

## AÉRODROME de CHARTRES - ÉPHÉMÉRIDE 1909/1911

« CHARTRES » dans la REVUE d'AVIATION ANGLAISE « FLIGHT »,  
dans l'« OUEST ECLAIR » et le « PETIT PARISIEN »  
avec quelques photographies de l'époque des « Pionniers » en bonus...

### 1909

**24 avril 1909**

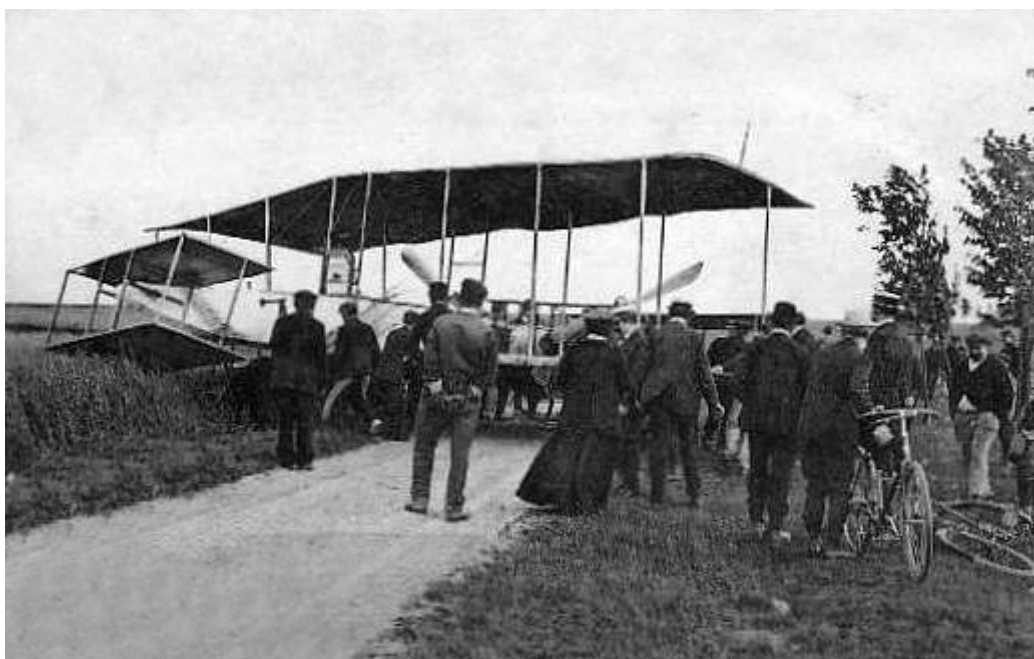
#### **A Society of Encouragement at Chartres.**

Under the the patronage of the civil and military authorities, a Society of Encouragement of Aviation has been founded at **Chartres**. The Society has secured a flying ground on the Beauce plains close to **Chartres**, on which they are erecting workshops and hangars for the housing of aéroplanes, &c.

**24 juin 1909**

#### **Piquerez and His Biplane.**

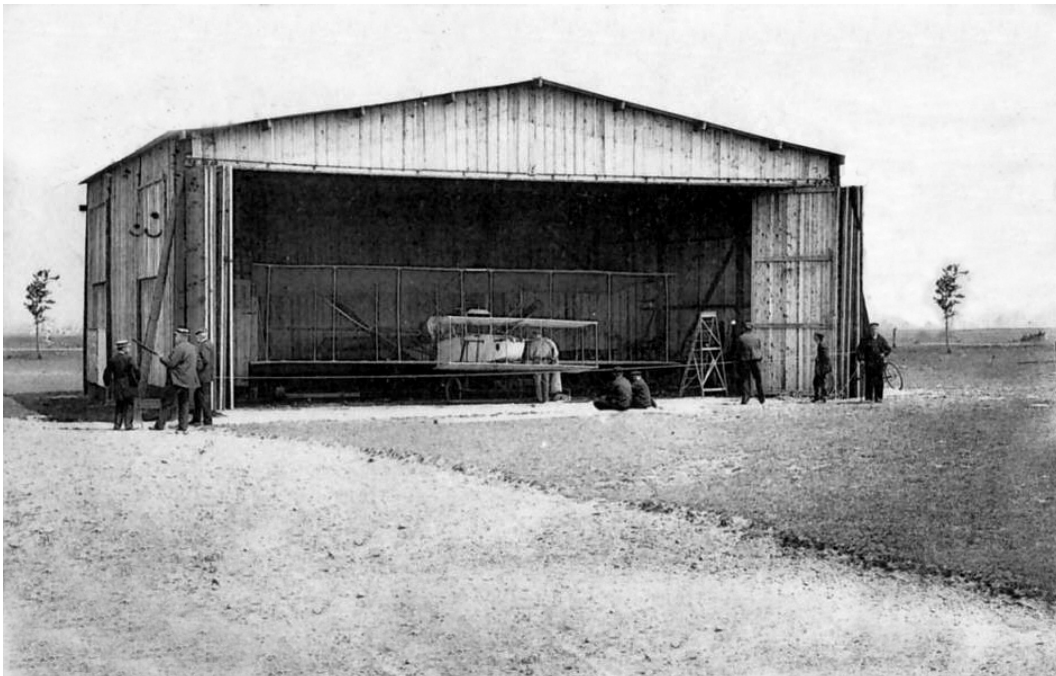
At **Chartres**, Piquerez has been following up his work, but in attempting to take a turn came to grief through contact with a tree, breaking his propeller.



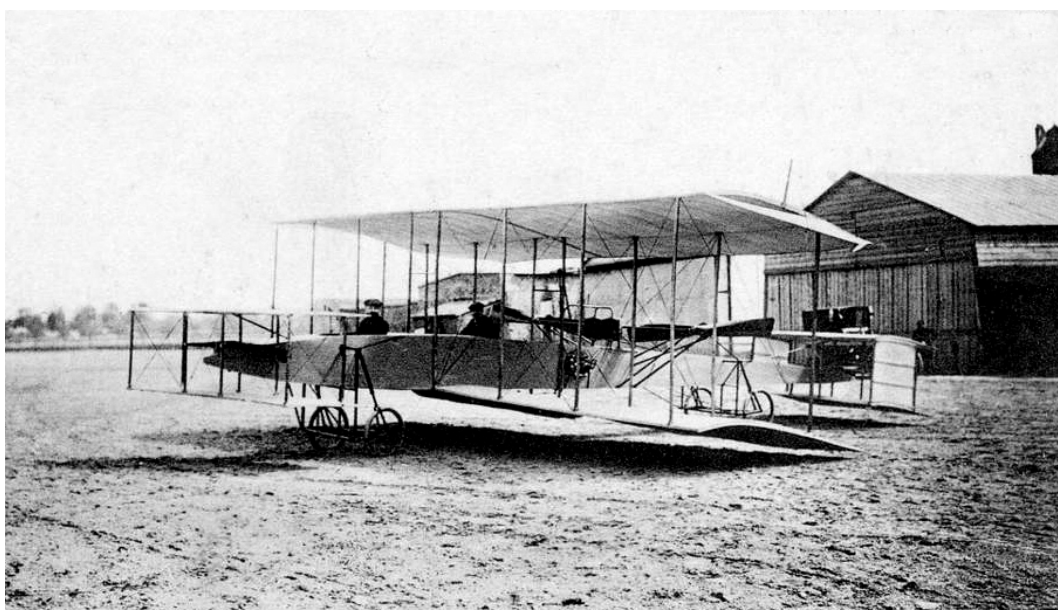
**Accident du biplan de Piquerez de juillet 1909**

*Note : Piquerez fait construire un biplan par Pischoff et Koechlin. L'avion est équipé d'un seul moteur à quatre cylindres Dutheil et Chalmers de 40 cv, 4 cylindres, actionnant 2 hélices en bois propulsives de 2m 50. : envergure 10m 60 ; longueur 10m 80 ; écartement des plans 2m 80 ; surface 78 mètres carrés ; poids monté 600 kgs ; gouvernail de profondeur avant et arrière conjugués, servant de gouvernail de direction avec mouvements inverse ; stabilité latérale obtenue par aileron ; un seul levier de commande.*

*Après des présentations infructueuses à Issy-les-Moulineaux, les essais sont poursuivis à Chartres au mois où il est accidenté lors de son premier vol en juillet 1910. Transformé en monoplan et motorisé avec un moteur plus puissant de 50 cv. il est de nouveau accidenté le 27 août.*



**Les essais de Piquerez à Chartres en 1909**





THE MAURICE FARMAN AEROPLANE.—Side view showing the double decks, the elevator in front, and the single rudder between the double-deck tail behind. The spread of the main wings is 10 metres, and the total weight 450 kilogs. The engine at present installed is a 50-60-h.p. Renault. The propeller is not shown.

Photo publiée le 6 février 1909

10 décembre 1909 (Ouest Eclair)

#### De Versailles à Chartres en Aéroplane

Versailles, 9 décembre : Pour la reprise de ses expériences, M. Maurice Farman, sur un biplan de sa construction, a réalisé cet après-midi le plus beau voyage aérien exécuté de ville à ville aux environs de Paris. Parti de son hangar à Buc, près de Versailles, à 2 heures 50, il s'éleva à une hauteur d'environ 100 mètres, et, après avoir décrit quelques beaux cercles, il fila directement dans la direction de **Chartres**, où il atterrissait à 3 heures 45 exactement, ayant effectué un parcours de 68 kilomètres environ à une altitude moyenne de plus de 80 mètres.

