

A propos de...
A propos de...

L'AVIATION EN ANJOU

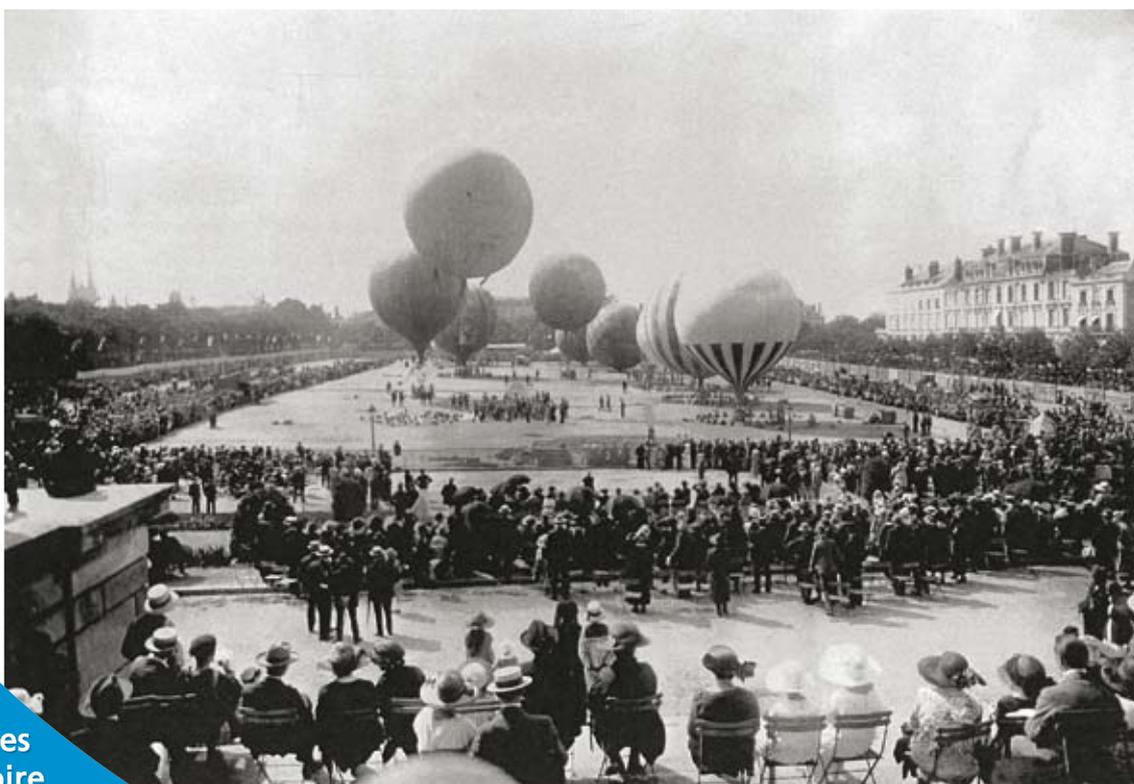


ADML, Fonds Gasnier du Fresne.

Au moment où naît l'aviation en France et dans le monde, l'Anjou tient une place particulièrement marquante. Grâce aux Frères Gasnier, l'aéro-club est créé dès 1907. Le 1^{er} vol d'un « plus lourd que l'air » en septembre 1908 illustre le début de cette période fabuleuse.

Si plusieurs grands noms de l'aéronautique se sont succédés sur l'aérodrome d'Avrillé, on pourra noter tout spécialement les efforts

conjointes du Président Gasnier et du Ministre de l'Air Flandrain qui ont conduit à la création des premiers centres des pilotes de réserve dès 1921. L'évolution de l'École entraîne juste avant la guerre la construction de l'imposant bâtiment de la Compagnie Française d'Aviation. L'aviation, particulièrement sous sa forme sportive grâce aux grands concours de vol à voile et aux rallyes des Châteaux, Vins et Fleurs de l'Anjou, se poursuit sans discontinuer sur l'aérodrome d'Angers-Avrillé jusqu'à sa fermeture en 1998. La commune de Marcé accueille aujourd'hui l'aéroport d'Angers et le Musée régional de l'Air.



Le grand prix des sphériques de l'Aéro-club de l'Ouest en 1923 (ADML, 4 Fi 2407).

