

Aérodrome de Port-Aviation — ECOLE DEMAZEL-CAUDRON à Juvisy

Les 3 Appareils en Piste pour le Départ

Edition de l'Ecole, de T. Demazel-Savigny & Reprod. G. Lazard - 908



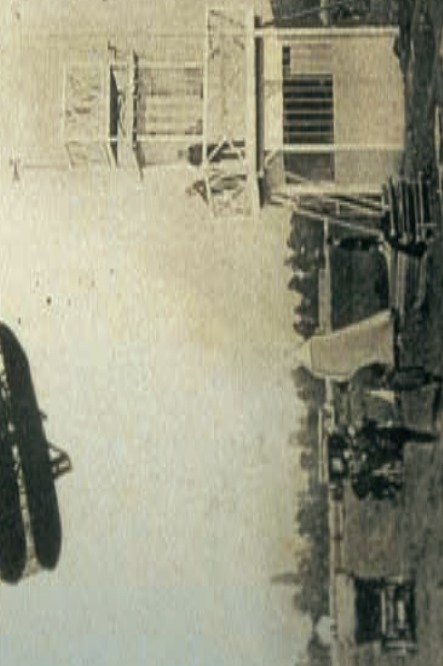
1196. A*PORT-AVIATION

M. le Comte de LAMBERT élève de Wilbur Wright
pilotant un Aéroplane système Wright.

Cet Aéroplane est composé d'une cellule à 2 plans superposés ; à l'avant
gouvernail de profondeur, à l'arrière gouvernail de direction vertical, 2
hélices marchant en sens inverse. Longueur totale 12 m. 50. moteurs 4
cylindres 28 HP Wright

J. H.

M. le Comte de Lambert



Port-Aviation,
premier aérodrome
organisé au monde

Sommaire

1 -	La création	p. 7
2 -	Le champ d'aviation.....	p. 11
3 -	Un baptême, une inauguration	p. 16
4 -	En attendant la grande quinzaine	p. 18
5 -	Les écoles d'aviation.....	p. 20
6 -	La grande quinzaine de Paris.....	p. 22
7 -	1910-1914. Un champ d'expériences.....	p. 28
8 -	Le droit des pauvres	p. 31
9 -	La guerre de 1914-1918.....	p. 32
10 -	De l'après-guerre à nos jours.....	p. 35
11 -	1909-2009. Un centenaire à l'esprit pionnier.....	p. 38

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT A L'AVIATION

120, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES



TOUTE LA CORRESPONDANCE
DOIT ÊTRE ADRESSÉE
AU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ

Téléphone : PARIS 585-05
JUVISY-PORT-AVIATION N° 54
Adresse Télégraphique : AVIATION-PARIS

Paris, le 19 Septembre 1909

Monsieur le Maire
de Viry-Châtillon
VIRY-CHATILLON
par Juvisy

S.E.A.
S.E.

Monsieur le Maire,

Nous avons bien reçu votre lettre du 11 courant et vous remercions très vivement de la participation que vous voulez bien prendre à la **GRANDE QUINZAINE DE PARIS**.

Nous vous informons que notre service d'ordre comprendra : 50 Gendarmes dont 30 à cheval et 500 hommes d'infanterie le dimanche; cet effectif étant réduit à 50 Gendarmes et 100 hommes d'infanterie les jours de semaine.

Veuillez croire, Monsieur le Maire, à notre haute considération.

Le Commissaire Général

*Réponse
le 22. Septembre*



1- La création

L'histoire de Port-Aviation commence en 1908, alors qu'un des rêves les plus fous de l'homme : VOLER, est devenu réalité. Sur leurs engins plus lourds que l'air, les «faucheurs de marguerites» établissent les premiers records tandis que journalistes et chroniqueurs sportifs en relatent les moindres faits à leurs lecteurs enthousiasmés. Considérée avant tout comme un sport, l'aviation a de fervents défenseurs qui croient en son avenir. Aussi, le 30 juillet 1908 est fondée la Société d'Encouragement à l'Aviation dont les buts sont de créer le premier port aérien spécialement aménagé pour les aviateurs, la première école d'aviation et le premier concours d'aviation.

Le premier port aérien est créé le 15 octobre 1908 sur le territoire de Viry-Chatillon, avec le démarrage des travaux d'aménagement. Pour sa gestion, la société d'encouragement à l'aviation et la ligue nationale aérienne mettent en place la compagnie d'aviation.

Le 5 décembre 1908, M. Barthou, ministre des travaux publics, surnommé «le ministre de l'aviation», préside la première réunion de la société.



*«Comme nous le désirions, l'exemple de notre Société a été suivi dans le monde entier ; de tous les pays on est venu visiter notre œuvre pour s'inspirer d'elle et l'imiter. Puisse le globe posséder un nombre toujours grandissant de ports aériens, permettant aux hommes de communiquer par cet océan véritable qu'est l'Atmosphère, océan créé pour les unir un jour selon cette devise de l'Aviation :
"Une seule patrie, l'Espace ; une seule famille, l'Humanité".*

C. F. Dussaud

La Société d'Encouragement à l'Aviation est une association de type loi 1901 dont le siège est à Port-Aviation. Ses statuts sont déposés à la sous-préfecture de Corbeil où elle est enregistrée le 4 novembre 1908.

Sont membres d'origine du comité :

- Charles Dussaud, docteur es sciences, président
- Henri Namur, notaire à Valenciennes, membre
- Léon Delagrange, sculpteur et aviateur, membre
- Le Baron Charles de Lagatinerie, propriétaire, membre
- Hugues Malenfer, propriétaire, membre
- Le Marquis de Puybaudet, avocat, membre
- Jules Henri Haendel, directeur de la société Remington, membre
- Robert Weyl, industriel, membre

Charles Dussaud rappelle aussi que le « comte Jacques d'Aubigny, le sportsman bien connu qui occupe dans la société parisienne et dans les milieux sportifs une place si enviée, a bien voulu consacrer son esprit d'initiative, son remarquable tempérament d'homme de progrès, à notre société et lui amener plus de cent membres choisis parmi ses nombreux amis »...

La société reçoit également l'appui du Parlement : la chambre des députés compte dans ses rangs le groupe de la locomotion aérienne, fort de 110 membres et le Sénat accueille le groupe de l'aviation composé de 198 membres. Tous insistent sur l'intérêt de développer l'aéronautique et incitent le gouvernement à agir dans ce sens, par le vote de crédit notamment.



