

## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

---

Nous avons quelque peu survolé l'histoire de l'aviation dans de mon article concernant Adrienne BOLLAND, une aviatrice de choc..., pourtant notre région fut l'une des premières à s'intéresser, à ce tout nouveau moyen de se déplacer dans les airs, au début du 20<sup>e</sup> siècle !

Finis les rêves icariens finissant en mort certaine, finies les tentatives malheureuses de ces pionniers se jetant du haut des falaises, montagnes, ou tour Eiffel, pour réaliser leur rêve de voler de leurs propres ailes ! Enfin il était question de vraiment voler dans le ciel, et vaincre ainsi cette peur ancestrale du vide et de l'espace, tout en réalisant le rêve de tout homme : égaler les oiseaux.

L'activité aéronautique débutera dans notre région en **1912**, simultanément à **Meulan-Les Mureaux et Triel sur Seine** ! Il s'agissait alors de tester les **hydro-aéroplanes** qui étaient montés dans la proche banlieue de Paris, puis démontés et transportés pour être remontés sur les bords de la Seine où, ensuite, ils étaient mis à l'eau pour les essais.

C'est ainsi que l'on verra sur le plan d'eau de Meulan, le **18 mai 1912**, un essai fait avec un monoplan **BOREL** par le lieutenant de Vaisseau **Gustave DELAGE**.

C'est aussi, grâce à l'influence d'un grand mécène de l'Industrie : **Henry DEUTSCH de la MEURTHE** né en 1846 à Paris, dans le quartier de la Villette que cette industrie prendra son essor. Son père avait été le créateur de la toute puissante industrie « *d'huiles industrielles et de pétrole d'éclairage* » en France dans les années **1840/43**. En 1866, Henry DEUTSCH de la MEURTHE fait ses premiers pas dans l'industrie familiale et la société de son père devient : Société **Alexandre DEUTSCH et Fils** qu'il reprendra, d'ailleurs, avec Emile, son frère en **1877**.

Henry va se passionner pour tout ce qui est inventions nouvelles et participera avec fougue à tous leurs premiers essais. Il sera un grand soutien et même un mécène pour tous les premiers aviateurs et cette technique nouvelle.

Henry DEUTSCH s'installera dans notre région **dès février 1893**, après avoir acheté le domaine de **ROMAINVILLE sur les hauteurs d'Ecquevilly** près des Mureaux pour s'y faire construire un véritable château où, il organise des chasses renommées. Ce domaine appartient toujours à son arrière petit-fils Pascal Olivier MANTOUX.



*Le domaine de ROMAINVILLE Ecquevilly*

## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

---

La passion d'Henry DEUTSCH de la MEURTHE sera, cependant, source d'incidents fâcheux et même très graves, puisqu'il frôle la mort en 1902 dans un grave accident d'automobile aux Mureaux et que le **21 mai 1911**, lors d'une course aérienne à **ISSY les MOULINEAUX**, un monomoteur « **TRAIN** », piloté par son constructeur, fauche un groupe d'officiels en bordure de piste et parmi ces derniers, le ministre de la Guerre en personne : **Maurice BERTEAUX qui est tué sur le coup**, et où le président du Conseil : Ernest MONIS ainsi qu' Henry DEUTSCH, eux-mêmes, seront gravement touchés !

Pourtant, rien n'arrête cet homme hors du commun, puisqu'il avait créé en 1908, la société Anonyme « **ASTRA** » qui absorbera les ateliers aérostatiques **SURCOUF** dépendant de la société DEUTSCH depuis pas mal de temps et qu'en outre, il créera la **première compagnie aérienne française** pour le transport tant commercial (transports des marchandises) que pour le transport de passagers.

Cette compagnie la « **C.G.T.** » (C<sup>E</sup> GENERALE TRANSAERIENNE) verra le jour le **25 mars 1909**, voilà donc bientôt 101 ans !

