



SMLFH
Comité Vincennes-Fontenay

L'Éphémère ?

La lettre "résistance Covid"

du Comité Vincennes-Fontenay - N°7, novembre 2021

Sommaire :

Le mot de la Présidente
Centenaire et événement
philatélique
Saison musicale 2021-2022
au Val-de-Grâce
Vincennes, berceau de
l'aviation militaire
Joindre le comité



Comité de rédaction :

Directrice de la publication
Monique MILLOT-PERMIN
mmp@millot-permin.com

Responsable de la rédaction
Jacqueline MORA
jacqueline.mora94@orange.fr

Journaliste Conseil
Francis GAVELLE

Ont collaboré à ce numéro
Didier MIREUR, Agnès
PLANAT



Vincennes



Fontenay-sous-Bois

Le mot de la Présidente – Monique Millot-Permin

Cet automne 2021 nous permet de retourner dans les musées, de profiter des événements culturels et les restaurants font de nouveau le plein.

Ainsi, à l'occasion du Centenaire de la Société des Membres de la Légion d'Honneur, le Comité de Vincennes-Fontenay vous invite à la projection privée de « Mon Légionnaire », le mardi 7 décembre 2021 à 10 heures au Cinéma Le Vincennes - 30, avenue de Paris - 94300 Vincennes (passe sanitaire requis).

Venez nombreux !

Centenaire et événement philatélique

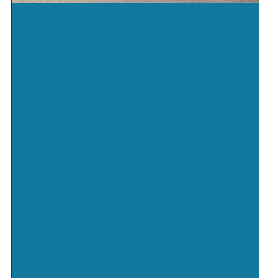
A l'occasion du Centenaire de la Société des Membres de la Légion d'Honneur, la section de la Marne sollicite l'artiste Roland Irolla et crée un événement philatélique. Ainsi, à partir d'une œuvre originale, un timbre commémoratif personnalisé sera émis et décliné de différentes façons : à l'unité, en feuille de 30, en carte quadrichromie (reprenant quatre illustrations inédites du peintre), en carte-collector. Il est à noter qu'une oblitération temporaire, en date du 12 novembre, sera délivrée dans un bureau de poste éphémère, installé en matinée à l'Hôtel de ville de Châlons-en-Champagne.

Pour tout renseignement complémentaire et pour toute commande, consulter le site de la section : <http://www.leqiondhonneurmarne.fr/spip.php?article385>

Saison musicale 2021-2022 au Val-de-Grâce

Après deux saisons malmenées par la crise sanitaire, le Val-de-Grâce rouvre son abbaye pour une nouvelle programmation riche en découvertes. Accueillant aussi bien le Trio Orpheus (qui met à l'honneur la musique de chambre avec orgue) que l'Orchestre à cordes de la Garde républicaine (que Camille Saint-Saëns et Maurice Ravel dirigèrent sur certaines de leurs propres créations), la saison 2021-2022 évoquera la première traversée transsaharienne en automobile, l'inauguration par le Président Poincaré de la première borne kilométrique de la Voie sacrée, et convoquera quelques figures féminines de renom, d'Aliénor d'Aquitaine à Marie-Angélique Duchemin, première femme à recevoir la Légion d'honneur en 1851.

Programmation détaillée de la saison :
<http://www.aamssa.fr/Musique%20au%20Val-de-Gr%C3%A2ce%20saison%202021-2022.pdf>



Vincennes, berceau de l'aviation militaire

On a tendance à oublier que le début de l'aviation est très récent, le premier vol réellement constaté étant dû aux frères Wright en 1903. Ce que l'on ignore totalement, c'est que Vincennes fut le berceau de l'aéronautique militaire.

Il fallut attendre 1909, avec la traversée de la Manche par Louis Blériot, pour que ce type d'engin volant intéresse les autorités militaires et décide le Ministre de la Guerre, Jean Brun, à créer un service d'aviation. Devant le désintéressement du génie, il en confia la tâche à l'artillerie.