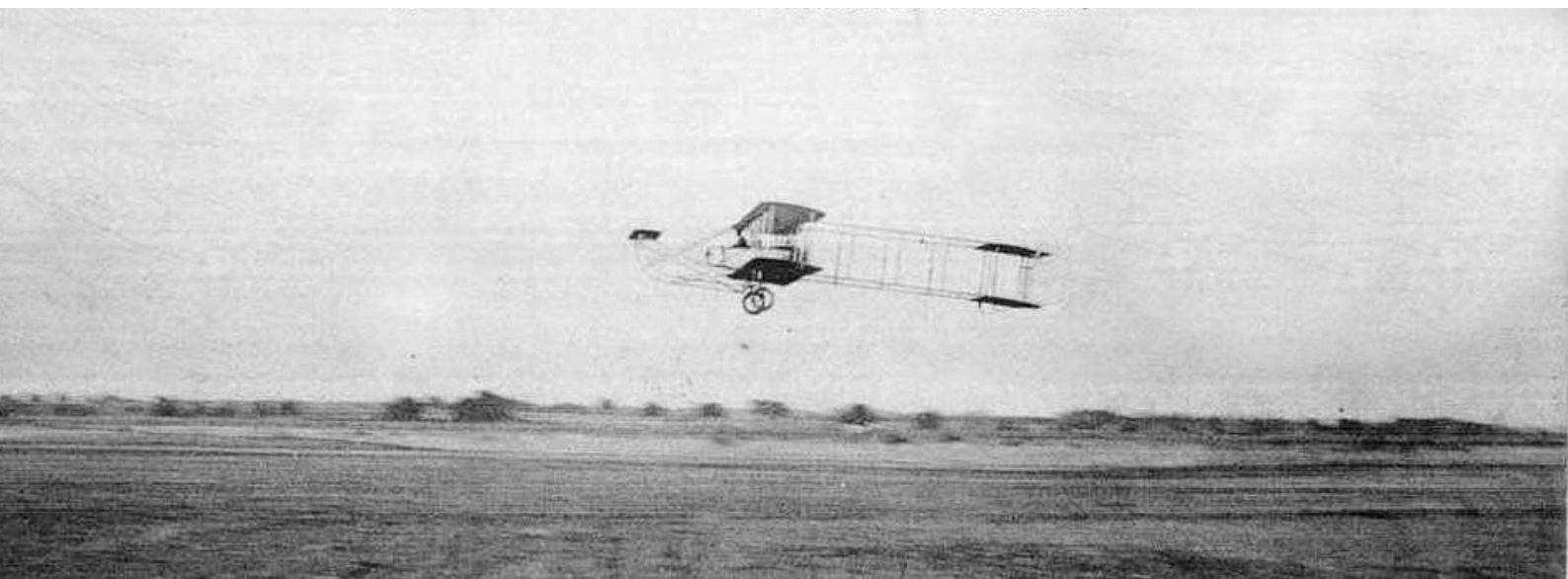
18 décembre 1909

#### Mr. Maurice Farman's Cross-Country Record.

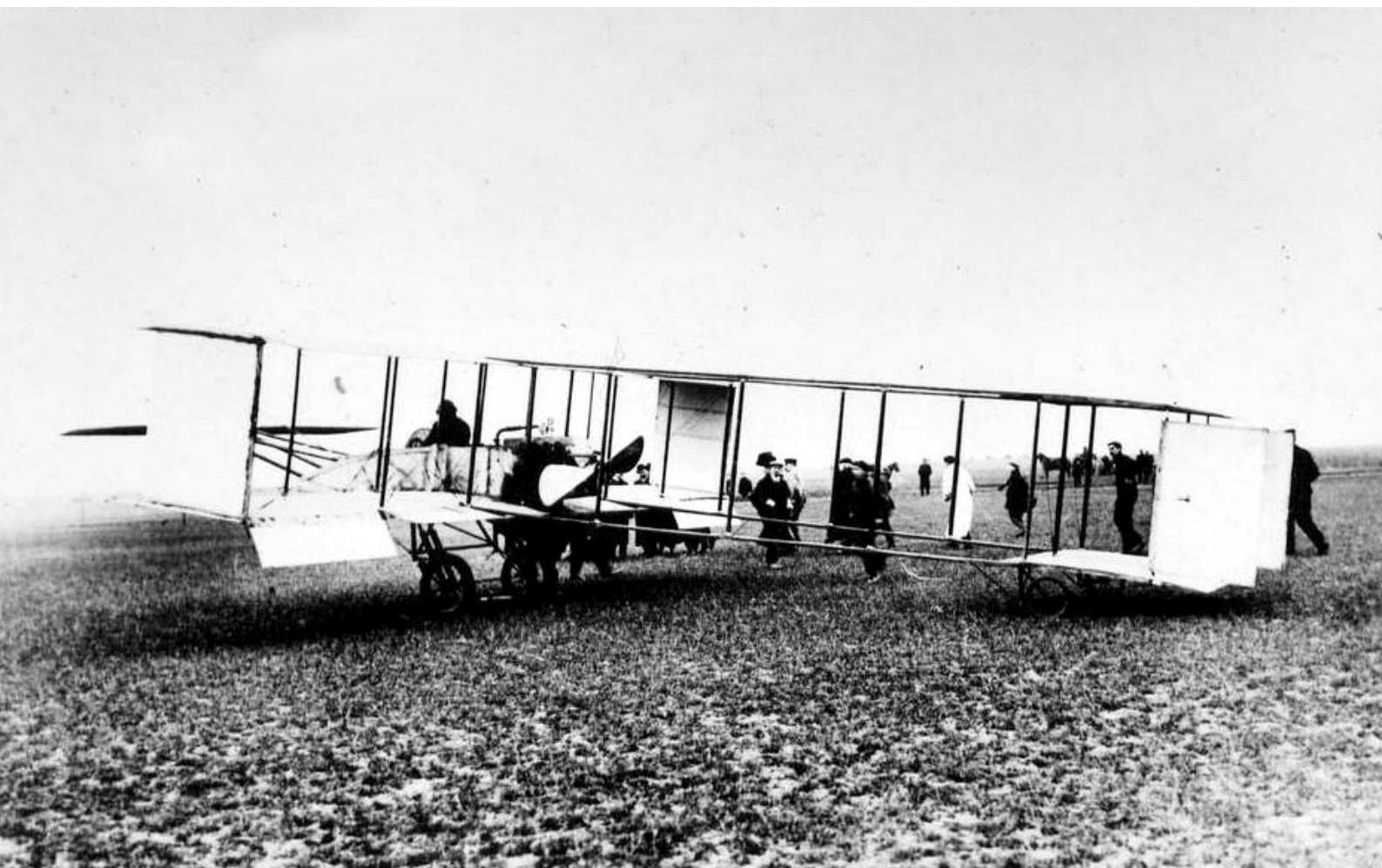
Yet another big step forward in the development of mechanical flight was registered on Thursday of last week, when Mr. Maurice Farman succeeded in flying from his shed at Buc to new quarters at **Chartres**, a distance of about 42 miles. This was accomplished in 53 mins., and at an average height of 240 ft. Starting at eight minutes to three, Mr. Maurice Farman at once headed for Trappes, and flying over Rambouillet, Orphin, Gallardon, and Coltinville, he arrived at **Chartres** at 3.45 p.m. This is, of course, a world's record, but doubtless it will not stand for long. Mr. Maurice Farman intends to continue his aerial journey by stages to Bordeaux.

His machine was constructed by himself and M. A. Neubauer in their works at Buc. It is very similar to the Voisin biplane in general design, but it embodies several ideas of Mr. Maurice Farman, which have proved very effective. A photograph of the machine

appeared in our issue of February 6th last, and the only material alteration since then is that curtains have been fitted between the pair of upright struts at each end of the main planes and also at each side of the tail. The engine is an 8-cyl. air-cooled Renault, with Bosch magneto high-tension ignition.



**D'après une CPA notée « Départ de Maurice Farman de Toussus le Noble le 9 décembre 1909 »  
Cette photo d'un appareil différent est en fait postérieure**



**Maurice Farman sur son appareil type « Mallet », version évoluée, lors de son arrivée à Chartres le 9/12/1909**



1 janvier 1910 (Ouest Eclair)

### La fin d'année des frères Farman - d'une cathédrale à l'autre

**Chartres**, 31 décembre. Désireux de tenter de parcourir avant la fin de l'année en aéroplane la distance, qui sépare **Chartres** d'Orléans, Maurice Farman avait hier soir vérifié son appareil et ce matin il quittait l'hôtel du Grand Monarque pour se rendre à son hangar, où son mécanicien, l'actif Deroine, était depuis longtemps au travail. Farman examina minutieusement son biplan et se rendit à un point élevé pour contrôler la vitesse du vent : l'anémomètre mesurait 3 m. 50 à la seconde. Farman décida aussitôt le voyage. L'appareil fut alors amené face au vent à l'extrémité basse du champ d'aviation, à mi-route de la butte de tir et du grand parc. Le moteur ronflait à la perfection et Maurice Farman ayant pris place dans le fuselage s'éleva 7 h. 58, en présence d'une centaine de spectateurs. L'appareil monta de suite à 50 mètres et, suivant la route nationale, il fila dans la direction d'Orléans. Huit minutes après le départ, on le perdait de vue.



## **L'arrivée à Orléans**

Dès le départ de Farman de **Chartres** un coup de téléphone avait prévenu les Orléanais. A 8h 44 exactement, on apercevait le biplan arrivant vers la ville. Sa vitesse était prodigieuse. Peu à peu, on put distinguer le pilote l'atterrissage a eu lieu dans les meilleures conditions à 8h 49mn 30s, soit 70 kilomètres en 50' 30", près de la ferme du Bois-Gérard, appartenant à M. Relacques, avocat à la Cour d'Appel de Paris. Cet endroit avait été indiqué à NI. Farman comme des plus propices pour son atterrissage.

### **2 avril 1910**

#### **A Farman School at Etampes.**

The military authorities at Chalons having become apprehensive, owing to some of the flying men occasionally straying over the batteries and military quarters, are seeking to impose greater restrictions on the flyers, and in consequence many of them are seeking fresh quarters. Mr. Henry Farman has arranged to transfer his school to Etampes, where the Agence Auto Aérienne, which controls the sale of Farman flyers in France, have recently acquired a flying ground giving a circuit of 3 kiloms. Apart from this, however, there are immense plains all round over which flying is possible, while for cross-country excursions the distant Cathedral tower at **Chartres** forms a convenient landmark. It is probable that Mr. Henry Farman will inaugurate his new school by endeavouring to break the various world's records which he already holds.

### **21 mai 1910**

#### **A Biplane at Chartres.**

Mounted on a biplane belonging to M. Robert Savary, Picard, on Saturday, flew for 4 kiloms. at a height of 5 metres. In the morning M. Savary himself was up for some time over the country at a height of 100 metres.

### **29 mai 1910 (Ouest Eclair)**

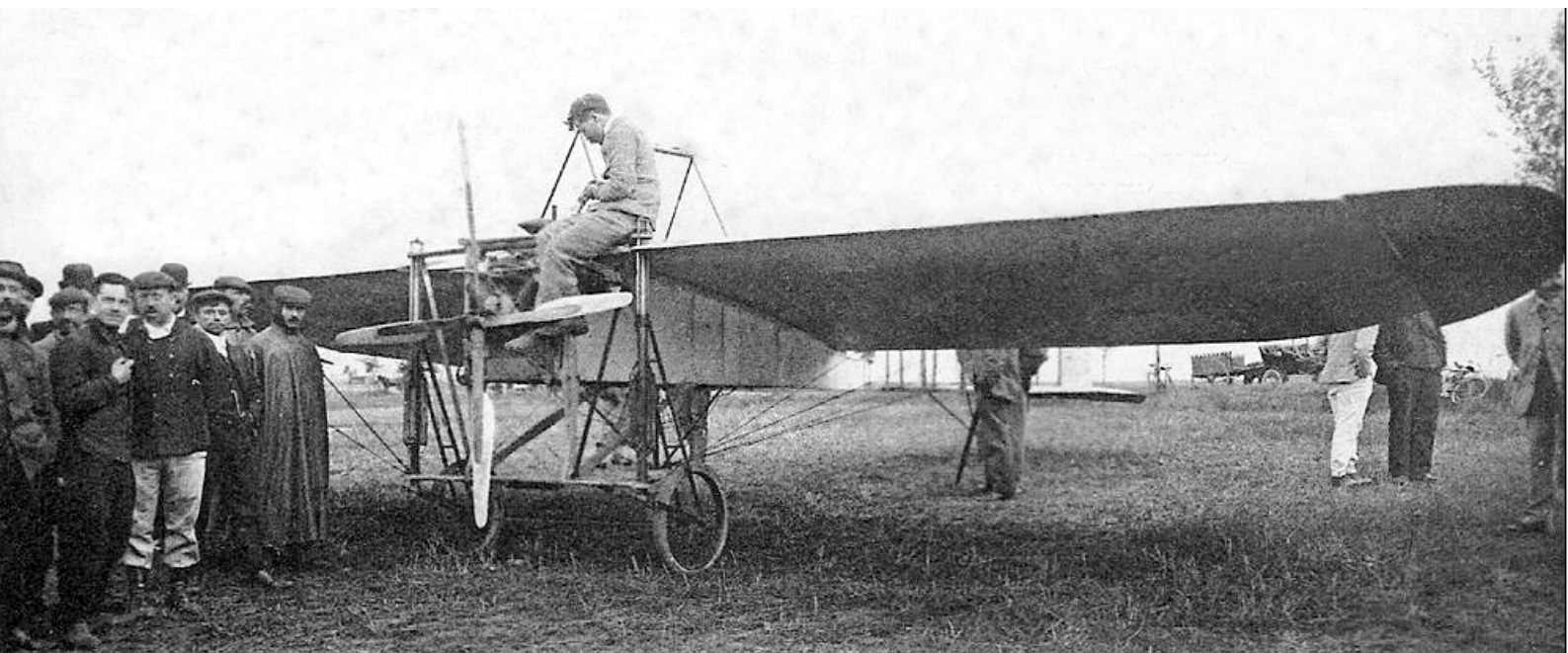
#### **Blériot vole de Toury à Etampes**

**Chartres**, 28 mai : Ce matin, vers 5 heures Blériot a accompli, sur son monoplane n°11 modifié, le voyage de Toury à Etampes dans d'excellentes conditions.

### **4 juin 1910**

#### **L. Blériot Repeats his Toury to Etampes Trip.**

Mounted on a monoplane of the modified cross-Chanel type, M. Blériot, on the 28th, repeated his excursion of a year ago by flying from his trial ground at Toury to Etampes, a distance of 30 kiloms. This little trip was made at 5 a.m., with the same ease as anyone else going for a motor car ride before breakfast. Later in the day Leblanc mounted the machine and flew it back to Toury, passing over Toury at a height of 150 metres.



**Le monoplan de Blériot à Toury**

### **Leblanc Goes to Chartres.**

The next day to that on which these excursions were made, M. Leblanc spied out the land from Toury to **Chartres**, and arranged to fly there on Monday morning. A violent wind was blowing, however, and it was decided to postpone the excursion. Later in the day the wind dropped, and then M. Leblanc started off. Unfortunately, the petrol supply gave out, and the aviator was forced to land a little over a kilometre short of his destination. He covered about 45 kiloms., which was in itself an excellent performance.

