pour continuer les épreuves du concours de Reims.



Pierre Levot, né à Paris le 25 juin 1877, premier pilote de Louis Searcy, se tue à Reims le 10 octobre 1909 lors des épreuves du concours militaire. Ce concours spécifie l'embarquement d'une charge utile de 300 kilos en l'absence d'un équipage. Pierre Levot, fortement inhibé et anxieux, fut victime d'une perte de vitesse à basse altitude pour son pilote. Malgré l'emploi d'un appareil et termina les épreuves du concours.

Pierre Maron, né le 29 juillet 1894 à Paris, second pilote de Louis Searcy, se tue à Chartres. Le pilote tente pour ses débuts un atterrissage sur un terrain mal délimité, à l'issue de la course le 2 septembre 1910. Lors de cette tentative, il se tue. La fête aérienne qui devait avoir lieu le lendemain est annulée. Mais de nombreux autres pilotes non présents ne furent pas présents. L'accident fut le premier d'une série de accidents qui ont jalonné l'histoire de l'aviation.



Photos du cortège funéraire d'Edmond Poillot



1909-1914

Les débuts de l'aviation à Chartres



Carte portrait de Joseph Frantz, chef pilote de l'école concurrente Savary, âgé de 22 ans en 1910.

Joseph Frantz, "première victoire française en combat aérien" le 5 octobre 1914. Né le 7 août 1890 à Beaujeu (Rhône), il est breveté pilote en 1911. Il est titulaire de nombreux records dont la durée avec 2 passagers en 1911, l'altitude avec 6 et 8 passagers en 1912. Second pilote de l'école Savary derrière René Levet, il pilote l'avion ayant abrité la première liaison radioélectrique en vol. En octobre 1914, il abat un Aviatik allemand en combat aérien. Il est ensuite détaché de 1915 à 1918 comme pilote d'essai chez Voisin, participant à la mise au point de 12 prototypes. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il commande le Groupe de Transport 33/106 basé à Marcenay (Cote-d'Or), Grand Officier de la Légion d'Honneur, titulaire de la Croix de Guerre, de la Médaille Militaire et de l'Aéronautique. Il continue de voler jusqu'à un âge avancé. Il décède en 1973.



Carte portrait de Joseph Frantz.

Quelques pilotes célèbres

De très nombreux pilotes sont formés localement entre 1910 et 1913. Certains d'entre eux ont laissé une trace durable à Chartres, soit qu'ils étaient originaires du département, soit que leurs noms aient été étroitement mêlés aux grandes heures de l'aviation.



Portrait de Georges Guynemer, un des principaux pilotes de la guerre de 1914-1918.



Portrait de Lucien Deneau, fondateur de Georges Guynemer.



Carte postale signée par Lucien Deneau.

Lucien Deneau, une des plus anciennes "vieilles tiges" militaires. Né à Mainvilliers le 14 avril 1866, il est le mécanicien de Louis Bleriot. Il obtient son brevet de pilote militaire (n° 71) en 1911, homologué à titre civil (n° 615) la même année. Il est employé par les constructeurs malheureux Fouquet et Piquerez, puis par Savary. Il organise à titre personnel en 1912 de nombreux meetings en France, Italie et Amérique du Sud. En 1918, il vole au Brésil et survole l'Amazonie. Pendant la guerre, instructeur, il forme à Avord (Cher) et Pau (Pyrénées-Atlantiques) de nombreux pilotes dont Georges Guynemer. Il effectue de nombreuses missions de reconnaissance aérienne. Nommé Chevalier de la Légion d'Honneur en 1948, puis promu Officier, il est titulaire de la Médaille de l'Aéronautique. Au cours de ses activités à Chartres, il tient un cinéma rue Félibien, une salle de skating, gère la "Petite Venise" et une société de taxis. Une rue de Mainvilliers rappelle sa mémoire. Lucien Deneau est incontestablement la figure chartreuse la plus emblématique de cette période des débuts de l'aviation.



Cartes souvenir de Victor Garaix, chef pilote de l'école Schmitt et détenteur de nombreux records.

Victor Garaix, détenteur de 41 records du monde. Né le 8 novembre 1890 à Taulignan (Drôme), il est mécanicien, employé par plusieurs constructeurs, avant de construire sans succès son propre avion métallique. Breveté en 1912, il est instructeur à l'école de Chartres en 1913. C'est là qu'il décroche en 1914 de nombreux records d'altitude et de vitesse en charge. Il détient le triste privilège d'avoir été le premier pilote abattu par les allemands la même année, le 23 août 1914 par un tir de DCA.



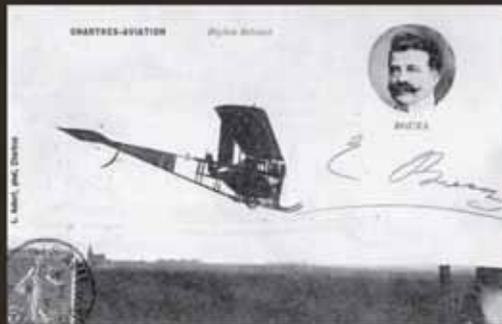
CHARTRES - Laissez, doukhar les elabors de la Cathédrale



Aérodrome de Chartres (L.-M.-L.)
L'Aviateur GARAIX sur Biplan Paul Schmitt

L'École de pilotage Schmitt

À une école aussi propre que l'école Farman. Le nommée de l'école passait par celle de son chef pilote, principal instructeur, en l'occurrence Garaix, qui sera titulaire de nombreux records mondiaux. Ces avions d'école restèrent jusqu'à 1911 des biplans, plus stables, moins rapides et plus adaptés aux empires de pilotage que les monoplans.



L. Adnet, Chartres

7. CHARTRES - L'Aviateur LINGENEAU



Une des rares photographies montrant l'enfilade des hangars et des avions de Robert Farman alignés sur le champ d'aviation



Les biplans Farman

référé par l'armée pour l'instruction de ses pilotes, avant même le début de 1911 à 1912 pour la formation à Chartres de plus de 3000 pilotes.



De nombreux pilotes parisiens

venaient voler à Chartres. Ils étaient photographiés par Robert Farman afin d'établir des modèles en de leur portails dans le cathédrale en vue de leur

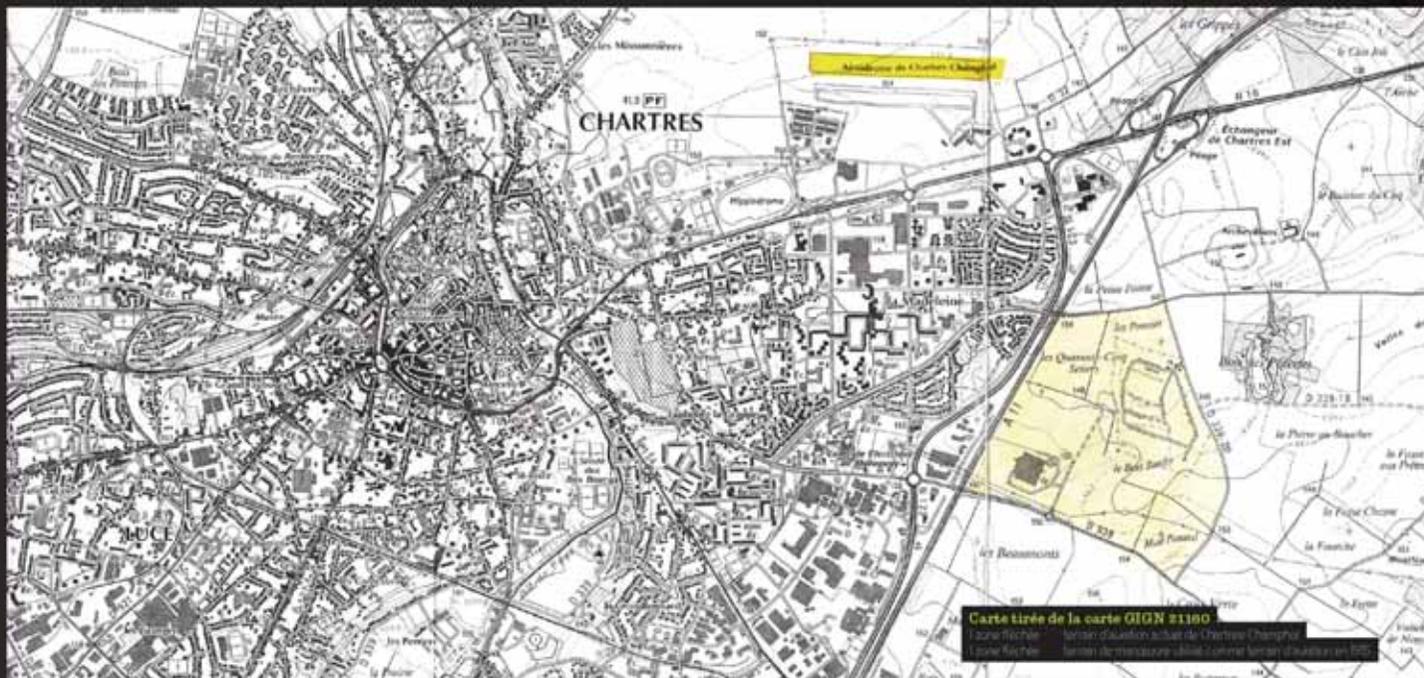


8. CHARTRES - MARON, 2, 9, 1911.

L. Adnet, Chartres

1915-1918

École d'aviation militaire de Chartres



Carte tirée de la carte GIGN 21190
 Zone Rocher terrain d'aviation actuel de Chartres-Champagné
 Zone Rocher terrain de manœuvre utilisé comme terrain d'aviation en 1915

Durant les années précédant la déclaration de guerre, l'armée avait organisé des expériences sur l'usage des avions au service du champ de bataille.

Observations au service du réglage des tirs de l'artillerie.

Observations sur les mouvements des troupes à l'arrière du champ de bataille.

Bombardements destinés à désorganiser les approvisionnements des belligérants.

Les premières grandes batailles montrèrent l'impérieuse nécessité de disposer de nombreuses escadres d'avions d'observation à proximité directe des lieux de conflits.

La décision fut prise par l'Etat Major en 1915 d'accroître de façon drastique la production d'aéronefs, de moteurs et de pilotes destinés à combattre sur le front.

Chartres, bénéficiant d'un terrain et d'écoles civiles de formation de pilotes, dont l'école Savary qui comprenait une section militaire des 1912, fut naturellement choisi pour y implanter en 1915 la plus importante école militaire de formation de pilotes de France.



Photo souvenir d'une promotion de 1915
 Cette photographie fut la dernière des différentes années représentées
 Collection particulière



Dessin "l'envoi de la cage à poules"
 Très drôlement relayé par les 10 officiers constituant le premier escadron d'observation 2SC-2 lignes (plus tard le 1er escadron) et formé de 5 officiers, 1 pilote et de 15 instructeurs.
 Le terme "cage à poules" avait communément utilisé pour désigner les avions fermés construits en bois de fer et bois, recevant le poids de construction des cages à poules dans les compagnies.



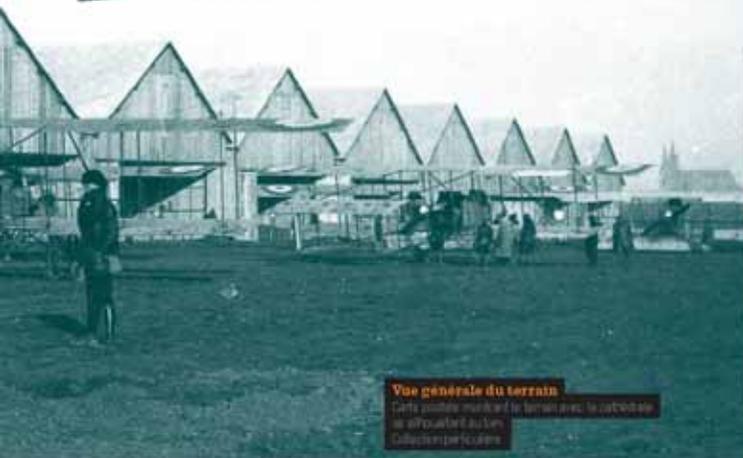
Lettre émanant du Service Aéronautique adressée à l'Etat Major
 Notamment la formation de plus de pilotes et l'envoi d'un escadron d'observation.
 Document S.H.H.P.



Sonnet "notre poulailler"
 Très drôlement écrit. Le poème, rédigé par un élève de l'Escadron 2SC-2, rend hommage au commandant de l'Escadron au début de l'envoi d'observation de 1915 à 1918.

1915-1918

École d'aviation militaire de Chartres



Vue générale du terrain
Carte postale montrant le terrain avec le cadastre
se situant au Sud.
Collection particulière

Images du terrain

Le terrain d'aviation était alors l'ancien terrain de manœuvre de la garnison de Chartres. Surnommé le Hampeau des Planches, il était situé entre les routes de Nogent-le-Phaye et de Sours, dans ce qui est aujourd'hui le Jardin d'Entreprises.

D'une surface de 47 hectares, il s'avéra insuffisant pour assurer la sécurité des mouvements aériens. Des terrains secondaires furent ouverts alors à Coltainville, Voise, Berchères-les-Pierres, Nicorbin-Prasville, Yerville-Bissau et Fains-la-Folie et Uoues.



**Un Farman devant
un hangar Bessonnet**



La grande piste
La piste principale de l'école d'instructeurs
et plusieurs avions prêts à décoller.
Des petits groupes d'instructeurs et d'élèves
se concertent avant le vol.
Collection particulière



Les baraques
Le personnel dépendant de l'école était logé dans des baraques
modestes installées le long de la route de Sours, en bordure du terrain.