Le futur Général Estienne, qui sera en 1915 le créateur de l'arme blindée, en prend la direction et opte pour une installation dans le bois de Vincennes où l'artillerie est déjà présente avec le polygone de tir qui offre un espace de 800 m de long et 200 m de large, piste idéale pour les avions de l'époque. A l'extrémité de ce site, au lieu-dit de la Maison-Blanche, il lance, en 1909, un établissement comprenant hangars, ateliers et bureaux.

Mais il ne s'attendait pas à rencontrer de si nombreux problèmes, tant avec la Ville de Paris qui multiplia les « chinoïseries administratives », résultant d'un partage d'autorité concernant le terrain sur lequel était installé pour partie l'établissement aéronautique, qu'avec la direction du génie qui voyait d'un très mauvais œil la création d'un établissement concurrent du sien qui, à Chalais-Meudon, était en charge des dirigeables. Combat d'arrière-garde des tenants traditionnels des plus légers que l'air contre ceux modernistes des plus lourds que l'air, sans compter que le génie acceptait mal de devoir se remettre en cause tout en risquant de devoir se priver d'une part des dotations budgétaires du ministère.

Au début de l'année 1910, le Sénat interrogeait le Ministre de la Guerre sur l'utilité d'une dualité des services de l'aviation. Le 31 mars 1910, le Sénateur Reymond demandait la fusion des établissements de Vincennes et de Chalais-Meudon. Le Ministre de la Guerre, fort embarrassé par cette affaire, semblait céder aux sirènes du génie qui, au nom de son ancienneté dans le domaine de l'air, de la fiabilité et de l'importance de ses installations, de la qualité et la quantité de son personnel, demandait la rétrocession totale du matériel de l'établissement de Vincennes, ainsi que les officiers brevetés « pilotes ».

Ce fut l'exploit de l'un des aviateurs de Vincennes qui fit échouer ce projet. En effet, le 9 juin 1910, le Lieutenant Féquant, pilote, et le Capitaine Marconnet, observateur, battaient le record du monde de distance et de durée de vol à travers champs avec un passager, du camp de Châlons au terrain d'aviation du polygone de Vincennes. Cette « mission », qui dura 2 h 30 pour une distance de 160 km, eut un retentissement prodigieux et, pour première conséquence, sauva le service d'Estienne.

L'établissement de Vincennes est définitivement maintenu en juin 1910 et le travail peut enfin commencer. Six avions sont commandés à différents constructeurs et un appel aux volontaires est passé dans toutes les armes pour recruter les futurs officiers-pilotes. L'armée de l'air n'existant pas, elle sera officiellement créée par une loi de 1934.

Les objectifs assignés par le lieutenant-colonel Estienne sont nombreux : former les pilotes, tester les matériels, développer les recherches concernant la mise au point et la fabrication d'instruments de bord pour l'aide au pilotage et à la navigation. S'y ajoutent les essais pour tester et adapter les équipements nécessaires à un usage militaire aérien : armement pour le combat et photographie pour l'observation.

Différents types d'armements furent alors élaborés, allant des fléchettes métalliques, jetées par paquets en altitude, aux obus de 75mm transformés en bombes. Il y eut même des essais de tir à la mitrailleuse à travers l'hélice, un système qui ne sera mis définitivement au point qu'en 1915... par les Allemands.

A la déclaration de guerre, en août 1914, l'aviation militaire ne peut aligner que 138 avions et manque de pilotes ; ceux présents à Vincennes sont donc envoyés dans les quelques escadrilles déjà formées. Les autres officiers sont remis à la disposition de leur arme d'origine.

Vidé de son personnel, l'établissement de Vincennes l'était aussi de sa substance. L'effort de guerre demandant de gros efforts industriels, on créa en 1916 une «Section technique de l'aviation militaire », basée à Issy-les-Moulineaux et regroupant tous les services existants dans ce domaine. Ce qui restait de l'établissement de Vincennes en fit partie.

Avec 4.000 avions construits en 1915, on était loin des 6 avions du site de Vincennes en 1910. L'aviation moderne était en route.

Didier MIREUR

Joindre le comité

Mail : smth.vincennesfontenay@gmail.com