Archives
départementales
de Maine-et-Loire

En collaboration avec
le **CAUE de Maine-et-Loire**

Les dossiers du service Éducatif

DES ANGEVINS PIONNIERS DE L'AVIATION

Les frères René et Pierre Gasnier ont impulsé le développement de l'aviation en Anjou : ils apprennent à piloter (aucune école n'existe alors), obtiennent leur brevet et volent sur de petits avions bricolés le plus souvent.

En 1910, René devient le second président de l'aéro-club qu'il baptise « Aéro-club de l'Ouest de la France » mais il est très tôt éloigné par la maladie. Son frère Pierre lui succède et développe pendant 50 ans cet aéro-club dont il fait la réputation nationale.



ADML, Fonds Gasnier du Fresne

- > D'après la description des expériences de René Gasnier, qu'est-ce qu'un pionnier de l'aviation ?
 - > D'après l'illustration et l'article, caractérisez un avion du début du XX^e siècle. Dans quelles conditions se font les premiers vols ?
 - > Quels traits de caractère, quelles qualités vous paraissent nécessaires à ces premiers pilotes ?
- Observez le portrait de René Gasnier, correspond-il à celui que vous venez de dresser ?
- > Qu'a fait, selon l'article, René Gasnier pour le développement de l'aéronautique en Anjou ?

Extrait du Petit Courrier du 9 septembre 1923



ADML, 97 JO 45

LES EXPÉRIENCES DE RENÉ GASNIER (1874-1913) SUR LA PRAIRIE DE CHALONNES (juin-septembre 1908)

J'ai rencontré pour la première fois, en compagnie de mon excellent ami M. de Farcy, alors président actif de l'Aéro-club de l'Ouest, lequel me présenta, René Gasnier dans les derniers mois de 1907 et bientôt j'étais invité par lui à venir visiter l'atelier qu'il avait monté près de son château du Fresne à Bouchemaine et

où il achevait la construction de son premier aéroplane.

Tous ceux qui ont approché René Gasnier étaient rapidement conquis par sa simplicité et sa franchise. Il donnait l'impression d'être timide mais cette apparente froideur cachait une âme bouillante et une énergie implacable [...].

À l'aide de nombreux modèles réduits de planeurs équilibrés par un pendule, patiemment, Gasnier s'initie au Fresne, dessine, remanie et enfin conçoit un appareil qu'un habile ouvrier du village va lui construire.

Le 13 janvier 1908, Farman sur un appareil Voisin réussit le premier kilomètre en circuit fermé, et enlève le Prix Archdeacon.

C'est seulement à la fin de juin que Gasnier peut envisager grâce à la bienveillance de Saint-Aubin-de-Luigné et de Chalonnnes qui ne doivent pas le regretter aujourd'hui, de s'installer sur cet aérodrome naturel de six kilomètres de long qu'est cette vaste et belle prairie qui va être le théâtre du deuxième Grand Prix de l'Aéro-Club de l'Ouest, aujourd'hui [...].

[...] Le pilote s'en tirait avec quelques égratignures.

René Gasnier ne se découragea pas, [...] termine le montage d'un nouvel appareil sensiblement différent du précédent qui, [...] le 27 septembre, après un départ sur 80 mètres, vole sur 1500 mètres et

l'aviateur « amorce » un virage.[...] René Gasnier ne reprit pas ses expériences en Anjou et émigra à Pau où il apprit le maniement d'un appareil Wright avec lequel il réalisa de très belles performances.

C'est de là qu'il nous revint pour constituer le Comité d'aviation de l'Anjou qui organisa le meeting terminé par la première course d'aéroplanes de ville à ville (6 juin 1910), laquelle marque une grande étape de l'Aviation et eut le don, lorsqu'elle fut annoncée, de soulever les polémiques les plus vives car beaucoup de compétences jugeaient cet exploit impossible.[...]

Sa dernière œuvre fut le Grand Prix d'Aviation de 1912 qui se déroula au dessus de la campagne angevine, puis il jeta les bases de l'organisation de l'Aérodrome d'Avrillé. Et la mort le prit à 39 ans, le 3 octobre 1913.

Au jour où va s'élever, dominant cette prairie historique, un monument à la mémoire de cet apôtre désintéressé et qui fit le plus grand honneur à l'Anjou, j'ai cru bon de noter ici ce que furent ces essais mémorables, qui, dans le recul des ans [...] permettent de juger des progrès réalisés par cette science nouvelle à laquelle il consacra son activité et sa belle intelligence, pour la plus grande gloire de la patrie.