**2 juillet 1910**

### **Balsan at Chartres.**

Having motored out from Paris, Balsan, on his Blériot, gave several démonstrations on the 21st and 22nd ult. One of his longest flights was of 25 kiloms. at a height of 40 mètres. His monoplan is now fitted with a Darracq motor.

**13 août 1910**

### **Savary School at Chartres.**

A fine performance was made on Sunday at **Chartres**, when Picard, who has rapidly learnt to pilot a Savary biplane, twice covered a circuit of about 25 kiloms., passing over **Chartres**, Barjouville, Morancez, Corancez, Bercheres, Sours, and Bretigny. Altogether he covered about 53 kiloms. in 40 mins. Savary himself made one or two passenger flights, while Poillot at his first attempt flew 3 kiloms. in a closed circuit and later 5 kiloms.

**13 août 1910 (Ouest Eclair)**

**Un beau voyage de Paulhan : le héros de Londres-Manchester conserve la première place du prix de cross**

On sait que le prix de cross-country de 25 000 francs du Daily Mail, doit être attribué à l'aviateur qui aura couvert, le 14 août au soir, la plus grande distance totale en vols à travers la campagne. Or ce prix avait bien des chances d'être ravi à Paulhan par un des concurrents du circuit de l'Est.



**Paulhan sur son Farman au cours de la course Londres-Manchester**

Mardi soir, Paulhan tenait encore la tête avec 526 kilomètres, mais Alfred Leblanc se classait après lui avec 348 kilomètres et devait encore ajouter à ce total les 160 kilomètres qu'il a couverts hier en allant de Nancy à Mézières, soit en tout 508 kilomètres. Comme l'étape Mézières - Douai comprend 136 kilomètres et qu'elle se disputera le 13 août, il y avait donc bien des chances pour que Leblanc dépassât le total de Paulhan. Il aurait alors gagné les 25 000 francs de notre confrère anglais.

Paulhan n'a pas voulu qu'il en fût ainsi et malgré le serment qu'il avait fait de ne plus voler - serment d'aviateur ! - il est parti hier de Buc à 3 heures 12 de l'après-midi, sur son biplan, pour aller à **Chartres** où il arrivait au bout de 58 minutes. Après un arrêt d'une demi-heure, il repartait pour Buc d'où il revenait immédiatement à **Chartres** où il atterrissait il 7 heures 06. Il restait seulement dix minutes à terre pour faire sa provision d'essence et à 7 heures 15, il reprenait son vol dans la direction de Buc où il arrivait sans encombre.

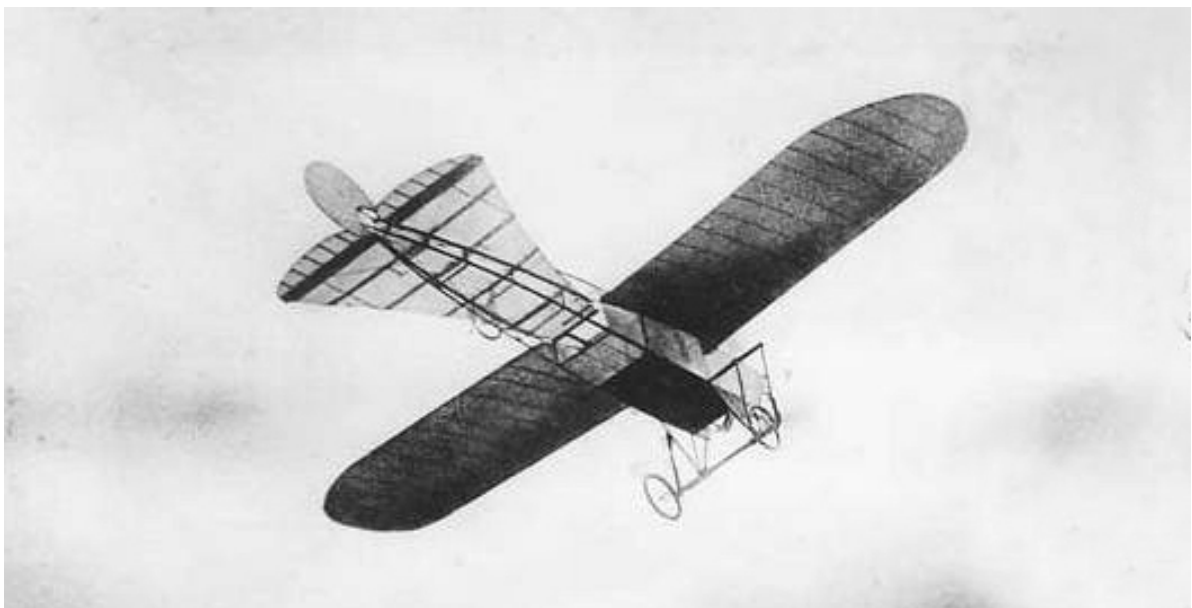
Ce voyage s'est effectué sans le moindre incident. Paulhan a couvert 220 kilomètres environ se décomposant ainsi : voyage de Buc à **Chartres** et retour, 150 kilomètres environ ; voyage d'Etampes à **Chartres** et retour, 70 kilomètres environ. Si l'on ajoute ces 220 kilomètres aux 526 kilomètres qui lui étaient déjà acquis, Paulhan a, à son actif, un total de 746 kilomètres, chiffre qu'il est matériellement impossible à aucun autre aviateur de dépasser avant le 14 août au soir. Leblanc, s'il réussit l'étape Mézières-Douai, n'aurait à son compte que 643 kilomètres, à moins qu'entre temps il réalise un exploit supplémentaire qui lui permettrait de raver à Paulhan les mille livres



sterling du Daily Mail. Il y a peut-être là un beau match en perspective entre les deux aviateurs.



**Leblanc à bord de son Blériot**



**14 août 1910 (Ouest-Eclair)**

### **L'Aviation - La journée de Paulhan et de Latham**

**Chartres**, 13 juillet : Pour un homme qui ne devait plus voler, Paulhan s'en donne à cœur joie. Jeudi, il nous avait étonné en volant, à deux reprises, de Buc **Chartres** et retour, hier, il a fait encore mieux.

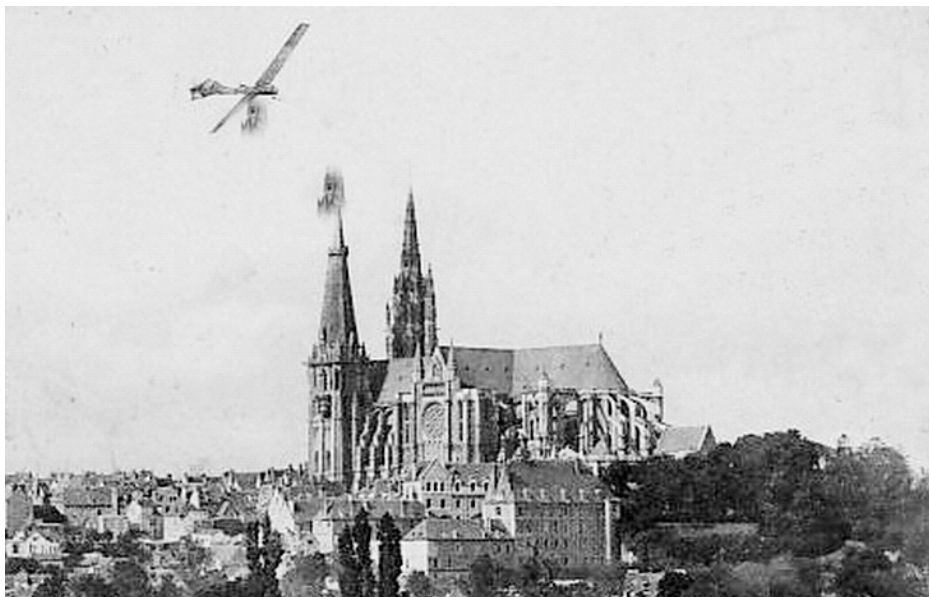
Craignant que Graham White ou Latham ne lui ravissent le prix du « Daily-Mail » de 25 000 francs, il semble s'être assuré par trois vols magnifiques ce beau trophée : il a tout simplement, à bord de son biplan, accompli trois fois le parcours de Buc à **Chartres** et retour. Comme la distance exacte qui sépare ces deux villes est de 65 kilomètres, Paulhan a couvert un total de 390 kilomètres, distance que jamais aucun aviateur n'avait atteinte dans la même journée.

Parti de Buc, pour la première fois, hier matin, il arrivait à **Chartres** à 6h 30 et il repartait aussitôt. L'après-midi, il revenait à **Chartres** à 3h 30 et s'en retournait immédiatement. La stupéfaction des Chartraines a été grande quand, à 6h 30 de l'après-midi, ils voyaient Paulhan atterrir une troisième fois et reprendre sans tarder le chemin de Buc. Heureusement que la nuit était proche, sinon Paulhan se serait peut-être cru obligé de s'offrir une quatrième promenade !

Latham, en villégiature chez sa mère, au château de Maillebois, a évolué ce matin aux environs de Châteauneuf-en-Thymerais.

Cette après-midi, Latham est venu en aéroplane de Maillebois à **Chartres**.

Il a doublé le clocher de la cathédrale à une hauteur de 200 mètres, a décrit plusieurs circuits sur la ville et a repris la direction de Maillebois vers 6 heures et demie du soir. Un nombreux public a suivi ses évolutions.



**Latham sur monoplan Antoinette au dessus de Chartres  
13 juillet 1910**

### **Les 25 000 francs du « Daily-Mail ».**

Londres, 13 août : L'Evening-News rappelle que le Daily-Mail a offert un prix de 25 000 francs destiné à l'aviateur qui, dans les douze mois, finissant demain dimanche,

à minuit, aura parcouru le plus de kilomètres à travers les champs.

Paulhan compte ce soir 1.176 kilomètres à son actif. Graham White, qui avait à son compte jeudi soir 713 kilomètres, a passé la journée d'hier à augmenter son total, qui atteint maintenant 982 kilomètres. Ce match entre l'aviateur français et l'aviateur anglais devient passionnant. Graham White prendra-t-il sa revanche de Londres-Manchester ? Le délai, on tous cas, expire ce soir, 14 août.



### 16 août 1910 (Ouest Eclair)

#### Paulhan triomphe

Graham White n'a pas de chance : il vient encore de se faire battre par Paulhan. La lutte entre les deux hommes était, depuis trois jours, devenue passionnante : elle était, du reste, nettement circonscrite entre eux, car Aubrun et Leblanc, malgré leurs splendides exploits du Circuit de l'Est, et

Latham, malgré ses belles promenades quotidiennes, ne pouvaient plus émettre de prétention gagner les 25 000 francs offerts par le Daily-Mail à l'aviateur qui aura couvert la plus grande distance il travers la campagne du 14 août 1909 au 14 août 1910.

Paulhan avait hier matin son actif 1 176 kilomètres, tandis que Graham n'en comptait que 982. L'aviateur français, craignant que son adversaire parcourut encore dans la dernière journée de nombreux kilomètres, n'a pas voulu rester inactif et faisait hier encore deux fois le parcours de Buc à **Chartres** et retour, soit 260 nouveaux kilomètres à ajouter il son total. La première fois, il arrivait à Chartres à 10h 15 du matin, mais il n'en repartait qu'à 5h 40 de l'après-midi, à cause de la violence du vent. Il revenait à **Chartres** A 7h 40 et en repartait pour Buc à 7h 50. Paulhan avait donc, dimanche soir 14 août, dernier délai du prix du Daily-Mail, parcouru 1 436 kilomètres. Pendant toute la soirée, à Paris, on a attendu des nouvelles d'Angleterre au sujet de Graham White. C'est seulement vers minuit qu'on a su que l'aviateur anglais avait accompli, hier, une performance splendide et qu'il s'en est fallu de bien peu qu'il ne battit Paulhan. En effet, il a couvert 105 milles dans la matinée et 155 dans l'après-midi, c'est-à-dire 418 kilomètres dans sa journée. Le total qu'il a atteint est de 871 milles, soit 1.401 kilomètres, pas assez élevé pour atteindre Paulhan Graham White ne succombe que de 35 kilomètres.