Les Premiers Ports d'Aviation

Port-Aviation



M. Dussaud,
*Docteur en sciences, Chevalier
de la Légion d'honneur,
Président de la
Société d'Encouragement à
l'Aviation.*

Tout près de Paris et à proximité de la coquette gare de Savigny-sur-Orge, un vaste quadrilatère de près de 100 hectares, entièrement clos, bordé par la route Nationale de Fontainebleau, la route de Viry et la rivière de l'Orge, a été choisi par la Société d'Encouragement à l'Aviation comme champ d'expériences et a reçu le nom de « Port-Aviation ».



La tribune des sociétaires.

Comme par enchantement, des tribunes spacieuses et confortables, des hangars, des restaurants, des bars, un atelier de réparation, enfin toute une véritable cité, se sont élevés à Port-Aviation.

Un parc charmant a été aménagé pour les membres de la Société d'Encouragement à l'Aviation pour lesquels des tennis et un port de pêche vont bientôt être aménagés.

Entouré de verdure et de collines, l'aérodrome de Port-Aviation est protégé contre les remous du vent, et c'est dans un admirable décor de verdure que les aviateurs peuvent procéder à leurs expériences. Port-Aviation a du reste reçu les visites de nos principaux aviateurs : Wright, Blériot, Delagrangé, Ferber, Voisin, Esnault-Pelterie, Desmanet, Ambroise Goupy, Fischhof, Mengin, Kœchlin, Lejeune, Gastambide et bien d'autres.

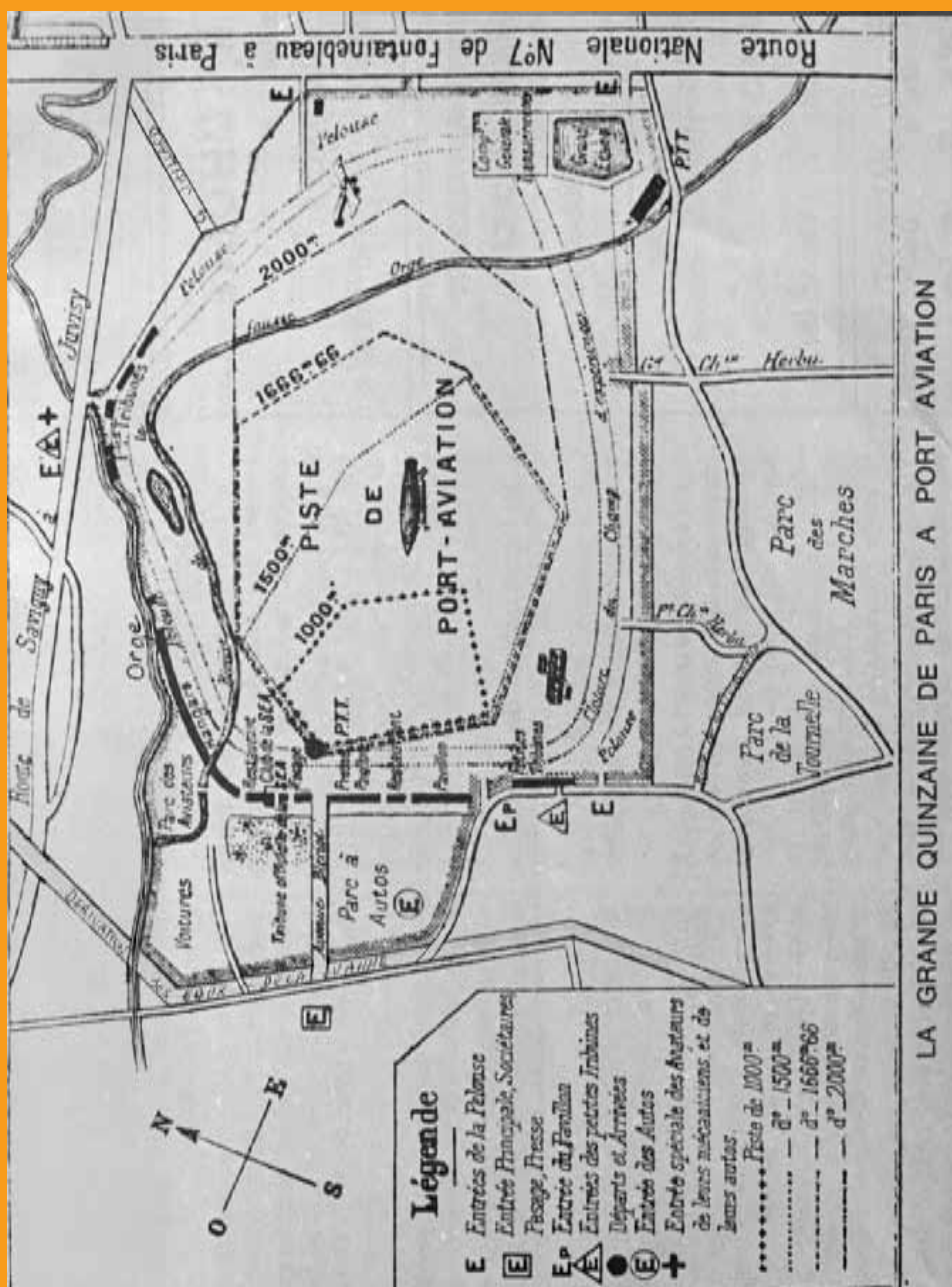
Gageons que pendant cette saison, où nous assisterons aux « Premières courses d'aéroplanes », Port-Aviation aura vu des foules nombreuses assister aux évolutions de nos hommes-oiseaux.

C'est M. F. Dussaud, fondateur et président de la Société d'Encouragement à l'Aviation, qui donna à ce premier Port Aérien le nom de Port-Aviation. Depuis, plusieurs autres ports ont



La tribune présidentielle. — Le pesage.

MALLES Louis VUITTON, 1, rue Scribe, PARIS





2- Le champ d'aviation

Le terrain choisi s'étale entre l'Orge, la route de Fontainebleau (RN7), la route de Viry (Bd Husson), la dérivation des eaux de la Vanne et du Loing, sur le territoire de Viry-Chatillon. Mais il fait partie du domaine du château de Savigny-sur-Orge, propriété de Mme veuve Duparchy. Celle-ci, tout comme la commune pour la location des chemins ruraux n°8 et n°9 dits petit chemin herbu et grand chemin herbu, passe un bail avec la société d'aviation. Plus tard, Mme Duparchy reprendra le contrôle du terrain.

Baptisé Port-Aviation, le champ de vol se compose de trois pistes en circuit de 1 000, 1 500 et 1 645,6 m de périmètre auxquelles vient s'adjoindre, dès l'automne 1909, une quatrième piste de 2000 m. Aménagé par Guillaume Tronchet, architecte en chef du gouvernement, Port-Aviation est entouré d'installations fixes : des hangars, des ateliers de réparation, des tribunes, des restaurants, des bars, des maisons de garde et le téléphone, le tout décoré de représentations d'oiseaux, de rapaces. Pour l'arrière des tribunes, en particulier, M. Tronchet a imaginé des portiques en treillage dont les pylônes sont surmontés d'aigles et de vautours aux ailes déployées.