A la mort d'**Édouard de NIEPORT**, dit « NIEUPORT », constructeur d'avions, il prend un intérêt dans sa société qui devient, en 1912, une filiale d'aviation « **L'ASTRA-NIEUPORT** ».

Henry DEUTSCH DE LA MEURTHE décède le **24 novembre 1919** à **Ecquevilly** âgé de 73 ans, mais l'une de ses trois filles se passionne elle-même pour l'aviation : **Suzanne DEUTSCH de la MEURTHE** (1892-1937) et elle reprendra le flambeau laissé par son père, tant en mécénat qu'en participation à toutes ces industries. C'est une jeune fille moderne, sportive qui ne se déplace qu'en avion, tous portant le nom « **Icare** », suivi d'un numéro d'ordre. Mais elle se décide un jour d'apprendre à piloter elle-même, bien tardivement il est vrai, puisqu'elle disparaît dix mois plus tard, nous étions en 1937, elle n'a que 45 ans. Ecquevilly se souvient de cette brillante jeune femme venant en avion, jusqu'à Ecquevilly, et passant au dessus de la maison familiale en faisant battre des ailes à son pilote, afin que chacun comprenne dans la maison, que l'on devait venir la chercher au terrain des Mureaux.



*Un des avions NIEUPORT*

De nombreux essais auront lieu **sur le plan d'eau de Meulan les Mureaux au début du 20<sup>e</sup> siècle**, ainsi que sur celui de **Triel-sur-Seine** ! **En 1913, le 8 février**, aura lieu la mise au point d'un hydravion par le comte de **LAMBERT** (1865-1944) qui effectuera un petit voyage entre l'île Seguin de Triel jusqu'à Boulogne Billancourt malgré un brouillard à couper au couteau. Le 17 février il regagnera

## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

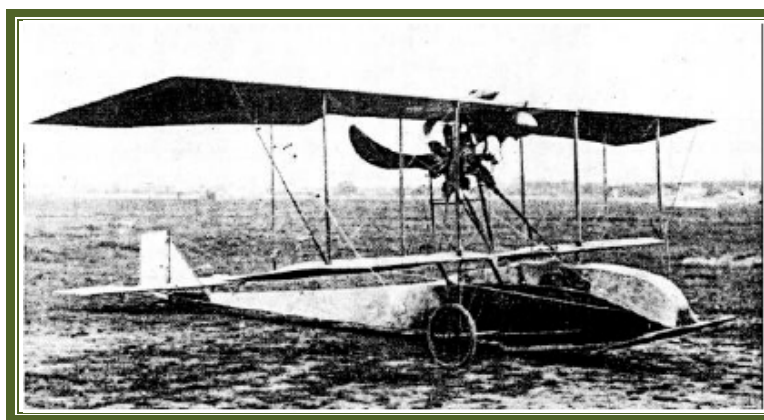
---

Triel, étant parti de Boulogne à 7 h 30, mais il devra lutter contre des vents violents l'obligeant à se poser sur l'eau. Gêné par des péniches, l'hydravion vient se briser sur le viaduc d'Auteuil ! Le pilote s'en tire sans une égratignure, mais l'avion est en morceaux. Puis ce seront **Armand DEPERDUSSIN**, **François DENHAUT**, l'inventeur de l'hydravion à coque, et tant d'autres qui essuieront les plâtres !

C'est en **1919**, que se crée aux Mureaux, l'usine de monsieur **Charles PELABON** (1881-1958) qui y acquiert un vaste domaine d'environ 23 hectares pour y développer un ensemble industriel.

Une usine s'y édifie aux lieux-dits « **les Gravieres et la Fosse** ». Longeant la ligne de chemin-de-fer Paris-Le Havre, dont d'ailleurs PELABON avait demandé l'embranchement particulier, il acquiert d'autres terrains situés de l'autre côté de la route, reliant les Mureaux à Verneuil sur Seine !

C'est donc tout naturellement que se crée un petit terrain d'aviation ainsi qu'un môle d'accostage pour les hydravions.