Vue générale du terrain
L'alignement des baraques en planche
et des avions Farman
surpris par les militaires avant
les premiers vols.



Les Farmans alignés
Présentation de la flotte des avions d'instructeurs.
Collection particulière



Entretien du terrain par un troupeau de moutons
Le terrain était entretenus par les moutons des fermes avoisinantes
chargées de l'entretien.
Document musée de 1914 et de 15 ans

"L'école va recevoir 7 hangars Bessonnet pour le moment. Il n'y en a qu'un de monté, il faudrait une équipe de la compagnie de Vincennes pour activer le montage. Les élèves n'ont ni casques ni lunettes. Les élèves pilotes hommes de troupe couchent à l'aérodrome avec le détachement; ils ont des sacs de couchage. L'habillement des hommes est en mauvais état. Il est difficile de les faire à l'ordinaire avec l'allocation normale de l'intérieur; on a demandé une indemnité journalière de 0 francs 15. Faire envoyer des vêtements de laine aux écoles. Il faudrait arriver à avoir un vêtement de dessus chaud en cuir par élève. (les élèves se passent successivement ces vêtements pour monter en avion)."

Loupe
Tels ils du carnet de l'instructeur affecté à l'école de Chartres le 15 février 1918 par le colonel Hainé, Penne de l'Armée de l'Air.



Tableau "le terrain de l'école de pilotage de Chartres"

Tableau d'Henri Fara, reproduction tirée de "L'Aviation" N° 30-31
 Henri Fara, peintre aux armées aéronautiques, nous a laissé cette image de l'activité aérienne sur le terrain de Chartres pendant une période d'instruction.
 L'original de ce tableau est détenu par le Pentagone à Washington, États-Unis.



Hangar Hinson en cours de montage

Les hangars Hinson, du nom de son constructeur américain, étaient d'une structure de bois démontable renforcée d'une toile imperméable. Ils ont été montés sur tous les terrains d'aviation provisoires ou permanents. Ils pouvaient abriter de 2 à 4 avions et étaient très faciles à monter et à démonter.

Collection particulière

1915-1918

École d'aviation militaire de Chartres



Cycle d'instruction du pilote

La durée d'instruction durait environ 2 mois, comprenant des cours théoriques et une formation pratique.

Cours théoriques : météorologie, physique et aérodynamique, topographie.

La formation pratique représentait 28 heures de vol. L'apprentissage commençait par 60 tours au-dessus de la piste en double commande, puis 60 vols à 100 mètres avec prise de piste en simple commande.



Pour obtenir le brevet, il fallait effectuer :

- 1 heure de vol à plus de 2 000 mètres ;
- 2 parcours en triangle Chateaudun, Brou, Chartres ;
- 1 aller retour Chartres Tours.



Un brevet de pilotage octroyé en 1918, accompagné de pièces justificatives. Notes obtenues lors de l'examen théorique. Récapitulatif des pièces justificatives. Certificat attestant du passage de l'écrit à l'oral. Liste des parcours à effectuer. Engagement réglementaire de vol au-dessus de 2000 mètres. Engagement réglementaire d'un vol plané de 100 mètres. Validation du nombre d'atterrissages : 77 et des heures de vol : 27 h 18. Collection particulière.



Quelques accidents de pilotage. Les accidents, généralement sans conséquence grave pour le pilote, étaient par contre fatals pour le militaire qui était le plus souvent reformé. R Chartres, 1918. Le pilote formé par l'école de Chartres, 1918. Le pilote formé par l'école de Chartres, 1918. Le pilote formé par l'école de Chartres, 1918. Collection particulière.

1915-1918

École d'aviation militaire de Chartres



Nieuport
Nieuport, principal avion de chasse dans le ciel de Chartres.
Collection Musée de l'Aéronautique.



Spad
L'Avion de chasse Spad des av. Guynemer, Nungesser, Faral.
Collection Musée de l'Air et de l'Espace.



Voyage à quatre roues
Dessiné, construit et perdu tout le jour au profit.
Collection Musée de l'Air et de l'Espace.

Tableau des photos formés dans les écoles françaises de 1915 à 1918					
	1915	1916	1917	1918	Total
AVORD	434	393	434	142	1 403
PAU	365	150	20	0	535
AMBERIEU	37	295	767	1229	2 328
BUC	95	288	7	0	390
CHARTRES	393	629	1143	855	3 020
ETAMPES	121	231	962	299	1 613
LE CROTOY	54	250	345	0	649
JUVISY		165	433		598
TOURS		201	451	1	653
DUON			278		278
ISTRES				2331	2 331
					13 796



Sopwith
Nieuport biplace pour l'observation.
Collection Musée de l'Air et de l'Espace.



Caudron
Bimoteur utilisé pour les bombardements à longue distance.
Collection Musée de l'Air et de l'Espace.

Chartres, ruban bleu des écoles militaires de formation de pilotes de France

Des écoles de perfectionnement et des écoles spécialisées complètent cette formation basique en entraînant les pilotes dans les conditions de la guerre et sur les appareils de combat :

- aviation de chasse (Pau, Cazaux) formation sur Caudron, Voisin et Spad ;
- bombardement (Avord, le Crotoy) formation sur Sopwith et Nieuport, formation de liaison, observation, photographie, radio (Chateauroux).

Enfin rappelons que les pertes parmi le personnel de l'Aéronautique fut nettement moins catastrophique que dans les autres armes. Là où on a déploré la perte d'un homme sur quatre dans l'infanterie, seul un sur 23 fut perdu en aéronautique.



1915-1918

École d'aviation militaire de Chartres



Bilan de l'école de Chartres

Comme nous l'avons vu, 3929 pilotes militaires furent formés à Chartres tout au long de ces trois années. Ils ont volé sur 433 avions Farman. À ce titre, elle détient le ruban bleu des écoles. Durant cette période, l'arme de l'aviation a conquis une place majeure au sein des armées.

Les cadences de production de cellules d'avion est passé de 548 en 1914, à 14 015 en 1917 et 24 650 en 1918. Les productions de moteurs et d'équipements ont suivi ce même rythme d'accroissement impressionnant, ainsi que les mitrailleuses et les bombes.

À la fin de la guerre, la France était dans le domaine de l'aviation militaire, de loin la première nation tant pour le nombre d'escadrilles en service, que pour la qualité et le nombre du matériel comme du personnel breveté.

L'école fut fermée en 1919. En octobre 1922, le Vingt-deuxième régiment aérien de bombardement de nuit (RABN 22) reviendra occuper le nouveau terrain d'aviation crée à Champhol derrière le quartier Neigre.



— 33 —

EN VOUS QUITTANT

A mes amis,

*Les heures que l'on passe entre amis meurent vite!
Hier, me semble-t-il, je vous ai rencontré;
Soixante jours à peine et déjà je vous quitte
Sans avoir su remplir le devoir espéré
Et sans vouloir, quand même, abandonner l'envol!
Et vous vous en allez, audacieux écarts,
Très loin de moi, sans doute, en de splendides vols...
Mais tout n'est pas fini parce qu'on se sépare:
Le souvenir demeure et c'est un livre d'or
Qui s'entrouvre tout seul aux pages que l'on aime,
Qui réveille l'esprit quand le chagrin l'endort,
Et qui reste pour l'âme un immortel poème.*

*Or, nous nous souvenons de Chartres, de son camp,
Du tracteur confortable et de toutes les pistes,
Les petites, la grande, où l'on passait le temps
A causer de jupons, de dessous de batiste,
D'Un Certain .. qui faillit mouir d'un coup de sang
Parce qu'un médecin porte l'hélice ailée,
D'Un Tel que l'on a vu, hier soir, dissimulant
Dans l'ombre protectrice une forme voilée....
On concannait, on se disputait pour des chiens.
On se risquait, parfois à des sujets plus graves,
Métites du Trait Rouge ou procès du Badin.
On était jeune, on était gai, on était brave!*

*Un peu de nous s'en va lorsque nous nous quittons...
Mais pourtant rien ne meurt tant qu'on a la jeunesse
Et tant qu'on a l'amour, le rêve et l'illusion,
Les dieux du cœur dont l'espérance est la déesse.
Oui, je veux partager votre festin de gloire,
Violet à vos côtés l'azur mystérieux,...
Et, de l'oiseau divin qui porte la Victoire,
Vous serez le cerveau; moi, je serai les yeux.*

*Et nous pourrions encore avoir
Des rendez-vous dans le ciel bleu!
Donc, mes chers amis, au Revoir,
Non pas Adieu!*



des Ecoles
d'AVIATION.

Note au sujet du
Chef de Bataillon FASSIN (Légion d'Honneur).

Le Commandant FASSIN a commandé l'École d'Aviation de CHARTRES du 12 Juin 1915 au 8 Mars 1919.

Sous la direction de cet Officier, l'École de CHARTRES s'est considérablement développée et a répondu avec une régularité remarquable aux demandes en pilotes brevetés; c'est ainsi qu'elle a fourni plus de 3.000 brevets de 1915 à 1918.

Pendant son séjour aux Ecoles le Commandant FASSIN s'est fait tout particulièrement apprécier par un commandement ferme mais aimable, sachant concilier très heureusement les exigences de la discipline dans une École à grand rendement avec les nombreuses difficultés inhérentes à l'aviation de l'intérieur.

Le Général, Inspecteur des Effectifs a signalé le zèle et le dévouement du Commandant de l'École de CHARTRES et sa compréhension très exacte du but à atteindre.

L'Inspecteur Général des Ecoles a particulièrement apprécié la lucide intelligence, le dévouement complet et les excellents services du Commandant FASSIN, les beaux rendements de l'École de CHARTRES sont d'ailleurs la preuve manifeste de la valeur de cet Officier supérieur.

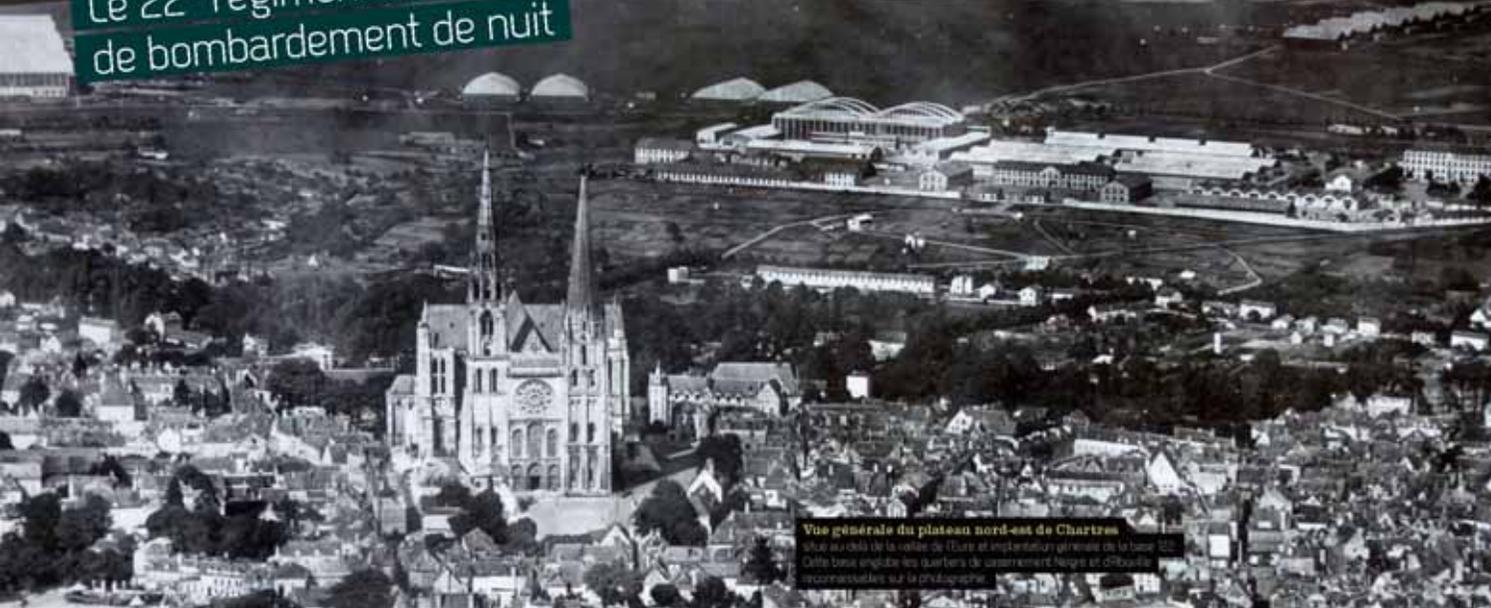
Les Ecoles regrettent son départ.

P. Le Chef de Bureau du Parcours



1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Vue générale du plateau nord-est de Chartres situés au-delà de la vallée de l'Orne et implantation générale de la base 22. Cette base englobe les quartiers de casernement Neigre et d'Abouville, reconnaissables sur la photographie.



Fac-similé du décret du 28 juin 1922 (décret de déclaration d'utilité publique et autorisation de l'expropriation pour cause d'utilité publique et autorisation de l'expropriation des terres agricoles des communes de Chartres et de Champhol destinées au futur terrain d'aviation).

Création du terrain de Chartres-Champhol

Le 28 juin 1922, le Président de la République Alexandre Millerand signe le décret déclarant d'utilité publique l'implantation d'un "champ militaire d'aviation" sur des terrains situés sur les communes de Chartres et de Champhol. Le Ministre de la Guerre est chargé de son exécution.

