

# Les FETES d'AVIATION à CHATELLERAULT

## Un vieux rêve de l'homme : voler

Depuis Icare, l'homme rêve de s'envoler comme les oiseaux et de regarder le monde d'en haut. En 1783, Pilâtre de Rozier s'élève en ballon au nord-ouest de Paris et atterrit au sud de la Seine. En 1784, à Poitiers, M. Mignon, limonadier-confiseur, lance une montgolfière à Blossac alors que le père Rochex essaie en vain<sup>1</sup>. Un siècle plus tard le ballon dirigeable, utile en temps de guerre, fait son apparition.

La bataille du plus léger que l'air a commencé dans la 1<sup>ère</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et s'est poursuivie jusqu'à la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale.

En province, les ballons participent aux fêtes<sup>2</sup>. Il faut montrer les nouveautés de la technique, étonner le grand public. Lors des fêtes de la libération du territoire en 1871, le maire de Châtellerault, M. Godard, est monté en ballon.

L'ascension d'un ballon pendant les fêtes du congrès musical de Poitiers, en 1876, fait rêver participants et spectateurs<sup>3</sup>. L'année suivante, la sous-préfecture ne voulant pas être en reste, la ville de Châtellerault annonce une soirée aérostatique au début de l'automne, mais elle est ajournée suite à la mort de Mme Godard, femme du maire de la ville<sup>4</sup>. Un ballon sera lancé pendant le concours agricole de 1881<sup>5</sup>. On recommencera en 1886, 1890 (3 ballons et une grande montgolfière), en 1892 lors de la visite du Président Carnot, en

---

<sup>1</sup> B de la LIBORLIÈRE, *Vieux souvenirs du Poitiers d'avant 1789*, Poitiers, 1846. Réédition Brissaud, Poitiers, 1983, p. 64-65.

<sup>2</sup> On les lance lors des fêtes de bienfaisance, d'inaugurations, de fêtes aérostatiques.

<sup>3</sup> *Echo de Châtellerault* du 23 juillet 1876.

<sup>4</sup> *Echo de Châtellerault* des 21 et 28 octobre 1877.

<sup>5</sup> *Mémorial du Poitou* des 27 août et 5 septembre 1881.

1900 et enfin en 1908 à l'occasion de la Saint-Roch<sup>6</sup>. Leur période de gloire va de 1899 à 1914 en Poitou-Charentes<sup>7</sup>. Il semble qu'après, la mode des ballons gonflés passe.

## L'époque héroïque de l'aviation : 1903-1913

A la fin du XIXe siècle, les plus lourds que l'air veulent concurrencer les ballons. On dispose désormais de moteurs puissants. Mais nul ne parvient à voler jusqu'à ce jour du 9 octobre 1890 où Clément Ader, sur son grand oiseau l'Eole, aux ailes de soie, décolle<sup>8</sup>.

Dix années durant, de 1903 à 1913, c'est l'époque héroïque de l'aviation, du vol historique des frères Wright à la guerre de 1914. Les aviateurs Wright, Ferber, Santos Dumont, Blériot, Farman, Voisin, Latham, Levavasseur, Delagrangé, Garros, de Beaumont, Védrières, Chavez... « ont défriché le ciel »<sup>9</sup>. Cinq sur six des pionniers sont constructeurs et pilotes, ils sont tous français ! Farman, en janvier 1908 décrit une boucle d'un km avec retour au point de départ sur un biplan Voisin, équipé d'un moteur « Antoinette » de Levavasseur<sup>10</sup>. Sur un avion Voisin, il remporte le Deutsch-Archdéacon<sup>11</sup>. Certains

---

<sup>6</sup> *Mémorial du Poitou* des 19 septembre 1886, 29 juin 1890, 17 septembre 1892. *Echo de Châtellerauld* des 6 octobre 1900 et 28 août 1908.

<sup>7</sup> LEPOUCHARD Camille et RENAUD Yvette, *Les débuts de l'aviation en Poitou-Charentes*, CDDP Charentes, 1998. Le Confolentais compte 21 lancers en 15 ans. Ces lancers sont coûteux pour les petites villes de province.

<sup>8</sup> Clément Ader, ingénieur des Ponts et Chaussées, toulousain de 49 ans, travaille alors à Paris à l'installation des lignes téléphoniques. Son avion, l'Eole, pèse 295 kg. On peut voir aujourd'hui l'Avion III d'Ader au conservatoire des Arts et Métiers.

<sup>9</sup> CHAMBE René, *Histoire de l'Aviation*, Flammarion, Paris, 1972, 4<sup>e</sup> édition, p. 53.

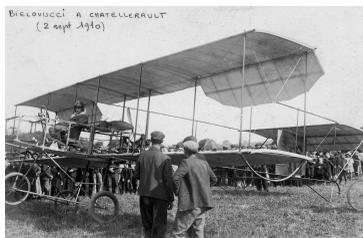
<sup>10</sup> LEPOUCHARD Camille et RENAUD Yvette, *ibidem*, p. 55.

<sup>11</sup> L'épreuve consiste à partir entre deux poteaux distants de 25 m, aller virer à l'autre bout du terrain à 500 m, revenir et passer en vol au dessus des poteaux de départ, le tout en 1 minute 28 secondes. CHAMBE René, *ibidem*,

considèrent que cette performance marque la conquête définitive de l'air. En mars, deux hommes montent à bord de l'avion de Delagrangé : lui-même et Farman et en juillet, c'est une femme qui accompagne Delagrangé. En octobre, Blériot, sur son Blériot VIII bis aux ailes habillées de papier (papier de Chine souple et résistant), réussit à voler sur 30 km au-dessus de la Beauce en se posant deux fois : 1<sup>er</sup> vol avec escale !

Les aviateurs Farman et Blériot tiennent la tête en Europe, mais sont distancés par les Américains. Wilber Wright vient en France, s'installe à Pau où il ouvre une école de pilotage. De 1909 à 1913, de grands pilotes se forment dans notre pays. Les Iers accidents graves se produisent en 1909<sup>12</sup>.

