

Aéroplane de Touraine

Accueil

Écrivez-nous



19 NOVEMBRE 1922

Le meeting de Parçay-Meslay vitrine du 31^e régiment d'aviation de Tours

Après la guerre, les meetings d'aviation ont repris à Loches (Labatut) et Chinon (Haegelen) en 1920 puis à Pont-Cher en 1921. Le meeting de Parçay-Meslay en 1922 marque les débuts – à domicile comme disent les sportifs – des aviateurs du 31^e régiment d'aviation d'observation de Tours.

Mais quelle mouche a donc piqué la *Touraine Républicaine*, journal du soir de Tours ? La veille du meeting, le samedi 18 novembre 1922, son directeur, publiait « Une requête respectueuse au Général commandant le 9^e Corps » dont le titre pouvait faire trembler les organisateurs du meeting :

**« Vous ne pouvez pas autoriser
le meeting d'aviation de dimanche »**

Le motif ? « *Comment un meeting de propagande, subventionné par le ministère, comptant une escadrille de soldats, se déroulant sur un champ d'aviation militaire, peut-il, ose-t-il prendre l'allure d'une entreprise de publicité en faveur d'un journal communiste ?* » Bigre, quelques années après la révolution russe et deux ans après le congrès de Tours, acte de naissance du Parti communiste français, l'enjeu est de taille.

C'est un prospectus, lancé « à des milliers d'exemplaires » sur Tours par les aviateurs, qui a fait entrer le journal en résistance. Non, pas une publicité pour *L'Humanité*, mais pour *Le Merle blanc*, un journal satirique créé en 1919 par Eugène Merle, concurrent du *Canard enchaîné*. « *Un journal, justifiera a posteriori André Chevalier, dans lequel, chaque semaine, le ministre la guerre, lorsque ce n'est pas M. Poincaré, s'y trouve vilipendé avec une truculence qui ne fait qu'ajouter à la férocité. M. Maginot y est représenté comme un ivrogne débauché. Le Président du Conseil comme un buveur de sang...* »



Une chance pour les organisateurs, le délai entre l'article et la date du meeting, est trop court. « *Nous n'avons pu toucher le ministère de la Guerre et il est difficile de prendre si rapidement une mesure d'interdiction*, a répondu le commandant de Vasselot, du centre aéronautique du 9^e corps. *Mais je vais transmettre un rapport en règle, au ministère de la Guerre, je suis d'accord avec vous et je ne comprends pas que les aviateurs militaires prêtent leur concours à une si mauvaise cause.* » D'accord peut-être mais ça n'a pas empêché Vasselot de courir au meeting, comme tous les notables de la ville : le préfet Grimaud, le colonel Camors, les capitaines Précardin et Gignoux du 31^e régiment, etc.

Un as de la Spa 103

Le meeting a donc eu lieu. « *En un mot, ce fut le triomphe ! Le grand triomphe* », raconte le *Journal d'Indre-et-Loire*, le quotidien conservateur. Et pourtant, à l'article de la *Touraine Républicaine*, nettement minoritaire par rapport à *La Dépêche*, s'est ajouté un autre défi pour les organisateurs : le changement de lieu décidé deux jours avant l'événement. Le meeting devait se dérouler à la Gloriette, cette prairie située au bord du Cher, au pied de Joué-lès-Tours. Mais l'état du terrain, en zone inondable, a contraint le meeting à émigrer vers le camp d'aviation militaire de Parçay-Meslay.

Les organisateurs, qui sont-ils ? Côté Touraine, on y trouve l'Aviation Club, une association créée depuis peu par des aviateurs de la Grande Guerre, notamment André Pichard, Pierre Doutrebente ou Max Ducimetièrre (1).

Quant à la Publicité aérienne (2), initiatrice du meeting et du lâché de prospectus, elle était dirigée par les deux pilotes vedettes,

Auguste Ledeuil, détective avant-guerre, compagnon d'escadrille de René Fonck au sein de la Spa 103 (sept victoires en 1922, quatre en 2000...) et **PHILIPPE GIQUEL**, ancien pilote de Caudron triplace.

