



# 1

Regards sur les débuts de l'aviation  
et sur les aéroports en région  
Île-de-France avant la seconde  
guerre mondiale



## Les origines, les premiers terrains

Le rêve d'Icare aura inspiré bien des hommes et, si tous ne s'accordent pas sur le fait d'attribuer à Clément ADER le premier envol effectué par l'un d'entre eux, il n'en demeure pas moins que la naissance de l'Aviation<sup>7</sup> appartient aux premières années du 20<sup>e</sup> siècle.

Ses débuts officiels, comme les années qui précédèrent ce premier vol, auront été constellés d'anecdotes diverses et parfois dramatiques qui se déroulèrent sur fond d'une compétition acharnée entre sportifs et gentlemen s'essayant à cette aventure de part et d'autre de l'Atlantique.

Cela prenait le plus souvent la forme de tentatives improvisées sur des terrains non aménagés. Il faut en effet attendre le 23 mai 1909 pour que soit inauguré au sud de Paris le terrain de Juvisy dit "Port-Aviation". Ce premier aérodrome d'une centaine d'hectares, né d'une initiative privée, était situé en fait sur la commune de Viry-Chatillon où il s'étendait entre les eaux de la Vanne, l'Orge, la route nationale 7 et le boulevard Husson.

Avec une trentaine de hangars, des ateliers de réparation, des tribunes, un hôtel restaurant, des commerces et un parc automobile, Port-Aviation aurait bien préfigurer un aéroport moderne si sa piste n'avait été... circulaire comme celle d'un hippodrome !

Mais il est vrai que les vols de l'époque se mesuraient en centaines de mètres ou en tours de circuit.

On notera que le 4 juillet 1909, soit trois semaines avant de réussir sa traversée de la Manche, Louis BLERIOT effectua à Port-Aviation 24 tours de circuit en 50 minutes, obligé d'atterrir... par manque d'essence.

Port-Aviation ne devait pas survivre au premier conflit mondial même si l'armée avait réquisitionné le terrain dès 1915 pour y installer l'école de pilotage militaire Caudron.

Les progrès de l'aviation mirent fin également aux exhibitions en circuit et furent à l'origine de la création d'un grand nombre de terrains autour de Paris.



Décollage de l'Eole  
Gouache de Georges Beuville, Musée de l'Air et de l'Espace



Clément Ader



Louis Blériot



Port Aviation  
l'entrée principale en 1909

7. Ader baptisa ce type d'engin du nom d'avion (sur la base du mot latin : avis qui signifie oiseau) et son prototype "Eole" (en référence au dieu grec des vents).

À la veille de la Grande Guerre, alors que la France comptait déjà une soixantaine de terrains aménagés, il apparut nécessaire, dès les premiers bombardements sur la capitale, d'en trouver un nouveau pour y organiser sa défense aérienne. Dans ce but, un terrain situé aux limites des communes de Dugny et du Bourget fut réquisitionné le 10 octobre 1914 pour y stationner les avions<sup>8</sup> destinés à repousser les appareils allemands.

C'est de cette prairie que décollent plusieurs missions de reconnaissance qui, face à l'incrédulité de l'Etat-Major, confirmeront pourtant l'observation du sergent Louis BREGUET lequel, parti de Villacoublay, signalait le changement d'axe significatif intervenu

dans le dispositif des armées du Général VON KLÜCK. Et ce sont ces reconnaissances qui conduiront à la fameuse opération des Taxis de la Marne.

C'est aussi du Bourget que les aviateurs PEGOUD, NUNGESSER NAVARRE, GUYNEMER, FONCK et bien d'autres partiront pour des combats aujourd'hui entrés dans l'Histoire.

La guerre ayant montré les possibilités de l'aviation, celle-ci se transforme rapidement pour devenir un moyen de transport civil et les industriels ne vont pas tarder à s'implanter sur de nouveaux terrains (tels Farman et Voisin à Issy-les-Moulineaux).