L'entrée principale, route de Savigny, permet l'accès aux tribunes officielles destinées aux spectateurs de marque qui sont accueillis en gare de Savigny-sur-Orge, à 900 m de là. Le grand public arrive, quant à lui, en gare de Juvisy-sur-Orge, leurs tribunes se trouvant à l'autre extrémité, le long de la route de Fontainebleau.

Ceci explique sans doute l'obstination des journalistes et éditeurs de cartes postales à ne parler que d'aérodrome de Juvisy ou de Savigny ; ce qu'Anatole Tocque, Maire de Viry-Chatillon, démentira vigoureusement dans une protestation parue dans l'Abeille de Seine-et-Oise du 3 octobre 1909 : «... l'aérodrome de Port-Aviation est

entièrement situé sur le territoire de Viry-Châtillon, et non sur les territoires de Juvisy et de Savigny dont il n'emprunte aucune partie. Jusqu'à présent, les informateurs des journaux s'étaient bornés à dénommer le champ d'aviation « aérodrome de Juvisy » et quelquefois « aérodrome de Savigny ». Aujourd'hui, on en partage le terrain entre ces deux communes, sans même en laisser une toute petite part à Viry-Châtillon, qui en a l'administration. C'est peut-être un peu excessif. Ces informations fantaisistes ont peu d'importance et n'empêcheront nullement la prospérité rapide qui doit résulter pour Viry-Châtillon de la possession de l'aérodrome sur son territoire. Toutefois, le caractère équivoque qu'elles



revêtent souvent nécessite une protestation que les habitants de Viry-Châtillon ne pourraient me pardonner de ne pas faire en leur nom... ».

Une véritable cité entièrement close prend forme. Une cité agrandie et embellie pour le grand meeting d'octobre 1909...

Par l'avenue Blériot, qui part de l'entrée route de Savigny, on gagne le champ d'aviation en passant devant des kiosques de tabac, de pharmacie, de bonbons, de cireurs



de chaussures, coiffeurs pour dames et pour messieurs, jouets aériens, cartes postales... «Puis on arrive à la piste. À droite et à gauche de l'avenue, parallèlement au champ, s'élèvent les tribunes. À gauche (en regardant la piste - le dos tourné à l'avenue), ce sont tout d'abord les tribunes réservées, puis celles du pesage.



Ensuite, s'élève un pavillon isolé, ce sont les tribunes des actionnaires principaux. À côté un bâtiment à un étage surmonté d'une terrasse constitue le grand restaurant. Par-derrière, commencent les hangars. On franchit la fausse rivière, dérivation de l'Orge, et on suit une enfilade de hangars qui vous mène, en suivant l'Orge, jusqu'à mi-chemin de Juvisy... Les dimensions en sont vastes et le modèle de portes, du genre des volets en fer à charnières, en est très ingénieux. Enfin, s'élèvent, le long de l'Orge, les petites tribunes de Juvisy...[À droite] de l'avenue Blériot... nous avons le bureau de poste, avec sa salle spacieuse, son bureau de tri des lettres et des cartes postales, ses innombrables cabines téléphoniques et son télégraphe relié par 10 fils directs à Paris, 2 à Berlin et à Londres. Attenant au bureau de poste et communiquant avec lui est le logis, si l'on préfère la tribune des journalistes ; elle comporte 2 étages. Sur

la terrasse supérieure on jouit d'une vue superbe et l'on découvre non seulement l'aérodrome mais les bois et les collines voisines où des multitudes de commerçants et de débitants ont installé leur campement (...). En bas du poste des journalistes, s'étend la ligne d'autres tribunes, tapissées en vieil or, qui s'arrêtent à un bar situé près du virage du départ. Enfin, après ce virage, sont de petites tribunes qui vont jusque près de Viry, et, ensuite, la pelouse. Quant aux commissaires, aux chroniqueurs, à tous ceux que l'on appelle dans les milieux sportifs les officiels, on leur a réservé, dans la piste à l'axe de l'avenue Blériot, sur la ligne où les aviateurs devront prendre le départ, une cabine à un étage surmontée d'un sémaphore qui, avec ses cônes et ses boules multicolores, jette une note gaie sur la prairie sombre». L'Indépendant de Seine-et-Oise, 10 octobre 1909.





Édition de l'Œuvre, A. T., Savigny - Reprint. interd. - 109

Aérodrome de Port-Aviation — L'Auteur BOUVIER sur Biplan Goupy



«- Que pensent de tout cela les gens du pays ? Qu'en disent-ils ?
- À mon avis, ils n'en pensent que du bien, répondit le curé ;
ils vivent de l'espoir que leur commerce y gagnera : les visiteurs font
toujours du bien au pays où ils passent. - On ne le dirait pas, répartit
Mr de Puybaudet ; ils sont fort peu aimables pour nous ; votre Maire,
loin d'être gracieux, se montre fort exigeant ; votre garde-champêtre
ne cherche qu'à nous faire des procès.- C'est sans doute qu'ils ne sont
pas contents de vous. Vous faites afficher dans toutes les gares :
Aérodrome de Juvisy. Les journaux ne parlent que du champ
d'Aviation de Savigny ou de Juvisy, alors que c'est tout à fait inexact,
puisque'il faut sortir de Juvisy, sortir de Savigny et entrer dans la
commune de Viry-Chatillon pour pénétrer sur votre Aérodrome.
Pourquoi ne pas être véridique ? On saurait bientôt que Viry-Chatillon
est entre les gares de Juvisy et de Savigny. Pourquoi ne pas dire
Port-Aviation ou Aérodrome de Viry-Chatillon par Juvisy ? À cette
amère diatribe qui fleurait la lutte des clochers, les deux bons messieurs
ne purent répondre seulement «qu'ils n'y avaient pas pensé».
**Propos de Félix Massuchetti, curé de Viry-Chatillon,
rapportés par le père Tanguy.**

3- Un baptême, une inauguration

Les installations n'étant pas achevées et les vols rendus plus difficiles l'hiver, l'inauguration de Port-Aviation, prévue le 5 décembre 1908, repoussée une première fois au 20 décembre puis au 10 janvier 1909, ne peut se faire. Le marquis de Puybaudet, un des membres de la S.E.A., a alors l'idée de faire bénir le champ d'aviation «comme on bénissait les navires et les ports d'où on les lançait».