Le meeting de 1922 est le premier, en Touraine, à faire appel à l'aviation militaire. Le plus connu des aviateurs de Parçay-Meslay, l'adjudant Jean Foiny, auteur en août d'un raid Tours - Paris - Dijon - Lyon - Istres - Pau - Tours, a d'ailleurs ouvert le bal, par une démonstration de vol plané, sur un Sopwith : « *Celui-ci évolue avec une aisance remarquable, descend des 800 mètres, l'hélice bloquée, et vient se poser sur le sol* ». Autre vedette militaire, le lieutenant Augustin Gonnet dont le nom revient souvent dans les colonnes des journaux tourangeaux, qui, sur son Salmson, « *moteur arrêté, décrit dans le ciel des orbes élégantes* ». La séance de voltige (« *vrilles impressionnantes, loopings* ») était l'œuvre du capitaine Simon, sur un Caudron C-59 (3). Plus loin dans le meeting, l'armée soignait « sa publicité » avec l'attaque d'une formation de cinq Salmson de la 7^e escadrille du 31^e régiment (capitaine de Langlade, lieutenants Thibaudeau et Renard-Duverger, adjudant Cayrolle et Delalande) par le capitaine Simon.

Des parachutistes débridés

Les aviateurs civils n'ont pas été en reste, à l'image de Ledeuil, sur son Morane AR qui, commente le *Journal d'Indre-et-Loire*, « *exécute en virtuose des loopings qui arrachent de profonds soupirs de la poitrine des spectateurs* ».

Impossible, en ces années d'après-guerre, d'organiser un meeting sans parachutes. « *C'est d'abord M. Esaldo – un Tourangeau – qui se laisse glisser de 300 mètres et qui atterrit en souriant* », raconte la *Touraine Républicaine*, profil bas, dans son édition datée du 22 novembre. « *Le sympathique M. Chalandot qui part sur le plan droit de l'appareil, s'élance ensuite et, durant la descente, exécute des mouvements de natation pour la plus grande joie des spectateurs* », poursuit *La Dépêche*. Le parachutiste néophyte, affirme, une fois au sol que « *c'est un véritable jeu. D'ailleurs ainsi suspendu, j'aurais pu prendre un cliché du terrain.* » Une double descente en parachute pour terminer, « *descente effectuée avec les appareils dorsaux Ors (4). D'abord une jeune parachutiste: Mademoiselle Liane d'Arcy et ensuite M. Romaneschi qui descend la tête en bas* » ! Il n'était pas question, en 1922, de règles de sécurité.

Le meeting y alla d'ailleurs de son accident comme l'explique *La Dépêche*. « *Ledeuil, au moment d'atterrir au ralenti, était survolé par le lieutenant Gonnet qui, descendant en vol plané, ne pouvait manœuvrer à son gré. L'aile gauche du Salmson accroche l'aile droite du Morane et le premier avion, piquant du nez, capote, tandis que l'autre appareil vire sur place. On se précipite: les aviateurs sont déjà sur pied, sans autre dommage que de légères écorchures* ».

Des baptêmes de l'air sont également organisés. C'est ainsi que le préfet Grimaud prend l'air dans un Sopwith piloté par Guillaume Busson. Et la *Touraine Républicaine* aurait voulu lui faire manquer ça ?

Didier Lecoq

Aéroplane de Touraine 2005

(1) Association Loi 1901 déclarée sous le numéro 406, le 11 février 1922, en préfecture d'Indre-et-Loire. Ses premières réunions se déroulèrent au café de l'Univers, à Tours.

(2) 103 avenue de Neuilly à Neuilly-sur-Seine. C'est le domicile des parents de **PHILIPPE GIQUEL** (25 ans).

(3) Dans la demande d'autorisation adressée par Auguste Ledeuil au préfet d'Indre-et-Loire le 4 novembre, les pilotes annoncés étaient Ledeuil, Giquel et Pitot ; les avions, un Caudron C-57(ou C-59) immatriculé F-ADCC, un Morane AR F-ADDA, un Nieuport 28 et une escadrille du 31^e régiment d'aviation de Tours. Ces immatriculations ne correspondent pas à celles qu'on trouve sur le registre F de Pascal Brugier. <http://www.aviafrance.com/>

(4) Jean Ors, avant de devenir un grand fabricant de parachutes, avait souvent fréquenté l'aérodrome de Pontlevoy. Une présence qui s'était terminée en fait divers. Un article lui sera consacré.

• [Accueil](#) • [Haut de page](#) •