

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

Issy-les-Moulineaux, l'héliport

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : mercredi 27 août 2008

Helico-Fascination

Issy-les-Moulineaux, du champ de manoeuvres à l'héliport

Si l'Héliport de Paris est aujourd'hui installé sur les terrains d'Issy-les-Moulineaux et du quinzième arrondissement de Paris, il le doit à la Tour Eiffel. En effet, sur le tard du dix-neuvième siècle, vers 1880, lorsque fut décidée la construction de la Tour Eiffel, monument symbole de l'Exposition Universelle de 1889, c'est le Champ de Mars qui fut choisi, face au Palais de Chaillot. Elle devait être érigée sur un terrain qui comme son nom l'indique était voué depuis des lustres, aux manoeuvres des militaires, dont l'école est toute proche.

Mais le Champ de Mars appartenant depuis 1792 aux militaires et en particulier à la cavalerie qui s'y entraînait, il fallut les déloger, provisoirement, et leur trouver un terrain d'entraînement proche en échange. La durée de la migration était fixée à cinq ans. Ensuite, l'exposition passée, la Tour Eiffel devait être détruite, et les cavaliers retrouver leur terrain. Mais en raison du coût élevé de la construction de Monsieur Eiffel, et sans doute aussi devant son succès lentement reconnu, l'État décida d'en concéder l'exploitation à Gustave Eiffel lui-même, pour une durée de vingt ans, afin qu'il puisse se rembourser en partie par le prix des entrées. Exit les militaires qui se virent proposer un grand terrain, en pleine campagne parisienne, à Issy-les-Moulineaux, d'une surface de cent vingt hectares. Le 29 mars 1890, passant du provisoire au définitif, ils obtinrent finalement la concession d'une partie seulement du champ de manoeuvres, une surface de soixante-trois hectares, ce qui était néanmoins considérable. Le « camp », rattaché à la capitale, était limité au Nord par les fortifications construites sous le règne de Louis Philippe. Aujourd'hui seul le « Bastion 68 » reste le témoin de cette époque. Comme on le sait, l'aviation naquit de la cavalerie, dans les armées, d'où la tradition qui veut que l'on « monte à gauche », mais il n'y a sans doute pas de rapport avec la naissance de la vocation aéronautique du site qui s'affirma dès le début du siècle dernier. Les grands cerfs-volants d'Octave Detable ornaient le ciel de l'époque et Issy, remarqué par quelques passionnés de l'aviation naissante sera le départ de la grande aventure de l'Air. Si en 1890, Clément Ader fit ses premiers vols à Gretz-Armainvilliers puis à Satory, dès après 1903, après l'exploit reconnu des frères Wright à Kitty Hawk, des français commencèrent à faire voler leurs avions. En 1905, le mécène Ernest Archdeacon, obtint le premier des autorités de faire voler son planeur biplan Voisin en ce lieu, il s'agit en particulier d'éloigner -djà- les machines volantes, des ballons à l'époque, du survol de Paris, Vaugirard, Bagatelle, Meudon, Saint Cloud. Le terrain en ce temps là avait la forme d'un triangle dont la base allait du Viaduc d'Auteuil (Pont de Garigliano) jusqu'à la Porte d'Issy, soit 1000 mètres, le sommet pointant vers le sud. Les axes prévus pour le décollage et l'atterrissage avaient, suivant la direction du vent, des longueurs de 600 à 800 mètres. Aucun obstacle n'était alors en vue, excepté la cheminée de la blanchisserie de Grenelle qui culminait à quarante trois mètres.

Le 26 Mars 1905, c'est le premier vol du planeur d'Archdeacon tracté par une automobile équipée d'un moteur de soixante chevaux. Celui ci, lesté de soixante kilos, s'élève quelque peu puis se brise. En 1906, un certain Trajan Vuia fait voler son monoplan prototype, sur 24 mètres et s'élève à 2,50 mètres, c'était son premier vol comme celui de son appareil. Et cela s'achève par une bonne chute. 1907 est une année chargée : le 17 septembre, Louis Blériot sur son monoplan tandem Aéroplane VI Libellule parcourt 184 mètres à 80 km/h. Henri Farman franchit en Octobre 771 mètres, Santos-Dumont effectue des sauts de puce, après ses essais restés célèbres de Bagatelle.