Paris présente le 1<sup>er</sup> salon de l'aéronautique fin 1908. Et le 1<sup>er</sup> septembre 1910 Bielovucic réalise le 1<sup>er</sup> voyage aérien Paris-Bordeaux en trois étapes, avec escales à Orléans, Poitiers et Angoulême. Les Châtelleraudais ont alors la surprise d'entendre puis de voir le célèbre pilote, volant sur biplan Voisin, se poser aux Renardières. Bielovucic a confondu les Renardières de Poitiers avec celles de Châtellerault.



*Bielovucic le 2 septembre  
1910 ( collection JFM)*

L'atterrissage a eu lieu à midi moins le quart, en milieu d'après midi, ce sont 6000 personnes qui envahissent le terrain, attirées par le bruit des ailes et la rumeur<sup>13</sup>.

## **Les meetings d'aviation**

---

p. 58.

<sup>12</sup> Orville Wright et Selfrique meurent en Amérique, Lefebvre se tue sur avion Wright, Ferber sur avion Voisin.

<sup>13</sup> LEPOUCHARD Camille et RENAUD Yvette, *op. cit*°, p. 71.

Le public manifeste une véritable passion pour les fêtes aéronautiques et les meetings d'aviation. Le 1er meeting d'aviation se déroule à Reims, le 22 août 1909, sponsorisé par les champagnes. Celui de Bordeaux, en septembre 1910, auquel a participé le célèbre Biélovucic a été précédé par ceux de Niort et de Poitiers<sup>14</sup>. Dans cette dernière ville l'affaire a failli tourner à l'émeute. L'absence d'un aviateur, le mauvais temps et les incidents techniques ont poussé les 10 000 spectateurs qui, le dimanche, ont attendu toute la journée dans le froid et la pluie un vol hypothétique, à tout casser avant de repartir. Les musiciens du 125<sup>e</sup> régiment avaient pourtant joué pour faire patienter la foule qui demandait le remboursement des places. Le seul véritable vol auquel ils ont assisté a été celui de leur argent !

### **Le 1<sup>er</sup> meeting d'aviation à Châtellerault en 1911 : du jamais vu, et en deux épisodes !**

#### *Choix de la date*

Une course d'aéroplane, le Paris-Bordeaux-Paris est prévue les 11-12 et 13 juillet. Les avions arriveraient le 11 et repartiraient le 13. M. D'Argenson, député, a obtenu que Châtellerault soit la 1<sup>ère</sup> étape de la course. Le public verra les plus grands aviateurs du moment. Dès le mois de mai, le président M. de la Vaulx et plusieurs membres de l'aéroclub viennent sur place se mettre d'accord avec M. d'Argenson sur l'organisation de

---

<sup>14</sup>*Ibidem*, p. 77-79 Niort : 27 mars au 3 avril 1910. Les chemins de fer ont prévu des trains spéciaux, les organisateurs de nombreuses attractions pour occuper les gens en cas de défaillance. Six pilotes et quatre monoplans et 2 biplans plus un appareil de réserve doivent assurer la fête. Le temps n'est pas clément, on déplore 2 jours de tourmente de neige.

Poitiers : 28 avril au 1<sup>er</sup> mai 1910. Le meeting se déroule sur le terrain des Renardières, à l'ouest de la ville, trois aviateurs doivent participer, l'un d'eux ne vient pas et un mécanicien doit être hospitalisé.

l'épreuve et le choix du terrain<sup>15</sup>. Satisfaits, ils retournent à Paris. M. Jules Duvau (maire de 1888 à 1896) a été nommé secrétaire général des fêtes d'aviation. L'Indépendant du 4 juin annonce que la fête est annulée car le président du conseil refuse la participation de la troupe.

La déception est grande. Après toutes la publicité donnée par les journaux, la municipalité se doit de procurer à ses administrés une réjouissance aéronautique<sup>16</sup>. Et puis il faut « *développer le commerce de la ville qui depuis quelques années périclité* »<sup>17</sup>. La polémique s'en mêle et le journal La Démocratie accuse le député d'Argenson de faire paraître des annonces alléchantes, de promettre plus qu'il ne peut tenir et de ne rien faire<sup>18</sup>.

Finalement, les pourparlers s'engagent depuis le 8 septembre sous les auspices de la municipalité, le meeting d'aviation aura lieu et se déroulera les 8 et 9 octobre.

### *Organisateur*

Cottes, dit Béchet, administrateur de l'association professionnelle d'aviateurs « l'Etoile Auto », 2 rue d'Orsel, Paris, est retenu pour organiser, sous les auspices de la municipalité, une fête d'aviation à Châtellerault.

1. il est entièrement responsable en cas d'accidents ou de dommages.

---

<sup>15</sup> *Indépendant de la Vienne*, journal d'opposition, .n<sup>os</sup> 20 et 21 des 14 et 21 mai 1911.

<sup>16</sup> La municipalité avait fait appel à des entreprises comme G.Décey, entreprise générale de fêtes publiques et particulières, 17 place Molière à Angers, qui fournit un devis de feu d'artifice pour les fêtes d'aviation des 11, 12, 13 juillet 1911. Prix net : 1500 F (transport du matériel, voyage, séjour, déplacement et journée d'artificier à la charge de Décey. AMC, série S, carton 107.

<sup>17</sup> *Echo de Châtellerault* du 29 septembre 1911.

<sup>18</sup> *Echo de Châtellerault* du 27 octobre 1911, citation d'un extrait de La Démocratie.

2. il assume tous les frais, indemnités dues aux gendarmes.
3. le ou les aviateurs produiront leur brevet de pilote.
4. il donne les références des villes où il a organisé des fêtes.
5. en cas de mauvais temps, la fête est remise, les billets sont valables<sup>19</sup>.