---

## LE PREMIER VOL COMMERCIAL

Comme destination, Henri FARMAN choisit la terre d'origine de son père, l'Angleterre mais le projet se heurte à deux reprises au refus britannique d'un vol civil tant que la paix n'est pas signée. Les douze passagers de ce premier vol commercial seront donc des militaires à l'exception du mécanicien.

Le 8 février 1919, à 11h50 Lucien BOSSOUTROT secondé par son mécanicien Lucien MULOT décolle de Toussus-le-Noble à bord d'un Goliath, sur un sol enneigé, mais par un ciel clair. Moins de trois heures plus tard, il atterrit à Kenley, près de Croydon au sud-ouest de Londres, après un vol effectué à une moyenne de 115 kilomètres à l'heure.

Les dix passagers ont eu juste le droit d'emporter un petit sac de voyage pour passer la nuit à Londres, un panier pique-nique pour le déjeuner et une trousse d'outillage complétant les bagages.

Le lendemain, 9 février, BOSSOUTROT quitte les brumes londoniennes à 12h20 pour revenir à son point de départ à 15h30, soit à la vitesse moyenne de 125 kilomètres à l'heure. Les deux trajets ont été effectués sans le moindre incident, à une altitude de 600 mètres au-dessus des terres et de 1 000 à 1 200 mètres au-dessus de la mer.



Embarquement sur un Goliath

---

8. Appareils stationnés jusqu'alors sur l'aérodrome de Saint-Cyr

## Des débuts du Bourget...

Si ce premier vol faussement commercial eut lieu au départ de Toussus-le-Noble, il ne faut pas oublier que le fret aérien avait pris son essor dès janvier 1919 à partir du Bourget dans le but de ravitailler le nord de la France isolé du reste du pays par les dégâts occasionnés au réseau ferré. Et c'est Le Bourget qui, profitant d'installations existantes et surtout d'une technologie moderne issue de l'expérience des militaires, va accueillir les véritables débuts de l'aviation commerciale.

L'essor de l'aviation va attirer non seulement les passagers, mais également les curieux. Le Bourget va devenir un lieu de distraction et de rassemblement pour de grandes occasions : une foule considérable s'y presse le 21 mai 1927 pour accueillir Charles LINDBERG et son "Spirit of Saint Louis" lors de sa traversée victorieuse de l'Atlantique Nord et ce, quelques jours à peine après y avoir assisté au départ de "L'oiseau blanc" de NUNGESSER et COLI ou du "Trait d'Union" de LE BRIX et MESMIN pour des vols malheureusement sans retour. Cette même foule viendra encourager COSTES et BELLONTE, le 1<sup>er</sup> septembre 1930, lors de leur envol pour New York à bord du "Point d'interrogation".

Parallèlement à ces premiers exploits, le trafic va se développer au départ du Bourget vers les quatre coins de l'Europe passant de 6 200 passagers en 1920 à 20 750 en 1925, puis à 55 000 en 1930 pour atteindre 131 000 en 1937, année de l'inauguration de l'aérogare construite pour l'Exposition Universelle.

Pierre LATRON se souvient de ses débuts à la radiogoniométrie en 1936 :

“ Avant 1939, être dans l'aéronautique, c'était avoir le privilège de vivre dans un milieu exceptionnel, à la campagne (Le Bourget était à la limite de la zone construite), très près des avions et des équipages. Si l'électronique s'appelait tout simplement radio, son application à la navigation – la radiogoniométrie – nous procurait un travail très prenant... les équipages dépendaient en grande partie des instructions du sol qui leur permettaient de corriger leur route établie

à l'estime. Les routes normales étaient des lignes droites : Paris-Londres, c'était Le Bourget-Croydon, en 1 heure ! ”

Mais, au-delà des chiffres, les hommes pensaient, depuis quelques temps déjà, donner une structure tant législative que matérielle à ce trafic aérien que le progrès technique annonçait chaque jour plus incontournable. En France, comme dans beaucoup d'autres pays, il était apparu nécessaire d'encadrer l'essor de ce nouveau mode de transport en édictant des règles de navigation et le ministère de la Guerre s'y était employé dès 1911.