Le 13 Janvier 1908, Henry Farman boucle le premier kilomètre en circuit fermé sur un appareil Voisin à moteur Antoinette, emportant le prix Deutsch-Archdeacon. Un monument sculpté par Landowski sera d'ailleurs mis en place en 1933 à l'entrée du terrain pour commémorer cet exploit. Les records se suivent, on atteint les trois kilomètres de distance, les vingt minutes de vol successives, on approche les cent mètres de hauteur... et à Viry-Châtillon va naître Port-Aviation, une sorte d'aérodrome-théâtre consacré aux meetings d'aviation, aujourd'hui disparu.

Fin 1908 en France le record de distance établi par Wilbur Wright atteint les 124 kilomètres en 2 heures et 20 minutes de vol. 1908 encore, le gouverneur militaire de Paris interdit l'usage du terrain parce que des riverains ont peur de ces avions qui volent si mal et si bas. Blériot en quelques semaines a fait deux chutes, et les autres, finalement l'interdiction est levée mais les vols auront lieu de 4 heures à 6 heures du matin et ils seront surveillés par « un brigadier et huit hommes ! ». Cette interdiction ne va heureusement pas durer, Farman et Blériot ont besoin d'essayer les avions qu'ils construisent sur place et à proximité. Un Blériot traverse la Manche en 1909.

1910, la première course internationale en avion Paris-Bruxelles prend le départ d'Issy.

En 1911, c'est la première course Paris - Madrid qui est remportée par Jules Védrines - il se rendra célèbre après guerre en se posant sur le toit des Galeries Lafayette - mais la fête est aussi endeuillée par la mort du Ministre de la guerre, Maurice Berteaux, frappé de face par l'hélice d'un concurrent au décollage. Premier drame public de l'aviation naissante. Le 3 Août 1913 se déroule le premier vol amphibie (le flotteur et l'hydravion ont été inventés par

Henri Fabre en 1910) Issy-Boulogne-Issy sur le Canard Voisin piloté par Colliex.

Les curieux affluent de plus en plus nombreux, attirés par ce nouvel et étonnant spectacle. C'est le temps des faucheurs de marguerites ! Tous ne sont bien sûr pas Parisiens. Parmi les curieux, la presse de l'époque signale notamment la présence régulière d'un certain Vladimir Illich Oulianov, exilé de Russie et habitant Paris dans le 15^{ème}. Il entrera peu après dans l'histoire sous le nom célèbre de « Lénine ». Les premiers ateliers de constructions aéronautiques se développent, ils ont des noms prestigieux tels Voisin, Blériot, Nieuport, Caudron. Et pas loin dans le 16^{ème} arrondissement de Paris, l'atelier de construction d'avions (oui, lui aussi) utilise la première soufflerie imaginée par Gustave Eiffel. Sur le « camp d'aviation d'Issy », des hangars pour dirigeables sont construits et pour sa part la société S.E.V (futur Marchal, électricité automobile puis aviation) s'implante en 1914 pour pallier le manque de magnétos et dynamos alors fournies par l'Allemagne. Des liaisons aériennes postales avec Bruxelles et Deauville voient progressivement le jour. Des écoles de pilotage pour les aviateurs s'ouvrent sous l'égide de célébrités, notamment par Blériot. Elise Deroche (dite Baronne de Laroche) obtient en 1910 le brevet de Pilotage numéro 36 sur Voisin et devint ainsi la première française brevetée pilote. Près de 3000 salariés ont été simultanément employés avant la guerre de 1914 sur cette vaste superficie où l'on trouvait ateliers de chaudronnerie, de petites mécanique, d'entoilage et de scierie pour la fabrication des carlingues essentiellement en bois à cette époque. 1918 voit la fin de la guerre et la disparition des fortifications. Le Champ de Manoeuvre se trouvait entre les Bastions 68-69-70. Les Marins vont s'installer dans le Bastion 69, soit 3,5 hectares. Le Ministère de l'Air, récemment créé, se verra attribuer le Bastion 70, ce qui va permettre aux militaires de conserver l'aérodrome dont les civils revendiquent la restitution. La guerre étant terminée, à leurs yeux ce terrain militaire n'a plus aucune utilité.

Dans les années 1920, à Issy, en plus de nombreux vols d'avions, des essais d'hélicoptères ont eu lieu, en particulier ceux effectués par le Marquis de Pescara sur les prototypes de sa construction dès 1922. Il mettra au point la commande de pas cyclique et réalisera un bond de 736 mètres.