*(AMC série S, carton 107)*

### *Lieu*

Les terrains susceptibles de convenir doivent présenter un espace de 200 sur 150 m en prairie, plat, sans arbre. Sont proposés :

1. Le champ de tir de la Brelandière.
2. Le champ de course de Nonnes entre la route de Nonnes, le chemin de fer, la route de Poitiers et les dernières maisons de Châteauneuf.

<sup>19</sup> AMC, Série S, Carton 107 Fêtes. Lettres du 28 juillet, du 3, du 11 et du 27 septembre 1911.

3. La plaine de la Désirée, route de Paris, entre la ligne de Loudun, la Vienne, le chemin de la Tuberie et la route de Paris.

4. La plaine de la Borde.

Le premier sera retenu, comme étant le plus facile à clore. Il est situé sur la commune de Naintré. On prévoit l'installation de hangars, la préparation de la piste un mois auparavant<sup>20</sup>.

### *Conditions financières*

Si les recettes sont égales ou supérieures à 3000 F, la ville sera dégagée de ses engagements financiers vis-à-vis de Goux et Béchet, elle n'aura rien à leur verser. La ville avance seulement 1500 F pour frais d'organisation. En cas de mauvais temps, la fête est reportée. Si le mauvais temps persiste, la ville remettra 5000 F pour couvrir tous les frais, les places seront remboursées au public.

Les prix des places sont fixés à 3 F pour les premières, 2 F pour les secondes et 1 F pour les troisièmes<sup>21</sup>. En réalité les places populaires seront à 50 Centimes, « *afin de permettre à tous d'assister à cette superbe manifestation d'un sport audacieux et indiscutablement dangereux* »<sup>22</sup>

La ville assure le service d'ordre et prête le concours des sociétés musicales. Elle lance en hâte une liste de souscription pour l'aider dans le sacrifice financier qu'elle consent.

### *Prestations*

Il est prévu les 8 et 9 octobre un meeting de 2h avec le concours de deux aviateurs dont une femme. Si le temps le permet, le public assistera à 2 vols au moins chaque jour par chacun des aviateurs.

---

<sup>20</sup> *Mémorial du Poitou* du 7 octobre 1911.

<sup>21</sup> Remarquons qu'à Poitiers les tarifs étaient : 5, 3, 1 F; à Niort : 5, 2, 1 F.

<sup>22</sup> *Echo de Châtelleraut* du 6 octobre 1911.

Si le mauvais temps nuit au décollage, la prestation est reportée au lendemain ou au surlendemain au pire aux 15 et 16 octobre. Les 2 aviateurs doivent piloter des Blériot 50 et 70 HP (Gnome et Rhône) et voler même par un vent de 15 m/s<sup>23</sup>. Les appareils sont exposés avant les démonstrations, le matin, et les mécaniciens sont présents pour répondre aux questions du public.

### *Les aviateurs*

**Lucien Deneau** est un pilote breveté de l'école Blériot, détenteur également du brevet militaire. Ce célèbre aviateur civil et militaire est le seul qui ait atterri dans la ville de Tarbes en janvier 1911. Il veut tenter de battre le record d'altitude détenu par Garros : 4250 m.

**Marc Pourpe**, âgé de 18 ans, sans garantie d'aucun bateau, a exécuté la traversée de la Manche aller retour avec beaucoup d'audace, ce qui lui vaut l'admiration et les félicitations des sportmen présents<sup>24</sup>. C'est à ce prix qu'il obtient son brevet de pilote.

---

<sup>23</sup> Blériot pilote et constructeur d'avions (1872-1936), vient de réaliser le 25 juillet 1909 la traversée de la Manche en 37 min.

<sup>24</sup> *Mémorial du Poitou* du 7 octobre 1911.



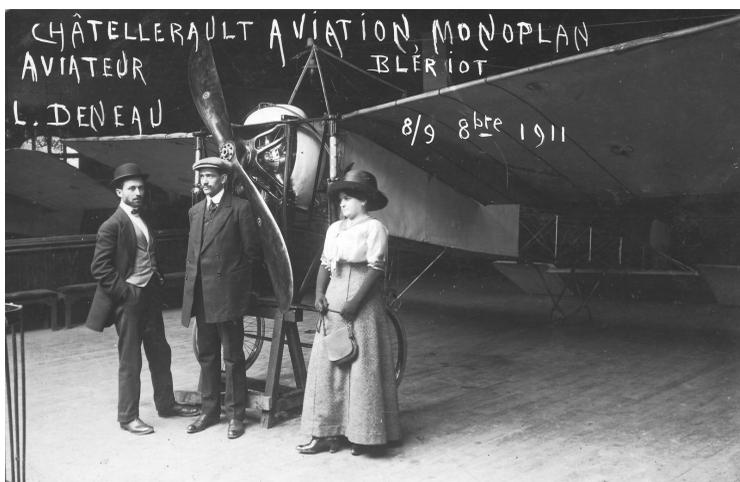
*Pourpe au moment du départ ( collection JFM)  
La fête d'aviation*

### Les dimanche 8 et lundi 9 octobre

Les deux aviateurs pressentis sont au rendez-vous, malheureusement l'appareil de Pourpe n'est pas arrivé. « *Le jeune aviateur, et les organisateurs, très peinés de ce contretemps ont décidé, d'accord avec la municipalité, de faire dimanche une nouvelle journée d'aviation, dans laquelle M. Pourpe sera présenté au public* »<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> *Ibidem* du 11 octobre 1911. Les avions voyageaient en train avant la première guerre mondiale.



*Le Blériot de Deneau, exposé à la Rosée du matin le samedi après midi ( collection JFM)*

Dès le samedi après-midi, le Blériot de Lucien Deneau est exposé à la salle de la Rosée du Matin. Notre photographe local, Charles Arambourou, immortalise M. Deneau et sa dame posant devant le monoplane.