V. DAUPHIN

Comment peut-on faire voler un « plus lourd que l'air » ? C'est une question qui a toujours fait rêver. C'est pourquoi les aéro-clubs organisent des meetings qui permettent aux pilotes de battre leurs records lors de compétitions sportives et offrent aux curieux un beau spectacle. Les plus fameux sont Les 12 heures d'Angers, les courses Angers-Saumur-Cholet et le célèbre rallye des vins d'Anjou.

Les plus grands noms de l'aviation du début du XX^e siècle volent en Anjou. C'est le cas de Roland Garros, aviateur hors pair, qui y réalise l'un de ses premiers exploits : il participe aux premières grandes compétitions aéronautiques (Paris-Londres, Paris-Madrid ou Paris-Rome), prend part aussi à des circuits européens. Sa témérité, et son adresse forcent l'admiration de tous. En juillet 1912, il s'aligne au départ du « circuit d'Anjou » avec des grands pilotes comme Védrines, Prévost, Bedel... De très mauvaises conditions climatiques obligent les concurrents à renoncer à la course. Roland Garros prend seul le départ et rejoint la ligne d'arrivée avec son modeste avion Blériot. Il remporte ainsi le Grand Prix de l'Aéro-club de France.



Extrait de « L'Ouest » du 6 mars 1914 (ADML, 87 JO 10).



ADML 7 FI 1495

> Pour quelle occasion cette affiche a-t-elle été réalisée ? Comment l'affichiste a-t-il construit l'image pour informer le public angevin ?

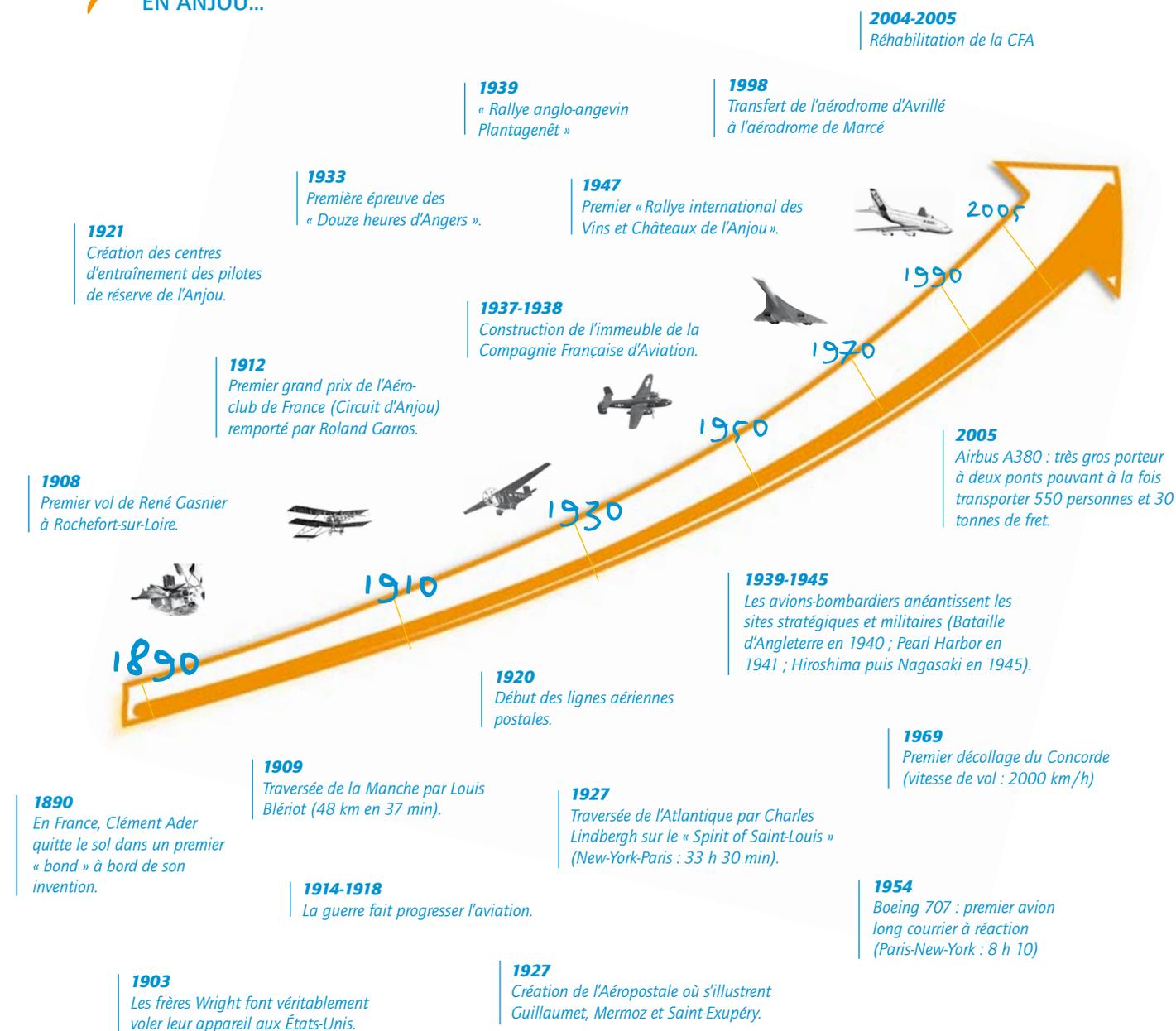
> Relevez dans l'affiche les éléments qui prouvent que l'on est bien en Anjou.