Les terrains vont se doter, peu à peu, de hangars et d'ateliers afin d'abriter les avions mais, aussi d'y assurer leur entretien et cela avant que, le trafic commercial se développant, il ne se fasse jour l'idée d'une structure d'accueil des passagers.

Dernière composante de cette évolution, la naissance au lendemain de la guerre, de plusieurs compagnies aériennes, quelquefois de petite taille et n'ayant pas toutes vocation à se développer vers l'international. Certaines se fédéreront au sein d'un organisme créé à Cuba en 1919 : l'IATA<sup>9</sup>.

Quant aux liaisons aériennes, d'abord continentales (Paris - Londres, Paris - Amsterdam, puis Paris - Varsovie), elles commencent peu à peu à traverser les mers : Pierre LATECOERE lance, non sans difficulté, la ligne Toulouse - Casablanca, Air Orient établit la liaison jusqu'à Saigon, l'Aéropostale assure le courrier vers l'Amérique du Sud, etc.

Le vieil adage selon lequel l'union fait la force va conduire à l'idée de créer des compagnies nationales : à l'image de KLM, créée en 1919, la compagnie allemande Lufthansa voit le jour le 6 janvier 1926 et Air France le 30 août 1933<sup>10</sup>.

Le développement du trafic, l'édition de règles de navigation contrôlées par le ministère de l'Air s'érigeant en tutelle naturelle et l'apparition des compagnies nationales : trois raisons qui allaient justifier le développement d'un aéroport parisien structuré.

9. Association Internationale du Transport Aérien

10. Fruit de la fusion d'Air Union, de C.I.D.N.A, de Farman, d'Air Orient et de l'Aéropostale



#### Le Bourget en 1930

Alors que n'existent sur le terrain que les hangars Lossier<sup>11</sup> et de multiples bâtiments édifîés en 1924 par l'architecte DECAUX avec le concours des ingénieurs TERRISSE et RUMPLER, la croissance régulière du trafic et l'organisation prochaine de l'Exposition universelle à Paris vont justifier la création d'une grande aérogare moderne.

Certains pensent alors à un déménagement de l'aérodrome vers un autre lieu. Un projet dénommé AVIAVILLE est même envisagé sur des terrains pas très éloignés de l'actuel aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

D'autres – tel l'architecte André LURCAT – projettent de transformer l'île aux Cygnes, en plein Paris, en terrain d'aviation !

Mais, en 1933, après une visite sur place, le ministre de l'Air Pierre COT opte pour le maintien du Bourget et souhaite que la nouvelle aérogare soit d'un nouveau type à l'image de ce qui a été fait pour l'aéroport de Berlin-Tempelhof et de ce qui se construit à la même époque à Liverpool, à savoir un bâtiment

unique regroupant l'ensemble des services.

Un concours est organisé en ce sens, l'Etat se constituant maître d'ouvrage avec comme ligne directrice une architecture mêlant académisme et modernité (dans le même style seront construits à Paris le Palais de Chaillot et le Palais de Tokyo). Le ministère de l'Air définit un programme et un budget à ne pas dépasser avec un objectif : construire un bâtiment prestigieux qui soit un instrument de propagande aéronautique, le tout devant être livré pour l'ouverture de l'exposition.

Le projet de Georges LABRO sera retenu. C'est l'aérogare que nous connaissons encore aujourd'hui, puisque le bâtiment original, détruit peu après, lors du second conflit mondial, fût reconstruit à l'identique ou presque. Il s'agit d'un bâtiment présentant un front important sur le parvis, descendant en gradins côté terrain ; éclairé par de grandes baies vitrées, côté parvis, il présente des voûtes en béton translucide dans sa partie centrale.

