

Villacoublay, 110 ans d'histoire aérienne : Quand la BA 107 prenait son envol...

ACTUALITÉ

CULTURE HISTOIRE

Lundi 8 octobre 2018

Villacoublay, 110 ans d'histoire aérienne : Quand la BA 107 prenait son envol...

Il est des lieux chargés d'Histoire, dont la renommée s'est bâtie au fil du temps. La base aérienne 107 René Dorme de Villacoublay en fait partie. Son carnet de vol, dont les pages ont été écrites par des noms qui habitent encore les rues véliziennes... Albert Fronval, Antoine de Saint-Exupéry ou Hélène Boucher, retour sur la genèse d'une époque aéronautique qui a marqué jamais l'histoire de l'aviation et de notre ville.



La conquête du ciel

Remontons le temps au début du XXe siècle. La Ville de Vélizy et son hameau Villacoublay sont des terres essentiellement agricoles. Jusqu'en 1950, trois fermes se partagent les terrains labourables de la plaine. Des terrains exigus, qui limitent les domaines d'activités possibles. Et pourtant...

Paul Dautier, fermier aguerri et alors Maire de la commune, prête l'un de ses champs à Alfred de Pischof et Paul Kœchlin, ingénieurs en quête de nouvelles expériences. Ceux-ci ont récemment conçu un monoplane d'un genre nouveau, qui porte trois paires d'ailes en tandem, la dernière faisant office de queue stabilisatrice, et un fuselage, quadrangulaire entièrement entoilé.

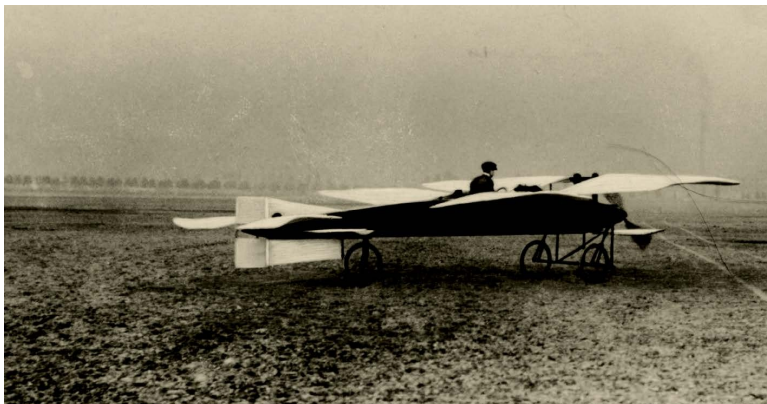
Le moteur est plutôt de faible puissance, développant à peine 20 chevaux. Les aviateurs réalisent leurs premiers essais de vol à partir de septembre 1908, qui confirment la stabilité parfaite de l'appareil. Le 29 octobre 1908, c'est un succès pour les deux pilotes, qui réalisent leur 1er vol sur environ 500m, au-dessus des champs de Monsieur Dautier. C'est le premier vol au monde d'un aéronef, une date importante qui marquera jamais la vocation aéronautique du terrain de Villacoublay, désormais haut-lieu de l'aviation française.



L'aviation d'écologie...

1910 signe le véritable départ de l'aventure aéronautique. Le Comte de Lambert s'installe à Villacoublay avec ses avions Wright, dans lesquels l'armée s'initie à l'aéronautique. Une partie des terrains est alors achetée par l'Etat et la société des avions Breguet s'y implante, suivie de Morane-Saulnier et Nieuport. Les essais aériens, civils comme militaires, constituent alors le quotidien du site et les records se succèdent. Alfred Fronval réalise 1 111 loopings le 25 février 1928. Marcel Brindejonc des Moulinais remporte la coupe Pommery de la plus grande distance parcourue en une journée (Villacoublay-Varsovie en 14h 18mn) et Maryse Hilsz bat le record féminin de l'altitude le 17 juin 1934 (11 800m).

Les nouvelles technologies de l'aéronautique sont pour la plupart testées à Villacoublay, surtout à partir de la création du service technique des essais en vol en 1915. À l'orée des années 1960, l'exiguïté du terrain, le trafic aérien en constante augmentation et la pression urbaine contraignent les autorités à mettre fin aux essais. Le site de Villacoublay se consacre alors entièrement aux missions de défense militaire et de transport des hautes autorités françaises et étrangères. Mais l'empreinte des pionniers de l'aviation reste gravée dans l'histoire de la ville.



Alfred De Pischof (1882-1922)

Né en 1882 à Vienne en Autriche, de parents français d'origine russe, Alfred Ritter von Pischoff réalise en 1906, après des études à Paris, des vols planés sur les buttes de Palaiseau. En 1907, il crée son premier avion le "De Pischof n°1" surnommé "le Vol au vent". Il s'associe ensuite à Paul Koechlin pour réaliser le monoplane qu'ils feront voler à Villacoublay.

De Pischof retournera en Autriche avant de revenir en France avec son troisième avion nommé "Autoplan", sorte d'hybride d'avion et de voiture. En 1910, il ouvre deux écoles de pilotage à Issy-les-Moulineaux et à Juvisy. En 1911, il vend les plans et la licence de fabrication de l'Autoplan et part diriger une usine aéronautique en Russie.

De retour à Paris en 1918, il se remet au travail sur des avions de petites puissances, et réalise une "avionnette" qui connaît un grand succès. C'est une véritable "motocyclette volante" dans laquelle le pilote est assis sur une poutre d'empennage, à laquelle il est rattaché par une simple sangle.

C'est en ramenant son avion à Orly, après un vol de certification à Villacoublay, qu'il trouve la mort. Pris dans un violent tourbillon, il est éjecté de son siège dont il n'avait pas bouclé la sangle.



Paul Koechlin
(1881-1916)

Paul Koechlin est né à Mulhouse en 1881. Il fonde la société "Aéroplanes P.KOECHLIN" à Billancourt produisant monoplans, hélices, châssis. Il sculpte lui-même ses hélices dans un tronc de noyer. Après sa collaboration avec De Pischof, il conçoit son propre monoplan, qu'il développe de 1909 à 1911, avec lequel il participe à plusieurs courses entre 1910 et 1912. Ce monoplan, propulsé par un moteur GIP de 70HP, s'agirait du premier avion dont le fuselage est construit en acajou vernis. Il ouvre deux écoles de pilotage en 1909 à Port-Aviation (Viry-Châtillon) puis à Mourmelon.

Le 19 décembre 1910, Marthe Niel est la seconde femme à passer son brevet (n°226) sur un Koechlin de type C à moteur Labor (l'avion le plus rapide de son époque, volant à plus de 100km/h) à Mourmelon.

En 1911, Koechlin vend ses activités à Vinet. Il sera tué dans la Somme en 1916, lors du premier conflit mondial.