La décision de déplacer de Luxeuil (Vosges) à Chartres, le 22^e Régiment d'Aviation de Bombardement de Nuit (22^e RABN) composé de 6 Escadrilles de 12 bombardiers, est

prise par l'état-major pour deux raisons principales :

1. la présence à Chartres de deux casernes confortables disponibles (quartiers *Neigre* et *d'Abouville*) situées à proximité immédiate de terrains plats favorables à l'implantation d'un champ d'aviation, l'ensemble s'insérant dans une région sans obstacles naturels ; à Luxeuil, la région est inhospitalière pour les atterrissages d'urgence et le terrain ne comporte pas de casernement ;
2. le coût d'achat de terres agricoles

est infiniment moins onéreux que celui de la construction d'une nouvelle caserne.

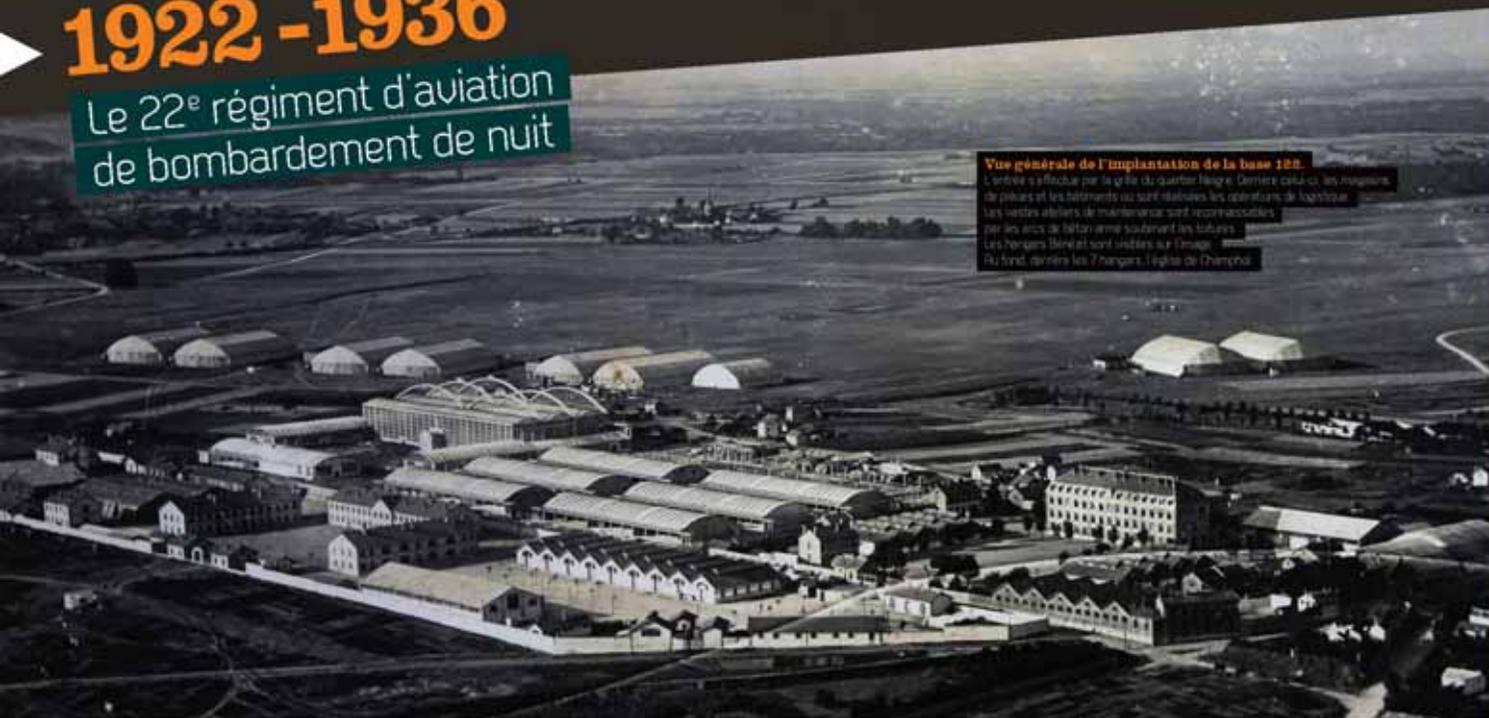
La mise en place des infrastructures s'effectue avec une célérité remarquable. L'enquête publique est bouclée fin septembre, le jugement d'expropriation notifié début octobre. L'échelon précurseur du 22^e RABN arrive en gare militaire de Luce le 20 octobre et met en place, le long du chemin des Rouliers, 6 hangars de toile Bénézit. Les avions composant les 6 escadrilles du régiment atterrissent le 4 décembre, soit moins de 6 mois après la signature du décret.



Vue aérienne montrant à droite les hangars de toile murés entre mai et juin 1922 pour recevoir les premiers avions bombardiers venant de Luxeuil et à gauche, les 4 hangars jumelés en béton, situés à Champhol du lieu dit "La pépinière".

1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Vue générale de l'implantation de la base 122.
L'entrée s'affiche par la grille du quartier beige. Derrière celle-ci, les hangars de pièces et les bâtiments où sont réalisées les opérations de logistique. Les vastes ateliers de maintenance sont reconnaissables par les arcs de béton armé soutenant les toitures. Les hangars Bénézit sont visibles sur l'image. Au fond, derrière les 7 hangars, l'église de Champhol.



Vue plus rapprochée du cœur de la base.

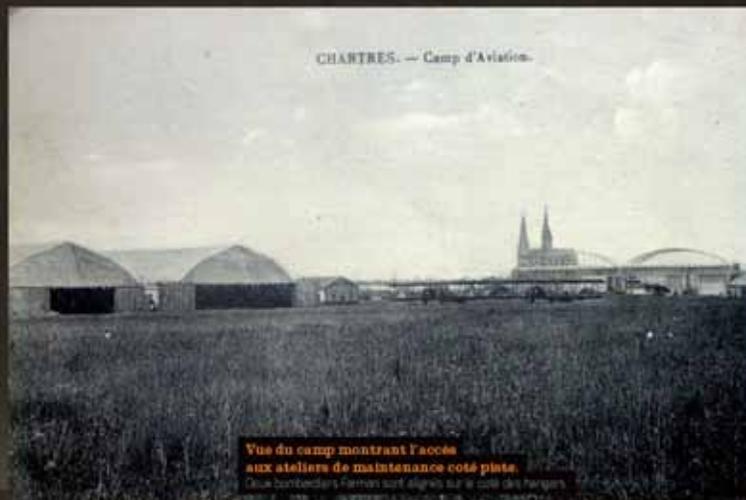
Le champ d'aviation de Chartres-Champhol

Le terrain de Chartres-Champhol s'étale sur le plateau à l'est du casernement. De forme presque rectangulaire à l'origine, il recouvre 67 hectares. Quatre extensions sont ajoutées en 1924, 1928, 1929 et 1935, le long de la Route nationale 10, de façon à pouvoir allonger la piste d'est en ouest à plus de 1 400 mètres, doublant largement (environ 250 ha) la surface d'origine. Un embranchement ferroviaire au nord permet l'approvisionnement de la base en carburant et munitions.

Les 6 hangars Bénézit de 38 mètres de large sur 52 de profondeur sont complétés par 6 nouveaux hangars jumelés

de 46 mètres par 52, implantés le long de la route de Champhol (au lieu-dit 'Le Pigeon Voyageur'). Enfin douze hangars supplémentaires sont construits le long de la route de Disème. Des ateliers créés en juin 1923 - 'Le Parc d'aviation n° 22' - et dédiés à la maintenance sont implantés derrière le quartier d'Abouille.

La piste en herbe est balisée de nuit par des feux d'essence. Deux projecteurs éclairant les hangars servent de repère pour les approches de nuit. L'ancien terrain de 1914 retrouve son rôle initial de terrain de manœuvre pour les entraînements de lâcher de bombes sur cibles.



Vue du camp montrant l'accès aux ateliers de maintenance côté piste.
Deux bombardiers Farman sont alignés sur le côté des hangars.



Vue panoramique prise de l'ouest de la ville.

1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Une foule nombreuse se presse autour des espaces réservés pour les représentations et les démonstrations

Les fêtes aériennes

Lors d'un dimanche de mai (notamment les années 1923, 1924, 1926, 1928 et 1931), une fête aérienne est organisée sur la base. Des présentations en vol de groupe, des lâchers de parachutistes, des acrobaties et vols renversés, sont effectués devant un public chartrain friand de ces spectacles. Ces fêtes, sorte de "portes ouvertes" de la base, permettent aux Chartrains d'approcher les avions qui survolent la ville le soir ou la nuit. Elles jouent un rôle important pour adoucir les relations parfois tendues entre aviateurs et résidents.

FÊTE AÉRIENNE
:: DE CHARTRES ::
 DIMANCHE 9 MAI 1926
 PROGRAMME OFFICIEL - Prix : 1 Franc

PROGRAMME
 à 14 heures
Commencement de la Fête Aérienne

AVIATEURS « PARACHUTES »	ÉPREUVES
Faut - Kipping Mack - Erhart Domestier	Vols d'ensemble et présentation des deux avions
Elle Arault	Discours au Paroisse
Mack - Faut Domestier	Démonstration de Balloons
Kipping - Erhart Domestier	Vols sans moteur
Mack	Quelques Acrobaties
Roussac - Botal	Marché de Trapes Aérien
Mack	Novautés Aéronautiques
Toutin	(Pour la 1 ^{re} fête en Europe) un vol initial
Tout les Pilotes	Festins Aériens

Le Comité d'Organisation a prévu à cet effet le Programme ci-dessus.

Profitez de Meeting pour faire une Promenade aérienne
 Les aviateurs du Programme ci-dessus à l'heure indiquée DAZIÈRES dans un passage d'un avion à un autre

INSTRUCTIONS IMPORTANTES
 COMMENT RECONNAÎTRE LES AVIATEURS

NOM	Numéro de l'Avion	Type d'Avion
Faut	Cochon - Fiphan	Blot et Blot Léon F. A. G. A.
Kipping	Singuer - Ménéghier	Blot Léon F. A. G. A.
Mack	Singuer - Ménéghier	Blot Léon F. A. G. A.
Erhart	Cochon - Balloons	Blot et Blot Léon F. A. G. A.
Toutin	Cochon - Explicite	Blot et Blot Léon F. A. G. A.
Domestier	Pain - Balloons	Blot

M^r Arault, volé par M. Faut - Avion : M. Mack
 M. Botal, M. Roussac - M. Mack
 M. Roussac, M. Erhart - M. Mack
 M. Toutin, M. Faut

Prévisions de l'Observatoire 1926
 Supplément au "Bulletin" "Public Adhérent"
 de la Société de Météorologie Française

PROMENADES AÉRIENNES
 Les promenades aériennes sont assurées à partir de 14 heures jusqu'à 18 heures.
 Prix de Billet, avec un avion de la F. B. : 50 Francs

Les plus expéditifs : M. Balloons et M. Balloons

Programme de la fête aérienne organisée sur le terrain d'aviation en 1926. De nombreuses acrobaties, passages d'un avion à l'autre, trappes volées, sont au programme. Des ballons de l'air au-dessus de la fête sont préparés au plus républicain.

AVIS TRÈS IMPORTANT
 Dans un but de sécurité, afin d'éviter tout accident qui pourrait provenir de l'excès de la circulation et de son défilé, nous prions les aviateurs et le personnel de l'aéroport de ne pas se rendre sur le terrain d'aviation avant midi, après midi dans un rayon de 500 mètres autour de la piste, à l'exception de M. Balloons et de M. Balloons.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX
 Entrée officielle (Tribune) : Prix : 10 Francs
 Entrée officielle (Tribune) : 4 -
 Places : 2 -
 Tarif : jusqu'à 10 ans : 1 Fr. 50 à l'heure les places.
 Les enfants peuvent profiter de l'admission au maximum au prix de 5 Francs par semaine.

PRENEZ VOS BILLETS D'AVANCE
 Afin d'éviter toute attente aux guichets et pour être certain d'être bien placé, nous ne sommes pas responsables en public de prendre un billet d'avance à l'avance : en place ou en place.
 Dimanche 9 Mai, à partir de 9 heures, aux Kinémas ELICE 105 52423

STÉPHANE POUR ALLER AU MEETING
 Palais des Fêtes-Dés
 Palais de la Cité (L'Éclair et de Grand Palais)
 Entrée officielle au Meeting. Route d'Albi.
 Service CHARTRES et ses environs : c'est inoubliable!

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE
 de tous MOTOS CYCLES et VOITURES

GRANDE SPÉCIALITÉ
 à PIÈCES DÉTACHÉES pour MOTOS "INDIAN"

PAUL BÉALÉ
 100, Avenue des Ternes - PARIS (17^e)
 Téléphone : WAGRAM 2641

ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATION
 Réparer Motos, Voitures et Automobiles
 Balloons et Cyclistes aux Écoles de France aux et Supérieurs
 Diverses pièces des avions

VILLE DE CHARTRES
 Dimanche et Mercredi
 Fête Aérienne
 PROGRAMME OFFICIEL - Prix : 1 Franc

Programme de la fête aérienne organisée sur le terrain d'aviation en 1924. La participation d'un douzième de la marine basé à Orléans est prévue à la météo le permet. Des acrobaties aériennes, des démonstrations en parachute et des vols de groupe des bombardiers de la base viendront ponctuer le spectacle.

PROGRAMME
 à 14 heures
 Commencement de la Fête Aérienne

AVIATEURS « PARACHUTES »	ÉPREUVES
Faut - Kipping Mack - Erhart Domestier	Vols d'ensemble et présentation des deux avions
Elle Arault	Discours au Paroisse
Mack - Faut Domestier	Démonstration de Balloons
Kipping - Erhart Domestier	Vols sans moteur
Mack	Quelques Acrobaties
Roussac - Botal	Marché de Trapes Aérien
Mack	Novautés Aéronautiques
Toutin	(Pour la 1 ^{re} fête en Europe) un vol initial
Tout les Pilotes	Festins Aériens

Le Comité d'Organisation a prévu à cet effet le Programme ci-dessus.