Le cortège se forme boulevard Blossac et par milliers les spectateurs vont le dimanche au champ de tir, éloigné du centre ville et notamment de la gare par où arrivent de nombreux curieux. Il faut compter plusieurs kilomètres de route à faire à pied, par un mauvais temps assorti de vent violent, mais la musique est en tête<sup>26</sup>. Grâce à la Municipalité, les ouvriers de la Manufacture ont congé ce jour. Ceci nous permet d'évaluer l'importance d'une telle manifestation et toutes les retombées économiques espérées dans la ville où le commerce est en perte de vitesse.

*« Lucien Deneau exécute deux vols successifs dont l'un fait passer la chair de poule dans le dos de tous les spectateurs ».* Pris dans une violente tourmente, il ne perd pas son sang froid

---

<sup>26</sup> *Echo de Châtellerault* du 13 octobre 1911 et *Mémorial* cité au dessus.

et réussit à relever son appareil et à franchir la vallée de l'Envigne, ce qui lui vaut une ovation magnifique des spectateurs qui s'étaient affolés quelques instants auparavant. Le lundi, le temps est meilleur, « *l'homme oiseau* » effectue trois vols magnifiques, à 700 m de hauteur, va au dessus de la ville et même vers les Barres<sup>27</sup>. Le décolllement s'opère sans heurt, le Blériot prend l'air gracieusement. A l'atterrissage, quand les roues touchent le sol, qui est loin d'être une piste comme nous les connaissons, l'appareil a quelques soubresauts, il sautille, « *tel un oiseau absorbant sa becquée* »<sup>28</sup>.

L'aviateur est porté en triomphe, la fête est réussie malgré la déconvenue du départ et puis les Châtelleraudais vont bénéficier d'un spectacle supplémentaire le 15 octobre ! On leur promet que Pourpe exposera son appareil dans le marché couvert, ainsi tout le monde pourra le voir<sup>29</sup>. Un vin d'honneur est servi aux aviateurs et aux organisateurs et, le soir, l'hôtel de ville, le kiosque, le monument de la Révolution sont illuminés. L'Harmonie, sous la direction de M. Pivart, donne un concert à 9 h sur les Promenades. La ville est en fête.

#### Le dimanche 15 octobre<sup>30</sup>

Dès vendredi, Marc Pourpe prend l'air pour essayer son appareil, samedi il vole jusqu'à Poitiers où il sème des petits papiers annonçant la fête du dimanche. Le temps est splendide, de une heure à quatre heures, plus de 10 000 personnes arrivent au terrain et certainement autant se pressent à l'extérieur de l'enceinte. L'Harmonie et la Fanfare de Châteauneuf se font entendre pendant tous ces préparatifs. Sur la pelouse, des jeunes filles, écharpes aux couleurs nationales en sautoir, offrent de petites fleurs bleues et tendent une

---

<sup>27</sup> Village de la commune de Naintré, situé en bord de la nationale 10.

<sup>28</sup> *Mémorial du Poitou* du 11 octobre 1911. L'article est signé : A. Raymon.

<sup>29</sup> Le marché dont il s'agit était à l'emplacement actuel ; mais les bâtiments étaient ceux construits vers 1900, qui ont duré un demi siècle.

<sup>30</sup> Voir *Mémorial du Poitou* du 18 octobre 1911.

bourse destinée à recueillir les oboles au profit de l'aviateur. Les spectateurs se voient également proposer des cartes postales en souvenir de cette journée.

A quatre heures, l'appareil sort du hangar, roule jusqu'à son point de départ, « *pendant que Marc Pourpe, tête nue sous le soleil ardent, salue la foule qui déjà l'applaudit* ».

L'aviateur décolle, monte vers le ciel, chacun admire son audace, retient son souffle. Un quart d'heure plus tard il revient pour atterrir, coupe le moteur, descend en vol plané, arrive à terre quand d'un savant coup de gouvernail il se relève, reprend son vol et atterrit après un vol plané impressionnant. On n'a jamais assisté à un vol aussi haut, à un pareil atterrissage, les spectateurs acclament le héros. Malheureusement un patin arrière est endommagé et il faut attendre une demi-heure de réparation. Peu importe, la musique est là. Quand Pourpe repart, il monte à 1200 m, 1500 m d'altitude et disparaît dans le ciel. Puis il revient en effectuant des méandres et vers 200 m d'altitude pique et vient atterrir sur la pelouse. L'aviateur est porté en triomphe, une petite fille lui présente une magnifique gerbe de fleurs. Comme la semaine précédente, vin d'honneur, et le soir concert, discours du Maire. Retenons les allusions à la guerre de 1870, la fierté des Français de posséder des hommes et des appareils tels que ceux qu'ils viennent de voir évoluer, un brin de nationalisme. « *Il faut, en effet, Messieurs, réunir des qualités qui se retrouvent surtout dans notre race et que l'Allemand nous envie sans pouvoir les atteindre* <sup>31</sup> ».

#### Après la fête, les réactions dans la presse

L'Indépendant émet des doutes quant au bénéfice que le commerce local a pu tirer, mis à part la vente de cartes postales et les affaires de M. Mangin<sup>32</sup>. L'Echo de

---

<sup>31</sup> *Ibidem.*

<sup>32</sup> M. Mangin était restaurateur, entrepreneur de fêtes et avait dressé sa tente sous laquelle il vendait des provisions de bouche certainement, pour faire passer le temps.