Il est possible maintenant qu'après pointage les totaux soient modifiés, mais il parait peu probable que la victoire de Paulhan soit mise en doute.

### 27 août 1910

#### Poillot Gains his Certificate.

After flying for 30 minutes at a height trf 200 metres over the country round **Chartres** on Sunday week, Poillot, the new Savary pilot, suddenly, found his magneto had gone wrong. He, however, landed safely after a long gliding flight, and on returning lo the aerodrome was congratulated on his performance. On the previous Thursday ne had successfully made the tree necessary tests for obtaining his A.C.F. pilot's certificate.

**27 août 1910**

**A Princess Learning to Fly.**

It is reported from **Chartres** that at the flying school there Princess Dolgorouki is being taught to fly a Blériot monoplane by the aviator, Delatang, and on Monday she succeeded in making several short flights in a straight line.

**7 septembre 1910 (Ouest France)**

**L'instruction d'aviateur des élèves des grandes écoles**

Les élèves de l'Ecole Polytechnique envoyés par la Ligue Nationale Aérienne pour apprendre le métier font de rapides progrès.

Monsieur Grézaud, à Douzy, chez Monsieur Sommer ; Monsieur Pelloux, à l'Aérodrome de Chartres où est installée l'Ecole Savary ; Monsieur Schlumberger de l'Ecole Antoinette, à Mourmelon-le-Grand, exécutent journellement plusieurs tours de piste et souvent comme pilotes.

La Ligue Nationale Aérienne, d'accord avec M. le Ministre des Travaux publics, vient d'envoyer deux nouveaux élèves à l'Aérodrome de Chartres : ce sont M. Lefeuvre, de l'Ecole Nationale supérieure des mines de Paris, et M. Harlé, de l'Ecole Polytechnique, qui vont incessamment commencer leur instruction.

**17 septembre 1910**

**Other Doings.**

At Amberieux, on the 7th inst., Moutier was flying for 25 mins. ; on the 8th for 28 mins. Again on Monday he was out for 20 mins. over Courtelieu and the surrounding country before returning to the drome. Princess Dolgorouki, at **Chartres**, on the 7th, after an excellent flight, broke part of the chassis in a too sudden landing. A trip of 45 mins. was put up at Juvisy by Champel on his Voisin on the 8th.

**26 septembre 1910 (Ouest-Eclair)**

**Un aviateur se tue - Son élève est blessé**

**Chartres**, 25 septembre : L'aviateur Poillot vient de se tuer ce matin à l'aérodrome de **Chartres**. Il avait l'intention d'exécuter quelques vols avec des élèves sur le biplan école à deux hélices qu'il pilote. Il fit quatre vols avec des élèves différents. Pendant ces vols l'appareil s'était bien comporté. Une cinquième fois, Poillot prit son vol emmenant cette fois comme passager M. Partiot. Cette fois encore l'appareil se comporta bien et accomplit une première fois Le tour du champs de manœuvres de **Chartres**. Au deuxième tour, comme il approchait du petit bois de la Motte, les spectateurs qui le regardaient voler virent tout à coup le biplan s'effondrer. Il était alors 9 heures et demie. On se précipita. Dans les débris informes de l'aéroplane, tes deux victimes gisaient. On leur prodigua des soins. On s'aperçut alors que M. Partiot n'était

que légèrement blessé. Quant à l'infortuné aviateur, il était évanoui. Vingt minutes après il expirait sans avoir repris connaissance.

Le corps fut examiné par les médecins. Poillot avait eu la colonne vertébrale brisée. M. Partiot a été conduit à l'hôpital. Une ambulance a ramené le corps du malheureux aviateur qui restera à l'hôpital jusqu'à ce que des dispositions aient été prises par la famille.



Edouard Poillot, qui vient de mourir, était une de nos plus jeunes aviateurs. Il avait à peine vingt-quatre ans. Il possédait le brevet n°182 de pilote-aviateur de l'Aéro-Club de France depuis le mois de juillet dernier. Poillot, avant de s'adonner à l'aviation avait été journaliste à l'Auto où il collaborait à la rubrique aéronautique. C'est au cours d'un reportage, pendant lequel il monta en aéroplane, qu'il décida d'abandonner le journalisme pour se consacrer à l'aviation. Il apprit assez rapidement son métier et bien avant de passer son examen de pilote aviateur, il fit en Espagne et au Portugal quelques exhibitions assez réussies.

## **29 septembre 1910**

### **D'Orléans à Chartres**

Châteaudun, 28 septembre : L'Aviateur Malinsky, qui avait atterri hier soir ici à 6h 55 venant d'Orléans, d'où il était parti à 6 heures, s'est élevé à nouveau ce matin à 7 heures pour se rendre à Chartres.

La violence du vent l'a obligé à atterrir à 15 kilomètres de la ville, dans la commune de Labourdinière. Il compte poursuivre son voyage quand le vent sera tombé.

## **1 octobre 1910**

### **M. Poillot.**

Another fatal accident has occurred in France, this time with a type of biplane against which no serious accident had been recorded hitherto. This is the Savary, a characteristic feature of which is the system of two propellers. The victim was Edmond Poillot, who forsook journalism a few months ago to take up aviation, and had made many successful flights with the Savary machine. On Sunday morning, at Chartres., he had carried out four trips with pupils, and then started off on a fifth trial with another pupil, Partiot. He rose to a height of 80 metres, and was circling the grounds, when the machine was seen to tilt suddenly and fall to earth. Both the occupants were thrown out, Poillot with such force that his back was broken, so that he was killed almost instantly. Partiot, luckily, was only slightly injured. No explanation is forthcoming as the cause of the accident, but it is surmised that it came about by a treacherous gust of wind.





M. Poillot, who was last week killed at Chartres.

1 octobre 1910

### M. Ch. Houry's Aviation School.

A new French school has been opened at **Chartres** by M. Houry, who is so well known in the past in connection with automobiles, and from the early days of flying in France with aviation. Part of his System will be to start his pupils on a small Blériot XI model, the next step being on a 30 40-hp. Gregoire-Gyp of 24 metres area, the final stage being on a full-sized Antoinette. The school, which is about 60 miles from Paris, on the fine Beauce Plains, was inaugurated by Princess Dolgorouki, who after a few days' tuition at the hands of M. Deletany, the chief pilot instructor, made a first flight of 2 kiloms. round the flying grounds.

**École de Pilotage**

APPRENTISSAGE COMPLET

Jusqu'au brevet de pilote aviateur

avec entraînement progressif

sur différents appareils.

VASTE AERODROME, HANGARS, ATELIERS

Pilotes et Personnel spécial

**CHARTRES-AVIATION**

Engagement de Pilotes

Organisation d'Exhibitions

**CH. HOURY**

**AEROPLANES**

Livrables de suite

**MONOPLANS**

|            |            |
|------------|------------|
| BLERIOT XI | ANTOINETTE |
| — XI       | — GYP      |
| — XI       | — GYP      |
| ANTOINETTE | ANTOINETTE |
| TELLIER    | PANHARD    |
| GREGOIRE   | GYP        |

**BIPLANS**

|                |   |        |
|----------------|---|--------|
| VOISIN         | — | E.N.V. |
| HENRI FARMAN   | — | GNOME  |
| MAURICE FARMAN | — | CHENU  |
| SOMMER         | — | GNOME  |

Appareils neufs et d'occasion

état de neuf avec garanties de vol

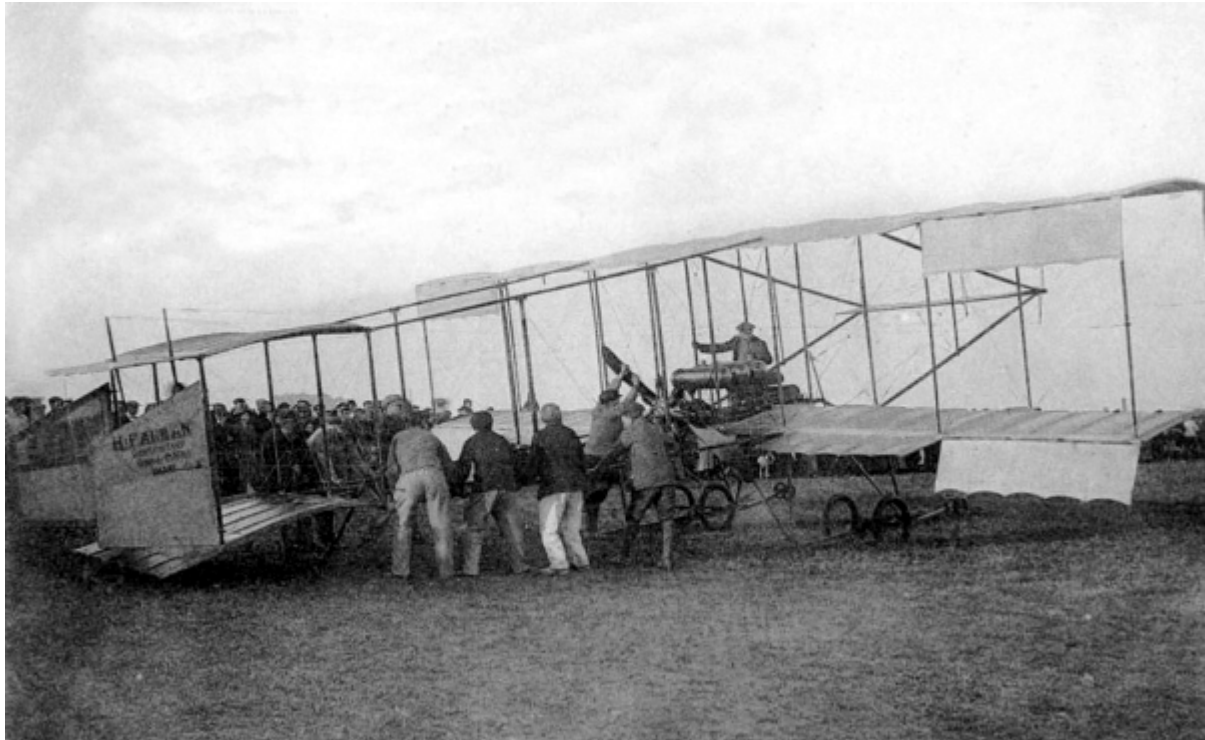
**CH. HOURY**

8 octobre 1910

### Count Malinski Files Across Country.

Leaving Etampes on his his Henry Farman machine on the 27th ult., Count Malynski

reached Chateaudun an hour and six minutes later, after landing *en route* at Orleans. The next morning the Count was up early, and successfully made the journey to **Chartres**, where the wind caused him to spend the rest of the day. The following morning he made another attempt to get back to the starting place, but only managed as far as Auneau, where he was obliged to land. A little while after he made a fresh attempt to start, but was not successful in getting away.



**Le comte Malinsky à Châteaudun - 28 septembre 1910 - 07h 00**  
**Farman à moteur Gnôme 50 HP - Mise en route du moteur**



**Le Comte Malinsky à Châteaudun - Le départ**

**15 octobre 1910**

**New Savary Biplanes.**

At the Savary school at **Chartres** extended experiments and trials are being made with two new machines. One, which is being tested, is provided with two seats, while the other, which has made good flights with its designer, Robert Savary, at the wheel, differs from standard practice in that it has only one propeller.



**Savary avec une seule hélice**

**Buc to Chartres and Back.**

Leaving the Buc flying ground on his Maurice Farman machine on Saturday last, Lieut. Binda arrived safely on the military parade ground at **Chartres**, 75 kiloms. away, 50 mins. later. After a stop of about two hours he remounted his machine and was back at Buc in ten minutes under the hour. During the day Maurice Farman flew over to Satory, in order to make a demonstration flight with Capt. Eteve, the well-known French Wright expert. After a satisfactory trial flight with this officer, Mr. Farman returned by way of the air.