Profitez de Meeting pour faire une Promenade aérienne
 Les aviateurs du Programme ci-dessus à l'heure indiquée DAZIÈRES dans un passage d'un avion à un autre



1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Autre vue aérienne de la base montrant le quartier loger, la caserne d'aviation et dans le fond le stade, l'école de l'aviateur et le club.

Le 22^e RABN

(Régiment d'Aviation de Bombardement de Nuit)

En 1919, les premiers Régiments d'aviation furent formés suivant le rôle et les attributions dévolues en cas de conflit. Deux régiments de Bombardement de jour, deux de Bombardement de nuit, trois de Chasse et quatre d'Observation sont constitués. Trois régiments supplémentaires d'aviation sont déployés sur les théâtres extérieurs d'opérations.

Le 22^e RABN se subdivise en deux groupes de chacun trois escadrilles comprenant de 6 à 12 avions. Ces escadrilles regroupées portaient, avant 1919, les appellations UB (Voisin Bom-

bardement) ou CAP (Caproni) suivies d'un numéro. Chacune d'elles a conservé son emblème peint sur le flanc de ses avions.

- le "diable" pour la 1^{re} escadrille, ancienne UB 109 engagée à Verdun;
- le "pierrôt" pour la seconde, ancienne UB 105;
- l'"étoile" pour la 3^e, ancienne UB 110;
- la "chauve-souris" pour la 4^e, ancienne UB 13;
- le "gypaète bleu" pour la 5^e, ancienne CAP 130;
- le "gypaète blanc" pour la 6^e, ancienne CAP 115.

Les emblèmes des escadrilles



Le diable
pour la 1^{re} escadrille, ancienne UB 109 engagée à Verdun.



La chauve-souris
pour la 4^e, ancienne UB 13



Le Pierrôt
pour la seconde, ancienne UB 105.



Le gypaète bleu
pour la 5^e, ancienne CAP 130



L'étoile
pour la 3^e, ancienne UB 110



Le gypaète blanc
pour la 6^e, ancienne CAP 115

Le régiment est commandé par un colonel, chacun des groupes par un capitaine, chaque escadrille par un lieutenant. Trente officiers composent l'état-major et l'encadrement du régiment, 6 encadrent le "Parc 22" et 2 le Centre de mobilisation associée au régiment. Au total, 280 hommes environ constituent le personnel du régiment et logent dans le quartier d'Abouville.

L'équipage normal d'un bombardier se compose de 6 hommes : 2 pilotes, 1 navigateur officier de tir, 1 radio et 2 mécaniciens dont 1 spécialisé dans l'armement. Cependant de nombreux vols sont effectués en équipage réduit.

La maintenance est assurée par les mécaniciens du "Parc 22", encadrés par 6 officiers assurant le suivi technique et la gestion des pièces.



Document administratif détaillant l'organisation de la 22^e brigade aérienne ainsi que celle de la base 132.



Exemple d'un équipage réduit devant son bombardier Farman.

L'officier tient une cigarette devant l'avion tandis que les autres de gauche à droite sont le navigateur, le chef-Pol, le radio et le mécanicien. Ils sont tous dans l'attente d'un vol, attendant à ce titre le quart des heures de vol R.

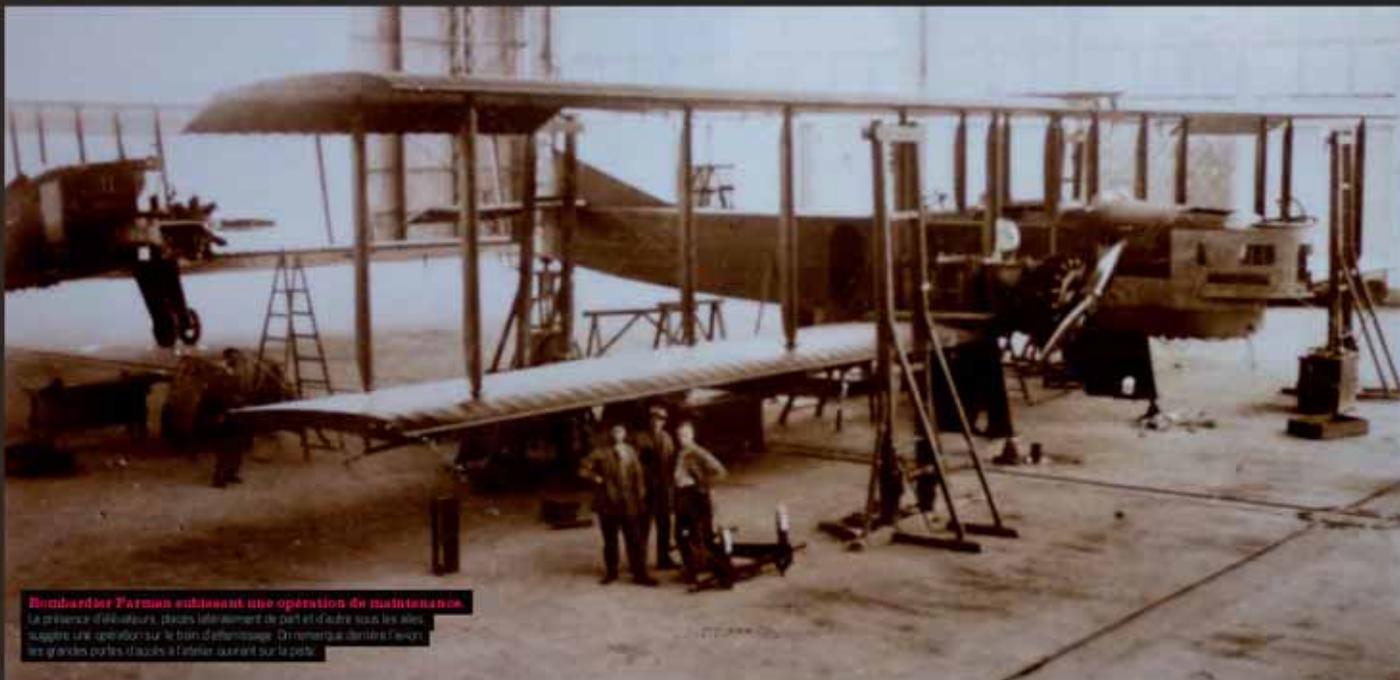
22.09.1936

1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Groupe de mécaniciens
posant à l'atelier devant un bombardier



Bombardier Farman subissant une opération de maintenance.
La présence d'ouvriers, placés latéralement de part et d'autre sous les ailes, suggère une opération sur le bord d'atterrissage. On remarque derrière l'avion les grandes portes d'accès à l'atelier ouvrant sur la piste.

Logistique et maintenance

La logistique et la maintenance jouent un rôle prépondérant dans une arme technique comme l'aviation. Le "Parc 22" est placé au centre de la base et les performances opérationnelles du régiment dépendent étroitement du niveau d'excellence des services techniques. Ceux-ci sont assurés à la fois par du personnel technique militaire (mécaniciens formés dans les écoles de l'armée) et par du personnel civil contractuel recruté en ville. De nombreux ouvriers mécaniciens et forgerons qui travaillaient dans les deux fonderies de la ville (la Grande Fonderie, boulevard Jean-Jaurès et la Petite Fonderie, rue des Comlesses), quittent leur employeur pour travailler à la base où le statut et les salaires étaient plus favorables, plongeant ainsi dans les difficultés les milieux économiques chartrains.

Les tâches principales des ateliers ont trait aux révisions de structures des avions, rentoilage des ailes, réglage des commandes de vol, réglage et maintenance des moteurs. Les tâches sur le terrain ont trait aux manipulations du carburant, mise en place des munitions actives ou d'exercice, manutentions diverses des avions sur le terrain. Le dépôt d'essence est situé au nord du terrain, près du terminal d'embranchement ferroviaire de Champhol. L'essence, livrée en wagons citernes, est transportée dans des fûts métalliques de 200 litres, tous les transferts étant faits avec des pompes à bras. Les risques d'introduction d'eau dans le carburant étaient élevés et pouvaient engendrer des arrêts intempestifs de moteurs et des accidents.



Grille d'accès aux ateliers de maintenance



Les mécaniciens de piste
assurent toutes les opérations de ravitaillement en essence et munitions des avions. L'essence est pompée dans les réservoirs à partir de fûts de 200 litres apportés à proximité immédiate de l'avion, les bombes aérosciences, avec les supports de bombe aériens ne sont actives que peu de temps avant l'envoi. Le roulage autour des bombardiers est effectué par des tracteurs de piste à chenilles.



1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Bombardier Liore-Olivier 20 bimoteurs.



Bombardier Liore-Olivier 20 bimoteurs.



Bombardier Liore-Olivier 20 bimoteurs.

Les bombardiers

Les bombardiers équipant le 22^e RABN étaient des Goliath Farman bimoteurs F50 équipés à l'origine de deux moteurs Salmson de 260 chevaux. La définition et la motorisation de cet avion évolueront pendant toute sa période de production (F60, F63, F64, F40). Ces bimoteurs avaient été conçus en 1918 en vue d'être utilisés massivement dans les opérations prévues par l'Etat-major en 1919. La fin de la guerre le transforma en appareil civil et il fut le bimoteur le plus répandu dans le monde à cette époque. De nombreuses versions militaires furent produites tant pour l'armée française (torpilleur muni de flotteurs) que pour l'exportation dotant de nombreuses armées étrangères.

Ces avions volaient à 140 km par heure avec un plafond de 4.000 mètres. En 1927, le F63 est équipé de deux moteurs Gnome et Rhône de 420 cv. Une version Super Goliath F48 propulsé par 4 moteurs Farman de 500 cv montés en tandem pouvait emporter 1.500 kilos de bombes.

Toutes ces versions de Goliath Farman furent retirées du service actif en août 1930 par décision du ministère suite à la longue série d'accidents mortels dus aux défaillances de cet appareil, deux accidents ayant eu lieu coup sur coup le même jour entraînant 10 morts. Ils furent remplacés par des "Ubre et Olivier" Leo 20 bimoteurs, puis des Leo 206 quadrimoteurs. Ces

biplans plus lourds que les Farman volaient à 100 km par heure avec un plafond de 5.750 mètres, mais ne présentaient pas de rupture de conception avec ces premiers, leurs ailes étaient toujours entoilées sur une structure bois. En 1935, de nouveaux appareils, Amiot 143 et Bloch 200 monoplans métalliques viennent moderniser la flotte.

L'Amiot 143, tout comme les Bloch 200 et 210, sont les bombardiers de nouvelle génération qui seront utilisés en 1940. Monoplans entièrement métalliques, ils sont propulsés par deux moteurs Gnome et Rhône de 870 cv de puissance unitaire. Ils sont défendus par 6 mitrailleuses Lewis couvrant tous les angles d'attaque et emportent de 900 à 1.600 kilos de bombes. Ils volent à 295 km par heure et ont un plafond de 7.900 mètres. L'équipage est composé de 5 personnes.

Bombardier Liore-Olivier 20 bimoteurs.

Ces avions sont de construction mixte : fuselage en tôle d'aluminium et ailes en structure de bois entoilées.





Bombardier Amiot 123 survolant la ville.



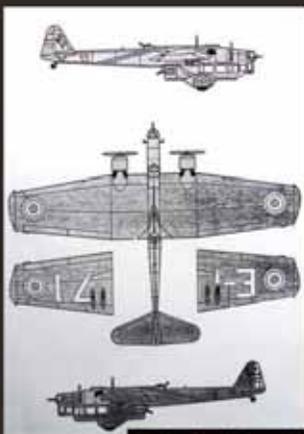
Bombardier Bloch 200.
De caractéristiques analogues à celles de l'Amiot 123.
Les services de l'armée de l'air partageaient leurs besoins
entre ces deux constructeurs.



Bombardier Bloch 200.



Bombardier Amiot 143.



Bombardier Amiot 143.

Bombardier Amiot 143.
Ces avions marquent la construction entièrement métallique
représentant la nouvelle génération d'appareils.
Beaucoup plus sûrs et plus rapides que les bombardiers biplans,
ils sont utilisés opérationnellement en 1930 et 1936.



Bombardier Super Goliath Farman quadrimoteur.
On remarque les deux hélices tractives à l'avant et les hélices propulsives
à l'arrière du premier étage.
La motorisation d'une puissance totale de 2 000 chevaux entraînant
cet avion faisait considérer les Amiot, capable d'emporter
une charge de 10 tonnes de 3 tonnes.

1922-1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Vol en formation de trois bombardiers LEO 20.

Raids et records

Le 7 août 1925, Drouhin et Landry, pilotant un Farman F62 spécialement préparé, réalisent à partir d'une cellule Goliath équipée d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv, battent les records du monde de distance en circuit fermé et de durée de vol en accomplissant sur la boucle "Chartres-Étampes", 4 400 kilomètres en 45 heures et 12 minutes.

Périodiquement, des voyages aériens circulaires sont organisés comme école d'application notamment dans le cadre de la formation des navigateurs. C'est ainsi qu'en 1927, quatre bombardiers rallient "Saint-Dizier, Strasbourg, Mayence, Lyon, Istres, Toulouse, Pau, Rochefort" et retour à Chartres.

Des escadrilles du 22^e IABN réalisèrent en vol de groupe plusieurs raids, notamment en 1927 un raid "Chartres, Prague, Budapest, Bucarest" et retour par Vienne avec des bimoteurs Liore et Olivier LEO 20. En 28 heures de vol, les 6 Léo avaient parcouru 4 800 kilomètres à la vitesse moyenne de 175 kilomètres par heure, effectuant les 1 400 kilomètres du retour en une seule journée.