Cette aérogare n'est pas encore achevée lorsqu'elle est inaugurée le 12 novembre 1937, pour accueillir les premiers visiteurs de l'Exposition universelle.

---

11. Ces hangars que l'on voit sur la photo ci-dessus sont encore en service aujourd'hui.

**Georges LABRO (1887-1981)** est élève de l'atelier Lemaesquier-Laloux à l'École des Beaux-Arts. Second Grand Prix de Rome en 1921, il est surtout connu pour ses réalisations entre 1926 et 1938. Dans la revue L'Architecture en janvier 1938, il décrira ainsi sa conception du projet :

“ Mon idée répondait au souci de réaliser une composition simple, se développant en ligne droite en avant de l'alignement des hangars avec un minimum de largeur pour le bâtiment et, par contre,

de profiter des hauteurs autorisées par le gabarit volontairement bas. Ainsi je pouvais espérer obtenir, pour les différents locaux, une surface très grande, au maximum des possibilités. En outre, et ceci est très important, ma composition, axée en son centre sur un motif central ou si vous préférez, sur une sorte de proue avec de chaque côté de longues ailes, me permettait, en ne limitant pas les ordonnances de ces dernières, les extensions futures, inévitables. C'est ainsi que l'avenir est prévu sans qu'il y ait lieu de craindre une atteinte quelconque à l'ordre de ma composition.”

## ... à ceux d'Orly

La grande crue de 1910 ayant inondé le terrain de Port Aviation, certains pilotes s'orientent tout naturellement vers des terres moins exposées situées sur la commune de Paray-Vieille-Poste où les premiers appareils se posent dès 1914, au lieu-dit "la ferme au filou" jusqu'alors terrain de secours.

Il faut cependant attendre le début de 1918 pour que, à la demande du général PERSHING, CLEMENCEAU fasse réquisitionner par le ministère des Armées un terrain de 286 hectares situé sur le plateau de Longboyau, à cheval sur les communes d'Orly, de Ville-neuve-le-Roi et d'Athis-Mons. C'est sur ce terrain que sera édifié le premier hangar Bessonneau quelques semaines à peine avant que les Américains, entrés en guerre, viennent s'y installer.

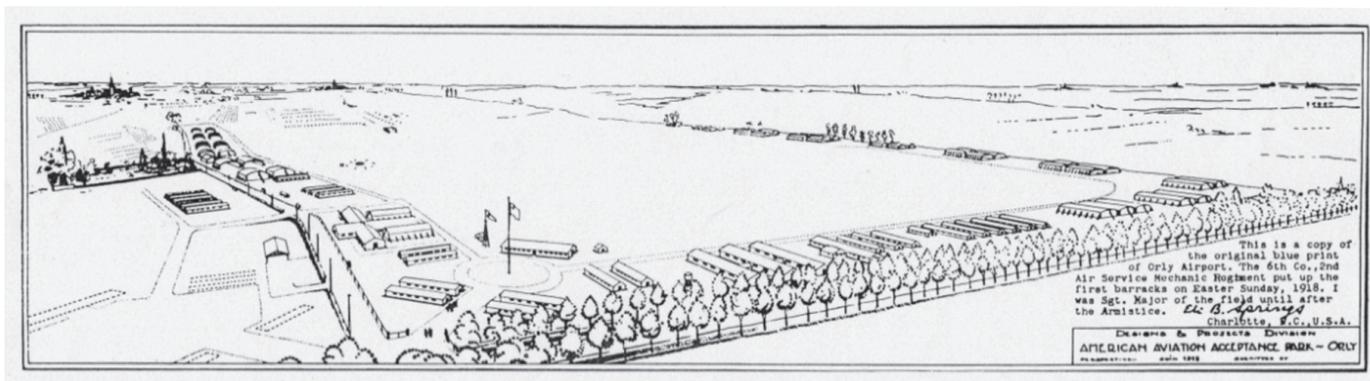
Le 31 mars, la sixième compagnie du 2<sup>e</sup> régiment de mécaniciens de l'aviation sous les ordres du capitaine Harold H. AMBLER, arrive de Tours à bord de 25 camions pour y prendre ses quartiers et y construire, en trois mois, 78 hangars, des bâtiments préfabriqués pour leurs logements, des ateliers pour la préparation et la réparation des avions, une cantine, un théâtre, une piste d'athlétisme et... un terrain pour jouer au base-ball.