**21 décembre 1910 (Le Petit Parisien)**

**Aéronautique - A chartres, un aviateur tombe**

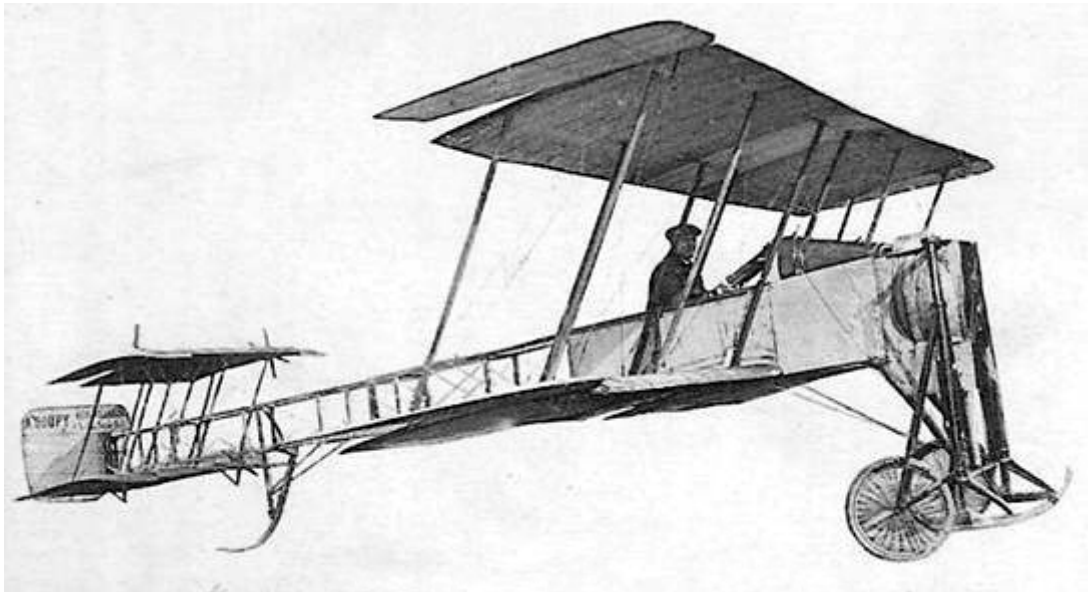
Hier matin, l'élève pilote Foin exécutait à l'aérodrome de **Chartres** les épreuves pour l'obtention du brevet de pilote. Il avait déjà subi avec succès la première épreuve, lorsque tout à coup l'appareil capota à l'atterrissage. L'aviateur fut dégagé de dessous les débris de l'appareil et transporté à la clinique du docteur de Fourmestaux. On le crut très grièvement blessé. Heureusement, quoique sérieusement atteint, il n'était pas en danger. Après l'avoir examiné, les médecins constatèrent qu'il avait une simple fracture du bras gauche. Cette fracture fut immédiatement réduite et tout permet d'espérer que l'aviateur sera rétabli dans un mois.



4 février 1911

### Vedrine's Cross-Country Trips.

One of the best performances so far of Vedrine on his Goupy biplane was the circuit of 250 kiloms. across country which he covered on Friday of last week. Leaving Juvisy at twenty minutes to nine he steered in the direction of Melun, where he landed thirty-five minutes later. At half-past ten he was once more in the air, this time winging his way to **Chartres**, the 65 kiloms. being traversed in fifty-three minutes. After a few minutes' stop there, he set off for Versailles, but the necessity for making a slight adjustment caused him to land at La Verriere. Quickly putting matters right he rose again and flew over to M. Paulhan's headquarters at St.-Cyr, from where, after a short rest, he started off on the last stage of his journey and landed at Juvisy at half-past three.



Biplan Goupy



13 février 1911 (Le Petit Parisien)

### Gaubert parti pour Pau, passe à Nogent le Rotrou

Samedi, l'aviateur Gaubert pilotant un biplan, quittait Gazeran (Seine-et-Oise) avec l'intention de se rendre à Pau par étapes. Il s'arrêta à **Chartres** et y passa la nuit. Hier matin, à 7 heures 40, il en repartait, comptant faire escale à Tours. Il se proposait, de suivre la voie ferrée ; mais, à une bifurcation, il se trompa et s'en fut vers Nogent-le-Rotrou où il descendit pour demander sa route. Une fois encore il s'égarait et reprit terre à Droué (Eure-et-Loir), à quelques kilomètres de Châteaudun.

## **28 février 1911 (Ouest Eclair)**

### **Le brevet militaire de pilote aviateur**

Limoges, 27 février : La « France Militaire » croit savoir que prochainement aura lieu l'institution du brevet militaire de pilote aviateur. Ce brevet sera délivré aux militaires ayant fait preuve devant une commission de connaissances techniques sur les aéroplanes, et ayant effectué trois vols aller et retour de 100 kilomètres chaque, à l'altitude de 300 mètres.

### **L'aviation - Un accident**

**Chartres**, 27 février : Ce matin l'aviateur Métaud effectuait un vol sur biplan à l'aérodrome de **Chartres**, quand il fut pris dans un remous et tomba de 25 mètres de haut. Il a été transporté dans une clinique où l'on a constaté que l'aviateur avait subi une commotion cérébrale.

## **7 mars 1911 (Le Petit Parisien)**

### **Promenades d'aviateurs**

Le temps fut relativement calme hier, aussi les aviateurs en profitèrent-ils pour entreprendre des voyages nombreux et qui fait exceptionnel furent tous heureux. Voici quels furent les principaux :

.....  
Le lieutenant Ménard, partant de Buc, alla évoluer au-dessus de Chartres et rentra à Buc, s'étant tenu à la hauteur moyenne de 1 500 mètres, ce qui constitue le record de l'altitude pour voyages à travers la campagne.  
.....

## **18 mars 1911**

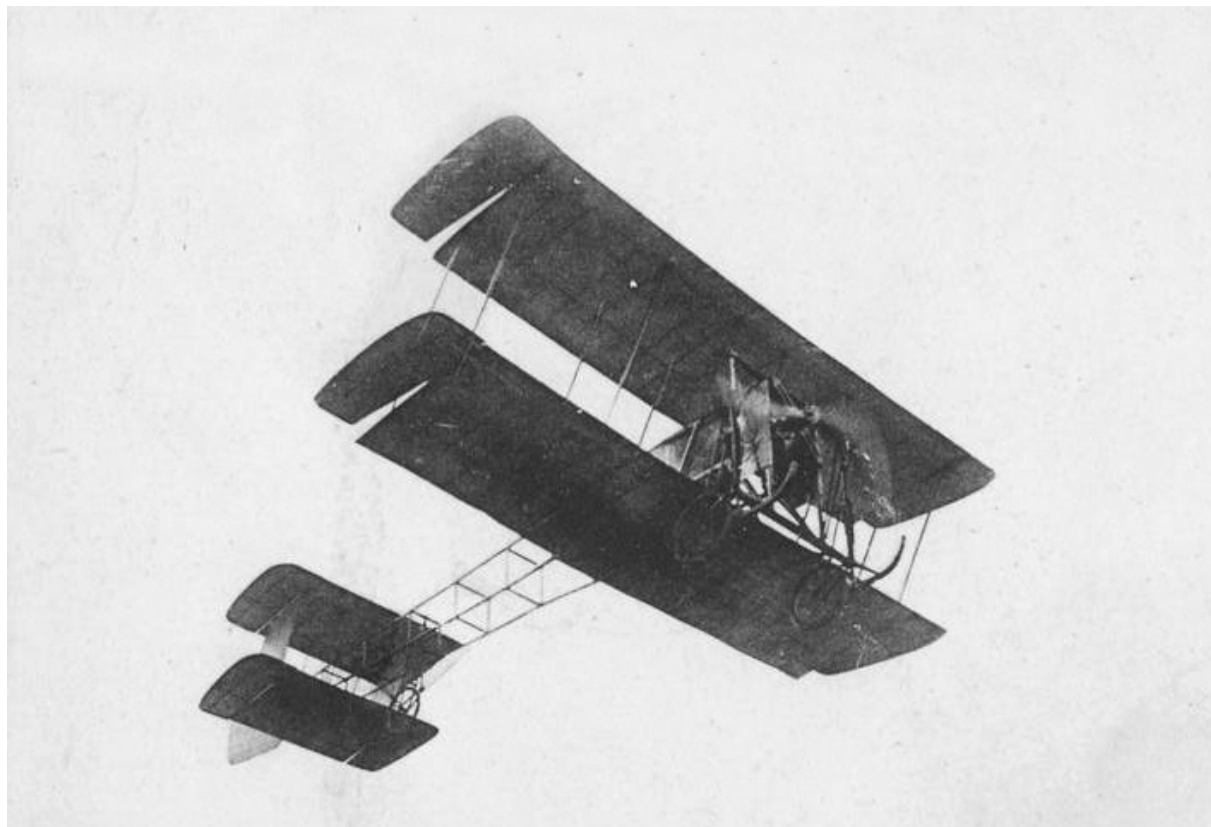
### **Lieut. Menard at Satory.**

At Satory Camp on the 7th., Lieuts. Lucas, Binda and Cheutin all made good flights, and flew over Versailles and the environs. Lieut. Menard made a trip to **Chartres** during the morning and circled above the Cathedral at a height of 1,500 metres, afterwards returning to Satory. In the evening he again went over to **Chartres**, this time reaching a height of 2,000 metres. On the return journey he has faced with a very strong wind and therefore landed at Bourg-la-Reine where his unexpected arrival caused some excitement. Later he flew over to Villacoublay, from which place he returned to Satory on the 9th inst.

**24 mars 1911 (Ouest éclair)**

**Égaré dans le brouillard**

**Chartres**, 23 mars. — L'aviateur Bobba, parti de **Chartres** à 7 heures, a atterri à Juvisy à 8 heures 5, après s'être égaré dans le brouillard.



**Le biplan Goupy de Robba**



**1 avril 1911**

**Bobba Back at Juvisy.**

On the 23rd ult. Bobba arrived back at Juvisy, having flown over from **Chartres**, while two days previously he had flown with his friend Trotton from Orleans to **Chartres**. On the way they were caught in a violent squall of wind, and Bobba had a struggle to keep the machine on a level keel.

**13 avril 1911 (Le Petit Parisien)**

**Aviateurs militaires en reconnaissance**

Les aviateurs militaires du camp de Satory ont commencé, hier soir, une série de reconnaissances qui seront certainement suivies avec intérêt.

Après s'être préparés durant l'après-midi, ils recevaient, à cinq heures et demie, du général Roques, inspecteur général de l'aéronautique militaire, l'ordre du départ. Tour à tour, le lieutenant Cheutin, avec le lieutenant Caussin comme passager ; le lieutenant



Lucca avec le lieutenant Hennequin comme passager ; le lieutenant Benda et le sergent Antheaume comme passager, s'élevaient de l'aérodrome militaire et, après quelques évolutions, se dirigeaient vers **Chartres**, où ils atterrirent vers sept heures du soir.

Ces officiers avaient été précédés dans la matinée par le lieutenant Lhéritier (passager : lieutenant Coffin), qui était arrivé à neuf heures.

Le parcours que les aviateurs ont à accomplir comprend quatre étapes : Satory-**Chartres**, **Chartres**-Orléans, Orléans-Etampes, Etampes-Satory.

#### **14 avril 1911 (Ouest Eclair)**

##### **Nos officiers aviateurs**

**Chartres**, 13 avril : Le capitaine Etevé, faisant partie du groupe d'officiers aviateurs qui se sont rendus hier à **Chartres** et qui avait dû interrompre son voyage à Nogent-le-Roi, a quitté ce matin cette localité et rejoint ses collègues à **Chartres**. Si le temps le permet, le groupe des officiers aviateurs, qui comprend, en dehors du capitaine Etevé, les lieutenants Cheutin, Lucas et Ménard, accompagnés chacun d'un passager, partiront dans la soirée pour Orléans.



#### **22 avril 1911**

##### **Cross-Country Flying on an R.E.P.**

Using his R.E.P. monoplane, Captain Chaunac, on the 11th inst., succeeded in flying from Buc to **Chartres** and back in a hour and a half. During his trip his height was mostly in the neighbourhood of 500 mètres.