En 1936, une flottille de 12 appareils Amiot 143 effectuée une croisière de 8 000 kilomètres en Afrique du Nord, reliant en 9 étapes Meknès, Oran, Alger, Tunis et retour. Des étapes de 1 400 kilomètres sont effectuées dans des conditions de chaleur et de météorologie difficiles, confirmant la qualité du nouveau matériel mis à la disposition des équipages.

Drouhin et Landry recordmen du Monde de distance et de durée.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv. Ce qui est à souligner, c'est qu'il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

C'est à 4 h, 20 m, 12 s, le 7 août, qu'il se produisit cette prouesse, après avoir volé pendant 45 h, 12 m, 22 s, sans escale.

Le raid fut accompli par Drouhin et Landry, pilotant un Farman F62, spécialement préparé, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

Le 7 août, à 4 h, 20 m, 12 s, s'élevait de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, un avion Farman F62, spécialement préparé, piloté par Drouhin et Landry. Il s'agit d'un avion à cellule Goliath, équipé d'un moteur unique Farman 12 We de 500 cv.

De part sa situation à proximité de la capitale, le terrain d'Aviation de Chartres était souvent utilisé pour des présentations officielles de matériels aux présidents du ministère de la Guerre.



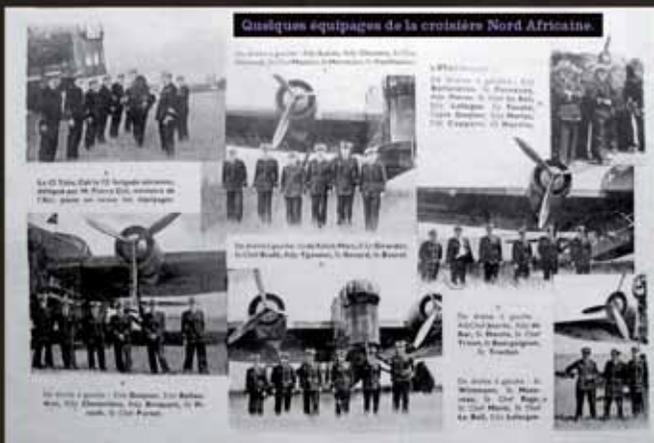
Un Farman F62 spécialement préparé pour le raid de Drouhin et Landry. Le 7 août 1925, il s'élève de l'aérodrome de Chartres, devant un grand nombre de spectateurs, et accomplit un raid de 45 heures et 12 minutes, sans escale, parcourant 4 400 kilomètres.



Escadre alignée sur le terrain de Chartres.



Bombardiers Amiot 143 au départ de la croisière effectuée en 1936 dans les territoires d'Afrique du Nord. Ce type de raids entraîna l'état-major, l'ensemble des services et les équipages à se déplacer dans des régions moins connues et surtout de réaliser pour tester les points faibles des hommes et du matériel.



Quelques équipages de la croisière Nord Africaine.

Le 10 août 1936, l'escadre Nord-Africaine, composée de 12 Amiot 143, s'élève de Chartres pour accomplir une croisière de 8 000 kilomètres en 9 étapes, reliant Meknès, Oran, Alger, Tunis et retour. Les équipages sont : 1. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 2. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 3. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 4. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 5. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 6. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 7. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 8. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 9. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 10. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 11. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry. 12. Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry, Drouhin, Landry.

1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Cérémonie de remise de décoration
devant le front du régiment rassemblé devant les hangars.

Vie courante, cérémonies

De nombreuses cérémonies ont lieu sur la base : visite d'autorités dont le Ministre de la Guerre, prises de commandement, remises de décorations. La musique (clairs et tambours) du 22^e RABN, rehausse de sa présence, les défilés militaires et prises d'armes organisés dans la ville.

La vie courante est rythmée par les sorties et exercices d'entraînement auxquels sont astreints les équipages. Les exercices de bombardement effectués avec des munitions passives sont pour partie organisés sur le champ de manœuvre de Chartres (l'ancien terrain de la route de Sours, occupé par l'école

d'aviation de 1915 à 1918), soit dans des bases comme Avord en liaison avec d'autres escadrilles de bombardement. Des vols en formation de nuit sont organisés hebdomadairement pour maintenir le niveau d'entraînement des équipages. L'assistance de la 404^e Compagnie de défense contre avions voisine étant requise pour installer dans la cour de la caserne du Quartier Rapp et au niveau du CM101 (Centre mobilisateur) à Lucé, des projecteurs servant de balises pour les atterrissages nocturnes. La population chartreuse ne s'émeut plus du ronronnement nocturne des avions au dessus des toits.

Des déplacements exceptionnels ou des raids à longue distance sont périodiquement organisés par l'Etat-major pour confronter le niveau d'entraînement opérationnel des différents régiments de bombardement sous forme de coupe (coupe Zenith), maintenant l'esprit de compétition entre les escadrilles.

Le membre permanent de la base dont le carnet des heures de vol est le plus garni, est le "chien Poilu" qui se faufile dans tous les appareils, qu'il voit prêts au décollage.



Visite du ministre en charge du Service Aéronautique
et présentation de l'Etat-Major de la DIT 102



Autre cérémonie militaire devant les troupes.
On remarque la présence de la fanfare du régiment. Cette fanfare animait les cérémonies officielles de Chartres pendant toutes les années, sous la présence du régiment en ville, et sa participation était demandée à chaque occasion.



Le 404^e régiment de phare
détourne son matériel dans la cour de sa caserne situés Boulevard de la Courtille. L'apportait son assistance à la défense anti-aérienne du terrain d'aviation de la ville.



Peloton d'accueil rassemblé devant le poste de garde.

1922 - 1936

Le 22^e régiment d'aviation de bombardement de nuit



Accident de la rue de Fresnay à Chartres.

Un LEO 26 tombe sur une habitation en 1925, le pilote se jette dans la maison et deux membres de l'équipage, accidentés, brûlés vifs.



Certains accidents détruisent l'avion en totalité par incendie, comme ici à Courville-sur-Eure ou ci-dessous à Chavannes (Loire).



Les accidents

La vie à Chartres du 22^e RABN fut endeuillée par de trop nombreux accidents, dus principalement à des insuffisances de la qualité du matériel et des carburants utilisés. Au total, la perte entre 1924 et 1936 de 78 navigants - chiffre auquel s'ajoute à peu près le même nombre de blessés - a marqué les 14 années de présence du régiment sur la base chartreuse. Les cellules mi-métalliques, mi-bois et toile, de conception vétuste, construites jusque dans les années 35, étaient de résistance insuffisante pour supporter les moteurs trop lourds et puissants employés pour doter ces bombardiers de performances honorables.

Quelques accidents spectaculaires restent présents dans la mémoire collective des chartreais :

- 14 mai 1925, le Dewoitine D1C piloté par le lieutenant Simon s'écrasait dans le centre de Chartres, place de la Poissonnerie devant la maison du Saumon, suite à une erreur de pilotage, conséquence d'une acrobatie intempestive ;
- 15 octobre 1925, un Goliath Farman effectue un atterrissage d'urgence (sans dégâts humains) dans le cimetière Saint-Chéron, les deux moteurs calés, fauchant une dizaine de tombes ;
- 8 novembre 1928, un autre Goliath Farman fauche, au sol, M. Manceau (qui sera tué) et son épouse qui déjeu-

naient sous la tonnelle de leur jardin à Saint-Chéron ;

- 13 septembre 1929, un accident survint à Frucé (près de Courville-sur-Eure) entraînant la mort des quatre membres de l'équipage. Un monument conserve la mémoire de cet accident ;

- 26 août 1930, deux accidents survenus le même jour, l'un à Corcelles-les-Monts entraînant 4 morts, l'autre route de Chavannes à Lèves entraînant 6 morts - conduisent le ministre à interdire définitivement de vol les Farman Goliath, responsables de trop d'accidents. Ils sont immédiatement remplacés par des Léo 20 bimoteurs et Léo 206 quadrimoteurs, puis en 1935 par des Amiot 143 bimoteurs (dont le prototype 143M n°1, le 16 septembre 1935, suite à une panne de moteur - et des Bloch 200.

Un autre terrible accident est survenu le 28 janvier 1935 rue de Fresnay à Chartres. L'avion (un LEO 20) est tombé sur une habitation ; une femme est décédée brûlée vive ainsi que deux membres de l'équipage.

D'autres accidents seront dénombrés, notamment le 28 septembre 1926 à Bonneval faisant 5 morts et le 7 avril 1928 à Luzay (Nièvre) faisant 4 morts.

Les équipages navigants ont certes payé un lourd tribut à la mort, mais la population civile de Chartres et des communes environnantes ne fut pas non plus épargnée. C'est une des raisons qui a ultérieurement entraîné la décision de transférer en novembre 1936 le 22^e RABN sur la base d'Orléans et de le remplacer par des escadres de chasse.



Plaque commémorative de l'accident de la rue de Chavannes.



Cheval de bois sans gravité sur la piste.



D'autres accidents laissent une partie de la structure indemne, donnant une chance à plusieurs membres de l'équipage.



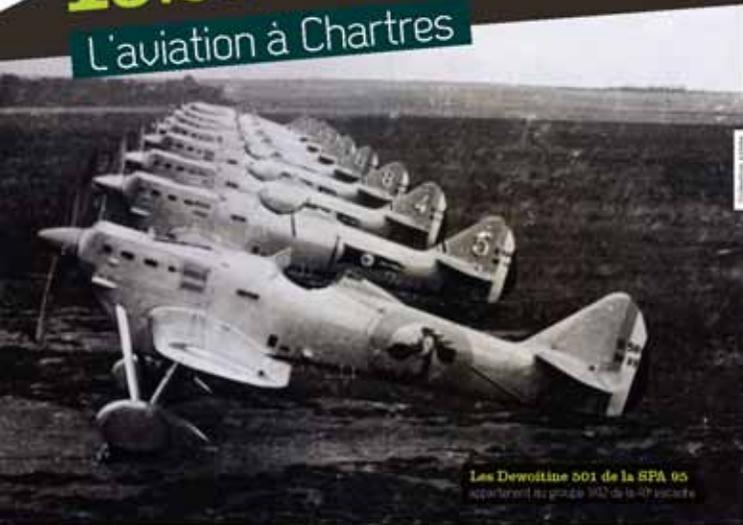
Descente intempestive par le plafond du hangar.



Manœuvre manquée de retour au hangar.

1929-1934

L'aviation à Chartres



Les Dewoitine 501 de la SPA 95 appartenant au grand 192 de la 4^e escadre



Fanion de la SPA 95



Le camp d'aviation de Chartres se transforme progressivement en base pour la chasse

En 1929, l'escadrille de chasse n°23 de Reims, spécialisée dans les vols de nuit avec ses Breguet 19 B2, est déplacée à Chartres pour participer aux exercices de nuit du 22^e Régiment d'Aviation de Bombardement de Nuit (22^e RABN).

En 1933, le 3^e régiment de chasse stationné à Châteauroux, est formé de 3 groupes de 3 escadrilles. Une nouvelle escadrille de 15 appareils est formée début 1934 à partir des escadrilles du premier groupe. Elle sera finalement transférée à Chartres à la fin de l'année. Équipée de chasseurs Nieuport ND 62, cette formation est regroupée

avec l'escadrille de chasse de nuit déjà présente pour former la 4^e Escadre aérienne mixte.

La 4^e Escadre aérienne mixte de chasse est donc composée du G.C. 1/42 jour et G.C. 2/42 nuit et comprenant les escadrilles SPA 95, SPA 153, C 46 et la 3^e escadrille. Le groupe de nuit est équipé de Breguet 19, le groupe de jour de Nieuport 62.

"L'Armée de l'Air" est officiellement créée en 1933 sous la tutelle d'un nouveau ministère, baptisé "Ministère de l'Air". Cette création donne lieu à une vaste réorganisation administrative et au regroupement des

moyens disponibles. Les trois groupes de bombardiers de nuit vont alors quitter la base de Chartres, le premier groupe en 1935 est déplacé à Avord, les 2^e et 3^e groupes à Orléans-Bricy en 1936. La coexistence entre bombardiers et chasseurs aura donc été d'assez courte durée. Le "Centre d'Aviation Militaire" de Chartres, est devenu une "Base Aérienne" totalement dévolue à la Chasse sous le nom de BA 122.

Cette magnifique vue montre le groupe de chasseurs Loire

alignés avec au fond la ville de Chartres et le réseau ferroviaire des voies en béton soutenant les fils des câbles du Parc 22. Au premier plan, des bombardiers Bloch 200.



Le plan du terrain d'aviation édité par Michelin en 1929

à l'intersection des photos prises dans cet axe de vue pour voir le terrain. On constate l'absence de piste et la présence des deux groupes de hangars, le long de la route de Chartres et dans le fond du terrain devant le village.



Insigne de la 3^e escadrille du groupe 3/42 et ses Drogues 13



Une escadrille de bombardiers Leo 20 en route sur le terrain

1934-1936

Les Escadrilles de chasse



Photo de groupe
supérieure de la 6^e Escadrille du groupe 96

La sixième Escadre aérienne de chasse

En octobre 1934, la nouvelle vocation du Centre d'aviation de Chartres pour la Chasse, se confirme par l'arrivée de 2 escadrilles de l'ancien 2^e Régiment d'Aviation de Strasbourg, alors basées à Reims. La SPA 26 et la SPA 124 vont ainsi former le 2^e Groupe de la nouvelle 6^e Escadre de Chasse de Chartres, dont le 1^{er} Groupe vient d'être constitué à partir de la 22^e Escadre mixte déjà sur place.