Un journaliste américain du nom de Charles GREY, jeune diplômé pilote de l'armée de l'air française, muté dans l'aviation américaine en cours de constitution, raconte cet épisode de 1917 dans la revue Icare :

“ Je fus donc affecté à une équipe de pilotes dont la mission était d'essayer les nouveaux avions achetés aux constructeurs français : Voisin, Breguet, Salmson, Nieuport, dont le dernier modèle de chasseur destiné à équiper les premières escadrilles américaines. Après quelques semaines au Bourget, nous reçûmes l'ordre de ne pas atterrir sur notre terrain, mais de nous diriger sur une prairie près d'un village nommé Orly, où les techniciens de l'armée de Terre commençaient la construction d'une nouvelle base.”



Le capitaine Harold H. AMBLER au centre



Représentation du terrain d'Orly en 1918, Dessin d'Eli BAXTER SPRINGS, de CHARLOTTE (Caroline du Nord), Sergent au 2<sup>e</sup> régiment, 6<sup>e</sup> compagnie des Mécaniciens de l'Air Service

Le 27 juillet 1918, le colonel T.A. BALDWIN succède au capitaine AMBLER et continue à développer les installations. Au jour de l'armistice, le 11 novembre 1918, 323 officiers et 2 283 hommes de troupe y sont présents.

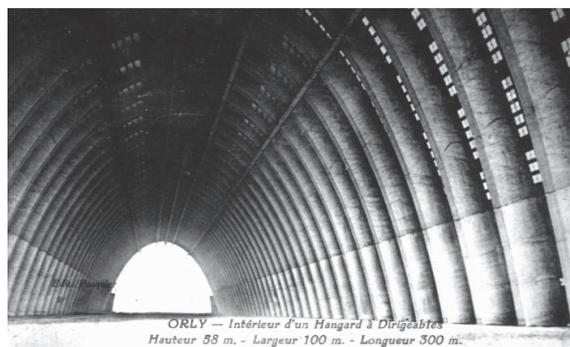
Après la guerre, l'Etat entame une campagne d'expropriation afin d'étendre la superficie de l'aérodrome, se heurtant à la famille de COURCEL (propriétaire de la plupart des terrains aux alentours) qui s'opposait à l'installation d'un aéroport civil, mais non à celle d'un aéroport militaire... Mais le baron de COURCEL était lieutenant de cuirassiers et héros de la guerre...

Durant l'entre-deux-guerres, le camp d'Orly fut divisé en deux avec un aérodrome civil au nord et une base militaire au sud. L'occupation de cette dernière par la Marine s'explique par la présence de deux Zeppelins dont elle était propriétaire (le Dixmude et le Méditerranée) pour lesquels furent édifiés deux magnifiques hangars de 300 m de long sur 100 m de large et 58 m de haut. En décembre 1923, la disparition tragique du Dixmude dans les eaux siciliennes mit fin à l'exploitation du second appareil et les hangars d'Orly resteront inutilisés ne servant plus qu'occasionnellement pour y abriter quelques avions légers lors d'épreuves sportives.

En 1925, un hangar de 7 500 m<sup>2</sup> avec des annexes est mis en chantier ; les travaux vont durer dix-huit mois ; la Marine Nationale en prend possession s'en sert plus comme entrepôt que comme abri pour les avions. L'aviation maritime restera à Orly jusqu'en 1940 avant de se replier sur Cuers<sup>12</sup>.