#### **4 mai 1911 (Le Petit Parisien)**

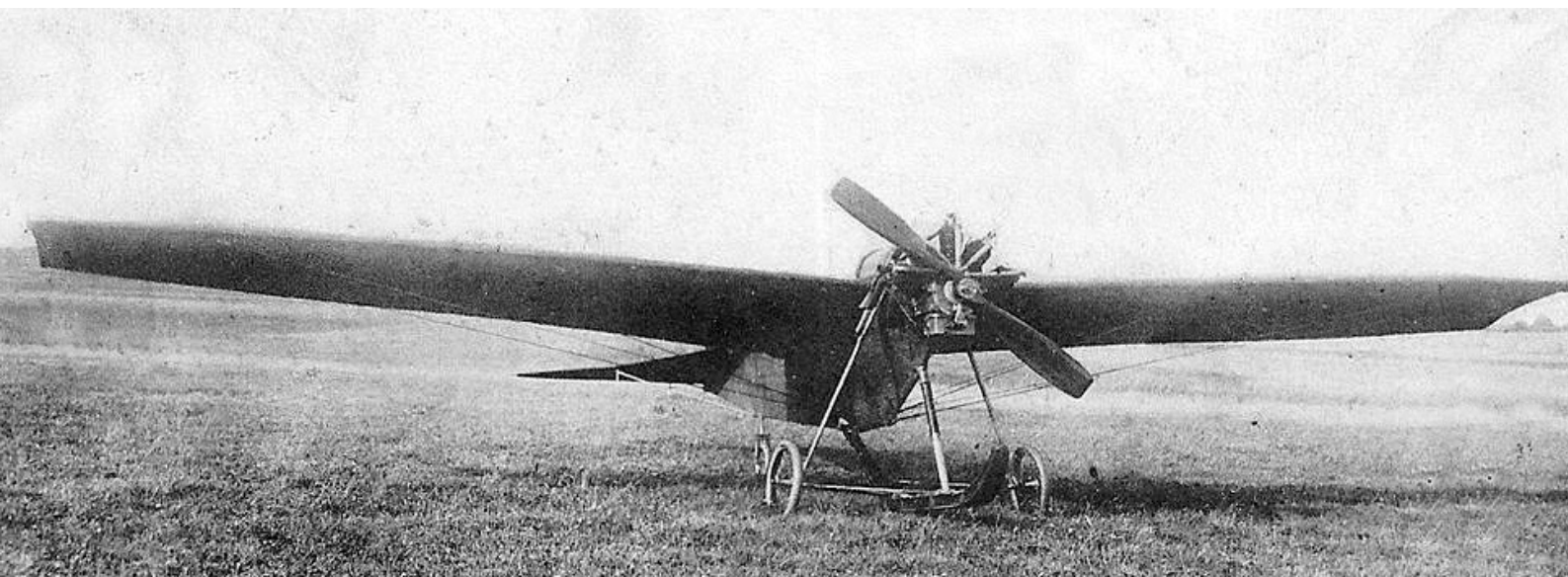
##### **Aéronautique - Un beau raid de Gastinger**

Sur monoplan Blériot, l'aviateur Gastinger a accompli le voyage **Chartres** – Etampes puis est revenu par la voie aérienne sur l'aérodrome d'où il était parti, ayant effectué un parcours total de 100 kilomètres à une altitude moyenne de quatre cents mètres.

#### **7 mai 1911 (Ouest Eclair)**

##### **Pour le brevet militaire**

Buc, 6 mai : Le capitaine de Chaunac effectuant la troisième épreuve pour l'obtention du brevet militaire, a quitté l'aérodrome ce matin. Il a viré à Coltainville, à cinq kilomètres de **Chartres**. Il compte accomplir le trajet en 1 heure 50 à une hauteur moyenne de 800 mètres.



**Le monoplane R.E.P. – Robert Esnault Pelterie**

**26 mai 1911 (Ouest Eclair)**

**Nos officiers aviateurs**

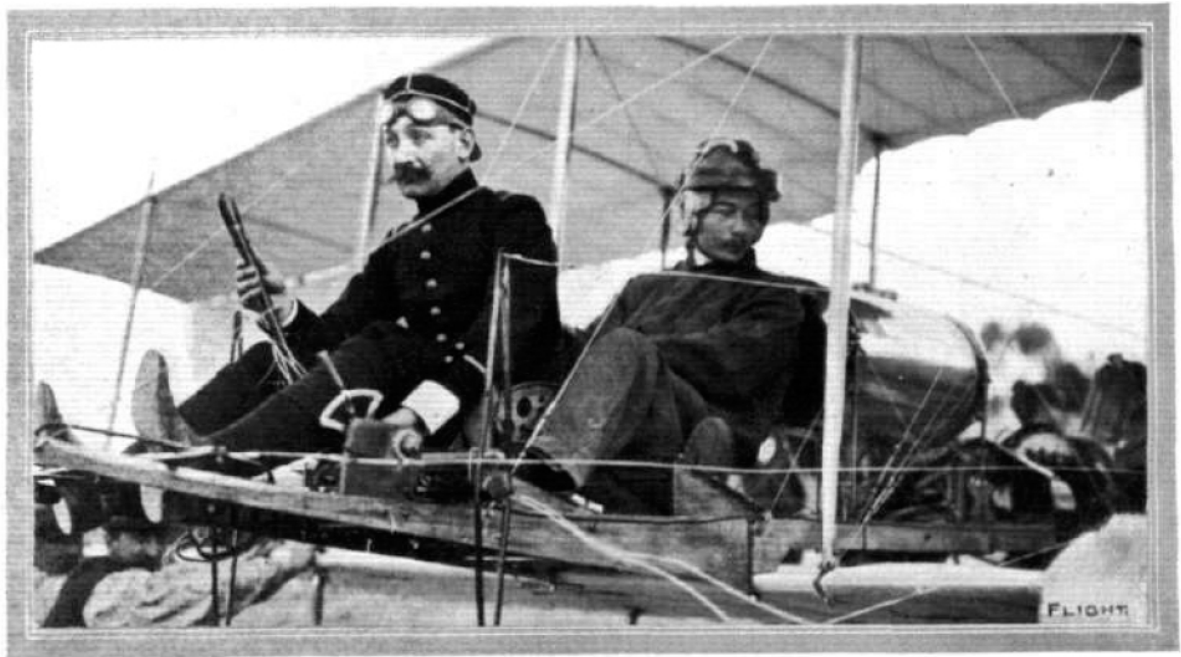
Paris, 25 mai :

.....  
Le lieutenant Ménard, emmenant à bord de son biplan comme observateur le lieutenant annamite Do Hu de la légion étrangère, est parti ce matin à 3 heures du camp de Châlons. Les deux aviateurs sont arrivés au terrain d'aviation de **Chartres** où ils ont atterri à 6 heures du matin. Dix minutes plus tard ils ont repris leur vol pour Poitiers où ils ont l'intention d'atterrir à nouveau pour repartir ensuite vers Rochefort.

**3 juin 1911**

**Lieut. Menard's Tour of France - Passenger Record Beaten.**

After being delayed for some days by weather, Lieut. Menard was able to commence his long projected 3,000 kilom. tour around France on the 25th ult. Accompanied by Lieut. Do Hu, he started on his Henry Farman from Bouy at five minutes to three, and at a quarter to six, after having covered 238 kiloms. in 2 hrs. 50mins. he landed at **Chartres** at a quarter to six in order to take on board more petrol. At a quarter past seven Vendome was reached, and a landing was decided upon in order to inspect the motor, which was not working at all well. Two hours and a quarter were, as a matter of fact, spent in making adjustments. and it was not till half-past nine that the aviators were in the air again. Chatellerault was passed about midday, and at a quarter past twelve a safe landing was made at Lauthiers, close by Poitiers. The journey was a record one, and the last portion beat the world's records for a flight with passenger. The total distance covered during the morning was 600 kiloms.

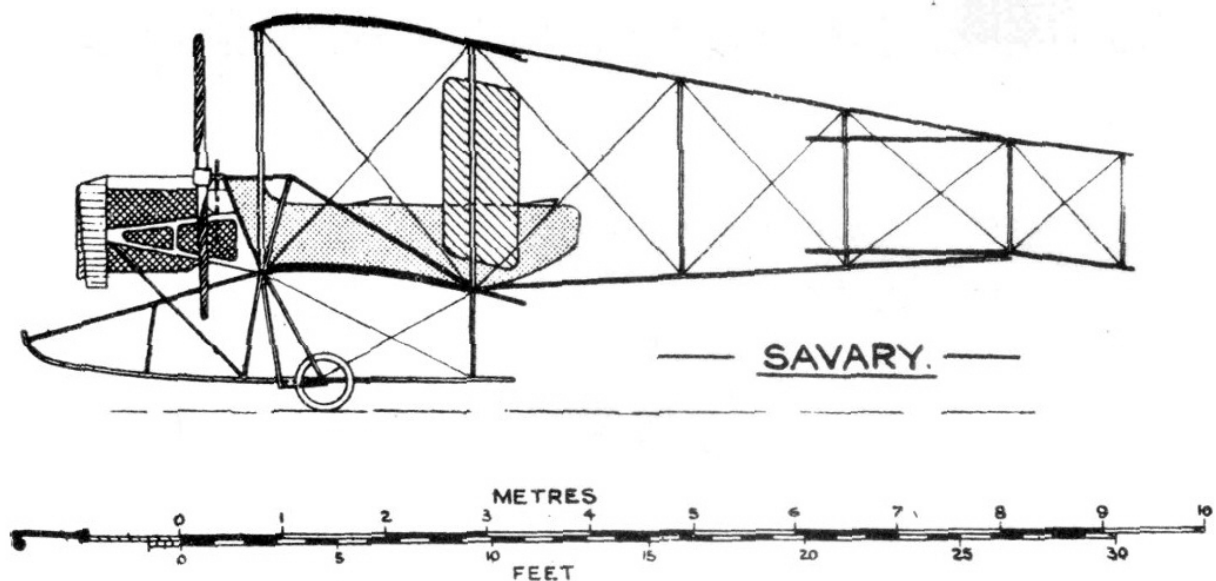


ROUND FRANCE BY MILITARY AEROPLANE.—Lieut. Menard and his passenger, Lieut. Do Hu, who, on a military Henry Farman, is making a tour round France. On his first day's flight he easily beat the world's record for passenger-carrying across country.

In conséquence of some repairs being necessary, the journey was not resumed until Saturday last, when the two aerial voyagers, after fitting a new motor to the machine, left Poitiers for Rochefort-sur-Mer, which was safely reached after about an hour and a half's flying. Lieut. Menard and his companion were to have continued their journey on Wednesday to Pau.

### A Long Trip on a Savary.

On a Savary biplane, fitted with a Labor motor, Level was flying for one hour at Chartres on the 24th ult., and also travelled from Chartres to Voves and back at a height of about 1,100 metres.



Le biplan de Savary

**10 juin 1911**



**From Buc to Chartres.**

On Saturday last the flying-ground at **Chartres** was visited, by way of the air, by three flyers. Capt. Grailly and (photo) Amerigo flew over from Buc on their R.E.P. machines, while Capt. Eteve, on his Farman, passed over the flying ground but did not stop. He made the round trip from Satory to **Chartres** and back. On Sunday morning Capt. Grailly and Amerigo returned on their machines in the R.E.P. headquarters at Buc.

*Nota : le lieutenant de Grailly s'est tué le 3 septembre 1911*

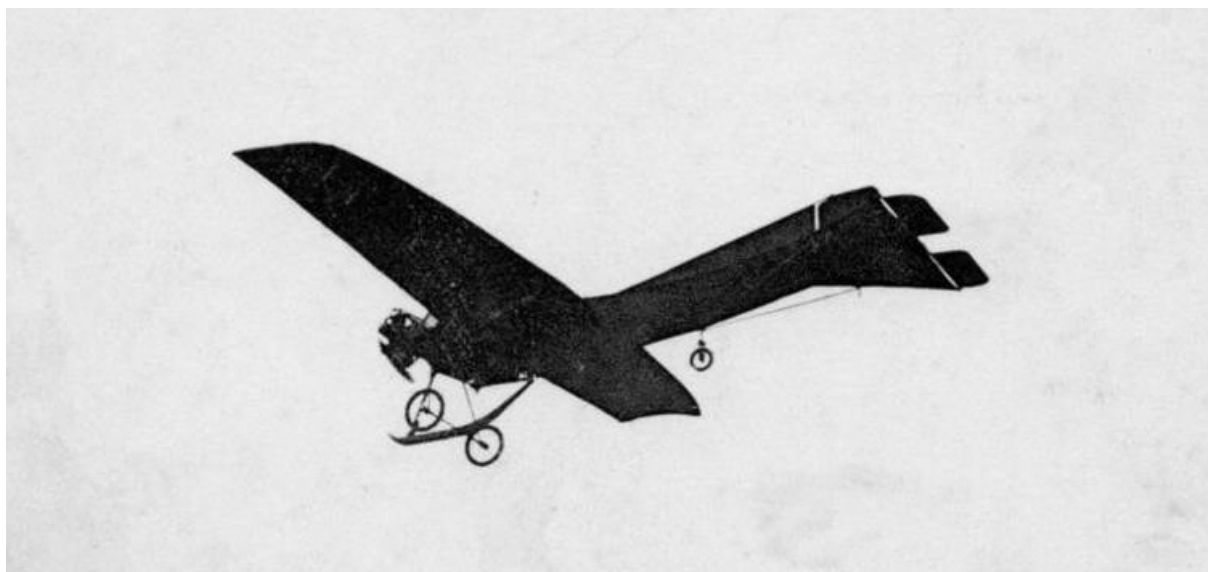
**17 juin 1911**



**Fast Flying on an R.E.P.**

Leaving Orleans in the morning of the 8th inst., Amerigo, on his R.E.P. monoplane, against the wind, passed over Etampes, and landed at Rambouillet exactly an hour later, the distance between the two points being 115 kiloms. The other day Amerigo also made the trip from

**Chartres** to Buc in half-an-hour.



**Le monoplan R.E.P. - Robert Esnault-Pelterie d'Amérigo et de de Grailly**

**17 juin 1911 (Ouest Eclair)**



**L'aviation - Un pilote qui l'a échappé belle**

**Chartres**, 16 juin : L'aviateur Level, qui participa à la course Paris-Rome, venait de s'élever sur un biplan avec un passager lorsqu'à une centaine de mètres de hauteur le moteur cessa brusquement de fonctionner. Le pilote songea à opérer une descente en vol plané mais au même instant, par suite d'un violent coup de vent, l'appareil se cabra et se retourna sur l'aile gauche.