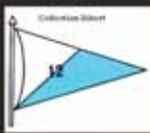
La 6^e Escadre est donc opérationnelle à Chartres fin 1934. Elle comprend :

- Premier groupe
- GC I/6 escadrille n°1 SPA 96, insigne "tête de guerrier gaulois"
 - GC I/6 escadrille n°2 SPA 12, insigne "fanion bleu et blanc"
- Ce Groupe sera déplacé définitivement en AFN en mars 1939 pour constituer une nouvelle Escadre (Escadre de Marche d'AFN).
- Second groupe
- GC II/6 escadrille n°3 SPA 26, insigne "cigogne allongée"
 - GC II/6 escadrille n°4 SPA 124, insigne "buste de Jeanne d'Arc"

En 1935, les Nieuport ND 622 équipés de moteurs Hispano de 500 ou du GC II/6 sont remplacés par des ND 629 plus puissants avec l'adjonction d'un turbocompresseur.



Insigne de la SPA 96



Insigne de la SPA 12



Insigne de la SPA 26



Insigne de la SPA 124



Les avions de la première escadrille SPA 96 alignés pour l'inspection.



Insigne de la SPA 99



Insigne de la SPA 32

En 1936, le GC I/6 est "transformé" sur Loire 46. Ces avions dotés d'un châssis métallique habillé de panneaux d'aluminium et de contre-plaqué, munis d'entilage sur les plans arrière ne sont pas encore les avions de conception moderne que tous attendent. Leurs trains fixes limitent gravement leur vitesse maximale.

En mai 1939, un troisième groupe de deux escadrilles est créé pour la 6^e Escadre sous le nom de GC III/6. Il ne reprendra pas les anciennes traditions et créera ses propres insignes seulement en mars 1940.

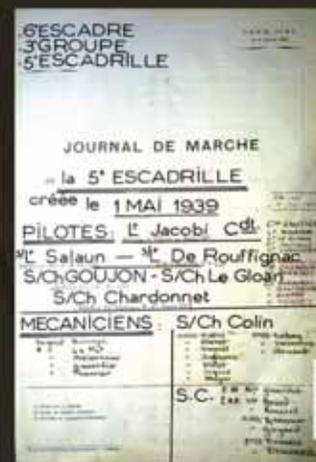
- GC III/6 escadrille n°5 SPA 89 insigne "Masque tragédie ou sévère"
- GC III/6 escadrille n°6 SPA 162 insigne "Masque comédie ou rieur"



Incidents suite à des prises de sol hasardeuses
d'avions de la 1^{re} Escadrille du groupe 96.



Le sergent Beymond,
pilote de la SPA 96, devant son appareil Loire 46.



Premier journal de marche
de la 5^e escadrille
créé le 1^{er} mai 1939 à Chartres devant les noms
de l'attachement et des pilotes.



1937-1939

Les Escadrilles de chasse



Quelques pilotes de la SPA 3 au repos devant leur hangar.



Ville de Chartres, vue aérienne de 1939.



Bier de la SPA 3 à Chartres, avec la femelle oigane en plastique, rappelant le cogne breton remis à Guynemer par la municipalité lyonnaise.

La deuxième Escadre aérienne de chasse

En décembre 1936, la 2^e Escadre de chasse au complet, composée de 2 groupes de 2 escadrilles, est déplacée de Tours à Chartres avec ses vieux Nieuport 62.

Premier Groupe :

- GC I/2, escadrille n° 1, SPA 3, insigne "cigogne ailes basses"
- GC I/2, escadrille n° 2, SPA 103, insigne "cigogne ailes hautes"

Second groupe :

- GC II/2, escadrille n° 3, SPA 65, insigne "griffon bondissant"
- GC II/2, escadrille n° 4, SPA 57, insigne "mouette en vol"

Début 1937 ses Nieuport sont remplacés par des Dewoitine 561, mais cet avion n'est toujours pas le "chasseur moderne" tant attendu.

Début 1939, un nouveau groupe de 2 escadrilles est adjoint à la seconde Escadre :

Troisième groupe :

- GC III/2, escadrille n° 5, SPA 83, insigne "chimère ailée"
- GC III/2, escadrille n° 6, SPA 100, insigne "hirondelle"

La BR 122 abrite donc à la déclaration de guerre, 2 escadres de chasse comprenant 10 escadrilles, dont certaines prestigieuses. La SPA 3 est en effet l'escadrille de Guynemer, auréolée de 175 victoires durant la guerre et la SPA 103 celle de Fonck, le pilote français ayant à son actif le plus de victoires homologuées, 75, plus une cinquantaine de probables. La centaine de chasseurs composant les deux escadres est abritée sous les grands hangars en acier construits près de l'église de Champhol.

Si toutes ces escadrilles sont théoriquement équipées maintenant du nouveau chasseur dit "moderne" Morane Saulnier 406, il manque encore des avions et beaucoup ne sont pas encore armés. En outre, de nombreux pilotes ne sont pas encore suffisamment formés, et ce sont des escadrilles incomplètes qui partent début septembre de Chartres vers leurs différents terrains d'opérations.



Insigne de la SPA 3



Insigne de la SPA 103



Insigne de la SPA 65



Insigne de la SPA 57



Insigne de la SPA 83



Insigne de la SPA 100



Pavillon de la SPA 3.



Le capitaine Williams, commandant la SPA 3, escadrille mythique de Guynemer, tenant sur la base chartreuse en 1939, Madame de la Noce, sœur de Guynemer.

1937-1939

Les Escadrilles de chasse



Préparation et chargement du carburant avant l'envol de l'escadrille



Chasseur MS 406 appartenant à la 5^{me} E



Deux Nieuport 65



Le sergent Fichou, pilote de liaison



Chasseurs Dewoitine 201 aux couleurs de la 5^{me} E et de la 5^{me} EG devant les hangars métalliques de Champoléon



Le saut en parachute fait partie de la formation des pilotes



Un MS 406 du 3^e groupe photographié dans une position peu orthodoxe



Dewoitine 201 en position de parking



Un Loire percute un Morane

1930-1938

Les Escadrilles de chasse



Les avions des années 1930 à 1938

Les avions de chasse présents sur la base de Chartres durant cette période furent successivement :

Breguet 19 (1922)

Ce chasseur bombardier léger sextiplan, c'est-à-dire équipé d'une aile biplan avec un plan inférieur moitié plus court que le plan supérieur, est encore un avion de la génération 1920. Construit avec un châssis tubulaire en aluminium, carrossé de panneaux aluminium à l'avant et toile à l'arrière, il est entraîné par un moteur Lorraine 12 cylindres en ligne de 450 Cv. Cet avion était un bombardier léger construit à 2 000 exemplaires, et une série spéciale fut construite et équipée de 3 mitrailleuses de

7,7 mm pour la chasse de nuit. De performances modestes, il volait à 235 km/h et avait un plafond de 5 000 m et une autonomie de 650 km. Transformé, il fut utilisé par Costes et Bellonte (nommé Point d'Interrogation) pour accomplir le premier vol Paris-New York d'est en ouest en septembre 1930, soit 6 200 km en 37 heures.

Gourdou LGL 32 (1925)

Chasseur monoplane construit en bois et métal enlôlé, muni d'une voile parasol haubanée, il est entraîné par un moteur Giel R de 420 Cv. Quoique plus léger, il a des performances proches de celles du Breguet 19.



Point d'Interrogation, premier avion à voler (Temps aux États-Unis en 1930) par un vol d'est en ouest, contre les vents dominants.



Nieuport NID 622 I 629 (1928)

Avion à ossature bois et toile, aile métallique, entraîné par un moteur Hispano 12 cylindres en ligne de 500 Cv, il vole à 250 km/h avec un plafond de 5 000 m et une autonomie de 650 km. Rééquipé d'un moteur à compresseur, son plafond est porté à 7 700 m et sa vitesse à 270 km/h au prix d'une perte de la distance franchissable.

Ces avions sont alors remplacés par des chasseurs présentant des performances accrues. Monoplans à ailes hautes haubanées, cabines encore ouvertes, trains fixes carénés, ils sont entraînés par un moteur plus puissant à cylindres en étoile.

Loire 46 (1934)

Une petite série de 60 appareils fut construite. Sa particularité est d'avoir un plan porteur en aile de mouette. Entraîné par un moteur Gnome et Rhône de 930 cv, il vole à 370 km/h avec un plafond de 10 500 m et une autonomie de 750 km. Son armement se compose de 4 mitrailleuses de 7,5 mm.



Le Nieuport 62, plus 623 mais d'une aile haute métallique haubanée avec des plans inférieurs équipés jusqu'en 1930 le SP Escadrille. Il prit son service en formation de la 2^e Escadrille SPN 12 (reconstituée à son finion bleu et blanc).



Dewoitine 500 I 510 (1933)

Premier appareil à aile basse canelée sans haubans, construit à de nombreux exemplaires, il ouvre la voie vers les avions de la génération suivante. MS 406 et Dewoitine 520. Entraîné par un moteur de 630 à 860 Cv suivant les versions, il vole à 360 km/h avec un plafond de 11 000 m et une autonomie de 860 km.

Les pilotes, la presse et le public, connaissant les performances des chasseurs allemands et russes employés dès 1935 dans le ciel d'Espagne, notamment par la légion Condor, accusent le Gouvernement de laisser se creuser un gouffre entre les performances des avions étrangers et nos fabrications françaises. La nouvelle génération de chasseurs lancés en 1938 va s'efforcer de répondre à cet objectif, mais sont trop tardivement disponibles pour changer le cours des événements.



Les Dewoitine 501 et 510 sont les chasseurs de chasseurs qui seront employés pour la campagne de France en 1940.



Le Loire 46 équipé en 1935 le SP Escadrille. Dernier chasseur à aile haute haubanée, il ne connaît en service que deux années, bientôt remplacé par un avion de conception plus moderne.



Le Gourdou LGL 32, un des premiers chasseurs monoplane à aile haute épaisse haubanée, entraîné par un moteur en étoile. Il est photographié devant les hangars situés le long de la route de Chartres.

1937-1939

Les Escadrilles de chasse



Potez 63

Le Groupe Aérien d'Observation

Le Groupe Aérien d'Observation 564 est créé sur l'aérodrome de Chartres en juillet 1937 et y demeure pendant deux ans. Son insigne est une couronne de lauriers. Ce groupe de reconnaissance est au service du 4^e Corps d'Armée basé au Mans. Il quitte Chartres sous les ordres du Commandant Gnaestet fin août 39 et stationne d'abord à Villers-les-Guise (Pisne).

Il est équipé à l'origine d'avions d'observation Potez 39, avions biplaces en tandem, à voile haute haubanée. Cet appareil entraîné par un moteur de 500 cv vole à 240 km/h avec un plafond de 7 000 m et une autonomie de 600 km.

Le GAO reçoit en dotation 4 autogires Liore-Olivier Leo C 302. Ces appareils sont sustentés par une voilure tournante comme les hélicoptères, mais débrayable en vol. La voilure est entraînée par le moteur est ensuite désolidarisée du moteur et tourne sous l'effet du vent relatif généré par le déplacement de la cellule, elle-même entraînée par une hélice tractive. L'appareil décolle en une vingtaine de mètres à faible vitesse et peut se poser en vol quasi stationnaire, son rotor tournant en autorotation. Cette formule quasi expérimentale est ensuite abandonnée au profit de l'hélicoptère, technologi-

quement plus complexe, mais plus opérationnel et permettant un vol stationnaire de longue durée.

Les performances de cet appareil biplace entraîné par un moteur Salmson de 175 cv sont une vitesse variable de 0 à 100 km/h, un plafond de 4 000 m et une autonomie de 350 km. Les autogires sont désarmés en 1939, jugés trop vulnérables dans un conflit armé et sont remplacés par des Potez 63-II, version triplace d'observation du chasseur à voilure basse bi-moteur Potez 63.

Le commandant Gnaestet, commandant le GAO à son départ de Chartres.



Insigne du GAO



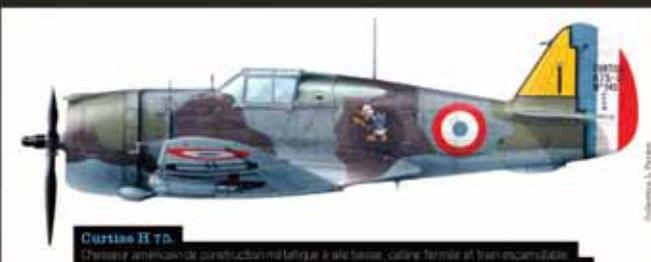
Potez 99



Autogires Leo C 302. Les plus anciens Chartres se appartiennent, ont évolué autour de la base sans d'insignes avec leurs hélices jaunes grilles.



Bloch 151. Ce chasseur issu des spécifications de 1934 est d'architecture et de construction analogues au MS 406 et Dewoitine 520. Équipé d'un propulseur G et R en étoile de 500 cv, il est armé par 4 mitrailleuses de 7,5. Il revendique une vitesse maximale de 320 km/h, un plafond de 11 000 m et une autonomie de 540 km. 69 appareils ont été livrés avant l'armistice, 155 victoires homologuées et 59 pertes pendant la campagne.



Curtiss H 75. Chasseur américain de construction métallique à aile basse, cellule fermée et bi-moteur radial. Propulsé par un H1 cylindres en étoile de 185 cv, ses dimensions et performances sont très proches du MS 406 et Dewoitine 520. Sa vitesse est de 320 km/h, son plafond de 10 000 m et son autonomie de 305 km. Très manœuvrant, il surclassa le Messerschmitt en combat tournoyant. Pendant la campagne de France, il revendique 124 victoires homologuées et 200 pertes (autres causes confondues).