Châtelleraut pense que la comparaison entre ce que les spectateurs ont vu et ce que le passage avec arrêt de la course Paris-Bordeaux pouvait offrir, est assez difficile. Néanmoins il conclut : « *Nous avons assisté à de belles manifestations d'aviation, aussi belles que le permettait l'espace restreint du champ de tir et le manque de préparatifs, en raison du peu de temps mis à les faire.* ». Dans l'Echo des Travailleurs, le camarade Krebs, qui s'est beaucoup dévoué pour la réussite de la fête, est d'avis que le champ d'aviation est trop loin de l'agglomération et que le commerce local en a peu profité car les gens sont rentrés en ville trop tard pour aller dans les magasins<sup>33</sup>. Le Socialiste, quant à lui, pense que 4000 personnes étrangères à la ville ont forcément utilisé le commerce local. Alors, succès délirant ou fiasco total ? Ni l'un ni l'autre. Les spectateurs ont été enthousiastes mais il semble que la ville n'en ait pas retiré les bénéfices escomptés.

## **Le meeting de 1912 : Landry sauve la fête**

### *Les prévisions*

On annonce pour le **dimanche 28 juillet et le lundi 29**, toujours à la Brelandière, « les rois de l'air » sur aéroplane de la compagnie générale aérienne<sup>34</sup>. **Koning** pilotera un biplan et **Landry**, notre voisin mirebalais, un monoplan. Le ciel se peuple d'avions et peu à peu la foule se blase. Alors il faut innover : « *des vols périlleux seront exécutés par les audacieux aviateurs. Pendant la durée du meeting, de nombreux passagers déjà inscrits seront pris à bord du biplan* ». Une grande tombola est organisée, dont le gagnant aura droit à un voyage aérien gratuit.

---

<sup>33</sup> Les terrains du comte de Fruchard, à la Gornière, n'ont pas été retenus par la commission, à cause d'un mur situé du côté de la rivière. *Echo de Châtelleraut* n° 3125, du 27 octobre 1911.

<sup>34</sup> *Echo de Châtelleraut* de juillet 1912.

### *La réalisation*

La météo du dimanche n'est guère favorable : de violentes averses tombent l'après-midi. Un petit orchestre, composé pour la circonstance, joue quelques morceaux de son répertoire pour faire patienter le nombreux public. Vers cinq heures et demi de l'après midi, les aviateurs tentent quelques vols. Il faut trois essais pour que Koning réussisse à prendre son vol et au bout de 5 à 600 m à faible hauteur, une panne de moteur l'oblige à atterrir dans un champ. Landry, plus heureux, réussit son premier envol, aux applaudissements de tous. A la demande de quatre spectateurs, il repart, exécute le même trajet et atterrit aussi heureusement que la 1<sup>ère</sup> fois. Le public ne lui ménage pas ses félicitations. Il vient de sauver la fête.

Le lundi, le vent était encore au rendez-vous, le public était moins nombreux que la veille. En fin d'après midi, Koning tente un essai et doit renoncer devant la violence du vent. Aussitôt, l'impétueux Landry met son moteur en marche pour quelques minutes, réitère un peu plus tard et tente vers 7 h du soir un 3<sup>e</sup> envol pour un périple un peu plus long que les précédents. Le député d'Argenson le félicite chaleureusement<sup>35</sup>. A n'en pas douter, Landry, qui est venu le lendemain survoler la ville pour remercier les Châtelleraudais de leur accueil, est maître de son appareil. Le temps n'a pas permis les vols périlleux tant attendus et le journaliste dans son reportage, regrette le frisson et l'épouvante promis. La comparaison avec le meeting de 1911 est vite faite, heureusement que l'audacieux Landry, aviateur de chez nous a relevé le défi, malgré ses jeunes années. Tous lui souhaitent le succès. On ne trouve pas trace des vols de particuliers, ni de celui gagné à la tombola. Le mauvais temps a tout balayé...

---

<sup>35</sup> *Mémorial du Poitou* du 3 août 1912.



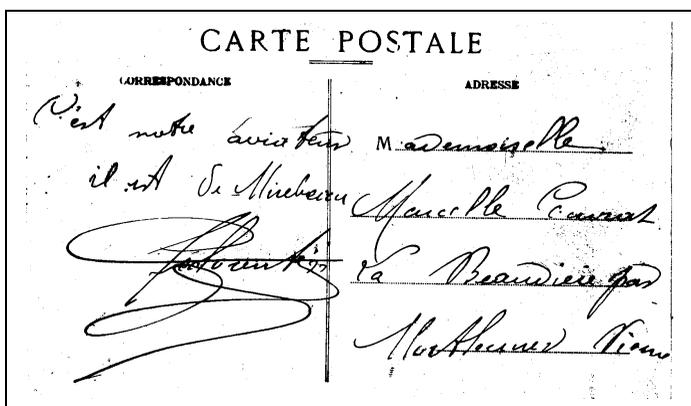
*Landry sur monoplan Blériot ( Collection JFM)*

« Notre aviateur » : Landry<sup>36</sup>

Gilbert Landry, né à Mirebeau le 8 juin 1891, fils d'un forgeron-charron-mécanicien, était destiné à réparer les machines agricoles dans l'atelier paternel. A 16 ans, en 1907, il part apprendre le métier de mécanicien auto à Puteaux, curieux de se spécialiser dans les moteurs à explosion. Il devient un excellent ouvrier et a l'occasion de voir l'aéroplane « Antoinette » de Latham et Wachter (morts tragiquement). C'est alors un vrai coup de foudre, il ne pense plus qu'à voler ! Il revient à Poitiers et débute la fabrication de son appareil qui, équipé du moteur modifié de Roz et Chaffal roule bien mais n'arrive pas à s'élever. Il entre à l'école aéronautique de Châlons-sur-Marne où, en 9 mois, il brise tellement d'appareils qu'on le surnomme « le casseur ». Devenu majeur, il vient à Mirebeau toucher l'argent de la succession de sa

<sup>36</sup> LEPOUCHARD Camille et RENAUD Yvette, , p. 69, 87-88 et *Le Picton*, n°19 de janvier-février 1980, « Landry le casseur », article de Lucien RASSINOX, p. 58 à 65.

mère, décédée et repart à Paris acheter un Blériot Viale de 50 chevaux. Il s'entraîne pendant 2 mois et surprend par son audace, « le casseur » devient alors « l'acrobate de l'air ». Dès qu'il est en possession de son brevet de pilote, il a juste 18 ans, il se produit dans les meetings. Il promène également de nombreux passagers, activité qui lui rapporte plus d'argent. Le ciel est devenu son quotidien. Mais l'aviation est un sport coûteux, les nombreuses avaries l'obligent à accumuler ses prestations. Hardi et téméraire, défiant les interdictions de vol, ce qui lui vaut d'être interdit de vol en 1913, il devient le héros de toute la région avec ses frasques volantes. Sa grande myopie l'oblige à porter un lorgnon, elle est peut-être une des causes des nombreux accidents de Landry.