Ces sauts de puces seront effectués, mais rien de bien concluant. Issy n'est plus le seul terrain, Le Bourget crée en 1914, se développe rapidement. Paris s'étend déjà autour de l'ancien champ de manoeuvres. Des HLM vont apparaître sur un hectare dès 1931. 1940, Issy sert de base aux avions de l'État Major pour les liaisons. Le terrain est rapidement bombardé par la Luftwaffe qui en prend possession dès la France occupée pour y baser des avions. Des Caudron Simoun et Goéland resteront stockés sous surveillance Allemande. 1944, après la libération de Paris, l'Armée de l'Air revient, construit un bureau de piste et utilise un hangar pour y mettre à l'abri ses Nord 1000 Pingouin et Nord 1100 Ramier. Mais les appareils nouveaux ont grossi, ils nécessitent de longues pistes et des infrastructures plus adaptées, ils sont nombreux et bruyants. Pour les bimoteurs la piste est clairement trop courte, bien qu'un Douglas DC 3 ait réussi à s'y poser. Ce départ fut à ce qu'on dit acrobatique, car depuis l'arrivée de la cavalerie en 1890, des obstacles nombreux et hauts avaient poussé aux alentours. Cinq nouvelles cheminées en particulier s'étaient ajoutées en plus de celles des immenses Usines Citroën, Quai de Javel. L'approche était devenue dangereuse par mauvais temps. 24 Octobre 1945, la création de la Société Nationale « Aéroport de Paris » permet à l'État de se décharger des problèmes d'aviation dans la Région Parisienne. Cet établissement Public dispose de ses propres deniers et gère toutes les plateformes alentours de Paris, dont l'aérodrome de Paris-Issy. Le seul accessible par le métro (Balard) !!! Monsieur Louis Lesieux, Directeur Général d'ADP, sera dit-on très mal accueilli à Issy lors de sa première visite. Les usagers sont inquiets. Néanmoins il fera construire un nouveau bureau de piste, monter une girouette de 30 mètres de haut pour saisir le vent et imposera une fréquence radio, 118.50 Mhz, celle qui est toujours active aujourd'hui.

En 1949, l'aérodrome est officiellement affecté à l'Aviation Civile, mais les avions se font de plus en plus rares. Les restrictions sont nombreuses. C'est alors que l'hélicoptère va vraiment apparaître. Plusieurs sociétés de Giravation viennent s'installer dont Fenwick Aviation, son chef pilote est Jean Moine, titulaire de nombreux records les années suivantes, qui importe le Bell 47, Hélicop-Air dirigée par Henry Boris qui lui importe le Hiller 360 enfin la société Hélicservices. De bonne grâce, l'Armée de l'Air a laissé la place aux Aviateurs civils. Boris va installer à Corneilles en Vexin, son école pour la formation des pilotes de l'Armée de l'Air, Fenwick va former à Issy les équipages de l'ALAT, Gendarmerie, Protection Civile, Aéronavale, EDF, et quelques privés. 1952, verra la première Coupe Internationale d'Hélicoptères avec deux épreuves, temps de montée à la Tour Eiffel et vol de précision Issy-Vincennes-Versailles-Issy dont Jean Moine et Gérard Henry finirent à égalité et se partagèrent la victoire. En 1953, les avions disparaissent définitivement de l'aérodrome. Les constructions nombreuses sur les parcours d'approche et à proximité causent trop de problèmes aux pilotes comme aux riverains.