Les administrateurs du terrain la veulent grandiose, cette cérémonie. Tous les prêtres de la région, tous les enfants de chœur (gratifiés de 1 franc), auraient été invités, si Mgr l'évêque n'avait jugé déplacé ce déploiement extraordinaire de couleurs rouges et noires ! Toujours est-il que le 1^{er} avril 1909, sous une pluie battante, l'archevêque de Paris, Monseigneur Amette, procède à la bénédiction solennelle de l'aérodrome et de deux avions.

«Au lever du soleil, le ciel était bouché et la pluie commença à tomber. Vers 14h30, quand il fallut partir pour l'aérodrome, elle tombait plus que jamais. Adieu la belle procession projetée !

Les enfants de chœur de Viry et la douzaine de prêtres invités, surplis sur le bras, suivaient d'un pas rapide la Croix de procession qui, assez irrévérencieusement, trottait vers un abri de l'aérodrome. Mgr Amette les y attendait dans un petit salon aménagé pour la circonstance.

La fanfare de Saint-Nicolas d'Igny arriva bientôt et bravement, sous une pluie battante, le saint bataillon, musique en tête, conduisit Mgr l'archevêque à la tribune qui lui était préparée. Les organisateurs de la journée s'y trouvaient déjà, en compagnie des marraines des deux avions.

La baronne de Lagatinerie et Mme Dussaud donnèrent les noms d'Ile-de-France et d'Alsace-Lorraine aux deux



appareils du type Voisin construits pour Delagrangé. Ils étaient destinés à l'école de la Ligue Nationale Aérienne.

Après un morceau de fanfare où la pluie tombant sur les tôles faisait office de batterie, l'archevêque prit la parole: «C'est une pensée chrétienne qui nous réunit ici, Mesdames et Messieurs, c'est une pensée chrétienne qui a inspiré aux fondateurs et aux chefs de la Compagnie d'Aviation qui a ici ses premiers instruments et son champ d'expériences, de demander la bénédiction de l'Église pour ces inventions nouvelles de l'industrie humaine...

La pluie tombait plus que jamais et, au grand regret de tous les spectateurs, les avions ne purent s'envoler...»

**Témoignage de Félix Massuchetti,
curé de Viry-Chatillon de 1887 à 1912.**

Il paraît que Delagrangé offusqué par cette bénédiction, n'est pas réapparu à Port-Aviation pendant quelques jours et, en signe de protestation, il s'est gardé de monter complètement son appareil pour qu'un autre aviateur ne puisse s'en servir à sa place.

L'inauguration officielle n'a lieu que le 23 mai 1909. Une foule immense se presse à ce premier meeting aérien organisé à Port-Aviation, prête à vibrer au spectacle des aéroplanes dans le ciel castelvirois. Mais le temps en a décidé autrement et, déçu, le public en colère envahit la piste. «Il était peut-être prématuré de convoquer le public à des courses d'aéroplanes pour une date fixe» s'interroge le capitaine Ferber (Aérophile du 1^{er} juin 1909). Ce n'est qu'en début de soirée, devant une assistance clairsemée, que Delagrangé décolle et effectue cinq fois le tour de la piste à près de 5 m de hauteur. Malgré ce démarrage un peu décevant, Port-Aviation est lancé.

4- En attendant la grande quinzaine...

Nouveaux essais, meetings et fêtes aériennes s'y succèdent. De nombreux exploits sont réalisés au cours des compétitions dotées de prix.

La presse s'en fait abondamment l'écho : réunion des 30 et 31 mai où s'affrontent De Rüe (Ferber), Delagrange, Rougier ; vol du Comte de Lambert sur biplan Wright pendant 12 min 53 s, le 13 juin ; expérimentation du biplan Wright par Tissandier qui fait deux faux départs et casse ses patins, le 3 juillet ; fête aérienne au profit des sinistrés du Midi, victimes d'un tremblement de terre, le 4 juillet, au cours de laquelle Blériot effectue 24 fois le tour de la piste en 50 min 8 s, avec son monoplan n°XI et où le jeune Alfred Boulanger élève sa montgolfière à 500 m du sol ; nouvelle sortie de Tissandier qui couvre deux tours et demi, 5 km environ, à 6 m d'altitude, le 14 juillet ; fête en l'honneur de Louis Blériot après sa traversée triomphale de la Manche, avec inauguration d'une avenue à son nom, le 1^{er} août ; premiers essais du Florencie, un biplan moteur Antoinette 24 IIP, avec Hélice à l'avant, queue stabilisatrice et gouvernail de profondeur, le 16 septembre et, le même soir, sortie du comte de Lambert sur son biplan Wright, qui se traduit par deux tours de piste, couvrant 7 km, à 12 m de hauteur, et un atterrissage devant son hangar ; essai malheureux de Michell sur monoplan Blériot qui rentre dans la balustrade des tribunes et endommage son appareil, le 20 septembre...

Preuve de l'intérêt grandissant porté à Port-Aviation, les chantiers Tellier, présentés comme les doyens des chantiers de constructions navales, se lancent dans l'aéronautique et choisissent les bords de Seine, à Juvisy, à proximité de Port-Aviation pour ériger «une usine moderne de plus d'un hectare, outillée spécialement pour les constructions navales... et pourvue du plus récent outillage mécanique pour le travail du bois et des métaux», (*L'Aérophile*, 1^{er} octobre 1909).

5- Les écoles d'aviation

L'école d'aviation de la ligue nationale aérienne est créée le 1^{er} novembre 1908 à Port-Aviation. À cette occasion, un grand mécène de l'aviation, le baron de Lagatinerie, fonde des bourses de pilotes d'une valeur de 5 000 francs.

Selon Francis Bédei, «cette école est un peu à l'image des écoles de philosophie de la Grèce antique, où l'on se réunissait pour bavarder et débattre des théories de chacun. Un jeune homme russe, de passage à Paris, à la recherche d'un moteur pour sa construction personnelle, s'inscrit à ces cours, probablement plus pour approcher de très près les avions de la Ligue que pour s'inspirer des théories émises. Il s'appelle Igor Ivanovitch Sikorsky et deviendra plus tard le célèbre constructeur d'hélicoptères et d'avions américains».

La nouvelle école a pour instructeur le capitaine Ferber. En 1909, la ligue, avec son biplan Voisin, engage un





nouveau moniteur : le jeune ingénieur Gaudart qui s'illustre le 1^{er} août, au cours d'une réunion donnée en l'honneur de Blériot où il effectue trois tours de piste, couvrant 5 km en 7 min 14 s. Le 1^{er} tour est effectué à 30 m de hauteur, le 2^e à 50 m, le 3^e à 80 m, ce qui est déjà considéré comme d'une grande hardiesse car il passe au-dessus des tribunes !