> Quels usages de l'aviation apparaissent dans la tenue vestimentaire des personnages ?

> L'auteur a voulu suggérer les impressions données par le vol. Comment évoque-t-il l'espace, l'altitude, l'air ?

Chronologie de l'aviation

EN ANJOU...



DANS LE MONDE...



Sources :

- Archives départementales de Maine-et-Loire, Fonds Gasnier du Fresne, 7 Fi 1495, Fonds Bricard, L'Ouest (87 JO 10), Le Petit Courrier (97 JO 45), Archives André Orain, Archives Musée régional de l'Air

Bibliographie :

- www.ina.fr
- Alain Silvestre, *Les Ailes de l'Anjou ou l'histoire de la locomotion aérienne en Anjou (1900-1960)*, 1996
- Alex Gatine, *50 ans d'aviation en Anjou 1908-1958. Premiers vols de Pierre Gasnier*. Rennes : Imprimerie bretonne, s.d.
Éditeur : Conseil général de Maine-et-Loire
Responsables de publication : Archives départementales et CAUE de Maine-et-Loire
Texte : Sarah Boisanfray, Sandrine Prouteau, Christian Ravel, Brigitte Villoutreix
Photographie : Éric Jabot, Archives départementales de Maine-et-Loire - Bruno Rousseau, Service départemental de l'Inventaire - Inventaire général des Pays de la Loire - NAI - CAUE de Maine-et-Loire
Coordination : Sarah Boisanfray
Conception et réalisation : Manuela Tertrin, CAUE de Maine-et-Loire
Impression : Setig-Palussière - Diffusion gratuite - Octobre 2005

Archives départementales de Maine-et-Loire
106 rue de Frémur - 49 000 Angers
Téléphone : 02 41 80 80 00 - Fax : 02 41 68 58 63

CAUE de Maine-et-Loire
312 avenue René Gasnier - 49 100 Angers

Téléphone : 02 41 22 99 99 - Fax : 02 41 22 99 90
Email : contact@caue49.com - Site internet : www.caue49.com

A propos de...
A propos de...

LA COMPAGNIE FRANÇAISE D'AVIATION UNE ÉCOLE DE PILOTAGE À ANGERS



Carte postale de la Compagnie Française d'Aviation vers 1939 (Archives André Orain).

Un concours est organisé, les architectes Henry Jamard et Ernest Bricard proposent plusieurs projets. Le projet de Bricard est retenu. Construite en 1938 pour le compte de la Compagnie Française d'Aviation, l'école de pilotage s'installe tout naturellement en bordure de l'aérodrome d'Angers-Avrillé.

À la suite de la création des Centres de réserve, destinés à la formation des pilotes militaires, une école de pilotage ouvre ses portes à Angers en 1922 ; elle s'installe dans les anciens bâtiments de la Société Delaunay-Belleville, route de Cantenay-Épinard. Mais l'inadaptation des locaux et le succès grandissant de l'école nécessitent la construction d'un nouveau bâtiment.

SITUATION GÉOGRAPHIQUE



- > Tracez au crayon les limites de l'aérodrome sur la photo.
- > Que pouvez-vous dire de la situation de l'aérodrome par rapport à la ville d'Angers ?
- > Entourez en noir le bâtiment de la Compagnie Française d'Aviation. Comment expliquez-vous cette localisation en bordure d'aérodrome et en frange de ville ?

Vue aérienne de l'aérodrome d'Angers-Avrillé.