Le biplan descendit avec une rapidité prodigieuse ; par un hasard stupéfiant alors que l'appareil se trouvait à quelques mètres du sol un autre coup de vent le redressa et le pilote put se rendre maître de son appareil.

L'atterrissage s'opéra néanmoins brusquement et le biplan fut presque complètement détruit. Les deux passagers ont été quittes avec des blessures sans gravité.

### **9 juillet 1911 (Ouest-Eclair)**

Versailles, 8 juillet : Le lieutenant Cheutin est parti ce matin de Saint-Cyr à 4h 45, à bord de son biplan militaire. Il est allé à **Chartres** puis est revenu atterrir à Buc à 6h 15, avant effectué ainsi 120 kilomètres. L'officier aviateur a voyagé à une grande altitude.

### **10 juillet 1911 (Ouest Eclair)**

#### **L'Aviation**

**Chartres**, 9 juillet : L'aviateur Level a battu le record de distance et de durée avec passager ce matin sur l'aérodrome de **Chartres**.

Il a établi le record des 200 kilomètres en 2 h. 38' 26"  $\frac{2}{5}$ , battant dans l'intervalle le record des 2 heures. Cette performance a été officiellement contrôlée par MM. Gilbert, commissaire de l'Aéro-Club, et Gaudichart, chronométrateur.

### **15 juillet 1911**

#### **New Passenger Record.**

At **Chartres**, on Sunday last, Level on a Savary biplane, fitted with a 70.h.p. Labor motor, succeeded in bettering the passenger speed and distance record over a closed circuit. Previously, this distance record had stood to the credit of Nieuport with 150 kiloms., but Level succeeded in carrying his passenger, M. Junquet, for 200 kiloms., the time being 2h. 38m. 26s  $\frac{2}{5}$ , a new passenger speed record. The record for duration with passenger is held by Amerigo with 3 hrs. 19mins.

### **16 juillet 1911 (Ouest Eclair)**

#### **Nos officiers aviateurs - L'un d'entre eux fait un raid splendide**

Versailles, 15 juillet : Le lieutenant Cheutin a effectué ce matin, à bord d'un bi plan militaire, deux fois le voyage de Buc à **Chartres** et retour, couvrant ainsi environ 240 kilomètres en moins de trois heures. L'officier aviateur a effectué cette randonnée aérienne à une altitude moyenne de 1 000 mètres.

**22 juillet 1911**

**240 Kiloms. in Three Hours.**

On his Renault engined Maurice Farman biplane, Lieut. Cheutin on the 15th inst. twice made the journey from Buc to **Chartres** and back, covering 240 kiloms. in three hours. His average height was about 1,000 mètres.

**29 juillet 1911**

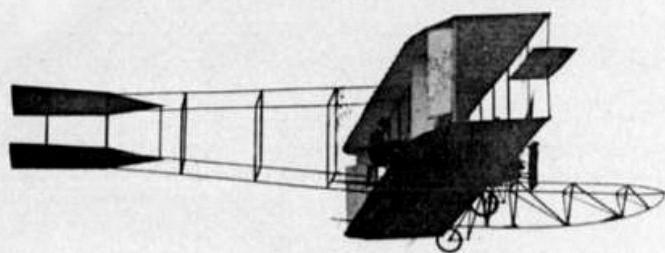
**With the French Military Pilots.**

Trying for his superior brevet Lieut. Cayla on the 19th inst. flew from Buc to **Chartres** and back on his Farman machine, while Lieut. Battini was flying over Trappes, St. Cyr and Palaiseau, a performance which he repeated on the following evening. At Douai on the 21st Lieut. Gourlez was up for a continuous test of two hours on a Bréguet, while Lieut. Ludman made a cross-country trip from Douai to Doullens and back.

**5 août 1911**

**Passenger Record Beaten.**

At **Chartres** on Sunday morning Level, on his Savary biplane, fitted with a Labor motor, succeeded in beating the passenger records. Accompanied by M. Junquet, Level covered 241,79kiloms. in 3h. 13m 35s. The old record was 224,85 kiloms. in 3 hours.



**Level sur son biplan Savary**



**12 août 1911**

**Renaux Tries for the Coupe Michelin.**

Flying over a course between St.-Cyr and **Chartres**, Renaux, on a Renault engined Maurice Farman biplane, made an attempt to beat Loridan's récent effort. He started at three o'clock in the morning on the 7th inst., and made good progress until midday. The heat then began to worry him, and it also affected parts of the coverings of the planes. After he had been flying for 12 hrs. 12 mins. he had to land suddenly, through part of this material coming adrift, with the result that the lower plane was damaged. He had then covered 690 kiloms., 12 kiloms. short of Loridan's record.



**26 août 1911**

**Captain Camine Qualifies on an R.E.P.**

The list of officers who have gained the French Army superior aviation certificate is steadily mounting up, and one of the latest to qualify is Capt. Camine, who made his third test flight on an R.E.P. machine on the 19th inst. His course was from Buc to Coltainville, near **Chartres**, and back, the double journey being covered in 1 hr. 10 mins. Capt. Camine was originally an Antoinette pupil, and took his ordinary brevet on a machine of that make last February.

*Nota : le capitaine Camine s'est tué le 3 septembre 1911 (voir ci-dessous)*

**9 septembre 1911**

**A Disastrous Week-End.**

.....  
The third fatal accident in France occurred to M. Maron, one of the instructors at the Savary School. On Saturday evening about 7 o'clock he started off from **Chartres** in the direction of Artenay and was in the neighbourhood of Bercheres-les-Pierres when the machine appeared to capsize and drop to earth. It is uncertain how the unfortunate pilot met his death, as immediately following the mishap the wreckage took fire, the aviator's body being badly burned.  
.....

**4 septembre 1911 (Le Petit Parisien)**

**La chute mortelle de l'aviateur Maron**

**Chartres**, 3 septembre : Voici les détails que j'ai recueillis ce matin sur la terrible chute que fit hier l'aviateur Maron.

Maron s'entraînait quotidiennement sur l'aérodrome de **Chartres**, dans le but de se préparer à disputer la coupe Michelin. Il poussait même parfois ses « cross-countries » au delà des limites de l'aérodrome ; ces jours derniers, notamment, il s'était rendu jusqu'à Artenay, puis jusqu'à Etampes. Hier soir, pour sa sortie coutumière, il s'enleva à sept heures et quelques minutes sur son biplan, contourna les hangars du champ de

manœuvres et piqua sur **Chartres**. Au-dessus de la ville il effectua un virage magnifique et prit la direction d'Orléans. A dix kilomètres, tout près de Berchères-les-Pierres, la nuit arrivant, il commença à virer pour rentrer à l'aérodrome.



Il était alors à 300 mètres de hauteur. A ce moment des habitants remarquèrent que le bruit du moteur ne se faisait plus entendre. Aussitôt ils virent l'appareil descendre à une vitesse vertigineuse et s'écraser violemment dans un champ labouré. Les gens se précipitèrent. Maron fut trouvé mort au milieu des débris de l'appareil. Il avait eu la poitrine défoncée par le volant, et portait une plaie à la base du crâne. On transporta le cadavre à la mairie de Berchères, où les pilotes de l'école Savary l'ont veillé tour à tour jusqu'à son transport à l'hôpital de **Chartres**. Maron, originaire de Paris, était âgé

de vingt-six ans. Il avait fait son apprentissage et passé son brevet de pilote à **Chartres**, il y a deux mois. C'était un pilote d'avenir, très sympathique, de beaucoup de prudence et de sang-froid.

D'après les premières constatations, son accident est dû à une panne de moteur survenue dans un virage. En arrivant sur le lieu de l'accident, un habitant ayant allumé une cigarette tout près des débris, l'essence du moteur prit feu. Les flammes atteignirent les vêtements du malheureux aviateur, mais on put heureusement les éteindre presque aussitôt. C'est ce qui explique le bruit qui courut, et d'après lequel l'aviateur aurait été carbonisé.

### 13 octobre 1911 (Le Petit Parisien)

#### **Deux Aviateurs : Level à Reims, Horta à Charleville font de terribles chutes**

Hélas Pourquoi faut-il que l'aviation dans sa marche en avant, soit aussi gourmande de vies humaines !

.....  
Et voici un nouvel accident très grave à enregistrer, une chute terrible à l'actif de cette journée, de cette admirable journée automnale, toute, faite de bleu, de clarté, de calme celle du malheureux. Level qui, à l'heure actuelle, agonise sur un lit de souffrance, à Reims.

.....  
Reims, 12 octobre : Il était un peu plus de huit heures, Level, montant un biplan Savary, venait de partir pour Montcornet. A la jumelle, nous le regardions gardions s'enfuir vers le Nord-Est, sous le soleil glorieux ; bientôt il disparaissait, puis tout à coup, nous apprenions qu'ayant eu des ennuis avec son moteur, il était descendu et qu'ayant réparé, il rentrait à Reims.

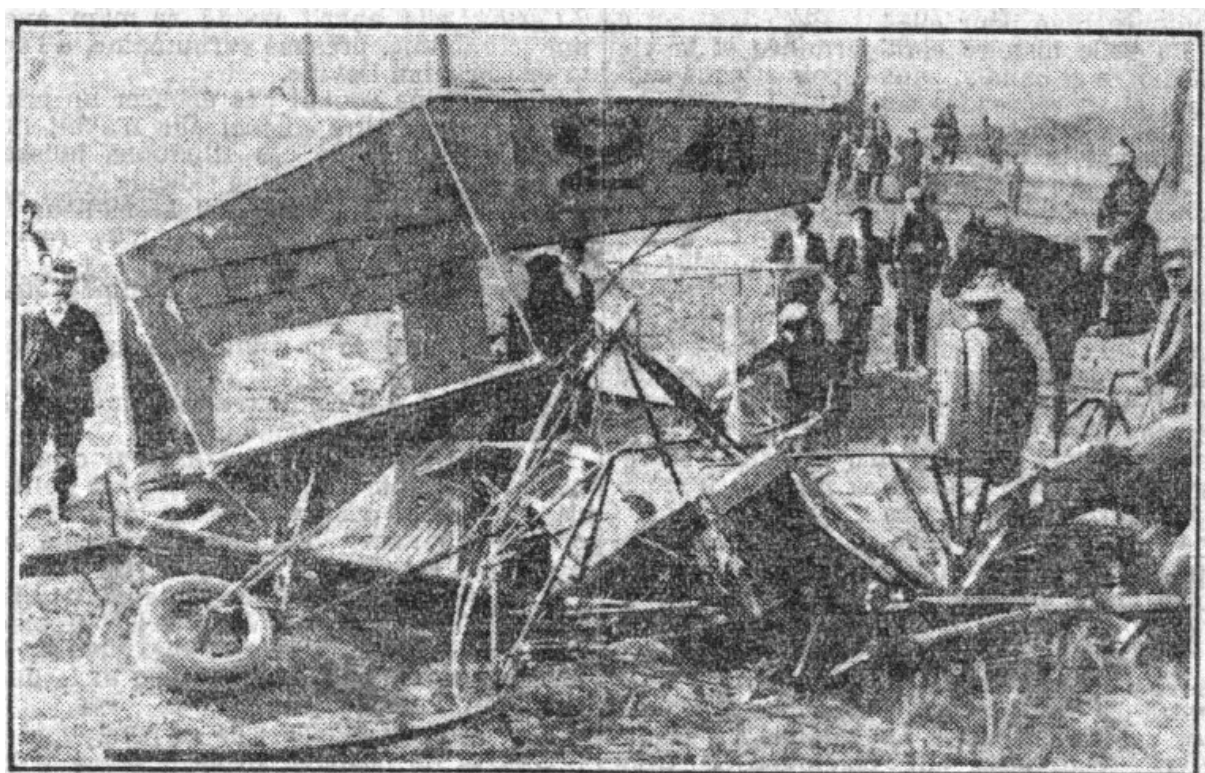
Quelques instants après, en effet, le biplan apparaissait : trois kilomètres à peine le séparaient de l'aérodrome, lorsque nous eûmes la vision d'horreur.