*Verso de la carte postale précédente*

Son parcours est original, dans la mesure où, à cette époque, les aviateurs avaient des formations d'ingénieurs et étaient plutôt issus de milieux fortunés. Avant la guerre 14-18, il était le seul pilote de la Vienne.

**Le meeting de 1914 : une fête réussie, avant la grande guerre**



*MédiathèqueF. Miterrand de Poitiers, fonds Labbé de la Mauvinière*

### *Les prévisions*

Le 24 mai 1914 un 3<sup>e</sup> meeting aérien est prévu au champ de tir de la Brelandière, organisé par M. de Carbonnat qui, depuis 1912, exploite le théâtre municipal. Les gens ont déjà vu des avions, il faut maintenant organiser les choses différemment. La fête commence l'après-midi à 3 h ¼

précises par les prestations de l'aviateur **Poirée** un spécialiste du « Looping the Loop » (ou bouclément de la boucle), exercice périlleux. On annonce que plusieurs Châtelleraudaises sont prêtes à tenter cet exercice à renversement<sup>37</sup>. Le feront-elles vraiment ? Il semble que l'une d'elles au moins tente l'expérience, elle entraînera peut-être les autres. Poirée présentera également « *une descente en cheminée, en feuille morte, en spirale, virages sur l'aile etc... tous exercices qu'il effectue avec une maestria qui a fait l'admiration des spectateurs de ses exhibitions* ». Poirée utilise un biplan Henry Farmann, type militaire, avec un moteur de 80 HP.

### *Le déroulement du meeting*

<sup>37</sup> *Echo de Châtelleraut* du 23 mai 1914, *Mémorial du Poitou* n°36 du 6 mai 1914.

Pas de chance, un temps menaçant est au rendez-vous. La gendarmerie surveille les environs, les voitures stationnent à l'entrée du terrain d'aviation, côté droit. Une tente buffet est installée non loin de la butte de tir. De 2 à 3 h de l'après midi, les membres de l'Union Sportive Châtelleraudaise animent la fête, en proposant une course de relais sur 5000 m, gagnée par le jeune Noulens.

Poirée n'ayant pu tenir son engagement est remplacé par **Chemet**, pilote de la maison Boirel<sup>38</sup>. L'aviateur exécute 3 vols, virages avec renversement sur l'aile au 1<sup>er</sup>, plusieurs « Looping the Loop » au second et un vol écourté la 3<sup>e</sup> fois à cause d'un vent violent qui se lève, précurseur d'une pluie abondante laquelle disperse hâtivement les spectateurs. Une longue procession de parapluies regagne au plus vite la ville. Entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> vol, Chemet, au bras de sa dame, passe devant l'enceinte des spectateurs qui lui font une belle ovation. On regrette la prise de passagers annoncée, l'avion n'ayant qu'une place et les descentes en cheminée et en feuilles mortes. La foule est venue nombreuse de la ville, des communes environnantes et de Poitiers<sup>39</sup>.

La sécurité a été bien assurée, on ne déplore aucun incident<sup>40</sup>, seulement quelques resquilleurs qui s'étant transportés au « Petit Bois de Boulogne », chez M. Bertin en ont été quittes pour une belle frayeur. Le mur de clôture sur lequel ils s'appuyaient s'est effondré pendant le 1<sup>er</sup> vol, dans un roulement sourd, entraînant avec lui 5 à 6 personnes, en contre bas. Surpris et un peu contusionnés, les rescapés se sont relevés seuls, avant l'arrivée des gendarmes. Tout le monde a bien ri de cette mésaventure.

---

<sup>38</sup> Chemet est un pilote confirmé qui a traversé l'Adriatique, franchi les Alpes après Chavez qui paya de sa vie cette tentative. *Echo de Châtellerault* n° 3260 du 29 mai 1914.

<sup>39</sup> Les trains en direction de Poitiers et de Tours sont doublés pour permettre l'arrivée et le départ des voyageurs.

<sup>40</sup> Voir annexe : arrêté du maire de Naintré.

De fort jolies toilettes sont remarquées, « *une très belle cape sortant des ateliers de M. Vivier, tailleur bien réputé de la rue de l'Arceau* ». Les toilettes étaient certainement au rendez-vous le soir, puisqu'à 9h, au théâtre, avait lieu le grand concert de l'aviation suivi par une pièce comique de Tristan Bernard : « l'Anglais tel qu'on le parle » excellemment interprétée, puis à 11 h ½ d'un grand bal à la Redoute<sup>41</sup>.

La recette a été fructueuse, dit le Mémorial, une réussite, une des dernières fêtes avant les jours redoutables qui vont suivre.

### **Après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale le meeting de 1928 : une journée bien remplie**

L'Aéro-club du Poitou, affilié à l'Aéro-club de France a été fondé en 1924<sup>42</sup>. Avec plus de 600 membres, dont d'anciens aviateurs aujourd'hui commerçants et industriels, il est influent sur tout le département de la Vienne<sup>43</sup>. Tout naturellement la municipalité se tourne vers lui pour l'organisation d'un meeting, mais elle souhaite ne verser aucune subvention. Il semblerait que l'aéro-club ait demandé 10 à 15 000 F et que Châtelleraut se soit alors dirigé vers un entrepreneur chinonais ne réclamant aucune subvention. Finalement, l'Aéro-club du Poitou, dans sa demande officielle du 3 août à M. le maire de Châtelleraut, n'a rien exigé et a précisé que les bénéfices iraient à l'amélioration de l'école des mécaniciens de Châtelleraut qu'il venait de fonder (en 1928) dans un local mis à disposition par la commune.