*Le premier hydravion à coque le DONNET-LEVÊQUE A – 1911 -*

**Charles PELABON** achètera également des terrains bâtis, dont un ancien hôtel « *L'Ermitage* » près du pont de Meulan et la villa « *Francine* » rue Madeleine Roch (ancienne rue des Prés) aux Mureaux.



*L'avion amphibie SCAN 30 prototype sur lequel Jacqueline Auriol eut son terrible accident sur la Seine, aux Mureaux, en 1949.  
[Collection Ph. Ricco]*

Dans le même temps, à **BUC près de Versailles**, Louis Blériot par ses innovations techniques, attire les principaux précurseurs de son époque. Le petit monde de l'aviation naissante va fréquenter ces hauts lieux de l'aéronautique française. On crée même sur les hauteurs de BUC un petit terrain d'aviation en bordure du parc du château du Haut-Buc (voir mon article à ce sujet), qui n'est à l'époque qu'un grand pré, en forme de triangle, non aménagé. Un bâtiment conséquent se construit, regroupant de nombreuses fonctions. Également un restaurant permettant aux élèves pilotes de côtoyer les « *anciens* » après leurs cours de pilotage, de faire connaissance ensuite avec les ateliers

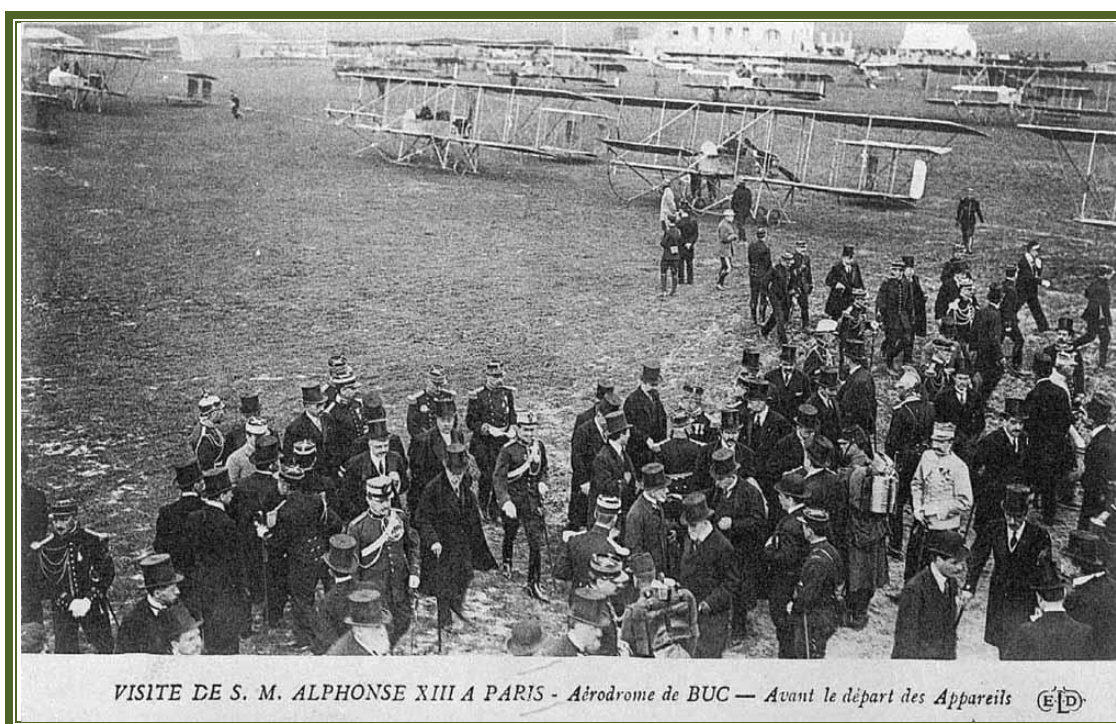
## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

de mécanique et de monter sur le toit de ce bâtiment pour voir évoluer dans les airs les As de l'époque !