Le Centre d'Instruction de la Chasse

L'Etat-major institue deux Centres d'Instruction de la Chasse, dénommés C.I.C. l'un à Chartres et l'autre à Montpellier. Le C.I.C de Chartres créé en septembre 1939 est formé de deux groupes de 2 escadrilles chacun, soit 20 chasseurs, et d'un groupe de remorquage de 9 appareils, Potez 25 et Leo 20.

Le C.I.C est la dernière étape de formation des jeunes pilotes avant leur affectation dans une unité combattante. Sa mission est aussi d'assurer la mise à niveau indispensable des pilotes réservistes rappelés après la mobilisation, ainsi que la 'transformation' des pilotes alliés, po-

lonais et tchèques, réincorporés dans l'Armée française.

Le parc d'avions se compose de MS 405 et 406, d'une dizaine de Curtiss H75 et d'une dizaine de Bloch 151.

Mais avec son parc d'avions de composition hétéroclite, et faute d'une mise en main préalable des pilotes avec le matériel de dernière génération, le centre est endeuillé par de trop nombreux accidents, 15 en 80 jours de septembre à décembre 1939. Le C.I.C se replie à Cazaux en mai 1940, le terrain de Chartres étant alors sous le feu des bombardiers allemands.

Août 1939

Les Escadrilles de chasse



Départ des groupes d'escadrilles le 27 août 1939 pour leurs terrains de campagne.



Dernière inspection de la base en juillet 1939 par le général Pinsard, inspecteur général de l'armée de l'Air. Cette image marque l'affaiblissement considérable de chasseurs 15 000 alors en poste à Chartres.



Le capitaine Williams, commandant la 5713, avant son départ vers le terrain de campagne de Reuilly-Tilé.



La caserne Noire, coupée en deux après le bombardement du 3 juin 1940.

Départ des escadrilles sur le front

Les escadrilles de chasse étant parties le 27 août 1939 rejoindre les terrains de campagne répartis dans 4 départements où elles étaient affectées après la mobilisation (Oise, Nord, Aisne et Marne), la base devenait disponible. Cependant les escadrilles demeurent administrativement rattachées à la BA 122. Des avions de liaison font la navette entre la base et leur terrain d'affectation.

Pendant cette période, stationnant sur la base les 6 avions du Pc de l'Etat-major de l'amiral Darlan installé à Maintenon.

Le premier bombardement de la base par la Luftwaffe date du 19 mai 1940. 3 hangars sont touchés et 30 avions détruits au sol. Ce même jour, le parc 23/31 de Reims venait de se remplir sur Chartres, acheminant par chemin de fer 169 wagons de matériel et rechanges. Le 21, un groupe de bombardiers les GB1/31 et 32 se pose sur le terrain. Les avions Leo 45/451 sont réparés et équipés de lance-bombes externes de 100 kg. Les missions sur le Pas-de-Calais et Abbeville se succèdent du 27 au 30 mai. 10 avions sont perdus au cours de ces mis-

sions, tirés soit par la chasse, soit par la DCR. Le G.I.C. est rempli à Cazaux le 23 mai 1940. Le 3 juin, le terrain, alors occupé par les GB1/54 et 1/31, et la ville reçoivent 200 bombes causant une dizaine de morts et de nombreux blessés. La caserne Noire est coupée en deux. Le 6 juin, date de la grande offensive allemande à partir de la Somme, les bombardiers stationnés sur la base sont déployés sur le front. 3 avions sont perdus sur 8 engagés, le 7 juin. 3 avions perdus sur 6, le 8 juin, 4 avions en mission sur Soissons. Le 11 juin, le parc 23/31 venu de Reims est une nouvelle fois rempli vers Tours. Le 13 juin, une dernière mission est assurée par 4 bombardiers à partir de

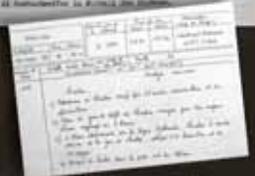


Dernière photographie devant le hangar de Champhol.

Chartres au dessus de Montmirail. Des avions sont convoyés de Chartres vers Châteauroux. Le 14 juin 1940, deux jours avant l'arrivée des Allemands à Chartres, les dépôts d'essence de Gallardon et Luce sont détruits par les sapeurs. Le préfet Jean Moulin témoigne dans ses mémoires avoir vu le long panache de fumée noire flotter à l'horizon dans la direction du nord-est.



Rapports émis par les observateurs allemands sur la base les 5, 6 et 9 juin avant que des avions ne soient présents sur le terrain. Ces rapports mentionnent le niveau d'organisation de l'armée allemande et les faiblesses reconnues apportées par l'armée de l'air à ces incursions.



1939-1940



Sous-lieutenant Pichon de la SPA 3 en campagne



Le commandant Daru, commandant le groupe I/8



Les filles de Monsieur Barbier, thurmes des avions de la SPA 3



Sous Lieutenant Pichon de la SPA 3 en campagne



Vol d'escadrille au-dessus du terrain



Les conditions de l'hiver 39-40 sont parfois difficiles



Heinkel 126 abattu à Romans le 24 juin 1940

Destination des Groupes de Chasse de Chartres le 27 août 1939

Groupe	Terrain	Département	Commandant	Appareils
GC 1/2	Reverat-Etelle	Orne	Cdt DARRU	100 600
GC 1/7	Cléroux-Beaumont	Ardenne	Cdt MURIEL	100 600
GC 1/12	Châteaufort-Beaumont	Frank	Cdt WELLS	100 600
GC 1/14	Requesson-Beaumont	Marne	Cdt FONTAINE	100 600
GC 1/17	Requesson-Beaumont	Marne	Cdt DE BLAZE	100 600

La drôle de guerre

Les groupes rejoignent leurs terrains de campagne dans les premiers jours d'août 1939. Le départ des avions est précédé par celui de l'échelon roulant, comprenant les mécaniciens ainsi que les matériels de rechange et les munitions. Ces terrains ne comportent aucun aménagement, à part une citerne de carburant enterrée. Les hommes campent dans les fermes environnantes et doivent construire le PC de l'escadrille, parfois camouflé sous une meule. La vie y est spartiate, les fermiers voisins des terrains étant souvent peu coopératifs. Les mécaniciens travaillent dans

des conditions difficiles, ayant à cœur de tenir les avions dans le meilleur état opérationnel. Quelle que soit l'heure d'envol et de retour, le mécanicien veille, assure les pleins, ausculte la mécanique.

Le capitaine William, commandant la SPA 3, décrit dans son ouvrage 'L'Escadrille des cigognes' les conditions de l'installation du groupe I/2 sur le terrain de Tillé dans l'Oise, et comment les 7 filles d'un ouvrier agricole local, Monsieur Barbier, devinrent les 7 marraines des appareils posés sur le terrain.



Un accident survenu sur ce terrain de campagne

La campagne de France

Pendant les opérations, les groupes changent de terrain en fonction des évolutions du front. Les chasseurs sont utilisés par l'Etat-major pour s'opposer aux raids de bombardiers allemands. A la fin de l'offensive allemande, ils sont, dans l'urgence, employés en appui des combats au sol en mitraillant les tanks et pièces d'artillerie ainsi que pour des missions d'observation des mouvements de l'ennemi.

Contrairement à une rumeur tenace, les escadrilles de chasse sont loin d'avoir démerité. Les effectifs engagés étaient assez équilibrés (3394 aéronautes pour la France, 3 215 pour les avions allemands engagés sur le front

de l'ouest). Les performances des Morane (400 km/h, 12 m/sec de vitesse ascensionnelle) sont à comparer au 550 km/h et 21 m/sec du Messerschmidt 109 et au 650 km/h du Heinkel 111. De septembre 1939 au 25 juin 1940, nos chasseurs ont abattu environ 650 avions allemands sur un total de 900 avions détruits. En regard, 650 avions français ont été abattus avec 180 pilotes tués, 130 blessés et une trentaine de prisonniers. Les deux escadres chartraines ont à leur actif 19%, de ces victoires et 25% des pertes en hommes. Ces chiffres publiés au cours de la dernière décennie ne font cependant pas l'unanimité parmi les historiens contemporains.

1940-1944

L'occupation allemande



Sortie de hangar d'un Heinkel H 111



Bombardiers Heinkel H 111 sur le terrain



Couverture d'un album souvenir d'un servent allemand

Les accidents survenus lors d'atterrissage

Occupation du terrain par la Luftwaffe

La Luftwaffe prend possession du terrain le 17 juin 1940 et l'occupe jusqu'à la libération de Chartres le 21 août 1944. Durant les deux premières années du conflit, la base abrite des bombardiers opérant en Angleterre. À partir de 1943, ce sont des escadrilles de chasse opérant contre les bombardiers de jour de l'US Air Force et les bombardiers de nuit de la RAF.

Se sont succédés sur le terrain

De juin 40 à juillet 41, la Kampfgeschwader 100 (KG 100) équipée de Heinkel H III.
De juillet 41 à juin 42, les Lehr et Erprobungs-kommando (LEKG 100) équipée de H III.
De novembre 41 à avril 42, la Kampfgeschwader 53 (KG 53) équipée de H III.
D'avril à juin 43, la Kampfgeschwader 66 (KG 66) équipée de Dornier DO 17 et Junkers JU 88.

De juillet 43 à juin 44, la Kampfgeschwader 55 (KG 55) équipée de Focke-Wulf FW 190.
De juin à août 44, la Nahaufklärungsgruppe 13 (NAG 13) équipée de Junkers JU 88.

Le terrain subit de la part des alliés de nombreux bombardements

- Le 15 septembre 1943, par 22 B Liberator du 44th bombardment group de l'US Air Force.
- Les 2 et 25 mars 1944, par les B 17 des 94th et 388th bombardment group et 4th bombardment wing
- En mai 44, par les B 26 du IX BC 322
- En juin et juillet 44, par les 397th et 416th bombardment groups

Ces bombardements ont rendu le terrain inutilisable pour les forces allemandes en juillet et août 1944.



Plan du terrain au départ des troupes allemandes.



Photographie aérienne des bombardements effectués sur le terrain par les alliés en juin 1944



L'Hôtel Montecot après le bombardement du 26 mai 1944



1944-1953

Les Français reprennent possession de la base



Présence de l'US Air Force La 61^e escadre de transport

Entre les 15 et 21 août 1944 ont eu lieu des combats sporadiques entre résistants et Allemands à Chartres, les troupes américaines ayant stoppé leur avance à quelques kilomètres de la ville. Officiellement libérée le 22 août, Chartres reçut le 23 la visite du Général de Gaulle qui participa à un *Te Deum* à la cathédrale et prononça un discours sur le perron de l'hôtel des Postes. Ce même jour, les 832nd et 833rd Engineer Aviation Battalion de l'US Air Force entreprennent le nettoyage

du terrain d'aviation et la pose d'une piste provisoire en acier alvéolé de 5 500 pieds (1676 mètres). Le 11 septembre, le terrain est à nouveau opérationnel et occupé par le 368th Fighter group et ses P 47 Thunderbolts. Puis le 13 octobre, c'est le 323rd Bombardment group qui s'installe avec ses bombardiers B 26.

Dès la fin des hostilités, le 16 septembre 1945, le Groupe de Transport 2/15 Anjou stationné à Lyon-Bron fait mouvement sur



Insignes des groupes Anjou et Poitou.

Ces insignes ont été les blasons des provinces portant leur nom.



Chartres. Entre autres activités, il participe au rapatriement des déportés et prisonniers de guerre.

Le 1^{er} avril 1946, la 61^e escadre de transports aériens militaires qui vient d'être créée s'installe à Chartres. Elle est constituée de 3 groupes :

- Le groupe I/61 "Touraine" avions stationnés à Orléans. Il est doté de C47 Dakota.
- Le groupe II/61 "Franche Comté" avions stationnés au Bourget, équipé de C47 Dakota.
- Le groupe III/61 "Poitou" stationné à Chartres, équipé de Beechcraft UC 45 et C47 Dakota, puis de Junker 52. Toucan à partir d'avril 1947.

L'ensemble des opérations de transport, liaisons régulières avec l'Indochine, Madagascar, l'ARAF, A.O.F., R.F.N., avec les armées stationnées en Europe, l'entraînement des troupes parachutistes, sont dirigés par l'État major de l'escadre installé à Chartres.

Le groupe "Poitou" détache en octobre 1947 l'effectif néces-

saire à la création du groupe III/64 "Tonkin" stationné en Indochine sur la base de Back-Mai. Un seul équipage reste à Chartres. Ce groupe retrouve ses moyens chartrains en juin 1948 suite à la dissolution du groupe "Tonkin" et participe au côté de l'aviation américaine au pont aérien de Berlin.

Bien que stationné à Chartres, pour des raisons pratiques d'embarquement de personnels ou de matériels, toutes les missions pour la métropole, l'Europe, l'Indochine, Madagascar, l'Afrique du Nord, l'Afrique équatoriale et occidentale s'envolent du Bourget.

Enfin, le 31 octobre 1953, le commandement de la 61^e Escadre et le groupe III/61 "Poitou" quittent la base de Chartres pour s'installer sur la B.A. 123 d'Orléans. C'est le départ des derniers avions de l'Armée de l'air basés à Chartres. L'escadre sera dotée en 1955 de 54 Nord Atlas, puis à partir de 1971 de 29 Transall. Cette année, elle touche ses premiers Airbus A400.



Le groupe III/64 "Tonkin" basé au groupe Poitou est stationné en Indochine sur la base de Back-Mai pendant toute la durée du conflit indochinois.



Dakota DC 3

Ce bimoteur construit par Douglas fut l'un des transports et de parachutage le plus utilisé par l'US Air Force. Emportant 20 hommes ou 4 500 livres de fret, son autonomie de 2 400 km et sa vitesse de 360 km/h en ont fait un des appareils multivocaux de la guerre et de l'après-guerre.