---

<sup>41</sup> *Mémorial* n°41 du 23 mai 1914, d'où est extrait le programme encadré.

<sup>42</sup> Le 1<sup>er</sup> aéro-club de Poitou-Charentes est celui de Charente, dont le siège social est à Jarnac. Poitiers en a eu 2 concurrents, en 1910. ils seront remplacés par l'Aéro-club du Poitou.

<sup>43</sup> *Echo de Châteauneuf* n° 50 du 24 août 1928.

La fête se déroulera aux Renardières, comme les précédentes, le dimanche 16 septembre <sup>44</sup>. Les trop nombreux morts dans l'aviation française (14 morts et 6 blessés en juillet 1928) amènent les autorités à prendre des mesures de sécurité, la fête est soumise à l'autorisation préfectorale.

Il faut désormais diversifier les programmes destinés à un public très au fait des performances des avions et de celles des aviateurs. Les appareils, depuis 1914 ont beaucoup évolué. Le programme prévoit donc 4 « as » de l'aviation française, 2 hommes et 2 femmes, un parachutiste et un trapéziste. Les vols avec passagers sont à nouveau programmés, on se souvient qu'en 1912 et 1914 ils n'ont pu être réalisés au grand regret des amateurs.

La veille, le coup d'envoi est donné par une retraite aux flambeaux à laquelle participent la musique du 32<sup>e</sup> RI et celle des sapeurs Pompiers. Le dimanche matin, dès 9 h, un gymkana motocycliste présentant des acrobaties diverses réalisées par des sociétés de Tours, Lusignan et Châtellerauld est organisé par le moto-club châtelleraudais. A 10 h, démarre le rallye parachute pour cyclistes qui met aux prises 15 coureurs chargés de rechercher les 5 parachutes et sacs de lest lancés d'un avion. Pendant ce temps, une délégation de l'Aéro-club du Poitou et quelques officiels vont en voiture au cimetière de Naintré s'incliner sur la tombe de l'adjudant Réau, mort en mission le 25 septembre 1909 à bord du dirigeable République. Toujours dans la matinée, le comité des fêtes de la ville organise un concours d'élégance féminine et un concours d'élégance automobile. Tous les prix seront distribués à 18 h à l'hôtel de ville, citons parmi eux un portrait d'art offert par le studio Arambourou aux gagnants des gymkana, élégance féminine et automobile<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> *Echo de Châtellerauld* n° 4006 à 4010, du 25 août au 22 septembre 1928. A Poitiers, l'Aéro-club du Poitou organise les meetings à la Chauvinerie.

<sup>45</sup> AMC, série S, carton 107.

Dans l'après-midi, « *le long et interminable défilé des autos, des cycles et tous autres véhicules auxquels il faut joindre les piétons dont la foule ininterrompue dura des heures [ ], tous se rendant au terrain qu'on peut bien maintenant appeler réellement l'aérodrome !* » Le service d'ordre remplit parfaitement sa mission. A 14 h, aux accents de La Marseillaise exécutée par l'Harmonie municipale, les officiels font leur entrée. Un coup de canon retentit et la fête commence.



*Détroyat en tenue d'aviateur*

Plus de 15 000 personnes sont massées aux tribunes et sur la pelouse. Le terrain, parfaitement aménagé, est noir de monde.

Les avions pourchassent des ballonnets lâchés dans les airs et les détruisent avec l'hélice<sup>46</sup>.

**Détroyat** « *fait passer un frisson d'angoisse sur l'immense foule qui l'acclame* »<sup>47</sup>. C'est un chef pilote chez Morane, à

Villacoublay, qui forme de jeunes pilotes. Il exécute, sur son Morane, looping, virage sur l'aile, descente en vrille et feuille morte (photo ci-contre).

Le biplace de **Bornand** décolle emmenant à son bord la parachutiste **Henriette Mauclert**, qui a participé au meeting de Poitiers en 1925. Après deux tours d'aérodrome, elle s'élance dans le vide, son parachute de soie s'ouvre pendant que le public retient sa respiration et gracieusement elle

<sup>46</sup> *Journal de l'Ouest* du 17 septembre 1928. la même attraction a eu lieu à Poitiers en 1922, à Angoulême en 1924 et à La Rochelle en mai 1928.

<sup>47</sup> *Mémorial du Poitou* n° 152 et 154 de septembre 1928.

atterrit, sous les applaudissements du public. Le parachutisme est devenu un sport à part entière.

Châtelleraut.  
AU PROGRAMME :  
Les AS de l'Aviation Française, dont :  
**Michel DÉTROYAT**  
Champion de l'Aérobatic Aérienne  
**M<sup>lle</sup> Adrienne BOLLAND**  
la célèbre aviatrice française  
**G. BORNAND**  
Chef Pilote de l'École de Châlon  
**M<sup>lle</sup> Henriette MAUCLERT**  
Parachutiste  
**M. GENET**  
Trapèze aérien  
**M. CHAMBEAUX**  
Chef Pilote du Centre d'Angers  
Exercices d'acrobatie aérienne — Descentes en parachute — Concours de ballonnets — Vols avec passagers.

L'aviatrice **Adrienne Bolland** s'est rendu célèbre en réalisant la traversée de la cordillère des Andes, ce qui lui a valu la légion d'honneur. Elle était annoncée, venant directement de Biarritz en un seul vol, mais les journaux ne font pas état de ses prestations, elle a dû se désister.