D'autres écoles de pilotage s'installent à Port-Aviation. L'école Champel-Demazel se développe au cours du mois de février 1911. Champel emmène plusieurs femmes dont la sienne. De son côté, l'école Goupy continue son travail régulier. Le 10 mars, Ladougne vole jusqu'à Villejuif et Palaiseau.

Les semaines suivantes, il se prépare à la course Paris-Madrid en compagnie des pilotes Bobba et Divetaïn. Après trois étapes parcourues entre le 21 et 25 mai 1911, la première grande course aérienne internationale est remportée par un ancien pilote de Goupy, Jules Védrines, à bord d'un monoplane Morane, en 10 h 20 min 22 s de vol.

Grâce à l'intense activité des écoles, les vols sont quasi quotidiens à Port-Aviation.

De Rue, alias capitaine Ferber, vole sous ce pseudonyme en tant que pilote civil pour éviter les tracasseries militaires. De Rue est le nom d'un village suisse où se trouve une propriété de famille.

Il meurt tragiquement le 22 septembre 1909, près de Boulogne-sur-Mer, écrasé par le moteur de son avion qui s'est retourné. En fait, Ferber se remet rapidement debout pour constater les dégâts subis par l'appareil mais il retombe immédiatement sur le sol. Les spectateurs, peu nombreux, se précipitent et entendent le capitaine, étendu sur les ailes de l'avion, murmurer : «Que c'est bête, c'est le vent. Mon appareil est-il brisé ?»

6- La grande quinzaine de Paris

Cependant, des travaux d'agrandissement et d'embellissement annoncent l'événement majeur : la « Grande quinzaine de Paris ». Du 7 au 21 octobre, le public déferle en nombre (100 000 personnes le 10 octobre, selon l'Illustration, 250 à 300 000 selon l'Aérophile), attiré par un programme alléchant. « La compagnie d'Orléans, surprise d'une telle affluence, s'est trouvée impuissante à assurer un service régulier » précise l'Aérophile du 15 octobre, et de nombreux voyageurs, littéralement entassés dans les trains et autres wagons à bestiaux, n'atteignent même pas l'aérodrome. Profitant de l'aubaine, des habitants de Viry louent des terrains près de la Nationale 7, « les belles voitures nous faisaient autant rêver que les avions... »





Pendant la grande quinzaine de l'aviation, Port-Aviation est une cité qui vit aux rythmes de ses visiteurs. On y trouve des boutiques, des restaurants, une poste...

«80 employés des postes et télégraphes auront à assurer le service de cette recette plus importante qu'un bureau de poste parisien. Un poste de téléphonie sans



**«Paris, le 1^{er} octobre 1909.
Monsieur le Maire [de Viry],**

Nous avons l'honneur de vous informer qu'en raison du grand nombre d'engagements 43, de la GRANDE QUINZAINE DE PARIS, notre Comité a décidé de prolonger cette Quinzaine jusqu'au 21 inclus. Les 4 premiers jours du 3 au 6 inclus seront réservés aux séances d'entraînement et épreuves préparatoires. Aussi, nous vous serions infiniment obligés de nous donner gracieusement jeudi 7 courant, date à laquelle commenceront les épreuves officielles, votre fanfare...

**Pour le comité d'organisation,
le commissaire général d'Aubigny»**

fil reliera Port-Aviation avec l'agence Havas. Le service postal entre Paris et Port-Aviation sera assuré par des automobiles mises à la disposition du comité par l'office d'aviation. La presse aura à sa disposition une tribune composée d'un rez-de-chaussée, où il y aura 300 places, et d'un pigeonnier où il y aura 100 places numérotées, et dont chaque numéro correspondra au numéro de brassard porté par le reporter du journal. Des lignes téléphoniques seront installées dans cette salle, et la presse aura à sa disposition des téléphonistes et des télégraphes. Une immense salle de rédaction réunira la tribune de la presse aux postes de télégraphes. Le service des journaux sera fait à Port-Aviation par la maison hachette». L'Abeille de Seine-et-Oise, 3 octobre 1909

Lors de la Grande quinzaine, grâce à l'activité, à l'initiative, et à l'énergie des dirigeants de Port-Aviation, le peuple





parisien a pu fêter à son tour les hommes-oiseaux, de jour en jour plus maîtres de leurs ailes. Venu en nombre (affluence record le dimanche 10 octobre), malgré quelques journées plutôt ternes, il a vibré d'émotion en regardant évoluer d'étranges engins volants.

Le Président de la République, Armand Fallières et Madame, accompagnés de ministres, ne manquent pas de s'y rendre, le 14 octobre, tout comme le prince de Monaco, à diverses reprises.

Ce jour-là, le vent souffle en rafales redoutables, comme le rapporte l'Aérophile du 1^{er} novembre 1909 qui indique : « Louis Paulhan, dont on ne saurait trop admirer le courage et la magnifique virtuosité, sur son biplan Voisin, a réussi néanmoins à voler 16 m dans la bourrasque, au milieu d'une folle ovation. Au 3^e tour, il fila hors de l'aérodrome pour une excursion aérienne dans la campagne et termina par un superbe atterrissage en vol plané, salué de bravos et de hourras. Latham, qui avait pris son vol le premier, malgré le vent, s'arrête au 1^{er} virage : le comte de Lambert manque son départ et endommage l'aile droite de son biplan. Le vent souffle encore quand Gobron part pour couvrir 6 tours en 11'42''1/5. Un peu plus tard, dans une atmosphère plus calme, Paulhan vole 11 tours en 26' ».

La journée de l'Aéroclub, le 17 octobre « qui fut un joli succès de public, fut aussi très réussie au point de vue de l'aviation... » mais elle n'a pu surpasser celle du 18 octobre « à jamais mémorable par la magnifique randonnée du comte de Lambert au-dessus de Paris ». Enfin, le 21 octobre, jour de clôture, Brégi effectue « en 33 min 3 s 4/5, 13 tours, le plus long vol du meeting si l'on excepte la randonnée du comte de Lambert sur Paris, De Lambert fait 6 tours en 12 min 9 s 3/5 pour le Prix du Conseil général, franchit le ballon flottant à 40 m de haut et, conformément au règlement, revient couper près de terre la ligne de départ ».

L'exploit du Comte de Lambert, le 18 octobre, marque l'apogée de ces journées. Parti de Port-Aviation, il survole Paris, contourne la Tour Eiffel et parcourt 48 Km en 49 min 39 sec 2/5.

C'est un triomphe et «as-tu vu Lambert ?» devient — pour un temps — la phrase favorite des parisiens.