1953-1997

Dernières utilisations de la B.A. 122



Les cérémonies de prise de commandement placent le drapeau de la base.

Un base aérienne active

À partir de 1953, les 3 hangars de Champfol, rescapés des bombardements, sont utilisés pour servir de stockage de divers matériels. Les unités administratives et techniques militaires suivantes se sont succédées dans les locaux de la base :

- 1945-46 : Centre de Rassemblement et d'Administration du personnel 205 ;
- 1946-64 : Commissariat des bases de l'Air n° 754 ;
- 1952-63 : Dépôt du matériel spécialisé du génie de l'Air n° 560 ;
- 1956-65 : Etablissement régional du Commissariat de l'Air n° 782 ;
- 1957-2011 : Station de Réception radio électrique de l'Administration Centrale ;
- 1965-88 : Centre Mobilisateur n° 222 ;
- 1965-81 : Centre Mobilisateur Air de Réserve générale n° 229 ;
- 1965-97 : Bureau central d'incorporation

et d'archives de l'armée de l'air 01/510 ;

- 1979-94 : Compagnie régionale d'infrastructure 13/352 - 14/513 ;
- 1974-84 : Fanfare de la 2^e Région aérienne ;
- 1991-97 : Etablissement central de l'infrastructure de l'Air 11/565 ;
- 1988-97 : Centre d'administration des Réserves de l'Armée de l'Air 31/510 ;
- 1988-97 : Bureau pré-orientation Air 16/535.

La totalité des infrastructures de l'Armée de l'air est alors gérée à partir de la B.A. 122. Les liaisons hertziennes longues distances de l'administration militaire sont assurées depuis le terrain. Enfin, une unité d'incorporation forme environ 1 400 appelés devant effectuer leur service militaire à la cité de l'Air. Base aérienne 117 à Paris.

A toutes ces unités à caractère technique ou administratif relevant des Grands Commandements, il convient d'ajouter celles relevant directement de la base :

- Détachement de la Base Aérienne Escadre Principale 122 ;
- 1952-84 : Bataillon de l'Air 01/22. Compagnie de l'Air 01/22 ;
- 1957-64 : Centre d'instruction militaire ;
- 1994-94 : Centre d'instruction militaire de la Cité de l'Air.

L'ensemble de ces fonctions emploie de 1 000 à 1 100 militaires permanents et 150 personnels civils sur la base. La base est déclassée en 1994 comme détachement Air 90/279 de la base de Châteaudun et définitivement fermée en 1997 par décision administrative. L'Etablissement central de l'infrastructure de l'Armée de l'air partant à Bordeaux avec son matériel,



Le groupe de musiciens (avant la phase de vent et bombardier)



Cérémonie du 8 Juin 1991 place Marceau. La présence des piquets et de la Musique de la base rehaussent les célébrations patriotiques de la ville.

THÉÂTRE MUNICIPAL DE CHARTRES

22 & 23 NOVEMBRE 1985 - 21 h

PROGRAMME

CONCERT DE GALA

FANFARE 2^e REGION AERIEENNE

Direction : Daniel LEROY - Alain VISSALAT
Tambour-major : Jocely BONNAUD



Le groupe sportif du personnel (avec devant le Mirage installé près de l'église)

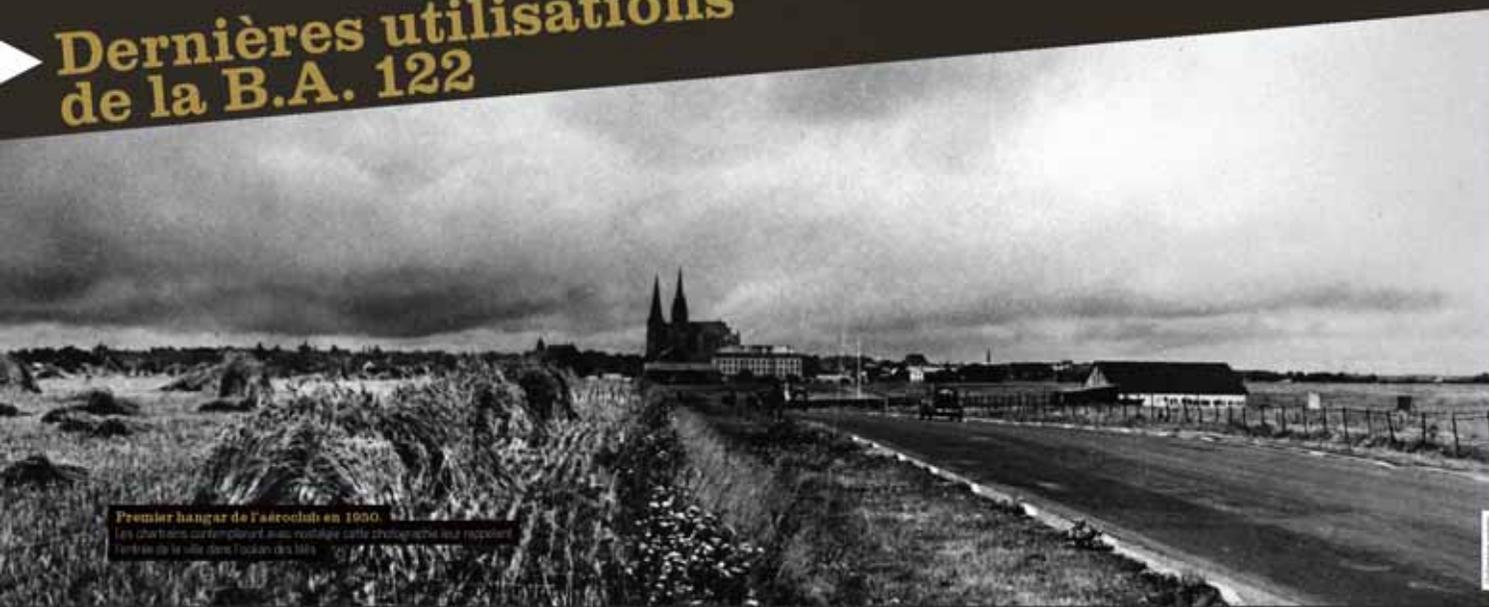
et B.C.I.R.A à Dijon. Les bâtiments et le terrain sont dans l'attente d'une cession définitive à la Ville qui souhaite y implanter de nouveaux aménagements.

Le terrain de Chartres fut, pendant la quarantaine d'années de son service, la vitrine mondiale de l'aviation à hélice. Tous les types d'appareils y ont posé leurs roues, des avions construits par les pionniers de l'air, en passant par les bombardiers français, alliés, allemands et les chasseurs de toute provenance. Ses ateliers d'entretien ont assuré un service technique éminent et ont valu à la base comme à la ville des bombardements sévères, tant au début qu'à la fin de la guerre. Enfin, la base a contribué à assurer une présence militaire dans la ville tout au long du 20^e siècle.



Cérémonie de fermeture de la base en juillet 1997.

Dernières utilisations de la B.A. 122



Premier hangar de l'aéroclub en 1900.
Les Chartreais contempleront avec nostalgie cette chronophage pour recréer l'entrée de la ville dans l'ancien des lieux.

L'aéroclub de Chartres

Chartres demeure encore une grande pépinière de jeunes et moins jeunes talents dans les domaines du ciel. Le terrain de Chartres-Champhol est toujours utilisé pour les activités de loisir et de sport aérien.

L'aérodrome Hélène Boucher de Chartres Métropole regroupe quatre associations :

L'Aéroclub d'Eure-et-Loir, ACEL 28, fondé en 1931 par Monsieur Uvier soutenu par Lucien Deveau, gloire des vieilles liges chartraines ;

Le Centre de vol à voile LOU ;

Le Para-club ;

L'Association chartraine des constructeurs amateurs d'aéronefs.

En 1958, l'Aéroclub d'Eure-et-Loir s'installe en bordure de la RN 10 dans un ancien hangar allemand (emplacement actuel

de Chartres Expo). En 1967 la C.C.I.C prend la gestion du terrain dans le domaine civil. Un nouveau hangar est construit en 1971, complété en 1990. La C.C.I.C abandonne la gestion du terrain reprise directement par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Le club s'est illustré sur le plan de la compétition sportive.

Catherine Maunoury, fondatrice de l'école de voltige de Chartres, est détentrice à deux reprises du titre de championne du monde de voltige aérienne (1988 et 2000) et d'une dizaine de titres de championne de France. Le Para-Club s'est illustré notamment dans la discipline de la voile contact avec Patrice Barrazoli, membre de l'équipe championne du monde en 1996 avec 21 personnes en linéaire et 36 personnes en vol libre à Lyon en 1988. Le Para-club a du sus-

pendre ses activités chartraines compte tenu des règles de circulation aérienne.

Le palmarès sportif du club de vol à voile est tout à fait remarquable. En 20 ans, il a remporté 3 titres de champion du monde, 22 titres de champion de France, et 1 record de France de vitesse sur base triangulaire de 1900 km à plus de 112 Km/h. Il continue de remporter chaque année plusieurs titres du championnat de France.



Le centre de vol à voile de Chartres assure une très grande activité pendant la période estivale. Le premier vol de planeur à Chartres date de 1951. L'activité du club s'est considérablement renforcée en 1959 par le transfert à Chartres de l'activité du club de Persan-Beaumont, puis le renfort de l'amicale sportive Air France en 79. Le parc de planeurs se compose aujourd'hui de 5 biplaces et 22 monoplaces entreposés dans un hangar de 1 500 m². Grâce à un treuil de lancement propulsant pour quelques euros les planeurs à plus de 500 m, cette activité peu onéreuse est mise à disposition des jeunes dans le cadre de journées et semaines de formation accélérée.

Enfin l'Association chartraine des constructeurs amateurs d'aéronefs, animée par les étudiants de l'UT de Chartres, s'est donné pour objectif de construire un avion à propulsion électrique.



Anciens avions de l'aéroclub, Caudron luciole, Farman 192, Moutaque Farman.



Vue plus récente des bâtiments de l'aéroclub.



Catherine Maunoury
le jour de sa construction de championne du monde de voltige aérienne aux États-Unis en 2000.

La B.A. 122



Le terrain d'aviation de Chartres prend officiellement le nom de Base aérienne 122 en 1935 après la création officielle de l'Armée de l'Air en 1933. L'insigne du pélican se déchirant le flanc pour nourrir ses enfants, symbolise l'esprit d'abnégation qui animait les équipages de la 22^e Escadre aérienne lourde de défense stationnée sur la base. Le thème fut arrêté par la hiérarchie et l'insigne dessiné par un soldat. Certains détails en ont légèrement évolué au fil des ans. Un bas-relief portant l'insigne du pélican est installé à l'entrée de la base dans les années 1980.

Le nom de lieutenant Albert Vasseur lui est donné en 1977, rappelant le nom de ce résistant de la première heure, entré à l'École de l'air en 1948, volontaire pour les commandos parachutistes, mort au combat en Algérie en 1957.

Par décision ministérielle, l'Armée de l'air quitte définitivement

la Base aérienne 122 le 1^{er} août 1997 après une dernière cérémonie officielle où son drapeau est remis devant plus de 400 invités au général commandant le Service historique des Armées.

Cette fermeture marque l'ultime achèvement d'une vaste opération psychologique visant à protéger la cathédrale de la présence des avions et de la menace apportée en cas de guerre par cet objectif stratégique. En 1938, une pétition nationale signée par de hautes autorités morales comme Paul Claudel, Henri Bordeaux, Paul Valéry et plusieurs membres de l'Académie française, demandait l'éloignement du terrain jugé beaucoup trop proche de la cathédrale. Les faits, les bombardements de 1944 s'ils n'ont pas détruit la cathédrale, ont entraîné la perte irréparable de manuscrits et incunables détenus dans la bibliothèque de la ville.



Le nom du lieutenant Albert Vasseur lui est donné en 1977, rappelant le nom de ce résistant de la première heure, entré à l'École de l'air en 1948, volontaire pour les commandos parachutistes, mort au combat en Algérie en 1957.



Le pélican, insigne symbolique de la BA 122, figurait sur un bas-relief sculpté à l'entrée de la base. Cette stèle, récupérée par la ville, sera réinstallée dans le quartier réaménagé.



La fermeture de la base en 1997 a donné lieu à une cérémonie officielle avec remise du drapeau au Service historique des Armées.



Fac-similé de la pétition nationale de 1938 exposant le danger des avions de Chartres et la fermeture de la base.

L'amicale des anciens de la Base aérienne 122 Créée le 16 mars 1954 sous l'appellation "Amicale des anciens aviateurs militaires de la Base aérienne de Chartres", puis depuis 1996 "Amicale des anciens de la base de Chartres", elle perpétue le souvenir du passé prestigieux des unités volantes stationnées sur le site ainsi que des unités diverses implantées jusqu'en 1997.

"Unis comme jadis" est sa devise et le pélican son emblème.

Le 1^{er} novembre de chaque année, elle honore devant le mémorial élevé rue d'Abouville (œuvre de l'architecte chartrois et peintre de l'armée de l'air Dominique Maunoury), la mémoire des 212 aviateurs tombés "au service des ailes de la patrie". L'association s'est donnée pour mission la rédaction de l'histoire des Ailes chartroises. Elle y participe directement par ces expositions faites en partenariat avec la Ville de Chartres, ainsi que par les 99 bulletins de liaison édités à ce jour.



Mémorial aux victimes décédées dans le service aérien sous le commandement de Dominique Maunoury, architecte chartrois et peintre de l'Armée de l'air. Initialement, une cérémonie y est organisée par la Ville et l'Association des Anciens de la Base aérienne.