*Echo de Châtelleraut*

Un spectacle comique distrait l'assistance : un « boa », reptile en baudruche lancé à 1000 m d'altitude se tortille dans les airs pourchassé par un avion, pendant que l'Echo de la forêt sonne l'hallali. Puis le trapéziste **Genet**, chef parachutiste, parti à bord d'un superbe avion Caudron, exécute des soleils au trapèze devant la foule émerveillée. Il est dans le vide, va-t-il tomber ? Son parachute se déploie et le hardi acrobate atterrit doucement devant les tribunes. Trois avions militaires venus de Tours, saluent le public. Deux buvettes tenues par un cafetier local et deux bancs de pâtisserie ne demandent qu'à satisfaire le public. Un service d'autocar a été mis en place, reliant le terrain au centre ville, on a retenu la leçon des fêtes précédentes. Pas de fête sans musique : celle du 32<sup>e</sup> RI, l'Harmonie municipale et l'Echo de la Forêt apportent leur concours.

Jusqu'à 18 h, le public est émerveillé. Le temps est de la partie, le meeting du 16 septembre est une réussite. André Lafoy, distillateur châtelleraudais, membre du conseil d'administration de l'Aéro-club du Poitou prend les nouvelles adhésions.

### **Conclusion**

Le 1<sup>er</sup> meeting a attiré un nombre considérable de curieux et s'est finalement déroulé sur trois jours, les 8,9 et 15 octobre 1912. Celui de 1912 a été considérablement gêné par le temps et la malchance a poursuivi les Châtelleraudais en 1914. Enfin en 1928, ils ont pu espérer avoir toutes les prestations promises. Les appareils avaient bien évolué, la formation et l'équipement des hommes également. On est surpris par l'importance des foules que déplaçaient ces meetings.

Il ne restait plus qu'à créer un aéro-club à Châtelleraudais, installer un terrain d'aviation digne de ce nom pour que d'autres fêtes viennent s'ajouter aux premières. Ce sera chose faite en octobre 1933, les « Ailes châtelleraudaises » voient le jour, club plein d'ambitions mais dépourvu de terrain. Les élèves pilotes s'entraînent à Biard jusqu'en 1935 avant d'évoluer sur l'aérodrome de Châtelleraudais-Availles<sup>48</sup>.

Geneviève MILLET

---

<sup>48</sup> Voir l'historique du club dans : *Le journal de l'Ouest* du 5 mars 1935. LEPOUCHARD Camille et RENAUD Yvette, *op. cit*<sup>o</sup>, p. 179.

# Annexe

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## M A I R I E  D E  N A I N T R É

Arrondissement et Canton de Châtellerault (Vienne)

Arrêté interdisant la Circulation sur les Chemins qui entourent le Champ de tir de la Brelandière

Naintré, le 16 mai 1914.

Nous soussigné Comité Sup. Chevalier de la Légion d'Honneur, Maire de la Commune de Naintré, Vu l'art. 92 de la loi du 5 avril 1884, Considérant que le tir d'artillerie qui doit avoir lieu au Champ de tir de la Brelandière est susceptible d'amener une foule considérable, et dans le but de prévenir les accidents qui pourraient en résulter,

Arrêtons :

La circulation des piétons, des Chevaux et des véhicules est interdite le Dimanche 14 mai 1914 de six heures du matin à sept heures du soir sur les chemins suivants :

1<sup>o</sup> Chemin vicinal N<sup>o</sup> 7 de la route de Vaux à Châtellerault dans la partie comprise entre le Chemin rural N<sup>o</sup> AB, ci dessus et le Chemin rural N<sup>o</sup> 12 de la Brelandière à la Touffornière.

2<sup>o</sup> Chemin rural A P.

3<sup>o</sup> La route de Colombiers au chemin vicinal N<sup>o</sup> 2 de Châtellerault au pont de Basse

4<sup>o</sup> Chemin rural N<sup>o</sup> 17.

5<sup>o</sup> La Brelandière à la Touffornière dans la partie comprise entre le Chemin vicinal N<sup>o</sup> 7 et le Chemin rural N<sup>o</sup> 20

6<sup>o</sup> Chemin rural N<sup>o</sup> 20.

7<sup>o</sup> La route de Basse à la Touffornière dans la partie comprise entre le Chemin vicinal N<sup>o</sup> 7 et le Chemin rural N<sup>o</sup> 20

8<sup>o</sup> Chemin vicinal N<sup>o</sup> 13

9<sup>o</sup> La route rouge à la Touffornière dans la partie comprise entre la route de Colombiers et le Chemin rural N<sup>o</sup> 20

10<sup>o</sup> Ci dessus.

Et dans tous les petits chemins compris dans ce périmètre et aboutissant au Champ de tir de la Brelandière.

Nous commettons le garde Champêtre et Brigadier de gendarmerie à l'exécution du présent arrêté.

Vu :

Naintré le 16 mai 1914

Le Maire

Châtellerault le 18 mai 1914

Le Sous-Préfet

*M. M. M.*



*E. Saugé*

## Sources

### Manuscrites

*Archives municipales*  
Série S, carton 107

### Imprimées

#### *Journaux :*

Echo de Châtellerault, années 1876, 1877, 1900, 1908, 1911, 1912, 1914, 1928.

Echo de Châteauneuf, année 1928.

Mémorial du Poitou, années 1881, 1886, 1890, 1911, 1912, 1914, 1928.

Indépendant de la Vienne, année 1911.

Journal de l'Ouest, années 1928, 1935.

#### *Bibliographie*

B de la LIBORLIERE, *Vieux souvenirs du Poitiers d'avant 1789*, Poitiers, LEPOUCHARD Camille et RENAUD Yvette, *Les débuts de l'aviation en Poitou-Charentes*, CDDP Charentes, 1998.

CHAMBE René, *Histoire de l'Aviation*, Flammarion, Paris, 1972, 4<sup>e</sup> édition.

RASSINOX Lucien, *Le Picton*, n°19 de janvier-février 1980, « Landry le casseur ».