Archives
départementales
de Maine-et-Loire

En collaboration avec
le CAUE de Maine-et-Loire

Les dossiers du service Éducatif

LE PROJET ARCHITECTURAL

Matériaux de la modernité, le verre, le fer et le béton sont utilisés dès le XIX^e siècle dans des constructions novatrices et très souvent audacieuses ; halles, gares, grands magasins, usines... illustrent ces prouesses techniques. Leur emploi se généralise au siècle suivant. Cependant le béton demeure le matériau privilégié des architectes avant-gardistes tel Le Corbusier dont les principes d'une architecture moderne : les pilotis, le plateau libre, les baies horizontales, le toit terrasse et la façade libre, reposent largement sur les possibilités offertes par le béton.

Construite en béton, l'école de pilotage s'inscrit dans cette modernité ; elle témoigne d'un style sévère qui se répand dans les années 1930.

La qualité et la rareté de ce type d'édifice en Anjou justifient sa reconnaissance au titre de label patrimoine du XX^e siècle en 2000 puis son inscription à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 2004.

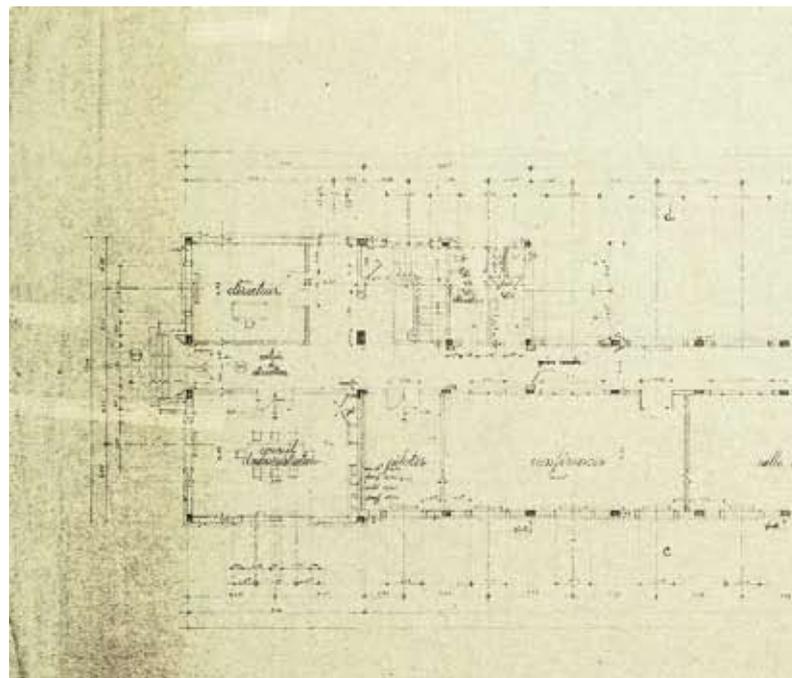


La Compagnie Française d'Aviation vers 1939 (Archives André Orain).

- > À quoi sert ce bâtiment ?
- > Commentez l'aspect géométrique du plan et des façades.
- > De part et d'autre du hall central, les deux ailes du bâtiment fonctionnent de façon indépendante. Comment est-ce possible ?
- > En quoi le jardin est-il adapté à son environnement ?



Compagnie Française d'Aviation vers 1939 (Archives Musée régional de l'Air).



LES ARTS DÉCORATIFS

Très en vogue dans les années 1930, les arts décoratifs occupent alors une place à part entière dans l'architecture. Outre leur fonction décorative, ils se font bien souvent le support d'une idée. Tel est le cas à Angers où les éléments décoratifs confortent la valeur symbolique de cet édifice à la gloire de l'aviation.

- > Quels sont les arts décoratifs mis en œuvre dans ces documents ?
- > Le décor de ce bâtiment est dédié à l'aviation. Montrez-le.
- > Retrouvez le sigle CFA dans la fiche. Que pouvez-vous en déduire ?



