

## Les vols au dessus de la cathédrale de Chartres

[L'Écho Républicain](#) est un excellent quotidien français de presse régionale, publié dans le département d'Eure-et-Loir et le sud du département des Yvelines, qui appartient au groupe de presse « Centre-France ».

Dans son édition du 6 septembre 2013, Monsieur Yves FORTUNET, son Rédacteur en Chef, a consacré à ce sujet une page entière intitulée :



Yves Fortunet

### AÉRONAUTIQUE

La cathédrale de Chartres a longtemps attiré les aviateurs en quête d'exploits audacieux  
**L'histoire cachée des vols interdits entre les flèches**

#### Un chiffre

25 mètres est la distance maximum entre les deux flèches de la cathédrale, au sommet. Mais en bas, cet écart est ramené à 16 mètres seulement.

#### Palmarès

En plus des pionniers de l'aviation, d'autres pilotes ont affirmé être passés entre les clochers de la cathédrale - même involontairement ! - comme Raoul Baudru (1928) et Roger Vantillard (1934).

#### Casse

Les voltiges des aviateurs étaient parfois risquées : en mai 1925, un avion tombe, place de la Poissonnerie à Chartres. En octobre, un avion s'écrase dans le cimetière de St-Chéron.

Elle habitait le ciel depuis si longtemps, avec ses deux flèches dressées sur l'horizon. Eux, ils rêvaient justement de l'appriivoiser, ce ciel de Beauce, si propice aux tentatives de l'homme pour briser la malédiction d'Icare, et enfin voler. La cathédrale de Chartres est donc vite devenue un défi, une provocation, attirant les aviateurs comme un aimant dès les débuts de l'aviation.

Ainsi en 1909, une course en avion est organisée par le maire de l'époque, Georges Fessard. Il ne s'agit alors que de faire le tour du monument. Mais les aviateurs, audacieux et insolents à la fois, multiplient les « écarts » : ainsi Joseph Frantz se fait une spécialité du survol en rase-mottes de la place des Épars. Et très vite, l'idée de passer entre les deux flèches de la cathédrale devient obsédante. Ceux que l'on a déjà surnommés à l'époque « les fous volants » ne résistent pas à la tentation : Joseph Frantz, puis Lucien Deneau, lors d'un vol Chartres-Etampes, et encore « Gastinger » (Edouard Verdier) le 27 novembre 1911, réussissent cet exploit selon les écrits de l'époque. Avec des « coucous » de toiles et de bois, de neuf mètres d'envergure, équipés de moteurs de 50 chevaux.



Une performance à la fois applaudie et... secrète : elle ne figurera jamais dans l'histoire officielle de l'aviation. Mais qu'importe. Passer entre les tours continue d'alimenter les rêves et les conversations des aviateurs.

Les pilotes de l'armée de l'air ne résisteront pas, eux non plus, à « l'appel de la cathédrale ». Jusqu'en 1953, date du départ des avions de chasse de la BA 122, c'est l'objet de paris prohibés. Malgré les risques et les interdictions, assorties de sanctions.

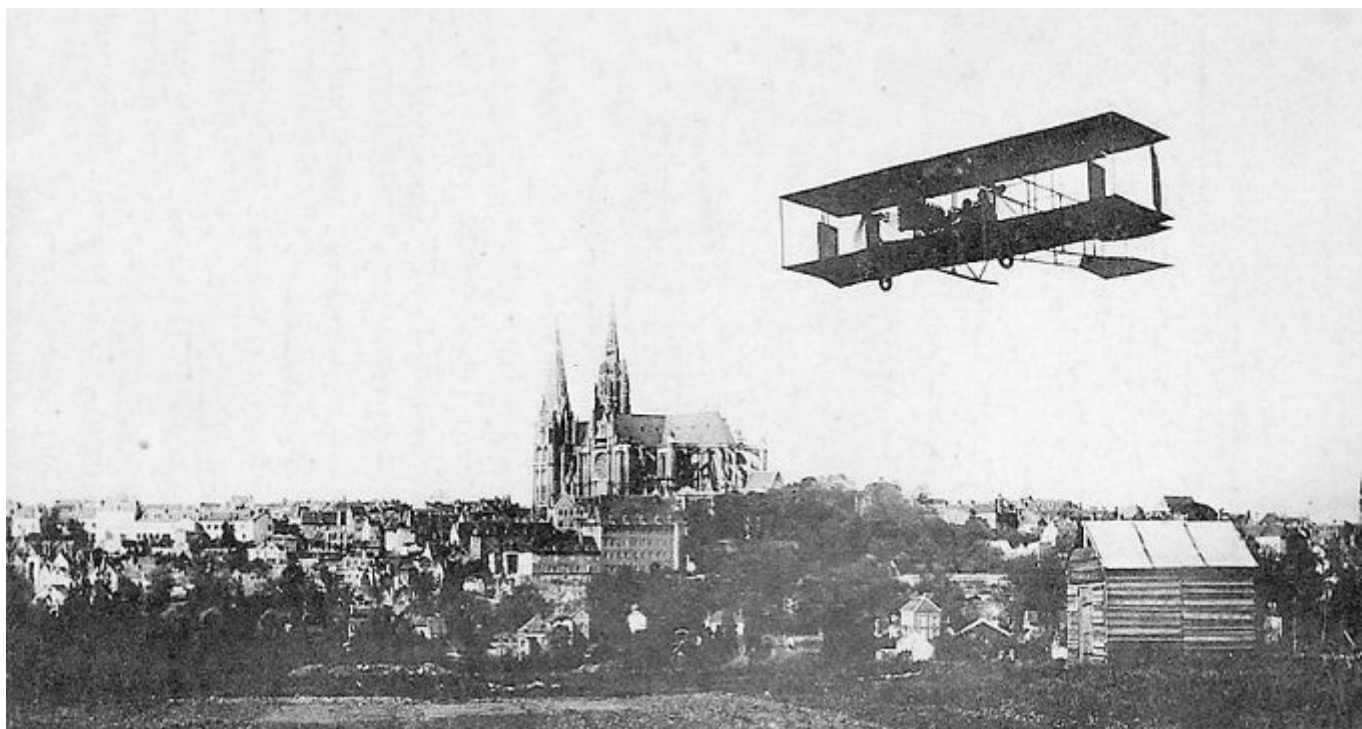
*« C'est vrai que certains ont osé le faire. Mais il y avait généralement un officier à leur retour, pour*