En 1957, demeurent sur l'aérodrome, Fenwick avec ses Bell 47, le Commandement de l'ALAT avec Bell 47, Alouette 2, Sikorsky H 19 et Vertol H 21 et un petit hangar pour la Protection Civile qui en est à ses balbutiements grâce au Colonel Curie. Déjà, pour ne pas empoisonner le voisinage, l'école de Jean Moine disposait d'un terrain d'entraînement aménagé à Crespières non loin de Beynes, au delà de Trappes. Cette année là 57 000 mouvements étaient répertoriés. Puis c'est l'événement, la renaissance : En mars 1957, Sabena ouvre une ligne de transport de passagers entre Paris et Bruxelles avec des Sikorsky S 58, appareils de 12 places, qui permettent de relier les capitales en une heure et quinze minutes de vol ! C'est à l'occasion de l'Exposition Universelle en Belgique que démarre cette liaison qui ira cahin-caha, puis s'arrêtera en 1962, faute de rentabilité. Deux allers retours quotidiens étaient programmés. C'est à cette occasion qu'une aérogare a été montée sans tambour ni trompettes pour ne pas ranimer les vieilles querelles locales. Tout le monde regarde cet espace vert avec envie, Paris s'étend à l'ouest, on grignote progressivement de nouveaux espaces, le processus s'accélère. Nouvelle amputation de dix hectares d'un coup, à partir de 1958 pour installer le futur boulevard périphérique. Et ça continue, la Ville de Paris prend 10 hectares pour des terrains de sports. La tour EDF s'installe sur les approches, puis c'est la Tour de l'Hôtel Sofitel, et enfin l'Aquaboulevard. Toujours à cette époque là, apparaît à Issy-les-Moulineaux le « Rotorcycle », un petit hélicoptère monoplace que tente de commercialiser Hélicop-air. Échec... Au début des années 60, l'ALAT déménage à Villacoublay et rejoint l'Armée de l'Air, puis ce sera Buc (qui fermera ses portes dans les années soixante dix) et Satory où se trouvent, depuis 1954, les hélicoptères de la Gendarmerie. La société Fenwick, elle, s'implante à Toussus-le-Noble. La Protection Civile demeure sur place en reprenant les hangars de l'ALAT car son parc s'élargit. Puis des Sociétés civiles commencent à s'implanter dont celle qui deviendra l'une des plus importantes d'Europe, Héli Union. Dernier grand évènement qui marque l'aéroport d'Issy-les-Moulineaux, dernier avion à fouler son sol, une exception, c'est en 1967, pour une démonstration spectaculaire d'appareil à décollage et atterrissage très très court : le Bréguet 941. C'est un avion « STOL » pour Short Take Off and Landing, à ailes soufflées par des hélices toutes liées par une tringlerie Hispano Suiza, il a quatre moteurs, et s'est posé en 65 m. Il décolle ensuite en 115 m. C'est la dernière image d'un avion sur ce terrain mythique.

En 1970, le Ministre des Transports de l'époque donne le nom d'Héliport de Paris à ce qui reste du terrain. Ce n'est plus un « aérodrome » ni un « aéroport ». C'est un « héliport ». La superficie a nettement diminuée et ce n'est pas fini. Néanmoins, malgré tous ces rétrécissements, les hélicoptères venant des principales villes d'Europe continuent à fréquenter Issy-les-Moulineaux. Jusqu'à quand ? chaque année les restrictions sont un peu plus nombreuses, pénalisantes et dissuasives. En 1980, Max Jot et Bernard Pasquet battaient le record du monde de vitesse sur le parcours Issy- Battersea-Issy sur l'un des premiers Dauphins N d'Aérospatiale, démontrant ainsi l'utilité de ce moyen de transport qui permet un gain de temps considérable pour les hommes d'affaires. Petite anecdote, nos pilotes, à l'atterrissage à Battersea, ont remis à la Commissaire de l'Aéroclub de Grande Bretagne, une baguette de pain achetée une heure auparavant place Balard. Dans les innovations, il faut noter l'initiative en 1984 d'une jeune Société basée sur le terrain, HéliFrance, présidée par Joël Bastien, qui essaya la liaison des aéroports avec des appareils Dauphins, et Écureuil, au rythme de quatorze rotations par jour. HéliFrance abandonna au bout de deux ans après avoir rencontré de grosses difficultés liées à la météo, au transit des passagers et des bagages sur les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly.

Les derniers à prélever de l'espace seront les fonctionnaires de l'Aviation civile qui installent leur siège à la fin des années quatre-vingt-dix dans un bel immeuble construit pour eux en place de leurs baraquements de la rue de Vaugirard.

En 1957, on comptait 57 000 mouvements d'hélicoptères dont 18 000 rien qu'en école, en 2005, seulement 11 187 et 5819 transits, le Salon du Bourget y étant pour quelque chose. L'école y est interdite, comme les vols circulaires, le nombres des mouvements quotidiens est réglementé, l'avenir s'annonce difficile, pourtant si gouverner c'est prévoir, il serait clairvoyant de conserver cet unique héliport de Paris.