«Je suis embarrassé, en vérité, très embarrassé, je n'ai jamais encore parlé en public... Vous me demandez ce que j'ai fait... Et bien, j'ai mis un appareil au point et, quand on a un bon appareil au point, on l'a bien en confiance, et il n'est pas plus difficile de faire le tour de Paris en doublant la tour Eiffel que de faire le tour d'un aérodrome. Et j'avoue que les applaudissements qui ont salué mon retour à Juvisy et la manifestation grandiose qui m'a accueillie à mon entrée sont véritablement extraordinaires. «Il n'y avait pas de vent, je me suis élevé tout doucement, j'ai pris pour point de direction la tour Eiffel et j'ai été droit dessus. Après l'avoir doublée, j'ai eu un peu de mal à retrouver ma route, mais la Seine m'a guidé. Puis j'ai perçu dans le lointain un grand réservoir blanc et j'ai piqué droit sur Juvisy, je suis descendu, et voilà...» Que vous dirai-je encore ? Quand je suis descendu, j'ai trouvé Orville Wright qui venait d'arriver et cela a été une véritable récompense, pour moi, de ce que vous appelez un exploit»

**(intervention lors du banquet
de l'exposition aéronautique)**



«De ma mansarde d'étudiant au quai Saint-Michel, j'ai entendu le bruit d'un moteur qui, pour la première fois, occupait tout le ciel de Paris ; jusqu'ici, d'en haut, les hommes n'avaient reçu qu'une voix mugissante ou tonnante : l'orage... À la lucarne, je me tords le cou pour chercher des yeux le messager inconnu. Le comte de Lambert, ayant réussi à décoller à Juvisy, avait foncé vers Paris, et à 300 mètres d'altitude, il avait doublé la tour Eiffel. C'était prodigieux, c'était fou ! Nos rêves donc pouvaient devenir réalité, si téméraires fussent-ils ! Ce soir-là, dans Paris, ce fut une grande joie. C'était au printemps 1909 (?) que la chimère fut capturée par les hommes et conduite au-dessus de la ville».
Le Corbusier, 22 ans en 1909, revue Pégase.



7- 1910-1914. Un champ d'expériences

L'activité de Port-Aviation, fermé pendant la période hivernale, ne reprend qu'après les inondations catastrophiques de 1910. En effet, dès la première quinzaine de janvier, Port-Aviation est atteint par les eaux. Le 21 janvier, les entraînements sont suspendus. Le 1^{er} février, l'Aviation illustrée signale : «On aperçoit encore le toit des hangars. Ceux-ci ont dû être évacués précipitamment. Le champ d'expériences qui sert presque journellement aux aviateurs sera impraticable pendant longtemps...»

Il faut attendre le 2 mars pour voir Gaudart voler au-dessus du lac formé par les inondations, et à partir du lendemain, il reprend ses vols pratiquement tous les jours sur le biplan Voisin de la ligue nationale aérienne. Le meeting du 9 au 16 juin 1910 voit le triomphe de Dubonnet et surtout d'Audemars, véritable révélation de ces journées à bord de son minuscule monoplane «la Demoiselle Clément-Bayard».

En octobre 1911 sont organisés une journée d'aviation au profit de l'aviateur Freyainsi qu'un grand concours de cerfs-volants, coupe Gordon des cerfs-volants, sous le patronage de l'Auto, avec le concours de l'association française des petits inventeurs et de la Ligue française de cerf-volant. De 1910 à 1914, malgré des déboires climatiques et financiers (la société fait faillite en 1910), Port-Aviation reste un lieu très prisé par les aviateurs qui y évoluent au gré du vent et des progrès techniques...

Ils y côtoient des coureurs à pied (Jean Bouin gagne le cross des cinq nations, le 23 mars 1913) ou à bicyclette (cross cyclo-pédestre du 16 février 1913), des pêcheurs à la ligne et même des jockeys pressés de remporter le prix de la ville de Viry-Chatillon car pour rentabiliser l'affaire, le terrain est loué pour l'organisation de réunions hippiques et athlétiques.



À la veille de la Grande guerre, une nouvelle passion anime les pilotes : l'acrobatie aérienne. Port-Aviation est le théâtre de courses aériennes effrénées où s'illustre Roland Garros. Durant l'été 1913, Roland Garros et Audemars, puis Brindejont des Moulinais s'y affrontent au cours d'épreuves de vitesse.

Quant à l'intrépide Adolphe Pégoud, il exécute le premier renversement d'un aéroplane en plein vol le 1^{er} septembre 1913 avant de réaliser le premier «looping» de l'histoire. À ces défis, s'ajoutent les premières tentatives de saut en parachute.

Le 12 février 1914, après un premier essai du haut de la tour Eiffel, l'inventeur Jean Ors expérimente son parachute à bord d'un avion Deperdussin piloté par Lemoine. Installé sous l'appareil, il s'élance dans le vide à 500 m d'altitude. Jean Bourhis prend le relais 9 jours plus tard et prend son envol du siège du passager.

Une belle ardeur règne dans les hangars où inventeurs et constructeurs dessinent, forgent et mettent au point tous les jours relayés dans leurs efforts par l'intrépidité des pilotes.





« Le 8 juin 1910. Monsieur le Maire de Viry-Châtillon, des concours d'aviation viennent d'être annoncés pour avoir lieu à Port-Aviation du jeudi 9 au jeudi 16 juin courant... Vous savez qu'en octobre dernier, au moment des expériences qui ont eu lieu au même endroit, les terrains situés sur les territoires de Juvisy, Savigny et Viry, en bordure ou dans les environs du champ d'aviation et notamment le coteau de Viry, ont été envahis par des milliers de curieux à pied, à bicyclette et même en voiture, qui ont causé des dégâts assez nombreux... À cette époque, la plus grande partie des récoltes était faite, et il ne restait plus guère que les raisins et les fruits à enlever, tandis qu'aujourd'hui, toutes les terres sont recouvertes de leurs produits, en sorte qu'il est fort à craindre que les dégâts soient plus considérables...

C'est pourquoi je me permets d'attirer votre bienveillante attention sur la situation actuelle, et de vous prier, au nom de l'association des propriétaires et locataires, dont je suis le président, de bien vouloir prendre les mesures nécessaires pour assurer la sauvegarde des récoltes et des propriétés du territoire».

L. Gilles



21. Aérodrome de Port-Aviation. - Course de Cheval. - 6. Hors Concours



8- Le droit des pauvres

Comme le veut la loi, la commune perçoit le droit des pauvres dans tous les établissements qui offrent des spectacles ou attractions quelconques et où le public est reçu en payant.