*leur signifier vingt jours d'arrêt de rigueur », raconte Alain Guilleux un ancien officier ayant servi sur la base jusqu'en 1992 et maintenant Président de l'Amicale des Anciens : « Pourtant, à chaque fois, les pilotes expliquaient : « C'était un pari, et donc une question d'honneur. Je ne pouvais pas faire autrement. » »*

Ces exploits interdits ont sans doute inspiré ceux qui se lancèrent, plus tard, à l'assaut des monuments parisiens. Logique après tout, car le ciel de Chartres fut l'un des berceaux de l'aviation. Ironie du sort, cette même cathédrale qui attirait tant les pilotes, se transformera vite en obstacle : le 6 mars 1953, le groupe de transport 3/61 Poitou quitte Chartres pour Orléans, car la présence de la cathédrale devient gênante. La BA 122 tourne le dos, cette fois, à la grande dame de pierre. Ce sera le début de son déclin.

### **De l'Arc de Triomphe à la Tour Eiffel**

D'autres monuments célèbres ont également été « épinglés » au palmarès des aviateurs. À commencer par l'Arc de Triomphe : Charles Godefroy fut le premier à passer sous la célèbre arche de 14,50 m de large, en août 1919, avec un appareil de 9 m d'envergure. Il sera imité une seule fois, en 1981. Le lieutenant Léon Collet tente de son côté la Tour Eiffel en 1926 à bord d'un Breguet. Mais l'appareil touche une antenne et s'écrase. En août 1991, un inconnu réalise le doublé Tour Eiffel - Arc de Triomphe, avant d'abandonner l'appareil volé dans un champ, un avion de voltige.



## UNE LÉGENDE ?

Doutes. François-Xavier Bibert, fils d'un mécanicien travaillant sur la BA 122, de 1934 à 1939, a consacré de nombreuses pages de son site Internet ([www.bibert.fr](http://www.bibert.fr)) à l'histoire aéronautique de Chartres. Pour lui, cette histoire de passer entre les tours de la cathédrale par les aviateurs militaires de l'entre deux guerres est « à mi-chemin entre la légende et les récits du Bar de l'escadrille » Car, comme il le raconte, « la cathédrale étant initialement dans l'axe de la piste, certains se sont retrouvés à voler juste à la verticale d'elle, mais sans doute à quelques dizaines de mètres au dessus... mais de là à être passé entre les flèches ! L'avoir fait réellement n'est pas prouvé. De plus, dans les années 30 l'axe de la piste fut déplacé et le survol de la ville rigoureusement interdit...

Pour ce qui concerne la période des « Pionniers », avant la première guerre, alors que le terrain d'aviation était situé à trois kilomètres de la cathédrale, route de Sours, c'est sans doute bien possible car ces « fadas » étaient capables de tout avec leurs légères machines instables et poussives, mais à cette époque héroïque leurs exploits étaient souvent racontés avec un certain lyrisme !!! »

*Remerciements à Monsieur Yves FORTUNET et à L'ECHO REPUBLICAIN qui m'ont autorisé exceptionnellement à reprendre l'essentiel de ce qui a été publié le 6 septembre 2013 dans leur journal  
FXB – 11/2013*

## Liens :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

[La base aérienne BA 122 de Chartres entre les deux guerres](#)

*Une vingtaine de pages complémentaires consacrées à l'Aviation à Chartres sont accessibles à partir de cette page principale. Bonne lecture...*

## Appel aux historiens et aux collectionneurs

**Tous les documents concernant la BA 122 d'avant 1945 qui pourraient être en votre possession peuvent être publiés dans ces pages. Merci d'avance pour vos contributions. Merci aussi de me signaler les inévitables erreurs ou coquilles qui pourraient être trouvées...**

**[Lien pour envoyer un message](#)**  
*Eliminer NOSPAM de l'adresse email*