L'aéroplane, après avoir fortement tangué, tombait à pic sur une aile, cela juste sur la voie ferrée, et à l'instant précis où un train de marchandises s'avancait. Ce fut une ruée vers le lieu de l'accident ; dans sa chute terrible, Level avait renversé trois poteaux télégraphiques et au milieu des débris informes du biplan, il gisait inerte et sanglant à quelques mètres des rails.

Une ambulance militaire de l'aérodrome, aussitôt mandée, emporta le malheureux aviateur à l'hôpital dans un état tout à fait alarmant.

En effet, les médecins empressés au chevet du blessé constatèrent une fracture de la base du crâne, une fracture de la colonne vertébrale, une fracture de la jambe droite et des contusions multiples sur tout le corps.

Il s'en fallut de peu que cet accident fit trois victimes au lieu d'une seule. Level, en effet, était parti avec à son bord deux passagers qu'il laissa à Montcornet pour revenir seul, à la suite de la panne qui l'immobilisa un instant.



**LES DEBRIS DE L'APPAREIL DE LEVEL**  
A droite, au premier plan, on voit à terre l'un des poteaux télégraphiques que l'aviateur a renversés dans sa chute.

### Les causes de l'accident

En ce qui touche les causes de l'accident, plusieurs versions circulent, comme cela arrive toujours en pareil cas. Les uns parlent d'hélice brisée, d'autres de commandes cassées, de moteur arrêté, etc. Tout cela n'est que narration née dans l'esprit de personnes aimant à donner leur opinion à tort ou à raison. Au vrai, personne ne sait rien. Le mécanicien du train de marchandises, arrêté à quelques mètres du lieu de l'accident, dit seulement ceci :

*« J'ai vu l'aéroplane descendre rapidement vers moi. Instinctivement, j'ai bloqué mes freins. Je n'entendais alors aucun bruit de moteur, puis tout à coup, au moment où l'appareil est venu en contact avec les fils télégraphiques, j'ai entendu le moteur ronfler à nouveau. »*

De cette version, il semble donc résulter que Level, descendant en vol plané, a aperçu tout à coup, et trop tard, la voie ferrée et les fils télégraphiques la bordant. Il tenta alors de reprendre son vol et de remettre son moteur en marche pour passer au-dessus des poteaux. Il n'était plus temps.

René Level est né à Paris, le 22 juin 1877, et possédait le brevet de pilote n° 321, dont il passa les différentes épreuves à **Chartres** le 7 décembre 1910.

Le 9 juillet dernier, toujours à **Chartres**, ayant à son bord comme passager M. Junquel, il s'adjugea sur son biplan plusieurs records : ceux de distance et ceux de durée avec passager 241 kil. 790 en 3 h. 13 m. 35 s. 4/5 de la plus grande distance couverte avec passager en un temps donné : 224 kil. 850 en 3 heures, et enfin de la vitesse toujours avec passager : 200 kilomètres en 2h. 38m. 26s. 2/5.

## **15 octobre 1911 (Le Petit Parisien)**

### **L'Aviateur Level est mort**

Reims, 14 octobre. L'aviateur Level, dont le Petit Parisien a relaté la chute terrible, est mort la nuit dernière, vers une heure du matin.

Il avait non seulement une fracture de la colonne vertébrale, mais des lésions internes causées par le volant de son appareil. Toute sa famille, son père, sa mère, ses frères et sœurs ont assisté à ses derniers moments.

Les obsèques de Level auront probablement lieu lundi matin ; le corps sera ensuite transporté à Paris pour y être inhumé.

Level était un très bon pilote, qui avait fait son apprentissage sur l'aérodrome de **Chartres**. Le 9 juillet dernier, ainsi que nous l'avons déjà dit, il battait les records du monde de distance sans escale avec un passager, en couvrant 151 kilomètres en deux heures et 200 kilomètres en 2h. 38m. 25s. Quelques jours plus tard, il atteignait 224 kilomètres 850, en trois heures, avec son biplan Savary à deux hélices tournant en sens inverse.

### **Un monument à l'aviateur Poillot**

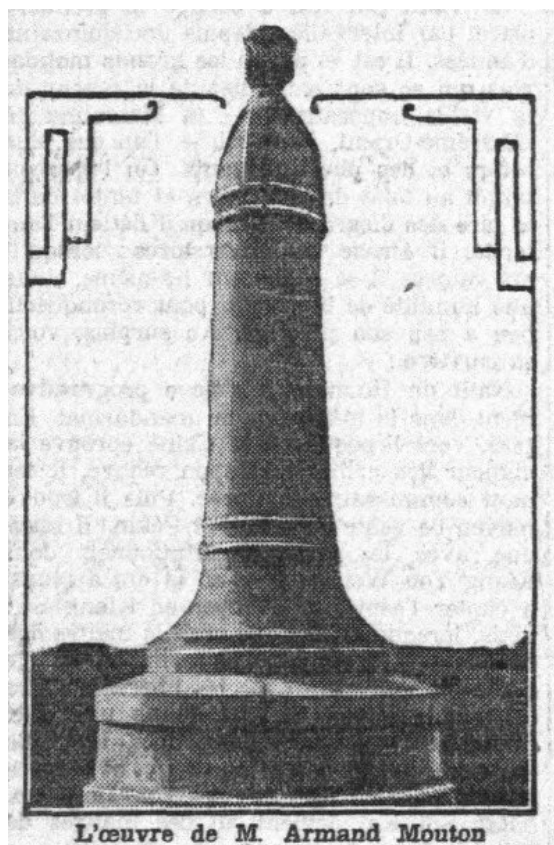
Aujourd'hui sera inauguré, à l'aérodrome de **Chartres**, presque en bordure de la route, sur un terrain acquis par la Société chartraine d'encouragement à l'aviation, un monument élevé par souscription à la mémoire du jeune aviateur Edmond Poillot, qui se tua dans la plaine voisine, le 25 septembre 1910.

Ce jour-là, avec M. Partiot comme passager, Poillot exécutait un vol autour de l'aérodrome. Soudain, l'appareil, « embarqué » dans un remous, capota et s'écrasa sur le sol. Le pilote fut trouvé râlant. Son compagnon avait reçu de très graves blessures, dont il est aujourd'hui heureusement guéri. L'infortuné Poillot rendit le dernier soupir avant qu'aucun secours n'ait pu lui être apporté. Il n'avait que vingt-deux ans !

Ses amis et les admirateurs de ses exploits aériens, qui lui avaient déjà fait d'imposantes funérailles, décidèrent, en donnant une forme tangible à l'expression de leurs regrets, de perpétuer sa mémoire et le souvenir de la première victime de l'aviation tombée sur le sol beauceron.

Le monument, œuvre de M. Armand Mouton, architecte à Chartres, se compose d'une triple assise de pierres sur laquelle repose une pyramide monolithique surmontée d'une flamme, sculptée dans la matière : sur un côté on lit cette inscription : « *À Edmond Poillot, aviateur, 21 janvier 1888 - 25 septembre 1910. Ses amis* »

La cérémonie sera toute simple. On jonchera des fleurs du souvenir le socle du monument. Le public défilera, recueilli, et des orateurs exprimeront une fois de plus les regrets de la disparition si prématurée de ce jeune, qui avait rêvé, lui aussi, suivant l'expression de Rostand, de « se faire couronner là-haut, du bleu laurier des airs. »



**Monument Edmond Poillot à Chartres – 1911 -2011**

*[Photo empruntée au site « Aérostèles – Lieux de mémoire aéronautique »](#)*

**28 octobre 1911**

#### **More French Military Pilots.**

On the 18th inst., Lieut. Nicaud completed the tests for his superior certificate by flying from Buc to **Chartres** and back on his Maurice Farman machine in an hour and a half. On the following day, at the Blériot School at Etampes, four officers obtained their military certificates, these being Lieuts. Ville d'Avray, Lantheaume, De Geyer, and CapL Jost. The course was from Etampes to Orléans and back.

**11 novembre 1911**

#### **Flying to a Cemetery.**

Wishing to follow the French custom of visiting the cemetery on All Hallows' Day, in order to honour his brother's grave, Deneau, an aviator, decided to travel *en aeroplane*. He started on Wednesday of last week from **Chartres**, and in a few minutes landed in the Mainvilliers cemetery. He later returned to **Chartres** circling over his parents house on the way back.

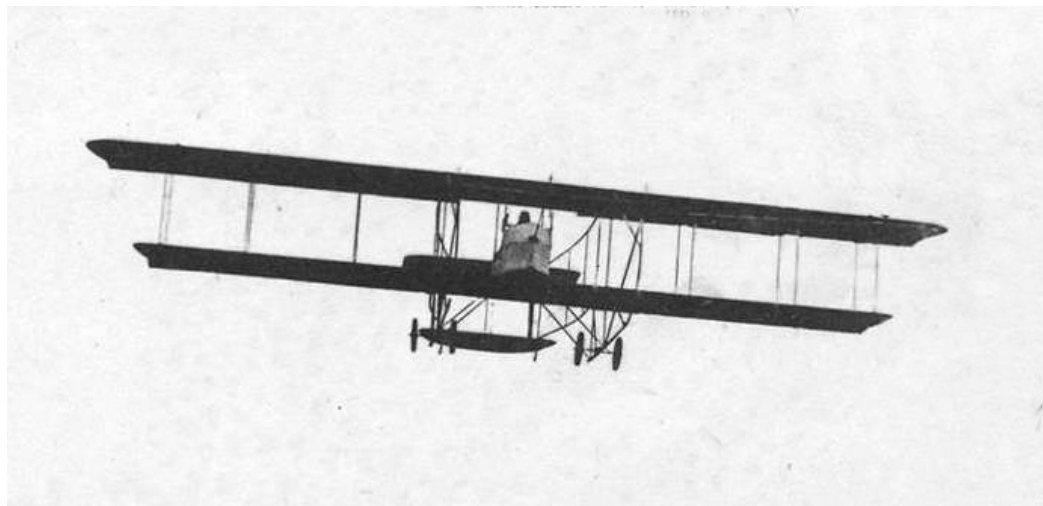




**16 décembre 1911**

**Lieut. Lucca Goes for Superior Brevet.**

On the 7th inst., Lieut. Lucca on his Maurice Farman biplane, passed the first test for his superior military certificate, flying from St.-Cyr to **Chartres** and back, a distance of 120 kilomètres.



**Lucca sur son Farman**

**23 décembre 1911**

**A Savary Test.**

On the 14th inst., Capt. Destouches and another officer attended at **Chartres** to witness trials of a Savary biplane before it was taken over by the Army authorities. Four tests were made for speed, duration, height, and *vol plané*, and in each Frantz, who was the pilot, made very good performance. For duration he was up an hour and a quarter, and flew over **Chartres** and round the clock tower of the cathedral.

**30 décembre 1911**

**A Storm at Chartres.**

Extensive damage was done by storm at **Chartres** on the 21st inst., when several hangars on the flying ground were blown down on top of the machines they were housing, pretty badly damaging them.

---

**Liens :**

[\*L'aviation à Chartres en 1912 - par Edouard Verdier\*](#)

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

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

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

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