«Bien que le droit des pauvres n'ait pas encore été appliqué aux aérodromes, il est vraisemblable qu'il le sera à la Cie d'aviation parce que c'est une société de spéculation, c'est en tout cas une affaire à engager !». Suivant l'avis de Maurice Sabatier, ancien maire de Viry et avocat au Conseil d'Etat, son successeur, Anatole Tocque, décide de procéder à la perception de ce droit au profit du bureau de bienfaisance.

Cependant, malgré les démarches, alors que meetings et autres spectacles se succèdent et rapportent de l'argent, les droits exigés ne sont jamais versés.

La justice est saisie, la brigade de gendarmerie de Juvisy est régulièrement appelée à la rescousse... Mais rien n'y fait : les «Faillites» successives des sociétés gestionnaires de l'aérodrome entravent le recouvrement de l'impôt. En 1912, un accord devant notaire est passé avec Gabriel Frémont, directeur de l'aérodrome. Le maire, dûment autorisé, lui concède un abonnement au droit des pauvres, pendant une année, au prix de 2 000 Fr, payables au quart. Il est ainsi le seul habilité à percevoir ce droit.

Hélas, l'arrangement ne fait pas long feu. Et la commune n'arrivera vraisemblablement jamais à recevoir l'ensemble de ce qui lui était dû.

9- La guerre de 1914-1918

La guerre de 14 donne une nouvelle affectation aux installations de Port-Aviation, quelque peu menacé à la suite du rachat des terrains par M. Picketty, entrepreneur à Juvisy, en novembre 1913, pour le lotir. L'armée y installe une école militaire d'aviation dotée d'appareils Caudron, avant d'y loger des troupes coloniales, « des Annamites avec leur famille », selon les anciens, utilisées à diverses tâches comme le jardinage. Enfin, le 1^{er} janvier 1918, l'école de pilotage militaire belge y est transférée. Non loin de là, le domaine de Piédefer devient une maison de convalescence pour les aviateurs, financée par les constructeurs de moteur. La demeure, surnommée « la maison pour oiseaux malades », est mise à disposition et dirigée par son propriétaire depuis 1901, Joseph Mougin, docteur en médecine et pharmacien.



« Ici j'ai tout ce qu'il faut pour bien me reposer.

La tranquillité absolue. Le bon air. Nous habitons un superbe château entouré d'un parc immense et rien n'y manque comme luxe et confort.

La maison est exclusivement réservée aux aviateurs fatigués et convalescents et est entretenue par tous les constructeurs de moteurs et d'avions.

Aussi les choses sont-elles très bien faites car chaque maison verse une grosse somme annuellement. Nous leur faisons assez gagner de l'argent en brisant et usant les appareils et en raquant notre peau. Ils peuvent bien faire ça pour nous.

Nous sommes peu nombreux une trentaine en tout, c'est en somme une petite famille ».

Extrait d'une lettre de Paul Béraud à Lucien Claude, 39^e cie d'aérostiers, Hôpital annexe, Viry-Chatillon, 23/11/1917

Ministère de l'Agriculture
et du Ravitaillement.

Ville de Virey-Châtillon.
Arrondissement de Corbeil.

Demande d'Attribution de Pain
pour consommation collective.

Etablissement : Hôpital Militaire Annexe V. N. 75
de Virey-Châtillon (S. L. O.).

Directeur : M^r le Docteur J. Mourgin, Médecin-Major de 1^{re} Classe,
Médecin-Chef de l'Hôpital V. N. 75.

Calcul de la Ration journalière.

Nombre de personnes	50 (Hospitalisés) à 600 gr.	=	50 k. 000
	1 (Off. d'adm ⁿ) à 300 gr.	=	0 , 300
	7 (Secours Inf ^r) à 600 gr.	=	4 , 200
	7 (Secours Simm ⁿ) à 300 gr.	=	1 , 800
	<u>65</u>		<u>36 , 300</u>

Nom et adresse du Boulanger choisi pour la fourniture du pain.
Madame Dugast, à Virey-Châtillon (S. L. O.).

Virey-Châtillon, le 1^{er} Mai 1918.



L'Officier d'Admⁿ de 3^e Classe
Gérant d'Annexe

En ces temps troublés, des hommes ont pu réaliser leur rêve : piloter des avions. L'école d'aviation de Juvisy leur a offert cette chance. Après guerre, beaucoup ont souhaité poursuivre leur passion, en faire leur métier. Raymond Vanier ayant reçu son brevet de pilote à Juvisy le 24 mai 1917, est l'un des fondateurs de l'aéropostale, témoin et acteur de cette épopée des temps modernes (Air bleu, la Postale de nuit...). Jean Luna, lui aussi «breveté» à Juvisy, a travaillé dans l'aéropostale au Maroc, en Argentine...



«-Si je pouvais partir pour Juvisy ! avais-je dit souvent à mes camarades auxquels, probablement, je fatiguais les oreilles à force de leur répéter mes espoirs. Je n'y comptais guère, il y avait tant de demandes pour cette école Caudron proche de Paris et d'Orléans et qui offrait la possibilité d'une affectation dans la chasse. Tant de demandes, que je n'avais pas cru bon d'y ajouter la mienne, ceci par crainte de manquer un premier départ. Triage, inscription, fiches à remplir, visite médicale et, finalement, le résultat de toutes ces formalités. Vanier, désigné pour Juvisy.

Le train m'y déposa le 26 avec une dizaine de mes nouveaux camarades, pour la plupart sous-officiers comme moi et provenant de toutes les armes. Deux jours plus tard c'était mon baptême de l'air sur Caudron G.3.»
Raymond Vanier, «Tout pour la ligne»



10- De l'après-guerre à nos jours

La paix revenue, Port-Aviation est complètement abandonné et la plupart des installations démolies. Le 5 septembre 1919, la signature du cahier des charges du lotissement appelé encore aujourd'hui Port-Aviation marque la disparition de l'aérodrome. Les années passent, l'aéronautique enregistre des progrès phénoménaux tandis que le quartier de Port-Aviation se couvre de coquets pavillons, souvent en pierres meulières. Aujourd'hui, plus de 5 000 castelvirois y résident.

La dénomination des rues, la présence du seul bâtiment encore existant de l'époque avec sa plaque commémorative, rue Baronne de Laroche, marquent le souvenir d'une décennie glorieuse. Un bâtiment qui «pourrait devenir le trait d'union entre cette époque de gloire et l'avenir de l'aéronautique dans notre ville et dans notre région».