Elle y reviendra entre 1946 et 1947, avec l'installation de l'escadron 31S de l'Escadron Marine de Transport, laquelle effectuera des liaisons avant d'être transférée à DUGNY, chassée par les premiers travaux de ce qui deviendra le "Grand Orly". La Marine ne sera alors plus présente sur le terrain qu'au travers du SAMAN (Service d'Approvisionnement du Matériel Aéronaval) et ce, jusqu'en 1954.

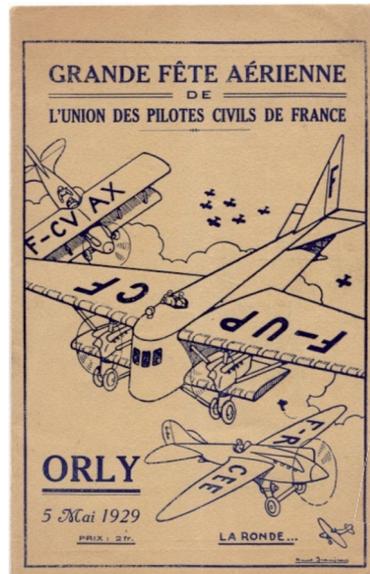
Parallèlement c'est surtout l'aviation de tourisme qui contribua au développement de l'aviation civile sur Orly avec en particulier l'installation de l'Aéroclub de France et les écoles de pilotage "Roland NUNGESSER", "Maryse Bastié Aviation" et autres ; de nombreux pilotes s'entraînaient alors à Orly comme MERMOZ ou SAINT-EXUPERY qui, lors des pauses prenait des notes pour son prochain livre sur un petit carnet... ou encore DROUHIN qui y trouvera la mort en 1928 aux commandes du prototype de l'Arc en Ciel.



ORLY — Intérieur d'un Hangar à Dirigeables  
Hauteur 58 m. - Largeur 100 m. - Longueur 300 m.

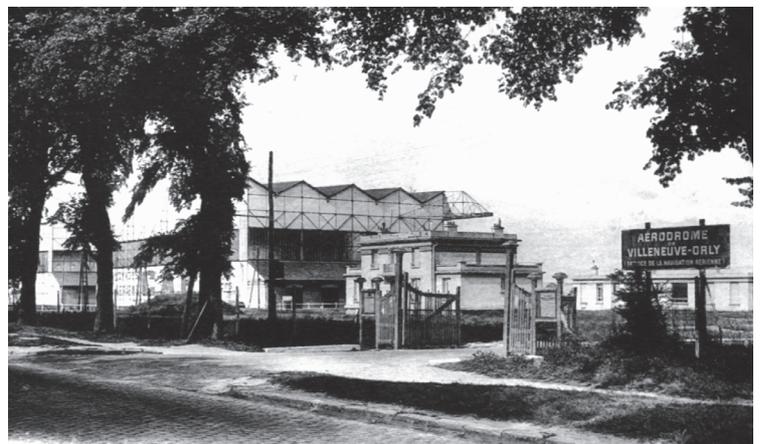
12. Département du Var

De nombreuses fêtes aériennes sont régulièrement organisées à Orly et plusieurs Tours de France aériens y prennent leur envol.



## EN 1940, LES ALLEMANDS S'INSTALLENT À ORLY.

Ils occuperont le terrain jusqu'à la libération en 1945 et y construiront deux pistes en dur, l'une de 1 550 m orientée Est/Ouest et l'autre de 1 860 m orientée Nord/Sud, ainsi que des taxiways et une tour de contrôle.



L'entrée de l'aérodrome



L'aérodrome en 1936 avec, à gauche, les hangars à dirigeables et, au fond à droite, le village de Paray.



LE GÉNÉRAL DE GAULLE

6/1/65

Je demande à  
M.M. Pleson, Mendil'kane,  
Dautry, Bidaault, Lilla,  
Laurent

de prêter attention au  
projet que leur  
présente M. Bozel.

J. de Gaulle.

Fac-similé de la lettre du Général de GAULLE à six membres du Gouvernement provisoire,  
leur recommandant de prêter attention au projet Bozel