Le **7 mai 1913**, le roi d'Espagne **Alphonse XIII** en visite à PARIS fera le déplacement jusqu'à BUC avant de reprendre le train à JOUY EN JOSAS pour retourner en Espagne ! Il passe en revue **96 avions** militaires et civils, témoignages de la conquête du ciel ! Le président HIRSCHAUER et monsieur Robert ESNAULT-PELTERIE président de la Chambre syndicale des industries aéronautiques l'accompagnent.

Il assistera alors à une envolée de « **grands oiseaux** » qui déchaîneront son enthousiasme.

**Louis BLERIOT** avait acheté ce terrain du **Haut-Buc** pour y créer un aéroport avec pistes d'envol. En **1912** il y avait ouvert une école de pilotage. Le village de BUC, à partir de cette période, s'intégrera complètement dans la naissance de l'aviation.



*Alphonse XIII roi d'Espagne en visite à BUC sur l'aérodrome..*

**Robert ESNAULT-PELTERIE**, membre de l'Académie des Sciences, sera l'inventeur du premier moteur en étoile en **1906**, du manche à balai en **1907**, du premier monoplane qui ait volé entre **1907 et 1908** et ouvrira la première usine industrielle d'aviation en **1908** dans le monde. Ce grand précurseur honorera également la ville de BUC : ses monoplans y gagnèrent d'ailleurs le **3<sup>e</sup> prix** des 300 mètres parcourus en vol avec un moteur de 25 à 30 HP (R.E.P.) une surface de 17 mètres carrés avec un poids de 375 kilos, y compris le réservoir à essence de 55 litres plein et une hélice à quatre branches.

**Adolphe PEGOUD** fut également une des grandes figures des origines de l'aviation en île de France. Il était l'inventeur de l'acrobatie aérienne. Il avait passé son brevet de pilote en mars 1913 et était entré chez Blériot où il se fit remarquer après quelques vols pour se perfectionner. Ce fut l'un des meilleurs pilotes et un As de la voltige pour l'époque.

## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

**FREY**, un autre As de BUC, participera à la **première course sur longue distance, PARIS-ROME** avec départ donné à BUC. Il arrivera le **3<sup>ème</sup> à ROME** avec un vol de **156 heures et 52 minutes**.

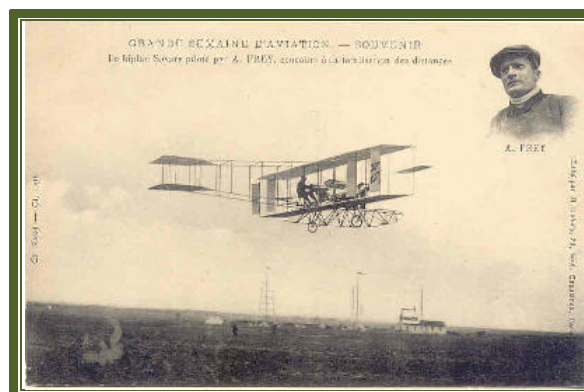
Malheureusement, il fera partie de la centaine de pilotes qui trouvèrent la mort en avion entre 1908 et 1911, pour la grande gloire des ailes françaises.



*Autre aérodrome d'importance en Yvelines : TOUSSUS LE NOBLE près de BUC*

**Henri KAPFERER** était un ingénieur de l'école supérieure des Mines. Il imagina un bidon d'essence pour la société DEUTSCH dont je vous ai parlé ci-dessus. Il fut le directeur de la Société « *Astra* » (1907-1920) et construisit des dirigeables et des aéroplanes. Il sera également co-directeur avec **WRIGT** chez NIEUPORT en 1910 et terminera sa carrière aux Chantiers de la Loire en 1936. Il fut également un pionnier du planeur (en 1905).

Propriétaire d'un des premiers avions « *Voisin* » (en fin 1906), son biplan ne vola pas, uniquement à cause de la faiblesse de ses 25 chevaux. Il fut également le constructeur avec **PHAULHAM** d'un biplan tandem de 35 chevaux R.E.P. qui fit quelques bonds en 1908. En 1922, c'est avec **Sadi LECOINTE** qu'il construisit enfin une aile volante !