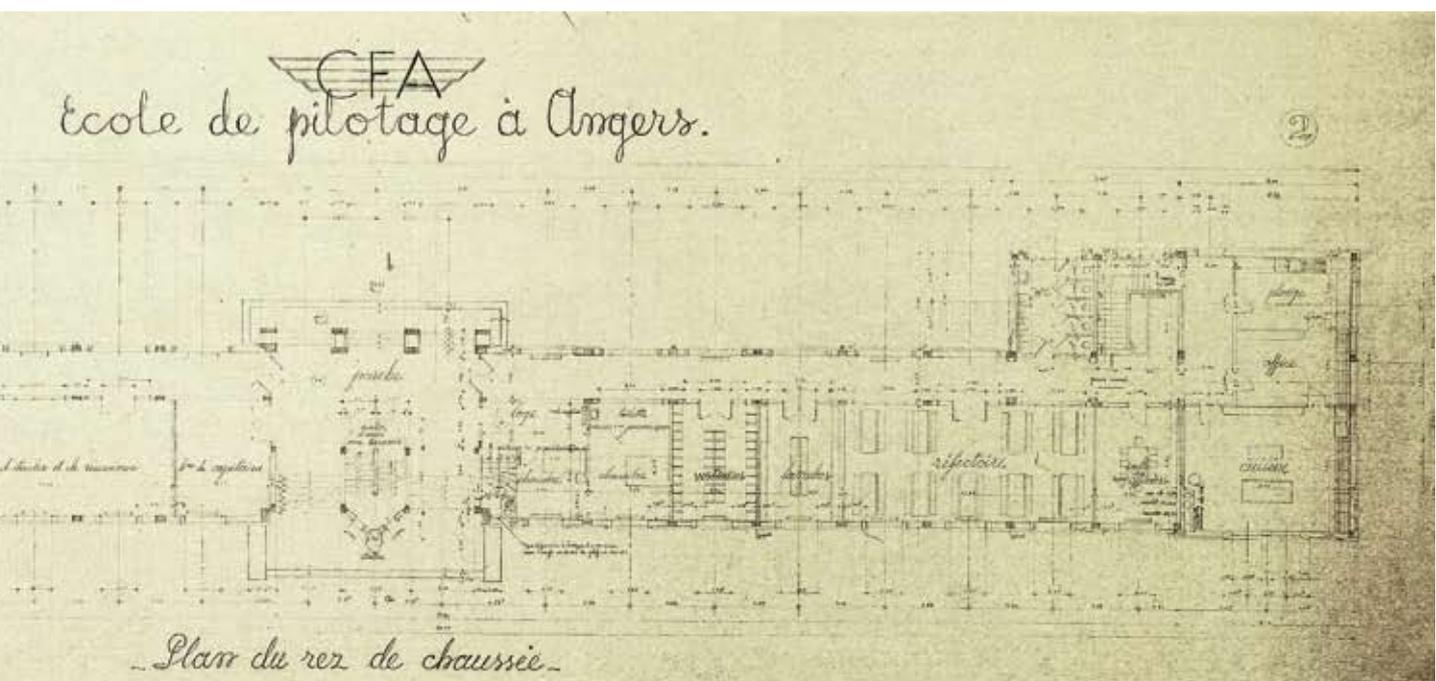
Décor du hall central conçu par Isidore Odorico, avant réhabilitation.



Porte de l'aile nord, avant réhabilitation.



Détail du porche central réalisé par René Guilleux, avant réhabilitation.



Plan du rez-de-chaussée de l'ancienne école d'aviation (ADML, Fonds Bricard).

LA RÉHABILITATION

Après la guerre, les écoles de pilotage civiles ferment, la CFA est abandonnée. Seul le pavillon de l'aile nord reste un temps occupé par le club de parachutisme et une petite entreprise de publicité, mais très vite l'ensemble de l'édifice est désaffecté. Squatté, taggé, pillé depuis les années 1970, il échappe de justesse à la destruction.

À l'initiative du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Maine-et-Loire, le projet de réhabilitation de l'ancienne école d'aviation est engagée sous la houlette de l'architecte parisien Maxime Ketoff. Le projet de Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage, inaugurée en octobre 2005 lui offre une seconde vie.

> En comparant les vues actuelles et les documents précédents, relevez les modifications apportées par le projet de réhabilitation de l'architecte Maxime Ketoff. Qu'a-t-il choisi de conserver et pourquoi ?



Façade avant de l'ancienne école d'aviation en juin 2004 et septembre 2005.



Étage de l'aile sud en 1988 et en octobre 2005 (plateau paysager).



Façade arrière en février 2004 et septembre 2005.



Rez-de-chaussée de l'aile sud en octobre 2004 et octobre 2005 (salle de documentation).



Vue du hall en octobre 2004 et octobre 2005.



Aile nord en juin 2004 et septembre 2005 (salle d'exposition).