Francis Bédei, président de l'association de revitalisation du 1^{er} aérodrome organisé au monde, a dressé l'historique de ce bâtiment :

Le bâtiment principal en 1909 sert d'hôtel de réception pour les invités d'honneur, et de bureau pour les différents secrétaires administrateurs des sociétés d'exploitation du terrain : Mr Théroulde pour la compagnie d'aviation et Mr F. Leclair pour la société Port-Aviation. Il devient le mess des officiers, voire des sous-officiers, lorsque les militaires anglais, français et belges s'installent tour à tour. Le second bâtiment est le restaurant de pesage (1909-1914). Ce bâtiment, géré par Mr Duhamel pour la Société anonyme des restaurants et hôtel de Port-Aviation ayant son siège à Paris, va semble-t-il devenir la cantine des apprentis pilotes de 1915 à 1918.

Le 6 et 7 août 1919, Mme Marie Roussel, propriétaire du château de Savigny-sur-Orge, veuve d'Alexis Duparchy,

vend à la société Charles Piketty et ses fils un terrain de forme irrégulière situé commune de Viry-Chatillon, au lieu-dit la Tournelle, la Platrière et le gué Héron, formant une partie du champ d'aviation d'une surface de 31 hectares. Puis le 16 mars 1925, un accord est signé entre Madame veuve Duparchy et la nouvelle société immobilière de gestion représentée par Monsieur Gabriel Frémon, avocat à Paris, président du Conseil d'administration, ayant son siège social à Viry-Chatillon en l'Hôtel de Port-Aviation. Cette nouvelle entreprise d'achat gère la création du lotissement et la vente des propriétés jusqu'en 1934.

La première assemblée générale de l'Association Syndicale des lotissements de Port-Aviation se tient le 22 décembre 1927. À cette date, le directeur de cette association, Mr Daveau déclare un terrain d'une superficie de 4 646,75 m² avec un hôtel et terrain derrière, appartenant à la société civile qui en devient propriétaire le 18 janvier 1934. Dès lors, la société loue à Mme Cordier, tenant pension bourgeoise à Paris, une exploitation de bals publics, dans les bâtiments de Port-Aviation. Le couple Augié en sera gérant jusqu'à la guerre.

Pendant la guerre 1939-1945, l'ensemble doit être occupé par une menuiserie semble-t-il. Puis, le 18 février 1947, Pierre Birot, pompier civil demeurant à Viry-Chatillon, acquiert l'immeuble et son terrain, fait construire au 31 rue du barrage une maison en parpaing, divisée en 5 pièces et une buanderie (1947/1948) avant de revendre le tout à Mme Bonnet-Delaville le 12 mai 1948.

A première vue, elle la loue à la menuiserie Carquet, puis à partir de 1954/1955 vient et s'installe en location à la même adresse Fernand Barthe, marchand de matériel industriel et d'entreprise, neuf ou d'occasion, qui rachète l'ensemble le 28 janvier 1955. En 1960, Mr Barthe change de profession et devient fabricant de produit de nettoyage et d'entretien à façon. En 1964, il fait venir la



Société parisienne d'application de silicones (la SOPASI) d'Ivry-sur-Seine, exploitante d'un établissement pour teinture et dépoussiérage des étoffes et vêtements pour les particuliers.

A partir de 1967/1968, Dimitri Borovas remplace Mr Barthe, certainement parti à la retraite. La SOPASI continue l'exploitation de teinture et de nettoyage industriel jusqu'en 1979/1980.

Les trois années suivantes, il n'y a plus d'activités sur les lieux. Fernand Barthe manifeste alors le désir de céder sa propriété à la commune, compte tenu de l'intérêt historique qu'elle représente. Après délibération du conseil municipal acceptant l'acquisition au titre de la constitution des réserves foncières, le maire, Henri longuet, signe l'acte de vente le 1^{er} juin 1983.

Les bâtiments de Port-Aviation sont remis en état et, pendant une dizaine d'années vont servir de lieux de stockage pour le matériel des employés communaux. Après l'édification du centre technique municipal, les bâtiments sont partiellement désaffectés. Depuis lors, une réflexion est menée pour faire revivre ce bâtiment.





11- 1909-2009. Un centenaire à l'esprit pionnier

Inscrit parmi les manifestations nationales 2009 par le ministère de la Culture et de la communication, le centenaire de Port-Aviation est un succès populaire.

Des manifestations variées, une large participation des habitants à leur réalisation, un partenariat avec Aéroports de Paris et l'aide du département de l'Essonne ont permis aux novices, comme aux passionnés, de s'approprier le passé d'un quartier ainsi que l'histoire de l'aviation.

L'implication des écoles a donné lieu à la création d'un livre illustré «Deux enfants découvrent Port-Aviation», à la réalisation de spectacles, de sculptures et de dessins, à l'édition de gazettes spéciales. Le plus étonnant reste la conversation, en direct, des élèves des écoles avec le commandant de la navette spatiale en orbite autour de la Terre. Le plus émouvant est sans conteste la rencontre avec Germaine, témoin de l'épopée de Port-Aviation.

La diffusion de chroniques radiophoniques, une soirée enquête à la ludothèque, des pages d'informations sur le site internet et le magazine de la ville, la sortie d'ouvrages et l'inauguration d'un circuit patrimonial dans le quartier de Port-Aviation ont contribué à la connaissance du premier aérodrome organisé au monde.

À remarquer également : la découverte d'époques et faits révolus dans des expositions comme «Port-Aviation ou le champ des pionniers», l'exploration des techniques aéronautiques à travers des ateliers pédagogiques, la réalisation de bibliographies, la projection de films, etc. Point d'orgue du centenaire, les journées festives de mai ont mobilisé de nombreuses associations et réuni des milliers de visiteurs. Le survol des lacs par quatre avions d'époque de l'amicale Jean-Baptiste Salis a offert aux spectateurs un beau moment de frisson.

Un centenaire placé sous le signe du souvenir mais résolument tourné vers l'avenir...



«Les restaurants seront tenus par M. Duhamel, sous-directeur du Palace-hôtel, qui a formé une société anonyme au capital de 150 000 francs (Société des restaurants et hôtels de Port-Aviation). Vous pouvez voir que ces restaurants seront admirablement bien tenus et que les parisiens pourront faire bonne chère à Port-Aviation. Les prix des déjeuners et dîners au club de la société seront de 5 et 7 francs ; 6 et 8 francs au pesage. Il y aura 60 chefs et marmitons ; 250 garçons, 15 maîtres d'hôtel formeront l'état-major de M. Duhamel ; 10 bars, 4 restaurants et un buffet pour 3 000 personnes seront établis à Port-Aviation».

L'Abeille de Seine-et-Oise, 3 octobre 1909



Livret réalisé par Sylvie Joubert d'après les archives municipales ainsi que les travaux de Francis Bédeï, président de l'Association de revalorisation du premier aérodrome organisé au monde de Port-Aviation.