*Carte souvenir du vol PARIS ROME avec A. FREY*

**Roland GARROS**, enfin, dans l'hiver **1913-1914** à SAINT RAPHAEL, fit un catalogue des acrobaties aériennes.

## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

**Juan DOMENJOZ** fut son élève et acquit un style remarquable pour sortir des positions assez scabreuses qui pouvaient entraîner parfois ces As du manche à balai à la catastrophe.., ce qui fit de lui un des grands pilotes de la grande guerre !



*Louis BLERIOT 1909 – un hydravion Blériot III 1906 – et Juan DOMENJOS avant 1914*



*TOUSSUS LE NOBLE devant le Monoplan REP*

L'aérodrome de **TOUSSUS LE NOBLE** a vu le jour et a été utilisé pour la première fois en **1907** lorsque les frères **FARMAN** et **Robert ESNAULT-PELTERIE** y implantèrent quelques pistes près de l'étang du « **Trou du pré-salé** » et sur deux terrains différents qui furent reliés pendant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale par les Allemands.

De même qu'il rendit visite à BUC, Alphonse XIII vint également sur l'aérodrome de **TOUSSUS LE NOBLE** pour une revue d'avions, en compagnie de **Roland GAROS** et de **CHEVILLIARD**. A partir de 1919, un avion de ligne court-courrier **FARMAN-GOLIATH** est construit à **TOUSSUS le NOBLE** et un 3<sup>ème</sup> terrain voit le jour appelé « **De MERANTAIS** » et bordant la route menant de **SACLAY** à **VOISINS LE BRETONNEUX**. Le hangar qui y sera érigé en 1917 sera déplacé 18 ans plus tard pour être amené sur le terrain principal **FARMAN**, il y existe toujours.

## L'AVIATION ET SES DEBUTS...dans notre région

**En 1936**, une première aérogare est édiflée sur ce terrain. Le terrain devient militaire à la veille de la seconde guerre mondiale et sera occupé pendant toute la durée de la guerre par l'Armée de l'air allemande, qui assèche l'étang du « Trou salé » à l'est du terrain d'aviation. Ce terrain sera bombardé par les alliés de nombreuses fois, bombardements qui atteindront d'ailleurs également l'aérodrome de BUC ainsi que le parc du château du Haut-Buc où, en 1954, se trouvaient encore de nombreuses traces de ces derniers et des trous de bombe impressionnants comblés par les pluies et où végétaient une faune et une flore habituelles des mares stagnantes et qui furent ensuite comblées lorsque l'annexe du Lycée Pierre et Marie Curie de Versailles vint s'y implanter.

**En 1972**, l'aéroport enregistrera 210.000 mouvements.. C'est dire son importance.. J'ai eu la chance, dans les années 1960, de faire mon baptême de l'air avec quelques camarades, que je ne suis pas près d'oublier... En effet le charmant pilote, voyant notre jeunesse et notre intrépidité de l'époque, nous fis faire plusieurs loopings, dont mon estomac se souvient encore ....

Pour revenir à l'histoire de **l'aérodrome de Meulan-les Mureaux**, je vous conseille fortement la lecture de l'admirable ouvrage de mon ami Gérard ROOSS Histoire de l'Aéronautique aux Mureaux 1912-2002 (éditions du WALHERMEIL) qui est une référence en matière de connaissances sur l'histoire du début de l'aviation dans notre région jusqu'à nos jours.



*Les premiers « coco » 1911...*

Madeleine ARNOLD TETARD ©

Sources : Histoire de l'aéronautique aux Mureaux 1912-2002 G. ROOSS éditions VALHERMEIL 2002 – BUC  
Images d'hier et d'aujourd'hui : L'aviation au Haut-Buc et mes recherches aux archives de Buc et AD 78 –